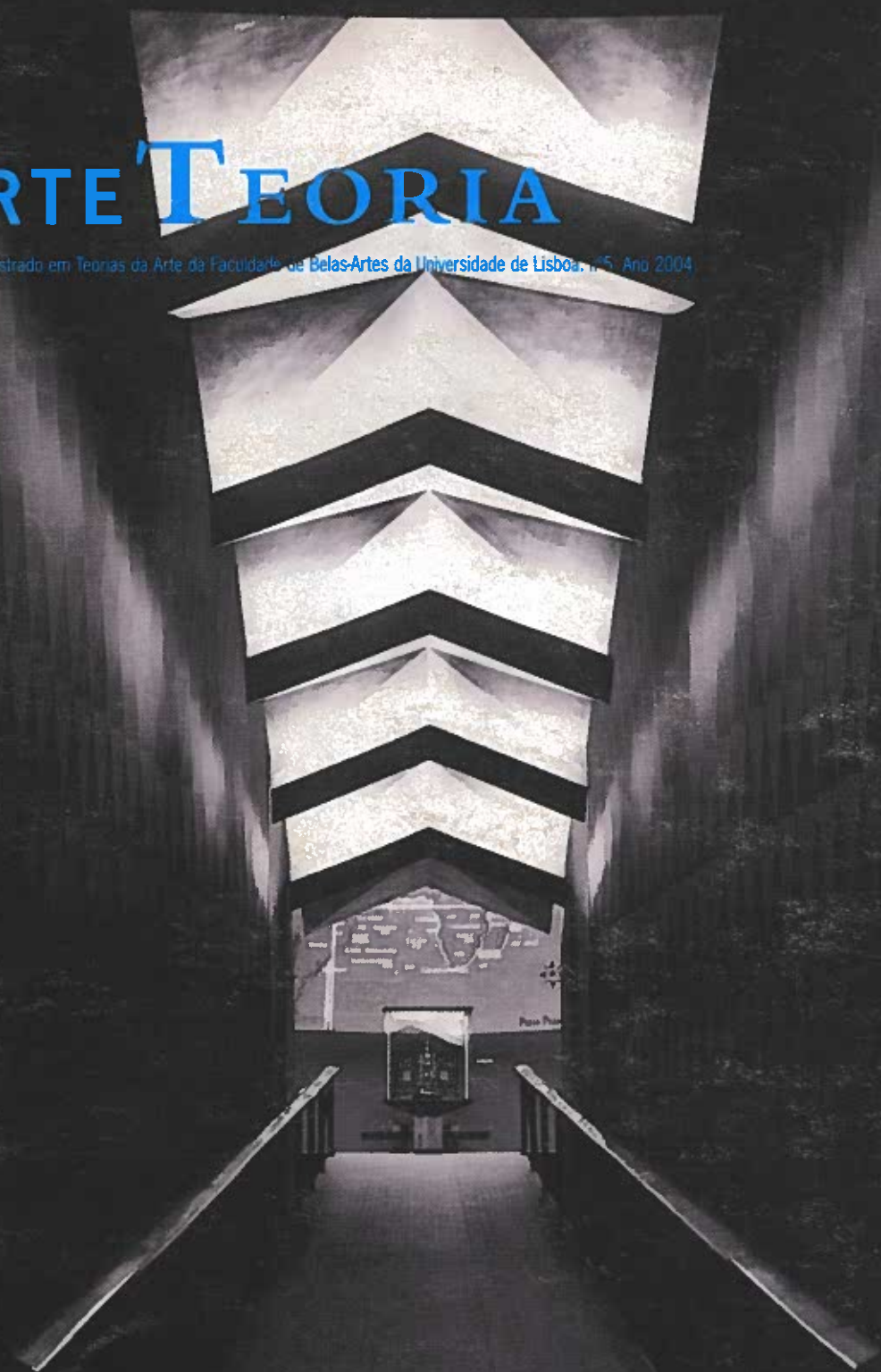


ARTE TEORIA

Revista do Mestrado em Teorias da Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa, n.º 5, Ano 2004



ARTE TEORIA

Revista do Mestrado em Teorias da Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa. nº5. Ano 2004



ArteTeoria I nº5

Revista do Mestrado em Teorias da Arte
Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa

Director

José Fernandes Pereira

Coordenação

Maria Helena Souto

Colaboradores

Alexandre Nobre Pais, Mestre em Hist. da Arte, Museu Nacional do Azulejo

Ana Almeida, Lic. Em Hist. da Arte, Museu Nacional do Azulejo

Ana Luisa Marques, Lic. em Design de Comunicação

Eduardo Côrte-Real, Doutoramento em Arquitectura, Presidente do C.D. da ESD/IADE

João Paulo Martins, Mestre em Hist. da Arte, Assistente na Fac. de Arq. de Lisboa

Joana Moraes, Lic. em Arquitectura

João Pedro Monteiro, Lic. em História, Museu Nacional do Azulejo

José Fernandes Pereira, Prof. Catedrático da FBAUL

Maria Helena Souto, Mestre em Hist. da Arte, ESD/IADE

Paula André, Mestre em Hist. Arte, Assistente no ISCTE

Pedro Bebiano Braga, Mestre em Hist. da Arte, G.E. Olissiponenses

Rui Afonso Santos, Mestre em Hist. da Arte, Museu do Chiado

Capa

Exposição Comemorativa do V Centenário do Infante D. Henrique.
Arquitecto Frederico George com a colaboração de Daciano da Costa, 1960.
Fotografia de Mário Novais. Biblioteca de Arte da F.C.G.

Propriedade do Título

Mestrado em Teorias da Arte
Faculdade de Belas Artes
Largo da Academia Nacional de Belas Artes
1247-058 Lisboa
tel: 213252100 - fax: 213470689

Produção Gráfica

Facsimile, Lda

Tiragem

500 exemplares

ISBN

972-98505-8-5

Depósito Legal

196292/03

6	FRAGMENTOS PARA UMA PRÉ-HISTÓRIA DO DESIGN PORTUGUÊS <i>José Fernandes Pereira</i>
13	DESIGN DE EQUIPAMENTO SANITÁRIO. DO OBJECTO SANITÁRIO AO ESPAÇO SANITÁRIO <i>Alexandre Nobre Pais, Ana Almeida, João Pedro Monteiro e Maria Helena Souto</i>
30	VIDRO E CRISTAL PORTUGUESES CONTEMPORÂNEOS <i>Rui Afonso Santos</i>
41	PRODUÇÃO INDUSTRIAL <i>João Paulo Martins</i>
64	O DESENHO DE MÓVEIS PARA LISBOA <i>Pedro Bebiano Braga</i>
83	MOBILIÁRIO URBANO EM OLIVAIS SUL: DO DESENHO ÀS REALIZAÇÕES <i>Paula André</i>
111	TRAJECTOS DO LIVRO. O SEU RENASCIMENTO NO SÉCULO XVIII <i>Ana Luísa Marques</i>
126	O MERCADO DA SAUDADE <i>Joana Morais</i>
136	DO TIRAR POLO NATURAL. ANTECEDENTES CIENTÍFICOS DA AUTONOMIA DO DESIGN. <i>Eduardo Côrte-Real</i>
147	DO ENSINO DAS ARTES APLICADAS À INDÚSTRIA ÀS PRIMEIRAS EXPERIÊNCIAS DO ENSINO DO DESIGN EM PORTUGAL <i>Maria Helena Souto</i>

FRAGMENTOS PARA UMA PRÉ-HISTÓRIA DO DESIGN PORTUGUÊS

José Fernandes Pereira

Em 1919 Gropius assinava um programa para a Bauhaus Estatal de Weimar. Walter Gropius tinha então 36 anos e pertencia a uma geração que, pelas duas primeiras décadas do século XX, se multiplicava em manifestos, feitos habitualmente em tom apocalíptico e onde encontramos duas crenças inabaláveis: o passado tinha acabado porque era destituído de interesse, o mundo começava agora pela mão de criadores jovens que iam inventar e desenvolver uma arte que nunca tinha existido. Foi uma bela aventura porque tinha aquela parcela de inconsciência, de ruído, que se deve ter na idade certa. Quando se relê o texto de 1919 verifica-se porém que estamos em presença de uma série longa de lugares comuns, tão velhos como a arte, mas ditos com veemência profética e escutados por uma multidão laica que necessitava de voltar a ter crenças, dogmas e os seus pequenos heróis. Vejamos alguns deles: a ideia de que a arte não se ensina, a crença na superioridade da arquitectura e da sua harmonia com todas as artes (a arte unitária, nas palavras de Gropius).

Não há nas palavras de Gropius qualquer des-sintonia com as denominadas vanguardas de começos do século XX que, de um modo geral adoptam atitudes radicais de negação do passado em simultâneo com a crença inabalável numa criação a partir do nada existente que fundamentasse uma nova ordem artística e uma nova sensibilidade. Porventura essa era uma postura necessária que acompanhava em muitos casos objectos artísticos inusitados, ou simples modos de ver que pouco tinham de convencional, sem esquecer a idade juvenil da maior parte desses autores, circunstância que lhes reafirmava a certeza, fruto duma vontade de afirmação e lhes afastava a dúvida que em geral resulta duma maturação mais prolongada.

Muitos séculos atrás, no Livro X da República quando Platão discreiteia sobre a imitação e o valor da representação face às essências e aos objectos fabricados, tentando reduzir a pó o valor da arte, enaltece o correio, o ferreiro e outras profissões manuais. Tem então esta afirmação interrogativa que pode ser considerada um dos primeiros registos de algo que não se chamava ainda design: *Ora, a que tendem as propriedades, a beleza, a perfeição de um móvel, de um animal, de um acto, senão ao uso, em vista do qual é feita qualquer coisa, quer pelo homem, quer pela natureza?*

O uso contra as artes ilusórias, contra o simulacro, eis um embrião longínquo que prefere a cama do artífice à do pintor – a vantagem da primeira reside na sua utilidade.

Alguns séculos depois, Vitruvius é menos radical nos três parâmetros que considera essenciais para a arquitectura e à utilidade acrescenta a solidez mas também a beleza.

No século XX, o grande código conceptual que é o *Vocabulaire* de Etienne Souriau, define o design como um estado de espírito, uma disciplina que procura harmonizar tudo o que cerca o homem, desde os objectos de uso comum até ao ambiente. É por isso vastíssimo o número de componentes do design, do mobiliário urbano ao doméstico, máquinas, veículos e de um modo geral tudo o que tem um valor de uso no sentido mais prosaico do termo. O design será por isso tão antigo como o *homo faber*, aquele que pela acção da mão e do espírito sabe construir para

si os objectos do quotidiano, pressupondo uma intencionalidade, uma eficácia, aliadas a um certo sabor estético que mais ou menos secundarizado não deixa de estar presente desde as primeiras obras humanas.

Quando olhamos esses objectos de um passado muito remoto facilmente constatamos que a pluralidade de formas que apresentam correspondem a outras tantas utilidades ou usos. Daí, a definição básica do design como a conjugação na mesma peça da forma e da função, sendo esta a determinar aquela. Ora nesta verificação elementar encontramos igualmente os rudimentos de alguns dados importantes, como a ideia de projecto e o conhecimento tecnológico que permite trabalhar uma diversidade de matérias em função duma adequação e duma eficácia. São ideias fundamentais que são conhecidas e praticadas desde um passado longínquo e de forma alguma uma invenção contemporânea, como por vezes, por ignorância ou distração se quer fazer crer.

A produção material das sociedades ocidentais não foi sempre igual nem segue uma linha contínua que pressuponha uma ideia de Progresso, tal como o pensou o século XIX. É duvidoso, por exemplo, que uma casa medieval contivesse um número superior de objectos à casa de um romano, cujo noção de conforto, só é possível numa sociedade escravagista, é mais ampla e abrangente. Do mesmo modo que o avanço do capitalismo europeu, duma certa laicização cultural que abre caminho para a experimentação científica e, em definitivo, a revolução industrial, abrem a estrada larga do consumo que vem em crescendo até aos nossos dias.

Não é certamente por acaso que objectos pertencentes hoje ao domínio do design encontram uma primeira designação conjunta na segunda metade desse século XIX já tão marcado pelo fascínio do objecto: artes decorativas, ensinadas aliás em escolas próprias e de nível assinalável. A expressão caiu em desuso e tem mesmo hoje em dia conotações pejorativas. O mesmo conteúdo marca a expressão artes menores ou mesmo artes aplicadas, termo que se referia a objectos industriais e que terá surgido à volta da década de 1860 quando em 1863 se funda a União Central das Artes Aplicadas à Indústria que vinte anos depois se transformará na União Central dos Artistas Decoradores. Ora no processo das artes aplicadas o essencial reside na estrutura e na forma, sendo o seu hipotético efeito estético perfeitamente secundário.

No fundo toda esta terminologia variada mas de algum modo convergente destinava-se a separar os fabricantes de objectos e consumo (vulgarmente designados como artífices ou homens de profissões mecânicas) dos grandes criadores que, supostamente, se dedicavam às três artes maiores: arquitectura, pintura e escultura, precisamente aqueles onde prevaleciam valores mais nobres e elevados, fossem os de ordem estética e artística, ou grandes valores afins como os religiosos ou políticos. Em qualquer caso estas artes maiores eram consideradas como afirmação dos valores e potencialidades do espírito e, por isso, destituídas duma finalidade prosaica. É neste ambiente adverso que o século XIX produz, sem o saber, os primeiros designers e vai reunindo um conjunto de práticas, de intenções e de algum pensamento a que o século XX dará um sentido mais claro e também mais militante.

Interessa-nos seguir agora o caso português com as suas especificidades, se bem que o pano de fundo atrás enunciado seja suficientemente genérico. Deve dizer-se que a história do design em Portugal está em larga medida por fazer: existe alguma bibliografia sobre o século XX mas é muitíssimo mais escassa sobre épocas anteriores quando o conceito era inexistente mas não os produtos que actualmente o compõem, bem como a consciência do nosso secular atraso face à Europa. Por outro lado então como agora, a produção excedia largamente o pensamento. Em

qualquer dos casos há um longo caminho a percorrer que necessita de vontade e perca de complexos para investigar textos e obras anteriores ao século XX e fazer as conexões possíveis com a contemporaneidade.

Há no caso português anterior ao século XIX um ponto nodal e ancestral: a queixa continuada na pouca qualidade dos produtos portugueses quando comparados com os estrangeiros, daí resultando graves inconvenientes para as finanças públicas e para a indústria. No rol desses produtos tudo se incorpora, desde o objecto de luxo, aos simples panos para confecção de vestuário. Mas a história económica de Portugal assemelha-se em larga medida a uma série de tentativas falhadas de modernização. É assim que, por exemplo, contrariando tendências europeias mais inovadoras, em pleno século XVII português continuava a pontificar a visão arcaizante dos mestres agrupados em corporações (ao estilo da Casa dos Vinte e Quatro) que controlavam a actividade industrial. Em finais do mesmo século, novas doutrinas económicas como o mercantilismo, apontavam no sentido de dar primazia à industrialização. O *Discurso sobre a Introdução das Artes no Reyno*, devido ao embaixador em Paris, Duarte Ribeiro de Macedo, contribuiu para a criação de manufacturas em certas regiões do país, acompanhadas de medidas proteccionistas contra a importação de determinados produtos.

Mas além de outros factores conjunturais, o abandono dessa política manufactureira deve-se essencialmente à fraca qualidade dos nossos produtos face aos estrangeiros e o remate de tal fracasso não podia ser mais dramático, com o suicídio do Marquês de Fronteira, um dos autores de um plano tido como essencial.

Ao longo do século XVIII são constantes as tentativas de industrializar o país, utilizando sempre medidas proteccionistas, algumas com sucesso como a Real Fábrica das Sedas. Mas continuavam a predominar as pequenas estruturas artesanais, numa rede complexa e avessa a qualquer mudança que cobria todo o país e que nem a chegada de alguns estrangeiros com vontade de mudança conseguiu abalar substancialmente. Em suma, a industrialização do Reino contou com múltiplos obstáculos, impedindo uma produção mais intensa e inovadora de objectos e produtos variados que seriam hoje vistos com facilidade como antepassados longínquos do design. As maiores novidades, ainda assim, parecem ocorrer no domínio da produção livreira, com a importação de gravadores estrangeiros, especialmente franceses e dos próprios livros, sobretudo no reinado de D. João V (1706-1750).

As razões para esta situação são múltiplas mas interessa-nos fixar o modo como os nossos artistas pensaram o problema e as soluções que propuseram para obviar tais inconvenientes. Deve dizer-se que os artistas pensaram o problema de forma artística, como lhes competia, não caindo em soluções de ordem política ou financeira que não lhes diziam respeito, nem resvalando para soluções empíricas de pendor literário ou filosofante que de todo não dominavam.

Deve dizer-se ainda que o número e a intensidade dessas intervenções acompanha a própria evolução da sociedade burguesa, intensificando-se a partir do século XVIII. Mas também é verdade que o aumento de referências teóricas decorre da necessidade cada vez mais sentida de dotar Portugal com Academias onde de modo erudito se ensinasse, praticasse e teorizasse sobre o desenho.

Convém pois assinalar que esse pensamento de design antes do design é feito segundo premissas aparentemente laterais mas que se socorrem das disciplinas praticadas e que podiam, desde que bem direccionadas, convergir para o melhoramento dos nossos objectos.

Assim sendo partimos duma tese central, segundo a qual o design nasce em Portugal sob a designação de *utilidades do desenho* e que é neste género artístico que

radica a percepção da importância do saber projectar bem como o campo de actuação que está para além das ligações mais óbvias, clássicas e eruditas com as três artes maiores.

Se o design é um estado de espírito é certamente face a uma ordem, a uma racionalidade, particularmente decisiva na fase projectual. Ora essa qualidade começa por se enunciar nas teorias sobre o desenho, já então uma espécie de mãe de todas as artes, uma árvore frondosa da qual saíam vários ramos. E será precisamente aí, nessa exigência de bem desenhar que se encontra o resíduo das artes existentes e daquelas que o tempo se foi encarregando de inventar, independentemente dos meios utilizados, desde o simples carvão às mais recentes aquisições tecnológicas. Já o seiscientista Félix da Costa Meesen insistia na diferença essencial entre o projecto que o autor incluía no próprio acto de desenhar e o trabalho oficial que, sem perca de rigor e importância, tinha para o nosso autor uma importância menor pois não passava de um mero fazer. Não será pois accidental que no seu texto, a propósito das artes em geral, Meesen insista na importância da cultura e da cultura artística no período de formação, bem como na sua constante actualização.

Por isso a literatura artística sobre o desenho começa no nosso curto renascimento, num célebre texto de Francisco de Holanda, quando enuncia a pluralidade e utilidade da aplicação daquela disciplina, não a restringindo às artes maiores. No fundo para Holanda, o desenho é uma utilidade que se manifesta em qualquer esfera da vida humana, numa estetização ideal e desejável da qual o Mundo devia estar investido.

O seu perfil de cortesão, embora já caído em desgraça, condu-lo a uma hierarquização dos objectos a merecerem a atenção dos artistas, começando pelos culturais, a que se seguiam todos aqueles que podiam servir o Poder e do qual eram elementos simbólicos estruturais como o ceptro, a coroa real, a espada ou o punhal.

Na descontinuidade da nossa teoria artística o mote dado por Holanda tem depois múltiplos seguidores, como Félix da Costa Meesen que reafirma a necessidade do desenho para todos os profissionais, embora insista especialmente no chamado desenho urbano mas sem esquecer aquilo que era então designado como artes decorativas, ourivesaria ou talha, azulejo ou tapeçaria, carpintaria ou trabalho de metal (hoje entendíveis como equipamentos), sem esquecer a comunicação fornecida pelo livro, chamando a atenção dos gravadores para a correcta ligação que deviam estabelecer entre o texto e a imagem (sendo estas essenciais na sua relação com a escrita ou meramente decorativas), a composição dos frontespícios, sem esquecer aquilo a que modernamente chamamos *lettering*. E, na verdade, o salto qualitativo na concepção do livro a partir do século XVIII é verdadeiramente notável, em especial na sua concepção de objecto para ler e para ser visto, constituindo em muitos casos uma verdadeira elegia da Imagem.

Porventura o texto mais incisivo da época clássica deve-se a Joaquim Machado de Castro, um escultor que em 1787, na Casa Pia do Castelo de S. Jorge, na presença da corte leu então um texto, posteriormente publicado, dedicado em exclusivo ao desenho, construindo-o segundo a ideia central da sua extrema utilidade pública. Aí encontramos a primeira defesa feita por um artista da utilidade de bem desenhar como actividade essencial para as nossas manufacturas bem como para todos os ofícios fabris e sua consequente comercialização. Daqui resultariam óbvias vantagens na qualidade dos produtos que arrastariam proventos económicos e uma possibilidade de concorrência sempre difícil com tudo aquilo que Portugal importava, especialmente daqueles países nos quais o desenho era disciplina estruturante do fabrico de objectos.

Machado tinha no horizonte a eterna e sempre desejada vontade de criação duma Academia; e depois dele, artistas mais cultos e conscientes, como Cirillo insistirão nessa premente necessidade que em 1780, com o apoio político de Pina Manique, dará os primeiros passos na Casa Pia de Lisboa, contando com um notável plano de estudos devido ao erudito José Anastácio da Cunha.

A percepção da importância das Academias não se restringia à capital. No Porto, em 1803, é criada uma Academia de Desenho e Pintura. Vieira Portuense profere então um discurso inaugural no qual reafirma algumas ideias basilares: o desenho como uma sólida e nutritiva base de belas ideias e sobretudo *a apuração do bom gosto, (de que) resulta a perfeição das fábricas e manufacturas.*

Pode pois dizer-se que na segunda metade do século XVIII (em especial com D. Maria II e o seu ministro Pina Manique) são dados passos importantes na criação, embora algo embrionária, de Academias ligadas ao desenho, disciplina que era já tida consensualmente como a base essencial das artes, no sentido nobre da palavra, e das manufacturas nas quais a sua aplicação seria decisiva para a qualidade dos produtos daqui resultando óbvios benefícios comerciais.

Ora grande parte do debate sobre o ensino no século XIX não faz mais do que ampliar a discussão (acentuando sempre a problemática do desenho); por outro lado vai limitar-se a institucionalizar esse ensino, criando escolas de iniciativa estatal.

Num curto relatório de 25 de Outubro de 1836, Manuel da Silva Passos, dirigindo-se a D. Maria II, propõe a criação de uma Academia de Belas Artes, justificada pelas iniciativas anteriores que falharam nos seus desígnios essenciais: a bisonha Irmandade de S. Lucas, a Aula de Gravura de 1768, a de Escultura de 1750, a de Desenho de Figura e Arquitectura Civil de 1781, sem esquecer uma iniciativa de 1820 dirigida por Sequeira – enfim, um rol de iniciativas dispersas que urgia reunir numa instituição estatal, como só um governo da esquerda liberal, o setembrismo, podia propôr, certamente inspirado nas Beaux-Arts parisienses. Eram as necessidades do ensino a imporem a nova instituição mas também a situação económica dos artistas que *perecem entre os horrores da mais cruel indigência.*

No fundo esboçava aqui a lógica do Estado contemporâneo com o seu cortejo proteccionista a impôr regras e a custear as instituições ao sabor das disponibilidades dos orçamentos anuais.

No Decreto que criava e regulamentava a criação da Academia de Lisboa, reconhecia-se o atraso das artes em Portugal e propunha-se que a nável Academia cumprisse tarefas homéricas, algumas das quais permaneceram até hoje de uma forma irrealista e muito pouco serena, tanto no estado de espírito dos seus múltiplos docentes como na ideia que o público em geral tem de uma tal instituição. Assim, e sem mais, a Academia devia cumprir estas tarefas:

- promover a civilização geral dos portugueses;
- difundir por todas as classes o gosto do Belo.

Eram tarefas excessivas para uma instituição que se queria nova mas vai recrutar docentes com um perfil clássico, não possui material pedagógico adequado e vai viver o século XIX em atribuladas reformas curriculares que, tal como hoje, eram sempre vistas como a salvação da qualidade do ensino e o fomento necessário para essa outra miragem de fazer de cada aluno um artista genial. No fundo, o criador e as criaturas que vão fazer a Academia, esqueceram-se de uma coisa elementar: a

nova instituição devia ser apenas uma correcta, actualizada, sábia e serena casa onde se ministrasse uma instrução artística.

Mas no decreto de 1836 há um aspecto que aqui importa salientar. Previa-se uma outra função que consistia no *melhoramento dos Offícios e Artes, pela elegancia das formas dos seus artefactos, a fim de que se goze quanto antes das incalculáveis vantagens que as nações mais cultas da Europa estão colhendo d'este ramo de Instrução Publica*. Era ainda o eco das utilidades do desenho e por isso no artigo 4º dos Estatutos previa-se a pratica das Belas-Artes na sua *aplicação às Artes Fabris*. Daqui resultam as célebres aulas nocturnas dedicadas a artífices e operários, inócuas nas suas consequências.

Ao longo do século XIX, em Lisboa e no Porto, as polémicas em torno das Academias vão centrar-se no ensino do desenho e terão como derivações naturais os resultados apresentados em torno da pintura, da escultura e da arquitectura. As artes fabris vão seguir o seu destino por outras vias. A permanência de Portugal como um país rural com pequenas bolsas industriais vai conduzir a discussão teórica, sobretudo em finais do século e dentro dos propósitos ideológicos da geração de 90, para a defesa daquilo a que modernamente chamamos artesanato, embora promovendo-o, apelando-se para uma criação mais cuidada, para um aumento cultural dos artesãos sobretudo por via da aprendizagem do desenho, e para uma organização que a partir de um embrião familiar fosse progressivamente crescendo para uma dimensão mais industrial sem perca de especificidades dos produtos. Os principais arautos desta orientação serão três portuenses: Joaquim de Vasconcelos, Ramalho Ortigão e António Arroio, que nos seus escritos propõem uma melhoria qualitativa da componente artística dos objectos sem perca da sua funcionalidade e da qualidade de fabrico.

Mas há uma outra linha de desenvolvimento que o século XIX vem propôr, imposta pela imperiosa necessidade de industrializar o país. Era necessário qualificar a mão de obra com um sentido mais pragmático e daqui resultará a criação do chamado ensino técnico médio, arredado das Academias de Belas Artes, agora definitivamente entregues à arquitectura, pintura e escultura.

Foi ainda Passos Manuel que em 1836 estabeleceu as bases das denominadas Conservatórias de Artes e Offícios, em Lisboa e no Porto, cujo estudo está por fazer, tanto no plano pedagógico como nas suas consequências no tecido social. A partir de 1852 é Fontes Pereira de Melo, então Ministro das Obras Públicas, quem se devota à tarefa de educar o espirito da futura mão de obra. O ensino industrial (a primeira escola, não por acaso, é criada no Porto em 1852 pela Associação Industrial Portuense, sendo posteriormente promovida a Instituto Industrial e Comercial) então reformado, passava por um faseamento e propunha o estudo da aritmética, da geometria, do desenho, além da química, da física e da economia. Os alunos com sucesso serão os futuros oficiais mecânicos: forjadores, químicos, fundidores, serralheiros, torneiros.

Depois outras reformas se seguem, como a de 1864 pela mão de João Crisóstomo, Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que procura alargar geograficamente as escolas a regiões mais industrializadas e mantém no espírito e na letra uma complementaridade entre disciplinas teóricas e práticas. Em 1884 António Augusto de Aguiar reforça estas tendências, tal como Emídio Navarro, dois anos depois. Esta insistência em reformas sucessivas parece demonstrar insatisfação quanto aos resultados mas, provavelmente, mais do que o ensino, era o tecido industrial português o elemento mais arcaico de todo o processo.

Em plena ditadura, João Franco, em 1891, decreta mais alterações, devido às necessidades que o país tinha em resolver a sua questão económica. Irá dividir

o ensino industrial em dois ramos: um, denominado arte industrial destinado ao desenho industrial e aos pintores e escultores decoradores; outro, chamado ciência industrial, destinado a metalúrgicos e mestres de obras.

Iremos deter-nos aqui. Discussões, reformas, constantes queixumes, indefinições profissionais irão manter-se pelo século XX dentro e chegam aos nossos dias, com outros nomes e outros protagonistas, bem como o voluntarismo e a militância, a tensão permanente e inútil entre os arautos de um exclusivo fazer e aqueles que procuram conciliar a promoção do espírito com o da mão.

Talvez falte nesta contemporaneidade atribulada, onde se confunde muitas vezes o moderno com o moderninho, a serenidade olímpica dos clássicos para os quais o saber fazer exigia antes de mais uma sólida cultura que, sem a dispensar, vai além da mera oficina.

DESIGN DE EQUIPAMENTO SANITÁRIO

DO OBJECTO SANITÁRIO AO ESPAÇO SANITÁRIO

Alexandre Nobre Pais; Ana Almeida;
João Pedro Monteiro; Maria Helena Souto

¹ REVEL, Jacques - "As práticas da civilidade" in *História da vida privada*. Dir. Philippe Ariès e Georges Duby. Porto: Edições Afrontamento, 1990, p. 190.

² Cf. COX, J. Ian - "Bathrooms" in *Encyclopedia of Interior Design*. London and Chicago: Fitzroy Dearborn Publishers, 1997, p. 105.

³ Contudo, deve referir-se que "There is evidence to suggest at least some of the grand Elizabethan prodigy houses had bathrooms of a sort and attention has been drawn to Sir Francis Willoughby's plunge bath constructed in the sandstone underneath Wollaton Hall, Nottingham, in the 1580s." Idem, p. 107.

⁴ CHAVES, Castelo Branco - *Os Livros de viagens em Portugal no século XVIII e a sua projecção europeia*. Lisboa: Biblioteca Breve, Instituto da Cultura e Língua Portuguesa, vol. 15, 2ª ed. 1987, pp. 39 a 41.

⁵ COSTIGAN, Arthur William - *Cartas sobre a Sociedade e os Costumes de Portugal, 1778-1779*. Lisboa: Lisóptima Edições, vol II, 1989. p. 166.

⁶ D. DUARTE - *Leal Conselheiro* [1438]. (Actualização ortográfica, introdução e notas de João Morais Barbosa). Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1982. p. 356.

⁷ Conf. SILVA, José Custódio Vieira da - *Paços medievais portugueses*,

Higiene pessoal ou uma arqueologia do íntimo.

O Ocidente cristão considerou a higiene pessoal como uma prática pagã e antecâmara do pecado, pelo que, durante a Idade Média e até "meados do século XVIII, a limpeza, tal como a ilustram em particular os nossos tratados, dispensa no essencial a água e ignora o corpo, salvo o rosto e as mãos, que são as únicas partes mostradas". Assim sendo, não se estranha que ainda em finais de Seiscentos fossem muito raros os espaços especificamente destinados a casas de banho², mesmo no que aos domínios dos grandes dizia respeito³.

Ao longo dos séculos XVII, XVIII e, ainda no século XIX, os relatos de viajantes europeus servir-se-iam dos hábitos de higiene como factor para se tecerem considerações de civilidade inúmeras vezes narrados, nem sempre de modo isento. Estas descrições resumidas, para o caso português, por Castelo Branco Chaves no seu *Os Livros de viagens em Portugal no século XVIII e a sua projecção europeia*⁴ acentuavam o carácter imundo e pestilento das ruas da cidade de Lisboa, na sua maioria resultado do hábito do *água-vai* que consistia no lançar para a rua de todos os despejos, essencialmente orgânicos. Claro que, e tal como o investigador acentua, este hábito, tantas vezes reproduzido em gravuras coevas de carácter essencialmente anedótico, não era particular aos portugueses, sendo praticado, na sua maioria, nos próprios países de origem dos narradores e em cidades tão enaltecidas como Paris, Turim, Colónia ou Lyon.

Outro aspecto salientado por estes viajantes é que o pouco asseio não ocorria só no exterior mas dentro das próprias habitações, nomeadamente as hospedarias: "O quarto está muito pouco asseado. Notei um pormenor que, pela certa, me teria dado volta ao estômago se eu não estivesse já habituado a isso em quase todas as estalagens deste país e de Espanha: é estarem as paredes brancas e as costas da cama deste cavaleiro, e todas as suas proximidades, completamente sujas com escarros de tabaco mascado, tão à vista que parecia terem o mesmo cuidado em patentear tão repugnantes imundícies que eu teria em as esconder"⁵.

Uma das primeiras referências a espaços adaptados à higiene data do princípio do século XV, surgindo no *Leal Conselheiro* do rei D. Duarte, através do qual temos acesso à descrição da organização interna do Paço medieval, espaço obviamente restrito a um grupo reduzido, não sendo, por isso, exemplar das habitações nacionais coevas. Segundo esta definição organizativa, o paço devia ser ordenado em cinco salas: "Primeira, sala em que entram todos os do senhorio que homiziados não são, e assim os estrangeiros que a ela querem vir. Segunda, câmara de paramento, ou antecâmara, em que costumam estar seus moradores e alguns outros notáveis do reino. Quarta, trespâmara, onde se costumam vestir, que para mais especiais pessoas para elo pertencentes se devem apropriar. Quinta, oratório, em que os senhores sós algumas vezes em cada dia é bem de se apartarem para rezar, ler bons livros, e pensar em virtuosos cuidados".⁶ Sobre este espaço escreveu José Custódio Vieira da Silva na sua Dissertação de Doutoramento:⁷ "A última dependência do paço a ser enumerada por D. Duarte é o oratório, a mais reservada e íntima de todas. (...) É este sentido de intimidade absoluta que explica a aparentemente insólita associação do oratório com o lugar de satisfação de necessidades fisiológicas existente no paço de Sintra,

e cujo conhecimento uma vez mais se deve à anotação cuidada de D. Duarte: *A casynha de rezar que tem o mifatório IIIJ couados. E larquo IIJ couados*.⁸

Os rudimentares cuidados com o corpo manter-se-iam ligados por longo tempo a uma forma de higiene associada a **artefactos móveis**. Por toda a Europa existem exemplares de vários tipos, nomeadamente em cerâmica, como bacias, jarros, saboneteiras (todos eles com as mais variadas dimensões, formas e decorações), objectos que eram transportados pelos criados aos espaços privados onde os senhores tratavam da sua higiene e, posteriormente, retirados pelos mesmos ou por outros serviçais.

Esta fórmula manter-se-ia preponderante até cerca de 1670, altura em que, de forma muito gradual, começaram a ser instaladas casas de banho nas grandes propriedades, sendo o exemplo mais luxuoso o *appartement de bains* criado em Versalhes para a amante do Rei, Madame de Montespan. Todavia, estes espaços têm de ser considerados como verdadeiras excepções, uma vez que *"the bathroom as we know it did not make its appearance until well into the 19th century"*, ou seja, somente a partir de 1870 a instalação de casas de banho com água canalizada nas habitações da classe média, começaram a ser uma realidade, mas mantiveram-se *"virtually unknown in working-class houses until the 1920th"*.⁹

O objecto sanitário na faiança portuguesa do século XVIII e a produção da Real Fábrica de Louça, ao Rato.

A produção cerâmica no século XVIII, prioritariamente constituída por objectos de mesa, reflecte os aspectos do prazer associado aos alimentos e à mesa, espaço de eleição de conversação. O motivo deve-se ao destaque crescente atribuído à sociabilidade e à prioridade que a cultura da época concedia à educação e ao requinte. Frederick Eden, no seu *State of the Poor*, refere que *"partilhar a mesa é, talvez, uma das mais fortes características de civilidade e requinte"*.¹⁰ Em paralelo, a cerâmica apresenta, na sua produção, uma crescente preocupação com o corpo e com a higiene integrando-se, muitas vezes, na própria estrutura do mobiliário. Esse cuidado com o corpo devia-se à noção que o aspecto físico do indivíduo estava directamente associado à sua condição moral, ou seja, uma pessoa limpa era virtuosa e confiável. A crescente integração da cerâmica na mesa e as cada vez maiores preocupações com a higiene não são irreconciliáveis, pois a limpeza na mesa é demonstrada nos próprios hábitos alimentares com a individualização do prato, guardanapo e talheres.

A presença crescente de objectos em cerâmica na mesa, nomeadamente na louça quotidiana, tinha em si uma preocupação sanitária. O avanço do conhecimento permitia saber que o uso anterior de recipientes em cobre ou chumbo, como pratos ou terrinas, favorecia a ingestão lenta por envenenamento de compostos metálicos libertados pela acidez dos alimentos neles confeccionados os quais acarretavam, como consequência, estados de debilidade doentia. No entanto, como por vezes é frisado em testemunhos coevos, estas noções não eram acompanhadas de aspectos básicos de higiene pois *"raramente nos dão em Portugal copos bem lavados. A apresentação da mesa não é má, mas os portugueses ignoram as boas maneiras e servem os seus convidados com os dedos que acabaram de meter na boca"*.¹²

A acreditar neste testemunho, poderíamos pensar não existirem objectos de higiene para a mesa, no entanto, o gomil era conhecido desde o século XIV e apesar do seu apogeu se ter situado no século XVII, a sua produção prosseguiu até ao final do XVIII, surgindo-nos mesmo exemplares do início do século XIX. Os mais elegantes assentavam sobre peanha e tinham uma forma de capacete com asa muitas vezes em torsal.

caracterização e evolução da habitação nobre (séculos XII a XVI). [Lisboa]: S.n., 1993. Dissertação de Doutoramento em História de Arte. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas / Universidade Nova de Lisboa. Volume 1, pp. 30-31.

⁸ *"Esta he a medida das casas de Syntra filhadas per cuado de medyr Pano"*, Livro dos Conselhos de el-rei D. Duarte (livro da cartuxa), [ed. Diplomática], Lisboa: Ed. Estampa, 1982, p. 166 (cf. Idem, p. 50, subl. nosso).

⁹ COX, J. Ian - op. cit., p. 107.

¹⁰ FORTY, Adrian - *Objects of Desire. Design and Society since 1750*. London: Thames and Hudson, 1995, p. 166.

¹¹ RICHARDS, Sarah - *Eighteenth Century ceramics, products for a civilised society*. Manchester: Manchester University Press, 1999, p. 152.

¹² MERVEILLEUX, Charles Frédéric de - *Memórias instrutivas sobre Portugal (1723-1726)* in "O Portugal de D. João V visto por três forasteiros". 2ª ed., Lisboa: Biblioteca Nacional de Lisboa, 1989, p. 230. (Série Portugal e os Estrangeiros).

Criado para abluções antes e depois da refeição, foi depois utilizado para servir água à mesa desaparecendo progressivamente em proveito do jarro em finais do século XVIII. No século XIX, começa a ser utilizado para levar o vinho à mesa.

A água empregue nas limpezas era perfumada e deitada sobre as mãos dos convivas e recolhida numa bacia, hábito que desaparece definitivamente no século XIX com a adopção do garfo. O gomil e a respectiva bacia eram disponibilizados no início, sempre que um prato era apresentado, e no fim das refeições, isto pelo hábito generalizado de comer com os dedos. Estas peças surgem designadas em documentos cocvos como *bassias de agoa às maos* ou *recados de agoa as maos*, e permaneciam sobre um bufete ou mesa de apoio sendo utilizados sempre que necessário e apresentados por um criado aos convivas. Descrições de banquetes realizados então referem estes hábitos: “*Deu-nos abundantes manjares, mas fiquei surpreendido de não ver na mesa mais que duas facas. Os portugueses utilizavam-nas pouco e gostam de lamber os dedos*”.¹³

¹³ Idem, ibidem, p. 227.

Ao longo do século XVIII, o número de objectos que faziam parte da mesa ou da higiene aumentou espectacularmente, sinónimo do requinte e vivências sujeitas a uma etiqueta cada vez mais complexa. Para além dos objectos intrinsecamente associados à mesa, a produção de peças de faiança começa a desenvolver-se com novas propostas, como objectos ligados à iluminação, à escrita (tinteiros, arceiros para secar a tinta no papel...) e para uso e higiene pessoal, onde dominavam os conjuntos de *toilette* para senhora, caixas para jóias, espelhos e bandejas. Os serviços de *toilette* eram, em termos de cerâmica europeia, muito numerosos, tendo reflexos na produção portuguesa onde constavam, essencialmente, gomis e lavandas, jarros e frascos de pomadas, bacias de barba, bacios e bidés.

Inicialmente executados em metal, à medida que os novos hábitos alimentares e de higiene se vão disseminando por todas as classes, começaram a vulgarizar-se os modelos em cerâmica. A importação de porcelana da China, via *Companhia das Índias*, diminuiu a importância que as classes mais abastadas atribuíam à baixela metálica. Por outro lado, o sucesso da faiança nas classes médias plebeias - detectada na frequência com que é representada na pintura dita “natureza morta”, de índole familiar - corresponde a esta voga da porcelana na aristocracia.

Em relação à burguesia, a escolha recaiu em peças de faiança, cuja fragilidade não era sentida como um óbice. Na verdade, mesmo que se partissem, facilmente eram substituídas, devido à grande produção e consequente acessibilidade de preço.

Em Portugal, no *Vocabulário portuguez e latino* (1712) e, posteriormente, no *Diccionario da lingoa portugueza* (1789), ambos de Raphael Bluteau, são escassas as referências a modelos de peças. Estas omissões ajudam, no entanto, a compreender a evolução das formas e a utilização dos objectos no país. Por outro lado, peças de uso corrente na Europa - como aquários, bidés, chocolateiras, molheiras, saladeiras, terrinas, travessas - não são mencionadas em ambas as edições, o que poderá ser apenas reflexo de uma “pobreza” semântica.

Algumas menções indiciam uma utilização semelhante à actual como, por exemplo, o arceio, “*vaso onde se deita a areia ou poeira para enxugar a tinta da escrita*”;¹⁴ a bacia, “*nome genérico de vasos de barro (...) os quaes tem muitas serventias como de fazer a barba, bacia de ourinar, de lavar pés, &c. Tambem dita pelvis*”;¹⁵ ou “*vaso de barro ou metal, fundo, redondo ou oval, serve para ter água para as maos e outras lavagens, fazer barbas e outros usos*”;¹⁶ bacio, “*vaso para despejo do corpo*”¹⁷ ou “*prato covo fundo, vaso onde se lançam os excrementos grossos inferiores*”¹⁸. Algumas só são referidas na edição de 1789 como, por exemplo, gomil, “*jarro para dar agoa às maos*”. Por vezes, algumas “entradas” variam da primeira para a segunda edição - consequência da introdução de novos costumes -

¹⁴ BLUTEAU, Raphael - *Vocabulário portuguez e latino*. Coimbra: No Collégio das Artes da Companhia de Jesu, Anno de 1712.

¹⁵ Idem, ibidem.

¹⁶ BLUTEAU, Raphael. - *Diccionario da lingoa portugueza*. Lisboa: officina de Simão Thadeo Ferreira, vol. I, anno 1789.

¹⁷ BLUTEAU - op. cit., 1712.

¹⁸ BLUTEAU - op. cit., 1789.

como o bule definido em 1712 “*frascito de louça da India, agudinho em cima*”¹⁹ e, em 1784, “*vaso em que se lança água quente e nella o chá para se extrahir a tintura delle que se bebe*”; ou a cafeteira, que na primeira edição é pretexto para se narrar a história do café, dando a receita para o fazer à moda turca, e que posteriormente é referido como um “*vaso em que se extrai ou faz a tintura de café, para se vaziar nas chécaras*”.

Peças actualmente designadas de um determinado modo são-no de maneira diferente em Bluteau; por exemplo por lavatório “*chafariz ou bica onde se vai lavar o rosto e as maos*”²⁰, pode-se entender o que hoje classificamos como fonte de parede.

Uma das peças referenciadas como tendo uma utilização exclusivamente relacionada com a higiene, mas cuja definição se aproxima da bacia é o bispote: “*nome genérico de vasos de barro, ou de arame, os quaes tem muitas serventias como de fazer a barba, bacia de urinar, de lavar os pés, &c. Também dita PELVIS*”, que na edição de 1789 é referenciado como um “*vaso de barro ou metal, fundo, redondo ou oval, serve para ter água para as maos e outras lavagens, fazer barbas e outros usos*.” A origem do termo bispote é explicada nesta última edição referindo tratar-se de um “*vaso de urinar do inglês Piss pot*.”

A Real Fábrica de Louça, ao Rato, em Lisboa, foi fundada por Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro Marquês de Pombal, em 1767. Tendo laborado até 1835, pretendeu, desde o seu início, ser um local de formação para oleiros e pintores, os quais deveriam disseminar os conhecimentos aí adquiridos por outros centros cerâmicos do país.²¹ A produção desta Fábrica pode, deste modo, ser tomada como exemplar da produção nacional, pelo que se fará uso da documentação existente sobre a louça conotada com a higiene, com destaque à referente ao Armazém de Venda que esta possuía na Rua Bela da Rainha, em Lisboa, para aprofundar esta temática.

A similaridade de funções de alguns objectos é patente na relação de peças de faiança²² existentes no referido Armazém. Assim, junto a uma relação generalista de objectos: *Pratos, Tijelas, Mostardeiras, Cafeteiras, Bacias, Terrinas, Bules, Bispotes, Floreiras, Vazos*, refere-se, mais especificamente, que “*No artigo Pratos se comprehende travessas, fructeiros, salvas, (...) Em Bispotes, escarradores, cabaças, comadres, bilhas, (...) Em Vazos vides [bidés], lavatórios, bacias de lavatorios, canjirões, figuras, baris (sic)*”. A curiosidade desta relação é agrupar, por exemplo, *bispotes* e *escarradores* com objectos, aparentemente, de outra funcionalidade menos relacionada com a higiene como as garrafas em forma de *cabaças*, as *bilhas* e as *comadres*, uma botija ou vaso de água quente empregue no aquecimento das camas; ou associar os *bidés*, *lavatórios* e *bacias de lavatório* com contentores para bebidas espirituosas como os *canjirões* e *barris* e as *figuras*, aparentemente garrafas em forma de personagens à moda.

Nos primeiros tempos da Fábrica, com a direcção de Tomás Brunetto (1767-1771) e o início do período de Sebastião de Almeida (1771-1779), podemos constatar a existência de cerca de quatro tipos essenciais de objectos empregues em práticas de higiene. Destes, as bacias, possuíam múltiplas funções como a própria definição de Bluteau deixava perceber. Para além da designação generalista de bacias, encontramos: *bacias de mãos* – provavelmente o que designamos *lavandas* – *bacias de sangria e de barba*, distinguindo-se entre si pelo facto das segundas possuírem um espaço reentrante para colocar o copo de espuma para executar o barbear. Os restantes objectos relacionam-se com a recolha de dejectos – *bispotes* – e de higiene íntima – *bidés*. É curioso serem estes em tão pequena quantidade, comparativamente com os primeiros, provavelmente indiciando algum descuido nestas práticas.

As cuspidadeiras eram acessórios indispensáveis para espaços onde se encontravam fumadores ou adeptos do mascar de tabaco, constituindo um elemento um pouco periférico a esta definição de objectos relacionados com a higiene.

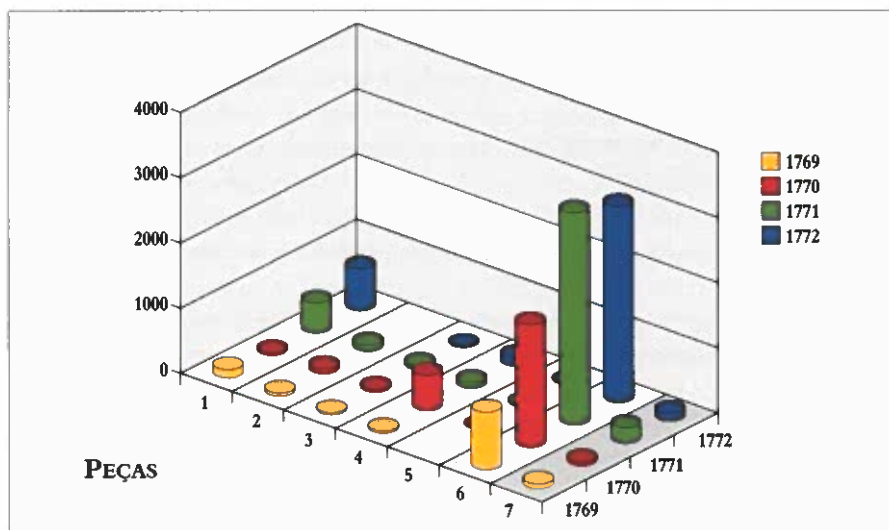
¹⁹ BLUTEAU - op. cit., 1712.

²⁰ BLUTEAU - op. cit., 1789.

²¹ A Real Fábrica de Louça, ao Rato [catálogo]. Lisboa: Museu Nacional do Azulejo; Instituto Português de Museus, Junho de 2003.

²² Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas Transportes e Habitação, Junta Comércio, PASTA J, 7 de Outubro de 1831.

MODELOS DE PEÇAS	1769	1770	1771	1772
1 - Bacias	121	42	464	648
2 - Bacias de mãos	45	79	99	
3 - Bacias de sangria	27	47	70	15
4 - Bacias para barba	34	543	89	125
5 - Bidés		8	20	11
6 - Bispotes	883	1885	3258	3014
7 - Cuspideiras	74	67	244	124



Para além das designações dos objectos encontra-se na documentação deste período uma importante série de referências a aspectos ligados à morfologia, funcionalidade e decoração dos mesmos. Assim, as **Bacias** são mencionadas como sendo: “compridas e compridas grandes; de concha grandes; grandes; lisas; de gomos; de caixa; de lavar os pés; de lavar s/ caixa; de mãos; de sangria (2 lotes); de sangria de cores; sangria pequenas; ovadas c/ ou s/ caixa; pequenas; para banho; barba; para barba melhores; para barba compridas; para barba de cores; para barba grandes feito de prata; para barba ovadas; para barba pequenas; para barba recortadas; para barba redondas; para barba de gomos e de água; para barba e água às mãos; recortadas redondas; inferiores, para vasos grandes e segundas; de água às mãos; para mãos pintadas de cores; para mãos redondas; de concha; de encomenda.”

Basicamente, podemos definir duas formas essenciais nestes objectos, as quais seriam condicionadas pelo respectivo uso. A primeira seria a morfologia do que ainda hoje consideramos uma bacia, um contentor cilíndrico, oval ou em calota, podendo estar assente sobre um frete elevado ou pequenos pés – quando reservatórios para uma fonte de mesa – e, eventualmente, possuir um par de pegas laterais. Esta forma é a que corresponderá a funções como *lavar mãos e pés*. Seria empregue em *caixa*, ou seja um móvel onde a peça cerâmica ficaria encaixada [Foto 1]. A segunda morfologia essencial corresponde ao que hoje designamos *lavanda*, uma peça moldada, oval,



[Foto 1] – Bacia, Real Fábrica de Louça, 1780-1816, col. particular



[Foto 2] – Bacia de barba, Lisboa, último quartel do séc. XVIII, Museu Nacional de Machado de Castro, inv. 4789

exemplos desta morfologia. Normalmente, o barbeiro era também o executante das sangrias, daí que estes recipientes servissem, simultaneamente, para ambas as funções.

Os *Bidés* possuem menos definições sendo mencionados unicamente como sendo: *com caixa*; *bacias sem caixa*; *com banca*. Estas informações, ainda que escassas, definem um aspecto importante que importa realçar, o facto de estarmos perante objectos que se relacionam com o mobiliário, possuindo, portanto, um carácter mais complexo. Tal como nas bacias podemos encontrar aqui duas variantes formais. As peças referenciadas *com e sem caixa* deverão corresponder ao que hoje reconhecemos facilmente como um bidé, um recipiente em forma de *viola* tendo a caldeira côncava, quando adaptado a um móvel [Foto 3], ou recta e decorada no exterior quando empregue *sem caixa*. A segunda morfologia de bidé, seria mais próxima do que hoje

consideraríamos um bacio; ainda que mais rara, deverá, no entanto, ter existido, a ver pela designação *com banca* empregue na Fábrica do Rato. Teriam uma forma em calota, mais alta que larga, um orifício de evacuação no covo, com duas pegas e um frete elevado, sendo empregues sobre armações semelhantes a cadeiras, as ditas *bancas*.

Com maior variedade de morfologias surgem os *Bispotes* que são mencionados empregando grande número de aspectos como: *agudos ou compadres*; *sem asa*; *com aba com ou sem asa*; *chatos*; *chatos redondos*; *grandes*; *à imitação da Índia*; *pintados*; *em forma de chapéu*; *em forma de canoa*; *com bico*.

O termo *bispote* corresponde a uma família de objectos que hoje conhecemos como bacios. Também aqui as designações diversas definem outras tantas funções. A forma básica do *bispote* ou bacio, é esférica, com bordo estrangulado, frete elevado e uma asa lateral, podendo, eventualmente, ter uma tampa para impedir a propagação dos cheiros após a utilização. A esta forma corresponderão as especificações com

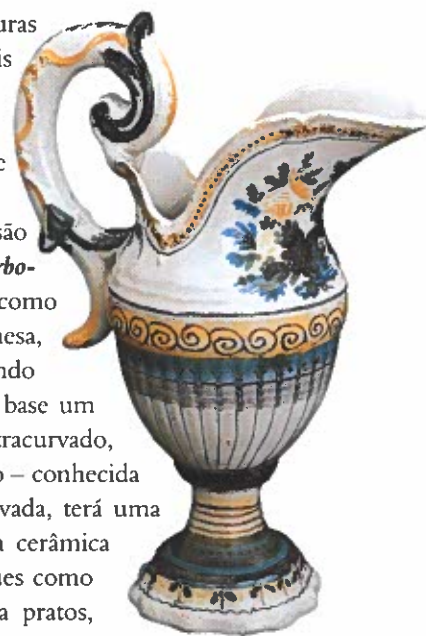


[Foto 3] – Bidé, Real Fábrica de Louça, 1780-1816, col. particular

aba, chatos, redondos. A designação *sem asas* corresponde a um tipo característico cuja forma seria, essencialmente, próxima da anterior, mas empregue em viagens de carruagem, normalmente encaixadas num banco do transporte. À variedade *agudos ou compadres, em forma de chapéu, em forma de canoa* ou *com bico* deverá corresponder um modelo muito particular de recipiente, essencialmente, de higiene íntima feminina, o *bourdaloue*. Estes objectos, de forma ovóide ou *de viola*, com caldeira côncava e uma asa podem, numa classificação apressada, ser confundidos com molheiras das quais se distinguem por estas últimas terem um pé e um bordo convergente e projectado para permitir o verter do conteúdo. Não conhecemos nenhuma peça com a configuração das *bourdaloue* mas, conforme a documentação parece indiciar, deverão ter existido alguns destes objectos.

As *Cuspideiras* surgem: *com aba; com asa; com aba e com asa; com aba grandes; chatas com cabo; cuspidor redondo com asa; com cabo; para pegar na parede*. Tal como nos casos anteriores, também aqui podemos encontrar duas morfologias básicas na definição destes objectos. A primeira apresenta uma forma esférica, assente num frete e culminando numa aba larga, mais ou menos campanular, tendo uma asa lateral. A este modelo deverão corresponder as definições *com aba* e *com asa* constantes da produção da Real Fábrica de Louça. Uma segunda concepção de *cuspideira* será próxima dos objectos que virão a ser conhecidos como *arrastadeiras*, uma forma cilíndrica muito rebaixada, quase em bolacha, coberta ou não, da qual é projectado um grande cabo cilíndrico, oco. Estes objectos distinguem-se das *arrastadeiras* pelo facto de o orifício central se apresentar mais fechado e sem bordo interno, sendo em ambas o cabo o ponto de vazamento dos fluídos depositados no objecto. A esta modalidade pertencerão as peças adjectivadas como sendo *chatas com cabo*, sendo também das peças menos frequentes no inventário por nós efectuado. A referência a *cuspideiras para pegar na parede* parece corresponder a um eventual terceiro grupo, peças para colocar, essencialmente, em espaços onde se concentrariam maior número de indivíduos como, para citar um dos casos mais comuns, em navios. Não conhecemos nenhum exemplar mas, por analogia com outras manufacturas europeias, teriam maiores dimensões e forma mais ou menos cilíndrica, sendo uma das faces truncada verticalmente – para se adaptar a superfícies parietais – e a superfície superior côncava, convergente para o orifício central.

Dentro de outras vias associadas à higiene, são mencionados os *Gomis*, também designados *Borboletas*, que quando surgem *com prato* são referidos como *Opas*. Essencialmente destinados ao serviço da mesa, os *gomis* serviam para a lavagem das mãos, quando associados a lavandas. A sua forma, tendo como base um bojo esférico que abre para o bocal num perfil contracurvado, assimétrico com uma acentuada projecção no bico – conhecida como *capacete* [Foto 4] –, assente em peanha elevada, terá uma longevidade grande no universo da manufactura cerâmica portuguesa. Estes objectos poderiam ser empregues como contentores de vinho, mas quando associados a pratos, normalmente circulares, cujo centro apresentasse um anel relevado que lhe serviria de encaixe, seriam classificados como *opas*.



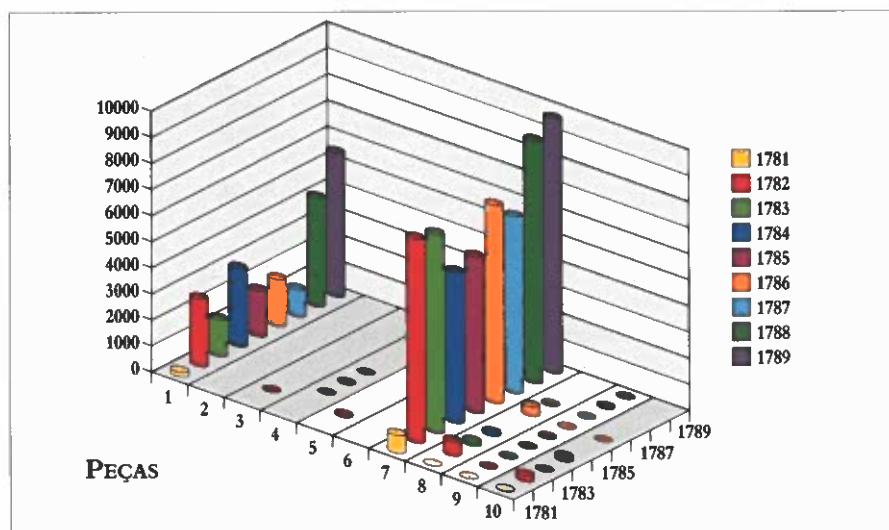
[Foto 4] – Gomil, Real Fábrica de Louça, 1780-1816, col. particular

Os **Jarros** surgem mencionados como sendo *de água às mãos; para jogo de chá; para chá; para jogo de sangria; para sangria; de gomos* (dois tipos); *irmãos; para flores; redondos; redondos irmãos; à imitação da Saxónia; em forma de melão; pintados de cores; de gomos; lisos*. Também são mencionadas **Pias**, sem qualquer outro tipo de referência e **Tanques**: *com torneira* ou **Bacia para banhos** – uma banheira ? – e o **Tanque para peixes** *com torneira*, ou seja um aquário.

Com a nomeação, em Fevereiro de 1780, de João Anastácio Botelho de Almeida para administrador da Real Fábrica de Louça, deu-se início ao que viria a ser o mais longo período - vinte e seis anos - desta sob uma mesma administração, cuja estabilidade viria, no entanto, a ser afectada com o seu encerramento temporário, em Fevereiro de 1808, na sequência da primeira invasão francesa.

Durante este período deu-se uma racionalização da produção que englobou uma diversificação de modelos e decorações e conduziu a um assinalável sucesso comercial.

MODELOS DE PEÇAS	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789
1 - Bacias	172	2590	1407	2999	1747	1810	1021	4174	5522
2 - Bacias de forma									
3 - Bacias de pés		20							
4 - Bacias de sangria			1	21	6				
5 - Bacias para barba		61							
6 - Bidés									
7 - Bispotes	687	7824	7621	5782	5996	7606	6785	9288	9777
8 - Escarradores	3	539	155	99		363	19		
9 - Lavatórios	1	11	15	18	25	3	4	40	19
10 - Pias	25	235	11	170		1			



O que é patente nesta quase primeira década de produção sob a orientação de João Anastácio Botelho de Almeida é o enorme aumento de manufatura de objectos, nomeadamente as **bacias** e os **bispotes**. No primeiro caso, podemos estar perante uma generalização da terminologia pois em contraste com a produção de **bacias** desaparece, aparentemente, a maioria das funcionalidades que estas possuíam, só raramente mencionadas nos anos seguintes e em números que parecem acentuar o seu carácter de excepção – 20 **bacias de pés**; 27 de **sangria** e 61 de **barba**. Surgem, no entanto, duas

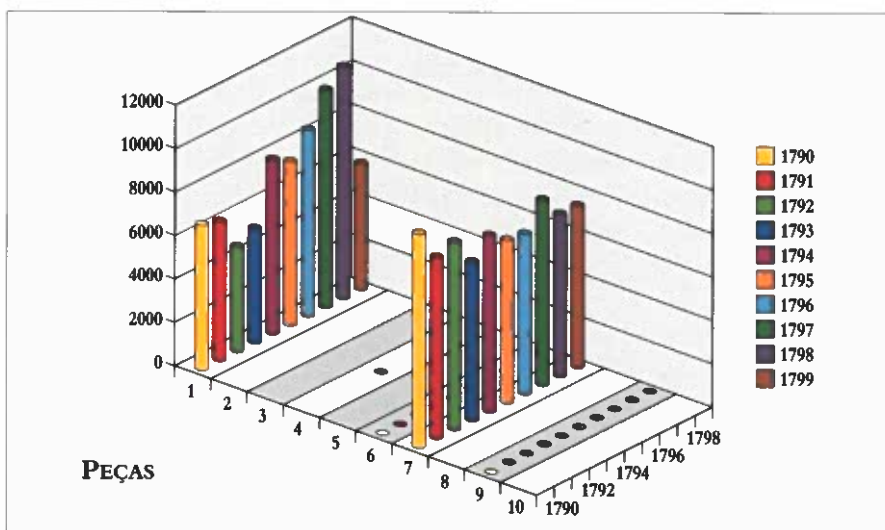
novas designações, os *lavatórios* e as *pias* indiciando novas funcionalidades ou designações para a grande família das *bacias*. Se o primeiro caso deverá corresponder aos recipientes de recolha da água, quando em relação com fontes de parede [Foto 5], o segundo deverá corresponder a um tipo específico de *bacias* em cujo covo, ao centro, estaria um orifício para escoamento de líquidos devendo, por isso, estar integrado em armações ou móveis.

Outra constatação, neste período de produção, é a modificação de termos para designar objectos que deveriam ser idênticos; assim a *cuspidreira* do período de Tomás Brunetto surge agora referenciada como *escarrador*. Curiosamente, desaparece dos registos de produção o *bidé* que só virá a ser retomado na década seguinte.



