ISCTE IUL
REPOSITÓRIO
INSTITUTO UNIVERSITÁRIO DE LISBOA

Repositório ISCTE-IUL

Deposited in *Repositório ISCTE-IUL*:
2026-10-30

Deposited version:
Accepted Version

Peer-review status of attached file:
Peer-reviewed

Citation for published item:
Saldanha, J. L. P. de (2025). O arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e o arquitecto Paulo Henrique de Carvalho e Cunha (1909-1995). In Paula André, Paulo Batista e Nelson Vaquinhas (Ed.), Arquivos e arquitetura: Cruzamentos e possibilidades em Portugal e no Brasil (pp. 36?61). Câmara Municipal de Loulé.

Further information on publisher's website:
https://www.cm-loule.pt/pt/52271/arquivos-e-arquitetura-cruzamentos-e-possibilidades-em-portugal-e-no-brasil.aspx

Publisher's copyright statement:
This is the peer reviewed version of the following article: Saldanha, J. L. P. de (2025). O arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e o arquitecto Paulo Henrique de Carvalho e Cunha (1909-1995). In Paula André, Paulo Batista e Nelson Vaquinhas (Ed.), Arquivos e arquitetura: Cruzamentos e possibilidades em Portugal e no Brasil (pp. 36?61). Câmara Municipal de Loulé.. This article may be used for non-commercial purposes in accordance with the Publisher's Terms and Conditions for self-archiving.

Use policy

Creative Commons CC BY 4.0
The full-text may be used and/or reproduced, and given to third parties in any format or medium, without prior permission or charge, for personal research or study, educational, or not-for-profit purposes provided that:

- a full bibliographic reference is made to the original source
- a link is made to the metadata record in the Repository
- the full-text is not changed in any way

The full-text must not be sold in any format or medium without the formal permission of the copyright holders.

Serviços de Informação e Documentação, Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL)
Av. das Forças Armadas, Edifício II, 1649-026 Lisboa Portugal
Phone: +(351) 217 903 024 | e-mail: administrador.repositorio@iscte-iul.pt
https://repositorio.iscte-iul.pt

O Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, e o arquiteto Paulo Henrique de Carvalho e Cunha (1909-1995)

José Luís Possolo de Saldanha
docente no Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Investigador integrado no Dinâmia-CET
ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa
jlpsa@iscte-iul.pt

RESUMO

O presente texto aborda uma investigação desenvolvida sobre o arquiteto Paulo Henrique de Carvalho Cunha, principal especialista português em programas portuários, baseada, sobretudo, no Arquivo da Administração dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, o qual constitui um equipamento, técnica e humanamente, exemplar, onde é conservada, tratada, descrita e disponibilizada publicamente a documentação que acolhe, oriunda dos arquivos intermédio e histórico daquelas entidades portuárias, cuja relevância para essas cidades espelha a das suas relações com os estuários dos rios Tejo e Sado.

PALAVRAS CHAVE

Arquivo dos Portos; Algés e Dafundo; Porto de Lisboa; Paulo Henrique de Carvalho e Cunha Portos de Setúbal e Sesimbra.

O CASAL INCESTUOSO E O PROJETO NACIONAL

> *"Quando Sete-Sóis chegou a Aldegalega, estava anoitecendo. Comeu umas sardinhas fritas, bebeu uma tigela de vinho, e, não lhe chegando o dinheiro para a pousada, tão-só, à escassa, para a passagem amanhã, meteu-se num telheiro, debaixo de um carro, e aí dormiu […].*
> *Na claridade do primeiro alvorecer, levantou-se. O céu estava muito limpo, transparente, até às últimas e pálidas estrelas. Era um bonito dia para entrar em Lisboa, com bom tempo, para lá ficar ou continuar viagem, logo veria."*
>
> José Saramago, *O Memorial do Convento*

Os caprichos da orografia planetária ditaram que o mais longo rio ibérico tivesse a foz no ponto mais ocidental da massa continental euro-asiática. Da riqueza orgânica das margens e águas do Tejo, surtia alimento abundante (para além das *tágides* -

naturalmente) para o seu povoamento animal e humano; aluvião para suas terras agrícolas; o Mar da Palha, com seus esteiros, para abrigar embarcações, incluindo as de mar-alto, no de Coina, no qual se construíram estaleiros (também presentes noutros locais ribeirinhos do estuário - a começar pela Ribeira das Naus) que recorriam à madeira do Vale do Zebro e da Mata da Machada, sua vizinha. Esses pinhais abasteciam ainda o Complexo Real de Vale do Zebro onde, desde D. Afonso V, se produziam os "biscoitos de embarque" (do italiano *bis+coto*, ou francês *bis+cuit* – duas vezes enfornado) que seguiam nos navios (Autoridade Florestal Nacional, 2011, p. 21). Deu-se assim impulso ao casal incestuoso, formado pelo rio e pela cidade de Lisboa.

Para além da agricultura, a indústria cerâmica fez uso dos nateiros depositados nas margens do Tejo, de que há testemunho desde a Antiguidade, nas olarias romanas da Quinta do Rouxinol, em Corroios, ou no Porto dos Cacos em Alcochete (Raposo, 2017), cujas ânforas transportavam o *garum* romano às sete partidas do Império; nos "pães de açúcar" ogivais, fabricados (igualmente na Mata da Machada) muitos séculos, dentro dos quais a pasta de açúcar era enformada (Silva, 2012); na produção de tijolos, tijoleira e telhas, que Soeiro Pereira Gomes narrou em "Esteiros".

Toda essa riqueza, a par das condições naturais dos surgidouros do estuário, explica a chegada ao local das grandes culturas do mediterrâneo, registando-se a fixação fenícia da Quinta do Almaraz, em Almada (Olaio, António, Henriques & Rosa, 2019), e a crença de que Ulisses, no curto regresso de Tróia a Ítaca, teria sido tão confundido na sorte, que chegara à mítica Lisboa, paragem derradeira do mediterrâneo. Não consta que o herói grego tivesse navegado para além do *Magnum Promontorium* – nome elucidativo, que os romanos deram ao Cabo da Roca (Talbert, 2000, p. 424) – até porque, paradoxalmente (considerando o nome respectivo), não conheciam a vela latina, que lhes facilitasse a navegação contra o vento.

Quase o mesmo se pode dizer da relação do Sado com a cidade de Setúbal, embora aqui, compreensivelmente, em escala menor, inclusivamente no curso do rio que nasce em terras de Ourique, com somente 180 km, e no seu estuário, menos vasto, onde igualmente se facilitava a produção de sal, abrigada dos estragos que o mar aberto causaria às suas infra-estruturas. Aqui, a romana Tróia substitui o Almaraz – embora na mesma margem direita onde se acha a cidade de Setúbal, do rio Sado, a caminho de Alcácer do Sal, tivesse existido a feitoria fenícia de Abul, nos séculos VII e

VI a.C., em local mais tarde ocupado por uma olaria romana, entre os séculos I e III d.C (Mayet & Silva, 2005). O Cabo Espichel conhecia-se então como *Barbarion Promontorium* (Talbert, 2000, p. 418) – nome que tão-pouco carece de tradução.