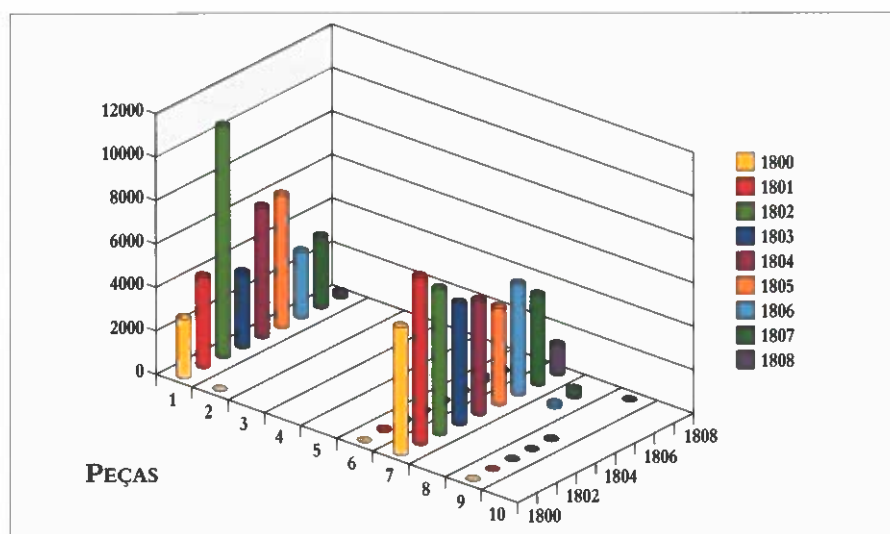
[Foto 5] – Fonte de parede,
Real Fábrica de Louça, 1780-1816,
Museu Nacional de Arte Antiga, inv. 5375

MODELOS DE PEÇAS	1790	1791	1792	1793	1794	1795	1796	1797	1798	1799
1 - Bacias	6665	6407	4830	5253	8036	7548	8584	10028	10680	5827
2 - Bacias de forma										
3 - Bacias de pés										
4 - Bacias de sangria					3					
5 - Bacias para barba										
6 - Bidés		5	12	16	21	4	17		3	32
7 - Bispotes	9846	8343	8634	7305	8127	7521	7389	8548	7493	7467
8 - Escarradores										
9 - Lavatórios		4	21	11	45	6	6	18	3	26
10 - Pias										



Nesta década continua em ascensão a produção de *bacias* e *bispotes*, se bem que estes registem alguma diminuição. Surgem, de novo, as menções à manufatura de *bidés* e, curiosamente, desaparecem os *escarradores* e as *pias*.

MODELOS DE PEÇAS	1800	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808
1 - Bacias	2719	4187	10681	3459	6016	6116	3048	3283	255
2 - Bacias de forma	18								
3 - Bacias de pés									
4 - Bacias de sangria									
5 - Bacias para barba									
6 - Bidés	1	91	82	25	31	44	249	45	
7 - Bispotes	5883	7734	6722	5609	5265	4488	5121	4152	1398
8 - Escarradores							202	402	
9 - Lavatórios	3	1	17	1	35				15
10 - Pias									



Nestes anos que concluem o período de maior estabilidade da Fábrica não se observam grandes modificações face às tendências de produção anteriores. A menção a algumas *bacias de forma* deverá remeter para os objectos normalmente designados lavandas, então já em desuso. É notório um aumento gradual da produção de *bidés* e o ressurgimento, em muitos exemplares produzidos, no final deste ciclo, dos *escarradores*.

Em Abril de 1818, foi nomeado para administrador da Fábrica Alexandre António Vandelli, filho do prestigiado Domingos Vandelli. Esta gestão ficou muito aquém da de Botelho de Almeida, tendo continuado um lento declínio que tivera o seu início no período subsequente às Invasões Francesas. Ao nível da produção, no entanto, não se registam grandes diferenças entre as duas administrações, privilegiando-se na de Vandelli os contentores antropomórficos.

Entre Novembro de 1817 e Fevereiro de 1824, executam-se uma série de objectos sendo novidades as *saboneteiras* e os *urinóis*, estes ainda pouco significativos. Estes últimos, de que não chegaram exemplares aos nossos dias, apresentavam características diversas da forma actual, de aplicação parietal. Eram recipientes fechados, mais ou menos arredondados, semelhantes a bolsas, das quais se projectava, lateralmente, um cabo cilíndrico, oblíquo, permitindo ao homem urinar no seu leito.

Já as *saboneteiras* poderão ter surgido por influência da produção inglesa, que então concorria no mercado nacional, tendo sido, apesar de tudo, uma experiência não muito bem sucedida, pois a sua produção decorre apenas durante três anos

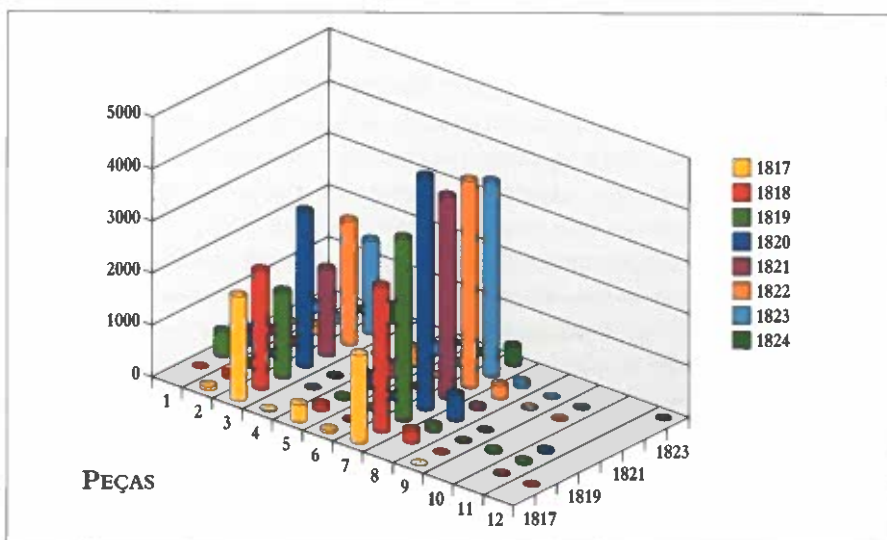
perfazendo 117 objectos. Estas deverão ter sido peças de forma esférica, compostas por recipiente e tampa, no interior da qual se poderia colocar um pequeno suporte para impedir que o sabão se colasse no fundo. A morfologia deste objecto deve-se ao facto do sabão, ao longo dos séculos XVII, XVIII e inícios do XIX, ser uma pasta que se endurecia manualmente dando-lhe uma forma arredondada.

Como se pode constatar pelo próximo gráfico, é enorme a disparidade de produção da generalidade dos objectos face às *bacias de mãos* [Foto 6] e aos *bispotes*, o que reflecte as preocupações com novos critérios na higiene íntima e uma maior noção de cuidados primários de limpeza, presente na acção dos Legisladores e associada às tentativas de introduzir em Portugal os conceitos do *Moderno Sanitarismo*.



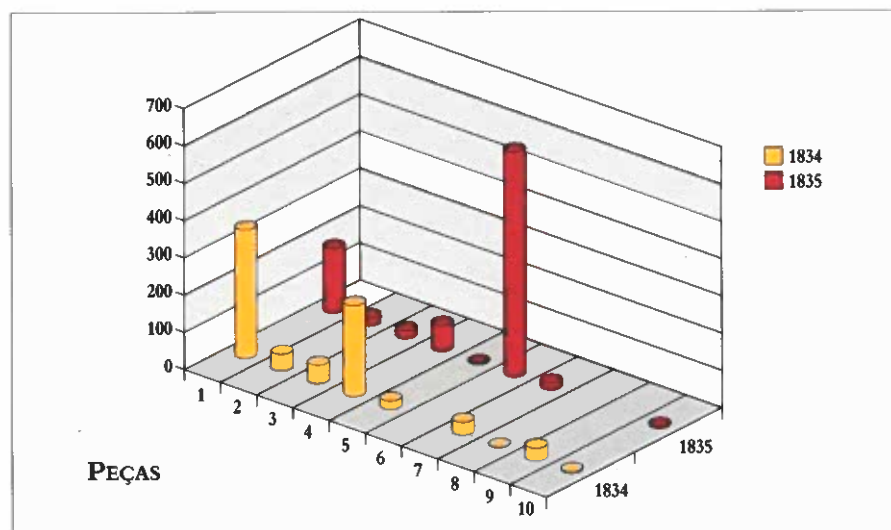
[Foto 6] – Bacia de mãos, Lisboa, 1º quartel do séc. XIX, Paço Ducal de Vila Viçosa, inv. 1317. Fotógrafo: Carlos Pombo da Cruz Monteiro, Divisão de Documentação Fotográfica/ Instituto Português de Museus

MODELOS DE PEÇAS	1817	1818	1819	1820	1821	1822	1823	1824
1 - Bacias		1	493	347	111	20	174	
2 - Bacias de caixa	73	105	96	43	78	172	111	22
3 - Bacias de mãos	2016	2298	1676	3007	1687	2403	1805	325
4 - Bacias de pés	24		4	20		5		
5 - Bacias para barba	340	123	54	279	270	375	201	1
6 - Bidés	56	19	39	60	11	25	70	35
7 - Bispotes	1711	2823	3533	4504	3909	3999	3765	380
8 - Escarradores		249	124	511	61	262	112	
9 - Lavatórios	5	3	16	4		19	5	
10 - Pias			62			10	10	
11 - Saboneteiras		13	56	48				
12 - Urinóis		6						5



No período final da Fábrica, entre Junho de 1834 e Setembro de 1835, notamos, de novo, a especificação de funções de alguns objectos e o desaparecimento de algumas formas, como *bacias de pés*, *saboneteiras* e *urinóis* surgindo, provavelmente a substituir estes últimos, os *penicos*, objectos multifuncionais que permitiam maior diversidade de utilizações.

MODELOS DE PEÇAS	1834	1835
1 - Bacias	345	174
2 - Bacias para barba	43	22
3 - Bacias de caixa	49	22
4 - Bacias de mãos	244	70
5 - Bidés	22	2
6 - Bispotes		605
7 - Escarradores	34	18
8 - Lavatórios	1	
9 - Penicos	34	
10 - Pias	4	5



Portugal e os Conceitos do Moderno Sanitarismo

Depois do regalismo da Restauração (baseado na irreversibilidade de atributos), e do regalismo Pombalino (que recorrendo a princípios de direito divino, reduziu o Estado à pessoa do Rei e logo, igualou todos os súbditos face ao monarca), encontra-se o regalismo Vintista, apoiado no argumento da utilidade pública.²³

Foi dentro do espírito marcado pelas *luzes* Vintistas que nasceu a *Comissão de Saúde* com a incumbência de propor um plano de política sanitária para o país. Todavia, devido ao conturbado período político que se seguiu à revolução de 1820, esta Comissão praticamente nunca chegou a funcionar até ao triunfo definitivo do liberalismo, em 1834. Imediatamente a seguir à assinatura da Convenção de Évora-Monte (27 de Maio de 1834), com a qual terminou a longa guerra civil, Portugal entrou num período marcado por um afoito legislativo que visou a destruição da estrutura jurídico-política do Antigo Regime, aliás, já em grande parte preparada graças à reforma de Mouzinho da Silveira (construída no período entre Março de 1832 a

²³ Cf. CASTRO, Zília Osório – “O Regalismo em Portugal. Da Restauração ao Vintismo”, in *O Estudo da História*. Lisboa: A.P.H., nº 13, 1991.

Janeiro de 1833). Esta legislação marcou profundamente o Portugal contemporâneo e permitiu converter em leis as aspirações e as reivindicações da burguesia nacional.

Mouzinho da Silveira integrou no seu projecto revolucionário a questão da saúde pública, ao defender que os conhecimentos da *"higiene são auxiliares da administração pública em tudo o que interessar a saúde dos cidadãos e a salubridade pública; e auxiliares como meio de conservação e aperfeiçoamento físico e moral da espécie humana"*²⁴.

Três anos depois da assinatura da Convenção, no governo Setembrista, Passos Manuel - a quem se ficou a dever a estruturação definitiva do Portugal oitocentista, iniciada com a legislação de Mouzinho da Silveira - implementava uma reforma sanitária. A 3 de Janeiro de 1837 foi aprovado o *Regulamento de Saúde Pública* e criado o *Conselho de Saúde*, na dependência do Ministério do Reino, com funções de fiscalização e inspecção, incluindo o exercício da autoridade sanitária.

Mas, em plena Regeneração, no ano de 1867, a legislação sanitária de 1837 é substituída pela de Alves Martins (1808-1882), enfermeiro-mor cuja acção à frente do Hospital de S. José entre 1861 a 1864 o levou, nesse ano, ao cargo de Ministro do Reino. Esta reforma, publicada por Decreto a 3 de Dezembro de 1868, tem sido entendida como um verdadeiro retrocesso em relação às intenções legislativas de Passos Manuel, nomeadamente no que toca ao incipiente desenvolvimento das estruturas de saúde pública²⁵.

Ainda sobre a acção legisladora de Passos Manuel é também de destacar as bases de uma renovação do ensino público, do primário ao superior, em que sobressai no ano de 1836 a criação dos liceus, das Academias Reais de Belas-Artes de Lisboa e do Porto, das Escolas Régias Médico-Cirúrgicas, igualmente de Lisboa e do Porto e, no ano seguinte, a fundação da Academia Politécnica do Porto e da Escola Politécnica de Lisboa. Das duas Escolas Régias Médico-Cirúrgicas criadas em 1836, iria sair a elite médica portuguesa da segunda metade do século XIX, com nomes como Ricardo Jorge, Sousa Martins, Câmara Pestana, Miguel Bombarda, ou Júlio de Matos, entre outros.

A Ricardo Jorge (1858-1939), formado pela Escola Médico-Cirúrgica do Porto em 1879 (e onde viria a ser docente), ficou a dever-se a reforma da legislação sanitária em 1899-1901, com a qual Portugal iria finalmente aderir com critérios mais científicos aos *conceitos do moderno sanitário*, tal como este se desenvolveu em países como a Inglaterra e a Alemanha.

A actuação de Ricardo Jorge em 1899, durante o surto de peste bubónica, reconhecida a nível nacional e internacional, originou a sua nomeação no cargo de inspector-geral da Saúde Pública. Nessa qualidade, sob o governo de José Luciano de Castro, levou a cabo a *Organização Geral dos Serviços de Saúde Pública* (Decreto de 28 de Dezembro de 1899) e, em 4 de Dezembro de 1901, no governo de Hintze Ribeiro, sob proposta de Ricardo Jorge foi publicado o *Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública*.

A reforma sanitária de 1899-1901 inspirou-se directa e explicitamente no modelo de organização médico-sanitária britânico (a Grã-Bretanha era reconhecida como a "pátria da higiene"), como se pode observar nas palavras escritas por Ricardo Jorge no preâmbulo do Decreto de 28 de Dezembro de 1899: *"Em cidades de centenas de mil almas o estado médico reduz-se a poucos doutores em medicina; mas o medical officer of health tem em colaboração e subordinação o surveyor, engenheiro sanitário, o inspector of nuisances, fiscal de salubridade e uma série de inspectores para cada ramo de aplicação e de directores de laboratório. Todo este pessoal assistente sofreu uma instrução e uma adaptação especial toda prática, que constitui, justamente, o orgulho da sanitariedade britânica"*. Posteriormente, no *Regulamento*

²⁴ Cf. NOGUEIRA, José Felix Henriques - "Estudos sobre a reforma em Portugal [1851], in *Obras Completas de José Felix Henriques Nogueira* (Org. de A.C. Leal da Silva). Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda, Tomo I, 1976, p. 101.

²⁵ Cf. FERREIRA, F. A. G. - *História da saúde e dos serviços de saúde em Portugal*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1990, p. 243.



[Foto 7] – Palácio da Pena, Casa de Banho, revestimento a azulejos da Fábrica Roseira.

D. Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha, já em 1867 se sabe que Eugénio Roseira forneceu azulejos destinados à Casa de Jantar e Casa de Banho do Palácio. Este espaço sanitário (que não se encontra hoje aberto ao público), é um exemplo de modernidade no habitar em Portugal, por dotar de raiz – **com sistema de canalizações e de descarga** – a habitação régia, servindo de modelo para as práticas subsequentes na construção doméstica de classe alta.

As paredes e chão encontram-se revestidos com os azulejos da Fábrica Roseira [Foto 7], revelando a compreensão dos benefícios deste material na adequação às qualidades higiénicas, entendimento que se generaliza na segunda metade de oitocentos: *“the tile bathroom was essentially a feature of richer houses wich had the luxury of piped water and drainage, although these features were becoming commonplace towards the end of the century”*²⁶. Os

azulejos, de módulo de padrão 1x1, apresentam motivos vegetalistas a verde com núcleo vermelho dispostos em forma quadrangular e esta posiciona-se no azulejo sobre vértices. Utilizados num sistema repetitivo, criam a ilusão de meia-esquadria, quase anulando o efeito das juntas, originando um ritmo de cheios e vazios. De notar que este tipo de padrões podia ser usado quer no exterior, como revestimento de fachadas, quer no interior, num espaço de higiene.

A disposição do mobiliário sanitário revela um cuidado em reforçar e distinguir espacialmente diferentes zonas de utilização: à esquerda, num vão estreito, uma sanita isolada com revestimento interior cerâmico encastrado em móvel de madeira com tampo quadrangular [Foto 8] que, quando fechado, toma o



[Foto 8] – Palácio da Pena, Casa de Banho, sanita em móvel de madeira.

Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública de 1901, ficou definido que os serviços de saúde pública tinham por fim *“vigiar e estudar quanto diz respeito á sanidade publica, á hygiene social e á vida physica da população, promovendo as condições da sua melhoria”*.

Com Ricardo Jorge e a sua reforma sanitária, Portugal consagrou o conceito de Estado higienista, o qual *“como Pierre Rosanvallon observou, representou uma viragem básica nas relações entre a sociedade e o Estado”*²⁶. **Com o triunfo do sanitarismo no fim de oitocentos estreitaram-se as fronteiras entre o público e o privado, e a higiene social passou a fazer parte do discurso do poder.**

Do objecto ao espaço sanitário. O exemplo do Palácio da Pena.

Testemunho da qualidade de infra-estruturas com que foi dotado o Palácio da Pena e que iam de encontro às exigências de uma individualidade cosmopolita como

²⁶ PEREIRA, Miriam Halpern - “As origens do Estado Providência em Portugal: as novas fronteiras entre público e privado”, in *Ler HISTÓRIA*, nº 37, 1999, p.47.

²⁷ HERBERT, Tony; HUGGINS, Kathryn - *The Decorative Tile in Architecture and Interiors*. London: Phaidon, 1995, p.131.



[Foto 9] – Palácio da Pena, Casa de Banho, banheira de cerâmica encastrada em madeira.



[Foto 10] – Palácio da Pena, Casa de Banho, armário de *toilette*.

carácter de banco; a banheira, que ocupa grande parte da superfície disponível do lado direito é, tal como a sanita, em cerâmica encastrada em madeira e apresenta no espaldar duas torneiras metálicas para a circulação de água quente e fria (os manípulos encontram-se colocados superiormente na parede), em forma de cabeças de cisne apresentam um requintado trabalho de torneiro [Foto 9]; a parede em frente à banheira apresenta um nicho igualmente revestido com os mesmos azulejos Roseira. Junto à janela, foi colocado um armário de *toilette* em madeira com tampo de mármore e espelho incorporado, do “tipo escrivaninha” [Foto 10].

Posteriormente, já próximo à charneira dos séculos, a Rainha D. Amélia, cujos laços de admiração e amizade por Ricardo Jorge são conhecidos, mandou transformar a zona anexa ao seu quarto numa requintada Casa de Banho privada, onde foi instalado um móvel com uma estrutura totalmente fechada em madeira, que se interliga com o revestimento a *boiserie* do espaço e que contem no seu interior a sanita, provida de um sistema de caixa metálica para a descarga. A decoração deste espaço interior apresenta um silhar de azulejos de fabrico espanhol com decoração de inspiração japonesa e indiana, individualizados por molduras de madeira, tal como acontece no revestimento das faces do móvel de forma quadrangular da sanita [Foto 11]. A decoração de referência orientalizante em espaços sanitários,



[Foto 11] – Palácio da Pena, Casa de Banho privada da Rainha D. Amélia, sanita encastrada em móvel de madeira com decoração azulejar nas diferentes faces.

por via do movimento *Art Nouveau*, parece ter tido alguns exemplos em Portugal, nomeadamente com a importação por parte da burguesia no final de oitocentos, de revestimentos cerâmicos da Fábrica de Sarreguemines (Paris, França). Conhece-se um revestimento na Quinta de Santo António (Torres Novas), e um outro semelhante encontra-se nas colecções do MNAz (Inv. n.º 1632), que se sabe ter sido importado para um espaço de higiene.



[Foto 12] – Lavatório encastrado em móvel de madeira, modelo publicado em anúncio na revista *A Construção Moderna*.

Na parede no lado oposto ao móvel contendo a sanita, encontra-se um lavatório encastrado em móvel de madeira com a bacia de faiança importada e o tampo envolvente em mármore²⁸. Trata-se, neste caso de um tipo de móvel que vai conhecer larga divulgação, particularmente na segunda metade do século XIX e ainda no início do XX, inclusive por ser difundido através de catálogos e revistas, como é exemplo o modelo publicado em anúncio na revista *A Construção Moderna* em 1905 [Foto 12], produzido pelas oficinas do sr. Guilherme Coutinho²⁹, com uma forma idêntica ao lavatório do Palácio da Pena, mas

²⁸ A associação de peças cerâmicas a mobiliário remonta ao século XVIII, em França, onde objectos produzidos na Real Fábrica de Porcelana de Sévres foram utilizados por certas oficinas em cómodas e secretárias.

²⁹ *A Construção Moderna*. Anno V - N.º 7 (20 de Abril de 1905), n.º 163, p.55.

com motivos decorativos que reflectem a influência das linhas sinuosas do movimento *Art Nouveau* (decoração a dourado sobre madeira em pau rosa e pau santo), visíveis também no alçado de mármore, mais curto e sem madeira a envolver a moldura, como se verifica no da Pena.

Conquanto os anos de oitocentos tenham assistido à paulatina passagem do objecto independente, para a concepção de espaços concebidos com as exigentes infra-estruturas sanitárias e respectivo mobiliário, os **artefactos móveis** não desapareceram e, mesmo entre as classes altas, continuar-se-ia a manter por muitos anos, por exemplo, o hábito do bacio dentro da mesa de cabeceira (como também se pode ver numa visita ao Palácio da Pena) [Foto 13], ou como recurso para responder a numerosos convidados como evoca para as gerações de cinéfilos uma cena com Burt Lancaster no papel de don Fabrizio, príncipe de Salina, no célebre filme *Il Gattopardo* do realizador Luchino Visconti, adaptação da obra homónima de Giuseppe Tomasi di Lampedusa, situada na Sicília invadida pelos *Garibaldinos* em 1860, na luta pela unificação italiana.

Sabe-se que a Fábrica de Sacavém produziu para o Palácio da Pena, um serviço de mesa para uso quotidiano, onde foram incluídos objectos de higiene, tais como saboneteiras, bacias de lavatório, jarros e bacios. Estes objectos em faiança branca com contorno a filete dourado, tinham como único motivo decorativo, a cor azul um dragão sustendo as armas reais, cuja localização se adapta à leitura da peça e respectiva colocação.



[Foto 13] – Palácio da Pena, quarto do Veador, bacio dentro da mesa de cabeceira

VIDRO E CRISTAL PORTUGUESES CONTEMPORÂNEOS

Rui Afonso Santos

Apesar do surto vidreiro ocorrido em Portugal pelos finais do século XIX, os começos da centúria seguinte escassa inovação formal registaram no desenho e produção de vidros, à excepção de três ou quatro modelos onde a Arte Nova se afirmou (um jogo de copos e jarro de água conhecidos como *sidónios*, um copo de taberna denominado *vienense* ou *austriaco*).

Faltava, de facto, o contributo dos artistas plásticos que combatesse a rotina industrial e, se em 1926, foram insuficientes e não encontraram receptividade as propostas folclorizantes de vidros pintados que Sarah Afonso, Ofélia e Bernardo Marques, reunidos num *Atelier Ibis*, apresentaram no II Salão de Outono organizado pela revista *Contemporânea*, já em 1929 o pintor Jorge Barradas desenhou um conjunto de peças em vidro (jarras e copos de água) ornados com motivos folclóricos estilizados que foram então produzidos pelas fábricas da Companhia Industrial Portuguesa na Marinha Grande, cujo apreço justificou a extensão, no ano seguinte, a uma linha de jarras de vidro com *motivos portugueses* que foram decorar os quartos do luxuoso Palace Hotel do Estoril, então inaugurado.

Do mesmo modo, em 1931 a pintora Maria Adelaide de Lima Cruz apresentou no Stand lisboeta da Opel seis vidros decorativos (“O Verão”, “O Pão”, “Os Frutos”, fruteira, cantarilha e taça) formalmente classicizantes, novamente editados pela Companhia Industrial Portuguesa. Tais propostas decorativas folclorizantes ou classicizantes permaneceram, porém, insuficientes, assinalando a indústria vidreira, ao longo dos anos 30 e 40, uma constante repetição de modelos, numa produção *Art Déco* caracterizada, nos melhores casos, pela depuração formal geometrizante, frequentemente com recurso a moldes oriundos do estangeiro.

Em 1949, o Secretariado Nacional da Informação, Cultura Popular e Turismo/SNI promoveu o I (e único) *Salão Nacional de Artes Decorativas*, lançando infrutiferamente no ar a ideia de design ao reclamar a necessidade da aliança entre os industriais e os artistas, embora apresentando a insuficiência de uma produção manifestamente artesanal. Coube na ocasião ao pintor-decorador Thomaz de Mello/Tom tentar a renovação vidreira pela apresentação de um conjunto de vidros (jarras e copos decorativos), peças únicas e preciosas executadas pela Companhia Industrial Portuguesa mas, paradoxalmente, de sugestão veneziana antiga estilizada - e, em 1955, Tom apresentaria nova exposição de vidros nos salões do SNI, exemplares novamente únicos mas, desta vez, dotados de uma singular componente plástica, algo escultórica e barroquizante, algo atenta às correntes vidreiras contemporâneas.

Perante o isolamento de tais propostas, a alternativa dos vidros editados pela loja Rampa desde 1956, graças à visão esclarecida do arquitecto Conceição Silva, assume a maior das importâncias: a tentativa isolada de alteração das rotinas do gosto e do consumo promovida pela loja através da novidade da relação com o público e da oferta passou por uma necessária renovação da linguagem formal dos próprios produtos que, no caso dos vidros, se destinaria idealmente à produção industrial, através da edição de modelos inovadores cuja simplicidade formal se adequava idealmente a uma produção alargada, afinando em simultâneo com as gramáticas

vidreiras desornamentadas do após-guerra na exploração das puras qualidades matéricas e cromáticas do material.

Assim sucedeu com a exposição de depurados e actuais vidros de Alice Jorge e Júlio Pomar, executados na Fábrica Escola Irmãos Stephens pelos mestres vidreiros Adriano Marques e António Lopes, peças cuja qualidade, de imediato reconhecida, contribuiu “para o aumento e nível da nossa indústria vidreira”. Igualmente Sá Nogueira ali apresentou vidros de sua autoria, enquanto Alice Jorge desenvolveu tais pesquisas na criação de formas biomórficas, puramente abstractas.

Do mesmo modo, em Novembro de 1958, Carmo Valente, então recém-diplomada em arquitectura pela Escola de Belas Artes de Lisboa, numa visita ocasional à Marinha Grande visitou aquela Fábrica Escola e experimentou, com os seus colegas de atelier, fazer algumas formas em vidro. O entusiasmo subsequente culminou numa primeira encomenda e exposição de variadas peças em vidro pela Rampa cujo sucesso público justificou, entre 13 e 20 de Julho de 1959, uma exposição individual de vidros na galeria de exposições do Diário de Notícias, novamente coroada de grande êxito. “Expressão de autêntica beleza e de genuidade artística, fecunda de promessas, na simplicidade e equilíbrio das formas, na harmonia e vibração das cores (...) integrada nas mais modernas concepções estéticas”, assim considerou Manuela Soares de Oliveira (conservadora do Museu Gulbenkian), muito justamente, no catálogo o conjunto de frascos de perfume, garrafas, jarras, taças, candelabros, candeeiros, balde para gelo, galheteiro, cinzeiro e fruteira então apresentados. De longos e finos colos no caso dos delicados frascos de perfume, ovóides, trapezoidais, cilíndricas, ousadamente rectangulares ou assimétricas no caso das escultóricas jarras de alvéolos coloridos inseridos sob uma espessa camada de cristal transparente, ou ainda de depuradas formas arredondadas ou alongadas no caso dos candeeiros, os notáveis vidros de Carmo Valente, de qualidade plástica excepcional, colorido arrojado e formas esculturais afinavam particularmente com as expressivas propostas vidreiras escandinavas coevas, e também com as italianas, então dominadas por quatro firmas principais, Vetri d’Arte, Venini, Fontane Arte e Barovier & Toso.

Trabalhando como designer de vidros na Fábrica Escola Irmãos Stephens (1959-60), nas fábricas Venini em Murano, Itália, Orrefors e Boda na Suécia e Arabia na Finlândia (1961), o que foi possibilitado por uma bolsa da Fundação Calouste Gulbenkian, e ainda na Fábrica Crisal de Alcobaça (1962), Carmo Valente evoluiu da requintada expressividade italianizante, evidente nas policromas jarras em cristal de chumbo e garrafas em vidro desenhadas em 1960 e editadas pela Fábrica Escola Irmãos Stephens, de formas levemente orgânicas, para uma depuração e simplicidade formais de afinidade escandinava manifesta, nomeadamente, no serviço de mesa em vidro comum criado em 1962 e produzido pela Crisal no mesmo ano - e a atemporalidade destas peças notáveis justificou a sua apresentação, uma década depois, na 1ª Exposição de Design Português (1971), realizada pelo Instituto Nacional de Investigação Industrial e pela INTERFORMA e apresentada na Feira Internacional de Lisboa (FIL).

A aproximação a um design Pop, anunciada no seu trabalho para os interiores das *Torres de Alfragide* (1970) na Amadora, revelou-se subitamente nos interiores do *Hotel de Turismo da Serra da Estrela* (1972), para onde a designer concebeu uma peça notável, um candeeiro em vidro composto por um globo de suspensão, um jarrão e um *plafonnier* sobrepostos - *abat-jour*, haste e base respectivamente -, três peças em vidro branco previamente produzidas pela Fábrica das Gaivotas. Neste recurso e reconversão criativa de objectos pré-existent Carmo Valente acertou, surpreendente-

mente, com uma das linhas dominantes do design contemporâneo, dita dos “reciclados”, dominante neste fim-de-século mas que, em 1972, possivelmente apenas num cadeirão em pneus reaproveitados da autoria a do arquitecto Luis Cunha e, sobretudo, na célebre *Wiggle Side Chair* do arquitecto e designer Frank O. Gehry (cadeira em cartão canelado prensado de manifestas preocupações estéticas, funcionais e ecologistas) poderia ser encontrada.

Para além de Carmo Valente, outra personalidade se afirma indelevelmente no domínio do design de vidros: Maria Helena Matos (n. 1924). A par de uma importante actividade de escultora, prosseguida no âmbito da sua vocação e formação, Maria Helena Matos afirmou-se como uma personalidade pioneira e fundamental no processo de afirmação, consolidação, autoria, promoção e divulgação da própria disciplina do design em Portugal.

Trabalhando com diversos materiais, procurando um que lhe permitisse uma expressão personalizada, Maria Helena acabou por encontrar no vidro a matéria de eleição na prossecução de tal objectivo realizando, entre 1956 e 1958, experiências na Fábrica de vidros Santos Galo.

Indústria igualmente caída nas sendas da banalização e das rotinas formais, o vidro em Portugal carecia, de facto, do contributo dos artistas plásticos que o renovassem. Logo em 1958/59, movida pelo desejo de experimentar um material que lhe consentisse uma expressão plástica nova, Maria Helena solicitou uma Bolsa à Fundação Calouste Gulbenkian para conhecer e estudar as possibilidades decorativas da arte do vidro na Marinha Grande, bolsa essa que lhe foi, felizmente, concedida.

Em paralelo com a sua actividade escultórica, Maria Helena iniciou assim, em 1959, a sua colaboração com a Fábrica-Escola Irmãos Stephens. Já no ano anterior tal colaboração conhecera uma excelente experiência pontual através da realização de um modelo exclusivo de candeeiro em vidro verde, peça acentuadamente escultórica e abstracta que se destinou a ornamentar os quartos concebidos pelo arquitecto Castro Freire para o luxuoso Hotel Ritz de Lisboa. Em Dezembro de 1959, ano em que o Hotel foi inaugurado, a actividade de Maria Helena na Marinha Grande, exercida junto do mestre vidreiro António Lopes, ficou soberbamente demonstrada na Exposição de Vidros individual promovida nos salões do SNI no Palácio Foz. Setenta e cinco peças de catálogo, entre jarras, castiçais, candeeiros, cinzeiros, taças, caixas, frascos e pratos, bem como peças únicas murais e de mesa («Aquário», «Crucifixo», «Presépio», «Signo dos Peixes», «Súplica», «Maternidade») demonstraram exemplarmente os resultados da bolsa concedida pela Gulbenkian, bem como de um subsídio provido pelo importante e inovador Instituto Nacional de Investigação Industrial (INII). Perfeitamente contemporâneos na sua desornamentada e equilibrada expressão formal, enriquecida pelo acréscimo de abstractas manchas de cor em vidro transparente no caso das jarras e taças, algo escultóricas nas suas assimetrias nos exemplos das bases de candeeiros e das peças murais, os vidros de Maria Helena Matos, idealmente destinados à produção industrial alargada, contribuíram decisivamente para a irrupção do design contemporâneo em Portugal.

Em 1960, ano em que Maria Helena Matos expôs uma escultura no importante Salão dos Novíssimos do SNI, a artista entrou igualmente, por convite do Eng^o Magalhães Ramalho, como técnica para o Instituto Nacional de Investigação Industrial (INII), então oficialmente criado. A esta personalidade esclarecida se deve, aliás, a criação do Núcleo de Arte e Arquitectura Industrial (1960) no INII, organismo aquele especificamente vocacionado para a pesquisa, desenvolvimento, fomento e divulgação junto dos industriais «dessa nova técnica indispensável num esquema

perfeito duma empresa moderna: o industrial design» (então ainda chamado *estética industrial*). A esse passo clarividente seguiu-se a apresentação do Núcleo na Feira Internacional de Lisboa (FIL) em 1962, através da colaboração num pequeno salão de design organizado por Maria Helena Matos e por Tom.

Em 1965, o Núcleo promoveu a *I Quinzena de Estética Industrial*, organizada novamente pela própria Maria Helena Matos, realizando no Palácio Foz um ciclo de conferências sobre *industrial design* proferidas por técnicos e uma exposição bibliográfica. Verdadeira «primeira manifestação que uma entidade oficial promov(ia) sobre o problema do *industrial design*», a Quinzena incluiu uma exposição internacional de produtos industriais finlandeses, franceses, italianos, ingleses e portugueses: faianças de Miria Toivola Câmara Leme (n. 1933) para a Secla alcobacense, a celebrada linha de mobiliário metálico de escritório Cortez de Daciano da Costa (n.1930), produzida pela Longra, móveis de Cruz de Carvalho (n. 1930) para a Altamira, vidros de Maria Helena Matos para a Fábrica Stephens, loiça sanitária da Fábrica de Sacavém, porcelanas da Vista Alegre, artigos da Somil e a apresentação de um guindaste eléctrico da Mague, entre outros. Perante os produtos estrangeiros, apenas os contributos de Miria Leme, Daciano da Costa e da própria Maria Helena Matos revelavam «bom nível» e uma «consciente problemática do design» e, no entender da crítica, os restantes eram banais e alguns até perfeitamente dispensáveis.

Para este aperfeiçoamento na produção de Maria Helena Matos contribuíram decisivamente uma primeira bolsa concedida pelo INII em 1960 para contactar fábricas e museus de vidro manual na Bélgica, Alemanha, Checoslováquia, Áustria, Itália (Murano) e França, bem como, em 1961, nova bolsa da Fundação Gulbenkian para contactos, por um período de dois meses, com as fábricas de Saint Gobain e Boussois, em França, onde a escultora e designer estudou as novas utilizações do vidro em chapa (e não soprado) em peças de forte vertente escultórica. Uma carta abonatória de Robert A. Laurer do *Museum of Contemporary Crafts* de Nova Iorque, que lhe seleccionou três depuradas peças em vidro para uma exposição itinerante nos Estados Unidos (que infelizmente não chegou a realizar-se), possibilitou a atribuição da bolsa referida, que permitiu igualmente a Maria Helena Matos frequentar a *Academie du Feu* parisiense, onde recebeu aulas do escultor Michael Kolesnicky, e expôr no selecto «Salon des Realités Nouvelles (1962) em Paris uma escultura abstracta, posteriormente destruída num incêndio.

Tais estudos culminaram em nova exposição individual coeva de vidros produzidos na Fábrica Escola Irmãos Stephens, noventa e cinco peças únicas (castiçais, lavabos, garrafas, serviços, jarras, taças, pratos, travessas e misturadores-shakers) apresentadas na Livraria Divulgação no Porto (1961), bem como, em 1962, em nova bolsa atribuída pela Fundação Gulbenkian para visitar fábricas e museus de vidro, e também centros de Design, na Finlândia, Suécia, Noruega, Dinamarca, Holanda, Inglaterra e Alemanha. Nasceu assim o interesse e recepção por Maria Helena Matos das propostas actualizadas, racionais e depuradas do design escandinavo e nórdico, depois influentes na sua própria produção.

Após tão intensa actividade como escultora e designer de vidros, bem como técnica do INII e divulgadora e crítica de design, Maria Helena Matos organizou finalmente em 1965, ao serviço do Núcleo de Arte e Arquitectura Industrial do INII, a importante e já nossa conhecida *I Quinzena de Estética Industrial*. Doravante a escultora intensificou uma notável actividade de promoção do design junto de indústrias transformadoras e com a publicação de vários artigos na revista da Associação Industrial Portuguesa.

Em 1969, Maria Helena Matos expôs as suas criações na *Internationales Kunsthandwerk 1969* em Estutegarda e iniciou, novamente por convite do Eng^o Magalhães Ramalho, a sua colaboração assídua como designer (até aí era esporádica) com a Fábrica Escola Irmãos Stephens (FEIS), que pertencia ao Ministério da Indústria. Aí desenvolvendo a sua actividade, Maria Helena logo projectou uma larga série de objectos e peças em vidro e cristal para a comemoração do II Centenário daquela Fábrica, nomeadamente o notável conjunto *II Centenário*, constituído por serviço de copos de mesa (disponíveis em seis modelos distintos, com opção entre taça e *flute*), balde de gelo, caixa, castiçal, taças e jarras em cristal de chumbo lapidado manualmente, produzidos em 1969. De linhas notoriamente depuradas, próximas da racionalidade do design escandinavo, estas peças geometricamente equilibradas apresentavam como decoração exclusiva um jogo simétrico de caneluras verticais que percorriam o bojo das peças, aliado a simples suportes de hastes e pegas cilíndricas e trapezoidais. Na mesma linha estilística se insere uma excelente Jarra igualmente desenhada por Maria Helena e então oferecida ao Presidente da República, Américo Thomaz: peça única executada em cristal pelo Mestre vidreiro António Lopes, de secção quadrangular e grande base maciça, a Jarra em questão pesava 10 Kg. Igualmente criados em 1969 por Maria Helena Matos, assinalam-se o depurado serviço de mesa *Luna*, em vidro comum, bem como a icónica jarra *Japão*, produzida em séries industriais: executada em vidro comum transparente ornado com uma simples e grande mancha ovalada de vidro de cor vermelho ou azul-arroxeadado, a jarra *Japão*, de secção cilíndrica, constituiu uma das mais notáveis produções do design de vidros portugueses, oferecendo ainda a qualidade da sua irrepetibilidade graças ao processo de fabrico - isto é, não existem dois exemplares absolutamente iguais.

Entretanto, precisamente desde 1969, Maria Helena Matos veio a dirigir exemplarmente o Núcleo de Arte e Arquitectura Industrial do INII, actividade mantida até 1976.

Em paralelo com esta actividade intensa, Maria Helena Matos prosseguiu o seu trabalho de designer de vidros concebendo em 1970, nomeadamente, uma excelente e escultórica Jarra em vidro transparente, peça única de pé tronco-cónico, bojo arredondado dotado de secções côncavas e manchas de cor e de fino colo alongado, peça experimental muito difícil de produzir industrialmente, em virtude da grossura do vidro que dificultava a modelação. Na mesma altura, destacaram-se igualmente os excelentes e despojados pratos circulares ornados de vidro de cor em manchas irregulares, cada qual uma peça única. Noutro diapasão ainda, e igualmente em 1970, foi a criação da notável Jarra *Nova York*, produzida industrialmente em vidro comum, equilibrada e racional peça de base cilíndrica e bojo circular e aberto cuja clareza formal denuncia a sugestão evidente do design escandinavo. O arrojo e novidade de tais propostas colidiam, evidentemente, com os modelos e manufacturas tradicionais, lembrados da centúria de oitocentos ou dos exemplos de Baccarat, que continuavam a gozar das preferências do público consumidor menos esclarecido.

Em 1971, porém, um violento incêndio destruiu o atelier de Maria Helena Matos. Edifício, trabalhos (alguns dos quais os primeiros feitos com vidro), ferramentas, biblioteca, documentação, tudo desapareceu. Como consequência, um forte trauma provocou uma paralização de cerca de 10 anos na sua actividade de escultora. Tal pausa na sua actividade escultórica serviu-lhe para ponderar sobre os trabalhos criados antes da destruição do seu atelier, tornando-se sua convicção que entre os materiais tradicionais (pedra, bronze, alumínio, gesso) não conseguiria encontrar uma expressão inovadora - e daí que o vidro continuasse a apaixoná-la, levando-a

a procurar soluções que superassem as muitas dificuldades a quem dele se pretendia servir fora das utilizações tradicionais, tentando encontrar uma expressão plástica com a novidade a que Maria Helena Matos sempre aspirara. Foi o caso das excelentes jarras da *Série Congresso*, editadas pela FEIS em 1972, peças numeradas das quais não se obtiveram dois exemplares exactamente iguais em virtude do seu original processo de fabrico: tratou-se de uma proposta inédita de design muito posteriormente dito «reciclado», na medida em que, para a execução das peças, a designer ia aos fundos da Fábrica recolher refugos de copos de cor, depois cortados horizontalmente formando anéis que eram colocados sobrepostos na marma (mesa de ferro) previamente aquecida. Aquecidos os anéis, rolava-se sobre eles a bola de vidro colhida no forno, o que provocava singulares fracturas que produziam vácuos onde apareciam bolhas de ar alveoladas, um dos elementos estruturantes e decorativos das peças finais de estrutura cilíndrica.

Para além dos vidros, Maria Helena Matos dedicou-se igualmente ao design de cerâmicas destacando-se, entre esta produção de dezenas de peças para a fábrica de louça Sado Internacional, toda ela desenvolvida de parceria com o seu filho, o arquitecto José Barros Gomes.

Maria Helena Matos não se manteve, portanto, inactiva. Na sequência de uma proposta dos designers Cruz de Carvalho e João Constantino (n. 1940) em nome da Interforma, o Núcleo de Arte e Arquitectura Industrial do INII conseguiu os apoios do Fundo de Fomento de Exportação e da Associação Industrial Portuguesa e promoveu na FIL e no Palácio da Bolsa do Porto a *I Exposição de Design Português*, organizada novamente por Maria Helena Matos e realizada entre 20 e 29 de Março de 1971. A esta iniciativa seguiu-se a *II Exposição do Design Português*, que decorreu na FIL entre 10 e 22 de Março de 1973, novamente organizada por Maria Helena Matos ao serviço do já então denominado Núcleo de Design Industrial do INII, e com programação e coordenação da responsabilidade do arquitecto e designer Sena da Silva (1926-2001) que, com o apoio da cooperativa Praxis, lhe imprimiu um carácter polémico e globalizante: reunindo noventa e, o evento traduziu-se na mais significativa e consistente exposição de design português até hoje realizada entre nós.

Para além destas iniciativas, Maria Helena Matos foi, juntamente com as designers Margarida d'Orey e Cristina Reis (pelo INII), bem como com o arquitecto José Sommer Ribeiro e o designer Vítor Manaças (pela Fundação Gulbenkian) e com Maria Alexandra Gomes (pelo Grémio Nacional da Indústria Vidreira) co-autora da organização e montagem da *Exposição Internacional de Vidro Manual*, realizada por iniciativa do Grémio Nacional da Indústria Vidreira e integrada no Congresso das Federações Vidreiras Europeias. Realizada na Fundação Calouste Gulbenkian entre 17 e 30 de Junho de 1972, a *Exposição Internacional de Vidro Manual* integrou-se numa acção conjunta de promoção de Vidro Manual que pela primeira vez foi levada a efeito na Europa, fazendo parte destas manifestações um *Concurso Internacional de Design para Vidraria Manual*, cujas peças se apresentaram na *Exposição*: nela participaram fábricas da Alemanha, Áustria, Bélgica, Escócia, Finlândia, França, Inglaterra, Itália, Suécia, Turquia e, naturalmente, Portugal, e Maria Helena Matos apresentou no certame as suas excelentes criações para a FEIS, como a *Série Congresso*, as jarras *Nova York* e *Japão*, uma *Jarra* e um *Prato* únicos e os serviços *II Centenário*, todas estas peças oferecendo um contraste notório com a rotina estilística das restantes produções nacionais, à excepção das peças criadas pelo designer norte-americano Gerald Gulotta para a fábrica alcobacense Crisal. O Júri de Selecção do *Concurso* (realizado por iniciativa do Grémio Nacional da Indústria Vidreira) incluiu Júlio Mateiro (Presidente da

Secção de Vidro da Secção de Vidro Manual do Congresso das Federações Vidreiras Europeias), o designer italiano Sérgio Asti, Lord Queensberry pela Inglaterra, Franz Dreier pela Alemanha e o celebrado designer Tapio Wirkkala pela Finlândia, e Maria Helena Matos fez parte igualmente do corpo de conselheiros técnicos do evento. De facto, entre 1971 e 1974, Maria Helena Matos assistiu, como convidada do antigo Grémio da Indústria Vidreira, a reuniões internacionais da indústria da Vidraria Manual que se desenrolaram na Alemanha, França, Finlândia e Portugal.

A Revolução do 25 de Abril de 1974 e o período que se lhe seguiu trouxeram, inevitavelmente, profundas consequências para o País. A crise do petróleo, a vaga de nacionalizações e a adopção de uma Constituição de modelo socialista marcaram profundamente o incipiente processo industrial e, inevitavelmente, o próprio processo do design entre nós.

Em 1980, o valor plástico das criações em vidro de Maria Helena Matos mereceu a atenção e reconhecimento do Museu Curtius de Liege, Bélgica, que lhe solicitou três peças de sua autoria para integrarem a sua colecção.

Finalmente em 1981, dez anos após o traumático incêndio que interrompeu a sua actividade escultórica, Maria Helena Matos recebeu a encomenda de um grande mural em chapa de vidro, de 6 m², para o edifício da Junta Distrital de Lisboa, escultórica peça parietal de cariz abstractizante, em jeito de baixo-relevo, que ficou terminada em 1982. A partir daqui surgiram outras encomendas, nomeadamente a de uma escultura iluminada (1982) para o tecto de uma moradia (arquitecto Martinez dos Santos) onde se encontravam instalados os serviços da Lusotur-Algarve, ou ainda, em 1988, outra peça escultórica para o tecto das Lojas Ygrego em Lisboa.

Tais encomendas desencadearam a retoma da sua actividade escultórica, mantida até 1992-93, com interesse notório pela pesquisa e exploração das possibilidades do vidro em chapa, no sentido de integrar a atmosfera e a luz nos seus trabalhos, em sobreposição, transparência e linhas de força desenhadas pelas superfícies de corte que conduzam a uma escultura que «respira» e se integra no espaço onde se encontra. A qualidade dos seus trabalhos mereceu a selecção por um júri Franco-Japonez para apresentar peças na *European Crafts Today* (1986) que decorreu em Tóquio e Osaka, certame ao qual se seguiram, em 1989, nova exposição de esculturas em vidro na ÁRVORE do Porto e outra ainda na colectiva «Oito artistas na Ygrego» no mês de Novembro.

Executadas em vidro de chapa cortado em formas geométricas com diversas dimensões e suportes em aço inoxidável, tais esculturas evoluíram de um estilizado sentido pseudo-figurativo («Clã», 1987) e abstracto-geométrico («Asa», 1988) para uma progressiva desconstrução das formas no espaço («Parafraseando Vieira da Silva», 1987; «Assimetrias», 1988; «Troféu», 1988). A par desta produção assinalou-se igualmente certa renovação decorativa em estilizadas esculturas de árvores, onde utilizou aço inoxidável juntamente com varetas de vidro de secção triangular em simulação de copas e folhagem («Inverno», 1988) ou com peças poligonais (polidas à mão) usadas geralmente para a execução de lustres e de vários tipos de candeeiros clássicos («Primavera», 1987), em retoma das propostas coevas da reciclagem criativa de objectos pré-existent.

A própria Maria Helena Matos considerou-se, através desta produção, numa fase experimental, assumindo cada escultura que executou como uma aventura. Embora tenha interrompido a sua continuada actividade escultórica, e mais ainda a de designer de objectos em vidro soprado por falta de condições em Portugal, Maria Helena Matos faz ainda experiências esporadicamente.

Os anos 80 não registaram alterações significativas no panorama da criação vidreira em Portugal (excepto se atendermos às graves repercussões no sector vidreiro, fruto da grave crise económica abatida sobre o país em 1982)- mas são assinaláveis, sem dúvida, as peças em vidro e cristal (Taça) que o escultor Francisco Rocha editou na Loja da Atalaia de Manuel Reis, espaço promotor do «Novo Design» no país. De facto, a entrada de Portugal para a CEE (1985) e a estabilidade política coeva traduziu-se numa melhoria efectiva do nível de vida, bem como no relançamento do design português através de profissionais qualificados, especificamente licenciados agora pelas Escolas Superiores, inseríveis numa 2ª (e já 3ª) geração de designers portugueses. Deve-se a um destes, Marco Sousa Santos (n. 1962), precisamente o relançamento criativo do vidro, nos anos 90.

Um dos mais internacionalizados dos designers portugueses, e co-fundador do grupo Ex-Machina (1989-92), Marco Sousa Santos nele iniciou a sua actividade profissional, fundando posteriormente o atelier Protodesign (1992-2002) onde trabalhou como designer, coordenador de projectos especiais e director, bem como a associação *Experimenta*. O conceito de criatividade sistemática que preside ao trabalho de Marco Sousa Santos foi exemplarmente demonstrado, numa dimensão minimalista, nos icónicos Candeeiros *A-01* e *A-001* (1995, vidro e alumínio, edição Protodesign), inventivos objectos de iluminação.

A Protodesign desenvolveu importantes projectos internacionais multi-autor, de aspiração democrática e difusão além-fronteiras, como o *Ultra-Luz* (1996), programa coordenado por M. Sousa Santos juntamente com José Viana que se destinou à criação de candeeiros inovadores em polipropileno; o programa *Terra* (1997), conjunto de candeeiros de cerâmica entregues a 15 designers diferentes; ou, sobretudo e ainda, o programa *SWR* (1999) de objectos em tradicional vidro soprado mas de forma revolucionária (com autorias dos designers Elder Monteiro, Fernando Brízio, Filipe Alarcão, Paulo Parra, Raul Cunha, João Felix, Eliane Marques, Luis Pessanha, Miguel Vieira Baptista, Francisco Providência, Rita Filipe, José Viana e novamente M. Sousa Santos). A finalidade deste projecto era a de encorajar os novos designers a trabalhar com a antiga e reputada indústria vidreira da Marinha Grande. Sendo o soprar do vidro uma das tarefas mais delicadas nesta indústria, neste processo o vidreiro desenvolve o papel de um verdadeiro artista e, deste modo, *SWR* foi dedicado à artesanía daqueles mestres. O programa incluiu regras específicas: a criação de qualquer objecto em vidro, o pensar na função de um objecto decorativo, a utilização exclusiva da técnica do vidro soprado. Todos os objectos tinham que ser revolucionários na forma, sendo apenas permitida a utilização de um ou dois moldes e a utilização de jacto de areia, corte e colagem apenas por razões funcionais. Além disso, os designers tiveram que ter em consideração as condicionantes do armazenamento e transporte.

Uma estética minimal, provocante na forma e desafiadora do equilíbrio (M. Sousa Santos, *Decantador*; Francisco Providência, *Copo de shots*), com incorporação de um objecto noutro que lhe é estranho (Filipe Alarcão, Paulo Parra, João Felix, *Garrafa de água com copo*; Miguel Vieira Baptista, *Solitário com espelho*), com inusitados jogos conceptuais (Fernando Brízio, *Garrafa*), com novas propostas funcionais (Rita Filipe, *Contentores reversíveis*), marcaram os projectos mais notáveis.

Com este programa, a própria indústria vidreira acordou do seu relativo adormecimento, e defrontou-se com a possibilidade da colaboração com ou da incorporação de jovens designers nos seus sectores produtivos, com resultados de grande eficácia e importância.

Ainda em 1999, a fábrica alcobacense de cristal Atlantis (fundada em 1944) decidiu lançar um programa autónomo de desenvolvimento de produto, orientado para o design e novos tipos de produto, visando posicionar a empresa nos mercados mais evoluídos do design contemporâneo. As seguintes actividades foram tomadas como parte deste programa: a promoção de um concurso de design inter-escolas, com o auxílio do Centro Português de Design; a criação de um grupo *Think Tank* formado pela nova geração de designers portugueses, para a reformulação e desenvolvimento de novas técnicas de fabrico de vidro e novos tipos de objectos em cristal. A colecção internacional de design, subordinada ao tema «Quality for Everyday Living» foi lançada sob os auspícios do *Projecto 01 por Atlantis Cristal* e publicamente apresentada na Feira Ambiente 2001 de Frankfurt. Foram convidados para este início de projecto seis designers portugueses com curriculum internacional (Filipe Alarcão, Hugo Amado, José Viana, Marco Sousa Santos, Miguel Vieira Baptista, Pedro Silva Dias) aos quais se juntaram dois designers estrangeiros (Alfredo Häberli e Hella Jongerius) considerados expoentes das tendências de design contemporâneo.

Laboratório de projecto que funcionou de modo autónomo dentro da Atlantis Crystal, o *Project 01* teve como objectivo principal a criação de novos objectos em cristal, formalmente inovadores, que ao explorar diferentes tipologias de produto possibilitassem a utilização deste nobre material, não apenas em ocasiões especiais mas habitando o nosso espaço quotidiano. Projecto multi-autor, aspirou a tratar-se de um processo em evolução, multifacetado nas suas abordagens, desenvolvido por uma equipa de designers nacionais e internacionais, em contínua expansão. Filipe Alarcão desenhou um conjunto de *Taças* quadrangulares encaixáveis; Hugo Amado (assistente e G. Gulotta em 1998, desde 1994 responsável pelo Gabinete de Desenvolvimento de Produto da Atlantis Crystal, autor em 1996 das peças *Aqua* e *Kyoto* e, em 1999, de uma vasta gama de produtos como os flutes *Simbios*, a colecção *Alpha-ville* e o centro de mesa *Lagoon*), *Contentores* cilíndricos com tampa; José Viana, uma inventiva e engenhosa *Galheta*; Marco Sousa Santos, um par de equilibradas *Garrafas* diferentes; Miguel Vieira Baptista, uma requintada jarra; e Pedro Silva Dias, um elegante *Candeeiro* de mesa.

Já o *Think Tank* foi um grupo aberto de projecto constituído por uma geração emergente de jovens designers portugueses, funcionando no âmbito do programa de desenvolvimento de novos produtos da Atlantis Crystal e coordenado pelo *Project 01*. Estes designers tiveram de responder ao repto de uma avaliação crítica ao produto em cristal, quer do ponto de vista da produção como do consumo, e de apresentar ideias que corporizassem essas reflexões. A criação de objectos de cariz mais experimental e inovador, libertos da premência da produção e comercialização e, como tal, de vínculos rígidos ao nível dos processos industriais e das tipologias de produtos foi a estratégia seguida, na criação de um manancial de ideias passíveis de ser utilizado posteriormente na produção. Fernando Brázio com suas *taças* e *copos* de suportes deliberada e provocantemente desequilibrados, provocando a oscilação das peças, Rita Filipe com um depurado *globo-candeeiro* iluminado a fibra óptica, Henrique Ralheta com seus *solitários* de revisitação formal expressiva, Mónica Mendes com um *Conjunto de cama* de garrafa sobrepujada por copo e Renato Bispo com uma *Lanterna* de vela troncocónica foram os projectos apresentados, em início de uma colaboração que, esperamos, se venha a desenvolver.

No domínio do vidro, caso particularmente notório foi o da marca Vitrocristal, que desenvolveu uma colecção inovadora e actualizada. O programa intitulou-se *Mglass* (2000), e destinou-se a promover e publicitar as capacidades das companhias

da região da Marinha Grande. Por um período de 12 meses, 24 jovens designers portugueses desenvolveram aquela colecção: ela coincidiu com as principais feiras internacionais do sector e resultou de um cuidado estudo de mercado, culminando no lançamento de seis em seis meses de novos produtos, reflectindo a evolução do mercado e proporcionando um reforço complementar da oferta, distribuída mundialmente pela Vitrocristal, fundada em 1994 com a finalidade de reestruturar a indústria. Como exemplos a destacar, citem-se o da designer Margarida Garcia, criadora das sofisticadas jarras *Manhattan Towers*, com incorporação de vidro numa chapa metálica perfurada; Pedro Vieira e as suas jarras cilíndricas *Vesúvio* de diferentes tamanhos, ornadas de faixas de cor e textura diversas; Paula Lomelino e a sua minimal *Linha Alquimista*, jarras que sugerem balões e tubos de ensaio; Luís Royal e a dupla Paula Marques/Margarida Garcia e seus *Conjunto de copos*, de elegantes formas orgânicas ou de depurada revisitação escandinava; Ricardo Cabral e seus luxuosos e polícromos pratos *Centrifugges* e jarras *Extreme Ric*, de grande impacto plástico; Pedro Vieira e suas Taças e pratos *Lux*, de forma rombóide e grande sucesso comercial; Ricardo Cabral e sua *Travessa* de austera forma ovalada; Catarina Gomes e Cláudia Pedro e seu requintado *Conjunto de mesa* em cristal (jarras, cinzeiro, suporte de velas e de incenso) de secção quadrangular e apuro minimal; Isabel Lúcio e seus candelabros *To me*, de formas orgânicas e cromatismo festivo e intenso; Eliane Marques e seus pratos quadrangulares *Zoom in Zoom Out*, de implicações conceptuais; Isabel Cunha e seu *Conjunto de bar Heavy* em vidro comum, taças, jarras e copos de formas suavemente curvas.

No ano de 2002, a colecção da Mglass contou com objectos da autoria de vinte e sete jovens designers, destacando-se os trabalhos de Isabel Costa Lúcio para a empresa Cristul (taças *Slice*, se sabor neo-pop e formas orgânicas); de Luís Royal para a Dâmaso (jarras e copos *Full/Fill*, de irónica e subtilíssima transposição para o vidro das formas usuais das garrafas de plástico; jarras e taças *If I Then*, de esculturais formas e singular conceptualização); de Paula Marques para a Marividros (contentor *Capsule*, de formas actualizadas e gravação com motivos geométricos); do grupo Cláudia Pacheco/Paula Marques e Margarida Garcia para a Nova Ivima (*Reverse Collection*, jarras, taças e copos «reversíveis»); de Paula Lomelino para a Vicriarte (Jarras *Infinite Line*, de subtil elegância); de Pedro Dias Vieira para a Canividro (jarras e taças *Kinetos*, de eficaz dimensão gráfica); de Ricardo Cabral para a Vicrimag (jarras *Squizzme*, de elegante revisitação do vidro dos anos 50); de Eliane Marques para a Vicrimag (jarras *Toreuma*, de espectacular colorido roxo); de Sandra Barateiro para a Nova Ivima (jarras *Mutants*, de feição minimal-escultural); de Pedro Cruz para a Infusão (fruteiras *Genesis*, de elegante forma oval); de Paula Lomelino para a Marividros (jarras, taças, copos e suportes para velas de formas depuradas realçadas por manchas de cor); de Magda Gomes para a Vetricor (jarras, jarro com asa e copos de lúdica reinvenção).

Ainda em 2002, Marco Sousa Santos foi o director criativo da exposição *Standards* (em alusão aos «standards» do jazz), promovida pela Vitrocristal na SNBA. Sete empresas da Marinha Grande MGlass (Atlantis, Canividro, Ifavidro, Infusão, Marividros, Neovidro, Vicrimag) apresentaram um projecto multi-autor internacional, de carga formal vincadamente minimal e de grande qualidade. Os universalmente aclamados designers estrangeiros Bjorn Dahlstrom, Christophe Pillet, James Irvine, Uwe Fischer, Vogt & Weizenegger emparceiraram com Elder Monteiro, Fernando Brízio e José Viana, no redesenho da linha de «contorno» de tipologias como taças, copos e jarros, num projecto que não só reafirmou a qualidade do design feito em Portugal como, também, contribui para a sua eficaz difusão internacional.

Igualmente Paulo Parra, talentoso designer dos anos 90, levou o desenho das suas peças em vidro às últimas consequências, dos objectos utilitários ao mobiliário, criando, em 1998, a transparente Cadeira *Água*, em chapa de vidro termomoldada, editada por In-Fusão.

Merece igualmente referência o arquitecto Siza Vieira, autor de depuradas peças em vidro e cristal de revisitação neo-moderna, como o icónico *Espelho Álvaro* (1975), excepcional peça de anúncio minimal, os cinzeiros hemisféricos para charutos *Havana* (1994), em vidro ou cristal, de grande sucesso comercial, ou as suas *Jarras* (1995) em vidro transparente e de cor branca, de ascética depuração até hoje prosseguida.

BIBLIOGRAFIA

- Rui Afonso Santos, «O Design e a Decoração em Portugal, 1900-1994» in Paulo Pereira (Direcção), *História da Arte Portuguesa*, Vol. III, Lisboa: Círculo de Leitores/Temas & Debates, 1995.
- Rui Afonso Santos, «Carmo Valente: Vidros, Equipamentos e Design» in Carmo Valente, *Retrospectiva*, Marinha Grande: Museu do Vidro da Marinha Grande, 2000.
- Rui Afonso Santos, Maria Helena Matos: *Escultura, Vidros e Design*. Maria Helena Matos, *Retrospectiva*. Marinha Grande: Museu do Vidro da Marinha Grande, 2001.
- Idem, *O Design em Portugal no Século XX. Panorama da Cultura Portuguesa*. Porto: Fundação de Serralves/Editorial Afrontamento, 2002.

HISTÓRIA DO DESIGN EM PORTUGAL

SOBRE RODAS: A CONSTRUÇÃO E O PROJECTO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS TERRESTRES

João Paulo Martins

¹ Tomamos como referência Vittorio Gregotti (dir.) *Il Disegno del Prodotto Industriale. Italia 1860 1980*. Milão: Electa, 1986.

² Não cabendo nos limites deste texto discutir uma definição de design para a indústria e os limites que ela coloca ao nosso inquérito, tomamos como base de trabalho o método e os critérios adoptados por Renato de Fusco (*Storia del Design*. Bari: Laterza, 1985. Idem, "Uma História do Design". Projecto. Produção. Venda. Consumo" in *Design em Aberto. Uma Antologia*. Lisboa: Centro Português de Design, 1993; pp. 144-161), ao entender o Design como um processo unitário compreendendo quatro etapas: projecto, produção, venda e consumo.

³ A "Campos e Moraes" construiu, em 1888, o vagão CFG 32 (actualmente na Secção Museológica da CP em Lousado). Para os espólios das Secções Museológicas da CP consultámos <http://apac.cp.pt/museus/seccoos.htm>.

⁴ Nas oficinas do "Caminho de Ferro Porto-Póvoa" foi construída em 1890 a carruagem de 3ª Classe Cefv 79 (actualmente na Secção Museológica da CP em Arco do Baulhe).

⁵ Nas "Oficinas da Boavista" foram fabricadas, em 1906, as carruagens de 1ª Classe AE 14 e de

Desde o primeiro momento uma evidência deve estar presente na leitura deste texto: o projecto e a produção de veículos terrestres em Portugal não podem ser tomados por inteiro como um capítulo da História do Design português. Integram certamente uma história do objecto industrial¹, participam na história da indústria e da engenharia. Pontualmente, serão Design também². Parece, no entanto, indispensável que o estudo e a interpretação do Design busquem apoio num reconhecimento dos seus antecedentes, num levantamento dos esforços – ainda que incipientes e tantas vezes infrutíferos – levados a cabo pelas manufacturas e indústrias do país para a produção de objectos de uso.

O universo que escolhemos – o dos veículos motorizados terrestres – pareceu-nos suficientemente coerente, autónomo e consistente para suportar uma abordagem preliminar de conjunto. Contamos que o desenvolvimento desta investigação, em extensão e em profundidade, venha a produzir resultados verdadeiramente significativos, que agora apenas ficam intuídos.

O início dos transportes mecanizados O Caminho de Ferro

A primeira linha de caminho de ferro portuguesa, num troço de 36km entre Lisboa e o Carregado, foi aberta ao público em 1856. Para trás ficavam treze anos de sucessivos projectos nunca concretizados que faziam este símbolo do progresso chegar a Portugal com um atraso considerável em relação à maioria dos restantes países europeus. O material circulante (locomotivas, carruagens, vagões) em uso nas linhas do país foi adquirido aos principais fabricantes estrangeiros do sector. Porém, logo a partir da década de 1880, as próprias companhias ferroviárias começaram a construir vagões e carruagens de tipos diversos nas suas próprias oficinas ou a recorrer a outras empresas locais. Foi o caso da portuense "Campos e Moraes"³, das oficinas do "Caminho de Ferro Porto-Póvoa"⁴, das "Oficinas da Boavista"⁵ (Porto), das "Oficinas Gerais de Lisboa P"⁶ e das "Oficinas do Barreiro"⁷.

O magazine "O Occidente" anunciava em 1897 com orgulho nacionalista a entrada em funcionamento das primeiras duas locomotivas a vapor produzidas em Portugal. Capazes de atingir a velocidade de 40 km/h rebocando uma composição de

3ª Classe CE 64 (actualmente na Secção Museológica da CP em Lousado).

⁶ As "Oficinas Gerais de Lisboa P" produziram, em 1907, a carruagem Salão Sf12 (actualmente na Secção Museológica da CP em Estremoz); em 1929,

foi ali construída a carruagem Salão Pagador SfV 13 (actualmente em Lagos).

⁷ Nas secções museológicas da CP conservam-se diversos veículos construídos nas Oficinas do Barreiro, por exemplo o vagão 3885014

(actualmente em Chaves) é construído em 1908; a carruagem 1629007/1 (actualmente em Lousado) e o vagão plataforma 593-7-023 (actualmente em Arco do Baulhe) estão datados de 1909; a carruagem Salão SF 3004 (actualmente em Lagos), é de 1912.

300 toneladas, destinavam-se a comboios de mercadorias e composições mistas. À excepção dos cilindros e das rodas, adquiridos a fornecedores estrangeiros, foram integralmente realizadas nas oficinas da “Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes”⁸ em Santa Apolónia (Lisboa), segundo projecto próprio. Entre 1910 e 1913, nestas mesmas oficinas, procedeu-se à transformação substancial de cinco locomotivas existentes para lhes conferir maior potência e velocidade, sendo construída de raiz uma sexta unidade de características idênticas⁹.

A partir de 1930, os caminhos de ferro começaram a acusar a concorrência desregulada dos transportes rodoviários, com pesadas reduções no tráfego de mercadorias e passageiros. A criação da Junta Autónoma das Estradas em 1927 – com o objectivo de reparar e construir a rede de estradas do país LF – iria contribuir para que o comboio fosse definitivamente remetido para um papel secundário. Na “Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes” (“CP”), a opção tomada para fazer frente aos tempos de crise, para conseguir a necessária redução de custos, passou pela modernização dos recursos de modo a garantir uma autonomia substancial na produção do material indispensável ao seu funcionamento, em substituição das aquisições ao estrangeiro. Com a criação das novas Oficinas Gerais do Barreiro, inauguradas em 1935, a Companhia ficava dotada do mais moderno equipamento em fornos e máquinas-ferramenta. Um grupo de engenheiros portugueses foi enviado em estágios de formação, para a Bélgica e França, para estudar métodos de organização e planeamento. No seu regresso (1937), a CP tornava-se uma das primeiras empresas portuguesas a desencadear a progressiva racionalização dos seus métodos de trabalho. As oficinas da CP de reparação de vagões no Entroncamento terão sido aquelas em que primeiro foram aplicados os princípios da “organização científica do trabalho”. Foram introduzidos processos de programação, preparação

⁸ Constituída em 1859, com sede em Lisboa e capitais maioritariamente franceses, a “Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes”, iria afirmar-se antes da mudança do século como a mais importantes das companhias ferroviárias privadas operando em Portugal. A sua designação seria naturalmente alterada após a implantação da República, passando a “Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes” sintetizada pela sigla “CP”.

⁹ O “projecto das machinas” foi realizado por João Ferreira de Mesquita; estas duas locomotivas ficaram identificadas pelos nºs 110 e 117; cf. “Industria Portuguesa. A Primeira Locomotiva”, *O Occidente*, ano 20, nº 654, 28 Fev. 1897, p. 42.

¹⁰ Cf. Gonçalo Sampaio Ribeiro, “A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal” in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portuguezes, 1996; pp. 82-99.



1939 CCFL – Carro nº 802 da “CCFL”, Lisboa, 1939 (João de Azevedo, Lisboa. 125 Anos sobre Carris. Lisboa: Roma, 1998).



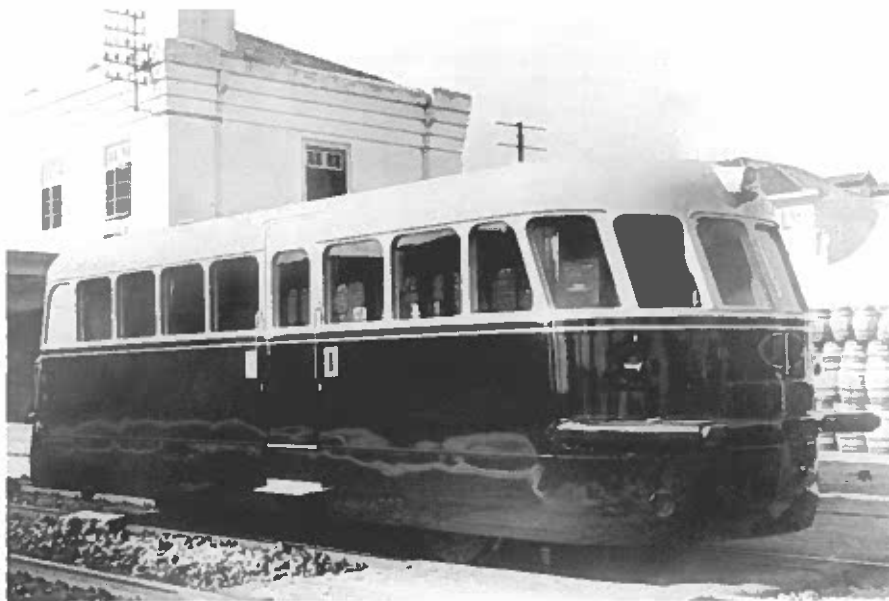
1941 CP – Carruagens da “CP” de concepção tubular, em aço inoxidável, fabricadas pela empresa americana “Budd” (Gilberto Gomes (coord.), *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996).

e controlo do trabalho; procedia-se a uma maior especialização e divisão das tarefas, com vista à simplificação da sua execução. A aplicação do novo método permitiu reduzir efectivamente os tempos e os custos implicados na reparação de cada unidade¹¹.

No início de 1937, foram colocadas em serviço cinco novas carruagens de passageiros na linha de Lisboa a Cascais¹². A presença do Presidente da República e do ministro das Obras Públicas na cerimónia de inauguração revelava a importância da ocasião, transformada numa festa “de exaltação da indústria e do trabalho nacionais”. Tratava-se de carruagens inteiramente construídas nas oficinas da “CP”, “delineadas por técnicos portugueses e feitas por mestres operários portugueses”. As bases foram realizadas nas oficinas de Santa Apolónia, as peças forjadas em Campanhã; as carroçarias e a montagem tinham sido executadas nas oficinas Gerais do Barreiro. A iniciativa era creditada a Duarte Pacheco, enquanto ministro das Obras Públicas e Comunicações. Teria sido ele quem apostara na construção das novas carruagens nas oficinas da “CP”, confiante na competência profissional dos engenheiros e operários da Companhia. O resultado representaria “uma indiscutível vitória da indústria nacional”. As novas carruagens eram mesmo consideradas “superiores, na perfeição do acabamento e na execução dos menores detalhes de carácter técnico, ao trabalho da indústria estrangeira”. De resto, o melhoramento então inaugurado não constituía um acto isolado. Segundo se afirmava, as oficinas

¹¹ Cf. Marinus Pires de Lima, “Notas para uma História da Organização Racional do Trabalho em Portugal (1900-80). Alguns Resultados Preliminares de uma Investigação em Curso”, *Análise Social*, nº 71, 73, 74, Abr.-Dez. 1982, vol. I, p. 1318.

¹² A Linha de Cascais estava arrendada à “Sociedade Estoril” desde 1918; em 1926 foi inaugurada a sua electrificação, a primeira em linhas portuguesas.



1943 CP – Automotora movida a gasogénio, construída nas oficinas da “CP”, em 1943 (*A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no Final do Século XX*; Lisboa: CP/ Refer, 1998).

da “CP” tinham construído, até à data, cerca de 2000 carruagens. E um ano antes, também a “Companhia da Beira Alta” – uma das várias empresas ferroviárias do país – tinha colocado à disposição do público novas carruagens, executadas nas suas oficinas¹³.

Carris pelas ruas da cidade

Em Portugal, o primeiro caminho de ferro urbano para transporte de passageiros e mercadorias foi estabelecido na cidade do Porto, em 1870, com carros puxados por mulas. O serviço de tracção eléctrica, aí iniciado em 1895, seria também pioneiro no país. Os primeiros carros de tracção animal para transporte de passageiros foram adquiridos à empresa britânica “Starbuck Car”. Já a colocação de motores eléctricos nesses carros seria realizada (1895-98) nas oficinas da empresa “A Construtora”¹⁴; ficaram conhecidos como “risca ao meio”, por terem dois bancos corridos ao longo de um corredor logitudinal. Depois, durante as duas primeiras décadas do século XX, a mesma empresa iria encarregar-se da construção de novos veículos: “atrelados” (veículos sem motor, rebocados pelos carros eléctricos para aumentar a quantidade de passageiros transportados)¹⁵, “carros-torre”, destinados ao apoio e manutenção da rede¹⁶ e provavelmente, também de carroçarias para carros eléctricos¹⁷.

Depois da primeira Guerra Mundial, passou a desenvolver-se nas oficinas da própria “Companhia de Carris de Ferro do Porto” (CCFP), a empresa que explorava estes transportes, uma intensa actividade de construção de novas carroçarias, aplicadas sobre bases mecânicas importadas¹⁸. Entre 1920 e 1929 fez-se uma série de veículos semelhantes àqueles que em 1910-12 haviam sido adquiridos ao fabricante americano “J. G. Brill”, de Filadélfia. Alguns veículos de 1927 ficaram conhecidos como “carros italianos”, porque tinham motores fabricados em Itália¹⁹. Outros, construídos em 1929-30, ganharam o nome de “fumistas”: as suas grandes janelas eram retiradas no Verão, permitindo-se aos passageiros fumar no seu interior²⁰.

Em 1872 foi fundada a “Companhia Carris de Ferro de Lisboa” (CCFL). No ano seguinte começou o serviço de tracção animal na capital; a rede foi electrificada em

¹³ Cf. “Festas de Trabalho e Confraternização na Sociedade Estoril”, *Indústria Portuguesa*, Fev. 1937, pp. 13-17.

¹⁴ Como é o caso do carro nº 22, actualmente conservado no Museu do Carro Eléctrico do Porto, em Massarelos.

¹⁵ Como o atrelado nº 1, de 1906/8, hoje no Museu do Carro Eléctrico do Porto, restaurado no seu estado dos anos de 1920.

¹⁶ Como o carro-torre nº 49, de 1915/ 20, hoje no Museu do Carro Eléctrico do Porto.

¹⁷ Cf. <http://home.planet.nl/~ekers/frameset.html>.

¹⁸ Como o carro nº 274, construído em 1928 e actualmente no Museu do Carro Eléctrico do Porto.

¹⁹ Como o carro nº 250, construído em 1927 e actualmente no Museu do Carro Eléctrico do Porto.

²⁰ No Museu do Carro Eléctrico do Porto, em Massarelos, esta série é exemplificada pelo carro nº 315, de 1929, pelos carros nºs 267 e 269, construídos em 1930, e pelo atrelado nº 18, de 1934.

1901-02. Os primeiros eléctricos a circular em Lisboa foram encomendados à americana "J. G. Brill". Os conjuntos de componentes chegaram por via marítima e foram montados nas oficinas da "CCFL" em Santo Amaro. Nestas oficinas iria proceder-se à manutenção regular e sistemática do material circulante e, a partir de determinado momento (1918, se não antes), seria aí feita também a reconstrução das carroçarias, adaptando os modelos já em serviço. Acompanhando a expansão da rede ao longo das décadas de 1920 e 30, as oficinas da "CCFL" construíram séries sucessivas de carros novos, de tipos e dimensões diversos, sobre bases mecânicas adquiridas a fabricantes estrangeiros, ou recuperadas de veículos que vinham já prestando serviço na cidade. Eram uma constante os interiores em madeira clara, os bancos articulados com base de fundição metálica e estofos revestidos com palhinha (que irão permanecer em uso até meados da década de 1960).

Em 1924-26 foi colocada em circulação a primeira série de 24 carros com carroçaria integralmente construída em Lisboa, com formas ainda muito semelhantes às dos seus antecessores²¹. Já aqueles que se construíram entre 1927 e 1943, sobre bases mecânicas de fabrico inglês, teriam carroçarias mais próximas dos seus contemporâneos europeus. Surgidos em 1928, os veículos da série "500 - Tipo Ligeiro"²² foram considerados o *standard* para as séries seguintes²³. A sua carroçaria – com estrutura mais ligeira e formas mais simples que os seus antecessores – ficaria completamente estabilizada em 1931. Confirmadas as qualidades do "Tipo Ligeiro" foi desenvolvido um programa sistemático de standartização da frota. As carroçarias do novo tipo foram adoptadas na reconstrução dos antigos carros abertos (1932-37)²⁴ e na construção integral de uma série de veículos com motorização mais potente, destinados às linhas das colinas (1935-40).

Em 1939, pouco antes do início da Segunda Guerra Mundial, entraram em circulação os primeiros carros de uma nova série com características inovadoras, igualmente construída nas oficinas da "CCFL"²⁵. Aproximavam-se dos modelos então fabricados pela empresa belga "Société Anonyme des Ateliers de Construction et de à Familleureux" – que circulavam já na cidade do Porto desde 1929 e em Coimbra, a partir do ano seguinte. Tinham carroçarias de aspecto mais compacto, com janelas laterais quadradas e painéis exteriores totalmente planos e lisos, descendo junto ao solo, quase ocultando os rodados. Aquilo que mais os distinguia, porém, eram as plataformas de entrada fechadas, com portas articuladas, em lugar das cancelas metálicas de todas as séries anteriores. Pela primeira vez, o guarda-freio tinha um lugar sentado num compartimento protegido. Face à situação de guerra na Europa, a série seria completada apenas em 1943, com bases mecânicas de carros entretanto retirados de circulação, somando um total de 10 unidades.



1947 CCFL

Carros eléctricos nº 736 e nº 737 da "CCFL", Lisboa, 1947 (João de Azevedo, Lisboa. 125 Anos sobre Carris. Lisboa: Roma, 1998).

²¹ Como o carro nº 508, de 1924, actualmente no Museu da Carris, em Santo Amaro, Lisboa.

²² Como os carros nºs 535 e 549, de 1928-29, actualmente no Museu da Carris.

²³ A série "500-Tipo Ligeiro" foi também o padrão de carroçaria adoptado para a série reconstruída entre os anos 1985 e 1987 (embora equipada com portas articuladas) e que circula ainda actualmente nas linhas do núcleo histórico da cidade de Lisboa.

²⁴ Como o carro nº 329, de 1932, actualmente no Museu da Carris.

²⁵ Como o carro nº 802, de 1939, actualmente no Museu da Carris.

O sonho de um automóvel português

A primeira tentativa de dar início à produção industrial de automóveis em Portugal é datada de 1899. A “Empresa Industrial Portuguesa”, dirigida por Fernando Baerlein, lançou o convite ao engenheiro francês Albert Beauvalet para a concepção de um veículo português. Construiu-se um protótipo que circulou em Lisboa, mas a produção em série não chegaria a concretizar-se²⁶.

Igualmente sem consequências ficariam uma patente registada em 1901²⁷, um protótipo construído em Viana do Castelo pelo engenheiro José Branco e a experiência de Alberto Antunes – *chauffeur* da Casa Real – para criar um automóvel movido a ar comprimido²⁸.

Cerca de 1910, os irmãos Alfredo e Henrique Dias Teixeira, comerciantes de automóveis no Porto, desenvolveram em Itália um veículo que levaram à Argentina para apresentação pública, igualmente sem êxito. Finalmente, encontraram na Bélgica condições para a viabilização do seu projecto, criando a marca “Ateliers Teixeira Automobile” (ATA). No I Salon Automobile do Porto – realizado no Palácio de Cristal em Junho de 1914 – apresentaram o modelo “B6 16hp ATA”, especialmente concebido para se adequar às estradas portuguesas, privilegiando a simplicidade, a robustez e a força, em detrimento da ligeireza e da velocidade. O início imediato da primeira Guerra Mundial viria provocar o encerramento da fábrica que produzia o automóvel português, onde chegaram a trabalhar 300 operários; das 25 unidades encomendadas no Salão do Porto, apenas três terão chegado efectivamente a Portugal²⁹.

Entretanto, a produção de automóveis, sobretudo na Europa, continuava a processar-se ao nível da manufatura (e assim iria manter-se até cerca de 1920). A base mecânica era considerada independente da carroçaria e era corrente importar os veículos na situação de chassis rolante. Depois de seleccionar um determinado modelo, o comprador podia escolher também o desenho e a decoração interior e exterior do seu veículo, optando por um especialista em projecto de carroçarias e pelo seu construtor. A construção de carroçarias para automóvel tornou-se uma actividade próspera em Portugal, à qual se dedicaram sobretudo alguns construtores nacionais de viaturas de tracção animal. São conhecidos exemplos de viaturas adquiridas na segunda década do século, cujo carroçamento e decoração foram realizados

²⁶ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, “ATA. Uma Marca Belga com Sangue Português”, *Auto Clássico*, nº 3, Mar. 1992, pp. 49-53. Cf. José Carlos Barros Rodrigues, *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*, Lisboa: CTT, 1995.

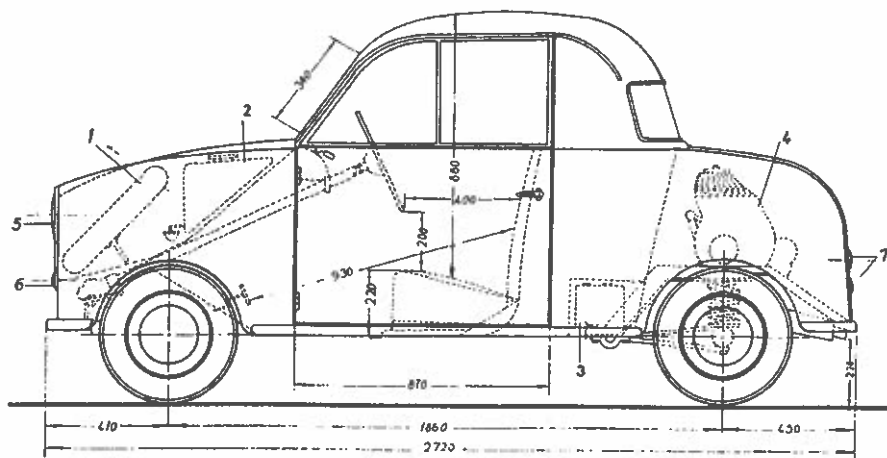
²⁷ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*, Lisboa: CTT, 1995; p. 37.

²⁸ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, “ATA. Uma Marca Belga com Sangue Português”, *Auto Clássico*, nº 3, Mar. 1992, pp. 49-53.

²⁹ *Idem*, *Ibidem*.



1951 STCP
Carros eléctricos nº 373 (de 1947) e nº 500 (de 1951), “STCP”, Porto (Museu do Carro Eléctrico do Porto).



1954 Lusito – Desenho para o pedido de homologação do “Lusito”, 1954 (José C. B. Rodrigues, “AGB Lusito. A Aventura Frustrada de um Automóvel Popular Português”, *Auto Clássico*, nº 19, Jul. 1993).

³⁰ Como o “Rolls-Royce Silver Ghost” de 1911, hoje no Museu do Caramulo, carroçado em Portugal e o “Abadal” de 1914 (no mesmo museu) com carroçaria construída por Almeida & Navarro, da Rua da Palma, Lisboa, segundo projecto de Jean-Henri Labourdette, um dos mais vanguardistas carroçadores do momento (cf. Luís Palma Féria, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE, Ministério da Economia, 1999).

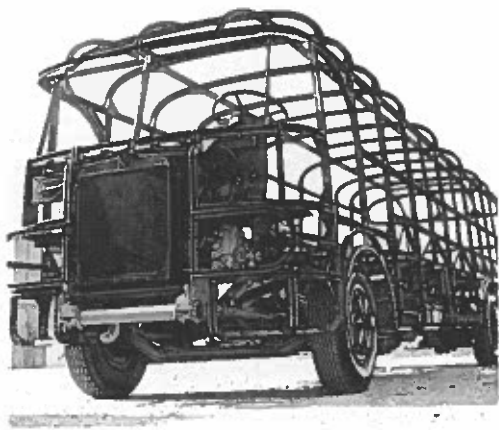
³¹ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, “Edfor. Um dos Mais Belos Automóveis Europeus da Época”, *Auto Clássico*, nº 5, Maio 1992, pp. 43-48. Um exemplar do “Edfor” pode ser visto actualmente no Museu dos Transportes e Comunicações, na Alfândega do Porto. Cf. Luís Palma Féria, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE, Ministério da Economia, 1999.

³² Cf. José Carlos Barros Rodrigues, “Edfor. Um dos Mais Belos Automóveis Europeus da Época”, *Auto Clássico*, nº 5, Maio 1992, p. 43.

em Portugal³⁰. Desde cedo, a indústria nacional iniciou também a produção de componentes e acessórios de qualidade.

Nos anos de 1930, a concretização de uma marca portuguesa conheceu, por fim, um desfecho positivo, pela mão do industrial portuense Eduardo Ferreirinha – ele próprio um piloto de sucesso. Desde o início da década, Eduardo e o seu irmão Jorge dedicaram-se à transformação de veículos “Ford” para competição, desenvolvendo igualmente automóveis de turismo destinados à comercialização em pequena série, com suspensões, motores e carroçarias modificados ou especialmente desenhados e fabricados nas suas oficinas. Em 1936 construíram três monolugares de competição a partir de bases mecânicas dos “Ford V8”. As suas experiências iriam culminar no “Edfor”, apresentado no Salão Automóvel do Porto, em Abril de 1937. Adoptando, uma vez mais, uma base mecânica “Ford”, este dois lugares desportivo, capaz de atingir os 160 km/h, integrava múltiplas inovações mecânicas. A carroçaria, de desenho elegante e aerodinâmico, tinha uma construção integralmente metálica, inédita para a época: um revestimento em painéis de alumínio sobre o esqueleto em liga especial de alumínio fundido³¹. Embora tivesse sido criado com o objectivo de se afirmar como automóvel de grande classe, com acabamentos perfeitos, o “Edfor” deixou a sua marca na história da competição nacional da época e mereceu referências elogiosas em publicações estrangeiras da especialidade. A experiência ficou registada no filme “Portugal Já Faz Automóveis”, uma curta metragem realizada em 1938 por Manoel de Oliveira, ele próprio um destacado piloto ao volante dos monolugares criados por Ferreirinha. Apesar de ter sido apenas construído em quatro exemplares, o êxito do “Edfor” alimentou a perspectiva de uma produção mais alargada. O início da segunda Guerra Mundial viria inviabilizar a sua concretização.

Durante a década de 1930, a imprensa portuguesa especializada em temas de automobilismo, encabeçada por “O Volante”, animou um debate nacional sobre a oportunidade de se criar uma indústria automóvel nacional, com marcas portuguesas³². O país vivia um período de nacionalismo industrializante e até as políticas de promoção da agricultura, como a “Campanha do Trigo”, ficariam associadas à expansão das empresas metalúrgicas. A “Vulcano & Colares” (fund. 1915) iniciava em 1932 o fabrico de grandes máquinas agrícolas, colocando no mercado a debulhadora “Vulcória”. Em 1933, a “Metalúgica Duarte Ferreira” (fund. 1880) começava



1950, s Sena Silva

Estrutura metálica de um autocarro de passageiros, António Sena da Silva, década de 1950 (Sena da Silva. *60 Anos de Ofícios. Riscos, Sustos, Entusiasmos, Êxitos e Insucessos*; Paços de Ferreira: CMPF, 2000).

dez exemplares³³. O fabrico em série de bicicletas só seria alcançado no ano de 1939, com a fundação da empresa “Vilarinho & Moura”³⁴.

Os anos da guerra: modernização nos caminhos de ferro

Logo que foi conhecida a intenção de se realizar em Lisboa a “Exposição do Mundo Português”, em 1940, a “Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses” (CP) desencadeou um processo de renovação da sua frota que pudesse corresponder ao carácter excepcional da situação, tanto em significado como em movimento estimado de passageiros. Com o apoio do ministro da Obras Públicas, engenheiro Duarte Pacheco, foram preparadas encomendas de novo material circulante a colocar em fornecedores estrangeiros. O início da Guerra viria inviabilizar a aquisição prevista de um lote de automotoras a uma empresa alemã e de uma dúzia de tractores *diesel* de fabrico inglês. Apenas o contrato referente a 28 carruagens de origem

a fabricar enfardadeiras e, um ano depois, inaugurava a produção de debulhadoras fixas³⁵. O país ficava povoado por máquinas e a fabricação nacional era entendida com um sentido claramente progressista. O sector dos brinquedos reflectia esse imaginário, com as miniaturas do “Camião Luso” e dos comboios “Expresso Vouga” e “Lusitânia Expresso”, em modelos originais criados pela “Fabrinca” após a sua fundação em 1939³⁶.

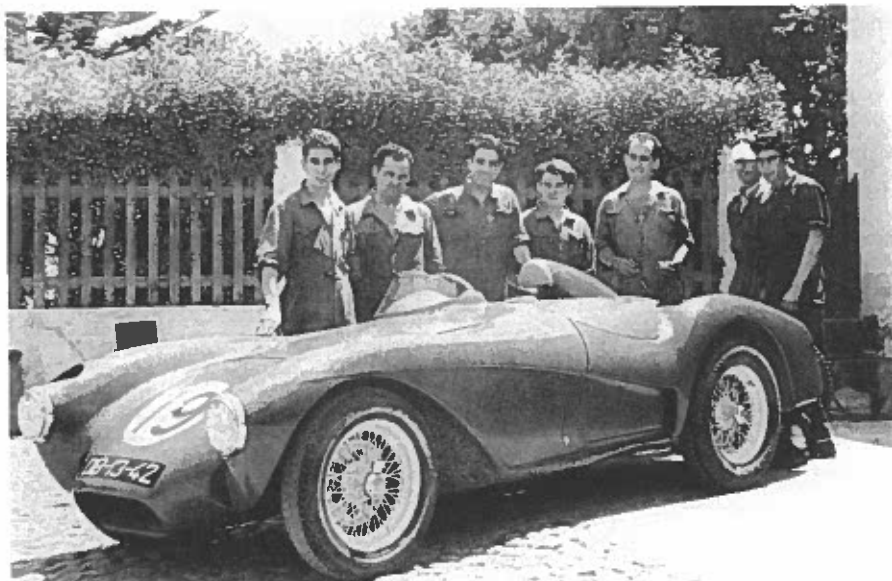
Mas a fragilidade do mercado português ficava muito claramente denunciada na situação vivida nos sector das bicicletas e dos motociclos. Surgida em 1934, a “Nacional” era uma moto concebida e construída em Lisboa com recurso a órgãos mecânicos ingleses. A sua produção não ultrapassou os

³³ Criada por Eduardo Duarte Ferreira como “A Forja”, a empresa iniciou-se na fundação no ano de 1882. Em 1923, inaugurou a primeira unidade portuguesa trabalhando em aço vazado por processo eléctrico; quatro anos depois entrou em funcionamento o laboratório químico, metalúrgico e de ensaio de materiais. Apostada em diversificar a sua actividade, a empresa dedicou-se tanto ao fabrico de carris para as linhas férreas como de alfaías e utensílios agrícolas, um sector em que se afirmaria como marca de referência.

³⁴ Carlos Anjos, Carlos Arbués Moreira, *O Brinquedo em Portugal*. Porto: Civilização, 1997. pp. 26-29

³⁵ Nuno Coutinho, “Antiguidades. Cem Anos em Duas Rodas”, *Revista Expresso*, 26/08/2000.

³⁶ Cf. Fernando Rosas, *O Estado Novo nos Anos Trinta. 1928-1938*; Lisboa: Estampa, 1986; p. 229.



1954 MG

O “MG Especial” de José Jorge Canelas com a equipa responsável pela sua construção, 1954 (José C. B. Rodrigues, “MG Especial (J. J. Canelas). Beleza e Eficiência”, *Auto Clássico*, nº 12, Dez. 1992).

³⁷ “A CP e o seu Novo Material de Passageiros”, *Boletim da CP*, 12º ano, nº 136, Out. 1940, pp. 189-194.



Carro Eléctrico e Atrelado do Tipo Caixote. Lisboa, CCFL, décadas de 1950-60. AFCML

³⁸ Cf. “A CP e o seu Novo Material de Passageiros”, *Boletim da CP*, 12º ano, nº 136, Out. 1940, p. 192. Cf. “Exposição do Mundo Português. A Inauguração do Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 52º ano, nº 15, 1 Ago. 1940, pp. 533-536 [discurso de inauguração pelo presidente do Conselho de Administração da CP, eng. Vasconcelos Correia]. Por esta data terá sido também transformada a carruagem “Salão SyR2” (fabricada originalmente pela empresa francesa “Désouches David”, em 1890), passando a ser utilizada como carruagem-restaurant do comboio presidencial (actualmente na Secção Museológica da CP em Estremoz).

³⁹ “O Novo Material da CP”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 52º ano, nº 11, 1 Jul. 1940, p. 355.

⁴⁰ Cf. “A CP e o seu Novo Material de Passageiros”, *Boletim da CP*, 12º ano, nº 136, Out. 1940, pp. 193-194.

americana viria a concretizar-se (adjudicadas à empresa “Budd”, de Filadélfia). Temendo porém os atrasos decorrentes do conflito internacional, a “CP” decidiu proceder também à renovação do material existente. Tratava-se de equipamentos adquiridos, no seu tempo, aos melhores fabricantes da Europa e que ofereciam ainda “todas as condições de segurança e bom andamento”; para os modernizar bastaria modificar a construção das carroçarias e os arranjos interiores³⁷.

A operação teve projecto e planeamento dos engenheiros da Divisão de Material e Tracção da “CP” e foi delinçada com a preocupação de se utilizar apenas materiais adquiridos em Portugal, e na sua maioria também fabricados no país, de modo a contornar a dependência dos instáveis fornecimentos estrangeiros. Os trabalhos – que se estenderam a um total de 130 unidades – foram executados pelos operários das oficinas da companhia no Barreiro e em Campanhã³⁸. As carruagens de 1ª classe foram “decoradas interiormente a verde, com estofos e cortinados cor de cereja; as de 2ª, decoradas a ‘beije’, com estofos e cortinas verde-claro”³⁹. As carruagens de terceira, destinadas “a excursões e comboios populares”, ficaram mais espaçosas. Foram aplicados “novos estofos e tapetes, estudados e fabricados expressamente na indústria nacional”, revestimentos interiores em contraplacado e aglomerado de madeira e um novo sistema de iluminação eléctrica “segundo os mais recentes processos de disposição, intensidade e distribuição de luz”. Os novos assentos eram de “gosto moderno” e as unidades de 1ª e 2ª classe destinadas a “tranvias” tinham “estofos modificados e bancos mais cómodos, forrados a pergamóide”⁴⁰. As transformações introduzidas incluíram também o redimensionamento dos compartimentos em que as carruagens eram divididas (disponibilizando mais espaço por passageiro), os suportes de bagagens e outros elementos metálicos em tubo niquelado, os lavabos e as janelas, “que foram alargadas com outro recorte”. Com o objectivo de melhorar a segurança, o esqueleto estrutural em madeira foi reforçado e o revestimento exterior em madeira substituído por painéis em chapa de aço pintada. O comboio rápido



Carro Eléctrico nº 804 na Avenida Fontes Pereira de Melo, Lisboa, AFCML

que assegurava a ligação Lisboa-Porto com estas carruagens (iniciado em Junho de 1940) ficou conhecido como “comboio verde” porque esta era a cor predominante, tanto no exterior como no interior. Uma destas carruagens foi mostrada ao público no Pavilhão dos Portos e Caminhos de Ferro da Exposição do Mundo Português.

Entretanto, ficavam também disponíveis as novas carruagens americanas que, a partir de Outubro desse ano, iam circular na linha Lisboa-Porto, naquele que público logo chamou “Expresso de Prata”. Com esta aquisição, a “CP” tornava-se pioneira na Europa no uso de material circulante construído em aço inoxidável, numa demonstração evidente do sentido e da profundidade da modernização pretendida para os caminhos de ferro portugueses⁴¹. A carroçaria integralmente metálica, introduzida nos Estados Unidos da América em 1934, resultava de um novo princípio de entendimento das estruturas, da sua construção e dos métodos de cálculo de resistência – a designada concepção tubular ou auto-portante – semelhante àquele que a indústria aeronáutica começava também já a aplicar. Todos os elementos (chassis, estrutura da caixa, revestimentos) passavam a contribuir para a resistência do conjunto, e o seu desempenho funcional era melhorado de modo substancial. Usava-se em exclusivo uma liga de aço inoxidável, de resistência muito superior à do aço corrente; todas as ligações entre peças eram efectuadas por soldadura eléctrica por pontos. Como resultado obtinha-se composições mais leves e mais seguras, circulando a velocidades superiores.

Mas as primeiras carruagens “Budd” recebidas em Portugal introduziam também os mais recentes e mais exigentes padrões de gosto, de segurança e de conforto. A sua aparência profundamente inovadora, com o seu exterior brilhante em chapa estriada, vinha deixar uma marca duradoura no imaginário português. As carruagens mistas (1ª e 2ª classe) eram compartimentadas; todas as restantes (incluindo a 3ª classe) tinham “salões providos de cadeiras individuais, girantes”. As janelas eram de grandes dimensões e no interior predominavam as cores claras e as preocupações funcionalistas: paredes em painéis de aglomerado de madeira, estores em tela imper-

⁴¹ Cf. Gilberto Gomes, “A Luz e as Sombras”, in *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no Final do Século XX*; Lisboa: CP/ Refer, 1998, pp. 10-22.

⁴² Cf. Vasco Magalhães Gomes Viana, "As Carruagens Americanas", *Boletim da CP*, 13º ano, nº 143, Maio 1941, pp. 81-86.

⁴³ Cf. Marinus Pires de Lima, "Notas para uma História da Organização Racional do Trabalho em Portugal (1900-80). Alguns Resultados Preliminares de uma Investigação em Curso", *Análise Social*, nº 71, 73, 74, Abr.-Dez. 1982, vol. I, pp. 1318-19.

⁴⁴ Foi a locomotiva nº 603, rebaptizada como nº 503; os trabalhos foram executados sob a direcção do eng. José Bruschy (cf. "A CP e o seu Novo Material de Passageiros", *Boletim da CP*, 12º ano, nº 136, Out. 1940, p. 192).

⁴⁵ Gonçalo Sampaio Ribeiro, "A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 82-99.

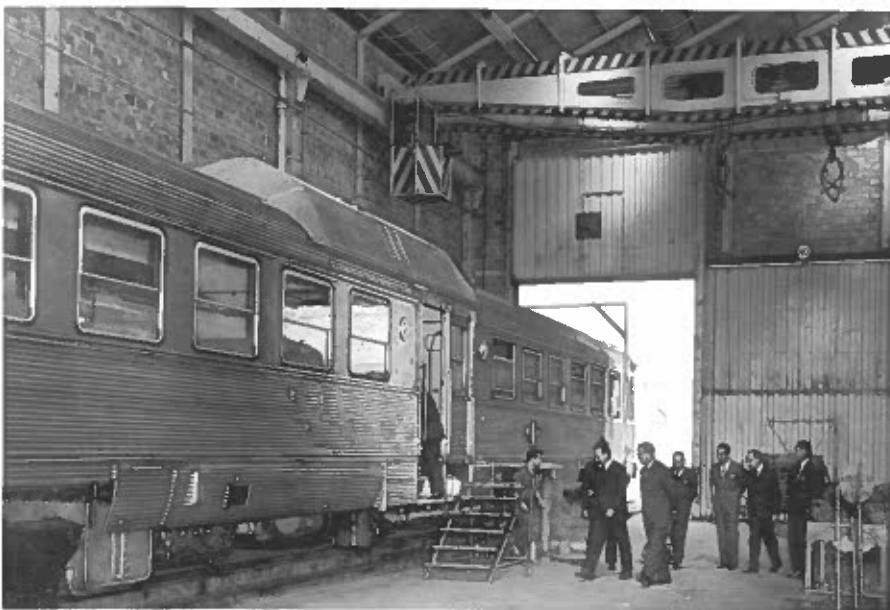
⁴⁶ Como, por exemplo, a carruagem CEyf 301 e o vagão 539-8-027 (actualmente na Secção Museológica da CP em Macinhata do Vouga).

meável e estofos em materiais incombustíveis, com borracha em substituição das molas tradicionais. O ambiente era pontuado por elementos em metal brilhante, niquelado, e o pavimento era revestido em borracha. As inovações incluíam o isolamento dos compartimentos com "algodão de vidro", um moderno sistema de iluminação eléctrica, aquecimento "por vapor, condicionado por termostato", água quente e fria nas instalações sanitárias e bebedouros com água potável. Como se anotava à data da sua apresentação em Portugal, no projecto das novas carruagens tinham trabalhado 10 engenheiros, 2 arquitectos e cinco agentes-técnicos, secundados por várias dezenas de desenhadores; fora produzido um total de 5.150 desenhos, do conjunto aos pormenores⁴².

As seis primeiras unidades chegaram a Lisboa prontas para entrar em circulação; depois foram recebidos os componentes das restantes vinte e duas, que seriam montadas nas oficinas do Barreiro ao longo dos anos de 1940-41. A construção destas unidades representou um passo mais na racionalização do funcionamento das oficinas da companhia. Foi então introduzida a montagem em cadeia: o planeamento prévio identificava uma série de fases; o veículo percorria a cadeia para receber o material a incorporar ao longo dos diversos postos de trabalho⁴³. Os trabalhos foram conduzidos por três técnicos americanos, com o apoio de um engenheiro e dois técnicos da CP que tinham estagiado nos EUA.

Para conduzir o "Expresso de Prata", foi transformada nas oficinas do Barreiro uma das antigas locomotivas da "CP". Para recobrir a máquina foi construído um invólucro de "aspecto 'aerodinâmico'", numa operação de *styling* destinada, antes de mais, a conferir uma imagem mais coerente à composição⁴⁴.

Até ao final da segunda guerra mundial, a necessidade de renovar o parque de equipamentos em uso veio colocar à prova a capacidade de construção das empresas ferroviárias, mesmo as de menores dimensões. Já em 1938-39, nas oficinas da "Companhia Nacional", em Mirandela, tinha sido feita a montagem da primeira locomotiva *diesel* a circular em Portugal, a partir dos componentes adquiridos ao fabricante alemão "Deutz"⁴⁵. Em 1940-2, as oficinas da "Companhia do Vale do Vouga", em Sernada do Vouga – que também produziam carruagens e vagões⁴⁶ –, cons-



Visita do Mayor de Salisbúria a Lisboa. Oficinas da Sorefame, 1965. AFCML



1970_s Galamba

"Sado 550", Carlos Galamba;
prod. Entrepasto, década de 1970.

e motores de camiões usados "Ford" e "Chevrolet"⁴⁹ – uma série de automotoras com capacidade para 37 passageiros com motor a gasogénio, inicialmente destinada à Linha do Leste⁵⁰.

No ano seguinte, nessas mesmas oficinas foi produzida uma locomotiva a vapor, idêntica a uma das séries existentes (datada de 1916-29, com origem suíça e alemã)⁵¹. A sua entrada em funcionamento permitiu colocar em evidência a capacidade de realização da Companhia. Afirmou-se então, na presença do ministro das Obras Públicas e Comunicações, engenheiro Cancela de Abreu, que a "CP" estava em condições de construir três locomotivas por ano, desde que estas correspondessem aos tipos já existentes, dos quais se dispunha de desenhos e moldes para fundição e que eram bem conhecidos do pessoal das oficinas⁵².

Depois da Guerra

Os anos que se seguiram ao final da segunda guerra mundial trouxeram uma alteração radical na paisagem de Lisboa e do Porto. Em ambas, entrou em circulação uma nova geração de carros eléctricos, com uma aparência despojada, simples e robusta, de desenho rectilíneo e estrito. A referência para este processo de modernização terão sido os veículos construídos pela empresa alemã "Hawa" que desde o final da década de 1920 circulavam nas cidades de Hanôver e Duisburg e que teriam descendentes em várias cidades europeias ao longo dos anos 40 e 50. O novo tipo de carroçaria adoptava uma geometria angulosa, definida por painéis planos que ocultavam os rodados; as janelas laterais eram quadradas, as plataformas de entrada fechadas. A imagem do carro eléctrico tradicional, de tejadilho abaulado e topos cilíndricos com um farol central era abandonada. O par de faróis frontais reforçava a semelhança com os automóveis e autocarros, que começavam já a invadir as cidades.

A "Companhia Carris de Ferro de Lisboa" (CCFL) adoptou o novo tipo em 1947. Os veículos lisboetas distinguiam-se pelo extenso pára-brisas de finos caixilhos metálicos, as portas exteriores de correr e os bancos planos e lisos em contraplacado

truíram uma pequena série de automotoras, com capacidade para 28 passageiros e motorização a gasolina, adaptando quadros de autocarros "Panhard" adquiridos em 1930⁴⁷. Pelos mesmos anos, nas oficinas da "CP" procedia-se à transformação de algumas locomotivas a vapor, adaptando-as ao uso de combustíveis alternativos (fuelóleo ou carvões e lenhas nacionais) que pudessem suprir a falta de carvão importado⁴⁸. E em 1943, nas oficinas da "CP" em Santa Apolónia (Lisboa) foi concebida e integralmente construída – a partir de chassis

⁴⁸ Cf. Luís Chasqueira, "História de uma Locomotiva" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 57-62; cf. F. Almeida e Castro, "Como se Conquistou um Ferrovário. (1934/44)", in *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no Final do Século XX*; Lisboa: CP/Refer, 1998, pp. 21-33.

⁴⁹ Cf. F. Almeida e Castro, "Como se Conquistou um Ferrovário. (1934/44)", in *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no Final do Século XX*; Lisboa: CP/Refer, 1998, pp. 21-33.

⁵⁰ Gonçalo Sampaio Ribeiro, "A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 82-99.

⁵¹ A locomotiva entrou ao serviço no início de 1945 com o nº 070; depois de restaurada, conserva-se actualmente em Cascais. Cf. Luís Chasqueira, "História de uma Locomotiva" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 57-62; cf. Gonçalo Sampaio Ribeiro, "A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal" in *idem*; pp. 82-99.

⁴⁷ A designação genérica "automotora" refere-se aos veículos de transporte de passageiros que se movam pelos seus próprios meios, isto é sem recurso a locomotivas. Cf. Gonçalo Sampaio Ribeiro,

"A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996;

pp. 82-99. Cf. T. Ferreira de Almeida, "Autorails do Vale do Vouga", *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1316, 16. Out. 1942, pp. 455-457; *idem*, *Ibidem*, nº 1317, 1. Nov. 1942, pp. 471-476.

⁵² Cf. "Oficinas Gerais da CP: a Primeira Locomotiva ali Construída Começou a Fazer Serviço com os Melhores Resultados", *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1372, 16. Fev. 1945, pp. 90-93.

⁵³ As séries de 1947 estão representadas no Museu da Carris pelos veículos nº 741 (carros curtos) e nº 904 (da série de veículos longos).

⁵⁴ No Museu da Carris esta série é representada pelo carro nº 506, de 1953, construído sobre uma base "J. G. Brill", de 1914.

⁵⁵ Como o atrelado nº 101, de 1950, actualmente Museu da Carris.

⁵⁶ O serviço de autocarros foi inaugurado oficialmente em Abril de 1944, com seis viaturas "AEC Regent", de um só piso, adquiridas quatro anos antes para o transporte de visitantes para a "Exposição do Mundo Português".

⁵⁷ No Museu do Carro Eléctrico, em Massarelos, os Pipis estão representados pelo carro eléctrico nº 373 (construído em 1949) e pelo atrelado nº 25 (reconvertido a partir de carro nº 400, de 1947).

⁵⁸ O nº 500 foi retirado de circulação cerca de 1974 e foi um dos primeiros a ser seleccionado para o espólio do Museu do Carro Eléctrico.

de madeira (devido às dificuldades de obtenção da palhinha). Nas oficinas da "CCFL", foi construído um total de 20 unidades, sobre bases mecânicas de origem inglesa⁵³. Esta carroçaria esteve na base de um novo processo de standardização, desenvolvido entre 1951 e 1963, num total de 82 unidades que o público iria passar a designar como "caixotes". Estes novos carros, que recuperavam as bases mecânicas dos veículos mais antigos da companhia, tinham uma imagem mais ligeira que os seus antecessores imediatos, com uma maior extensão de superfícies vidradas e portas mais largas (articulada, na frente, com funcionamento automático; apenas uma grade metálica, na retaguarda); os interiores eram totalmente abertos, sem qualquer separação entre a plataforma de entrada e a caixa de passageiros; os bancos fixos eram semelhantes aos dos autocarros, com pegadas contínuas em tubo cromado, idêntico ao usado nos varões verticais para apoio de passageiros⁵⁴. Entre 1950 e 1955, as oficinas da "CCFL" construíram também uma centena de veículos atrelados (sem motor), com carroçaria semelhante aos destes eléctricos⁵⁵.

Estes seriam os anos de apogeu da rede de carros eléctricos na cidade de Lisboa, que alcançaria a sua maior extensão em 1958-60 (76Km de linhas), servida por uma frota que compreendia então 405 carros eléctricos e 100 atrelados. A circulação de autocarros em carreiras regulares, iniciada em 1944⁵⁶, não constituía ainda uma ameaça ao domínio do eléctrico.

No Porto, o processo de modernização da frota foi desencadeado em 1946, quando a Câmara Municipal tomou a seu cargo a exploração dos transportes colectivos da cidade. Foi extinta a "Companhia Carris de Ferro do Porto" (CCFP) e criado o "Serviço de Transportes Colectivos do Porto" (STCP) em sua substituição. Sobre bases de carros já existentes, foram construídas nas oficinas da "STCP" (1947-52) duas séries de eléctricos com carroçarias de desenho renovado, num total de cerca de 30 unidades⁵⁷. As plataformas eram encerradas com portas de correr; os guarda-freios tinham uma cabina estreita, sem lugar sentado. Devido à sua aparência exterior, que o público considerou muito sofisticada, receberam a alcunha de "Pipis".

Em 1951 foi desenhado e construído nas oficinas da "STCP" aquele que deveria ter sido o protótipo de uma nova geração de veículos. O carro nº 500 reunia uma série de inovações. O desenho geral era francamente mais elegante que os seus contemporâneos nacionais: tinha uma frente angulosa mas aerodinâmica, portas largas articuladas, com operação automática, varões de apoio em tubo metálico cromado e campainhas accionadas electricamente. Cobrador e guarda-freio tinham lugares sentados. Com desenho semelhante, projectava construir-se também uma série de carros bastante mais longos (para cerca de 40 lugares sentados e 60 em pé), equipados com três portas em cada face: largas junto aos topos e menores ao centro. A impossibilidade de adquirir no mercado internacional os equipamentos mecânicos e eléctricos necessários terá inviabilizado esse plano. Em face das dificuldades encontradas, o nº 500 ficaria sem descendência, mas ganhava uma aura quase mítica⁵⁸.



1970_s Galamba (alternativa)
"Sado 550", Carlos Galamba;
prod. Entrepasto, década de 1970.

Os anos de 1950 foram o período áureo dos carros eléctricos também na cidade do Porto, onde a frota de veículos chegou às 192 unidades. A primeira carreira de autocarros foi inaugurada em 1948; os trólecarros – veículos de tracção eléctrica rodando sobre pneus – começaram a circular em 1959. A meio da década de 1960, os eléctricos foram ultrapassados pelos autocarros, tanto em distância percorrida como em número de passageiros transportados e em receitas. O investimento no projecto e na construção de novos carros eléctricos era afastado das orientações da empresa.

Transformações nos caminhos de ferro

Os anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial seriam marcados por uma sucessão de factos particularmente marcantes para a evolução dos caminhos de ferro portugueses. Por um lado, a exploração da rede ferroviária portuguesa, que tinha estado repartida por um conjunto de empresas, a partir de Janeiro de 1947 era atribuída em exclusivo à “CP”⁵⁹. Era colocado em prática o “Plano de Recuperação

e Unificação da Rede Portuguesa”, passando, em parte, pela adopção do diesel em substituição da tracção a vapor (e que iria contar com verbas do Plano Marshall, para aquisição de locomotivas, em 1951-52)⁶⁰.

A outra vertente era a da electrificação. O engenheiro Ferreira Dias (autor da “Linha de Rumo”, publicada em 1945) conduzia o “Plano de Electrificação Nacional”. A energia produzida pelo conjunto das centrais hidroeléctricas, construídas ou em projecto, justificava a conversão da rede férrea no sentido de ultrapassar a dependência dos combustíveis fósseis importados.

1959 Pachancho

Um exemplar da “Pachancho-Vilar” na representação de Portugal à “Exposição Comemorativa do IV Centenário da Cidade de São Paulo”, no Brasil, 1954.



de barragens permitira também o arranque de uma indústria metalomecânica pesada em Portugal, nomeadamente através da criação da “Mague” e da “Sorefame” (“Sociedades Reunidas de Fabricações Metálicas”, fundada em 1943). A capacidade de produção de material circulante para caminhos de ferro iria ficar notavelmente reforçada com a entrada da “Sorefame” no sector. As oficinas da CP voltavam a fixar-se na conservação e manutenção do material em circulação, a sua vocação original. Os trabalhos de construção ficariam aqui limitados à montagem do material adquirido a fornecedores estrangeiros, como as 22 locomotivas a vapor do tipo Mikado – as primeiras do país compradas nos EUA, à empresa “American Locomotive Company” (ALCO) –, cujos componentes chegaram em 1945 a Portugal⁶¹. Ou a tarefas de pequena escala, como o fabrico de automotoras para rede de via estreita, em 1948, nas “Oficinas de Lisboa P”⁶².

Obtendo a licença para o fabrico em aço inoxidável, a “Sorefame” ia consolidar uma posição de especialista nessa tecnologia, tanto a nível nacional como internacional. O primeiro grande lote de material circulante produzido nas suas oficinas foi uma extensa série de unidades automotoras eléctricas destinada a circular na Linha de Sintra após a sua electrificação (1956). Foi construída em 1956/57 sob licença do consórcio responsável pelo processo de electrificação da rede ferroviária portuguesa (o “Groupement d’Études et Electrification des Chemins de Fer en 25000V, 50 Hz”).

⁵⁹ À excepção da Linha de Cascais, arrendada à Sociedade Estoril até 1976.

⁶⁰ Cf. Gilberto Gomes, “A Luz e as Sombras”, in *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no Final do Século XX*; Lisboa: CP/Refer, 1998, pp. 10-22.

⁶¹ Cf. “As Novas Locomotivas Americanas”, *Boletim da CP*, 13º ano, nº 193, Jul. 1945, pp. 121-123. Os trabalhos foram realizados nas oficinas de Santa Apolónia e do Barreiro. A única sobrevivente desta série é a locomotiva nº 855 restaurada em 1990 e actualmente colocada na Secção Museológica da CP no Entroncamento. Cf. Luís Chasqueira, “História de uma Locomotiva”, in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 57-62.

⁶² Como aquelas que têm a referência ME 5 (hoje na Secção Museológica da CP em Arco do Baulhe) e ME 7 (hoje na Secção Museológica da CP em Lousado).

⁶³ Cf. Gonçalo Sampaio Ribeiro, "A Evolução do Material Tractor do Caminho de Ferro em Portugal" in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 82-99.

⁶⁴ Fabricadas pela "Siemens Schekertwerke AG" com "Linke-Hofmann-Bush", as primeiras quatro carruagens do "Metropolitano de Lisboa" chegaram a Portugal em Março de 1957 (cf. Maria Fernanda Rollo, *Um Metro e Uma Cidade. História do Metropolitano de Lisboa*; Lisboa: Metropolitano, 2000).

⁶⁵ As primeiras automotoras diesel construídas pela "Sorefame" (em 1965-66) usaram motores e transmissões "Rolls Royce"; uma extensa série de locomotivas diesel foi produzida em 1967-69 sob licença da empresa "English Electric"; mais tarde, faria uma outra série sob licença da "Alsthom".

⁶⁶ Cf. João Carlos Pereira, "Aspectos Tecnológicos sobre a Evolução em Portugal do Material Circulante Ferroviário de Passageiros", in Gilberto Gomes (coord.) *O Caminho de Ferro Revisitado*, Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996; pp. 100-115.

⁶⁷ Cf. 2ª Exposição de Design Português. Lisboa: INII, 1973; pp. 156, 225.

⁶⁸ Cf. <http://www.malhatlantica.pt/eduardoa/page2.html>.

⁶⁹ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "Etnrap. Das Bicicletas aos Automóveis", *Auto Clássico*, nº 13, Jan. 1993, pp. 10-18.

Nos anos que se seguiram, as oficinas da "Sorefame" foram responsáveis por séries sucessivas de equipamentos para as linhas portuguesas. Em 1958, forneceram um conjunto de unidades automotoras eléctricas de concepção inovadora destinado à Linha de Cascais⁶³. Entre 1961 e 1964, produziram a primeira série de locomotivas diesel construída em Portugal (numa versão nacional de unidades da "SNCF" francesa). E, em 1963-64, sob licença do "Groupement", fizeram as primeiras locomotivas de tracção eléctrica em todo o mundo com caixa inteiramente construída em aço inoxidável. Para o "Metropolitano de Lisboa" forneceram, em 1964, um conjunto de composições do modelo "ML 7", idênticas àquelas que tinham inaugurado em 1959 a rede da companhia, importadas da Alemanha⁶⁴.

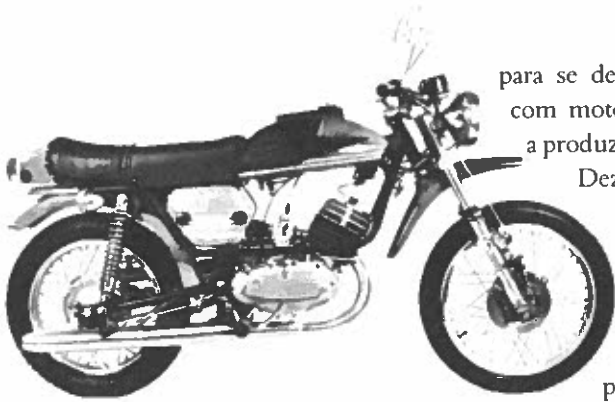
É certo que a capacidade da "Sorefame" não dispensava o estabelecimento de acordos e licenças com os grandes fabricantes estrangeiros do sector⁶⁵. Mas a criação um laboratório de ensaios na empresa veio permitir que, em colaboração com a CP, se fizesse a investigação necessária à melhoria do desempenho dos veículos que produzia⁶⁶. Como resultado, a partir de 1968, as novas carruagens e automotoras seriam equipadas com um sistema de suspensão especialmente desenvolvido que lhes permitia alcançar uma velocidade de marcha mais elevada e maiores níveis de conforto. Entretanto, no gabinete de estudos da empresa, o engenheiro Samuel Torres de Carvalho (mais conhecido pela sua carreira de *cartoonista*) era responsável pelo design de interiores do material circulante. Na "2ª Exposição de Design Português", em 1973, foi apresentado o sistema de bancos articulados para carruagens de 1ª classe desenvolvido em colaboração com os serviços técnicos da Metalúrgica da Longra, onde esse equipamento estava já a ser produzido⁶⁷.

Duas rodas e um motor

As alterações sociais que se concretizaram no pós-guerra teriam um reflexo muito claro na explosão do mercado de pequenos motociclos: a aquisição de transporte próprio passava a estar acessível a todas as bolsas, do proletariado urbano ao mundo rural, sem necessidade de carta de condução. Tal como sucedeu um pouco por todo o mundo, também em Portugal se verificou um surto de fábricas produzindo com marca própria veículos com motores de 50cc. Da fábrica "Vilar" saíam a "Cucciolo Vilar" (1950) – semelhante ao modelo "Cucciolo" da "Ducati" e usando o motor produzido em Itália por essa marca – e a "Sachs Vilar" (1955), com motor "Sachs", alemão. A fábrica "SIS", situada na Malaposta, recorria igualmente a motores "Sachs" para o seu modelo "Minor". A "Victória" construída na "Famel" (em Águeda), estava equipada com um motor "Victória", também de origem alemã⁶⁸. Outros fabricantes eram a "Mavico" (de Manuel Vieira Condeça) e a "SMC" (que se iniciara como construtor de bicicletas)⁶⁹. Não foram muitos aqueles que ultrapassam a necessidade de recurso à importação de motores. Sabemos que a fábrica "Alma" o conseguiu, do mesmo modo que a "ACA" – de Alberto Carvalho Araújo. Esta última, iniciada no final da década de 1940



1973 Casal
Motorizada modelo "K 164",
Metalurgia Casal, 1973.



1973 Casal
Motorizada modelo "K 270",
Metalurgia Casal, 1973.

para se dedicar à montagem de motocicletas com motores importados de Itália, começou a produzir os seus próprios motores em 1952.

Dez anos mais tarde lançava no mercado um triciclo motorizado para carga⁷⁰.

Merece uma referência particular a marca "Pachancho", produzida pela "APL - António Peixoto, Lda"⁷¹, de Braga. Fundada em 1920 por António Peixoto "Pachancho"

(1890-1958) como uma pequena oficina de fundição, a empresa cedo se assumiu como pioneira no fabrico de peças para motores.

Fruto da experiência adquirida e das novas solicitações do mercado, autonomizou uma linha de produção de motores para motociclos, cerca de 1950, introduzindo em Portugal a técnica de fundição injectada. Os motociclos "Pachancho" (entre eles o modelo "Estrela", de 1952) produzidos integralmente em Braga viriam a tornar-se famosos pela sua qualidade e resistência, ganhando notoriedade no círculo das competições nacionais de motociclismo⁷². No ano de 1954, a representação de Portugal à "Exposição Comemorativa do IV Centenário da Cidade de São Paulo", no Brasil, incluía, entre os diversos produtos da indústria nacional, um motociclo da marca "Pachancho-Vilar".

Outro caso notável foi o da "Metalurgia Casal" (Aveiro) que começou usando motores da marca alemã "Zündapp", antes de apostar no fabrico próprio. No início da década de 1960 a "Casal" lançava a primeira *scooter* portuguesa – a "Carina S170" – para competir num mercado dominado pela italianas "Vespa" e "Lambretta". Com um quadro tubular, o motor colocado em posição central, logo à frente da roda traseira, e uma carroçaria constituída por vários painéis de chapa metálica, assemelhava-se à "Zündapp R-50" e usava muitos dos componentes mecânicos que tinham já dado provas em anteriores modelos da marca⁷³. A "Casal" seria o único os fabricantes portugueses a juntar-se à "2ª Exposição de Design Português", em 1973, apresentando então os mais recentes modelos desenvolvidos no seu gabinete de projecto: K190 (de 1970), K184 e K187 (1972), K270 e K164 (1973)⁷⁴.

Automóveis: velocidade e baixo custo

A década de 1950 seria também um período de euforia para a construção de veículos automóveis em Portugal. Surgiram então inúmeros construtores, cujo principal estímulo continuava a provir da paixão pelo desporto automóvel. As múltiplas siglas que deixaram a sua marca nesta história, correspondem a outras tantas iniciativas de carácter pontual, conduzidas, em geral, por pilotos com uma particular apetência pela mecânica. No total terão sido construídos, ou apenas transformados, cerca de trinta veículos para competição, quase sempre com carroçarias em alumínio estampado à mão e estrutura reticulada em aço sobre bases mecânicas importadas e adaptadas. Designavam-se "FAP" (da família Palhinhas), "DM" (de Dionísio Mateu e Elísio de Melo), "LNA" (de Francisco Luzes), "AR", "Morsilca", "PE" (um dois lugares da "Fábrica de Produtos Estrela", dirigida por Adérito Parente, apresentado em 1953⁷⁵), "Olda" (projectado pelo piloto Joaquim Correia de Oliveira, de Águeda, de 1954⁷⁶), "Marlei" (do mecânico Mário Moreira Leite, construído num único exemplar em 1954⁷⁷) ou "Etnerap" (apresentado em 1953 por António

⁷⁰ Cf. Miguel Rio, Ana Pimentel (coord.), *Best Of 180 Produtos de Design Português*. Lisboa: CPD, 2003.

⁷¹ Para os dados sobre a marca Pachancho recorremos a <http://alfarrabio.um.geira.pt/~brgultural/outubro98/umafigura.html>.

⁷² Em 1955, a empresa iniciou a produção de motores de explosão a quatro tempos (destinados ao mercado nacional e, em particular, para usos na agricultura), introduzindo no país o processo "crowning" na fundição de motores. Em 1957, com a instalação de um novo forno eléctrico, a "Pachancho" iniciou a fundição de aço, criando novas linhas de produção de máquinas agrícolas (motocultivadores, motogadanheiras e atomisadores).

⁷³ Cf. <http://www.narma.org/euro/brands/casal.htm>.
Cf. http://planeta.clix.pt/hortadasvespas/casalcarina/casal_carina.htm.

⁷⁴ Cf. 2ª *Catálogo de Design Português*. Lisboa: INII, 1973.

⁷⁵ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "PE. O David Português", *Auto Clássico*, nº 16, Abr. 1993, pp. 12-18.

⁷⁶ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "Olda. O Bólide de Águeda", *Auto Clássico*, nº 14, Fev. 1993, pp. 13-20.

⁷⁷ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "Marlei. Um Fruto da Experiência", *Auto Clássico*, nº 8, Ago. 1992, pp. 49-54.

⁷⁸ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "Eterap. Das Bicicletas aos Automóveis", *Auto Clássico*, nº 13, Jan. 1993, pp. 10-18.

⁷⁹ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "MG Especial (J. J. Canelas). Beleza e Eficiência", *Auto Clássico*, nº 12, Dez. 1992, pp. 10-17.

⁸⁰ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*, Lisboa: CTT, 1995.

⁸¹ Cf. Manuel Ferreira Rodrigues, José Amado Mendes, *História da Indústria Portuguesa. Da Idade Média aos Nossos Dias*, Lisboa: Europa-América, AIP, 1999; p. 328.

⁸² José Carlos Barros Rodrigues, "AGB Lusito. A Aventura Frustrada de um Automóvel Popular Português", *Auto Clássico*, nº 19, Jul. 1993, pp. 11-16.

⁸³ Gabriel Voisin notabilizou-se como pioneiro da aviação europeia antes de se afirmar como um dos mais inovadores criadores de automóveis após a segunda Guerra Mundial. O seu Biscooter, pequeno veículo de quatro rodas foi produzido em Espanha, pela empresa "Auto Nacional SA", entre 1953 e 1959, em mais de 10 000 unidades, tornando-se num ícone popular do país.

⁸⁴ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, "AGB Lusito. A Aventura Frustrada de um Automóvel Popular Português", *Auto Clássico*, nº 19, Jul. 1993, pp. 11-16.

⁸⁵ Cf. Catarina Selada, José Rui Felizardo, "Da

Augusto Parente, piloto e construtor de bicicletas que mais tarde faria também um modelo de turismo, sempre sobre bases mecânicas Fiat⁸⁶).

Neste panorama destaca-se o "MG Especial" (concebido, em 1954, por José Jorge Canelas, engenheiro aeronáutico e piloto de aviação, com a colaboração de António Andrade), devido à sua carroçaria aerodinâmica e elegante, de estrutura e construção sofisticadas, e integrando soluções técnicas muito avançadas⁸⁷. Uma das mais importantes marcas da época seria a "Alba" (da fundição com o mesmo nome da família Martins Pereira, em Albergaria-a-Velha) equipada com um motor tecnologicamente avançado, desenvolvido e construído pelo seu autor, e que lhe garantiu diversas posições de relevo nas competições nacionais⁸⁸.

O sucesso destas experiências no universo da competição veio alimentar sucessivos projectos para o lançamento de uma verdadeira indústria com produção em série. De resto, o início da montagem de automóveis foi anunciado, logo em 1949, pelo engenheiro Daniel Barbosa, um industrialista convicto, como uma das novas indústrias que viriam concretizar o plano de Ferreira Dias⁸⁹.

Um dos projectos nacionais seria o do "Lusito" (1954), um pequeno automóvel de baixo custo vocacionado para a produção em média escala, desenvolvido pela marca "AGB", dirigida por António Gonçalves Baptista. Procurava-se adaptar ao país um conceito em expansão na Europa do pós-guerra: um automóvel de dimensões compactas e peso reduzido, com um motor de baixo consumo e preço acessível. Com uma carroçaria de três volumes em aço, duas amplas portas e lugar para dois ou três ocupantes, o protótipo construído estava equipado com motor de 360cc de fabrico alemão, colocado na retaguarda. A anunciada produção de uma primeira série de 100 unidades, numa fábrica instalada em Tondela, nunca chegaria a concretizar-se⁹⁰.

Em 1956, foi anunciada a intenção da "Famel" se lançar no fabrico de veículos de três e de quatro rodas, com carroçaria em material plástico montada sobre uma estrutura tubular e equipados com motores a dois tempos, sob licença de uma marca alemã. O projecto não teria continuidade. No ano seguinte, a empresa "Micro-motor", de Simão Chaskelman, chegou a construir alguns protótipos do "biscooter" – sob licença do seu criador, o engenheiro francês Gabriel Voisin⁹¹ – equipados com motores "Pachancho". A produção em escala industrial não foi iniciada por não lhe ter sido concedida a necessária autorização por parte das autoridades oficiais portuguesas⁹². Igual sorte estaria reservada ao "IPA" (da "Indústria Portuguesa de Automóveis, sarl"), um outro veículo de dimensões reduzidas que não foi além da construção de protótipos⁹³. Também a "Fábrica de Produtos Estrela" (uma metalo-mecânica que se dedicava ao fabrico de fogões, ferros de engomar e aquecedores a petróleo) construiu um protótipo de veículo de turismo que nunca passaria à produção em série⁹⁴.

Em 1959 foi constituída a "Fábrica de Automóveis Portugueses" com o objectivo de construir e comercializar uma viatura económica sob licença de uma marca

Produção à Concepção: Meio Século de História Automóvel em Portugal", José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor, Maria Fernanda Rollo, *Engenho e Obra, Uma Abordagem*

à História da Engenharia em Portugal no Século XX, pp. 280-287. Cf. José Carlos Barros Rodrigues, *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*, Lisboa: CTT, 1995.

⁸⁶ José Carlos Barros Rodrigues, "PE. O David Português", *Auto Clássico*, nº 16, Abr. 1993, pp. 12-18.

estrangeira. Os terrenos e as instalações para o complexo industrial foram adquiridos, mas o acordo para fabrico de automóveis não chegaria a concretizar-se⁸⁷.

A intervenção governamental teria efectivamente um papel fundamental para a evolução da indústria automóvel em Portugal⁸⁸. Seguindo um modelo já aplicado noutros países em vias de desenvolvimento, foi imposta a montagem em Portugal de automóveis de passageiros destinados ao mercado interno, com obrigatoriedade de incorporação nacional. Restringiu-se a importação de veículos completamente construídos (designados *Completely Built Up*, ou CBU), e liberalizou-se a importação de conjuntos de veículos por montar (*Completely Knock Down* ou CKD). Como resultado, multiplicaram-se as unidades de montagem ("GM/ Opel", "Ford", "Citroen", "Fiat", "BMC", "Renault") ao longo da década de 1960. Em 1974 existiam 21 destas unidades que, com excepções pontuais, produziam uma grande diversidade de marcas e modelos, mas apenas em pequenas séries e com resultados económicos pouco satisfatórios.

Este processo viria a saldar-se num estímulo extraordinário para as indústrias portuguesas de componentes, que começaram então a colocar-se em posição de responder às solicitações da produção mais qualificada: pneumáticos, baterias, alcatifas e tapetes; foi iniciado o fabrico de vidro laminado curvo, na "Covina", em Sacavém; a "Molaflex" e as suas associadas desenvolveram a produção de assentos e outros componentes revestidos para interiores.

O domínio da camionagem

A construção de carroçarias para autocarros de passageiros, sobre chassis e motorizações importadas, foi uma das actividades que maior desenvolvimento registou em Portugal. A empresa "Martins, Caetano & Irmão Lda" começou a sua actividade na construção e recuperação de carroçarias de autocarros em 1946, vindo originar, mais tarde, a "J. D. Martins" e a "Salvador Caetano". Esta última iniciou-se na construção de carroçarias inteiramente metálicas em 1955, para uma dúzia de anos depois dar os primeiros passos no mercado da exportação. O arquitecto António Sena da Silva (1926-2001) – que viria a notabilizar-se como um dos pioneiros do design industrial em Portugal –, trabalhou no projecto de carroçarias deste tipo para autocarros de passageiros da marca "Berliet" fabricados pela "Salvador Caetano"⁸⁹.

No começo da década de 1950, também a "Fábrica de Produtos Estrela" produziu, por acordo com a empresa italiana "Sirius", carroçarias para autocarros integralmente metálicas, de desenho aerodinâmico, com profusão de elementos cromados e extensas superfícies vidradas⁹⁰.

Ao longo da segunda metade dos anos 1960, sobre bases mecânicas fornecidas pela empresa inglesa "AEC" ("Associated Equipment Company Ltd") foram produzidas carroçarias para autocarros de passageiros nas oficinas da "Salvador Caetano" (Oliveira do Douro), da "CCFL/ Carris" (Lisboa) e da "UTIC" ("União de Transportadores e Industriais de Camionagem", com instalações fabris em Lisboa/ Cabo Ruivo e Vila Nova de Gaia/ Avintes). Foram construídos por estas empresas os autocarros de dois pisos ("AEC Regent V") que circularam ao serviço da "CCFL/ Carris" (Lisboa), dos "STCP" (Porto) e nos transportes públicos das cidades de Luanda (Angola), Guimarães (uma unidade, ao serviço da empresa "João Carlos Soares e Filhos") e Coimbra (duas unidades, dos Serviços Municipalizados da cidade). A "UTIC" seria dos fabricantes com maior importância no mercado português de carroçarias, equipando as empresas de camionagem de todo o país (tanto em território metropolitano como nas ex-colónias africanas) com veículos construídos

⁸⁷ Cf. Luís Palma Fêria, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE, Ministério da Economia, 1999. Em 1963 foi decidida a reconversão dos objectivos da empresa para a montagem, sob licença, de tractores agrícolas. A produção experimental foi iniciada, mas até ao encerramento da empresa, dois anos mais tarde, também não seria alcançada uma produção em escala industrial.

⁸⁸ Cf. Catarina Selada, José Rui Felizardo, "Da Produção à Concepção: Meio Século de História Automóvel em Portugal", José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor, Maria Fernanda Rollo, *Engenho e Obra, Uma Abordagem à História da Engenharia em Portugal no Século XX*, pp. 280-287.

⁸⁹ Cf. Sena da Silva. 60 *Anos de Oficinas. Riscos, Sustos, Entusiasmos, Êxitos e Insucessos*; Paços de Ferreira: CMPF, 2000. Cf. <http://www.cpd.pt/main2.asp?vmenu=275>.

⁹⁰ José Carlos Barros Rodrigues, "PE. O David Português", *Auto Clássico*, nº 16, Abr. 1993, pp. 12-18.

a partir de bases “Monarch”, “AEC Monocoach”, “AEC Reliance” e “AEC Swift” (cuja produção continuou mesmo depois de ter sido encerrada a fábrica mãe, de Southall, no Reino Unido, em 1979).

Desenvolvido com uma extensão inédita pelo atelier do arquitecto Francisco Conceição e Silva, o complexo turístico da península de Tróia teria um modelo exclusivo de autocarro de passageiros desenhado por Carlos Mateus de Carvalho e produzido, em 1973, pela empresa “Fibrocar”⁹¹.

⁹¹ Cf. 2.^o Catálogo de Design Português. Lisboa: INII, 1973.

⁹² Seria ainda levada a cabo uma parceria da “MDF” com a marca romena “Automobil Romanesc” (“Aro”), para a montagem de veículos todo-o-terreno com marca “Portaro” (usando transmissões e cabinas importadas da Roménia e motores da francesa “Peugeot”). Consumado o insucesso do projecto, as instalações do Tramagal foram adquiridas (1982) pela marca japonesa “Mitsubishi” que aí estabeleceu uma linha de montagem dos seus veículos industriais ligeiros destinados ao mercado europeu. A partir de 1996 a produção foi optimizada em função do modelo “Canter”, exportado para toda a Europa.

⁹³ Os veículos deste tipo foram criados nos EUA durante a década de 1960. O modelo português tem grandes semelhanças com o norte-americano “Cadillac Gage Commando” (protótipo em 1963, com produção iniciada no ano seguinte). A versão de transporte do “Chaimite” foi usada na Guerra Colonial e, mais recentemente, equipou as forças portuguesas nos Balcãs. Das unidades fabricadas, apenas cerca de 80 unidades se destinaram ao exército português, as restantes foram adquiridas por países estrangeiros. Cf. <http://militaryzone.home.sapo.pt/army2.htm>.

⁹⁴ Cf. José Carlos Barros Rodrigues, *O Automóvel em Portugal. 100 Anos de História*, Lisboa: CTT, 1995; p. 138.

Transportes militares

O início da Guerra Colonial (em 1961, em Angola, alastrando de imediato aos territórios das restantes ex-colónias em África), determinou a necessidade de modernizar e reequipar o exército português. Para dar resposta a esta solicitação, a “Metalúrgica Duarte Ferreira” (MDF) iniciou, em 1964, o fabrico de viaturas pesadas com a marca “Berliet Tramagal” (sob licença da francesa “Berliet”). Ao longo dos 10 anos seguintes foram produzidas cerca de 5000 unidades, usadas predominantemente como veículos de transporte militar, mas vendidas, em séries menores, como viaturas comerciais de gama equivalente. A produção terminou com o fim da guerra, na sequência da revolução de Abril de 1974, precipitando o final da “MDF”⁹².

A fábrica “Bravia” construiu camiões de uso militar dos modelos “Gazela”, “Leopardo” e “Pantera”, em diversas variantes. Esta empresa iria desenvolver e fabricar o “Chaimite”, um veículo blindado ligeiro sobre rodas, anfíbio, destinado ao transporte de tropas (11 tripulantes) e missões de apoio. O primeiro protótipo ficou concluído em 1966 e a produção iniciou-se em seguida. No total foram produzidos mais de 400 veículos em diversas versões⁹³.

Depois da Revolução de Abril

Nos anos de 1970 retomou-se a tentativa de criar um pequeno automóvel, popular e acessível, de fabrico português. A “Casal” chegou a apresentar o “Pró-Zé”, um veículo com três rodas com um motor de 50cc⁹⁴. Na “Famel” foi produzido um protótipo de triciclo, com motor de 125cc à retaguarda. Por iniciativa do “Entrepósito



1985 Galamba – “UMM Alter”, Carlos Galama; prod. UMM, 1985.

Comercial", este projecto viria a ser desenvolvido, dando origem ao "Sado 550", que se tornaria o primeiro automóvel de concepção portuguesa produzido em série: era um veículo de dimensões reduzidas, com lugar para dois passageiros, com quatro rodas e um motor de dois cilindros a quatro tempos (da marca japonesa "Daihatsu") colocado frontalmente. Integrando desde os primeiros momentos o designer Carlos Galamba (n. 1947) a equipa de projecto fez valer o seu voluntarismo e empenhamento para ultrapassar uma efectiva falta de conhecimento da indústria. Foram construídos diversos protótipos com carroçaria em chapa de aço estampada manualmente e, em seguida, um exemplar em fibra de vidro. A produção em série foi lançada a partir daqui, uma vez conseguida a homologação pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil. Na opinião do designer, o produto colocado no mercado, a partir do final da década, não tinha ainda resolvidas de modo satisfatório todas as questões técnicas ou sequer estéticas. Ainda assim, o veículo terá vendido mais de 1500 unidades em Portugal⁹⁵.

Carlos Galamba ficou também ligado ao projecto "UMM". Criada em 1977, a "União Metalomecânica, Lda." ("UMM") adquiriu os direitos de produção do "Cournil", um veículo todo-o-terreno especialmente criado para o trabalho agrícola pelo engenheiro francês Bernard Cournil que o produzia em pequenas séries, desde a década de 1950. O conceito foi adoptado e industrializado pela empresa portuguesa: a carroçaria, construída integralmente em chapa de aço, era assente sobre um chassis robusto independente que suportava todos os órgãos mecânicos. A motorização "Peugeot" era adequada aos níveis pretendidos de fiabilidade e durabilidade. Os primeiros modelos saíram da fábrica com a designação "UMM Cournil", em 1978. A imagem dos "UMM" era marcada pelas superfícies planas e linhas rectas da sua carroçaria; o habitáculo tinha um desenho absolutamente despojado. Em contraste com os veículos correntes da sua classe, onde predominavam as peças em chapa estampada, no "UMM" recorria-se quase em exclusivo a operações técnicas elementares (calandragem e quinagem).

Em 1985, Carlos Galamba foi chamado a estudar o redesenho da carroçaria. Foram feitos ensaios com diversos protótipos, antes de se lançar o "UMM Alter". A renovação da imagem conseguiu-se com uma maior utilização da estampagem e um conjunto de componentes em materiais plásticos. Daqui, evoluiu-se para o "UMM Alter II", comercializado num número crescente de versões, com notáveis melhorias técnicas e interiores mais cuidados e confortáveis, que viriam a garantir-lhe uma maior aceitação por parte do público. Durante os seus cerca de 15 anos de funcionamento, a "UMM" terá produzido perto de 25.000 unidades, uma parte das quais exportada para as ex-colónias portuguesas em África e para países europeus (sobretudo França e Grã Bretanha). A produção atingiu um pico em 1992 (2300 unidades), para ser suspensa no ano seguinte. Carlos Galamba desenvolveu ainda uma série de alternativas para a evolução do veículo, no sentido de se ultrapassar a rigidez formal que o caracterizava⁹⁶. Terá sido realizado um protótipo completo, em construção metálica e dimensões reais, dum novo modelo que não chegou a entrar em produção⁹⁷.

Sobrevivência: componentes e Design

No final da década de 1970, a estratégia governamental para o sector automóvel em Portugal foi alterada, passando a apostar-se na promoção das exportações. Os contingentes para a importação de veículos passaram a depender da exportação de unidades montadas no país ou de componentes aqui produzidos.

⁹⁵ Cf. Natacha Gonzaga Borges, "Sado 550. O Ovo Indestrutível", *Page*, nº 28, Dez. 2001, pp. 46-49. Idem, "Carlos Galamba. Quando o Design se Encontra com a Indústria", *ibidem*, pp. 36-41.

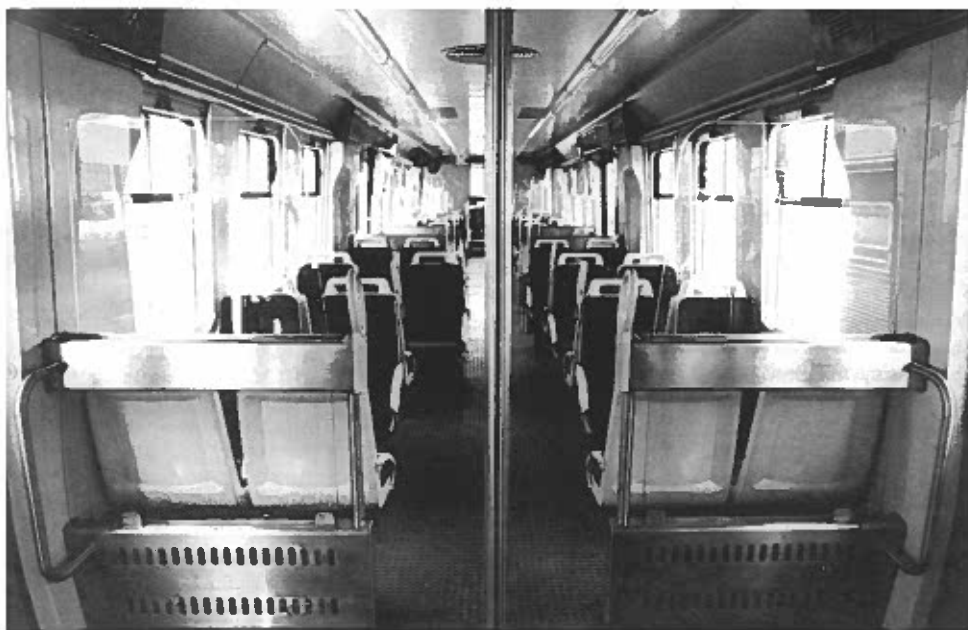
⁹⁶ Cf. Natacha Gonzaga Borges, "UMM Alter. O Todo-o-terreno Português", *Page*, nº 28, Dez. 2001, pp. 42-45.

⁹⁷ Cf. Luis Palma Féria, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE, Ministério da Economia, 1999. A produção foi retomada no ano 2000, com uma nova base mecânica, mas apenas por encomenda.

A instalação de uma unidade de produção da “Renault” (linha de montagem, em Setúbal, articulada com uma unidade de fabrico de motores e caixas de velocidade e com uma unidade de fundição, localizadas em Cacia), já nos anos 80, viria constituir um incentivo determinante para o desenvolvimento e consolidação da indústria portuguesa de componentes. A entrada em funcionamento do projecto “Autoeuropa” (“Ford/ Volkswagen”) em Palmela, em 1995, contribuiu para o reforço definitivo do sector. Os fabricantes nacionais de componentes acederam por fim ao mercado global, com regras exigentes de certificação de qualidade, com procedimentos tecnológicos, organizacionais e comerciais próprios. Foram estabelecidas redes de fornecedores, nacionais e internacionais, e consolidadas as competências (baseadas no custo, qualidade e prazo) que se traduziram numa confiança inédita na abordagem dos mercados externos. O anterior domínio de tecnologias elementares deu lugar a uma maior diversidade e complexidade dos processos envolvidos (com ênfase na estampagem metálica e na injeção de plásticos), em componentes para interiores (sobretudo assentos e revestimentos), sistemas eléctricos e electrónicos, componentes para carroçaria e para o sistema motor. Adquiriu uma importância a produção de ferramentas, nomeadamente de moldes para injeção de plástico e para a fundição injectada de metais⁹⁸. Com a crescente integração do país no mercado global, a capacidade de competir com os concorrentes exteriores foi o grande desafio colocado à indústria portuguesa nos últimos anos do século. Neste contexto, a indústria nacional de componentes registou uma evolução francamente positiva, tendo assumido um lugar de destaque entre as maiores exportadoras do país. Uma vez que a tendência global da indústria aponta no sentido de se aumentar a transferência de responsabilidades para os fornecedores ao nível do desenvolvimento de produto, parece abrir-se aqui um campo promissor para o design.

Exemplar desta situação parece ser a indústria de produção de motociclos, um sector que, cerca de 1990, representava ainda cerca de 1500 postos de trabalho na zona de Aveiro. Em 1999-2000 ensaiou-se um processo de reorganização de três das

⁹⁸ Cf. Catarina Selada, José Rui Felizardo, “Da Produção à Concepção: Meio Século de História Automóvel em Portugal”, José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor, Maria Fernanda Rollo, *Engenho e Obra, Uma Abordagem à História da Engenharia em Portugal no Século XX*, pp. 280-287. Cf. Luís Palma Féria, *A História do Sector Automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE, Ministério da Economia, 1999.



1990 CP – Interior de comboio suburbano para a Linha de Sintra, José Santa-Bárbara / gabinete de design da CP; prod. Sorefame, 1990-92.

empresas sobreviventes, visando a sua manutenção: a “Famel”, a “Casal” (Aveiro) e a sua associada “Fundador” (Sangalhos). Procurou-se especializar cada uma das unidades fabris, racionalizando os meios e evitando a duplicação de recursos: produção de motores na “Casal”, montagem de veículos na “Famel”. Acreditou-se que o projecto de uma *scooter* eléctrica – desenvolvido em fase de protótipo por uma parceria entre a “Famel” e a “Efacc” – poderia contribuir para a viabilização do sector. A produção industrial foi iniciada, tendo sido fabricados cerca de 500 unidades, destinadas ao mercado francês. Pouco depois, porém, tanto a “Casal” como a “Famel” entravam em falência. Entretanto desaparecera também a “Sachs” (Anadia). A fabricação nacional de motociclos ficava limitada à “Macal” (Águeda), à “Antesa” (Alcobaça) e à “AJP” (Penafiel; especializada em motos para *motocross*), mas todas com pequenas quantidades. A montagem e o fabrico de componentes são hoje as únicas áreas com uma produção de relevo.

A indústria nacional de componentes tem representado uma importante mais-valia também no sector da construção de material circulante para caminhos de ferro. Em 1990-92, as novas automotoras para a Linha de Sintra tiveram projecto de José Santa-Bárbara (n. 1936), responsável pelo gabinete de design da CP desde 1971. Desenvolvida com especiais preocupações de adequação às características do serviço suburbano, esta foi a primeira grande experiência de design de comboios feita em Portugal⁹⁹. No entanto, para a produção – realizada na “Sorefame”, em diálogo permanente com o gabinete de projecto e com a “Siemens”, responsável pelos equipamentos técnicos –, recorreu-se sistematicamente a fornecedores estrangeiros de componentes interiores (cascos de assentos, painéis de revestimento) e frentes das unidades. Herdeira directa da “Sorefame”, a “Bombardier”¹⁰⁰ é actualmente a única empresa do sector em actividade no país (“Prémio Nacional de Design/ Centro Português de Design”, em 2003, pela realização do Sistema de Metro Ligeiro para a área Metropolitana do Porto). Com uma carteira de encomendas que reflecte o reconhecimento das suas capacidades no mercado internacional, promove uma integração nacional de cerca de 60-70% onde se inclui a estrutura metálica, os assentos, os vidros e uma parte considerável dos componentes para interiores e exteriores das carruagens, com um lugar de destaque concedido aos materiais plásticos.

Um último exemplo permite-nos reconhecer a importância do design na consolidação da indústria portuguesa. A “Salvador Caetano” tem vindo a afirmar-se com uma empresa de vocação internacional de uma forma gradual e constante¹⁰¹. Em 1974, produziu as primeiras carroçarias destinadas ao mercado francês de autocarros de passageiros; o modelo “Optimo I” (destinado ao mercado da Grã-Bretanha) foi lançado em 1985. No ano seguinte iniciou a exportação de autocarros para o mercado espanhol; um ano depois para a Finlândia e, no seguinte, para os mercados da Alemanha, Áustria e Benelux.

Em 1984-86 a “Salvador Caetano” concebeu e construiu uma série de trólecarros para as cidades do Porto e de Coimbra, equipados com motores “Efacc” de fabrico português. Os “Cobus”, destinados ao transporte de passageiros em plataformas de aeroportos de todo o mundo, entraram em produção em 1990. Quatro anos mais tarde foram vendidos os primeiros autocarros de turismo para Israel e para a Irlanda, sendo lançado o modelo “Optimo III”, especialmente concebido para a Alemanha.

O gabinete de design “AlmaDesign” (José Marcelino, Paulo Bago D’uva e Carlos Castelo Branco), iniciou em 1996 o estudo de um novo modelo de carroçaria para autocarros de turismo – “Enigma”. A intervenção dos designers à carroçaria e aos

⁹⁹ Cf. Luís Patraquim, “Comboios Rigorosamente Desenhados”, *Cadernos de Design*, nº 4, Dez. 1992, pp. 42-51.

¹⁰⁰ Em 1994, a “Asea Brown Boveri” (ABB) adquiriu a posição maioritária no grupo “Senete” que integrava a “Sorefame”. Dois anos mais tarde, a “ABB” e a “Daimler-Benz” fundiram as suas unidades de fabrico de material para caminhos de ferro em todo o mundo criando a “Adtranz”. O grupo foi adquirido em 2001 pela multinacional de origem canadiana “Bombardier”, num momento em que, na Amadora, estava em curso o fabrico de veículos para o Metro do Porto, Metro de Lisboa, comboios suburbanos para a “CP” e ainda caixas para veículos dos metros ligeiros de Nantes (França) e Nottingham (Grã-Bretanha).

¹⁰¹ Desde meados da década de 1970, também a “CAMO” (Carrocerias Modernas) tem vindo a adquirir importância crescente.

¹⁰² Cf. Natacha Gonzaga Borges, "AlmaDesign, Design de Transportes Acima de Tudo", *Page*, nº 28, pp. 26-30. Cf. *Idem*, "Um Enigma Nacional Além Fronteiras", *Ibidem*, pp. 32-35.

interiores, com uma especial atenção concedida à zona de entrada, *tablier* e posto de condução. Um dos objectivos expressos da "Salvador Caetano" foi o de encontrar um desenho capaz de corresponder às especificidades dos diversos mercados nacionais para onde se previa a sua exportação. O projecto definiu opções sobre todos os componentes da viatura à excepção do chassis e do motor. De resto, previa-se desde o início que a nova carroçaria pudesse ser montada sobre chassis de diversos fabricantes ("Volvo", "Scania", "MAN", "Mercedes" ou "Iveco"). O modelo "Enigma" foi distinguido com o prémio "Design de Produto 1999" (CPD); no ano seguinte foi lançado o "Enigma II", com um desenho exterior renovado e uma versão mais requintada dos interiores¹⁰².

O DESENHO DE MÓVEIS PARA LISBOA¹

Pedro Bebiano Braga

Entre os anos 30 de Oitocentos e os anos 30 de Novecentos, foram poucos os riscos nacionais para os móveis urbanos de Lisboa, preferindo-se comprar ou mesmo decalcar exemplares estrangeiros ingleses e franceses, sobretudo parisienses, através de catálogos comerciais ou de modelos de fabrico industrial importados.

Na Capital, à semelhança do que acontecia nas grandes urbes estrangeiras, foi necessário criar espaços próprios, os passeios laterais nas ruas e os jardins de lazer citadinos, onde se pudessem instalar e, em simultâneo, que reclamassem a presença do mobiliário urbano.

Agenciaram-se os novos espaços com um sem número de pequenos e grandes móveis que serviam para o cómodo do transeunte nas suas deambulações, diurnas ou nocturnas, pela cidade. Mobiliário que satisfizesse as suas diversas necessidades: de protecção com os marcos e as grades, dotando-o de uma zona própria; de iluminação e segurança com os candeeiros; de beber com os chafarizes e os bebedouros; ou simplesmente de refresco com as fontes de repuxo; de repouso com os bancos; de recreio com música nos coretos; de pequeno comércio com os quiosques; de informação com os variados suportes para a publicidade; de higiene com os urinóis e os chalets-retrete; de transporte com os postes e as paragens; de comunicação com os marcos de correio ou as cabines telefónicas - entre outras mais.

A sua colocação provocou uma enorme mudança na paisagem urbana, por um lado escansionando-a através das fileiras regulares de candeeiros, postes e bancos, por outro, e muitas vezes ao mesmo tempo, acumulando quiosques, fontes de repuxo, urinóis, etc, pejando e embaraçando a circulação dos transeuntes problema que a edilidade procurou resolver com a proposta de novos desenhos técnicos, acoplando móveis e funcionalidades, assim aliviando o espaço público.

O uso quotidiano destes móveis e a sua repetida visualização torna-os pontos de referência na paisagem, criando-se uma geografia urbana na memória do transeunte que os elege elementos definidores da fisionomia citadina, permitindo como reconhece-la através da legibilidade do seu espaço e pelo modo como é vivido.

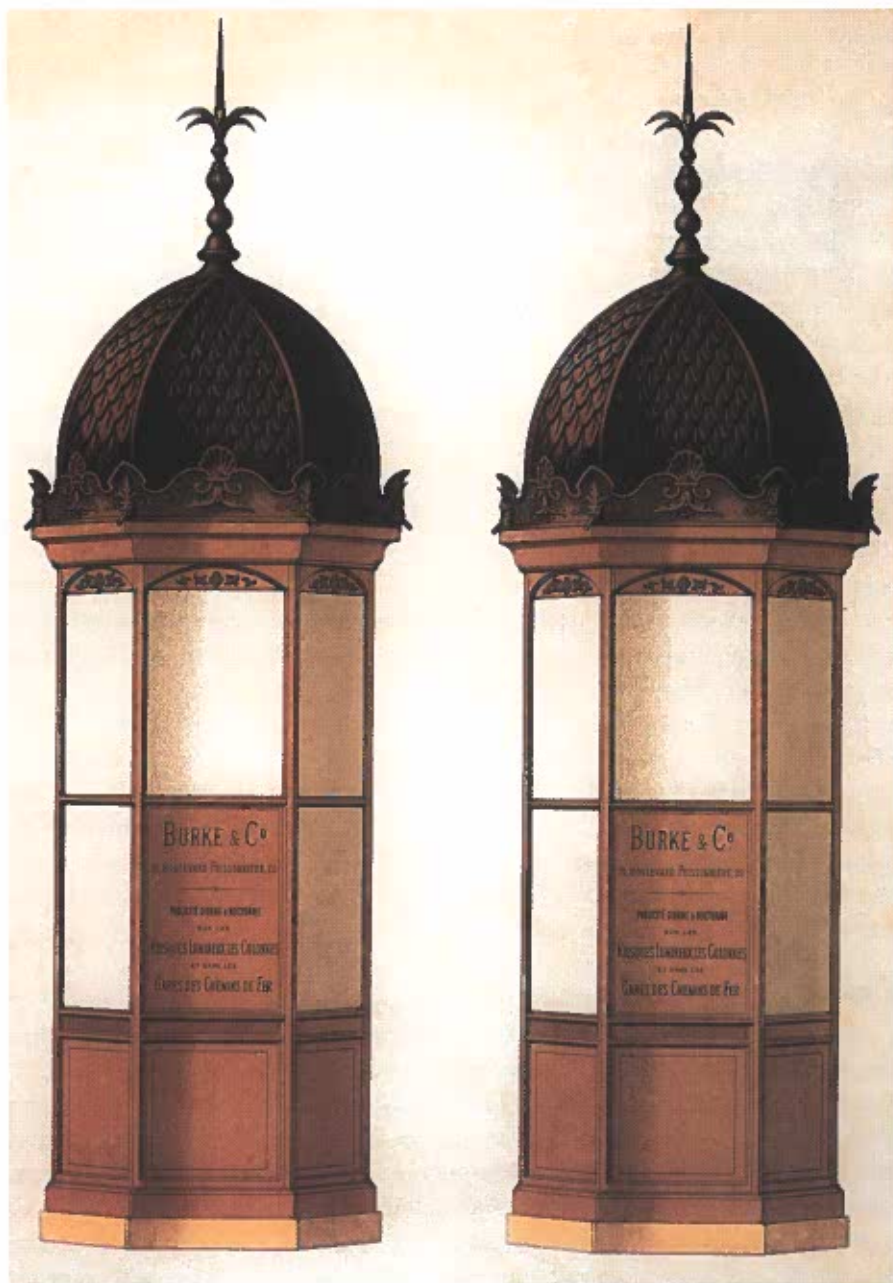
O mobiliário também proporcionou novas sociabilidades, de que são exemplo o prolongamento do horário diário através da luz artificial dos candeeiros, o aumento do convívio e da difusão da informação, aos pequenos balcões dos quiosques e na publicidade afixada em suporte próprio, ou a conquista de maior território pelo público feminino e infantil oferecendo-se-lhes assento, refresco e música integrados em zonas ajardinadas - resultando estes hábitos numa outra cultura urbana feita de habitar a rua.

O seu projecto, diferenciado na qualidade do desenho e dos materiais, vai ajudar a demarcar zonas na cidade, privilegiando umas em detrimento de outras, de uma forma escalonada, registando-se fronteiras que eram oficialmente reconhecidas nas tabelas de taxas municipais aplicáveis nos móveis com exploração económica. Desta forma suscitavam-se potenciais utentes e estabelecia-se uma evidente geografia de sociabilização que os hábitos de sociedade aperfeiçoaram num calendário semanal etiquetado.

¹ O tema foi desenvolvido na Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea: Pedro Bebiano Braga - *Mobiliário Urbano de Lisboa 1838-1938*, Lisboa, FCSH/UNL, 1995.

Assim, o desenho e a instalação de mobiliário urbano transportam uma importância plural que ultrapassa lagamente a sua primordial funcionalidade.

Na Lisboa oitocentista, como em grande parte do espaço de cultura ocidental, a influência francesa fez-se sentir também através das suas novas propostas urbanísticas para Paris, iniciadas com o conde de Rambuteau (1781-1869) e enriquecidas com o cunho estético do pragmático barão de Haussmann (1809-1891). Este prefeito cria o Service de Promenades et Plantations em 1854, confiando a direcção a Jean-Charles-Adolphe Alphand (1817-1891), engenheiro pela École des Ponts et Chaussées que ficará encarregue de criar higiénicas zonas verdes, desde as fileiras de árvores aos grandes parques. Em 1855 junta-se à equipa Gabriel-Jean-Antoine Davioud (1824-1881), jovem arquitecto pela École des Beaux-Arts que no ano



Quiosque
Firma Burke & Cº, 1881
(AML - AC)

seguinte será nomeado arquitecto-chefe, ficando responsável pelo desenho, entre outros projectos de arquitectura, das peças de mobiliário urbano.

Davioud risca diversas pequenas construções e móveis urbanos, simultaneamente funcionais e decorativos - procurando formas pitorescas e exóticas, utilizando gramáticas vegetalistas e orientais na decoração, e empregando materiais de diversas texturas e cromatismos - num preponderante gosto pelo eclético. Surgem, por exemplo, coberturas de mobiliário inspiradas no chalê suíço, no cottage inglês e no kiosko turco, ou consolas para bancos apresentando a “ferrição” de verga e galhos de árvore ou, ainda, enrolamentos de verdura em torno de colunas de candeeiros.

Estas peças muito decorativas, aliadas aos espaços verdes exuberantes e artificialmente desordenados, vão contrastar com o rigor do urbanismo haussmanniano, animando-o e integrando as diversas partes num todo, constituindo o contributo mais original do Segundo Império à arte urbana.

São várias as firmas industriais francesas ligadas à metalurgia e à construção que vão fabricar mobiliário para Paris e para toda a França, mas que ultrapassa fronteiras, para chegar até Lisboa onde, ainda, se encontra a uso. Entre elas, as fundições de Sommevoire (1836), de Wassy (1839) e de Bar-le-Duc (1852) que são compradas, mais tarde, por Antoine-Aubin Durenne (1822-1895) grande industrial e empresário, fundador de uma firma com o seu nome. Esta vindo a fazer sociedade (1931) com a antiga e prestigiada Val d’Osne, amplia decididamente a capacidade de resposta às muitas encomendas e evidencia-se no panorama, quase monopolizando o mercado.

Vendiam por catálogo ilustrado, seguindo modas publicitárias de Oitocentos ou fazendo fotomontagens tirando partido da evolução técnica, já nos anos 30 noventa.

Há referência ao uso de um álbum da fundição de Val d’Osne pelos serviços técnicos camarários de Lisboa no projecto falhado de um jardim, escolhendo portões, grades e candeeiros. Das firmas Burke & C^o ou Lacarriére frères et Delattour, ainda subsistem no Arquivo Municipal pranchas de catálogo dedicadas a modelos de quiosques, candeeiros, candelabros e lanternas, alguns deles utilizados no mobilamento da capital.

Outra via de difusão do modelo parisiense foi através da obra de Alphand - *Les Promenades de Paris*, publicada entre 1867-73, onde se sintetiza em texto e gravura a gigantesca tarefa levada a efeito na capital francesa, e da qual temos notícia da sua existência (anterior a 1872), a par de outros livros e estampas, na biblioteca do pelouro dos passeios e arvoredos em Lisboa. Serviria de inspiração aos técnicos municipais e, em alguns casos, mesmo para decalque, o que veio a acontecer com grades, bancos, quiosques e urinóis.

À Procura de um Modelo

Nas primeiras décadas de Oitocentos Lisboa tinha herdado algum mobiliário como os tradicionais e numerosos marcos de pedra, chamados entre nós “frades”, incluídos nos planos pombalinos de reconstrução, e os candeeiros de cegonha em ferro, para iluminação a azeite, que utilizavam as lanternas de suspensão e secção quadrada, riscadas pelo engenheiro Martinho António de Castro (ca.1780). Seriam estes dois móveis os pioneiros em desenho uniformizado na capital.

Peças únicas, os chafarizes isolados ou de encosto, sobretudo abastecidos pela obra das Águas Livres, continuavam em uso e os que se construíram nas primeiras

décadas do século XIX seguiram um desenho ao gosto do final de Setecentos, embora numa escala e decoração menos aparatosas.

Entretanto, preenchendo o quadro técnico camarário encontrava-se Malaquias Ferreira Leal (1787-1859), arquitecto da cidade desde 1815, que foi responsável pelo risco de vários móveis e pelos primeiros conjuntos, entre os quais é paradigmático o da renovação do pombalino Passeio Público do Rossio, exemplo à escala da urbe que viria a tornar-se símbolo vivencial da geração romântica.

O arranjo deste jardim, com grades em ponta de lança e portões animados por coroas de louro pintadas a dourado à francesa (1838-40), com os velhos muros de quinta derrubados, refresco por uma fonte de repuxo e uma cascata monumental (1839), foi da maior novidade em Lisboa, despoletando o agenciamento de outras zonas verdes de recreio. O arquitecto desenharia mais grades no género, utilizando o clássico motivo da lança, para o Aqueduto e para debaixo do Arco do Pau da Bandeira.

Com a mesma função de proteger o peão e atribuíveis a Ferreira Leal são os arranjos com marcos, ligados por correntes, para as praças do Rossio (1837) e de S. Paulo (1839) ou o importante risco de quatro modelos de marcos de pedra, também datável desta década de 30, propondo colunelos lisos ou canelados. O desenho mais linear, vendo simplificada a sua decoração, terá grande longevidade no uso até ao princípio do século seguinte.

Outro importante projecto de Ferreira Leal é o de quatro modelos de “ourina-deiras” em pedra - duas para adossar a empenas e outras duas isoladas em guarita - datado de 1833, muito inovador no traço depurado e consciente da sua função, propondo um bom saneamento e algum resguardo, nestes pioneiros móveis de higiene masculina.

Os chafarizes, dos mais antigos móveis urbanos, cuja primordial função foi abastecer a população, respondendo a preocupações de sobrevivência e saneamento, merecem a atenção deste arquitecto, logo que o município ficou encarregue das águas da cidade (1835). Projecta chafarizes isolados e de encosto para vários locais de Lisboa. Nos primeiros utiliza um marco ornamentado para as bicas, rematado por vaso, urna ou obelisco (S. Paulo, 1849), e nos segundos um espaldar igualmente decorado para as ditas bicas, encimado por acrotérios do género (Livramento, 1839). Ambas as tipologias fazem uso de tanque para a água que dispunha de plintos ou barras de ferro para assento dos recipientes a encher.

Do mesmo arquitecto é o desenho muito sóbrio de cinco marcos fontenários (1852-53) adossados à muralha do Largo de S. Carlos, junto à ópera, três com plinto e dois de bacia suspensa, numa franca ausência de ornamento, servindo bem a funcionalidade das peças e simultaneamente, contrastando com a importância da arquitectura no local.

Ainda são peças únicas, de produção isolada, e teremos que esperar pela década de 80 para que, sob a pressão do seu número e com as suas formas revistas, dêem origem a um fabrico industrializado.

Desde o início dos anos 40 que surgem desenhos de bancos para completar o mobiliamento do Passeio Público: dois tamanhos de canapés idênticos e circulares, para melhor se adaptarem à plantação no local, de linhas muito simples, indo inspirar-se no mobiliário doméstico regency, mas a serem construídos em ferro; outro canapé recto em madeira, seguindo o mesmo gosto, ainda mais próximo dos seus congéneres de interior; finalmente, datado de 1845, um surpreendente risco de Malaquias Ferreira Leal apresenta-nos um canapé em ferro, de vincada decoração

neogótica, que propõe soluções técnicas para a sua instalação em piso térreo, ajustando-lhe certamente umas sapatas em pedra, como viria a generalizar-se o uso, impedindo que as pernas se enterrem no solo. Curiosamente este assento tinha acoplado um pequeno portão-cancela de duas folhas no mesmo desenho revivalista, conferindo unidade ao projecto que parece não ter sido executado.

Também para este Passeio vai surgir o primeiro desenho de coreto fixo, em 1848, inserido num outro projecto de renovação e mobilamento feito por Jean Bonnard, jardineiro francês das Obras Públicas que veio trabalhar para Portugal a convite do rei D. Fernando, na Pena e nas Necessidades, e que colaborou com a municipalidade na Estrela. Trata-se de um pavillon de harmonies mostrando alguma indefinição na forma, com uma base demasiado baixa face à sua função de abrigo e actuação de músicos, proporcionando uma boa propagação do som no local - lembrando antes um tempieto.

É desta altura, a construção efectiva de um coreto fixo de base quadrangular (cujo interior serve para arrumo), dupla escadaria e colunas, onde assentava a cobertura de quatro águas em ferro pintado imitando um padrão têxtil - relembrando a sua origem na arquitectura efémera - e que transitou por vários locais dentro deste Passeio até vir a ser demolido (1884). Móvel importante no agenciamento de outro mobiliário (candeeiros, bancos, cadeiras volantes) e de sociabilidades, o coreto funcionou como pólo animador dos espaços urbanos oitocentistas.

A maior novidade em mobiliário urbano surgiu no final desta década com a introdução da iluminação a gás, em 1848, obrigando ao desenho de novos candeeiros. A concessionária Companhia Lisbonense de Iluminação a Gaz vai estabelecer oficinas de fundição de metal, de serralharia e carpintaria na Boavista, onde fabricava os seus candeeiros, números para eles e contadores, mandando vir fundidores e fabricantes de França.

Os primeiros candeeiros compunham-se de uma coluna canelada e uma lanterna quadrada seguindo o velho risco setecentista, assente sobre um marco de pedra como tinha acontecido a muitos candeeiros cegonha a azeite, só que agora foi necessário enterrar, escondendo e protegendo, a rede de abatecimento.

Em 1849, dois projectos ímpares de candelabros para o Rossio, foram apresentados pelo belga José Detry, director da Companhia até 57, e que infelizmente não tiveram resultado. Um de desenho exótico, com um pedestal em pedra, onde assenta um vaso em ferro com exuberante folhagem sustentando lanternas e ao centro, um divertido ananás dourado com uma lanterna de coroa real. O outro candelabro, com um pedestal e coluna, encimada por um globo, apresenta seis consolas vegetalistas suportando as lanternas. Tenta um nacional neomanuelino, ficando-se por um neogótico eclético.

Sem identificação, outros três modelos escalonados de candelabros com duas lanternas e decoração predominantemente vegetalista, apenas variando na altura e, no exemplar mais notável, pela introdução de três figuras masculinas, duas substituindo as usuais consolas para lanternas e a terceira ao cimo, segurando uma caravela municipal.

Porém algumas excepções de qualidade se efectivaram, como na Praça do Comércio, recebendo colunas de candeeiros de encomenda francesa, iguais às parisienses da Place de la Concorde e que virão a ser substituídas no final da década de 80, por ocasião de uma nova campanha de mobilamento. Ou então, ao Rossio, na fachada do Teatro D. Maria II, quatro magníficos candeeiros lembrando tocheiros e com lanterna quadrada, num gosto neoclássico bem acordado com a arquitectura,

dos quais se desconhece a autoria. E mais simples, ao Passeio Público, em 1859, novas e originais colunas com um braço curvo, com certeza de fabrico nacional nas oficinas da Boavista.

Em 1852, toma o cargo de engenheiro municipal Pierre-Joseph Pézerat (1801-1872), francês que tinha estudado em Paris e Londres, trabalhado no Brasil e na Argélia, encontrando-se em Lisboa desde 1840. Uma viagem a Paris em 1859-60 mantêm-no actualizado sobre trabalhos de Haussmann. Este engenheiro-arquitecto (como gostava de assinar), vai contribuir com o seu preciso desenho técnico, treinado na *Politénique* e na *École des Beaux-Arts*, para o projecto de mobiliário urbano, entre muitos outros trabalhos dedicados à capital.

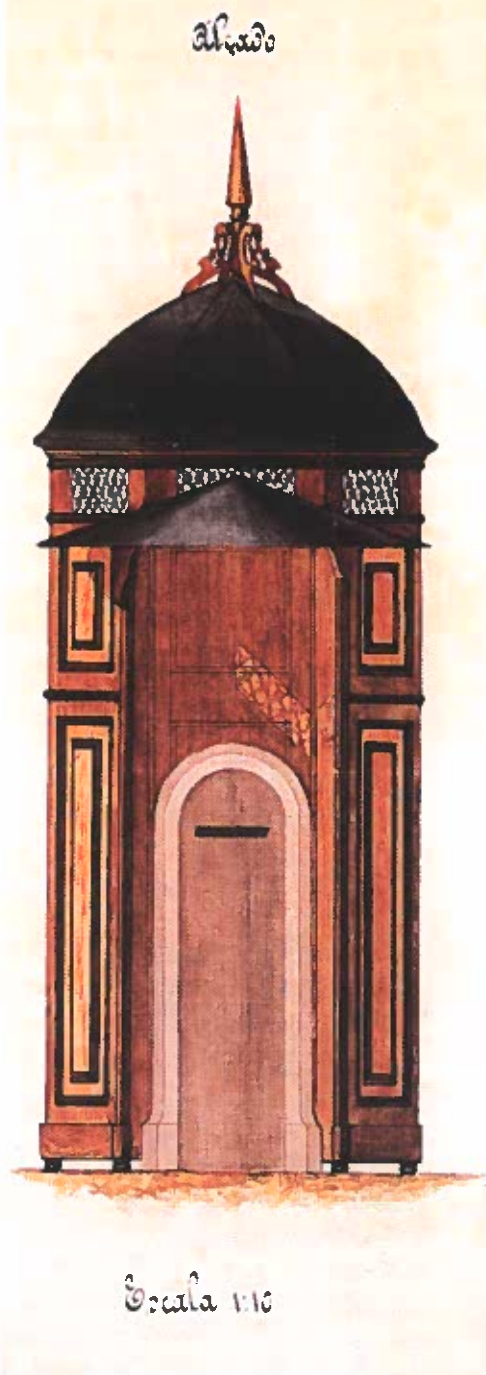
Ocupa-se em três projectos que realiza individualmente para substituição de um chafariz no Loreto (1853-54). Reaproveita elementos existentes e reduz - nos desenhos que sucessivamente concebe - a monumentalidade das peças: se começou por apresentar uma loggia e candeeiros no primeiro risco, um crescendo de depuração volumétrica e ornamental leva-o a conceber duas carrancas, vertendo para uma bacia, no terceiro projecto. Nenhum dos desenhos foi concretizado à falta de investimento da parte do Município.

Pézerat risca um exótico pavilhão chinês para música no Passeio Público da Estrela, onde dirigia os trabalhos finais em 52, data em que este coreto ainda não estava concluído.

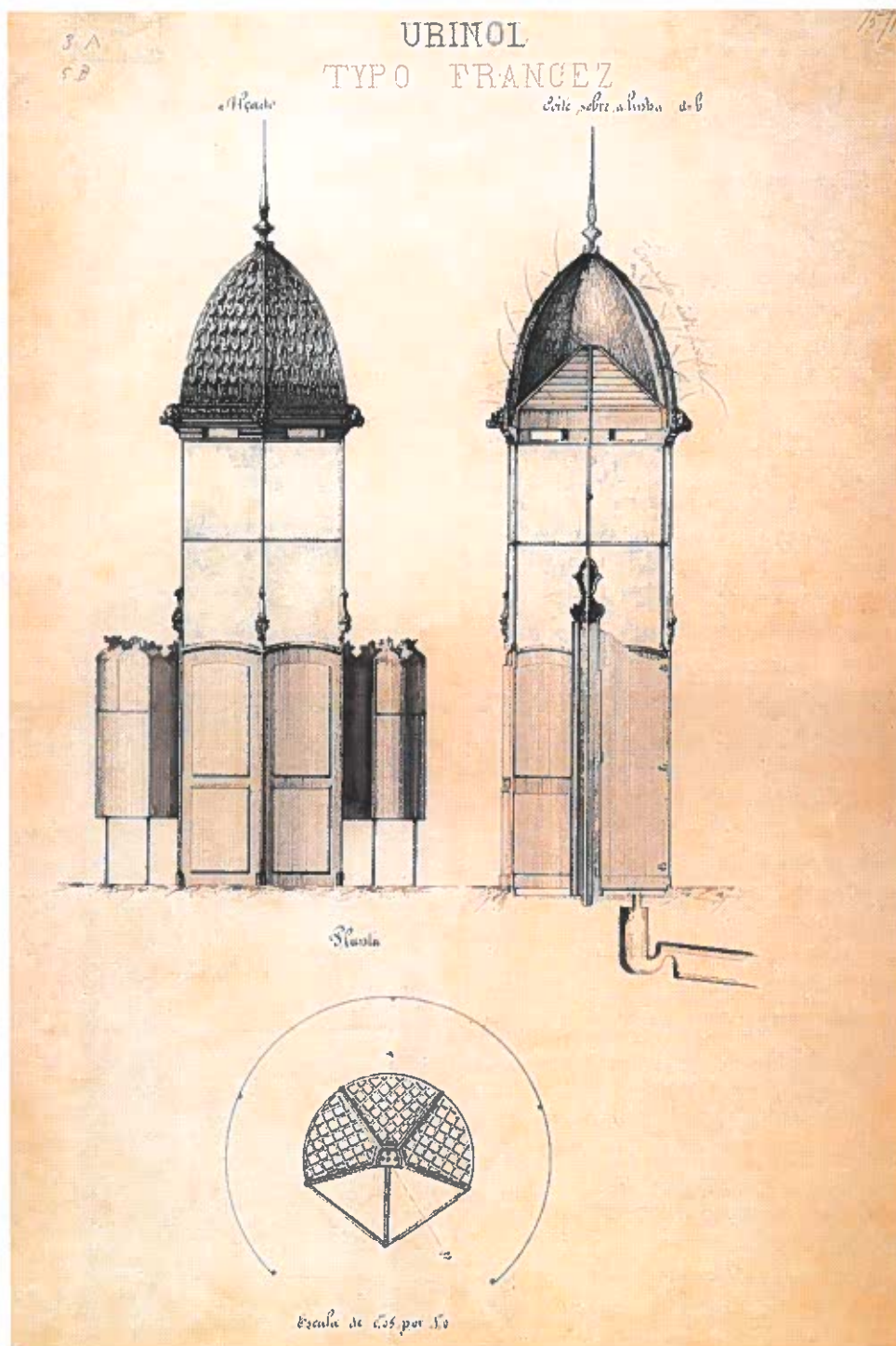
Em 1859, mandaram-se fazer no Instituto Industrial Português bancos para este Passeio, provavelmente uns "sofás de ferro" - curiosa designação que foi buscar vocabulário ao mobiliário doméstico - em vigente gosto neogótico.

E outros modelos de bancos vão ser colocados nos jardins da capital, entre 1856-64, seguindo o desenho davioudiano com consolas de ferro, rústicas ou imitando a verga, sobre patins de pedra, suportando as tábuas de assento e encosto.

Os bancos duplos surgem em 1863, para o Rossio, encomendados às firmas nacionais, Companhia Perseverança ou, mais certamente, Collares & Irmãos. Para eles



Urinol em guarita
Autor não identificado, 1882, (AML - AC)



Urinol de très lugares
tipo francês, ca. 1890
(AML - AC)

seguiu-se, novamente, outro desenho de Davioud em que uma só tábua serve de costas a dois assentos afrontados, sobre consolas em ferro de decoração vegetalista.

Estes últimos três modelos, sujeitos a alterações menores, tiveram larga difusão e longevidade de uso em Lisboa.

A Perseverança ainda se encarregou, na mesma data, da cobertura em ferro para a base de mármore branco de um novo coreto na Estrela. Era um modelo oitavado,

encimado por espigão e coroa, assente sobre colunas e mísulas de ornamentação vegetal.

Ao findar a década, vai surgir um novo móvel em Lisboa - o quiosque. Foi proposto por D. Thomaz J. F. de Mello Homem (1836-1905) boémio escritor e dramaturgo que foi empresário teatral, e José M^a Porto Migueis (sem referência conhecida), em quatro classes de modelos, datados de 1868. Eram de base octogonal, construídos em madeira e vidro, com cobertura de metal, envolvida por pitorescos trabalhos de marcenaria próximos do mobiliário doméstico. Estruturalmente semelhantes, faziam corresponder a diferença, na elaboração do desenho e no cuidado do ornato, à importância das zonas onde pretendiam instalá-los. A Câmara reclassifica-os (omitindo a última classe) e redistribui-os pela cidade, num parecer de Parente da Silva.

A trabalhar na Câmara desde meados dos anos 50, Domingos Parente da Silva (1836-1901) arquitecto formado na Academia de Lisboa, premiado em pintura, assegurava as obras municipais após a morte de M. Ferreira Leal e durante a prolongada doença de Pézerat. Viria a demitir-se, incompatibilizado com uma nova equipa camarária, indo para as obras públicas a partir de 1884.

Neste período assiste-se a um crescente interesse pelos móveis de higiene masculina, surgindo um projecto de urinol em coluna coberta por acrotério esférico, apresentado pelas firmas Ch. Delapierre e Júlio Cordeiro. Trata-se de um modelo parisiense de vespasiana chamado *colonne rambuteau* - entrado em uso durante a vigência daquele prefeito - colocando no interior da coluna-guarita um urinol individual, com escoamento previsto, e que aproveita o seu exterior para afixação de publicidade, acoplando funcionalidades e procurando retirar dividendos, revertidos (ou não) na sua manutenção. Os materiais, originalmente em pedra, foram substituídos por madeira de carvalho nas ombreiras, verga e cobertura, ficando em tijolo e cimento no restante, reduzindo-se a despesa. No entanto, não encontramos registo da sua instalação em Lisboa.

Um outro tipo de urinol surge na década de 70, sendo uma das firmas fabricantes a de João Burnay (1843-1903), que estudara em França engenharia de máquinas. Esta firma passou mais tarde a Empresa Industrial Portuguesa afirmando-se decididamente no fabrico de mobiliário urbano. É um modelo de encosto, individual ou para dois lugares, com alpendre semi-cónico e goteiras, sobre finas colunas e resguardado por ecrã ornamentado, todo construído em ferro, prevendo-se saneamento e, em alguns casos, até candeeiro para iluminação interior.

Provavelmente, do final desta década é o urinol em guarita e pala, com ou sem resguardo, a construir em madeira pintada e zinco, rematado na cobertura gomada por grande espigão ou penacho. Era de uso individual em urinol de pedra, dispondo de água corrente, colector e uma grelha de ventilação ao cimo. Infelizmente, desconhece-se a autoria deste notável risco.

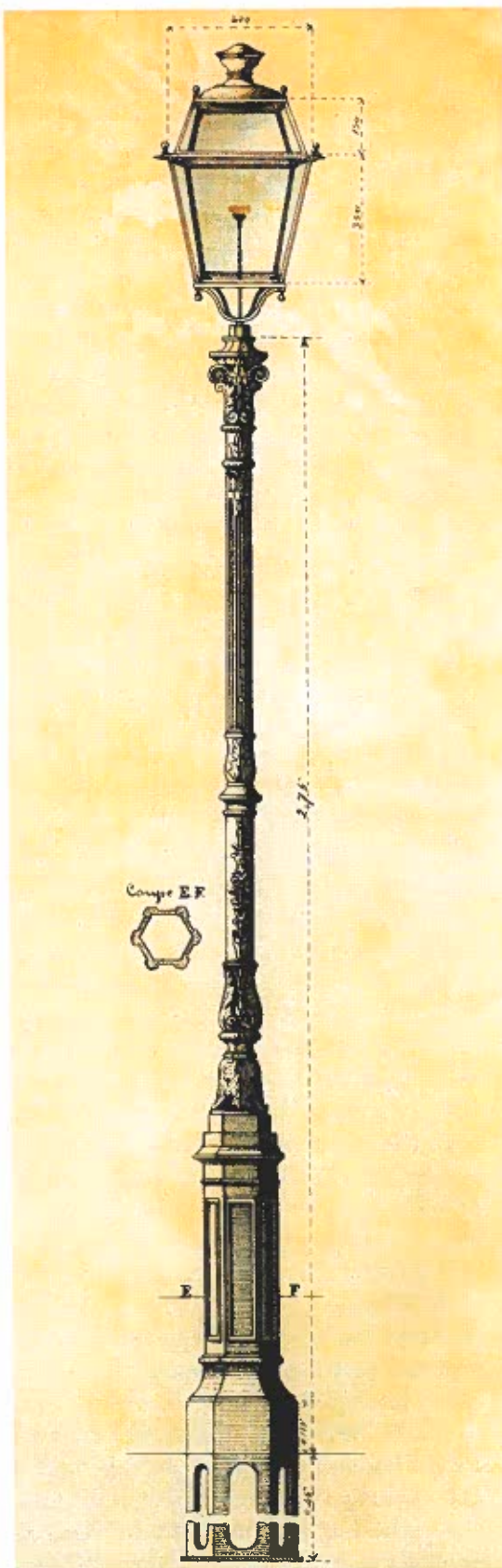
Finalmente o modelo que viria a ter maior sucesso, o "urinol tipo francês", de planta pentagonal, para três e cinco lugares convergentes, com resguardo, podendo receber um alpendre circular que era construído em ferro e vidro, e servido de todos requisitos para um bom saneamento. Reconhece-se a inspiração daviuodiana na cúpula revestida de escamas, com friso e gárgulas leoninas, rematado por agulha, semelhante aos futuros quiosques e colunas publicitárias que irão aparecer nas décadas seguintes. Este urinol parece ter chegado a Lisboa em 1877, por ocasião de uma dispendiosa encomenda municipal feita através da firma Gruis & Vianna, representante da parisiense Cail & C^a que acabaria anulada, restando apenas os três diferentes modelos expedidos.

A Afirmção do Modelo Francês

Durante esta década forma-se uma nova equipa no quadro camarário, chefiada por Frederico Ressano Garcia (1847-1911), engenheiro pela Escola Politécnica de Lisboa e aluno na parisiense École Imperiale des Ponts et Chaussés, vencedor do concurso para o cargo de engenheiro-chefe em 1874. O lugar de arquitecto-chefe é preenchido, no concurso de 1878, por José Luís Monteiro (1848-1942) jovem arquitecto, também formado em Paris, pela École des Beaux-Arts, que regressaria a Lisboa em 1880, trabalhando no município até 1909. Destacam-se, ainda, nesta repartição técnica, António Maria de Avelar (1854-1912), engenheiro civil que entra ao serviço da Câmara em 1879, assessorando de perto Ressano Garcia, e Augusto César dos Santos (ca.1855-dp.1900) arquitecto, já a trabalhar no município em 1875, responsável pelas obras e inspector das calçadas.

Esta equipa técnica, com as chefias de formação francesa e sob o controle centralizador de Ressano Garcia, vai impor um novo ritmo nos trabalhos de projecto e produção da urbe, incluindo a uniformização do desenho de muitas peças de mobiliário onde se denota uma forte influência do risco de Davioud.

Regista-se um novo ressurgimento das grades, na década de 80, com desenhos de A. César dos Santos, uns nacionais, muito lineares e geométricos, para o Campo de Santana (ca.1880) ou dois tipos de lanças em Santa Clara (1887), e outros à francesa, excepcionais nos três modelos, com lanças e



Candeeiro
Gás de Lisboa, 1888
(AML - AC)

pilastras, para a cortina da Pascoal de Melo (ca.1889), e escadaria-mirante da Rocha do Conde de Óbidos (1891), fazendo uso de um motivo de enrolamentos em arabesco davioudiano. Mestre Monteiro assina as grades para os canteiros do Largo Barão de Quintela (1882), em risco mais original, e as da futura Avenida, decalcadas do álbum de Alphand.

Monteiro apresentará desenhos (não executados) para iluminação pública em locais específicos, um para a entrada e praça em frente do novo edifício municipal, com candelabros e candeeiros (1883), num risco eclético de inspiração parisiense e muito decorativo, outro consagrando monumentais colunas rostrais com lanternas (ca.1895), únicas no género entre nós, integradas num projecto de arranjo para a Praça do Comércio, talvez em lembrança de la Concorde que as tem projectadas por J. I. Hittorff (1792-1867) arquitecto alemão, sob encomenda régia entre 1837-38.

Candeeiros especiais vão acabar por ser colocados ao redor do obelisco aos Restauradores (1886) oferta do município que os adquiriu à Empresa Industrial Portuguesa: clássicas colunas coríntias com coroas de louro e fitas, sob marcos de pedra, suportando originalmente, e à inglesa, globos de vidro em vez de lanternas. Esta alternativa à inglesa já tinha, alguns anos antes, surgido ao Cais do Sodré, num candelabro centrado na praça.

Impacto diferente à escala da cidade teve a mudança de contrato de iluminação para a companhia Gaz de Lisboa que apareceu, logo em 1888, com três modelos diferentes de colunas, utilizando gramática vegetal e heráldica: um modelo de consola vegetalista (como era hábito destinada às vias com passeios estreitos), outro de lanterna quadrada, próximo do modelo setecentista de Martinho A. de Castro. Desenhos escalonados pelos lugares a instalar e que se estenderam pela capital, por vezes, a par dos velhos candeeiros.

No ano seguinte, outros candeeiros surgiram de risco mais cuidado para locais privilegiados (praças do Comércio, Rossio e Chiado), com base hexagonal, coluna mostrando enrolamentos simbólicos de ramos de oliveira, capitel e lanterna redonda, ou de inspiração mais davioudiana com base circular e emoldurada que vai afunilando, coluna ornamentada no género e capitel, seguindo na íntegra o "figurino" parisiense, apresentado pelas firmas Lacarriére frères et Delatour, A. Durenne e Val D'Osne, mas muito provavelmente da responsabilidade da companhia vencedora.

Neste ano de 89, a Avenida da Liberdade (terminada há três anos) vai receber o candeeiro eléctrico, sob base bojuda, com aplicações de metal recortado, uma coluna muita alta decorada, encimada por um curto mastro com a coroa municipal e, suspenso de uma consola, um globo de vidro de forma alongada, igualmente proposto pela Gaz de Lisboa, que desde o ano anterior apresentava desenhos congêneres ao município, neste gosto eclético.

Estes candeeiros serão alvo de uma proposta, em 1901, das Companhias Reunidas de Gaz e Electricidade, para lhes acrescentar ainda mais altura, juntando ao prato reflector em uso duas lanternas redondas sobre consolas, contraste a acusar uma indefinição no desenho deste móvel de crescimento orgânico.

Também em 1901 surge um inédito sistema de iluminação eléctrica com lâmpadas de suspensão, por meio de cabos esticados entre empenas sob a via. O ensaio destinava-se para a Baixa e Chiado, à semelhança do que já era uso em Sevilha. Ficou sem efeito, vindo a ser utilizado, só no final dos anos 30 na Avenida Almirante Reis.

A rede de iluminação pública eléctrica foi-se generalizando a partir de 1902, com candeeiros de desenho mais modesto que os da Avenida, de base bojuda, magra coluna, deixando suspenso da consola o globo para a lâmpada e não raras vezes à vista os próprios fios, denotando um desajustamento entre o desenho e o novo sistema eléctrico.

Os chafarizes também vão continuar na órbita das novas preocupações camarárias - apesar da fundação da Companhia das Águas (1867-68) - implementando a sua difusão e uniformizando-os em novo risco, sobretudo a partir da década de 80.

O modelo adoptado para os chafarizes isolados surge em 1883, num desenho de J. L. Monteiro, propondo um marco fontenário de ferro com três bicas zoomórficas e de decoração vegetalista, no meio de uma bacia em pedra trilobada (Rua dos Mouros). As bacias variavam de forma, trilobada, oval ou redonda consoante o número de três, duas ou uma bica para atender às necessidades de consumo, assim como a decoração dos marcos de ferro e bicas se simplificava, adequando-se às zonas da cidade e proporcionando a industrialização da forma a menor custo. O modelo podia conjugar-se, ou não, com outras bacias reaproveitando os sobejos, com um embasamento, com dupla escadaria e grade de ferro para protecção.

O marco de ferro com duas bicas simples, e bacia oval, sob desenho de A. M. de Avelar, é o mais difundido a partir de 1896, até à primeira década do novo século.

Os chafarizes de encosto também acusaram uma tentativa de uniformização no risco do engenheiro Avelar, datado de 1901, aparecendo um modelo de espaldar simples, com moldura terminada em enrolamentos, onde se inscreve a torneira, o monograma camarário e respectivo número; encostando, um tanque quadrado sub-dividido: uma parte para vasilhame e outra para animais. Durante o



Candeeiro eléctrico para a Avenida da Liberdade
Gaz de Lisboa, 1901
(AML - AC)

primeiro decénio de Novecentos, este modelo de chafariz teve a sua difusão na cidade.

Entretanto, tinham surgido marcos fontenários-bebedouros em ferro que serviam pessoas e animais, oferecidos à cidade em 1882, através da Sociedade Protectora dos Animais, por Júlio de Andrade (?-1906), grande capitalista e zoófilo filantropo. Repetiram-se as doações, acabando por ficar instalados pouco mais de uma dezena, com as suas colunas de decoração vegetalista, torneiras, três bacias em concha adossadas (segundo o utilizador) e encimadas por um letreiro que servia para afixação da legislação municipal sobre os animais e perpetuar o nome do doador. Eram fabricados pela Empresa Industrial Portuguesa que apresentava no catálogo, a par de outros marcos fontenários, uma variante do modelo encimado por candelabro.

Na verdade, também os pequenos bebedouros públicos tiveram larga difusão nos espaços verdes e algumas praças da cidade nestes anos 80. Desenharam-nos Ressano Garcia ou A. M. de Avelar, em ferro e em pedra, com e sem bacia, decorada com ornatos vegetalistas, geralmente apetrechados de uma taça presa por corrente que vai higienicamente desaparecer com o tempo. Porém, o modelo mais utilizado foi em pedra lioz, sob patim quase raso ou grelha para escoamento de sobejos, uma coluna bojuda com bacia-concha assimétrica, bica, torneira, taça e corrente.

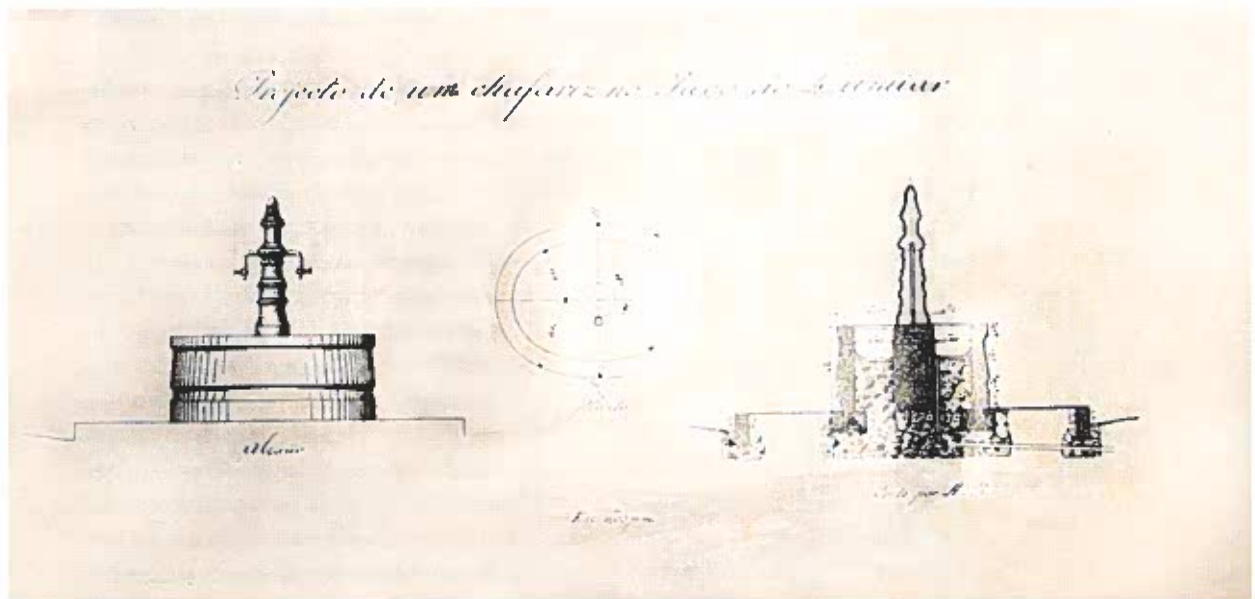
Mas o mais extraordinário bebedouro de Lisboa ficou no Rossio, em 1883, resultado da encomenda à Sommevoire, seguindo as parisienses fontaine Wallace, oferecidas pelo inglês Richard Wallace (1818-1890), marquês de Hertford, na esteira do exemplo filantrópico dos múltiplos bebedouros londrinos. Trata-se de uma variante do modelo original, com dois pares de meninos cariátides que suscitaram, logo, o baptismo popular de “fonte dos anjinhos”.

A mesma praça veio a receber, em 1889, um par de fontes de repuxo monumentais, encomendadas pela edilidade à Val d’Osne, com dupla taça sobreposta, decoradas com figuras alegóricas e meninos, assentes no meio de bacias em pedra, onde sereias, também em ferro, completavam o jogo de águas. Peças de reprodução em série que suscitaram polémica, julgando-as indignas do local, onde passaram a refrescar a praça soalheira e fizeram o acerto da composição urbana.

Anteriormente, em 1886, num dos talhões da recém Avenida da Liberdade, também se instalou outra fonte de repuxo, de menor efeito, que utiliza dois dragões em ferro vertendo num comprido tanque de pedra. As outras fontes de repuxo que tinham surgido ou viriam a ser colocadas na cidade, utilizaram materiais reaproveitados ou vieram de jardins privados, ficando anunciada a falência destes móveis.

Ainda para a Avenida que se queria o boulevard alfacinha, em 1885, foram desenhados três novos modelos de bancos assinados por Ressano Garcia: dois projectos de um comprido assento de tabuinhas, sob consolas de ferro vegetalistas, com e sem braços, seguindo inspiração davioudiana; um terceiro curvo, na tradição de melhor ajuste à plantação local, ainda mais comprido, todo em ferro e às barras que seriam substituídas por madeira, para maior conforto. Todos eles viriam a estender-se a outras zonas ajardinadas, sendo o de maior sucesso, uma versão mais curta do segundo modelo.

Caso especial foi o projecto de bancos riscado por J. L. Monteiro para a Praça do Comércio, em 1895: móveis de assento duplo em pedra, com costas únicas ao centro, numa petrificação da tipologia francesa há muito adoptada ao Rossio. Embora, sejam equilibradas e tenham agradado muito, resultaram em peças de mobiliário antiquado e pesado. No entanto, este raro risco original para Lisboa será muito difundido nos anos 30 e 40 de Novecentos apelando ao nacionalismo...



Chafariz com Marco Fontenário. António Maria de Avelar, 1899. (AML-AC)

De volta à Avenida, mestre Monteiro desenhóu um coreto integrado num plano geral de arranjo dos seus talhões, ainda em 1884, que é a génese da forma construída anos mais tarde. Trata-se de um coreto em mármore e ferro, de risco orientalizante, com dupla escadaria em ferradura, e bom trabalho de madeira no forro interior da cobertura bolbonar, revelando preocupações acústicas, inaugurado em 1894. Depois de muita música na Avenida, foi transferido, em 1936, para o jardim da Estrela onde se encontra centenariamente a uso.

Entre outros coretos que se foram construindo, todos mais modestos, fortemente caracterizados pela forma da cobertura em madeira e ferro – sob base quadrada (Matadouro, 1894; Olivais, 1896), de mais faces (Belém, 1881; Benfca, 1900) ou circular (Campo Grande, ca. 1893) – destaca-se pela originalidade dos seus capitéis em lira – leitmotiv ornamental destes móveis – o de S. Pedro de Alcântara (1886), também de J. L. Monteiro.

Móvel da mesma família, o quiosque vai ser alvo de um reordenamento no espaço e uniformização da sua forma numa tentativa (quase) falhada pela repartição técnica camarária entre 1885/86 e 1895. Nesta data é aprovado o projecto de dois quiosques para comércio e quatro classes de mesas para venda. Pontualmente, aqueles foram utilizados para proteger ou esconder mecanismos da rede eléctrica de abastecimento.

Os quiosques seguem o risco de Davioud, variando no tamanho e pormenores da decoração, hexagonais, em ferro e vidro, caracterizados pela cúpula em zinco escamada e pluma. Escalonadas conforme o local, as mesas – a primeira com espaço interior reservado ao vendedor e a última ficando sem cobertura – são, de resto, de bases muito semelhantes, lembrando móveis domésticos, tais como os aparadores. Todos eles tiveram alguma implantação na cidade, embora se tentasse constantemente fugir aos modelos normalizados, alterando a decoração, como os das sucursais d'O Século (1909) ou mesmo, por proposta dos concessionários, que viram aceites as formas mais variadas

Também a Companhia Carris de Ferro de Lisboa (activa em Lisboa partir de 1873) utilizou outros modelos de quiosques, sugerindo uma guarita para abrigo dos

funcionários de vigilância (1897) ou a miniaturização um chalê, com sucessivas alterações, que acompanharam o crescimento da sua rede de transportes.

Em 1907, surge outro modelo de quiosque, parecendo ter sido desenhado por técnicos ingleses adoptando uma coluna Morris, com a dupla funcionalidade de encobrir um mecanismo e de local para afixar informação.

Entretanto, desde 1901 que esta Companhia tinha obtido licença municipal para utilizar os candeeiros - pintando-os de branco e substituindo os vidros das lanternas por outros vermelhos, acoplando-lhes, ainda, uns letreiros indicadores - como paragens (sem abrigo) dos seus carros de transporte público colectivo.

Na sua rede electrificada, em 1901, a Carris utilizou postes tubulares, ligados telescopicamente, sob bases de ferro trabalhado (chegando-se a pensar que fossem iguais às dos candeeiros a gás) compradas à firma John M Summer, representada em Lisboa por John Harker, ajustando-lhes um ou dois braços laterais. Nas ruas estreitas rosetas ornamentais com ganchos presas às fachadas viriam a ter largo uso. Como era habitual, a decoração destes móveis tornava-se mais cuidada consoante o local a instalar.

Acompanhando a electrificação da rede, surgem nos passeios outros móveis, as caixas de secção, como pequenos armários com uma porta emoldurada e monograma da Carris, cobertos por um frontão curvo. A sua decoração diminuirá, evoluindo para peças muito lisas, já nos anos 40.

Dentro de um panorama dominado pelo desenho francês, na esteira do exemplo europeu, uma das raras excepções inglesas foi a do marco do correio, entre nós desde 1882, encomendado à oficina londrina de Handyside. Uns coloridos pillarboxes em ferro pintados de vermelhão real britânico - o que lhes valeu serem chamados "irmãos do santíssimo" - ofereciam a inviolabilidade da correspondência e informação horária num pequeno quadro, resistindo este móvel (quase) inalterado até aos nossos dias. Tentou-se nos anos 90 o seu fabrico nacional, a par de umas caixas-armário de embutir nas fachadas.

Tardiamente, em 1896, vão surgir os primeiros desenhos de móveis exclusivamente dedicados ao suporte de publicidade, painéis e colunas anunciadoras, novo gesto pioneiro em Lisboa, de D. Thomaz de Mello Homem, futuro sócio da Agência Universal d'Annuncios. Um painel com reserva para afixação e rocaïlle moldura vazada, a meio da coluna de um candelabro com dois globos suspensos, acoplando móveis e funcionalidades. Uma coluna larga e lisa para os anúncios, com beiral e exótica cúpula neo-árabe, decorada por agulha e crescente.

Em resposta, a repartição técnica parece ter elaborado um outro risco de coluna, mais próximo do desenho de G. Davioud e semelhante ao tipo de quiosque (1895) já aprovado, reforçando a uniformização. Uma coluna em alvenaria e tijolo, de maior recorte na decoração do beiral hexagonal, cúpula metálica bolbonar, coberta por escamas e flecha emplumada, copiando a coluna francesa implantada pela firma Morris a partir de 1868, que se converteu num dos símbolos do urbanismo parisiense. Era destinada à programação de espectáculos, anúncios e reclamos, conforme a indicação no beiral, entre gárgulas. No entanto não encontramos registo da sua utilização em Lisboa.

Em 1897, surgem três notáveis projectos do risco de Marques da Silva (1869-1947) arquitecto pela parisiense École des Beaux-Arts que iria trabalhar e deixar obra no Norte de Portugal. Uns painéis anunciadores acoplados a um candelabro electrificado, com mastro para bandeira, cruz de Cristo e decoração marinha, inspirados no desenho do arquitecto M. H. Mayeux, para os mastros (1881) da Place de

la République, em Paris. Outro, dedicado exclusivamente aos espectáculos, indo buscar a coluna Morris, revendo-lhe a decoração da cobertura, com motivos marinhos e fantasiada heráldica. Por último, o maior e mais extravagante, propunha uma grande esfera para afixação, sob base heráldica, tendo uma sereia, ao cimo, suportando um candelabro. São móveis de inspiração francesa, mas nacionalmente decorados, prevendo técnica e certamente a sua iluminação, ampliando o seu horário de uso, e acoplando funcionalidades. Infelizmente, não tiveram realização.

Embora já se fizesse largo uso das colunas dos candeeiros para acoplar lanternas e placas anunciadoras (desde 1890), só, em 1903, irão aparecer os primeiros painéis na capital, semelhantes ao primeiro modelo (1896) tendo sido suprimida a iluminação, e a par de uns outros, muito modestos, de chapa cruzada, presa a magra coluna. Ambos foram rapidamente difundidos e criticados pelo seu mau desenho: os primeiros eram perigosos para os transeuntes, e os segundos, além, de inestéticos, faziam deles uso "indecoroso", numa criatividade abusiva pela semelhança com os urinóis.

Parece ser tardia a utilização do modelo de urinol de encosto artificial. Data de 1894 o primeiro desenho conhecido, do arquitecto A. César dos Santos, para o Campo Pequeno, mostrando uma planta quadrangular, com os quatro lugares afrontados, divididos por uma parede divisória, onde corria a água e se apoiava um candeeiro. O móvel tinha um resguardo com duas entradas e podia ser envolvido por um ecrã natural de verdura, seguindo um exemplar de Davioud. Outras variantes a esta tipologia foram realizadas, com menos lugares e usando diversos resguardos.

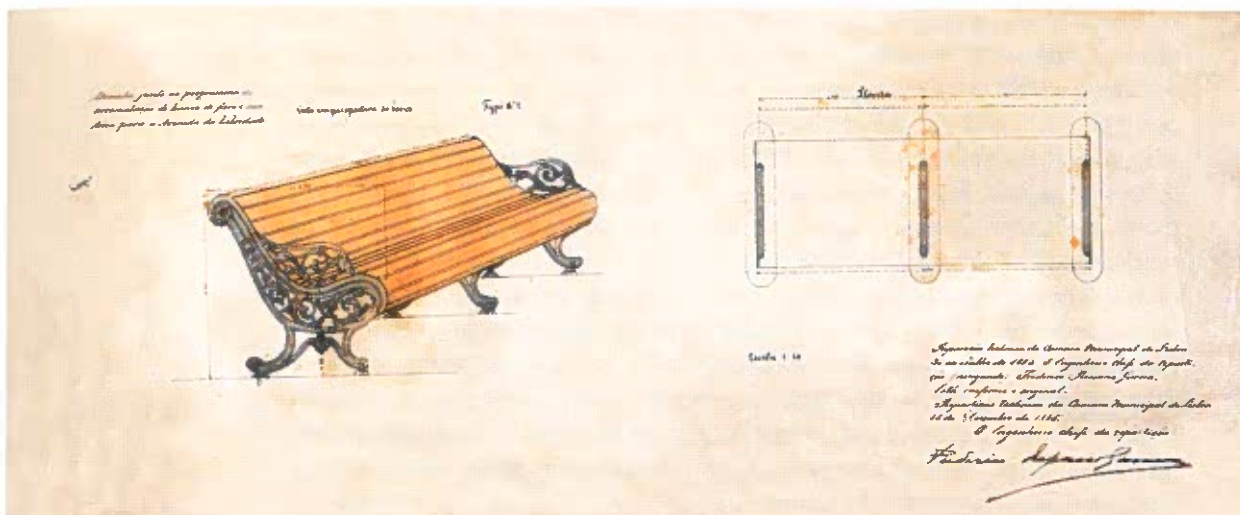
Embora se tenha notícia da existência de latrinas ou retretes, desde o início da década de 20 oitocentista, em construções de raiz ou em reaproveitamento de pequenos edifícios municipais, não podemos considerar a sua forma definida como móvel urbano antes do final do século. O chalet-retrete, sobretudo destinado ao público feminino que se encontrava excluído do uso dos urinóis, apenas, é referido cerca de 1888, em Lisboa. São alguns destes móveis da responsabilidade do arquitecto J. L. Monteiro, mas desconhecemos qual foi o seu risco.

Datado de 1906, é o projecto de um Kiosko de Necesidad, enviado pela firma madrilena Felix Labat, que os devia construir em estrutura metálica preenchida por madeira e vidro. Um quiosque de maiores dimensões, adaptado a outra função, de planta quadrada, oito gabinetes, duas portas de acesso e cobertura dupla com lanternim-respiradouro.

Entretanto, em 1911 renova-se o quadro técnico na Câmara; e o engenheiro Diogo Peres chefia a 3ª repartição e José Alexandre Soares (1873-?) arquitecto e pensionista em Paris, dirige a 4ª repartição de arquitectura, preenchendo o lugar deixado por mestre Monteiro, seu antigo professor nas Belas Artes. Também ele será responsável pelo desenho e instalação de mobiliário urbano na cidade.

É precisamente um móvel para a higiene um dos melhores riscos de J. A. Soares, datado de 1913: um chalet-retete com anexos para venda de flores e jornais, concebido para os dois sexos. É de planta quadrada, dividida em quatro gabinetes - dispondo de retrete e bidé - dois postos de venda voltados para o exterior e guarda, envolvido por canteiros circulares nos cunhais. É construído em tijolo e madeira, com dupla cobertura e lanternim-respirador, revestidos de ardósia em escama e rematada por acrotério emplumado, tirando partido do efeito decorativo de um animado jogo de águas.

Inulgares são as seis reservas destinadas a ser preenchidas por pequenos painéis de azulejos que fazem a nacionalização do pitoresco móvel. Alguns dos poucos



Banco com braços para a Avenida da Liberdade. Frederico Ressano Garcia, 1885. (AML - AC)

exemplares construídos pela municipalidade irão receber pinturas de António Jorge Pinto (1876-1945), discípulo do mestre Veloso Salgado, realizadas no seu atelier e cozidas na Fábrica de Campolide, em 1915. Duas séries polícromas, uma dedicada ao mar, envolvida por cercaduras Arte Nova, ao Cais de Sodré, e outra campestre em medalhões, no parque municipal de Silva Porto. Ainda uma outra bicromática, a azul e amarelo, com alegoria historiada às idades da toilette feminina e publicidade a produtos de quiosque masculino, no Jardim Constantino, infelizmente, não identificada, nem datada.

Este chalet-retrete é um móvel de animada e colorida forma decorativa, com o espaço interior racionalizado, de dupla funcionalidade; utiliza materiais rústicos e rodeia-se de canteiros que o integram harmoniosamente nas zonas verdes - uma "receita" de sucesso.

Mas o urinol e o chalet-retrete vão cair em desuso a partir dos anos 20 - face ao aparecimento dos lavatórios subterrâneos que se propunham desde 1912, por influência do exemplo londrino - para serem quase extintos, com as modernas reformas "civilizadoras", no final dos anos 30 novecentistas.

Anteriormente, em 1910, substituindo um modelo de risco oitocentista, J. Alexandre Soares tinha desenhado um novo marco fontenário, com coluna em cantaria e torneira, assente em patim oval, registando lugar para o vasilhame, tudo sob lajedo circular. Um projecto moderno e depurado na forma, caracterizado pela (quase) ausência de ornato que iria ter muito sucesso pela cidade, fazendo proveito deste móvel muito equilibrado, entre a sua forma e funcionalidade, num pré-design.

Um dos mais significativos coretos de Lisboa, pela qualidade do desenho e pelo cuidado na decoração, vai ser construído na Praça José Fontana, em 1911/12, com desenho de J. Alexandre Soares. Um coreto de base octogonal, com profuso trabalho de gradeamento e cobertura orientalizante, emplumada. É o último no gosto e tradição oitocentista, embora, dentro do período abordado, se venha a construir um outro em Carnide (1929), já em betão e do qual o ciclone de 1941 arrancaria a cúpula original.

A Renovação Moderna Possível

Numa campanha de reforma face ao pejamento e de modernização da urbe, os quiosques são dos primeiros móveis a ser lesados, começando as demolições

no Rossio, em 1919, e continuando lentamente até à Praça do Comércio, dez anos depois, como acontecia noutras cidades europeias, inclusivé em Paris, desde 1907, donde nos tinham vindo modelos e gostos.

Embora em 1920 se fale de um novo candeeiro, na verdade trata-se tão só da adaptação de um velho modelo de 1888, com globo de vidro à inglesa, como aconteceria com a introdução de um braço curvo ou de um arco, ambos fazendo uso de pratos reflectores. Os novos modelos surgem em 1928, apresentando uma coluna canelada de ferro, com anel decorado com rosetas, e globo de vidro no feitio de uma cabeça de nabo, logo, valendo-lhes o popular baptismo. Houve-os de vários tamanhos, candeeiros e candelabros, aplicando-lhes uns pequenos braços rectos ou curvos, instalados na Baixa, Restauradores/Avenida e Rossio. Por vezes, apenas se substituíram as velhas lanternas pelos "globos nabo" que podiam ser simples ou ter pequenas variantes na sua decoração, como remates na forma de uma pinha e cintas metálicas a meio. Tiveram uma rápida e larga difusão pela cidade, convertendo-se num símbolo de modernização urbana.

Em 1929, a modernidade fez-se, também, com a luz da publicidade, descobrindo-se os reclusos luminosos, em letras de metal perspontadas por fiadas de lâmpadas, afixadas a estruturas metálicas, colocadas no cimo dos telhados e nas fachadas, permitindo, por um sistema de contacto eléctrico, a animação de palavras e figuras, deste modo provocando novo ritmo na paisagem urbana noctura. A firma Electro-Reclame, dirigida por José Carlos Santos, engenheiro electrotécnico e sócio gerente, seria uma das principais responsáveis pela animação feérica dos telhados do Rossio, Restauradores ou muitas fachadas comerciais e montras.

O néon surgiria em 1934, fabricado em novas oficinas da firma, com maquinismos, operários e mestres alemães projectando e instalando, em substituição dos reclusos luminosos, emprestando mais cor e ritmo à noite da cidade.

Curiosamente, a publicidade foi tomando cada vez mais espaço do que lhe era dedicado nos móveis urbanos, acabando quase por suprimi-los, reduzindo-os a uma mera estrutura de suporte. Aumentando progressivamente de escala, já não se podiam confinar à pejada via pública, invadindo criativamente os telhados ou substituindo os velhos letreiros dependurados nas empenas, gerando polémicas.

Um outro novo móvel procurou, logo, lugar fora da via embebendo-se nas fachadas. Foi o posto avisador de bombeiros, em 1923, invenção de Augusto António da Cunha, chefe do Serviço Telefónico do Corpo de Bombeiros, desenhando pequenas caixas metálicas, pintadas de vermelho, com porta de metal e janelo de vidro que era necessário partir, em caso de urgência, para ter acesso ao telefone colocado no seu interior. Tiveram largo uso e propagação até à generalização da rede de telefones públicos.

Ocorreria em 1932, com a rede já automatizada, o surgimento das primeiras oitocentas cabines públicas de telefone em Lisboa, instaladas pela companhia The Anglo-Portuguese Telephone. Importava-se um outro modelo inglês, fugindo novamente à órbita francesa, desenhado em 1924-27, por Sir Giles Gilbert Scott (1882-1960), arquitecto britânico que as aperfeiçoaria pelo Royal Jubilee (1936), ficando conhecidas por Jubilee Phone Kiosk. As cabines assentavam sobre base de betão, com planta quadrada; eram construídas em madeira, com três faces em vidro, uma delas servindo de porta, com cobertura abaulada para escorrimento das águas e letreiros sob vidro, partilhando da iluminação no interior. A nacionalização do móvel foi feita substituindo o vemelhão britânico da pintura pela cor beije e republicanamente retirando a coroa Real.

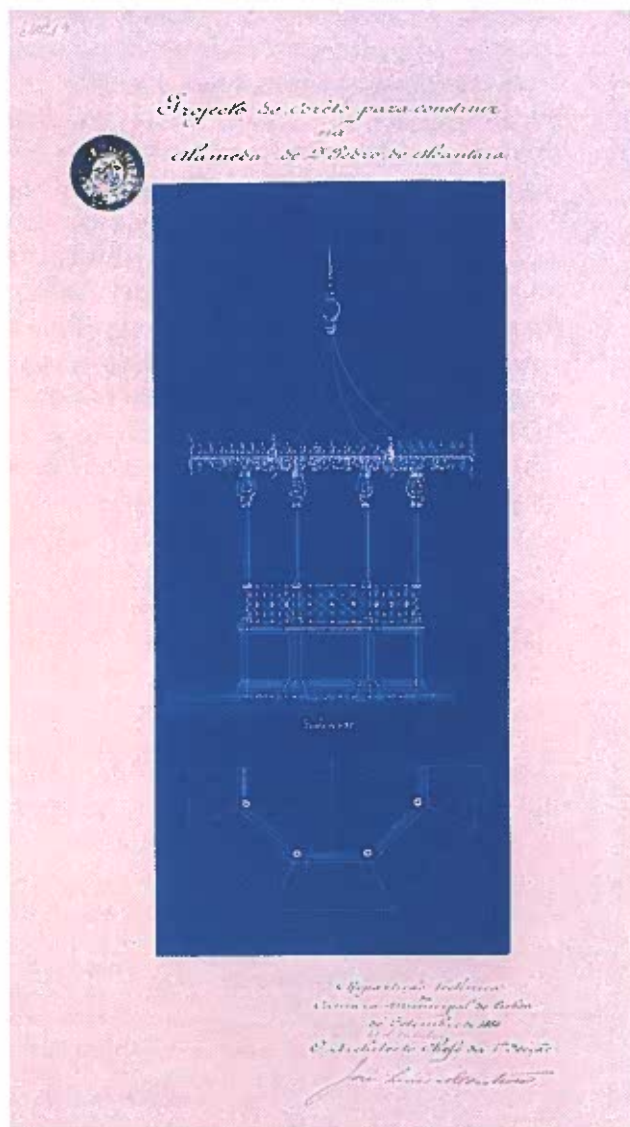
Na Carris, as guaritas e cabines para vigilância serviam de abrigo aos controladores da rede de transportes, adoptando-se um compromisso formal entre o quiosque e a guarita.

As barracas para expedidores que também utilizaram formas emprestadas dos quiosques, acusam a tendência para se identificarem na procura de soluções próprias, nos anos 20. Primeiro com um modelo em madeira, planta rectangular, de rasgadas janelas e persianas, sob ampla cobertura para melhor abrigo. Mais complexa, depois, insistindo na planta rectangular (quadrado de trabalho e rectângulo para w.c.), semelhante fenestração, persianas metálicas de correr, fachadas animadas com pilastras e frisos, cobertura de várias águas e beiral de grade geométrica, num gosto *art déco*, do qual existem alguns exemplares sobreviventes.

No projecto de 1929, a cabine é produzida em cimento e vê evoluir a sua forma para uma planta circular, aberta à frente, com pala de protecção, coberta por cúpula abatida e dispondo, no interior, de balcão rotativo e de assento-armário. Configura um modelo funcional, racionaliza o espaço interior, apresentando grande sobriedade formal. Este modelo de cabines e de estações de expedidores irão aproximar-se muito das cabines telefónicas, em 1937, tirando partido do vidro para melhor vigilância ou utilizando placas-módulos, reafirmando a influência britânica no seu mobiliário, presente desde a fundação desta Companhia.

O tradicional “frade” em colunelo de pedra vai ser suplantado, em 1938, pelo marco de ferro e vidro, iluminado por dentro, numa forma mais alta e com arestas, utilizado, logo, na reforma da Avenida Almirante Reis e estendendo-se a quase toda a cidade, ganhando o novo móvel a alcunha alfacinha, o “pimenteiro”. Outro marco, de fácil mobilidade, era composto por uma pesada base cilíndrica de concreto donde saía um tubo em ferro pintado às riscas de vermelho e branco. Podia-se construir uma barreira provisória pela junção de correntes entre vários marcos deste tipo com argolas previstas para o efeito; é uma solução oitocentista com as suas formas revistas no final dos anos 30.

Coreto de S. Pedro d'Alcântara
José Luís Monteiro, 1886
(AML - AC)



Novos candeeiros surgem, assim como o concreto, material mais económico moldando linhas muito esquemáticas, com um alto poste, braço em ângulo quase recto e pequena campânula para reflector, em 1939/40. Preparava-se a “imperial” Avenida da Índia para o grande evento nacional, a Exposição do Mundo Português que vinha acelerando a mudança de mobiliário, desde 38, anunciando uma nova etapa, onde se dava a oportunidade para a génese de novos riscos...

...Assim se desenhou o mobiliário urbano para Lisboa durante cerca de uma centena de anos.

Nas primeiras décadas oitocentistas o desenho de móveis para a cidade, há falta de exemplo, foi procurar formas nos móveis domésticos, vindo a partir dos anos 50 e 60 a seguir o modelo davioudiano para Paris. Acentuou-se a influência parisiense na década de 80, com os responsáveis pelo mobilamento de formação francesa, sendo rara a originalidade. A nacionalização de algumas formas importadas ficou pela simples alteração da cor ou a introdução do azulejo.

A decoração dos móveis partilhou do gosto oitocentista pelo eclético, por vezes atendendo às clássicas ordens e a um forte carácter decorativo, vindo a utilizar formas despojadas e a privilegiar a sua funcionalidade a partir das décadas de 10/20 novecentistas. O desenho de móveis para a rua começou por se dedicar a peças isoladas, destinadas a locais definidos, vindo a dar lugar a uma estandardização do modelo, reproduzido em série ou encomendado por catálogo industrial, para zonas inteiras. Nesta tentativa de uniformização podemos ver o reflexo da vontade municipal de criar um estilo de mobiliário para a paisagem urbana, procurando “europeizá-la”.

Os materiais tradicionais, a pedra que acarretava um trabalho demorado e dispendioso, e a madeira muito acessível, mas efémera, vêem-se gradualmente suplantados pelas possibilidades plásticas de moldagem, durabilidade e economia do ferro, conjugando-se com o vidro, e, já no fim deste período, com a novidade do concreto.

Sucederam-se gerações de riscos sem que nos tenham sido legados modelos originais, ficando em aberto a falência que as décadas seguintes tentaram colmatar...

MOBILIÁRIO URBANO EM OLIVAIS-SUL: DO DESENHO ÀS REALIZAÇÕES

Paula André

¹ Guimarães, Helder Tércio; Rodrigues, Elías Cachado – Olivais e Chelas, um percurso. **Boletim GTH**. Vol. VII, nº50/51 (1986), p.209.

² Diário de Governo, I Série, nº 188, 18 de Agosto de 1959.

³ “Na era do engrandecimento o duplo centenário da Fundação e Restauração de Portugal vai ser comemorado com festas nacionais grandiosas e de repercussão internacional”, era o título de primeira página do *Diário de Notícias*, de 27 de Março de 1938, e onde em nota oficiosa da Presidência do Conselho se divulgava o programa das Comemorações.

⁴ “Os terrenos eram todos municipais à excepção de uma quinta; os arruamentos principais estavam construídos; os estudos de urbanização praticamente concluídos, bem como os projectos das habitações, muito embora uns e outros não se ajustassem exactamente ao condicionalismo do Decreto-lei nº 42 454, por a sua realização se ter desenvolvido antes da promulgação daquele diploma”, in, Rodrigues, Fernando – *Habituação Social, um percurso*. **Boletim GTH**. Vol. VI, nº 50/51 (1986), p. 224.

⁵ Guimarães, Helder Tércio; Rodrigues, Elías Cachado – Olivais e Chelas, um percurso. **Boletim GTH**. Vol. VII, nº50/51 (1986), p.210. Dias, Francisco da Silva; Dias, Tiago da Silva – **Lisboa: freguesia de Santa Maria dos Olivais**.

Na sequência do *Plano Director de Urbanização de Lisboa* (1938-1948), realizado sob a orientação do urbanista Étienne de Gröer e da determinação de uma “esclarecida política de municipalização de solos”¹ de Duarte Pacheco (1899-1943) na figura do Decreto-lei de 1 de Julho de 1938, o qual regulamentava o regime geral de expropriação por utilidade pública, vindo a ser expropriada cerca de um terço da área do Concelho, o Decreto-lei nº 42 454, de 18 de Agosto de 1959 determinaria a “execução do plano de construção de novas habitações na cidade de Lisboa”².

Dando início à expansão da nova zona oriental da cidade–Olivais e Chelas–, a unidade habitacional de Olivais-Norte foi a primeira a ser construída, sob alçada do Decreto-lei nº 42 454 e em terrenos expropriados ao abrigo do duplo centenário da Fundação e da Restauração da Nacionalidade Portuguesa³, afirmando-se que “o poder realizador vai afirmar-se numa notável série de melhoramentos que elevarão Lisboa ao nível do impulso progressivo que o Estado Novo imprimiu a todo o Império”.

O estudo de urbanização dos Olivais foi concebido pelo Gabinete de Estudos de Urbanização da Câmara Municipal de Lisboa (GEU), que elaboraria o Estudo-Base de Urbanização dos Olivais (1955-1958), realizando o correspondente à Célula A* – Olivais-Norte–, aprovado a 18 de Março de 1960, data do início da construção dos primeiros fogos.

Considerado “expressão da Carta de Atenas”⁴ ao nível dos seus princípios urbanísticos, o plano foi elaborado por uma equipa de arquitectos da qual faziam parte, Pedro Falcão e Cunha (1922-), Sommer Ribeiro e o engenheiro Hipólito Raposo sob a coordenação do engenheiro Guimarães Lobato, e que segundo Leopoldo de Almeida constituiu “a primeira realização em Lisboa de um plano habitacional de envergadura concebido em moldes verdadeiramente modernos” segundo princípios urbanísticos “claramente derivados da Carta de Atenas que constituem, indiscutivelmente, o ponto de partida de qualquer realização urbanística contemporânea”⁵.

Numa área de 40ha, para cerca de 8500 habitantes previa-se a construção de 1889 fogos⁶ nos quais trabalharam entre outros os arquitectos⁷: Pedro Anselmo Braam-

Lisboa: Contexto, editora, 1993, p.44.

⁶ Almeida, Leopoldo – Olivais Norte, nota crítica. **Arquitectura**. Março 1964.

⁷ Repartidos por 4 categorias e respectivas rendas de aluguer, distribuídos do seguinte modo:
- Caixa Geral de Depósitos (categorias I, II, IV)
- Federação Caixa de Previdência (categorias I, II, III)

- Ministério das Finanças (categorias I, II, III)
- Sociedade Forças Armadas (categorias I, II, III, IV)
- Fundação Cardeal Cerejeira (categoria I)
- Câmara Municipal de Lisboa – realojamento (categorias I, II)
- Câmara Municipal de Lisboa – hasta pública (categorias II, IV)
- Ministério das Obras Públicas
- «casas económicas».

⁸ “Procedeu-se à encomenda dos projectos dos edifícios, que de uma maneira geral foram encomendados a equipas de técnicos exteriores ao Gabinete, funcionando em regime de profissão liberal, in, Rodrigues, Fernando – *Habituação Social, um percurso*. **Boletim GTH**. Vol. VI, nº 50/51 (1986), p. 224.

camp Freire Cid (1925-1983), Fernando Ferreira Torres (1922-), João Maria Braula Reis (1927-1989), João Maria da Conceição Gonçalves Matoso (1929-), Nuno Teotónio Pereira (1922-), António Freitas, Artur Pires Martins (1914-2000), Cândido Palma Teixeira de Melo (1922-), João Abel Carneiro de Moura Manta (1928-), João de Barros Vasconcelos Esteves (1921-).

Planeada simultaneamente com a execução da célula A (Olivais Norte), a unidade habitacional de Olivais Sul foi a segunda a ser construída ao abrigo do Decreto-lei nº 42 454, de acordo com o Plano de Urbanização elaborado pelo GEU⁹ e posteriormente revisto pelo recém criado Gabinete Técnico de Habitação (GTH)¹⁰, sobre o qual segundo palavras do seu director Jorge Carvalho Mesquita recai uma responsabilidade pesada “a responsabilidade de fazer doutrina em muitos aspectos e de assegurar simultaneamente a sua realização”¹¹.

Na verdade, cabia ao GTH: a preparação de programas de trabalho, a elaboração de planos de urbanização, de projectos de infraestruturas e de edifícios e a direcção e fiscalização de obras, e ainda as expropriações necessárias aos planos de urbanização, condições necessárias à construção de habitações com rendas acessíveis aos agregados familiares de mais fracos recursos, sendo “criado um serviço de planeamento que viria a ser dirigido inicialmente” pelo arquitecto José Rafael Santos Nunes Botelho (1923-), “que cedo abandonaria essas funções, vindo a equipa de Olivais-Sul a ser dirigida pelo arquitecto” Carlos dos Santos Duarte (1926-) “até 1969”¹², e na qual trabalharam entre outros, os arquitectos, Mário Jorge Bruxelas, Celestino Joaquim de Abreu Castro (1920-), António Pinto Freitas (1925-).

Com uma área de 186ha¹³, estruturada em função de 6 células, previstas inicialmente para as 4 categorias de renda, para cerca de 38250 habitantes estavam previstos 7996 fogos, sendo as primeiras construções de 1963.

Trata-se de uma estrutura celular que faz depender as suas funções de uma hierarquia e de um zonamento, uma vez que os núcleos de habitações estruturam-se em unidades de vizinhança - de acordo com a definição de Clarence Perry-, em redor de um centro local, os quais se organizam em redor de um centro-cívico comercial principal. Pretendia-se que as células fossem autónomas e para tal estabeleceu-se um comércio local, com cerca de 12 lojas, que não deveriam distar mais do que 200m, estando também previsto que as escolas infantis e primárias tivessem uma distância máxima de 400m, contudo, por vezes a estrutura celular apenas corresponde a uma divisão física.

As Células B, C, D e E destinavam-se à habitação, a Célula F previa a existência de um núcleo habitacional destinado a realojamento e cemitério e finalmente para a Célula G, (5,6ha) estava previsto um centro-cívico comercial principal¹⁴: mercado,

e normalização. Foi uma actividade pioneira, em simultâneo com a que se encontrava em curso nas Habitações Económicas – Federação de Caixas de Previdência sob orientação do arquitecto Braula Reis, que fazia editar um boletim informativo de inestimável utilidade. O mesmo viria a acontecer no GTH a partir de 1964.”, in, Duarte, Carlos S. – Memória de Olivais-Sul. **J-A. Jornal de Arquitectos**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, nº 204 (Janeiro / Fevereiro 2002), p. 55.

¹¹ Mesquita, Jorge Carvalho – Introdução. **GTH Separata Olivais Sul**. p.3.

¹² Duarte, Carlos S. – Memória de Olivais-Sul. **J-A. Jornal de Arquitectos**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, nº 204 (Janeiro / Fevereiro 2002), p. 54.

¹³ «Delimitada por quatro artérias principais: a norte, a Av. Entre Aeroportos, a sul, a 2ª Circular, a ponte, a Estrada de Sacavém (hoje, respectivamente, Avenidas de Berlim, Marechal Gomes da Costa e Cidade do Porto) e a nascente, a Av. Infante D. Henrique»

¹⁴ Centro-cívico que não chegou a ser realizado, mas, na mesma célula G, viria a ser construído em 1995 o Shopping Center dos Olivais.

⁹ De acordo com esse plano já estava construída parte da estrutura viária, assim como um conjunto de casas económicas, ao longo da Av. Marechal Gomes da Costa, da responsabilidade do Ministério das Obras Públicas e que como refere o arquitecto Carlos Duarte iria constituir no mau

sentido a imagem de aproximação a Olivais-Sul, in, Memória de Olivais-Sul. **J-A. Jornal de Arquitectos**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, nº 204 (Janeiro / Fevereiro 2002), p. 54.

¹⁰ Criado em 1959 em consequência de Decreto-lei nº 42 454 de 18 de

Agosto de 1959. O serviço de investigação do GTH era uma fonte de informação preciosa, uma vez que tinha a seu cargo como revela o arquitecto Carlos Duarte “a elaboração de estudos de apoio aos projectos em curso, nomeadamente nas áreas de economia da construção, sociologia

¹⁵ Duarte, Carlos S. – *Memória de Olivais-Sul. J.A. Jornal de Arquitectos*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, nº 204 (Janeiro / Fevereiro 2002), p. 54.

¹⁶ Harlow (1947-48), de Frederick Gibberd (1908-1984); cada bairro de 10000 habitantes é formado por 3 ou 4 unidades mais pequenas, comportando cada uma, uma escola primária e um pequeno centro; "Gibberd aplica as suas investigações compositivas sobre as praças do renascimento italiano, onde introduz na definição de centro urbano, algumas casas altas inspiradas na tipologia de torre", in, Gravagnuolo, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*. Madrid: Akal, 1998, p. 164.

¹⁷ Com uma superfície de 2880ha, desenhada para 62000 habitantes chegou a alcançar 100000 habitantes, "onde no interior dos bairros as crianças, seguindo as linhas pintadas a cores nos pavimentos, podem dirigir-se para a escola sem riscos. O centro desenvolve-se rapidamente, devido à quantidade e qualidade das estruturas instaladas (piscina, centro de saúde, bibliotecas, centros de juventude, salões de dança e clubes), devido ao parque que o apoia e ao relativo convívio que proporciona", in, Delfante, Charles – *A grande história da cidade*. Lisboa: Instituto Piaget, 2000, pp. 342, 343.

¹⁸ Projectada entre 1946-50 por Thomas Sharp para 62000 habitantes, cada bairro tem cerca de 5000 habitantes, estando

cine-teatro, igreja e dependências, correios, polícia, bancos, serviços públicos de assistência e administração e blocos de escritórios.

Havendo "um problema de urgência, resultante da necessidade de apresentar para aprovação superior planos de construção de fogos em tempo útil, conforme as especificações do decreto-lei"¹⁵, foram convidados "arquitectos na actividade liberal para executarem projectos nos seus *ateliers*", dos quais: Bartolomeu de Albuquerque Costa Cabral (1929-), Nuno Rodrigo Martins Portas (1934-), Frederico Henrique George (1915-1944), Duarte de Castro Ataíde Castel-Branco (1928-), José Daniel Santa-Rita Fernandes (1929-2000), Vitor Manuel de Almeida Figueiredo (1929-), Manuel Mendes Taíña (1922-), Joaquim Filipe Cadima (1925-1998), Francisco David Carvalho Silva Dias (1930-), Justino Moraes, Raul Chorão Ramalho (1914-), Vasco Lobo, Raul Domingos da Silva Santiago Pinto (1932-), José Leopoldo Ramalho Mateus Leal (1929-), Raul Hestnes Ferreira (1931-), Manuel Alzina de Menezes Correia de Sá (1920-2002), Costa Martins, Hernâni Guimarães Gandra (1914-1988), Manuel Coutinho Raposo (1916-), Neves Galhóz, Fernando Ricardo Santos Gomes da Silva (1932-), J. Ferreira Chaves, Eduardo Augusto Alves Goulartt de Medeiros (1932-), Fernando Lopes Schiappa e Silva de Campos (1926-), António de Azevedo Gomes (1929-).

Tal como salienta o arquitecto Carlos Duarte "na altura vivia-se o entusiasmo das realizações inglesas do pós-guerra" e por isso muitos arquitectos visitaram algumas das "cidades novas à volta de Londres previstas no Plano Abercrombie", referindo que "a estrutura geral de Olivais-Sul se inspira nos princípios gerais" de Harlow¹⁶, Stevenage¹⁷ ou Crowley¹⁸, sendo por isso Olivais-Sul simultaneamente um palco de experiências no desenho e na composição do edificado.

Como lembra o arquitecto Silva Dias "no término da década de cinquenta assim como nos primeiros anos da década de sessenta, a imagem da cidade transmitida pela Carta de Atenas permaneceria presente na mente e nas pranchetas dos urbanistas portugueses"¹⁹, denotando-se a influência de alguns planos estrangeiros, como o Plano Regulador de Londres (1944) de Patrick Abercrombie (1879-1957), ou do bairro de Roehampton (1952-55), de Hubert Bennet e realizado pela London City Council.

Foi um tempo, um espaço e um modo privilegiados não só para a reclamação de uma nova política de habitação social- reclamada aliás no Primeiro Congresso

a escola usualmente situada no meio, funcionando também como centro cívico. Acrescentaríamos também o Plano de Cumbernauld (1956), pensado para receber uma população de 70000 habitantes numa superfície de 1900ha, projecto de Hugh Wilson que entendia que as novas cidades deviam "ser consideradas laboratórios de urbanística, nas quais as ideias para a reestruturação das cidades existentes" poderiam ser elaboradas; neste caso as distâncias

entre os vários bairros – dotados das suas próprias estruturas escolares, comerciais, desportivas, religiosas -, e o centro são pequenas o que torna possível o acesso da população ao centro principal, de acordo com o princípio estabelecido por Hugh Wilson que "o sucesso de uma cidade nova só pode ser conseguido através de um plano compacto, que proporcione as melhores vantagens à vida urbana e um máximo de contrastes entre a cidade e o campo", citado por

Delfante, Charles – *A grande história da cidade*. Lisboa: Instituto Piaget, 2000, p.344.

¹⁹ Dias, Francisco da Silva; Dias, Tiago da Silva – *Lisboa: freguesia de Santa Maria dos Olivais*. Lisboa: Contexto, editora, 1993, p.53; acrescentando ainda que "a estrutura das novas cidades inglesas do pós-guerra (...) poderão ser encaradas como tendo servido de paradigma para o Plano dos Olivais", p.55.

Nacional de Arquitectura de 1948 -, como também para um repensar a cidade tradicional, traduzida na “constante presença dos verdes junto à habitação, do estacionamento próximo, dos espaços de recreio infantil e de convívio”, assim como também visível na “preocupação da variedade das arquitecturas, dos conjuntos dispostos organicamente, em bandas, definindo espaços diversificados, praticas intimistas, propiciadoras de relações de vizinhança”²⁰.

Dentro deste espírito e revelando também uma nova forma de trabalhar o arquitecto Carlos Duarte convidou para a equipa, o escultor Jorge Ricardo da Conceição Vieira (1922-1998), o engenheiro e pintor Joaquim José Rodrigo (1912-1997) e o pintor António Alfredo, que desenvolveram projectos para os espaços livres, e por isso pensaram e projectaram mobiliário urbano, para esses novos espaços, embora nem sempre traduzido na integra nas realizações e posteriormente chegando mesmo a ser totalmente alterado.

Um desses exemplos é o projecto de espaço aberto urbano do pintor António Alfredo para a Praça Cidade do Luso²¹ (Célula C), núcleo de comércio diário e local de encontro e convívio da população.

Trata-se de uma composição para uma praça definida por duas bandas de edifícios, uma nos lados este/norte, fazendo um ângulo de 120 graus e outra que definia a face oeste da praça. Do lado sul a praça era completamente aberta onde passa tangente a Rua Cidade Nova de Lisboa e com uma abertura entre as duas bandas de edifícios na face norte. Daí resulta um espaço de forma trapezoidal com um pequeno prolongamento do lado norte entre as bandas dos edifícios.

Nesta composição aparece representada uma fonte de forma circular, pontuada por oito pequenos cubos na sua periferia, localizada numa zona ligeiramente rebaixada também de forma circular. A diferença de nível era aproveitada como banco, informal. Aparecem também representadas três árvores, nas suas caldeiras circulares, e uma cobertura de madeira com uma forma empenada, para criar uma zona de sombra.

O tratamento formal do pavimento da praça apresenta uma composição de formas circulares e espiraladas delinçadas através da combinação de vidro branco, de vidro preto e de tijolo ao cutelo.

A referida fonte e respectiva zona de estar, foi retirada – talvez por falta de manutenção e de alguns maus usos por parte dos habitantes – nada sendo colocado em seu lugar.

Em 1988 viria a ser colocada no centro da praça uma estátua dedicada a Fernando Pessoa, da autoria do escultor e pintor José João Brito (1941-)²².

Embora no projecto António Alfredo não tenha representado bancos, a Câmara Municipal de Lisboa colocaria na Praça Cidade do Luso bancos modelo 7.

Em complemento, no espaço compreendido entre a banda oeste de edifícios e a Rua Cidade de Carmona, António Alfredo projectou também um espaço de lazer, para todos os grupos etários que aparece bem patente pelo convívio que aí se desenha, organizando um espaço de esplanada com mesas e cadeias, sob a protecção de pérgolas de forma semi-circular, e um outro espaço composto por um conjunto de muretes em arco de círculo, de tijolo burro, tudo sobre um pavimento que combina tijolo ao cutelo e de mármore artificial tipo italiano «terrazzo», explorando uma vez mais as formas circulares.

Recentemente a Junta de Freguesia dos Olivais colocou aí uns conjuntos de mesas e cadeiras de jogo.

Ao nível da iluminação embora António Alfredo tenha desenhado também candeeiros não foram esses os candeeiros colocados, uma vez que esse sector era da

²⁰ Guimarães, Helder Tércio; Rodrigues, Elias Cachado – Olivais e Chelas, um percurso. **Boletim GTH**. Vol.VII, nº50/51 (1986), p.210.

²¹ Numa lápide colocada nesta praça pode ler-se: “A Câmara Municipal de Lisboa visando o bem estar da população da cidade empreendeu, à sua custa, esta grandiosa obra de urbanização a partir do ano de 1960 nos terrenos de Olivais Norte e Sul, a que se seguirá a urbanização de Chelas. Assim se permitiu que as várias entidades oficiais e particularmente, com a cooperação do município e subordinadas ao seu planeamento, realizassem a vasta e bela obra presente aos olhos de todos. O município construiu neste bairro, até hoje para alojamento de famílias de fracos recursos 133? fogos, o que se regista com esta lápide no 40º aniversário da revolução nacional”. 18.12.1966.

²² Colocada a 4 de Junho de 1988; chapa de ferro zincada pintada de preto.

responsabilidade da Divisão de Iluminação da Câmara Municipal de Lisboa e a equipa de Olivais-Sul trabalharia com o engenheiro Tomé nessa área.

Numa fotografia dos inícios dos anos sessenta, é visível que tanto na Rua Cidade de Carmona como na Rua Cidade Nova de Lisboa tangente à Praça Cidade do Luso, foram colocados candeeiros de rua, poste de betão nº 40 – Olivais II, com luminária DM-2 (equipamento 61), como fonte de iluminação²³.

Actualmente existem nesta área dois tipos de candeeiros de rua: coluna de ferro 21 “Fontana”, e luminária 119 com difusor em vidro, na parte central da Praça Cidade do Luso, e poste de ferro 71G “Telheiras” com luminária 107-A (Z2N), nas ruas adjacentes à praça.

Embora na memória descritiva do Plano de Remodelação da Praça da Viscondessa dos Olivais, coordenado pelo arquitecto José de Santa-Rita Fernandes²⁴, seja mencionado terem sido escolhidos para a iluminação pública, “os candeeiros de coluna e as consolas antigamente usados na Estrada de Circunvalação muito semelhantes aos que ainda servem na povoação e cujo desenho, bastante feliz, se integra bem no ambiente local”²⁵ – tratando-se da coluna de ferro nº 5, mais luminária nº 4 e a consola nº 1 –, a verdade é que não foram esses os candeeiros colocados, e os que ainda hoje lá se encontram, são os que já existiam, na altura do plano de remodelação da praça.

O pintor António Alfredo foi igualmente o autor do projecto de espaço livre para a Praça Cidade de São Salvador (Célula C). Trata-se de uma praça rectangular definida por bandas de edifícios nos seus quatro lados.

Aproveitando as diferenças de cotas entre os extremos da praça, inscreve diferentes espaços. O campo de jogos localizado numa zona rebaixada, permitindo comportar um número elevado de espectadores nas bancadas disponíveis nos taludes de protecção. O campo de patinagem, situado no outro extremo da praça. No respectivo centro alguns elementos escultóricos modelados no próprio terreno e revestidos a vidro, sendo o espaço recortado entre esses elementos usado como lago, e uma zona de esplanada com um quiosque de apoio para a qual são desenhados bancos e mesas, tudo integrado em zona verde.

O campo de jogos foi realizado e ainda hoje existe, com cestos para basquetebol, o campo de patinagem foi substituído em 2001/2002 por um parque infantil que cobre uma área maior.

O conjunto central de escultura e lago, embora realizado nunca viu materializar-se o volume e a expressão escultórica que se observa ao nível do desenho. Durante muito tempo foi espaço de recreio mas posteriormente, mais uma vez provavelmente pela dificuldade de manutenção, o lago foi totalmente atulhado até ao nível da praça, e igualmente calçetado, sendo aí colocadas algumas árvores.

No que se refere aos bancos desenhados, a Câmara Municipal de Lisboa colocou bancos modelo 17C. Também as mesas do projecto nunca chegaram a ser realizadas e recentemente a Junta de Freguesia dos Olivais colocou nesta Praça uns conjuntos de mesas e cadeiras de jogo. O quiosque julgamos nunca ter sido realizado.

Em relação aos candeeiros de rua, numa fotografia de 1967, vêem-se candeeiros de poste de betão nº 41 – Olivais III –, e mais tarde, foram os seus globos substituídos por globos 9B.

O escultor Jorge Vieira projectaria em 1964, um espaço verde adjacente à Rua Cidade da Beira (Célula B), formado por uma sucessão de três lagos que receberiam água de uma grande escultura/fonte – que julgamos não ter sido realizada –, desenhando para esse espaço bancos que viriam a ser, mais uma vez, substituídos pelo banco modelo 17C²⁶.

²³ Também dos inícios dos anos sessenta foram colocados nas vias principais candeeiros poste de betão nº 32, com luminária HMFL (equipamento nº 49).

²⁴ Arquitectos: Duarte N. Simões e Salustiano dos Santos; e engenheiros: José M. Pereira Gomes e Tomé Fernandes.

²⁵ Plano de recuperação da Praça da Viscondessa dos Olivais. *Boletim GTH*. Vol. II, nº 14 (1968), p.239.

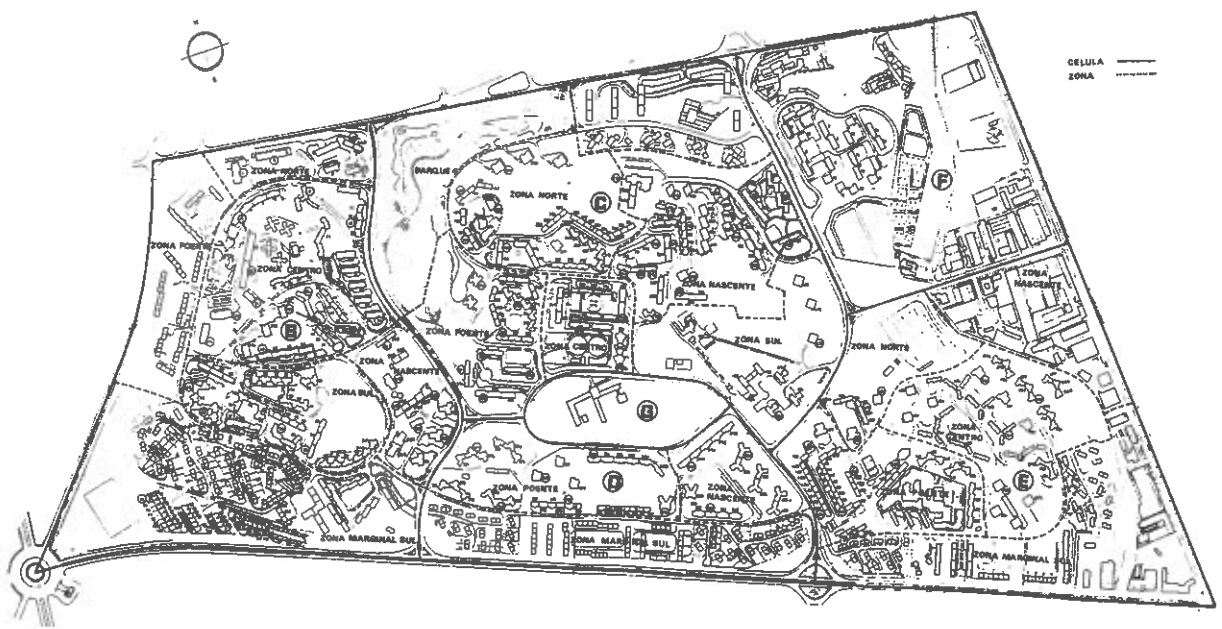
²⁶ Há cerca de um ano foram os próprios moradores que aí colocaram um “conjunto de bancos e mesas de merendas”.

O plano de Olivais-Sul foi um laboratório de experiências urbanísticas e foi simultaneamente um palco de experiências ao nível do desenho de mobiliário urbano, mesmo que pontualmente, elaborado pelo grupo de trabalho responsável pelos espaços livres, para o que muito contribuiu certamente o facto do arquitecto Carlos Duarte, criando um novo espírito e ensaiando um novo modo de trabalhar, ter convidado para essa equipa artistas plásticos como Joaquim Rodrigo, António Alfredo e Jorge Vieira.

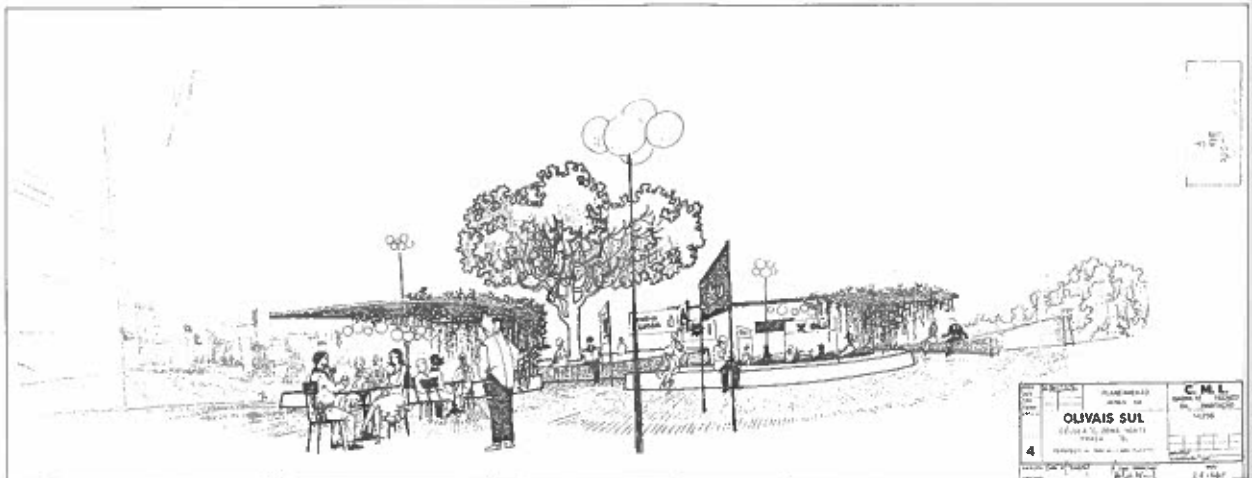
BIBLIOGRAFIA

- ALFREDO, António – Alguns arranjos de espaços livres em Olivais Sul. *Boletim GTH*. Vol. I, nº2 (1964), pp.76-79.
- ALMEIDA, Leopoldo – Olivais Norte, nota critica. *Arquitectura*. Março 1964.
- AMARAL, Francisco Pires Keil; SANTA BARBARA, José de – Portugal Raices de un Townscape. *Hogar y Arquitectura*. Nº94 (Mayo-Junio 1971), pp. 17-116.
- Bairros construídos ao abrigo do Decreto-Lei 42 454 no período de 1961 a 1969. *Boletim GTH*. Vol. III, nº20 (1971), pp. 197-240.
- BENEVOLO, Leonardo – *História de la Arquitectura Moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1990.
- BENEVOLO, Leonardo – *História da Cidade*. São Paulo: edições Perspectiva, 2001.
- Boletim Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa*. Lisboa: CML. Vol. IVII, nº 1-50/51 (1964-1986).
- CARMONA, Michel – *Le Mobilier Urbain*. Paris: Presses Universitaires de France, 1985.
- DELFANTE, Charles – *A Grande História da Cidade*. Lisboa: Instituto Piaget, 2000.
- DELGADO, Ralph – *A antiga freguesia dos Olivais*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1969.
- Diário de Governo*. I Série, nº 188 (18 de Agosto de 1959).
- DIAS, Francisco da Silva; DIAS, Tiago da Silva – *Lisboa: freguesia de Santa Maria dos Olivais*. Lisboa: Contexto, editora, 1993.
- DUARTE, Carlos S. – Memória de Olivais-Sul. *J.A. Jornal de Arquitectos*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, nº 204 (Janeiro / Fevereiro 2002), pp.53-58.
- FERNANDES, José Manuel – Lisboa no século XX: o tempo moderno. In, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp.493-518.
- FERREIRA, Maria Júlia – Bairro Social dos Olivais Norte. In SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (ed. lit.) – *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, Lda, 1994, p.670.
- FERREIRA, Maria Júlia – Bairro Social dos Olivais Sul. In SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (ed. lit.) – *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, Lda, 1994, pp.670,671.
- FERREIRA, Vítor Matias – *A cidade de Lisboa: de capital do império a centro da metrópole*. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1987.
- GUIMARÃES, Helder Tércio; RODRIGUES, Elias Cachado – Olivais e Chelas, um percurso. *GTH*. Vol.VII, nº50/51 (1986), pp. 209-220.
- GTH – Gabinete Técnico da Habitação da CML: realizações e planos*. Lisboa: CML, 1972.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960*. Madrid: Akal, 1998.
- HEITOR, Teresa Valssassina – A expansão da cidade para oriente: os planos de urbanização de Olivais e Chelas. In – *Lisboa conhecer pensar fazer cidade*. Centro de informação urbana de Lisboa. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001, pp. 72-85.
- LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: FCG, 2000.
- LE CORBUSIER – *Principios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*. Barcelona: Editorial Ariel, 1975.

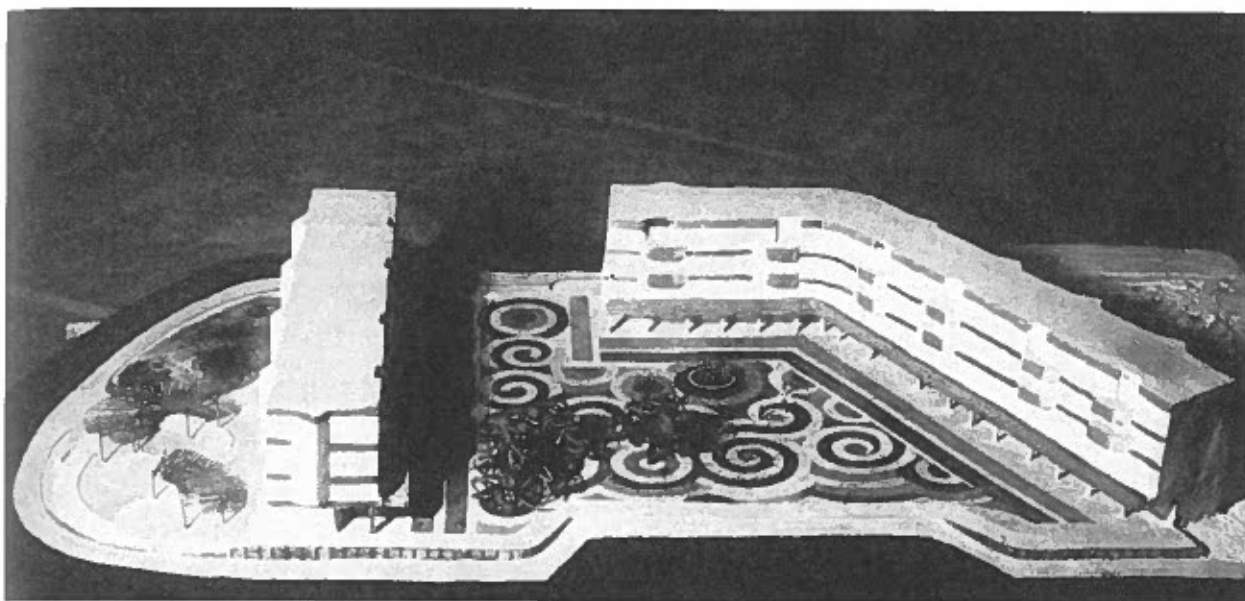
- MESQUITA, Jorge Carvalho de – Alguns aspectos do problema da habitação na cidade de Lisboa. *GTH*. Vol.II, nº13 (1967), pp.179-201.
- MUMFORD, Lewis – *A cidade na História: suas origens transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.
- MURET, Jean-Pierre; ALLAIN, Yves-Marie; SABRIE, Marie-Lise – *Les Espaces Urbains: concevoir, realiser, gerer*. Paris: Le Moniteur des Travaux Publics et du Batiment, 1987.
- PEDREIRINHO, José Manuel – *Dicionário dos arquitectos activos em Portugal do Século I à actualidade*. Porto: Edições Afrontamento, 1994.
- Plano de recuperação da Praça da Viscondessa dos Olivais. *Boletim GTH*. Lisboa: GTH, vol.2, nº 14 (1968), pp. 229-252.
- Primeiro Congresso Nacional de Arquitectura. Promovido pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos com o patrocínio do governo. Relatório da comissão executiva. Teses, conclusões e votos do congresso*. Lisboa (Maio/Junho 1948).
- SERRA, Josep Ma. – *Elementos Urbanos: mobiliário y microarquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1996.
- SILVA, Carlos Nunes – *Política Urbana em Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- TOSTÕES, Ana – *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos anos 50*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1997.
- TOUSSAINT, Michel – Afirmção e crise da Cidade Moderna. In – *Guia de Arquitectura: Lisboa 94*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, Sociedade Lisboa 94, Faculdade de Arquitectura Universidade Técnica de Lisboa, 1994, pp.306-319.
- Urbanização de Olivais Sul. *Boletim GTH*. Vol.I, nº1 (1964), pp.11-27.
- Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.
- Divisão de Espaços Verdes da Câmara Municipal de Lisboa.
- Divisão de Iluminação Pública da Câmara Municipal de Lisboa.
- GTH – Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa.



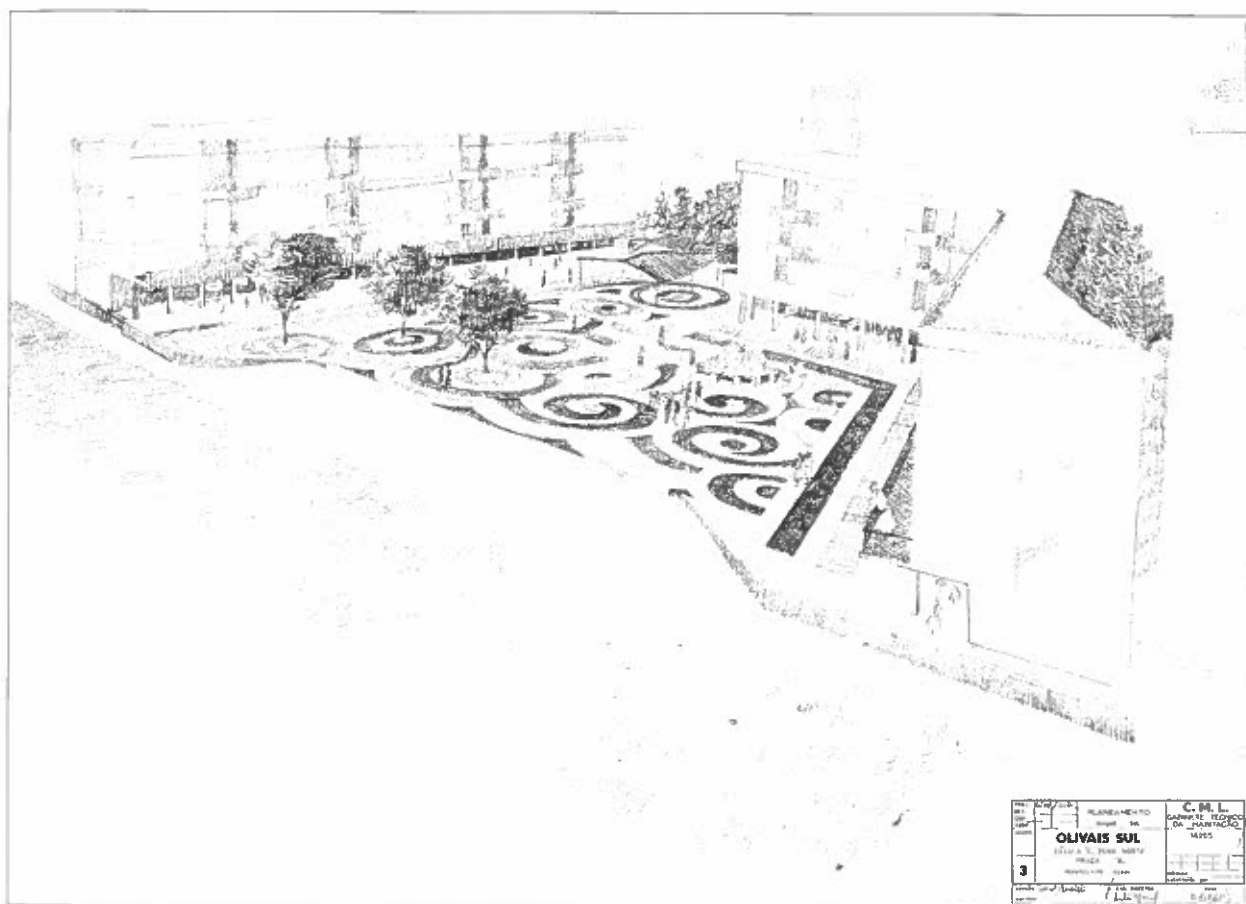
1 - Planta Olivais Sul com indicação das Células. Boletim GTH Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa. Vol.V, nºs 30-33 (1976/77).



2 – CML, GTH, Planeamento Olivaís Sul, Célula C – Zona Norte- Praça B [hoje Praça Cidade do Lusó];
Perspectiva geral; Projecto: António Alfredo; Secção: Carlos Duarte; 24/8/65.



3 – Maqueta da Praça B / Fotografia. Boletim GTH. Vol. I, nº 2 (1964), p. 78.



4 – CML, GTH, Planeamento Olivaiss Sul, Célula C – Zona Norte – Praça B; Planta; Projecto: António Alfredo.



5 – Slide; Planeamento Olivais Sul, Célula C – Zona Norte – Praça B; Planta; Projecto: António Alfredo.



6 – Fonte da Praça Cidade do Luso / Fotografia.
Boletim GTH. Vol. 2, nº13 (1967), p.196.



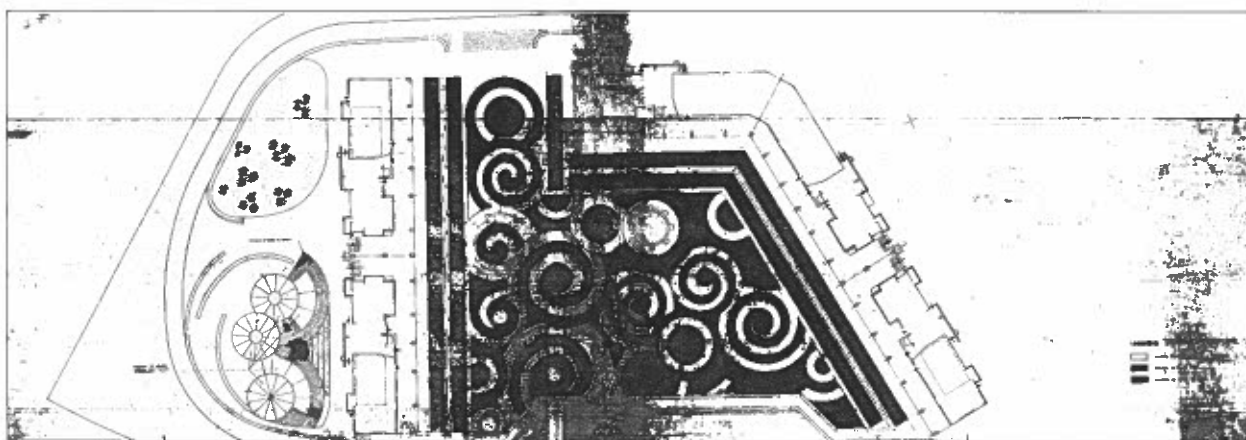
7 – Vista da Praça Cidade do Luso / Fotografia.
Boletim GTH. Vol. 2, nº13 (1967), p.196.



8 – Fotografia actual da Praça Cidade do Luso; Estátua Fernando Pessoa (1988), de José João Brito (1941-); chapa de ferro zincada pintada de preto.



9 – Fotografia actual da Praça Cidade do Luso; Bancos modelo 7.



10 – CML, GTH, Planeamento Olivais Sul, Célula C – Zona Norte- Praça B; Perspectiva parcial – lado poente; Projecto: António Alfredo; Secção: Carlos Duarte; 24/8/65.



11 – Fotografia actual da zona entre a banda oeste de edifícios da Praça Cidade do Luso e a Rua Cidade de Carmona; Muretes em arco de círculo.



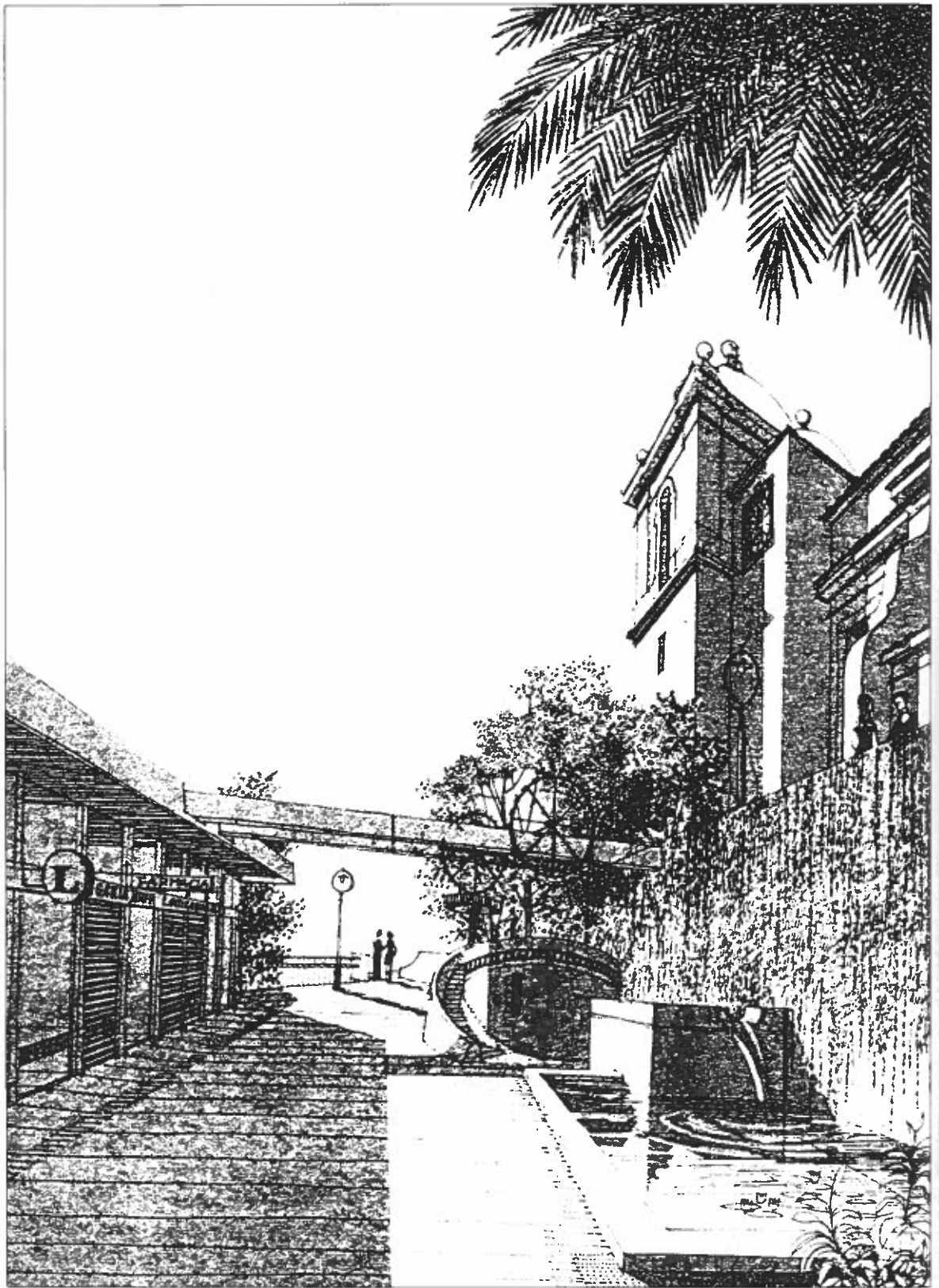
12 – Fotografia actual da zona entre a banda oeste de edifícios da Praça Cidade do Luso e a Rua Cidade de Carmona; Conjunto mesas e cadeiras de jogo.



13 – Fotografia antiga da Rua Cidade Nova de Lisboa tangente à Praça Cidade do Luso. Candeeiro de rua, poste de betão nº 40 – Olivais II, com luminária DM-2. Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.

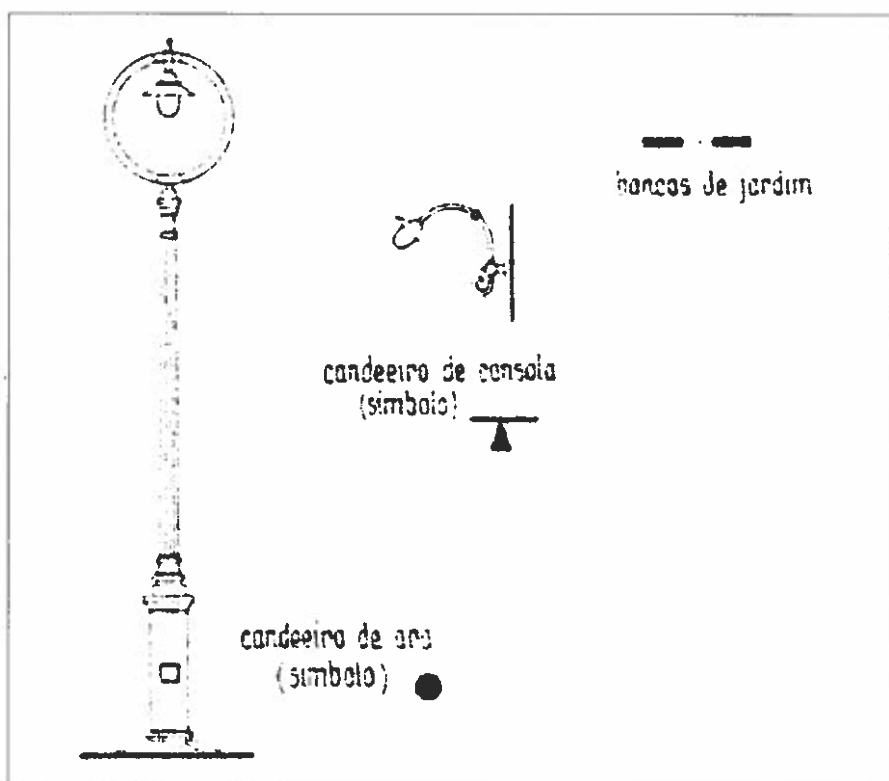


14 – Fotografia actual da Praça Cidade do Luso; Candeeiro de rua, coluna de ferro 21 "Fontana", e luminária 119 com difusor em vidro.



15 – Plano de remodelação da Praça da Viscondessa dos Olivais. Vista parcial; candeeiro de rua, coluna de ferro nº 5, com luminária nº 4. Boletim GTH, Vol.2, nº 14 (1968), p.240.

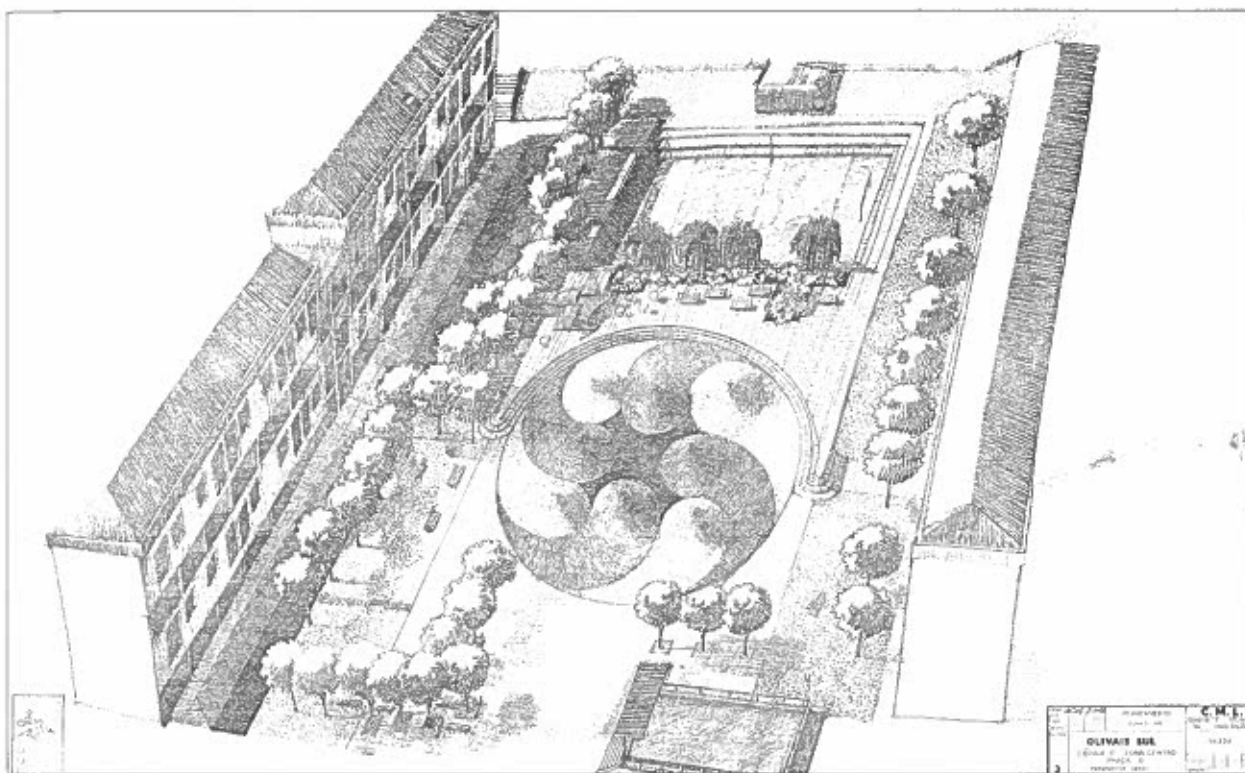
16 – Candeeiro de rua representado na legenda do Plano de remodelação da Praça da Viscondessa dos Olivais. *Boletim GTH*. Vol.2, nº 14 (1968), p.246.



17 – Fotografia actual da Praça Cidade do Luso; Candeeiro de rua, poste de ferro 71G "Telheiras" e luminária 107-A (Z2N).



18 – Fotografia actual da Praça da Viscondessa dos Olivais; Candeeiro de rua (consola).



19 - CML, GTH, Planeamento Olivais Sul, Célula C - Zona Centro- Praça D [hoje Praça Cidade de São Salvador]- Perspectiva Geral; Projecto: António Alfredo.





20 – Fotografia actual da Praça Cidade de São Salvador; Campo de Jogos.



21 – Fotografia actual da Praça Cidade de São Salvador; Parque Infantil.



22 – Vista da Praça Cidade de São Salvador Fotografia. *Boletim GTH*. Vol. 3, nº20 (1971), p.224.



23 – Fotografia actual da Praça Cidade de São Salvador; Lago coberto e árvores.



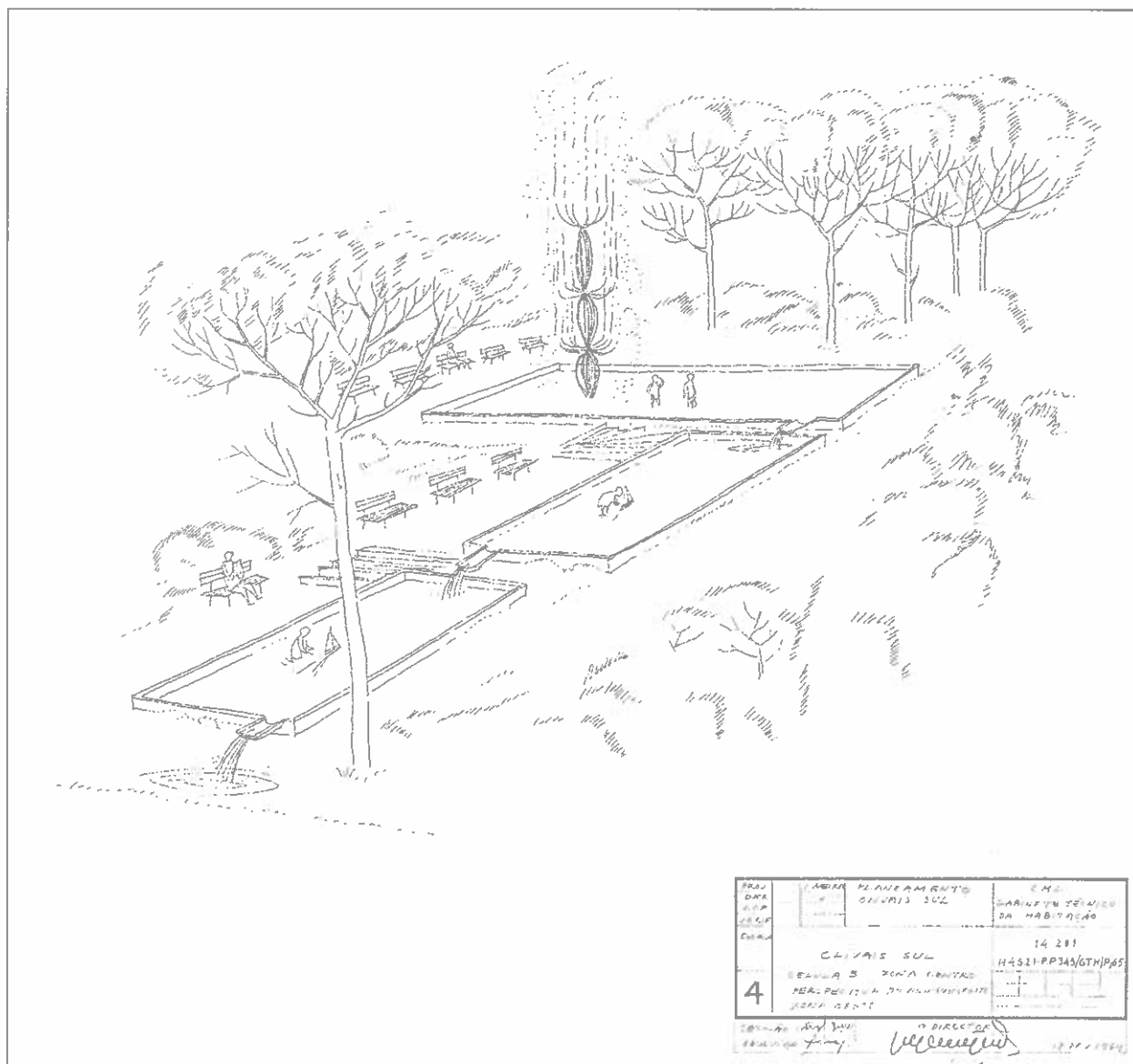
24 – Fotografia actual da Praça Cidade de São Salvador; Bancos modelo 17C e conjuntos de mesas e cadeiras de jogo.



25 – Fotografia de 1967 do Impasse à rua C1 [hoje Praça Cidade de São Salvador]. Candeeiro de rua, poste de betão nº 41 – Olivais III. Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa.



26 – Fotografia actual da Praça Cidade de São Salvador; Candeeiros de rua, poste de betão nº 41 – Olivais III, com globo 9B.



27 – CML, GTH, Planeamento Olivais Sul, Célula B – Zona Centro - Perspectiva do equipamento – Zona Oeste; Projecto: Jorge Vieira; Secção: Carlos Duarte; 18/12/1964.



28 – Fotografia actual da Zona Verde tangente à Rua Cidade da Beira; Lagos.



29 – Fotografia actual da Zona Verde tangente à Rua Cidade da Beira; Bancos modelo 17C.



30 – Fotografia actual da Zona Verde tangente à Rua Cidade da Beira; Conjunto de “mesas e bancos de merenda”.

TRAJECTOS DO LIVRO

O SEU RENASCIMENTO NO SÉCULO XVIII

Ana Luísa Marques

O livro é mais do que uma estrutura que alberga e nos revela o seu conteúdo escrito, a história, as ficções, as memórias, as teorias e mesmo as práticas das mais diversas áreas. Mais do que um simples objecto de uso, de recurso, de cabeceira, o livro é também uma harmoniosa conjugação de toda uma estrutura gráfica, que vai desde a composição tipográfica do texto, aos elementos decorativos que se articulam com essas massas de caracteres, à ilustração e ainda à capa que o envolve.

Se é certo que o livro actual, tal como o conhecemos, com folhas ligadas e cosidas de um lado, foi algo que apareceu pontualmente em épocas mais remotas, este apenas se generalizou alguns séculos mais tarde na Europa. No século IV, os juristas do Baixo Império Romano começaram a aperceber-se que esta estrutura era mais conveniente aos seus livros de leis do que o rolo. É desta forma que surgem os códices, folhas de pergaminho dobradas ao meio e ligadas pelos seus vincos. Estes códices, tal como os rolos, eram escritos à mão, de onde advém a designação latina *libri* (ou *códices*) *manu scripti*, vulgo «manuscritos» ou «livros escritos à mão».¹

A execução de cópias destes manuscritos, veio mais tarde a torna-se uma actividade essencialmente monástica, fomentada pelos homens que preferindo a vida recatada e calma do estudo, se refugiaram na Igreja na época que se seguiu às invasões do Império Romano pelos Bárbaros. Esta actividade, executada por escribas que construíam toda uma estrutura gráfica organizada e pronta a ser encadernada, veio enriquecer as bibliotecas conventuais preservando os tesouros intelectuais que sobreviviam desde a antiguidade. Os manuscritos circulavam também num outro meio restrito, um meio de leitores e estudiosos das Universidades, que apesar de se encontrarem por todo o mundo, eram apenas uma elite versada nas línguas antigas para a qual esses manuscritos eram produzidos.

Ao escriba regular, que era membro da comunidade monástica, ficava entregue o trabalho de cópia do texto, completado depois pelos escribas seculares, por vezes trazidos propositadamente para os mosteiros para executar trabalhos especiais, tais como a rubricação e a iluminura. Esta situação levaria muitas instituições religiosas a formar os seus rubricadores e iluminadores igualmente competentes, o que veio acentuar a importância de uma estrutura própria numa actividade de grande relevo para os mosteiros. Assim, posteriormente ao trabalho de cópia dos textos e à sua revisão, os cadernos eram entregues ao rubricador, que desenhava as capitulares e inseria títulos, epígrafes e outras notas, e por vezes, quando o livro em causa assim o exigia, o iluminador era também chamado a intervir.² Só posteriormente, o livro se encontrava pronto para ser encadernado.

Apesar da iluminura muito contribuir para a beleza dos livros, a sua utilização só começou a ser mais recorrente quando a procura destes aumentou, acentuando-se as capitulares, colorindo-as e floreando as suas extremidades com enfeites que por vezes se estendiam pelas margens das páginas. Posteriormente começaram a surgir decorações nas orlas das páginas principais, apresentando as de abertura uma cerca-dura com desenho independente e acrescentando-se ainda as miniaturas que produzi-
am efeitos deslumbrantes.³

¹ Douglas C. McMurtrie, *O Livro*, FCG, Lisboa, 1997, pp. 95-96

² Douglas C. McMurtrie, op. cit., p. 97

³ Douglas C. McMurtrie, op. cit., p. 98

Após as primeiras impressões de xilogravuras, dos primeiros livros de impressão tabulária que começaram a aparecer na Europa no século XIV, a imprensa, fruto de uma assimilação de várias técnicas dos ourives, dos medalhistas e dos encadernadores, torna-se uma realidade, não só devido à observação atenta dos vários elementos que lhe podiam dar forma e que se encontravam já em franca expansão, como também devido à forte exigência de uma produção de livros mais rápida e eficaz, por parte de toda uma estrutura intelectual que acabara de despertar do obscurantismo da Idade Média. O sucesso da imprensa deve-se essencialmente à capacidade de conciliar os vários elementos que as artes e ofícios da época já ofereciam, conjugando os materiais, os instrumentos e os processos necessários para dar corpo à técnica de imprimir. É este conquistar de uma síntese perfeita que inicia a história do livro, como o conhecemos há mais de cinco séculos e para o qual a presença do papel foi de uma extrema relevância.

A arte de imprimir exigia um suporte barato e fácil de trabalhar, características que não se atribuíam ao pergaminho e ao velino, materiais utilizados durante muito tempo na Europa. Oriundo da China, o papel foi introduzido no velho continente pelos muçulmanos, por volta de 1150, e o primeiro moinho de papel construído pelos povos cristãos data provavelmente de 1270, na cidade italiana de Fabriano, ainda hoje um dos grandes centros de produção manual de papéis.⁴ A sua aceitação na Europa como material digno de suporte da palavra escrita foi lenta, estendendo-se por quase dois séculos. Apenas a imprensa conseguiu impulsionar o fabrico de qualidade e o consumo preferencial deste suporte, transformando-se este par, no casamento perfeito da evolução do objecto livro, sem o qual nem a imprensa teria tido o sucesso que teve, nem o papel teria atingido, no Ocidente, a expressão que mantém até hoje.

⁴ Douglas C. McMurtrie, op. cit., p. 81

Deste modo, o advento da imprensa, associado ao aparecimento do papel na Europa, numa altura em que esta se estava a libertar da opressão da Idade Média, pela mão de alguns iluminados entusiasmados pela nova concepção de entender o homem e a religião, *esse ideal renascentista de livre exame*, surge num tempo de descoberta da liberdade intelectual que veio estimular a arte, a literatura e a erudição. Com esse tempo de descoberta, a imprensa vem proporcionar o “quase” livre acesso a toda uma estrutura cultural que vinha sido passada pela mão dos copistas e apenas acessível aos homens mais instruídos.

A imprensa surge assim como um meio de massificação da cultura escrita. Com o estímulo da educação promovido por essa convulsão intelectual e religiosa, todas as classes sociais são despertadas pela intensa ambição de aprenderem a ler, e deste modo o livro deixa de ser um objecto pertença apenas de uma pequena elite.

Os primeiros livros impressos, os incunábulos, são ainda pobres exercícios gráficos que rapidamente caem em desuso, pois na sua maioria eram volumes pesados pouco manuseáveis e toscamente impressos, e que durante algum tempo após o seu aparecimento eram avaliados apenas pelo seu conteúdo literário. Desta forma surge um aperfeiçoamento da técnica de impressão cada vez mais apurada, respondendo às exigências de um público – consumidor ávido de novidades, o que consequentemente vai resultar num embelezamento do objecto livro.

Nesse embelezamento participam como já mencionado, a composição tipográfica do texto assim como elementos decorativos também feitos de chumbo, que se articulam com os caracteres, nomeadamente nas portadas, e a ilustração. Esta, feita com gravuras de madeira, irá inovar até ao fim da primeira metade do século XVI, altura em que a produção de livros começa a ressentir-se e os gravadores deixam de

executar gravuras novas, limitam-se a efectuar cópias más de ilustrações anteriores. Nesta altura a produção de livros com menor número de ilustrações acentua-se, e quando a sua normal produção é retomada, nos finais do século XVI, começa-se a utilizar a gravura em talhe-doce (gravura côncava sobre metal que já se conhecia desde o século XV).⁵ Grandes pintores tornam-se também gravadores impulsinando a qualidade da gravura que se vai produzir, facto que viria a ter reflexos no livro que volta a ser ricamente ilustrado.

⁵ Lucien Febvre e Henri-Jean Martin, *O Aparecimento do Livro*, FCG, Lisboa, 2000, p. 139

⁶ Lucien Febvre e H. Martin, op. cit., p. 141

⁷ Lucien Febvre e H. Martin, ibidem

O talhe-doce vai estar em voga durante mais de dois séculos,⁶ traduzindo-se numa técnica de reprodução fiel de objectos artísticos, entre outros, dando-os a conhecer por toda a parte. Esta técnica vai desenvolver o mercado das estampas que vai impulsionar o coleccionismo dos «livros de imagens»⁷ tão procurados por uma burguesia que não podendo aceder às obras de arte, deliciava-se com estas fiéis reproduções.

A partir do século XVII, a estampa vai ter assim um papel importantíssimo na divulgação das obras de arte e uma função essencialmente informativa de muitas áreas do saber. Com estas transformações o livro ilustrado vai acabar por perder o seu interesse, em parte pelos preços altos que começam a ser praticados pelos gravadores, provocando um progressivo desmembrar do texto e da ilustração que se articulavam harmoniosamente, e que culmina no afastamento da ilustração no final do século XVII, com a inclusão muitas vezes apenas do retrato do autor no livro.⁸ Apesar da arte tipográfica encontrar no século XVII uma certa redução de qualidade tanto em termos técnicos como estéticos, esta não deixou de se aperfeiçoar, tendo a *Imprimerie Royale* francesa tido grande relevância na continuação do seu desenvolvimento, nomeadamente nos novos alfabetos criados por Abraham Bosse e Claude Mellan, caracterizados por capitais ricamente decoradas, que substituíram os caracteres de Garamond muito em voga no século anterior.⁹ No final do século XVII reuniram-se assim as condições para um “renascimento” da tipografia¹⁰ que eclodirá no século seguinte, e que assistirá ao aparecimento de um novo processo de impressão, a litografia.

⁸ Lucien Febvre e H. Martin, op. cit., p. 143

⁹ Rui Canaveira, *História das Artes Gráficas – Dos primórdios a 1820*, Vol.1, Lisboa, 1994, p. 99

¹⁰ Rui Canaveira, ibidem

O século XVIII vai assim valorizar a gravura no livro, facto que se deve também a uma conjuntura económica que propicia uma preocupação dos editores com a qualidade dos livros. No meio de páginas impressas reaparecem as vinhetas, e o grande interesse manifestado por este novo formato do livro vai levá-lo a transformar-se essencialmente em objecto de luxo dada a riqueza da sua qualidade, tanto do interior como do exterior.¹¹ A encadernação encontra aqui uma igual importância no objecto livro, que a gravura já possuía. São as classes altas que vão estimular esta produção de livros tão ricamente elaborados que o irão elevar a um estatuto de objecto artístico afastando-se da intenção meramente didáctica e de lazer, que até então detinham.

¹¹ Lucien Febvre e H. Martin, op. cit., pp. 143-144

A Imprensa em Portugal

A introdução da tipografia em Portugal ocorre no século XV, no reinado de D. Afonso V, «o primeiro Rey destes Reynos que ajuntou bôos livros e fez livraria em seus paços».¹² Segundo Artur Anselmo, o monarca terá tido conhecimento desta inovação na Sorbonne, cuja universidade tinha os seus prelos, aquando da sua estadia em França para solicitar a ajuda de Luís XI para as suas pretensões ao trono de Castela.¹³ Mas seria às mãos dos judeus que se atribuiria o primeiro livro impresso em Portugal. Publicado em Faro, em 1487, pela oficina de Samuel Gacon, o “Pentateuco” com caracteres hebraicos, é considerado hoje o primeiro incunábulo sobrevivente, continuando a prevalecer esta teoria, em detrimento da que coloca Leiria

¹² Rui de Pina, *Crónica de El-Rei D. Afonso V*, pp. 607-608, (citado: por Rui Canaveira, p. 27)

¹³ Artur Anselmo, *Origens da Imprensa em Portugal*, INCM, Lisboa, 1981, p. 44

como o primeiro centro tipográfico português, ou ainda da que sugere a cidade da Guarda como berço desta inovação em Portugal.¹⁴

O “Pentateuco” de Samuel Gacon prevalece assim como o primeiro dos trinta incunábulo portugueses que hoje se conhecem e que se dividem em três períodos, sendo o primeiro, o Judaico, com as figuras de Samuel Gacon, Eliseu Toldano, Samuel e Abrão d’Ortas nos prelos das cidades de Faro, Lisboa e Leiria, largamente influenciados pelos núcleos judaicos espanhóis e italianos. Com o fim da actividade dos prelos hebraicos em 1496, devido à expulsão dos Judeus por decreto do Rei D. Manuel, a arte da tipografia passa a ser dominada pelos tipógrafos germânicos e italianos, que constituem o segundo momento da incunabular português. Destes destacam-se as figuras de Johann Gherlinc, em Braga, autor de *Breviarium Bracaraense*, o primeiro incunábulo impresso em Portugal em língua latina (1494), e Valentim Fernandes de Morávia e Nicolau de Saxónia em Lisboa, impulsionando a arte tipográfica com impressões de grande luxo, como a *Vita Christi*, da autoria de Ludolfo da Saxónia, mandada publicar por D. Leonor, em 1495.¹⁵ Outros impressores como Jacopo Cromberger, João Pedro de Cremona e Nicolau Gazini do Piemonte, foram nomes que também se destacaram na tipografia portuguesa do século XV.¹⁶

Num último período desta fase inicial da consolidação da tipografia em Portugal, surgem finalmente as figuras dos portugueses que, após alguns anos a trabalhar como artífices nas tipografias geridas por estrangeiros, conseguem alcançar o conhecimento e a autonomia necessárias para criarem os seus próprios prelos. Rodrigo Álvares, do Porto, é considerado o primeiro impressor português, e da sua tipografia saíram em 1497, *As Constituições do Bispado do Porto* de D. Diogo de Sousa, e os *Evangelhos e Epístolas* de Guilherme Parisiense.¹⁷

No início do século XVI, por volta de 1519, o francês Germain Gaillard estabeleceu-se em Lisboa, adquirindo aos herdeiros de Valentim Fernandes o seu material tipográfico, executando com este, aquela que se julga ser a sua primeira obra, *Missale secundum consuetudinem Elborensis ecclesiae* e por volta de 1525 imprime as *Coplas de Mingo Revulgo*,¹⁸ do qual existe um exemplar na Biblioteca Nacional de Lisboa. Cinco anos mais tarde abre uma oficina tipográfica no Mosteiro de Santa Cruz de Coimbra, que funcionou até 1577, tendo após 1550 sido transferida para o convento de S. Vicente de Fora, em Lisboa, a pedido de D. Sebastião.

Do século XVI destaca-se ainda o impressor Luís Rodrigues, estabelecido em Lisboa entre 1539 e 1554, responsável pelo *Breviário Eborense*.¹⁹ Esta época ficou marcada pelo apoio de D. João III, à actividade tipográfica e livreira, concedendo em 1539 aos livreiros e oficiais da Universidade de Coimbra os mesmos privilégios que detinham os que ali estudavam. É a influência da Universidade que faz aumentar significativamente o número de tipógrafos no fim do século XVI, proporcionando uma cada vez maior laicização da cultura fomentada pelo livro impresso.

Já no início do século XVII, sob o domínio filipino, assiste-se a um abrandar da evolução da tipografia em Portugal, enquanto no resto da Europa outras inovações começavam a surgir, nomeadamente os livros de bolso e os jornais. As primeiras folhas volantes impressas já datavam do século XV, mas em Portugal as primeiras de carácter noticioso sem periodicidade certa surgiram durante os primeiros anos do reinado de Filipe II, as chamadas *Relações de Novas Gerais* ou *Notícias Avulsas*, na altura muito reprimidas.²⁰

No domínio da tipografia, o século XVII em Portugal fica marcado pelos nomes de Pedro Craesbeeck da Flandres, discípulo de Plantin e impressor real nomeado por Filipe II, Miguel Deslandes de França, que viria a substituir a descendência de

¹⁴ Jorge Peixoto, *Notas sobre a Introdução da Tipografia em Portugal*, in Douglas C. McMurtrie, op. cit., p. 216

¹⁵ Jorge Peixoto, *ibidem*

¹⁶ Rui Canaveira, op. cit., p. 35

¹⁷ Jorge Peixoto, *História do Livro Impresso em Portugal*, Coimbra, 1967, p. 11

¹⁸ Rui Canaveira, op. cit., p. 47

¹⁹ Rui Canaveira, op. cit., p. 51

²⁰ Rui Canaveira, op. cit., p. 92

²¹ Rui Canaveira, op. cit., pp. 94-96

Craesbeek no título de impressor real em 1687, e o português Diogo Gomes Loureiro e o seu trabalho para a Universidade de Coimbra. Das oficinas dos Craesbeek são conhecidas cerca de 750 edições, das quais se destacam nove de *Os Lusíadas* e também a primeira edição de *Peregrinação* de Fernão Mendes Pinto, impresso em Lisboa, em 1614.²¹

As obras produzidas em Portugal nesta época reflectem a quebra acentuada da qualidade do livro impresso que se fazia sentir na Europa, caracterizando-se por uma perda significativa do rigor da impressão, pela utilização de papel de qualidade inferior, e pelos frontispícios exuberantes, únicas ilustrações em toda a obra, que é carregada de informações sobre os autores nas páginas de rosto.

O “renascimento” do livro em Portugal

O termo “renascimento” do livro parece adequado para falar do século XVIII, século por excelência do apogeu artístico deste objecto. Com a crescente perda de qualidade que o livro começou a popularizar no fim do século XVI, início de XVII, o interesse e a atitude colocada neste meio de divulgação da cultura escrita revelou esse “renascimento” de uma arte que havia perdido qualidade, mais por questões económicas e comerciais, do que por falta de condições ou escolhas artísticas por parte de todos os seus intervenientes. Nessa altura a tipografia tinha como objectivo ser um veículo de transmissão das ideias e sugestões do momento e por isso a preocupação estética era diminuta. O livro impresso vulgariza-se, deixando de ser o objecto de interesse artístico protagonizado pelo final do século XV e primeira metade do século XVI, pois a sua principal função passa a ser a da utilidade imediata.

Assim, sob um efeito de um declínio qualitativo, que se fazia sentir na produção e consumo do livro, a tipografia “renasce” com o suporte da *Imprimerie Royale* francesa, fundada por Luís XIII ainda no século XVII, que muito contribuiu para a sua evolução estética, nomeadamente na elaboração de novos tipos, mas também mantendo e cultivando a grande importância dada à gravura e à encadernação como parte igualmente relevante na concepção e construção do livro. O século XVII não será por isso uma época de declínio em termos de inovações e novas conquistas, apenas na qualidade estética e na subsequente falta de interesse por parte do público em consumir um produto com essa perda de qualidade, estando assim reunidas as condições para que o século XVIII, atinja o seu maior esplendor não só a nível tipográfico, mas na totalidade das componentes artísticas que constroem o objecto livro.

O século XVIII é também o século do “renascimento” da tipografia em toda a Europa, a época de Baskerville, de Bodoni e dos Didot, da criação de novos tipos e da utilização de papel de qualidade. D. João V e D. José I são os monarcas que assistem e apoiam esta renovação da tipografia em Portugal, em França são os monarcas Luís XIV e Luís XV e em Espanha, Filipe V e Carlos III.

Portugal não foi excepção no processo de renovação da tipografia [Fig. 1 a 4] que caracterizou o século XVIII, encontrando-se no território os ingredientes necessários para proporcionar essa nova concepção do livro mais elaborado e luxuoso. Terminadas as guerras com Espanha e afirmada a independência de Portugal, assistiu-se ao início de uma era de prosperidade no território. Necessitando de implementar no reino uma nova energia que retirasse o país da estagnação em que tinha vivido nas últimas décadas, D. João V dá início a um período de luxo e fausto, tal como sucedera no reinado de D. Manuel, apoiando-se nas riquezas que chegavam do Brasil.

O reinado de D. João V vai ser de extrema importância para o desenvolvimento da tipografia, assim como da arte da gravura e da encadernação, e a sua dedicação



O ENGENHEIRO PORTUGUEZ: DIVIDIDO EM DOUS Tratados.

TOMO SEGUNDO,
QUE COMPREHENDE A FORTIFICAÇÃO
regular, e irregular: o ataque, e defesa das Praças;
e no Appendice o uso das Armas de guerra.

OBRA MODERNA, E DE GRANDE UTILIDADE
para os Engenheiros, e mais Officiaes Militares: tirada
dos mais celebres Autores, e dos Diarios das
ultimas guerras da Europa.

Compolta

**Por MANOEL DE AZEVEDO
FORTES,**

ACADEMICO DA ACADEMIA REAL DA HISTORIA
Portuguesa, Cavalleiro professo na Ordem de Christo, Briga-
deiro de Infantaria dos Exercios de Sua Magestade, e En-
genheiro mór destes Reynos, &c.



LISBOA OCCIDENTAL.

Na Officina de MANOEL FERNANDES DA COSTA,
Impressor do Santo Officio.

M. DCC. XXIX

Com todas as licenças necessarias.

[Fig. 1] – O Engenheiro
Portuguez: dividido em
dous tratados
Manuel de Azevedo Fortes
(Académico da Academia
Real da História Portuguesa
e Engenheiro-mor do
Reino), Oficina de Manoel
Fernandes da Costa,
Impressor do Santo Officio
Lisboa, 1728-1729,
Gravura da folha inicial
com a Cidade de
Albuquerque ao fundo e em
primeiro plano os Generais
P. Carle, Conde das
Galveias e Conde de Vila
Verde, da autoria de Pedro
de Rochefort, in Catálogo
das Obras Impressas no
séc. XVIII: Colecção da
SCML, 1999

[Fig. 2 e 3] – Vida do Apos-
tolico Padre António Vieyra
da Companhia de Jesus
André de Barros (Padre da
Companhia de Jesus),
Oficina Sylviana, Lisboa,
1746, in Catálogo das Obras
Impressas no séc. XVIII:
Colecção da SCML, 1999

[2]

269



BEATI CUM VOS EJECRINT. Luc. 6. 22.

V I D A

DO
APOSTOLICO PADRE
ANTONIO VIEYRA
Da Companhia de JESUS.

LIVRO III.



A Z atravessada na boca do gran-
de rio das Amazonas huma ilha,
que em comprimento, e largu-
ra excede ao Reyno de Portu-
gal. Habitão aqui Nações diffe-
rentes debaixo de hum só nome
de Nheengalbas, gente feróz, e talvez a mais
valerosa de todos os Indios. Antigamente re-
cebêrao aos nossos conquistadores em boa ami-
fado; mas esta se trocou em viva guerra, por-
que degenerou por força da cobiça a lealdade
Portu-

*Ilha dos Nhe-
engalbas, cha-
mada dos Joan-
nes.*

[3]

367



OPORTET ME ET ROMAM VIDERI Act. 12. 31.

V I D A

DO
APOSTOLICO PADRE
ANTONIO VIEYRA
Da Companhia de JESUS.

LIVRO IV.



OS 15 de Agosto de 1669 no glo-
rioso dia da Assumpção de No-
ssa Senhora levantou ancoras do
celebrado Téjo, e sahio feliz-
mente ao Oceano o Padre AN-
TONIO VIEYRA em demanda
do rumo de Italia; e correndo ao Sul, passou
o Cabo de Espichel; e dobrando adiante o Pro-
montório Sacro, ou Cabo de S. Vicente, en-
bocou o famoso Estreito de Gibraltar. Já hia
engolfado no Mediterraneo, pósta no Levante

*Parte para a
Coria.*



[Fig. 4]

Obras de Luís de Camões
Luís de Camões, Oficina
de Simão Thaddeo
Ferreira, Lisboa, 1782,
Gravura com retrato
alegórico do autor, de
Jerónimo Barreira,
in Catálogo das Obras
Impressas no séc. XVIII:
Colecção da SCML, 1999

à arte do livro ficou bem presente, quando em 1707, no ano em que começou a reinar, se deslocou à tipografia do impressor régio, Valentim da Costa Deslandes, num gesto que preconizava o apoio que este monarca viria a proporcionar a esta arte.

Das várias inovações industriais patrocinadas pelo rei, destaca-se a Fábrica de Papel da Lousã, que vai ser uma peça fundamental no desenvolvimento das artes gráficas no país. Criada entre 1710 e 1715, esta fábrica encontrava-se dois anos mais tarde em plena e rentável laboração, contando com o trabalho de dez oficiais para além de outros trabalhadores auxiliares e era dirigida por João Neto Arnaut. Produtora de "papel ordinário, florete e imperial",²² esta fábrica exportou em abundância durante algum tempo o "trapo" que servia de matéria-prima para a execução do papel, tendo a coroa decretado, mais tarde, a proibição da sua exportação com receio de escassez. Fornecedora da tipografia que os jesuítas tinham no Colégio das Artes em Coimbra, vai mais tarde prover também a Academia Real de História.

Este interesse demonstrado pelo rei em industrializar um país, cuja economia sofria de desequilíbrios estruturais profundos, com a falta significativa de mão-de-obra qualificada e estruturas produtivas, tudo resultado de dois séculos em que a ocupação espanhola, o comércio e as descobertas marítimas haviam absorvido grande parte das riquezas da nação, era mais do que um mero interesse pelo desenvolvimento da cultura e da arte pelas quais o rei sempre demonstrou grande apreço. O seu empenho na industrialização do país devia-se essencialmente a uma estratégia política delineada para fortalecer a independência do reino e o prestígio do país, que foi utilizada como instrumento diplomático junto das cortes absolutistas de Espanha e França, e sobretudo da grande força política, económica e religiosa que era o Papado de Roma.

D. João V vai inaugurar um novo período na vida cultural do país patrocinando as Academias e a Congregação do Oratório, fundada no século XVI, e que se dedicava ao ensino aplicando princípios experimentalistas, por oposição aos métodos escolásticos dos jesuítas. Na Congregação destacaram-se dois franceses, o padre Rafael

²² Faria, Severim, *Notícias de Portugal*, 1740 (citado por: Rui Canaveira, op. cit., p. 102)

Bluteau e o padre Le Grand.²³ A influência da cultura francesa vai acentuar-se no reinado de D. João V, pois como grande escola de civilidade constituía um modelo a seguir pelos portugueses mais eruditos.

²³ Rui Canaveira, op. cit., p. 104

Este monarca constrói assim uma conjuntura favorável ao desenvolvimento das várias artes, pelo que a tipografia, a gravura e a encadernação, muito devem a essas influências francesas que tanto se fizeram sentir em Portugal. Este reinado é responsável pelos progressos quantitativos e qualitativos do desenvolvimento dos livros e das bibliotecas que acolheram muitos exemplares adquiridos fora do país, mas também assistiram à produção de criações nacionais, de que é exemplo, a *História Genealógica da Casa Real Portuguesa* composta por 12 volumes.

Mandada construir em 1717, a Biblioteca da Universidade de Coimbra levou cerca de onze anos a ficar concluída. Com um total superior a 300 mil volumes, guardados numa área com cerca de 1250 m², esta biblioteca tem ainda três salas visitáveis, ricamente decoradas com estantes de madeira exótica onde se encontram cerca de 30 mil volumes que vão desde o século XVI até finais do século XVIII. Alberga um riquíssimo espólio bibliográfico, incluindo livros das bibliotecas dos antigos conventos e mosteiros da cidade.

A Biblioteca do Palácio de Maфра ocupa uma vasta sala com mais de oitenta metros de comprimento localizada no quarto piso na ala nascente do Convento. Esta só foi definitivamente instalada no reinado de D. José, e é composta por várias estantes onde predominam obras impressas, nacionais e estrangeiras, dos séculos XVI, XVII e XVIII. Em 1797, com o Padre Mestre Bibliotecário Frei Joaquim da Conceição, procedeu-se a uma primeira tentativa de classificação e arrumação de cerca de 40.000 livros, trabalho que só foi continuado em 1807 após a expulsão das tropas francesas.

Neste espólio encontram-se também diversos manuscritos e pergaminhos, códices, cadernos de música manuscrita, cartas geográficas e documentos variados provenientes de conventos locais. Predominam as temáticas relacionadas com a Religião – a Teologia, as Sagradas Escrituras, a História Eclesiástica e Secular e o Direito Canónico – e ainda Literatura Clássica e Moderna, livros de Geografia, Direito e Filosofia. Esta biblioteca possui ainda vinte e dois incunábulo estrangeiros.

A Livraria Real viu o seu espólio aumentar significativamente com manuscritos, livros impressos, mapas e gravuras. O rei tinha por hábito encomendar obras impressas e manuscritos aos seus embaixadores em Paris, Londres e Roma, e da cidade italiana chegaram ao reino, para além dos mais diversos objectos artísticos, livros de Epístolas, Evangelhos e vários missais ricamente encadernados.

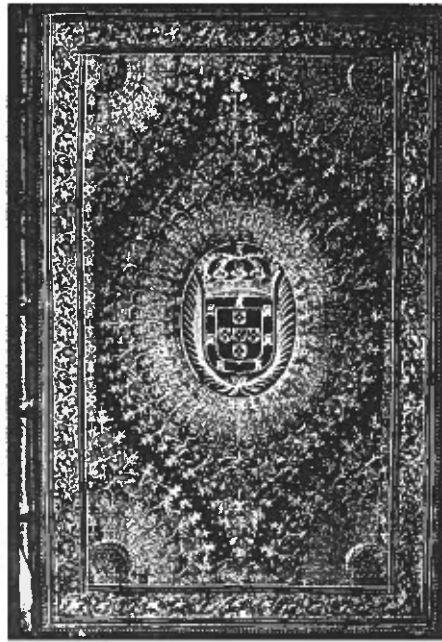
A encadernação neste século vai atingir o seu esplendor [Fig. 5 a 7] e D. João V, para além do seu interesse pelos livros, mantinha por estas grande apreço conforme se pode observar num pequeno excerto narrado pelo Conde da Sabugosa e transcrito por Matias Lima:

«Foi entre nós um grande amador de bellas encadernações El-Rei D. João V, o magnífico, que tinha enviados em todos os centros intellectuaes na Europa, com o encargo de comprarem as mais valiosas obras litterarias, e de as fazerem encadernar luxuosamente. A maior parte dessas maravilhas foram destruidas pelo terramoto, e pelo incêndio que se lhe seguiu.

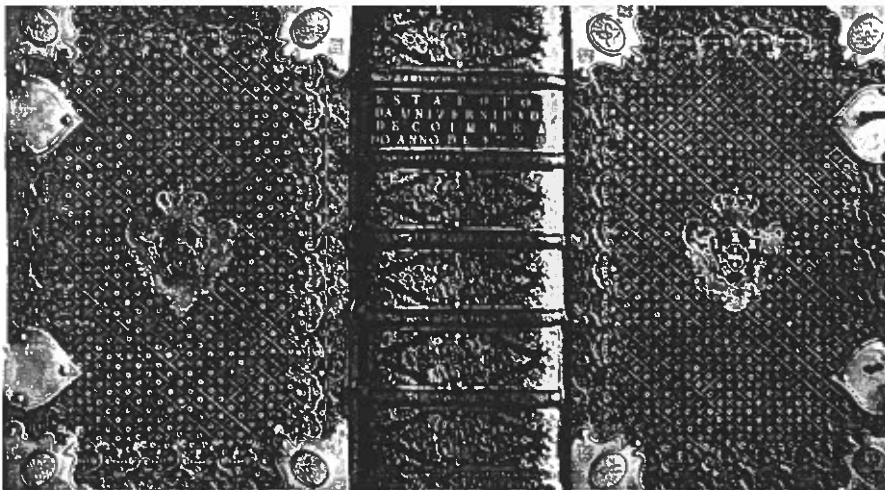
Os ricos exemplares doirados por folhas e com ellas azaradas; os de seixas finamente trabalhados com oiro; os que apresentavam os mais bellos ferros nos seus marroquins; as encadernações em velludo vermelho, tão nobres, e as de pergaminho e outras se segredo, com a sua pequena corre-diga onde se escondiam miniaturas profanas e licenciosas, ou reliquias devotas; as innumerables encadernações de phantasia, feitas com pelle de animaes diversos, a phantera, o crocodilo, a serpente, o bacalhau e a phoca, tudo foi destruido na catastrophe de 1755.»²⁴

²⁴ Conde de Sabugosa, Boletim da Soc. de Bibl. Barbosa Machado, Ano I, nº1, pp.14-15 (citado por: Matias Lima, A Encadernação em Portugal, Edições Pátria, Gaia, 1933, p. 51)

[Fig. 5]
*Regimento das Contas
do Reyno, e Casa*
Lisboa, 1708, Encadernação
com carneira vermelha dourada
a folha de ouro, ao centro brasão
real da época de D. Pedro II,
in Matias Lima, *A Encadernação
em Portugal*, 1933



[Fig. 6]
Rimas Sonoras
Simeam Antunes Freire,
Lisboa, 1731, Encadernação
com carneira vermelha dourada
a folha de ouro, in Matias Lima,
A Encadernação em Portugal,
1933



[Fig. 7]
*Estatutos da Universidade de
Coimbra do anno de 1772*
Encadernação com carneira
vermelha dourada a folha de ouro
e cantoneiras e fechos de prata
gravada, ao centro armas de
Portugal da época de D. João V,
in Matias Lima, *A Encadernação em
Portugal*, 1933

²⁵ Thoinan, Ernest, *Les Relieurs Français*, Paris, 1893, pp. 363 e 368 (citado por: Matias Lima, op. cit., p. 53)

Para além das influências francesas na área da encadernação, das quais se destacam Antoine Michel Padeloup, encadernador de Luís XV que executou várias obras para D. João V, e o seu filho, Jean Padeloup, que terá executado alguns trabalhos para D. José I,²⁵ evidenciam-se os portugueses Mateus Nogueira, de Lisboa, que encadernou a maior parte dos livros do abade Diogo Machado, e António Pires Henriques, do Porto.

Para além destes nomes, sobressai já quase no fim do século, o crítico de arte francês Francisco Mariette, que residia em Lisboa e que tinha casa aberta perto da Trindade. Segundo consta, este encadernador terá sido o introdutor do hábito de identificação do autor das encadernações, mediante marcas impressas coladas na guarda dos livros, reclamando assim o estatuto de autoria, que afirma o distanciamento do já desgastado e pouco justo atributo de artifice a estes verdadeiros criadores. Este hábito já prevalecia em França, pelo menos desde o início do século XVIII e julga-se que atribuída a inovação a Padeloup. Foi Mariette que o adoptou em

Lisboa, e no Porto o encadernador José de Oliveira e Castro, nos finais do século XVIII e até ao primeiro quartel do século XIX. O século XVIII fica também marcado pela gravação dos brasões de variada nobreza, grande apreciadora de belas encadernações, dos quais se destacam as figuras do Marquês de Pombal, o secretário de Estado, Diogo de Mendonça Côrte Real e o patriarca de Lisboa, D. Tomaz de Almeida.

Mas para o “renascimento” da tipografia em Portugal foi de extrema importância a Academia Real de História Portuguesa, fundada em 1720, cujo principal objectivo consistiu em escrever a história eclesiástica do reino, assim como todos os acontecimentos com relevância histórica, em particular as conquistas. Esta foi uma iniciativa do rei, à qual aderiram a nobreza, o clero, e os intelectuais do reino, dos quais se destacam as figuras do Marquês do Alegrete, os Condes da Ericeira, o padre D. Manuel Caetano e Sousa, entre outros. À Academia pertenceram membros de várias ordens religiosas, como os jesuítas, os oratorianos, os dominicanos, os cistercienses e os agostinhos, publicando obras de relevante valor. A Academia acabou também por se dedicar às crónicas dos antigos reis de Portugal, e à preservação de documentos, de moedas e de outros objectos de valor histórico.

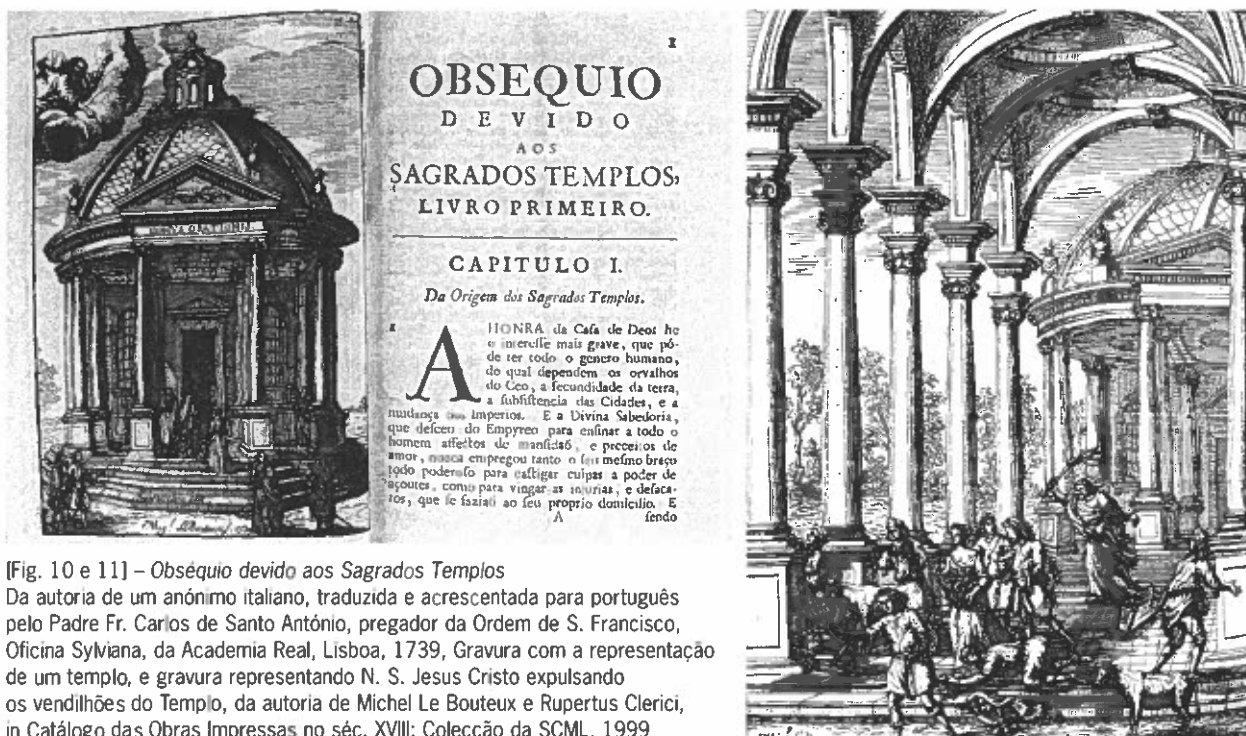
A criação desta Academia veio proporcionar o aparecimento de outras espalhadas pelo país, como é o caso da Academia dos Retóricos, a Academia dos Anónimos, a Academia Portuguesa e a Academia Real, locais onde se discutiam os mais variados temas ligados à filosofia e à literatura, assim como um vasto número de outras instituições com o mesmo fim. Esta proliferação de locais, onde vários assuntos eram debatidos, vai consequentemente encontrar na grande expansão de tipografias uma ampla divulgação.

A Academia Real de História tinha a sua própria tipografia relativamente bem equipada, onde foram impressas várias obras dos seus académicos. Para integrar a sua equipa foram chamados os melhores oficiais e mestres compositores, impressores, fundidores de tipos e gravadores, entre os quais Rochefort, Debrie [Fig. 8 e 9],



[Fig. 8] – *Historiarum Lusitanarum ab anno MDCXL, usque ad MDCLVII* Fernando de Meneses, Conde da Ericeira, Régia Oficina Tipográfica, José António da Silva, Lisboa, 1734, Gravura do escudo do Conde da Ericeira da autoria de G. F. L. Debrie, in Catálogo das Obras Impressas no séc. XVIII: Coleção da SCML, 1999

[Fig. 9] – *Ordenações e Leys do Reyno de Portugal confirmadas e estabelecidas pelo Senhor Rey D. João IV* Portugal. Leis, decretos, etc., Mosteiro de São Vicente de Fora, Câmara Real de Sua Majestade, Lisboa, 1747, Folha ilustrada representando o triunfo da Monarquia Portuguesa, com o retrato do Rei D. João V, da autoria de G. F. L. Debrie, in Catálogo das Obras Impressas no séc. XVIII: Coleção da SCML, 1999



[Fig. 10 e 11] – *Obséquio devido aos Sagrados Templos*

Da autoria de um anónimo italiano, traduzida e acrescentada para português pelo Padre Fr. Carlos de Santo António, pregador da Ordem de S. Francisco, Oficina Sylviana, da Academia Real, Lisboa, 1739, Gravura com a representação de um templo, e gravura representando N. S. Jesus Cristo expulsando os vendilhões do Templo, da autoria de Michel Le Bouteux e Rupertus Clerici, in Catálogo das Obras Impressas no séc. XVIII: Colecção da SCML, 1999

Quilhard e Michel le Bouteaux [Fig. 10 e 11]. Vieira Lusitano será outro dos nomes que contribuirá para a expansão da gravura portuguesa, tendo estado ao serviço desta Academia, primeiramente como desenhador e mais tarde como gravador. Ilustrou obras como, *Memórias para a História de D. João I* (1730) e *Memórias dos Templários* (1735), da autoria de Alexandre Ferreira, e *Geografia Histórica de todos os Estados da Europa* (1734), de Luís Caetano de Lima [Fig. 12].

A França vai ser, mais uma vez, um dos grandes centros de influência para o desenvolvimento do livro português, e os gravadores franceses terão uma presença muito relevante. A gravura foi construindo ao longo dos últimos séculos um papel importante na estrutura tanto decorativa como informativa do livro, atingindo no século XVIII o seu momento áureo em que pintores e gravadores vão criar ilustrações de excelente qualidade, em parte também devido à colaboração estreita entre estes e os autores cujas obras os pintores e gravadores interpretavam com traços harmónicos e graciosos. A arte da ilustração tornou-se assim uma grande moda, de tal forma que um bom livro, bem impresso, mas sem ilustrações estava condenado ao esquecimento.

[Fig. 12] – *Geografia histórica de todos os estados soberanos de Europa (...)*

Luís Caetano de Lima (Académico da Academia Real de Historia Portuguesa), Oficina de José António da Silva, Impressor da Academia Real, Lisboa, 1734-1736, Gravuras dos mapas das várias regiões do País e plantas de localidades da autoria de Grampré, in Catálogo das Obras Impressas no séc. XVIII: Colecção da SCML, 1999



A ornamentação liberta-se das regras severas de composição que até então dominavam e a gravura vai adquirir uma nova expressão. É nesta altura que a par das gravuras impressas em separado ou em conjunto com o texto, aparecem as vinhetas, grinaldas de flores, festões, vasos, e outros elementos decorativos que vão atingir uma perfeição tal, que o século XVIII também será conhecido como o "Século da Vinheta".²⁶

D. João V adquiriu através de uma família de coleccionadores e editores de estampas, a família Mariette, grande número de gravuras, e com a criação da Academia Real de História Portuguesa inaugurou-se em Portugal a primeira oficina de gravura que vai funcionar conjuntamente com a Academia, ilustrando as obras por ela editadas. Este patrocínio do rei viria a dar frutos mais tarde com o aparecimento de artistas gravadores portugueses de grande qualidade.

Jean Villeneuve, fundidor e gravador punccionista, é contratado em 1732 para produzir tipos até então importados com grandes custos. O sucesso da produção e da qualidade proporcionada por estes vai ser de tal forma que daí em diante a importação de tipos estrangeiros passa a ser proibida, proporcionando assim um grande progresso e uma consequente independência da tipografia portuguesa. Os caracteres por ele gravados e fundidos, dos quais se consta serem de magnífico aspecto, eram quase todos *elzevier* e tiveram imediata aprovação dos directores da Academia Real de História, como o Conde da Ericeira e Manuel Caetano de Sousa, entre outros.²⁷

Cinco anos após a chegada de Villeneuve a Portugal, surge em França pela mão de Fournier, o Novo, o ponto tipográfico que mais tarde, em 1753, vai ser consolidado de vez por François Ambroise Didot, revolucionando a arte tipográfica, pois permitia a uniformização dos tipos o que resultava num rigor compositivo de extrema relevância. Apesar de em 1756 a insuficiência da produção de caracteres em Portugal ter levado a uma autorização especial que permitia a entrada livre do tipo estrangeiro durante os dez anos seguintes, a Imprensa Nacional, derivada da Régia Impressão Tipográfica, só em 1851 adoptará o ponto tipográfico de Didot para a fundição dos seus tipos.

A morte de D. João V, em 1750, juntamente com as consequências desastrosas do grande sismo que devastou o centro e sul do país cinco anos mais tarde, representou um sério golpe para a arte tipográfica. Os incêndios que se seguiram ao abalo sísmico foram altamente destrutivos, consumindo em pouco tempo valiosas bibliotecas, nomeadamente as dos conventos do Carmo, de S. Francisco, da Trindade, da Boa-Hora, do Espírito Santo, e a de S. Domingos, que segundo consta possuía cerca de 10.000 volumes "*todos encadernados em pastas douradas*".²⁸ As bibliotecas particulares dos Duques de Aveiro e Lafões, dos Conde da Ericeira e do Vimieiro, entre outras, também não foram poupadas. De facto muito poucas sobreviveram, como foi o caso do espólio bibliográfico do Marquês do Alegrete.

Juntamente com esta catástrofe, poucos anos mais tarde, a expulsão dos jesuítas, que tanto destaque tiveram no ensino e na cultura portuguesa, veio empobrecer o património intelectual e cultural da época. Mesmo com todos estes sobressaltos, a difusão do livro durante o reinado de D. José I continuou a desenvolver-se, o que proporcionou um aumento significativo do número de prelos e livreiros nas principais cidades do país. Apesar das perdas da Livraria Real, o novo rei, que herdara o gosto de seu pai pelos livros, ajudou a continuar este legado, enriquecendo também as bibliotecas da Universidade de Coimbra e do Palácio de Mafra, assim como todas aquelas que pertenciam à Congregação do Oratório.

Mas seria em 1768, após as reparações das consequências mais graves do terramoto, que a arte tipográfica encontraria um novo estímulo. Através de um alvará,

²⁶ Fidalgo, Manuela, *A Gravura na Arte do Livro – França Século XVIII – XIX*, Lisboa, 1992

²⁷ Jorge Peixoto, op. cit., p. 20

²⁸ Matias Lima, op. cit., p. 52

²⁹ Rui Canaveira, op. cit.,
p. 109

o Marquês de Pombal cria a Impressão Régia ou a Régia Oficina Tipográfica. Naquele é mencionado a utilidade desta nova casa, onde se pretende que a perfeição dos caracteres e a abundância e qualidade das suas impressões a tornem num organismo respeitável.²⁹ Os estatutos desta nova tipografia previam que tivesse ao seu serviço um livreiro e que procedesse à impressão de obras escolhidas pelo Real Colégio dos Nobres, pela Universidade de Coimbra, e pela Directoria Geral dos Estudos.

Na sua administração encontravam-se Nicolau Paglianini, o director-geral da tipografia, Miguel Manescal da Costa, um impressor que passou a director técnico e administrativo, Joaquim Carneiro da Silva, gravador, e Jean Villeneuve director da fundição de caracteres. Durante os primeiros anos, esta oficina gráfica estatal mostrou-se extremamente produtiva, registando-se um total de 1230 volumes, para além de um vasto número de impressões de papéis avulsos e outros. Até ao ano de 1800 saíram dos seus prelos obras de grande qualidade nas áreas do direito, da política, das humanidades e da teologia, entre outras de interesse geral como jornais, sermões, cartas e regimentos.

Fundada em 1710 e extinta 49 anos mais tarde, a tipografia do Colégio das Artes vê o seu espólio ser “sequestrado” por decisão do Marquês de Pombal, passando o material tipográfico deste Colégio de Jesuítas a pertencer à Universidade de Coimbra, sendo assim criada a “Imprensa da Universidade” que estará em funcionamento até 1934, e que desempenhou uma acção extremamente significativa na vida intelectual do país e nas suas artes gráficas. Durante o século XVIII destacaram-se ainda as figuras dos impressores Francisco Luís Ameno e a sua Tipografia Patriarcal, Bernardo da Costa de Carvalho, Valentim da Costa Deslandes, impressor régio, com a Oficina Real Deslandesiana, entre outras dezenas na cidade de Lisboa. No Porto encontram-se cerca de sete oficinas, evidenciando-se um dos seus tipógrafos mais importantes, Manuel Pedroso Coimbra. Estas várias tipografias demonstram a grande difusão que a arte tipográfica encontrou no século XVIII.

Associadas à Régia Oficina Tipográfica surgem neste século duas instituições de grande relevância para a tipografia portuguesa. A oficina de caracteres de Jean Villeneuve, e a aula de gravura de Joaquim Carneiro da Silva, que tinha como objectivo formar gravadores e desenhadores, tendo-se revelado um centro artístico de grande utilidade, elevando a gravura portuguesa a um estatuto então não experienciado em Portugal.

O reinado de D. Maria começa em 1777, e vai caracterizar-se essencialmente pela dedicação e apoio às instituições de ensino e cultura. Foram criadas bibliotecas, academias, seminários, aulas públicas e escolas militares e navais e duas instituições de grande importância que ainda hoje existem: a Academia Real das Ciências e a Casa Pia de Lisboa. A Real Biblioteca Pública, criada em 1796, constitui também um dos legados mais importantes desta época e viria a dar origem à actual Biblioteca Nacional. Em 1798, a Régia Oficina Tipográfica foi incumbida de enviar para a Real Biblioteca Pública um exemplar de todas as suas publicações.

Importante para o desenvolvimento da pintura, da escultura e também das artes gráficas, foi a Aula Pública criada pela Casa Pia de Lisboa. Dentro da Aula Pública de Desenho, que foi a base da Academia do Nu, destacaram-se como professores Joaquim Manuel da Rocha e Eleutério José de Barros. Nesta academia estudaram figuras como os pintores Domingos de Sequeira e José da Cunha Taborda, o escultor João José Aguiar e o gravador José António do Vale, entre tantos outros que partiram para a Academia de Roma.

Em 1801, é fundada por Frei José Mariano da Conceição Veloso, a Tipografia Calcográfica, Topoplástica e Literária do Arco do Cego, vulgarmente conhecida por Casa Literária do Arco do Cego, onde se imprimia essencialmente livros sobre ciências naturais e agricultura. Esta oficina foi importante para estabelecer uma ligação entre a aula de gravura de Joaquim Carneiro da Silva e a escola de Bartolozzi que vem substituir a do gravador português.

Francesco Bartolozzi, um dos fundadores da Royal Academy of Arts, aprendeu a gravar em Veneza com Joseph Wagner, mas é em Inglaterra que o seu trabalho ganha expressão, sendo nomeado gravador da corte, e desenvolvendo a técnica do ponteador.³⁰ Em 1802 vem para Portugal para assumir a liderança da Aula de Gravura criada pelo Marquês de Pombal. Francisco Vieira Portuense, amigo chegado de Bartolozzi, será uma das figuras de grande destaque na gravura portuguesa, tendo executado alguns desenhos para o italiano gravar.

³⁰ Rui Canaveira, op. cit., p. 111

A industrialização do Livro

A oficina tipográfica artesanal entra em decadência nas últimas décadas do século XVIII, sucedendo-lhe a do tipo industrial. O livro vai ressentir-se com o aumento das tiragens, que vai embaratecer o seu custo, a exigência gráfica deixa de ser uma constante, assistindo-se claramente ao começo da era industrial do livro. A comercialização é também afectada, deixando de ser da exclusiva competência dos livreiros.

O século XIX, marcado pelo Romantismo, vai assistir ao início da sistematização da tipografia portuguesa, o livro deixa de ser apenas um objecto em si, para passar a ser um objecto também de estudo e análise, acentuando a categoria de objecto artístico que levantava a exigência da sua investigação, quer por parte dos próprios artistas quer dos investigadores. Após os três folhetos sobre a *Origem da arte de imprimir dada à luz dos primeiros caracteres*, publicado por Villeneuve ainda no século XVIII, surge em 1803 uma reflexão teórica de Joaquim Carneiro da Silva intitulada *Breve tratado theórico das letras tipográficas*, onde este afirmava: «Para a formação das letras, de que se usa nas Impressões, não há, nem podem haver regras, que tenham demonstração geométrica, por depender a sua forma do capricho e vontade dos homens...».³¹ Esta teoria estética de abandono dos cânones clássicos, apresentada por Carneiro da Silva num tom de *completa liberdade de fantasia tão cara ao romantismo então a aparecer entre nós*, como afirmou Jorge Peixoto,³² viria a abrir caminho a outros textos e estudos, e um ano mais tarde, Custódio José de Oliveira publica *Diagnosis typográfica*, destinada ao ensino da arte da impressão.

³¹ Joaquim Carneiro da Silva, *Breve tratado theórico das letras tipográficas*, 1803 (citado por: Jorge Peixoto, op. cit., p. 24)

³² Jorge Peixoto, *ibidem*

Da autoria do bibliotecário da Universidade de Coimbra e mais tarde da Biblioteca Nacional de Lisboa, António Ribeiro dos Santos, surgem os primeiros estudos históricos sobre a tipografia portuguesa dos séculos XV e XVI, em 1812.

O aparecimento da litografia e a sua introdução em Portugal por volta de 1822, pela mão de Domingos Sequeira, e a sua consolidação dois anos mais tarde com a criação da Oficina Régia Litográfica, vem incentivar a produção industrial do livro, pois permite grandes e rápidas tiragens, que impulsionam o chamado *livro romântico*,³³ que são essencialmente traduções de autores contemporâneos franceses e ingleses, narrativas de viagens e romances, cuja procura aumenta grandemente.

³³ Jorge Peixoto, *ibidem*

Como consequência surgem formatos mais pequenos, de mais fácil transporte, a encadernação fica caracterizada pela utilização dos materiais nobres apenas nos cantos e lombada, onde é agora inscrito o título, técnica que fica denominada de meia-encadernação. É este formato estético do livro romântico, aliado à utilização das impressoras a vapor e ao aparecimento do papel produzido em bobines, que vai marcar definitivamente a passagem da produção do livro para o tipo industrial.

A tipografia tradicional vê-se assim ultrapassada pelas novas conquistas tecnológicas, como a prensa rotativa, a produção de celulose, a invenção da *linotype*, entre outras, e os novos processos de reprodução, como o *off-set* e a fotografia.

Em termos estéticos, o livro vai ser influenciado nos finais do século XIX, inícios do século XX, pelos movimentos literários, que apresentam novas propostas gráficas com o aparecimento do movimento *Orfeu*, em 1915, e o da *Presença*, que surge oito anos mais tarde em Coimbra.

Com as publicações destes e de outros movimentos literários, é conquistado um espaço de experimentação estética por parte dos artistas das várias gerações que percorreram mais de metade do século XX, abrindo caminho a uma nova concepção gráfica do livro em geral, que viria a proporcionar principalmente a consciência do pensar o “desenho” do objecto livro, actividade abraçada durante muito tempo por esses vários artistas, maioritariamente pintores, que foram trilhando os primeiros passos numa área recém descoberta em Portugal, mas já fortemente enraizada noutros países. Durante várias décadas foram impulsionando a afirmação do design gráfico, que se viria a consolidar com a reforma do ensino superior de 1974, com a criação do curso de Design de Comunicação, na então Escola Superior de Belas Artes da Universidade de Lisboa.

BIBLIOGRAFIA

- ANSELMO, Artur, Estudos da História do Livro, Lello e Irmãos, Porto, 1988
- As Origens da Imprensa em Portugal, INCM, Lisboa, 1981
- CANAVEIRA, Rui, História das Artes Gráficas – Dos primórdios a 1820, Vol.1, Associação Portuguesa das Indústrias Gráficas e Transformadoras do Papel, Lisboa 1994
- FEBVRE, Lucien e MARTIN, Henri-Jean, O Aparecimento do Livro, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2000
- FIDALGO, Manuela, A Gravura na Arte do Livro – França séc. XVIII-XIX, Museu Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1992
- FRANÇA, José Augusto, A Arte em Portugal no século XIX, Vol.1, Bertrand Editora, Lisboa, 1990
- FREITAS, Maria Brak-Lamy Barjona, A Arte do Livro – Manual do Encadernador, Editora Sá da Costa, Lisboa, 1937
- LIMA, Matias, A Encadernação em Portugal – Subsídios para a sua história, Estudos Nacionais, Edições Pátria, Gaia, 1933
- MACHADO, Cirilo, Volkmar, Collecção de memórias relativas às vidas dos pintores, e escultores, architetos, e gravadores portugueses, e dos estrangeiros, que estiverão em Portugal, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1922
- McMURTRIE, Douglas C., O Livro, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1997
- PEIXOTO, Jorge, História do Livro Impresso em Portugal, Coimbra, 1967
- SANTA CASA DA MISERICÓRDIA, Catálogo das Obras Impressas no séc. XVIII: a colecção da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, Vols. I e II, Santa Casa da Misericórdia, Lisboa, 1999
- SEQUERRA, Semtad Dreiblatt, Da influência do ambiente social no aspecto dos livros impressos em Portugal nos séculos XVI, XVII e XVIII – Esboço de um estudo, Lisboa, 1934
- VITERBO, Sousa, O movimento tipográfico em Portugal no século XVI (apontamentos para a sua história), Coimbra, Tipografia da Imprensa da Universidade, 1924

O MERCADO DA SAUDADE

Joana Morais

Habitados a tal ponto pela saudade, os portugueses renunciaram a defini-la. Da saudade fizeram uma espécie de enigma, essência do seu sentimento de existência, a ponto de a transformarem num «mito». É a mitificação de um sentimento universal que dá a essa estranha melancolia sem tragédia o seu verdadeiro conteúdo cultural e faz dela o brasão da sensibilidade portuguesa. Mas será a saudade assim tão intraduzível quanto o pretende esta mitologia cultural?

Eduardo Lourenço, *Mitologia da Saudade*, Lisboa, Gradiva, 1999

I.

A cadência de internacionalização do progresso industrial tem vindo a uniformizar o universo material, indiferenciando progressivamente os registos etnográficos de cada cultura. O que antes era reflexo de condicionantes geográficas e sociais específicas é agora símbolo de um mundo de gostos e tendências universais e globalizantes. Os objectos, enquanto produção material humana, tendem cada vez mais a substituir referências regionais por referências planetárias. Apesar desta tendente universalização da produção material, Portugal mantém ainda um número considerável de produtos “autóctones”. Parecendo imunes ao marketing concorrente e à modernização, permanecem quase inalterados desde a data em que foram criados. Apela a valores tradicionais locais e subsistem graças a uma herança geracional. Comercializam uma memória colectiva, negociam a Saudade. São o **Mercado da Saudade***.

Entendidos como registos etnográficos, estes produtos são testemunhos “vivos” da arqueologia industrial portuguesa. Com uma longevidade assinalável assumem-se como legítimos *souvenirs* de Portugal distante no tempo e/ou no espaço. Mas embora possam ser “saudosistas”, não são *retro*, nem *passadistas*. Não anseiam parecer perversamente antigos ou familiares. São-no de facto. Não pretendem manipular a saudade, apenas permanecem quase imutáveis. Não são produzidos exclusivamente para as comunidades portuguesas emigrantes, são produtos de consumo generalizado também em Portugal. Todos eles podem - ou podiam, até há pouco tempo - ser comprados facilmente. São produzidos em série e distribuídos pelos canais normais do sistema de mercado actual. No entanto, parecem estar definitivamente no caminho de saída, empurrados pelos produtos globais das multinacionais.

Ao surgirem, na sua maioria, com o início da industrialização em Portugal, no final do século XIX e início do século XX, muitos dos produtos do Mercado da Saudade foram estreantes no país na comercialização de uma identidade, enquanto marca. Foram os primeiros produtos embalados e as primeiras marcas das primeiras fábricas instaladas em Portugal. A marca e a embalagem surgiram assim como consequência da industrialização e da necessidade de diferenciação dos produtos. Uma vez embalados, os produtos foram baptizados, adquiriram um nome, uma identidade - a marca. Em muitos casos é a característica de pioneirismo, ainda hoje, o seu “valor acrescentado”. O facto de terem sido os primeiros em Portugal faz com que a sua embalagem,

* Mercado da Saudade é o termo utilizado pelas empresas industriais portuguesas para designar o conjunto de países onde existe emigração portuguesa, e para os quais exportam produtos portugueses.

e a marca que veiculam, continuem a parecer as certas e adequadas ao produto em si, tendo-se tornado num factor primordial de reconhecimento de qualidade e confiança. Representam, de certa forma, o “grau zero” dos produtos que comercializam. A imagem gráfica que perpetuaram faz hoje parte da iconografia nacional.

Foi apenas na segunda metade de oitocentos, e esforçando-se por acompanhar uma Europa já em plena segunda Revolução Industrial, que se instalaram em Portugal as primeiras grandes fábricas, muitas delas aliás por iniciativa de estrangeiros. Mas foi sobretudo com a difusão das artes gráficas, já na transição para o século XX, que se deu o aparecimento das primeiras marcas em Portugal. O desenvolvimento das técnicas de impressão veio permitir a diversidade da cor e a utilização de imagens em complemento do texto. Nessa altura, na ausência de agências especializadas, eram os próprios anunciantes que contratavam desenhadores para elaborar, não só rótulos e embalagens, mas um novo tipo de comunicação: a publicidade comercial, ou os reclames, como então se dizia. As técnicas gráficas e publicitárias caracterizavam-se essencialmente pelo seu carácter ingénuo e intuitivo. Os estilos reflectiam o gosto da época, misturando o Vitoriano, da segunda metade do século XIX, com o recém-surgido *Art Nouveau*, que em Portugal se manifestava ainda de forma tímida, apesar de já amplamente difundido no resto da Europa.

Ainda assim, no início do século XX, a produtividade fabril em Portugal era apenas cerca de metade da dos países industrializados. A indústria transformadora era ainda dispersa e incipiente e não cobria sequer o consumo próprio. Portugal produzia, no início do século XX, essencialmente matérias-primas e produtos da terra - como o vinho do Porto, em mãos inglesas - e continuava a importar muito mais, sendo um dos países europeus com menor índice de comércio externo *per capita*.

A implantação do Estado Novo em 1926 e as consequentes políticas isolacionistas foram determinantes para o desenvolvimento, ou condicionamento, da indústria nacional no período de quase meio século que durou o regime. Com o objectivo de garantir a auto-suficiência do país, alheado de dependências e influências estrangeiras, o Estado dirigia e regulava a economia, sustentando-a com medidas proteccionistas. Bloqueou-se assim uma modernização que parecia não fazer falta: “viver com o que se tem é uma virtude”. A vocação de Portugal era ultramarina, o império formava um circuito fechado; mas nas colónias decretava-se o “condicionamento industrial”, para não prejudicar a economia metropolitana. A subsistência dos grandes conglomerados económicos resultava em grande parte das medidas proteccionistas do Estado Novo, que durante décadas subtraiu a esses grupos o incómodo da concorrência, com origem dentro ou fora de portas. A propriedade industrial era assim oligárquica, concentrada nas mãos de algumas famílias, e tal como antes, quem ainda mais investia em novas indústrias era o capital estrangeiro, sobretudo britânico, cuja implantação em Portugal era ampla e tradicional.

O Serviço de Propaganda Nacional, com o qual colaboraram importantes criadores modernos dos anos 1930 e alguns dos melhores ilustradores da altura, veio dar à propaganda oficial uma inesperada dimensão estética. O sustentado apoio às artes gráficas, inserido nos esforços propagandísticos de António Ferro, estimulou a formação de um grupo de desenhadores modernistas que trabalhavam não só para o Estado mas também para a publicidade comercial, consequente beneficiária desta “campanha do bom gosto”. Na década de 1940 as ruas enchiam-se de anúncios estilizados, fugindo ao naturalismo *naïf*, para o que contribuíram novas agências de publicidade e alguns dos seus melhores criativos, como Fred Kradofler, José Rocha ou Tomás de Melo.



Cigarros português Suave Long Size e Português Suave sem Filtro

o sol nunca se põe", e que em superfície era equivalente à Europa continental. A reconstrução de castelos por todo o país, mesmo que já pouco tivessem a ver com os originais, reacendeu este orgulho de ser português, de pertencer a uma das nações mais antigas da Europa. A iconografia histórica alargou-se a todo o quotidiano, abrangendo também as marcas comerciais. São disso exemplo as tintas *Viriato*, os fósforos *Quinas*, os cigarros *Português Suave*, os palitos *Lusitanos* ou a cerveja *Sagres*, todos estes existentes ainda hoje. Indicativo é também o exemplo da marca *Cisne* de material de papelaria, fundada no início do século XX, que sem recorrer à simbologia nacional, parece adaptar a sua imagem à das suas congéneres estrangeiras. O *cisne* é a alternativa nacional ao *pelicano* alemão da *Pelikan*, uma das primeiras marcas registadas na Alemanha, em 1863, ou ao *mocho*, em alemão *Uhu*, marca de 1932.



Palitos Lusitanos



Produtos Cisne e Sino, marcas fundadas no início do século XX. Fundiram-se na década de 1970

cosmopolita, puritana, disciplinada, nacionalista, não consumista, industrializada só no essencial, abastecendo e abastecendo-se no império colonial. Em suma no estilo Português Suave.

II.

O universo de produtos do Mercado da Saudade entende-se e descreve-se sobretudo pelos objectos físicos em si, ou pelo menos através das suas imagens. Por isso, interessa aqui destacar, ainda que de forma breve, alguns dos percursos paradigmáticos que tiveram estes produtos. Podem isolar-se essencialmente três grupos: em primeiro lugar, o grupo daqueles que resistiram até aos dias de hoje, capitalizando a sua imagem de marca; em segundo, o conjunto dos que abandonaram o Mercado da Saudade, quer por morte natural - falência das fábricas - quer por abandono voluntário da comercialização de uma imagem associada à saudade; por fim, o daqueles que assistem a uma nova contextualização que poder-se-ia descrever como uma "globalização" da saudade.

Dentro dos vários exemplos que se encontram actualmente no mercado, contam-se alguns dos produtos e marcas das mais antigas indústrias alimentares nacionais, como é o caso da manteiga *Primor*, do leite *Vigor*, do sal *Vatel* ou da farinha *Branca de Neve*.

A manteiga *Primor* é “descendente” da mais antiga empresa de lacticínios instalada em Portugal, a *Martins & Rebello* cuja primeira fábrica foi instalada no Chiado em 1901, sob o nome de *Manteigaria União*. Na década de 1940 esta fábrica começava a produzir a primeira manteiga embalada em papel vegetal, a manteiga *Primor*. Desde então, essa mesma embalagem quase não sofreu alterações, graças à sua elevada notoriedade. Em 1996 a *Lactogal*, actualmente o maior grupo de lacticínios da Península Ibérica (detentor das marcas *Mimosa*, *Agros*, *Grosso*, entre outras) adquiriu a marca *Primor* à *Martins & Rebello*. E em 2001 passou também a comercializar o leite *Vigor*, marca fundada na década de 1950.



Manteiga Pasteurizada Primor, marca fundada na década de 1940



Sal de Mesa Vatel, marca fundada na década de 1940

O sal *Vatel* pertence ao grupo empresarial *Macedo & Coelho* que, há mais de 100 anos, iniciou o comércio de sal em Portugal. A marca *Vatel*, para o sal embalado, surge na década de 1940. Utiliza, ainda hoje, valores nacionalistas nos seus *slogans*, “o tempero bem português” e o “sal do nosso mar”. Continua sendo líder destacado de mercado, apesar das pressões das “marcas brancas” das grandes superfícies. E bastaria lembrar a recorrência que as embalagens de grande parte das “marcas brancas” fazem a valores tradicionalistas, para perceber que este é certamente um valor a ter em conta.

Outro líder de mercado face às “marcas brancas”, é a farinha *Branca de Neve*, de 1955. Tem a sua imagem associada a Laura Alves, devido ao seu primeiro anúncio publicitário em televisão nos anos 1950. É justamente na década de 1950 que surgem em Portugal, consequência do optimismo consumista do pós-guerra e do aparecimento da televisão, as primeiras campanhas de publicidade, com públicos-alvo, escolha de meios e *slogans*.

Ainda no universo das mais antigas indústrias alimentares nacionais, está o exemplo do açúcar *Sidul*. Embora este sirva já para ilustrar um segundo grupo, o dos produtos que se “modernizaram”. A refinaria de açúcar de Alcântara em Lisboa, à qual pertencem as marcas de açúcar *Sidul* (*Sociedade Industrial do Ultramar*) e *Sores* (*Sociedade de Refinarias de Santa Iria*), foi inaugurada a 12 de Março de 1909 pelo rei D. Manuel II. Unidade fabril iniciativa de ingleses proprietários de plantações de açúcar em Moçambique, tornou-se numa das maiores indústrias agro-alimentares do país e assim se mantém até aos dias de hoje. Dispunha em 1969 da primeira fábrica com máquinas de formação e enchimento de pacotes de 1Kg para uso doméstico, dando origem à distribuição de açúcar embalado em Portugal. Esse mesmo pacote, produzido e impresso na refinaria, manteve-se até ao final da década de 1990. A fusão em 1990 das marcas de açúcar *Sidul* de 1909, e *Sores* de 1969, dá origem à Alcântara Refinarias que desde 1994 tem capital 100% britânico (*Tate & Lyle*, detentora de 12% do mercado mundial de açúcar). Em 1996, deixa de pertencer



Farinha Branca de Neve, marca de 1955



Farinha Alimentícia Predilecta

Farinha 33 e Farinha Amparo,
marcas fundadas na década de 1940

ao universo do Mercado da Saudade uma vez que todas as embalagens foram redesenhadas e “atualizadas” para fazer face à esperada concorrência do açúcar de beterraba.

Entre aqueles que saíram recentemente do mercado, mas que permanecem certamente no universo da saudade destacam-se os incontornáveis casos dos chocolates *Regina* e da marca de material de desenho *Molin*.

A fábrica de chocolates *Regina*, fundada em 1927, detinha ainda no final da década de 1990 cerca de 20% do mercado nacional de chocolates, e continuava a fabricá-los como há 50 anos. Tinha como consumidores *target* as crianças e os idosos, baseando o seu público alvo justamente na herança geracional do tipo neto-avô. Não pretendia penetrar no segmento de mercado jovem, uma vez que este se encontrava saturado pelos *snacks* das multinacionais. Faliu em 1999.

A *Molin*, iniciais de Mário Lino, foi fundada em 1948. A qualidade e popularidade da *Molin* é visível não apenas nos inúmeros objectos próximos do arquétipo que criou e patenteou, mas também na pronunciação galicista “molã”, talvez baseada na incredulidade da nacionalidade de objectos de tal notoriedade. É que a *Molin* tem uma popularidade que sempre a ajudou a rivalizar com a *Bic* em território francês e com os marcadores coloridos no mercado do Japão, país de onde vieram os primeiros marcadores. A *Molin* foi um caso de sucesso não só em Portugal mas também no Japão, em França e no resto do mundo, dos Estados Unidos ao Malawi. Mário Lino (pai) começou por produzir equipamento de desenho à mão em madeira, e, quando em 1965 montou a fábrica em Vila Nova de Gaia, diversificou os materiais e a empresa ganhou fama. Do mesmo modo, Mário Lino (filho) alargou a oferta incluindo esferográficas, depois de adquirir, falida, uma fábrica na Alemanha, da qual aproveitou o equipamento. Os marcadores juntavam-se assim às esferográficas e, na parte de desenho, a madeira era substituída pelo plástico injectado. A *Molin* estava imparável e partia à conquista do mundo.

Mas um erro de investimento na África do Sul, essencialmente suportado por

empréstimos, representou não apenas o fim da expansão da *Molin* mas talvez mesmo o seu fim. Diminuir o impacto do erro era tão urgente que a venda dessa unidade à concorrente *Bic* foi o menor dos males. A *Molin* manteve-se agonizante embora não se notasse. As encomendas continuavam a chegar, sobretudo do estrangeiro, e os trabalhadores produziam ainda mais. Recentemente

Chocolate Comacompão e Sombrinhas Regina,
marca fundada em 1927

o tribunal decidiu a falência alegando que “as empresas foram conduzidas de forma menos adequada”. Toda a produção, considerada recorde, para o ano lectivo 2001/2002 ficou bloqueada.

Restam-nos os lápis *Viarco* de *Vieira Araújo & Companhia*, fundada em 1936.

E finalmente, como exemplo de um terceiro destino, estão os produtos *Ach.Brito* que representam no universo do Mercado da Saudade um *case-study*, pela forma como atravessaram os tempos e transformaram a saudade nacional em saudade global. Neste caso, não a saudade dos produtos portugueses em particular, mas dos antigos produtos manufacturados em geral.

Sucessora da antiga *Claus e Schweder*, fundada em 1887, a *Achiles de Brito* foi a primeira fábrica de perfumes e sabonetes em Portugal. Em 1937, ao comemorar as bodas de ouro o lema era «Não se fabrica melhor nem tam bom» e podia ler-se no catálogo comemorativo dos seus 50 anos uma passagem paradigmática: «Parece crónica dos tempos prehistóricos, mas foi há cinquenta anos somente... Pois já nesse tempo, era manha de portugueses depreciar as coisas nacionais e ir de olhos fechados para o elogio e para a preferência de tudo quanto se apresentasse com rótulo estrangeiro. De mancira que, para não ir logo ao princípio de encontro a esse velho sestro nosso, *Claus & Schweder* acharam prudente marcarem os seus produtos com as iniciais apenas da sua fábrica: *F.P.C.* (*Fábrica de Produtos Chimicos*) - dando aos sabonetes nomes estrangeiros pomposos e cativantes. E assim conseguiram lançar a sua indústria, a ponto de, não só os consumidores como até, e durante muito tempo, os mesmos revendedores, acreditarem piamente que lidavam com genuínos produtos de além-fronteiras...»

O que faz dos produtos *Ach.Brito* um caso paradigmático é a forma como estes evoluíram. No final da década de 1990 um empreendedor advogado americano descobriu os produtos *Ach.Brito* (porventura numa loja para emigrantes portugueses) e, recuperando as antigas embalagens, comercializou-os nos Estados Unidos e Inglaterra. Foi um sucesso. No final dos anos 1990, a *Ach.Brito* exportava cerca de 10% da sua produção para Inglaterra. Actualmente os produtos *Ach.Brito*, podem encontrar-se, não só nas tradicionais mercearias e drogas, mas também em lojas mais “exclusivas” como *Conran Shop* ou *Harvey Nichols* em Londres, *Dean & DeLuca* em Nova Iorque ou *Collette* em Paris, e suas equivalentes nacionais. Regressam assim, a Portugal pela mão de exemplos estrangeiros, fechando o circuito.



Lápis de Desenho, Lápis de cor e Lápis de Cera Viarco, marca de 1946(?)



Produtos Ach. Brito de 1918



Pasta Medicinal Couto de 09/11/1933. A marca Couto é também responsável pela comercialização do Restaurador Olex, sendo a imagem gráfica deste, importada do seu equivalente francês

Mas a *Ach.Brito* não é um caso isolado na comercialização da saudade nas lojas “chiques” do mundo, também à venda nos mesmos locais está, por exemplo, o “ícone” *Pasta Medicinal Couto* surgida em Portugal no dia 9 de Novembro de 1933.

III.

A forma como alguns destes produtos subsistem (ou não) até hoje, atravessando o fim do Estado Novo em 1974, a integração de Portugal na Comunidade Económica Europeia em 1986, e resistindo à actual mundialização da economia, levantam-nos questões sobre o actual sentido deste universo de produtos.

Não deixa de ser curioso observar que muitos dos produtos que sucumbiram a uma “reforma” gráfica, apenas deixaram os escaparates das drogarias, mercearias ou tabacarias para passarem a ocupar um lugar modesto nas prateleiras dos hipermercados. Enquanto outros, não só mantendo, como enfatizando a sua imagem “saudosista”, são alvo de interesse por parte de novos mercados mais exclusivos que os colocam hoje no limiar de objectos de culto. São desejados não apenas pelos emigrantes portugueses espalhados pelo mundo, mas também por públicos “sofisticados” estrangeiros e nacionais.

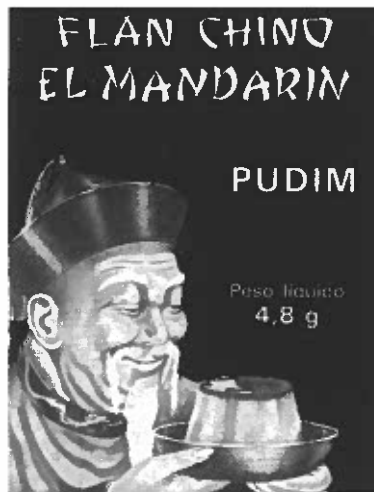
O contraste com que este universo tem vindo a deparar-se, entre o desaparecimento anunciado por um lado e uma nova contextualização por outro, constitui uma pista para a reflexão sobre o devir do *Mercado da Saudade* e da própria identidade cultural.

O *Mercado da Saudade* não encerra em si um conjunto de objectos avulsos ou extemporâneos dedicados à exaltação de valores pátrios sem um contexto histórico preciso, é antes de mais, e entre outras coisas, um testemunho coerente e um incontornável registo histórico.

Mas o seu característico estilo *Português Suave* – nacionalista em tons pastel, combinando simultaneamente rural e urbano – que sempre pareceu conferir-lhe uma integridade formal afirmativa, tornou-se frágil e indecifrável para as novas gerações. Embora aparentemente ainda uma certa perenidade, dentro de pouco tempo, provavelmente, muitos destes produtos deixarão de existir. Indício disso mesmo é o seu recente, mas acelerado, declínio num processo, talvez irreversível, de extinção. No entanto, esta perenidade poder-se-á



Conservas portuguesas (várias marcas)



Pudim Flan Chino El Mandarin de 1964. Um dos produtos com elevado índice de exportação para o Mercado da Saudade



Chá Li-Cungo de 1938



Tinta para Calçado Viriato

manter por mais tempo se se souber tirar partido de uma memória colectiva, da saudade.

“Palavra-mito” portuguesa, Saudade define-se geralmente como uma recordação suave e agradável, diferente da nostalgia ou da melancolia, já que estas se caracterizam por tristezas profundas e permanentes, mais ou menos patológicas ou literárias. Pelo contrário, a Saudade é um sentimento prosaico e possivelmente feliz, ou pelo menos conformado. Tem mais a ver com a recordação passiva, do que com o desejo de tornar a ter.

Enquanto se comercializar a Saudade, estes produtos poderão estar ainda em vantagem relativamente aos produtos globais. Interessa lembrar que, mesmo com a abertura do mercado português, alguns deles mantiveram a liderança ou continuaram a ocupar fideis nichos de mercado e que outros ainda se recontextualizaram para “matar” outras saudades. De uma forma ou de outra conquistaram o seu lugar no campo da afectividade e da habituação e ganharam a intemporalidade para as gerações que com eles conviveram. Tornaram-se pertença de um imaginário colectivo. A questão que hoje se coloca é: por quanto tempo mais?

Numa primeira análise, esta questão coloca-se ao nível do decurso histórico, tão ancestral como inelutável: as gerações sucedem-se e com elas também as memórias afectivas. O imaginário colectivo está por isso inevitavelmente inscrito num processo de transformação.

A este processo acrescem agora os imperativos da ordem económica mundial.

Pese embora as perspectivas, e retrospectivas, não augurem um futuro auspicioso para muitos destes produtos, importa não esquecer que, não obstante a indelével marca cultural, trata-se acima de tudo de um universo de produtos comerciais, por isso mesmo sujeitos às regras actuais de consumo no contexto da mundialização. A via da sobrevivência parece ser precisamente a da capitalização da diferença e da individualização em oposição à massificação.

Torna-se por isso premente a necessidade de afirmar um património cultural distinto que passe também pela criação de uma identidade nacional face à atipicidade da internacionalização dos objectos em geral e dos



Produtos de Limpeza Coração de 1929



Xarope Capilé das Caves Neto
Costa de 1932



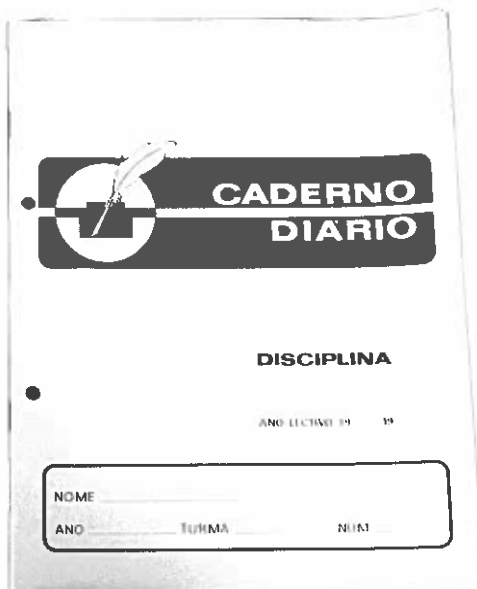
Chocolate em pó Coqui



Leite Vigor



Lápis



Cadernos Escolares

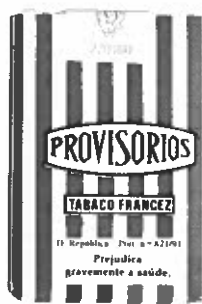
produtos industriais em particular. Para tal, há que perceber o conceito de identidade, não com a conotação de reacção que lhe é quase sempre imputada, mas adaptando-o à realidade actual. Se antes se falava de identidade como uma resistência à abertura, hoje o contexto é o de uma abertura declarada e assimilada. Não se trata já da recusa de uma sociedade aberta, mas apenas de uma manifestação dos seus limites. Não faz hoje sentido conotar a “crispação identitária” com um medo do futuro e da abertura. Torna-se iminente legitimar a problemática de uma identidade nacional através das diferenças radicais do contexto actual.

Mais, esta questão está ainda relacionada com outra igualmente importante: a do pluralismo dos modelos culturais nas nossas sociedades. Da mobilidade que caracteriza a sociedade contemporânea, sob todos os seus aspectos, e do confronto de

culturas que daí advém, surgem duas possibilidades para gerir esta nova organização cultural. De um lado, a apropriação de diferentes culturas, criadora de um produto novo; do outro, a justaposição, criadora de mosaicos culturais. O resgate de uma identidade colectiva é assim uma busca de pluralismo de coabitação cultural, uma recusa desse enorme cilindro compressor globalizante que, década após década, tem vindo a padronizar os modos de vida e a “descontextualizar” a produção material. Ignorar a reivindicação da diferença, da preservação das singularidades, no tema da identidade é, afinal, aceitar uma ideia oitocentista de progresso unidireccional.



Cigarros Sintra, Ritz e Kentucky da Tabaqueira Cigarros Ritz de 17/08/1970.
Design Gráfico de António Garcia



Cigarros Definitivos e Cigarros Provisórios. Os Definitivos da Tabaqueira, os “cigarros que os portugueses definitivamente preferem”, surgiram em 16/09/1935 como concorrência aos Provisórios da Intar. Depois do 25 de Abril de 1974 a Inter juntou-se à Tabaqueira e fundiram-se as duas empresas. A partir de 1996 a Tabaqueira passou a comercializar apenas os Definitivos

Ao assumir que a Saudade não pressupõe o desejo de tornar a ter, esta análise rejeita qualquer tipo de nacionalismo revivalista. Não cabe aliás aqui indiciar um juízo de valor acerca do período histórico a que estes produtos se reportam, apenas se pretende resgatar uma memória colectiva.

Em suma, a tomada de consciência de um património singular não pressupõe necessariamente uma exaltação patriótica sentimental ou passadista. Apenas reivindica uma identidade própria e procura o sentido de uma Cultura Material autónoma no contexto contemporâneo.

O Verdadeiro Almanaque

BORDA D'ÁGUA

Reportório útil a toda a gente

Para **2002** (Comum)

Contendo todos os dados astronómicos e religiosos e muitas indicações úteis de interesse geral

CALENDÁRIO PARA 2002

JANEIRO	FEBREIRO	MARÇO
1 10 10 27	1 10 17 26	1 10 17 26
2 11 11 28	2 11 18 27	2 11 18 27
3 12 12 29	3 12 19 28	3 12 19 28
4 1 1 30	4 1 20 29	4 1 20 29
5 2 2 31	5 2 21 30	5 2 21 30
6 3 3 1	6 3 22 31	6 3 22 31
7 4 4 2	7 4 23 1	7 4 23 1
8 5 5 3	8 5 24 2	8 5 24 2
9 6 6 4	9 6 25 3	9 6 25 3
10 7 7 5	10 7 26 4	10 7 26 4
11 8 8 6	11 8 27 5	11 8 27 5
12 9 9 7	12 9 28 6	12 9 28 6
13 10 10 8	13 10 29 7	13 10 29 7
14 11 11 9	14 11 30 8	14 11 30 8
15 12 12 10	15 12 31 9	15 12 31 9
16 1 1 11	16 1 1 10	16 1 1 10
17 2 2 12	17 2 2 11	17 2 2 11
18 3 3 13	18 3 3 12	18 3 3 12
19 4 4 14	19 4 4 13	19 4 4 13
20 5 5 15	20 5 5 14	20 5 5 14
21 6 6 16	21 6 6 15	21 6 6 15
22 7 7 17	22 7 7 16	22 7 7 16
23 8 8 18	23 8 8 17	23 8 8 17
24 9 9 19	24 9 9 18	24 9 9 18
25 10 10 20	25 10 10 19	25 10 10 19
26 11 11 21	26 11 11 20	26 11 11 20
27 12 12 22	27 12 12 21	27 12 12 21
28 1 1 23	28 1 1 22	28 1 1 22
29 2 2 24	29 2 2 23	29 2 2 23
30 3 3 25	30 3 3 24	30 3 3 24
31 4 4 26	31 4 4 25	31 4 4 25

EDITORIAL MINERVA
RUA LUZ SORIANO, 33 • Tel. 21 322 0540 e Fax 21 322 0540 • 1200-246 LISBOA

PREÇO - EUROS 1.00 (IVA incluída)
ESC. 200\$00

DO TIRAR POLO NATURAL

ANTECEDENTES CIENTÍFICOS DA AUTONOMIA DO DESIGN

Eduardo Côrte-Real

"For, and this is at the root of the whole matter, everything made by man's hands has a form, which must be either beautiful or ugly; beautiful if it is in accord with Nature, and helps her; ugly if it is discordant with Nature, and twarts her;"...

William Morris

Uma ideia de Natureza comporta consigo a presunção que existe algo não-natural, porque senão seria igual à ideia de Universo. Uma parte deste não-natural a que costumamos chamar artificial (não nos interessa, aqui o sobrenatural) vive, desde de que o homem começou a fabricar artefactos, em coexistência com o natural. Essa coexistência terá sido desde sempre motivo de interrogações que, respondidas provisoriamente, determinaram uma ética conjuntural.

A Ética trata da acção humana e é na acção humana que a clivagem entre natural e artificial se dá. O princípio activo do artificial é o da transformação. Os recursos naturais transformam-se para dar origem ao artificial. Esta parece ter sido a primeira fractura. Durante séculos a ideia de Natureza era a de algo caracterizado pela estabilidade das suas instabilidades. Tempestades, animais famintos, doenças, mosquitos irritantes, folhas que caíam e folhas que não caíam, inundações e secas, ninhadas de porcos com três leitões ou com doze leitões, não eram mais do que o padrão de comportamento da Natureza que, na sua essência irrequieta, era estável. Mesmo a maioria das realizações humanas resultavam de pequenas alterações relativamente ao anteriormente produzido.

É claro que a ideia de um mundo em contínua transformação é relativamente recente. Relativamente recente como universalmente aceite. O comum dos mortais acredita mais que algo vai mudar naquilo que poderemos chamar de Cultura Material do que em que tudo vai ficar na mesma. A ideia de um ano, e pensamos nessa unidade de tempo por conveniência, em que não existirá nenhuma inovação é impossível para a generalidade das pessoas. No entanto, há quase cento e cinquenta anos, uma grande discussão científica abalava a Europa. A teoria da Selecção Natural apresentada por Charles Darwin lutava contra a convicção generalizada que a natureza tinha sido criada e que, quando muito, se auto recriava. Curiosamente, seria com ou desta discussão que nasceram as bases para o Design enquanto disciplina projectual.

O método analítico de Darwin partia da convicção de que determinadas características observáveis (e, consequentemente, desenháveis) poderiam explicar os processos naturais de transformação. Na época estava já estabelecida a taxionomia de Lineu em que o aspecto estrutural se substituíra ao funcional. Como remota influência descendia da anatomologia Leonardo da Vinci, cujo método acreditava que com a observação e o registo em desenho da forma conseguiria encontrar a explicação para as funções ou capacidades dos animais. Estas abordagens ancoravam numa crença ainda mais profunda: a Natureza exhibe uma perfeição inatingível pelos artefactos humanos.

Atracção vs. Apatia

Vitruvio deu um passo seguro no sentido de uma apreciação estética de objectos feitos para o uso. A sua tríade de categorias da arquitectura: Firmitas, Utilitas

¹ A teoria estética de Vitruvio ainda é profundamente mitológica. *Venustas* refere Vénus, deusa da atracção, divindade olímpica mas de geração pré-olímpica. Afrodite nasce precisamente no momento em que o Tempo destrona o Céu como senhor da Terra. Ou seja, Vénus nasce do “antes-tempo” para se manifestar no reinado do tempo e manter-se-há na era dos homens sobre a terra simbolizada pelo governo de Júpiter/Zeus. A atracção e o consequente deleite não é explicável à luz de leis humanas, embora se possam invocar processos conceptuais para a atingir nas construções humanas. A atracção reside no domínio dos Mitos como uma força inexplicável à qual não podemos escapar porque é uma lei que, originária na acronia do universo, se manifesta no império do tempo e assim passando para os humanos como para todas as coisas. Ancorada na ideia que a atracção promove a multiplicação, a teoria estética vitruviana centrava-se preferencialmente no corpo humano. As subcategorias da *Venustas* encontram-se no corpo humano atraente e descobrem-se pela articulação de uma geometria topológica e da geometria pitagórica aglutinadas no universo euclideano através das *ideai*.

² Há pouco tempo, um amigo e colega, Rodrigo Cunha, alertava-me para o

e *Venustas* separa este último plano como autónomo e passível de estudo. Apesar da sua desmultiplicação em subcategorias ou conceitos (*ordinatio*, *dispositio*, *eurythmia*, *symmetria*, *décor* e *distributio*) ser, por vezes, confusa, fica claro que a *firmitas* e a *utilitas* terão que estar presentes em todas as construções e que exigem condições técnicas para as atingir, enquanto a *Venustas* só pode ser atingida por meios subjectivos que se socorrem, sobretudo, da Geometria e do Desenho. Vitruvio procurou basear a sua teoria estética na atracção baseada nas proporções que podiam ser observadas na figura humana.¹

Ichnographia, *Orthographia* e *Scaenographia* são os modos conceptuais do desenho como processos de verificar especialmente a *Dispositio*, mas também todas as outras condições da *Venustas*. Operando no território técnico da geometria euclidiana, a arquitectura torna-se, ela própria, a única manifestação possível, no mundo, da aparelhagem conceptual do sábio grego.

A este facto não poderia deixar de ser sensível Leon Batista Alberti que advoga a ideia de *Conccinitas*, concordância entre as partes de tal modo que nada possa ser retirado tal como é observável na Natureza. Esta *conccinitas* é, ainda, essencialmente figural, como era a *Venustas* na referência às proporções humanas imortalizadas por Leonardo no seu homem de Vitruvio. No entanto, para Alberti cada facto da Natureza é exemplar à luz da *conccinitas*. Esta concordância entre as partes não é única da figura humana mas observável em toda a Natureza. Alberti intui que existe um valor ético neste facto que pode suplantar a moral cristã vigente. Cada forma natural está excluída de qualquer qualificação moral. Aliás, na sua peça o *Momus*, os deuses, ao verem os seres subirem a montanha da vida topam com uns seres tão hediondos e capazes de tantas ignomínias que decidem ocultá-los sob uma máscara de barro. Obviamente, esses seres são os humanos.

A obra de Alberti centrada sobre a *Virtus* determina precisamente uma busca pelo que, existindo na Natureza, é belo, independentemente da atracção. A *conccinitas* simboliza a *apatia*, avatar dos estoicos, uma estabilidade inatacável pela fortuna e pelo desejo. A beleza, é, pois, a evidência, para além do bem e do mal, da perfeição. Essa perfeição elevada acima das considerações morais assenta na convicção absoluta que é a Natureza que a manifesta e que cabe ao Homem encontrá-la para produzir os seus artefactos, os seus edifícios, as suas cidades, o seu mundo.² De certo modo, ainda está por ser feita uma leitura do *De Re Aedificatoria* não como tratado de Arquitectura mas como gigantesca metáfora do futuro dos humanos na Natureza.

O que podemos escolher como síntese destas duas propostas, a vitruviana e a albertiana, é que ambas participam de uma ideia de projecto:, que a produção de artefactos pelos humanos é incontornável e que, no processo projectual, devemos encontrar na Natureza as linhas de orientação para essa produção. Ainda neste ponto, a Natureza tornava observável algo imutável pela identificação de caracteres comuns entre várias formas. A descoberta que o Belo e o Bom residiam no Natural estava ainda subjacente à ideia de um equilíbrio intemporal e estável. As regras da Natureza eram a evidência da estabilidade do Mundo.

facto de que o significado de Mundo se pode obter a partir do significado de Imundo, seu contrário. O mundo seria, assim a parte

“limpa” do real. Ou posto de outra forma: as imundícies são, obviamente, aquilo que queremos excluir do

mundo, ou seja: o mundo é a matéria organizada do real.

A Natureza tinha encontrado, assim, o seu lugar particular no processo projectual, ou se quisermos, no Design.

A convicção dominante era a que o Natural, emanante dos mitos, da vontade divina, ou como resultado e manifestação da perfeição, era o referente privilegiado das criações humanas. Em consequência, os objectos deveriam buscar características imutáveis presentes na Natureza. Não é por acaso que alguma da teoria da arquitectura da época descamba numa busca arcadiana de um mundo ucrónico onde a perfeição existiria, para além das vicissitudes da fortuna. As utopias regressivas de Giangiorgio Trissino, patrono de Palladio, funcionalistas e a-figurais reflectem o desejo do regresso a um mundo puro de uma natureza consonante com o homem como já o tinha feito Francesco Collona na sua Cítara, ilha onde Polifilo consuma a sua união com Polia.

A busca das leis figurais ou geométricas da natureza constitufam-se como uma espécie de utopia regressiva, na fé paradisíaca que o Homem já tinha tido melhores momentos.

O PREC da Ciência

O século das luzes é sobretudo um século do desenho. O fervor enciclopedista exige ilustrações descritivas e sobretudo classificações taxonómicas. A invenção do microscópio abre um mundo novo às aparências.³ Todos os factos da natureza são detalhadamente descritos e classificados. A invenção da imprensa articulada com a gravura tinha, já dois séculos antes, favorecido a disseminação dos Tratados como forma suprema de afirmação e divulgação do saber científico. Agora, o valor ético que as luzes vêm trazer ao conhecimento encontra no rigor metodológico do desenho, entretanto elevado ao plano superior das actividades práticas, o principal veículo de acreditação das ciências naturais. Nasce o Compêndio e a Enciclopédia como forma de divulgação científica apoiada numa didáctica de imagens resultante de uma evolução de dois séculos de desenho de observação. Esta fé no Desenho nunca será demais realçar. O Desenho transforma-se, pouco a pouco, no cadinho de onde sai o conhecimento científico e a projectação. Tanto a ilustração científica como o desenho projectual participam de um paradigma do rigor. A primeira porque está imbuída do rigor científico e o segundo porque do rigor depende o controle formal do objecto.

Quando Napoleão Bonaparte assume uma posição de relevo durante o período do Directório, um dos seus conselheiros e amigo é Gaspard Monge que o viria a acompanhar na sua expedição ao Egipto.

Monge pertence a uma geração que, partindo da constatação do valor ético da estética e da ciência, primeiramente apresentado por Alberti, lhe dá um sentido revolucionário. A ciência apresenta uma pureza essencial dos valores humanos e torna-se numa bandeira luminosa contra o “depravado” ambiente rococó que caracterizava o Ancient-Regime. Tal como a geração de Alberti buscou na Antiguidade a razão da legitimação das suas opções, a geração de Monge fará o mesmo, buscando encontrar valores seguros para propor e depois manter a Revolução. O sistema de dupla projecção ortogonal estabelecido por Monge viria a ser o método de representação de eleição para o projecto nos dois séculos subsequentes. Se por um lado permite a rigorosa representação de objectos construídos por outro permite o controlo formal efectivo dos objectos a produzir. De facto trata-se da retoma do método proposto por Rafael a Leão X para a representação da arquitectura, a propósito do projecto de S. Pedro no Vaticano. A novidade do método de Monge está na inte-

³ Curiosamente, a invenção do microscópio deu novo alento à teoria da geração espontânea. Em meados do séc. XVIII Anton van Leeuwenhoek aperfeiçoou um microscópio simples descobrindo pequenos corpúsculos que não aparentavam ter qualquer possibilidade de reprodução sexuada. Ter-se-ia de esperar por Pasteur, na década de sessenta do séc. XIX, para a geração espontânea ser enterrada de vez. Por vezes as técnicas mais evoluídas de observação nem sempre correspondem a avanços da ciência.

gração da geometria euclidiana associada à geometria cartesiana. A filiação revolucionária de Monge sintetizava 2000 de pensamento abstracto aplicável à transformação do mundo. Não é surpreendente que Monge veja em Napoleão a possibilidade de manter as conquistas da revolução científica entretanto adulteradas pelo messianismo da última constituição de Robespierre em que o Ente Supremo legitimava todas as acções do poder discricionário do Directório.

O império francês de Napoleão não se trata de uma Reacção mas sim da forma orgânica que a revolução assumiu para não ser destruída pela contra-revolução e pela restauração. A opção pelo império tornava-se lógica numa lógica neo-clássica. Nos anos subsequentes a Waterloo quase todos os países europeus possuíam uma constituição jurada pelo respectivo soberano. A dinâmica revolucionária tinha também instituído o princípio da instrução generalizada, a disseminação dos museus e reformas no ensino universitário associadas ao imperativo da investigação científica.

David Pierre Giottin Humbert de Superville (1770-1849), nascido nos Países Baixos, abraça os ideais da Revolução e pode ser dado como exemplo de uma pesquisa gráfica que visa encontrar uma razão universal subjacente tanto à Natureza como aos Artefactos.

Como Barbara Maria Stafford apontou: *"Expandindo e transformando radicalmente a análise Cartesiana do afecto como uma manifestação das paixões através de movimentos corporais, Humbert desenvolveu uma Ciência Geral para ler todos os traços artificiais e naturais"*.⁴

A questão essencial, na obra gráfica de Superville, está na identificação de traços essenciais capazes de provocar emoções humanas. Esta seriação tem como objectivo que os artefactos possam vir a ter um papel decisivo na luta da Virtude contra o Vício. Esta retoma do pensamento Albertiano não é alheia à surda luta entre a visão protestante e puritana e o licenciado agir católico, que adiada, em França, no massacre de S. Bartolomeu, iria eclodir, subjacente, na Revolução.

Esta hermenêutica essencialista identificava como estáveis certos modos de organização das formas com raiz na Natureza e no modo como o Homem se relacionava emotivamente com ela. Ainda segundo Stafford, o pensamento de Humbert, enfileirava com o dos românticos Wordsworth e Blake, que interpretavam o cosmos como uma rede de correspondências com sentido.⁵ Mas se o pensamento destes, em conclusão, defendia o picturesque, e pode ser comparado às utopias regressivas da Terraferma veneziana de Barbaro e Trissino, Humbert centrava as suas investigações nas bases para o projecto e pode ser comparado ao modelo organizativo de Serlio.⁶

Outro grande contributo para a ideia que as grandes transformações do universo do humano visavam, tão só, atingir uma verdade que a Natureza aparentava possuir, tinha sido a obra de Lavoisier. A sua definição de elementos e a instituição da sua classificação abriu as portas à Química e enterrou definitivamente a operacionalidade dos elementos primordiais: água, terra, fogo e ar. A noção de composto químico, de que alguns dos elementos primordiais eram evidências (como a água e o ar onde estava presente o oxigénio descoberto por Lavoisier) iria alterar definitivamente os alicerces do modo como o mundo era entendido. Por outro lado a codificação algébrica de elementos e compostos permitiu aos químicos "projectar" novas reacções e, consequentemente, identificar novos elementos como criar novos materiais. Guilhotinado em 1794, Lavoisier deixou um legado que foi plenamente aproveitado por Dalton em 1804 que classificou os elementos pelo seu peso atómico com referência ao peso do Hidrogénio numa teoria coerente apresentada em 1808 pelo seu admirador Thomas Thomson.

⁴ STAFFORD, Barbara Maria, "The Natural History of Design: Humbert de Superville and Postmodern Theory", in *Good Looking, Essays on the Virtue of Images*, MIT Press, 1996, Londres e Cambridge Mass. P.45

"Extending and radically transforming the Cartesian analysis of affect as a manifestation of the passions through corporeal movements, Humbert developed a general science for reading all natural and artificial traces"

⁵ idem, p. 43.

⁶ Serlio baseou os seus sete livros no pensamento de Giulio Camillo Delminio (1480-1554), filósofo veneziano que estabeleceu sete graus do acesso ao conhecimento das ideias puras aos eventos sensíveis. Serlio teria sido suspeito de simpatias erasmistas e não nos surpreende que Francisco d' Hollanda o tenha visitado, em Veneza, depois de ter frequentado o círculo de Vittoria Colonna, em Roma. Deste círculo nasceria, ainda, um outro modo de entender o projecto através da obra de Michelangelo. Vide: CARPO, Mario, "Ancora su serlio e Delminio, Il Metodo e la Riforma dell'Imitazione", in Sebastiano Serlio, ed. CISA, Electa, 1989, Milão CÔRTE-REAL, Eduardo, *O Triunfo da Virtude*, Livros Horizonte, 2001, Lisboa, pp. 47,48

A teoria atômica de Dalton permitiu uma interpretação física dos fenómenos químicos. E com a física chegou a Matemática. Evoluía-se, pois, para a verdade sobre os constituintes básicos e sobre os agentes transformadores da matéria. Se, por um lado, a teoria atômica encontrava, mais uma vez, características imutáveis na natureza com a definição e descrição matemática dos elementos, por outro lado abria todas as possibilidades de transformação do mundo material. Estávamos, ainda, longe do abismo aberto por Heisenberg.

No início do século XIX tinha sido possível a reunião da Química, da Física e da Matemática para a definição provisória daquilo que elementarmente constituía o mundo. Mas um mistério persistia ainda no seio da natureza viva, ou seja, o mistério dos seres capazes de se reproduzirem e da sua infinita variedade.

Do Vulgar de Lineu à Selecção

Se a Química associada à Física tinha determinado a plena validade da Geometria e da Matemática na organização da matéria, na Biologia residia a questão essencial para um desenvolvimento da autonomia do Design.

Precisamente no ano da execução de Lavoisier, Erasmus Darwin admitia a evolução dos seres vivos num livro chamado Zoonomia. Infelizmente para ele e felizmente para o seu neto Charles, não produziu nenhuma prova da sua teoria.

Em 1758 Karl von Linné (Lineu), naturalista sueco, tinha proposto a primeira forma coerente de classificação de seres vivos que ainda hoje é, na sua essência, usada. Esta taxonomia, baseada na análise estrutural dos seres vivos aceitava duas suposições: cada espécie poderia ser comparada a um tipo ideal (padrão); o número de espécies era fixo e imutável.

Na classificação de Lineu, o cão e o homem partilham três níveis: reino, filo e classe (animalia, chordata e mammalia). Quanto mais semelhantes são as espécies mais classificações partilham. Este facto permite ler a taxionomia de Lineu em árvore: poucos reinos, muitas espécies e ainda mais indivíduos. Aquilo que hoje nos parece óbvio é que essas semelhanças só podem ser devidas a antepassados remotos comuns, o que na época esbarrava na convicção globalista de um mundo animal imutável desde Noé. Essa convicção era também figural. Ou seja, as figuras (os desenhos) dos animais eram agrupáveis como se fossem uma colecção⁷ de cromos. Este facto resultava de o único modo possível de obter a representação de uma espécie ser através de um desenho que reuna as características comuns aos indivíduos.

Nas artes visuais, o fervor taxonómico reintroduz a questão das classificações. Quatremère De Quincy, propõe uma taxonomia dos objectos de arquitectura baseada na noção de Tipo que procura definir no artigo "Architecture" na Encyclopédie Méthodique (1788-1825).

"Em todos os países a arte de fabricar regularmente nasceu de um germe preexistente. Em tudo é necessário um antecedente; nada em género nenhum vem do nada; e isto não pode deixar de se aplicar a todas as invenções dos homens. Assim vemos que todos, a despeito das mudanças posteriores, conservaram sempre claro e manifesto ao sentimento e à razão o seu princípio elementar".⁸

Esta afirmação faz concordar uma interpretação dinâmica das construções humanas com uma interpretação estática. Embora mudando, os objectos são manifestações do mesmo "germe preexistente". Vemos aqui convicções paralelas das de Superville que revelam a influência tanto de Lineu como de Lavoisier.

Por analogia com a classificação de Lineu, a tipologia de Quatremère, ordena todos os objectos, dos singulares aos banais, tal como na Natureza.

⁷ O coleccionismo, desenvolvido desde o século XVI (Vasari constituiu a primeira colecção de desenhos), ganha sentido através da classificação. As colecções deixam de ser aglomerados de objectos, para se tornarem temáticas, organizadas, hierarquizadas. Os objectos, naturais, ou artificiais ganham, pois um valor insuspeito no interior de uma colecção. O objecto que falta para a colecção estar completa multiplica o seu valor. É um valor que nem é estético nem é de uso, é circunstancial e sujeito à família de que faz parte. Entre antiguidades, artefactos, fósseis, minerais, tudo é colecionável. Este facto provoca um novo olhar sobre a objectualidade, mais frio e objectivo, revelando naquilo que é aparentemente secundário, um valor decorrente da possibilidade de pertença a uma colecção.

⁸ QUATREMÈRE DE QUINCY, cit. por : AYMÓNINO, Carlo, O Significado das Cidades, Editorial Presença, 1984, Lisboa

A primeira resposta evolucionista à diversidade natural é banal. Lamarck sugere que os animais, de tanto usarem uma parte do corpo a desenvolveram em detrimento de outras. As espécies evoluem segundo duas leis: lei do uso e do desuso e lei da herança dos caracteres adquiridos. Embora a segunda lei nunca tenha sido provada, Lamarck introduziu uma questão essencial: a da adaptabilidade.

A concinnitas de Alberti ganha uma nova ressonância. O elemento natural não é só perfeito porque exhibe uma concordância das partes, mas sobretudo porque essa concordância resulta da adaptação às próprias condições da Natureza. E como não é admissível que as girafas estiquem tanto os pescoços que ultrapassem as copas das árvores essa perfeição é um justo equilíbrio entre forma e necessidade natural.

A teoria de Lamarck é económica e benévola. As espécies evoluíam sem perdas, esticando pescoços ou encolhendo caudas, respondendo harmoniosamente às necessidades da sua natureza.

A teoria de Charles Darwin é bem mais cruel. Explicando como Malthus poderia ter razão apesar das evidências, Darwin formula a teoria da Selecção Natural. Esta teoria não promove uma explicação sobre a origem da vida, mas prova que as espécies se modificam ou desaparecem num processo em que só os mais adaptados restam para procriar definindo um caminho para a origem das espécies. Seria preciso esperar pelo mutacionismo de De Vries para explicar como pequenas variações ocorrem de geração em geração quase aleatoriamente, produzindo diferentes indivíduos com capacidades diferentes e que os mais adaptados circunstancialmente sobrevivem para transmitir as suas características. É óbvio que numa perspectiva destas a fase de maturação de um indivíduo é a mais importante. Sabemos que a regulação do equilíbrio, numa dada população de animais, se dá, sobretudo, na “infância” uma vez que, nesse período o animal é mais frágil que o adulto. No caso do Homem este facto é ainda mais interessante uma vez que a maior adaptabilidade depende sobretudo de factores culturais. Uma vez que a ciência e a medicina, progressivamente, permitem a quase todos chegar à idade de procriar, a diferenciação adaptativa depende da Educação. Indiscutivelmente, os países mais desenvolvidos do globo são aqueles que mais cedo iniciaram programas de educação extensivos a toda a população. Este facto leva-nos, de novo, para a esfera protestante. Se, no início, a alfabetização visava o acesso individual aos textos sagrados, a escolaridade alargou-se, depois, a todos os campos do saber. Se, em determinado momento, a riqueza das gerações pode depender da qualidade das suas elites, depende, para a sua sustentação, do conhecimento trivial que a maioria da população detém.

Sabemos que, nos últimos dez mil anos, não podem ter havido modificações estruturalmente importantes na espécie humana. Se entendermos o Humano como um sistema em que as gerações são os elementos e que a estrutura (ligações entre elementos) desse sistema é a História, rapidamente nos apercebemos que alguns dos saltos do sistema se devem ao aumento exponencial das ligações entre elementos de tal modo que o sistema anterior não caracteriza a realidade vigente. Surge, portanto um novo sistema. As ligações que a geração de Darwin estabeleceu com outras gerações permitiu a emergência de um novo sistema. Seja pela influência de Malthus, Lamarck, Linco ou do seu próprio avô.

Sabemos, também, que na cultura projectual esta questão parecia ter a maior importância. Cada salto ou descontinuidade, resultava mais de um alargamento de consciência em relação ao passado, do que de um alargamento de consciência em relação ao presente.

De facto, a crueldade da Natureza darwinista não passa da mão invisível de Adam

Smith. A Natureza, por natureza, auto regula-se encontrando a solução mais viável e, logo, a mais económica.

Temos, pois duas teorias da adaptabilidade que, aceitando o postulado da evolução, são antagónicas.

Mas serão ambas que constituirão a base da produção de objectos sujeitos a projecto artístico e, consequentemente, do Design.

(Projecto artístico, aqui, consideramos, toda a produção que entende o seu resultado como participante num universo de referências culturais. Esta consciência faz parte do processo projectual e ao fazê-lo contamina os resultados e, p. ex. distingue-o de um projecto de Engenharia. Até bem recentemente a incorporação dessas preocupações dava-se através de um mecanismo de síntese formal a que chamámos Desenho. Comum às artes plásticas, o Desenho como meio de investigação, teste e desenvolvimento de ideias formais, caracterizava o projecto artístico.)

Neste momento, devemos enfatizar que, tendo garantido para as artes (num sentido lato) o papel de referente legitimador das opções formais, a Natureza, ao ser entendida como dinâmica, altera-se, alterando as actividades projectuais. O conjunto dos animais e plantas surgem como entidades mutantes. A observação de um espécime passará a ser o registo de algo provisório, com um passado mais elementar e um futuro mais complexo.

Fácil é de ver que o lamarquismo não contemplava a ideia de extinção do mesmo modo que o darwinismo. Para o primeiro os extintos eram a memória de fases de evolução que, em árvore, conduziam aos seres vivos actuais. Para a Darwin, a extinção era o preço justo a pagar pelo surgimento de seres mais adaptados.

A Origem das Espécies foi a obra que desencadeou as maiores discussões. Da constatação que o homem e o macaco tinham antepassados comuns passou-se à vulgar interpretação que o Homem descendia do macaco. Atribui-se a Antero de Quental a seguinte interpelação a um conferencista na Universidade de Coimbra: “- *Desculpe, mas V. Exa. descende do macaco por parte do pai ou por parte da mãe?*”.

Outra questão importante era a atenção dada à reprodução e consequentemente ao sexo. A transmissão de caracteres mais adaptados era o prémio pela sobrevivência. (A etologia e, mais recentemente, a sociobiologia são filhas dilectas do darwinismo). Em certa medida regressamos à teoria da atracção de Vitruvio. Certas formas atraem-nos porque temos uma pulsão para a procriação. O amor insinua-se como um artifício da natureza para fazer as espécies evoluírem. As virtudes humanas não passam de uma plumagem de pavão.

Tanto o creacionismo como a ideia de estabilidade das espécies faziam sentido no edifício moral construído na sociedade. O Darwinismo vem fazer explodir as contradições latentes no período Vitoriano em que progressismo científico coexistia com a moral puritana. Embora as teorias darwinistas fossem objecto de enorme discussão e perplexidade, serviam que nem uma luva à doutrina expansionista quer comercial quer imperial da Inglaterra Vitoriana, enquanto que o lamarquismo ainda estava imbuído do agrado do contrato social de Rousseau. Este utilitarismo da selecção natural permitiu que se disseminasse e passasse a ser um substrato cultural até aí inexistente. O progresso deixa de ser uma coisa dos homens para ser um imperativo natural. Ao evoluir, o homem não faz mais do que a vontade de Deus (ou da Natureza) que montou as coisas dessa maneira. Dotado da capacidade de projectar, o homem não faz mais do que cumprir o seu desígnio evolutivo ao criar mais e mais objectos. No início do século XX, estes factos eram já do domínio do conhecimento trivial, ensinados no nível de ensino de preparação dos jovens e em certos países da

esfera protestante, da maioria dos jovens.

Em 1892, Max Nordau (1859-1923) publicou “Entartung” (Degeneração). Nordau, um fervoroso darwinista que entendia que a degeneração era a pior inimiga do aperfeiçoamento inerente à evolução, criticava a arte do seu tempo que acusava de histérica e doente. A obra de Nordau é bem o espelho da utilização puritana a que o darwinismo veio a estar sujeito.

Em 1893, Alois Riegl (1858-1905), publicou “Stilfragen” (Problemas do Estilo). Riegl comparava a teoria materialista da história do ornamento, baseada na evolução técnica, ao darwinismo. Em oposição postulava que a evolução do ornamento se devia à busca dos seus próprios princípios internos. Esta kunstvollen estaria mais próxima da evolução lamarquista. Se esticando o pescoço a atarracada antepassada da girafa transmite aos seus descendentes, para além de um pescoço um pouco mais comprido, o desejo de o voltar a esticar, assim, para Riegl, também se passam os factos na Arte. De alteração em alteração resultante de uma vontade herdada a arte vai mudando até que é atingido o equilíbrio da saturação dessas vontades, abrindo caminho a outra espécie (estilo) entretanto posta em marcha.

Fundamentalmente irão ser estas duas visões da Natureza como inspiradora da Arte que estarão em conflito na primeira Bauhaus e que se apaziguam com a saída de Itten, abrindo caminho à autonomia do Design na Bauhaus de Dessau.

A resposta industrialista e racionalista de Gropius às acusações de degeneração artística que tinham destruído a Bauhaus de Weimar aceitavam, na essência, as diatribes de Nordau. A função social da produção de objectos entendia o mercado, ou o uso, como um valor seguro de racionalidade para o projecto artístico. Nada havia de “histórico” na produção de Dessau. Por outro lado, os cursos de Kandinsky e Moholy-Nagy, garantiam a investigação continuada em torno da kunstvollen. A autonomia do Design através da denominação genérica de Gestaltung consegue-se numa posição de síntese que aceita a Natureza como entidade essencialmente dinâmica.

No outro lado do Atlântico, Charles Sanders Peirce, apresentava a sua teoria pragmatista expressa pela máxima simplificada de que *“a nossa ideia de algo é a nossa ideia dos seus efeitos sensíveis”*. Os artigos que constituem “My Plea in Favor of Pragmatism” foram primeiro publicados na revista “Popular Science Monthly” de Novembro de 1877 a Janeiro de 1878 e vieram dar origem à teoria filosófica oficial da burguesia americana por via das interpretações de William James.

Peirce promove uma síntese entre o pensamento de filiação aristotélica para as quais a função da mente é descobrir uma ordem pré existente inserida no real e a de Kant, para o qual é o sujeito pensante que impõe uma ordem sobre a realidade. Ao afirmar que *“a opinião que está fatalmente prescrito que seja, no final, abraçada por todos os que investigam é o que entendemos por verdade e o objecto representado nessa opinião é o real”*, Peirce abre uma porta para uma busca que encontre uma existência das coisas para além do que pensamos sobre elas.

O pensamento de Peirce interessa-nos porque esbate a secessão de que falámos no início. Afinal não há diferenças entre o Natural e o Artificial porque tudo são artificiosas construções das nossas crenças. Ao investigarmos e interpretarmos os efeitos sensíveis do real promovemos uma ordem precária de crenças fixas em que o natural é indiferente do artificial porque essas crenças são produzidas pelo homem.

Na versão de William James, a Verdade torna-se uma variedade do Bem e toda a presunção ou doutrina converte-se em verdadeira na medida em que seja concebível e que dela derivem consequências úteis para a actividade humana. James confere um valor religioso e moral ao pragmatismo onde Peirce tinha apenas colo-

cado um valor ético, ao ponto de este ter rebatizado a sua doutrina, em 1905, de “pragmaticismo”.

Estas ideias culminavam um século americano caracterizado mais pelo progresso tecnológico do que por grandes descobertas científicas.

O pragmatismo viria a legitimar plenamente o conceito de obsolescência planeada na produção de objectos que, segundo Dormer, caracteriza a autonomização do Design americano no pós-guerra.⁹

O Streamlining dos anos trinta ou outros processos de styling característicos do Design industrial americano são úteis, não porque melhoram a vida dos seus utilizadores, mas porque são atraentes e assim promovem a sua compra e consequentemente o bem da economia. As interpretações singelas do pragmatismo aceitam que a industrialização e a produção de massa de objectos deve ser crescente e que o Design deve estar ao serviço desse crescimento. Mesmo as ocasionais importações formais de Design europeu deveram-se mais ao desejo de introduzir características de distinção do que à aceitação dos princípios dos descendentes da Bauhaus.

Em Portugal, a geração que utilizou a Escola António Arroio como primeiro laboratório de Design filia-se, naturalmente, entre os descendentes da Bauhaus. Sucederendo à geração que realizou a exposição do Mundo Português, a adopção do modelo bauhausiano corresponde também a uma reacção à “Revolução Nacional” esteticamente depauperada pelo folclorismo da fase tardia de António Ferro à frente da propaganda.

Frederico George, Sena da Silva e Daciano da Costa, primeiro como aluno e depois como mestre, abraçam uma via sincrética que, embora baseada na essência da Bauhaus de Dessau e da sua *kunstvollen*, assimilava uma tradição de “arts & crafts” portuguesa ainda presente na cultura projectual do país.

Em 1970, o IADE promove o curso de Design de Interiores e Equipamento Geral. Este curso, embora sem reconhecimento oficial como curso superior, qualifica, pela primeira vez, em Portugal, os seus diplomados como Designers. Embora personalidades como Manuel Lapa estivessem ainda associadas aos vastos programas artísticos associados às obras públicas do regime, a consciência de escola de Design funda-se com o contributo prático de John David Bear e sob a tutelar influência teórica de Bruno Munari e Attilio Marcolli. Como escola, o IADE iria recolher da influência Italiana uma síntese da cultura projectual europeia, entretanto maravilhada com a Gestalt Theorie. Da influência britânica recolheria o pragmatismo americano assimilado no pós-guerra inglês.

É sobre um tecido semelhante que são criados cursos de Design nas Escolas de Belas Artes de Lisboa e Porto. A partilha de disciplinas com as artes plásticas vem determinar a aceitação de um denominador comum de “estudo da forma” que iria, em última análise, tornar inconciliável o convívio com a Arquitectura.

Quando, em finais dos anos setenta do séc. XX, Daciano da Costa e Fernando Conduto são convidados por Frederico George para leccionar as disciplinas de Desenho I e Desenho II do Curso de Arquitectura da ESBAL, o objectivo era introduzir aos arquitectos os fundamentos da cultura projectual entretanto desenvolvida no Design que já não podia ser obtida pelo convívio com as Artes Plásticas. A Fernando Conduto foram cometidos os conteúdos do basic design e a Daciano da Costa a metodologia projectual.

Se o primeiro, se centrou numa *kunstvollen* essencialista que quase podemos fazer remontar a Humbert de Sumperville, o segundo sempre foi sensível à adopção de metodologia científica na realização dos cursos. Uma das suas insistências

⁹ DORMER, Peter, Os significados do design Moderno, A Caminho do Séc. XXI, trad. Pedro Afonso Dias, CPD, Lisboa, 1995. pp 32, 33.

prendia-se com a adopção de procedimentos taxonómicos para a leitura dos objectos. Antes de qualquer qualificação ou interpretação, os objectos deveriam ser classificados recorrendo a características formais, estruturais ou funcionais. Outro exercício nuclear prendia-se com transformações de objectos (cadeiras famosas) através de mutações, metamorfoses e hibridações.

Nestes exercícios estavam subjacentes Lineu, Lamarck, Darwin e De Vries e também Peirce sem a desvirtuação de James. O essencial da mensagem passada aos alunos de Desenho II era que: O real é uma ordem que apomos ao sensível e a verdade é o resultado da opinião daqueles que projectam investigando.

No início deste século, a Natureza, através do discurso do corpo, do ecoprojecto, da aceitação de modelos biomatemáticos, do renascimento da biónica, das investigações em torno da inteligência artificial e de muitos outros campos do saber, volta a configurar-se como a matriz analítica da produção de formas úteis.

Nesta digressão constatámos que a autonomia do Design deve-se, remotamente, à aceitação da Natureza como referência para a actividade projectual e, proxima-mente, à constatação de que o que há de mais natural na Natureza é a sua dinâmica de transformação.

A definitiva institucionalização do Design deve-se à constatação, resultante do progresso da investigação, que não há diferenças entre o natural e o artificial do ponto de vista do conhecimento.

Nota: Propositadamente, neste texto, não se usaram as palavras Moderno, Modernismo e Modernidade e os seus derivados Pós.

BIBLIOGRAFIA:

- AMEAL, João, História da Europa, vols. IV e V, Verbo, Lisboa, 1986
- CARPO, Mario, "Ancora su Serlio e Delminio, Il Metodo e la Riforma dell'Imitazione", in Sebastiano Serlio, ed. CISA, Electa, 1989, Milão
- CÔRTE-REAL, Eduardo, O Triunfo da Virtude, Livros Horizonte, 2001, Lisboa
- CÔRTE-REAL, Eduardo, "Como Tornar Obscuras as Nossas Ideias", in Arq./a nº 5 - Ano I, Lisboa, 2001
- COSTA, Daciano, Design e Mal-Estar, CPD, Lisboa, 1998
- COSTA, Daciano, Recondução para Professor Convidado na Área científica de Comunicação Gráfica da Faculdade de Arquitectura da UTL, policop. FAUTL, Lisboa, 1990
- GIEDION, Siegfried, Mechanization Takes Command, A Contribution to Anonymous History, W.W. Norton & Company, New York, 1969
- DORMER, Peter, Os Significados do Design Moderno, A Caminho do Século XXI, trad. Pedro Afonso Dias, CPD, Lisboa, 1995
- HARRISON, C., WOOD, P., GAIGER, J., ed., Art in Theory, 1815-1900, An Anthology of Changing Ideas, Blackwell Publishers, Oxford, 1998
- KRUFF, Hanno-Walter, Historia de la Teoría de la Arquitectura, 2 vols., Trad. Pablo Diener Ojeda, Alianza Editorial, Madrid 1990
- MUNARI, Bruno, Artista e Designer, trad. Gisela Morais, Ed. Presença, 1979, Lisboa
- PEIRCE, Charles Sanders, Mi alegato en favor del pragmatismo. Buenos Aires: Aguilar, 1971.
- RODRIGUES, António Jacinto, A Bauhaus e o Ensino Artístico, Presença, Lisboa, 1989
- SACKS, Oliver, O Tio Tungsténio, Memórias de Uma Infância Química, trad. Paulo Faria, Relógio d' Água, Lisboa 2002
- STAFFORD, Barbara Maria, "The Natural History of Design: Humbert de Superville and Postmodern Theory", in Good Looking, Essays on the Virtue of Images, MIT Press, 1996, Londres e Cambridge Mass

DO ENSINO DAS ARTES APLICADO À INDÚSTRIA, ÀS PRIMEIRAS EXPERIÊNCIAS DE ENSINO DO DESIGN EM PORTUGAL

Maria Helena Souto

Inerente à produção do objecto existe uma história material e conceptual. No seu início o gesto de lascar a pedra, cuja importância não radica apenas no facto de permitir datar a origem do primeiro objecto produzido pelo homem, mas também porque esse gesto do *Homo sapiens sapiens* contém em si uma capacidade de previsão e, por conseguinte, de projectação embrionária.

Os gestos ir-se-ão aperfeiçoando com a passagem dos milénios e cada vez serão mais apuradas as capacidades de precisão, logo, de projectação. No entanto, a estrutura conceptual que presidiu às operações e à manualidade não se alteraram drasticamente até a máquina substituir o homem em parte (ou na totalidade) e esse processo só se inicia no limiar da Idade Contemporânea.

Com a Revolução Industrial, a possibilidade de reproduzir objectos tornou-se uma realidade e conduziu às teorias pioneiras do *Design Industrial*, ao equacionarem e pretenderem reconduzir o objecto a uma difusão de massas onde fosse garantida a qualidade, entendida não só na vertente tecnológica do fabrico, mas também na sua vertente estética. O suporte teórico para essa pretensão alicerçou-se na superação do impasse entre Útil e Belo, fractura que se foi esbatendo e perdendo eficácia precisamente com o processo da Revolução Industrial.

A produção em massa e os novos materiais¹ colocaram exigências muito concretas ao impor a capacidade de entendimento do processo industrial, de forma a ser possível construir uma metodologia projectual que respondesse aos problemas colocados pela indústria. Para tanto foi necessário um esforço efectivo no desenvolvimento do Ensino na sua vertente das Artes aplicadas às Indústrias.

Esse esforço seria mais concreto e programático a partir da primeira Exposição Universal, certame cujo aparecimento se deve à maturidade atingida por uma concepção liberal da economia. Por volta de 1850, o capitalismo liberal concluiu a revolução económica iniciada pela Grã-Bretanha no século precedente. O progresso técnico, com a consequente melhoria e rapidez na produtividade industrial, acompanhada pela revolução dos transportes, impulsionou a produção em grande escala, também apoiada pela expansão do crédito e da massa monetária. Comércio livre, livre comunicação, aumento e melhoria na produção através da livre concorrência, encontram-se entre os factores decisivos para o nascimento das Exposições Universais².

forjado. (Ver RAGON Michel, - *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers 1800-1910*. S.l. : Casterman, tome 1, 1986, p. 191).

² «Car les expositions universelles sont le produit d'un monde industriel déjà adulte, bien rôdé avec ses trois éléments essentiels, charbon, vapeur, chemin de fer. Elles ont donc avant tout une fonction de stimulation sur trois niveaux: elles encouragent la production par le système des récompenses; elles accélèrent les échanges par la foire; enfin elles développent la consommation en lançant de nouveaux produits par une publicité à grande échelle.», BENSUADE-VINCENT Bernardette, "Sciences", in AA.VV. - *Le livre des expositions universelles. 1851-1989*. Paris: Union Centrale des Arts Décoratifs, 1983, p. 277.

¹ Em particular, o ferro fundido - cujo processo de fundição foi desenvolvido ainda durante o século XVIII - permitiu uma verdadeira revolução nos métodos construtivos iniciada pelos britânicos na segunda metade de Setecentos.

Entre 1777-1781, segundo desenho do arquitecto Thomas Farnoll Pritchard, o mestre ferreiro Abraham Darby construiu com este material a ponte de Coalbrookdale sobre o rio Severn, em Shropshire. (Cf. PEVSNER Nikolaus - OS

Pioneiros do Design Moderno. Lisboa: Editora Ulisseia, 1975, p. 135). A partir de 1835 passou-se para a produção em série de vigas de duplo T que, por volta de 1845, começaram a ser fabricadas em ferro

³ «Em 1849, a sociedade [Royal Society of Arts] (...) encarregou Henry Cole de se dirigir aos centros fabris da Inglaterra, para examinar qual seria a opinião do paiz, acerca de uma Exposição dos productos de todas as nações. Cole em muitos meetings sustentou esta idéa, que ao principio não era tão accete como se julgava.», contudo, o governo britânico rapidamente «compreendeu que a Exposição era um grande pensamento economico, que o futuro traduziria em um facto historico da maior transcendencia.», Sebastião José RIBEIRO DE SÁ, "Exposição Universal De Londres", in *Revista Universal Lisbonense*, Nº 24, 20 de Fevereiro, 1851, p. 278.

⁴ Em 1754 foi fundada no Reino Unido a Royal Society of Arts, entidade que se responsabilizou no ano de 1761 pela organização da exposição que passou a ser considerada como sendo o primeiro exemplo de um certame nacional de carácter técnico.

⁵ Nomeadamente em Portugal, onde o Marquês de Pombal ordenou a realização em Lisboa no ano de 1775 de «uma exposição pública a mais solemne dos productos da industria nacional, como se colhe de um escrito do dito Ministro com o titulo de *Memorias Secretissimas*» (Annaes da Sociedade Promotora da Industria Nacional, 4º anno, caderno do mez de Maio, nº 37. Lisboa: Imprensa de João Maria Rodrigues e Castro, 1835, p. 40), aproveitando para tanto os festejos que

Coube à Inglaterra Vitoriana, industrial e livre-cambista, tomar a iniciativa deste tipo de exposições mundiais. Henry Cole³ (1808-1882), em nome da *Royal Society of Arts*⁴ propôs ao príncipe Alberto a possibilidade de conferir um carácter internacional às exposições que vinham a ser organizadas pela *Sociedade* (cuja realização remontava já ao século XVIII, num modelo de carácter nacional que inspirou mostras similares em vários países europeus⁵). A resposta do príncipe foi de total adesão ao projecto e, com a sua aprovação, ficou estabelecido que o lugar mais propício à realização do evento seria o *Hyde Park* londrino.

A 1 de Maio de 1851, o mundo industrial e empreendedor apresentou-se na *Great Exhibition of the Works of Industry of all Nations* em Londres, e o ferro e o vidro do *Crystal Palace* de Joseph Paxton (1803-1865) assinalaram uma nova etapa num novo método de projectar e construir – foi na fábrica e não sobre o terreno que ocorreu a verdadeira construção do *Crystal Palace*⁶ –, bem como se transformaram em lugares privilegiados de informação para o conhecimento e popularização dos avanços tecnológicos que se foram dando ao longo da segunda metade de Oitocentos.

O principal promotor da *Great Exhibition*, Sir Henry Cole, exerceu forte influência sobre a indústria britânica e, ao contrário dos que seguiram o movimento *Arts and Crafts*, liderado por William Morris, «Cole postuló la colaboración con la industria más que el renacimiento del artesanato. Como dijo en 1845, su propósito era el de desarrollar “manufacturas artísticas”, queriendo decir con ello la belleza o el arte puro aplicado a la producción mecánica.»⁷. O seu programa incluía a fundação de Escolas de Arte, «con la intención de elevar el nivel del gusto popular»⁸ e, ainda, a fundação do primeiro Museu de Artes Decorativas, o *Victoria and Albert Museum*, no lugar onde, logo em 1851, nasceu a Escola Nacional de South Kensington, destinada à formação dos operários e que alicerçou a sua pedagogia no ensino do Desenho, considerado como um instrumento fundamental para o aperfeiçoamento do produto industrial.

Em Portugal, coube à *Sociedade Promotora da Indústria Nacional* e graças à acção legisladora de Passos Manuel, secretário de Estado dos Negócios do Reino no Setembrismo, as primeiras tentativas de formar qualificadamente o trabalhador industrial. A 7 de Dezembro de 1836, foram inaugurados cursos destinados à divulgação junto dos operários do estudo de Desenho, da Geometria, mas também da Mecânica e de Físico-Química. Inserida nesta acção surgiu a obra *Geometria e Mecanica applicada ás Artes ou Tratado Elementar destas Sciencias para uso dos artistas, dos fabricantes, dos mestres e directores de oficinas, etc. accomodado ás lições da aula que d'este ensino abriu em Lisboa a Sociedade Promotora da Industria Nacional*, publicada em 1837 pela Imprensa

marcaram a inauguração da estátua equestre de D. José I.

⁶ «A novidade é o emprego de elementos pré-fabricados (segmentos metálicos e lâminas de vidro), produzidos em série e levados aos canteiros de obras prontos para serem utilizados. Economiza-se tempo e dinheiro: a construção reduz-se à

rápida montagem de peças pré-fabricadas, e o material pode ser recuperado. Por trás do interesse prático, havia uma ideia revolucionária: empregar materiais e técnicas da construção utilitária para levantar um edificio altamente representativo, fazer arquitectura com os procedimentos da engenharia». ARGAN Giulio Carlo - *Arte Moderna*. Do

Iluminismo aos movimentos contemporâneos. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 84 - 85.

⁷ GIEDION Siegfried, *Espacio, Tiempo y Arquitectura (el futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Editorial Dossat, 1980, p. 256.

⁸ Idem, ibidem.

Nacional. O responsável da obra, Evaristo José Ferreira, traduziu para português um extracto da obra do barão Charles Dupin, *Géométrie et Mécanique des Arts et Métiers et des Beaux-Arts* (Bruxelas, 3 Tomos, 1825-1826); contudo, da obra de Evaristo J. Ferreira, saiu apenas o primeiro tomo, dedicado à Geometria, pelo que ficou muito incompleta.

Conquanto estas tentativas fossem meritórias, a 6 de Outubro de 1838 no artigo *Da Educação E Instrução Das Classes Laboriosas* na revista *O Panorama*, afirmava-se: «Seria cousa de pasmo o calculo das perdas que soffrem diariamente todos os generos d'industria só porque os artifices e trabalhadores carecem de toda a instrução»⁹ e, apesar de múltiplos esforços¹⁰, o facto é que, quando se chega ao início da Regeneração em 1851, não havia de facto um Ensino Industrial no país.

Os trabalhos para a implementação deste nível de ensino surgiram na sequência da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria por António Maria Fontes Pereira de Melo (*Decreto de 30 de Agosto de 1852*). Um mês depois, era publicado outro Decreto a completar e rectificar algumas disposições do anterior, nomeadamente, a constituição de uma secção vocacionada para a preparação do Ensino Industrial e de Exposições Industriais na Repartição de Manufaturas¹¹. Ainda no fim de 1852, por *Decreto de 30 de Dezembro*, o Governo procedeu à criação do Ensino Industrial, distribuído por três graus: elementar, secundário e complementar.

Entretanto, por *Alvará de 26 de Agosto de 1852*, tinham sido aprovados os *Estatutos da Associação Industrial Portuense*¹² que, poucos dias antes da sua publicação (3 de Agosto de 1852), constituía uma «Comissão Tecnológica» encarregada de prover à instalação da Escola Industrial, prevista anos antes. Nascia assim a primeira Escola Industrial do país que viria, anos volvidos – *Decreto de 20 de Dezembro de 1864* – a ser ampliada e transformada no Instituto Industrial do Porto.

Por este *Decreto* de 1864, da responsabilidade de João Crisóstomo de Abreu e Sousa (então ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria), ficaram traçadas as linhas de uma reforma que pretendia remover as dificuldades entretanto detectadas no ensino industrial. Além dos estabelecimentos de ensino industrial de Lisboa e Porto passarem à categoria de Institutos Industriais, o *Decreto* estabelecia novas escolas industriais (em Guimarães, Covilhã e Portalegre) e defendia o seu aparecimento «no futuro nas mais terras do reino que pela sua importancia fabril carecerem delas»¹³.

Portuense foi criada com o objectivo de defender os interesses da praça do Porto, considerados mal representados na Sociedade Promotora da Indústria Nacional, o que originou uma competição entre as duas praças e respectivas associações.

¹³ Cf. SANTOS António Cristóvão - «Ensino Técnico Médio», in *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, Vol. II, 1984, p. 398.

¹⁴ António Augusto de AGUIAR (1838-1887). Par do reino, deputado, comissário régio na Índia em 1878, e ministro das Obras Públicas (1884), com uma longa carreira docente na Escola Politécnica - onde cursara Ciências Naturais e de Química -, e no Instituto Industrial de Lisboa, do qual foi nomeado director em 1871. Pugnou pelo aperfeiçoamento do ensino industrial em Portugal e, quando no governo, a ele se dedicou em particular, criando várias escolas industriais, e reformando o Instituto Industrial de Lisboa. Ainda como ministro das Obras Públicas, impulsionou os estudos para o melhoramento do porto de Lisboa mas, ao ver o seu plano rejeitado, pediu a demissão. Foi também, presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa, vogal do Conselho Superior das Alfândegas, grão-mestre da Maçonaria Portuguesa. Vários foram os seus trabalhos publicados no *Jornal de Ciências matemáticas, físicas e naturais*, da Academia Real das Ciências.

⁹ *O Panorama*. *Jornal Litterario E Instructivo Da Sociedade Propagadora Dos Conhecimentos Uteis*, Vol. Segundo, Typographia da Sociedade Propagadora dos Conhecimentos Uteis, Nº 75, 6 de Outubro, 1838, p. 316.

¹⁰ «em 1847, houve no Liceu de Lisboa um curso nocturno de Geometria e Mecânica aplicada às Artes. Foi seu professor, desde 25 de Dezembro

desse ano, o Dr. Augusto Freire de Carvalho e Macedo. (...). Sucedeu-lhe João Evangelista de Abreu. Em Setembro de 1852, o reitor do Liceu ponderava haver poucos alunos e em Maio de 1855 já a cadeira estava extinta.», COSTA Mário A. Nunes, *O Ensino Industrial Em Portugal de 1852 a 1900*. (Subsídios para a sua história). Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1990, p. 34.

¹¹ Cf. PRIMEIRO CENTENÁRIO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, 1852-1952. Lisboa: Imprensa Nacional, MCMLII, II Vol., p. 81-82 e 84-85.

¹² «Estatutos da Associação Industrial Portuense», in *Jornal da Associação Industrial Portuense*, Porto, 15 de Setembro de 1852, p. 36-37. A Associação Industrial

Todavia, chegados os anos 80, muito do que se procurou estabelecer neste *Decreto* de 1864 era letra morta, o que levou António Augusto de Aguiar¹⁴, vinte anos depois, a retomar a questão do Ensino Técnico. Em 1881, colaborou activamente na elaboração do *Inquérito às Indústrias* e durante o seu mandato ministerial (dirigiu a pasta das Obras Públicas, Comércio e Indústria, entre 1883 a 1886) criou várias escolas industriais, bem como escolas de Desenho profissional, tendo ainda reformado o Instituto Industrial de Lisboa. O empenho de António Augusto de Aguiar na preparação de uma grande exposição industrial a ter lugar em Lisboa no ano de 1888 (e que, apesar da sua morte em 1887, se viria a concretizar na Avenida da Liberdade¹⁵), terminou por ser o remate de uma vida dedicada em grande parte ao fomento da indústria e do ensino industrial no país.

Na tradição das escolas vocacionadas para o ensino na sua vertente das artes aplicadas às indústrias criadas nas duas últimas décadas do século XIX, encontra-se aquela que na centúria seguinte iria desempenhar um papel pioneiro na introdução em Portugal da pedagogia do Design: a Escola de Artes Decorativas António Arroio¹⁶.

Nos anos 40 de Novecentos, sob a direcção do pintor Lino António (1898-1974) e contando com um corpo docente constituído por nomes como Frederico George, Rocha Correia, Júlio Santos, Rodrigues Alves, a Escola António Arroio permitiu a docentes e discentes¹⁷ construírem um projecto pedagógico, através do qual a modernidade entrava no nosso estreito e policiado ensino artístico, garantindo uma formação à época sem paralelo no ensino artístico português, onde continuavam a pontificar valores *beaux-artianos* bebidos num eclectismo *fin de siècle*, que se arrastava pelo século XX português num cinzento sistema de longas permanências academizantes.

A António Arroio funcionava como uma pequena escola - o espaço do edifício na Rua Almirante Barroso tinha sido pensado para cerca de uma centena de alunos - inspirada nos modelos inglês e austríaco das escolas de artes e ofícios (nascidas por

¹⁵ SOUTO Maria Helena - "Da Avenida da Liberdade a Paris. A Exposição Industrial Portuguesa em 1888 e a representação nacional na Exposição Universal de 1889", in *Leituras: Revista da Biblioteca Nacional*. Lisboa: BN, 1997, p. 175-182. Ver também Idem - *Portugal nas Grandes Exposições, 1851-1900*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea. Lisboa: U.N.L.- F.C.S.H., 1999.

¹⁶ Por Decreto de 1 de Dezembro de 1918, foi criada a *Escola de Arte Aplicada de Lisboa* que se instalou numa casa particular à Rua Visconde de Santo Ambrósio (hoje Rua D. Dinis); em 1924, iniciaram-se as obras de um edifício escolar na Rua Almirante Barroso, concebido para receber a *Escola de Cerâmica António Augusto Gonçalves* (cujo retrato se encontra inscrito na fachada daquele edifício). No ano de 1930, alunos e professores das Escolas de Arte Aplicada de Lisboa e de Cerâmica António Augusto Gonçalves integraram em conjunto a *Secção de Artes Aplicadas da Escola Industrial de Fonseca Benevides*, que passou a funcionar no edifício escolar da Almirante Barroso. Em homenagem a António José

Arroio no ano da sua morte, 1934, a Escola passou a ser designada por *Escola Industrial de Arte Aplicada António Arroio* (nome que ainda se lê na inscrição afixada naquele edifício). António José ARROIO (1856-1934), engenheiro formado pela Academia Politécnica do Porto (1878), antigo Deputado da Nação, engenheiro do corpo de Obras Públicas e Minas (para cujo quadro ingressou em 1881), e Inspector do ensino comercial e industrial, foi também vogal do Conselho de Arte Musical, tendo pautado sempre a sua acção pela defesa do

ensino artístico em Portugal. Integrou a *Comissão Portuguesa para a Exposição Universal de 1900*, em Paris, na qualidade de Comissário Técnico (no ramo industrial e comercial), tendo sido condecorado pelo governo francês com a Legião de Honra. Autor de uma vasta bibliografia - nomeadamente sobre temas literários e artísticos -, entre as suas obras podemos destacar *Soares dos Reis e Teixeira Lopes*, ou a sua colaboração na revista *A Águia*.

¹⁷ A partir de «1942, Artur do Cruzeiro Seixas (n. 1920), João Moniz Pereira

(n. 1920), António Domingues (n. 1921), Mário Cesariny (n. 1923), Fernando de Azevedo (n. 1923), Vespeira (n. 1925) e outros estudantes desta escola começaram a encontrar-se no café Hermínius (posteriormente desaparecido), na Avenida Almirante Reis. A actividade destes estudantes era provocatória, de cariz dadaísta, mas procurou também participar a partir de 1944, no movimento neo-realista.», GONÇALVES Rui Mário - *História Da Arte Em Portugal. Pioneiros da modernidade*. Lisboa: Publicações Alfa, Vol. 12, 1986, p. 178.

influência do movimento *Arts and Crafts* de William Morris), em que as aulas eram dadas no regime de *atelier*. Esta componente oficial conheceu novo impulso através da acção pedagógica de Frederico George¹⁸ (1915-1994), cuja origem e educação inglesa muito cedo o tinham conduzido à adopção do repertório *Arts and Crafts* traduzido nas suas experiências de técnicas artísticas e artesanais, mas a quem a investigação na componente projectual (que o levou da pintura à arquitectura), suscitava novas interrogações e o fez descobrir o modelo *Bauhausiano*, que se tornou no suporte da sua intervenção pedagógica, iniciando uma pesquisa que conduziu ao debate sobre a disciplina do Design.

Sob a influência e orientação de Frederico George, o ensino na António Arroio ganhou uma nova dinâmica nos anos 50, marcando uma viragem entre um ensino que conseguira, com Lino António, superar a obsoleta fractura entre Artes “maiores” e “menores”, para um novo entendimento da componente didáctica apoiada no ensino oficial que ultrapassou a tradição das artes decorativas, e colocou o enfoque na Arte como Ofício. Seguindo um entendimento *Bauhausiano*, e apoiado num corpo docente movido por um pensamento Moderno - como eram os casos de Daciano da Costa, António Sena da Silva, Manuel Rio-Carvalho, ou Bragança Gil - Frederico George obteve uma prática pedagógica em que, intelectualizado o ensino do Desenho, se deu a passagem para o enquadramento Técnico.

Através de uma acção marcada por uma visão de grande pragmatismo, os *saberes do ofício* sobrepunham-se às especulações teóricas. Aos alunos eram propostos exercícios onde se operava a recuperação da base artesanal com o estudo e produção de objectos tradicionais, ligados à vertente do utilitarismo, em aulas cuja componente didáctica fortemente oficial era assegurada por Mestres e Professores, cabendo aos primeiros a transmissão do conhecimento das técnicas tradicionais de produção artesanal, incorporando deste modo o melhor do legado *Arts and Crafts* que transitou para o ensino da *Bauhaus*.

Para a implementação de novas pedagogias, Daciano da Costa¹⁹ (n. 1930) contribuiu decisivamente a partir de 1953, ano em que iniciou a carreira docente na sua “casa-mãe” e onde leccionou até 1957. As disciplinas que ministrou, “Desenho de Observação e Ornato”, “Composição Decorativa”, e na Oficina de Pintura Decorativa, foram «sempre marcadas pela experimentação dos materiais, das técnicas e dos métodos do Desenho.»²⁰, iniciando um percurso em que a «influência e as lições de Frederico George, deram conteúdo teórico e prático à sistemática (obstinada) pesquisa de uma pedagogia do Design»²¹.

No ano lectivo de 1967-68 entrou em funcionamento uma experiência pedagógica independente, o Curso de Formação Artística da Sociedade Nacional de Belas-Artes, que juntou na docência várias personalidades preocupadas com o estado do ensino artístico português (nomeadamente, com a decadência que já afectava também a Escola António Arroio) e que encontraram na SNBA o lugar certo para fazerem valer as suas propostas, uma vez que estas não eram (nem podiam ser...) entendidas pelas entidades oficiais. Vocacionado para a preparação de quadros profissionais a um nível pré-universitário²², o Curso de Formação Artística (CFA) teve a dirigi-lo Manuel Tainha e Adriano de Gusmão, e estava dividido por três anos lectivos - no primeiro o Curso Preliminar (estudos básicos), seguido pelos Cursos de Especialidade (Artes Gráficas e Fotografia; Design de Interior e Equipamento) nos 2º e 3º anos. Para além de Daciano da Costa e dos nomes citados na Direcção, encontravam-se a leccionar nos diferentes anos outras individualidades como José-Augusto França, Santos Simões, Fernando Conduto, Rolando Sá-Nogueira, ou António Sena da Silva.

¹⁸ Sobre Frederico George veja-se COSTA da Daciano, SOUTO Maria Helena (coord.) - *Frederico George. Ver pelo Desenho* (Catálogo). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa / Livros Horizonte, 1993.

¹⁹ Sobre Daciano da Costa veja-se MARTINS João Paulo (coord.) - *Daciano da Costa, Designer* (Catálogo). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.

²⁰ Daciano Monteiro da Costa - *Curriculum Vitae*. Lisboa (Texto policopiado), 1985, p. 89.

²¹ *Idem, ibidem*.

²² «Beneficiando das mais avançadas experiências pedagógicas no campo do ensino artístico, o Curso de Formação Artística da SNBA oferece uma educação artística de nível pré-universitário, visando muito especialmente a preparação de quadros profissionais (...). A frequência do CFA habilita ao diploma em Artes Gráficas e Fotografia; Design (equipamento e interior)». CURSO DE FORMAÇÃO ARTÍSTICA. SOCIEDADE NACIONAL DE BELAS-ARTES. Lisboa, s. ed. (Textos policopiados contendo a informação respeitante ao CFA), s.d., p. 2.

²³ Este artigo foi também publicado na revista *Arquitectura*, nº 114, Março/Abril, 1970, p. 46-47.

²⁴ «poucos como ele souberam efectivamente construir 'pontes' de tanto afecto entre as mais diferentes manifestações culturais, entre os mais apartados campos ideológicos, entre as mais distantes mundividências.», David MOURÃO-FERREIRA [Depoimento] in ANTÓNIO QUADROS. 1923-1993. Lisboa: Scarpa impressores, 1994, p. 15.

²⁵ Daciano da Costa, "O Design como disciplina – ensinar o projecto. (Universidade de Aveiro. Lição de Abertura do ano lectivo 1997/1998)", in *Design e mal-estar*. Lisboa: Centro Português de Design, 1998, p. 98 (sublinhado nosso).

Em 1970, Sena da Silva (1926-2001) a propósito da mostra realizada na SNBA com os trabalhos dos alunos do Curso, expunha num artigo publicado no *Diário de Lisboa* (de 30 de Julho) as intenções dominantes na orientação pedagógica do CFA, sem deixar de realçar a ignorância demonstrada pelas entidades oficiais com responsabilidades no ensino, perante as novas exigências que se colocavam de forma premente na formação profissional: «fala-se muito de "novas profissões" ideia restrita com muito eco em sectores mal informados, e pretende-se estabelecer directrizes para reduzir a termos de escolaridade tradicional a preparação julgada necessária para essas novas profissões, rotuladas frequentemente em inglês (industrial designer, graphic designer, script-writer, interior designer, etc.). (...) não é acrescentando algumas novas designações às listas das profissões tradicionais e estabelecendo programas com "disciplinas" mais ou menos pomposas que se consegue alguma coisa. É todo o sistema de ensino que está em causa. É todo o sistema de exercício de actividades profissionais que está em causa.»²³

Ainda a nível de experiências no ensino privado, António Quadros²⁴ (1923 -1993) em 1969 fundou o IADE, Instituto que desde então tem procurado sempre vocacionar o seu ensino para o Design, contribuindo para a sua afirmação enquanto Disciplina de direito próprio.

Essa Disciplina que dentro do quadro de uma Cultura do Desenho, no sentido activo de Cultura do Projecto, «elabora os seus próprios meios para a solução dos problemas: ao nível da produção de conceitos coerentes e de relações entre estes (Teoria), ao nível dos instrumentos técnicos de pesquisa e de representação (Técnicas específicas) e, finalmente, ao nível dos processos criativos (Metodologia). Mas é na materialidade da sua produção e no recurso directo às Tecnologias e à Economia que o Design se reconhece e diferencia. Os conteúdos e as estratégias das estruturas curriculares dos Cursos de Design virão a reflectir este universo complexo que é a condição de todas as Disciplinas de natureza projectual produtoras das estruturas físicas do Ambiente Humano».²⁵

BIBLIOGRAFIA

- Annaes da Sociedade Promotora da Industria Nacional, 4º anno, caderno do mez de Maio, nº 37, Lisboa, Imprensa de João Maria Rodrigues e Castro, 1835.
- ARGAN, Giulio Carlo - *Arte Moderna. Do Iluminismo aos movimentos contemporâneos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- Arquitectura*, nº 114, Março/Abril, 1970, p. 46-47.
- BENSAUDE-VINCENT, Bernardette - "Sciences" in *Le livre des expositions universelles. 1851-1989*. Paris: Union Centrale des Arts Décoratifs, 1983.
- COSTA, Daciano da - *Curriculum Vitae*. Lisboa (Texto policopiado), 1985, p. 89. - "O Design como disciplina – ensinar o projecto. (Universidade de Aveiro. Lição de Abertura do ano lectivo 1997/1998)", in *Design e mal-estar*. Lisboa: Centro Português de Design, 1998.
- COSTA, Daciano da, SOUTO, Maria Helena (coord.) - *Frederico George. Ver pelo Desenho* (Catálogo). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa / Livros Horizonte, 1993.
- COSTA, Mário A. Nunes - *O Ensino Industrial Em Portugal de 1852 a 1900. (Subsídios para a sua história)*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1990.
- CURSO DE FORMAÇÃO ARTÍSTICA. SOCIEDADE NACIONAL DE BELAS-ARTES, Lisboa, s. ed. (Textos policopiados contendo a informação respeitante ao CFA), s.d., p. 2.
- "Estatutos da Associação Industrial Portuense", in *Jornal da Associação Industrial Portuense*, Porto, 15 de Setembro de 1852.

- GIEDION, Siegfried - *Espacio, Tiempo y Arquitectura (el futuro de una nueva tradición)*. Madrid: Editorial Dossat, 1980.
- GONÇALVES, Rui Mário - *História Da Arte Em Portugal. Pioneiros da modernidade*. Lisboa: Publicações Alfa, Vol. 12, 1986.
- MARTINS, João Paulo (coord.) - *Daciano da Costa, Designer* (Catálogo). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2001.
- MOURÃO-FERREIRA, David - [Depoimento] in ANTÓNIO QUADROS. 1923-1993. Lisboa: Scarpa impressores, 1994, p. 15.
- O Panorama. Jornal Litterario E Instructivo Da Sociedade Propagadora Dos Conhecimentos Uteis*. Nº 75, 6 de Outubro, 1838.
- PEVSNER, Nikolaus - *OS Pioneiros do Design Moderno*. Lisboa: Editora Ulisseia, 1975.
- PRIMEIRO CENTENÁRIO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, 1852-1952*. Lisboa: Imprensa Nacional, MCMLII.
- RAGON, Michel - *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers 1800-1910*. S.I. : Casterman, tome 1, 1986.
- RIBEIRO DE SÁ, Sebastião José - "Exposição Universal De Londres", in *Revista Universal Lisbonense*, Nº 24, 20 de Fevereiro, 1851.
- SANTOS, António Cristóvão - "Ensino Técnico Médio", in *Dicionário de História de Portugal*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1984.
- SOUTO, Maria Helena - "Da Avenida da Liberdade a Paris. A Exposição Industrial Portuguesa em 1888 e a representação nacional na Exposição Universal de 1889", in *Leituras: Revista da Biblioteca Nacional*, Lisboa: BN, 1997.
- *Portugal nas Grandes Exposições, 1851-1900*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Lisboa: U.N.L.- F.C.S.H., 1999.



FRAGMENTOS PARA UMA PRE-HISTÓRIA DO DESIGN PORTUGUÊS
José Fernandes Pereira

DESIGN DE EQUIPAMENTO SANITÁRIO.
DO OBJECTO SANITÁRIO AO ESPAÇO SANITÁRIO
*Alexandre Nobre Pais, Ana Almeida, João Pedro Monteiro
e Maria Helena Souto*

VIDRO E CRISTAL PORTUGUESES CONTEMPORÂNEOS
Rui Afonso Santos

PRODUÇÃO INDUSTRIAL
João Paulo Martins

O DESENHO DE MÓVEIS PARA LISBOA
Pedro Bebiano Braga

MOBILIÁRIO URBANO EM OLIVAIS SUL DO DESENHO AS REALIZAÇÕES
Paula André

TRAJECTOS DO LIVRO. O SEU RENASCIMENTO NO SÉCULO XVIII
Ana Luísa Marques

O MERCADO DA SAUDADE
Joana Morais

DO TIRAR POLO NATURAL. ANTECEDENTES CIENTÍFICOS
DA AUTONOMIA DO DESIGN.
Eduardo Côrte-Real

DO ENSINO DAS ARTES APLICADAS A INDÚSTRIA AS PRIMEIRAS EXPERIÊNCIAS
DO ENSINO DO DESIGN EM PORTUGAL
Maria Helena Souto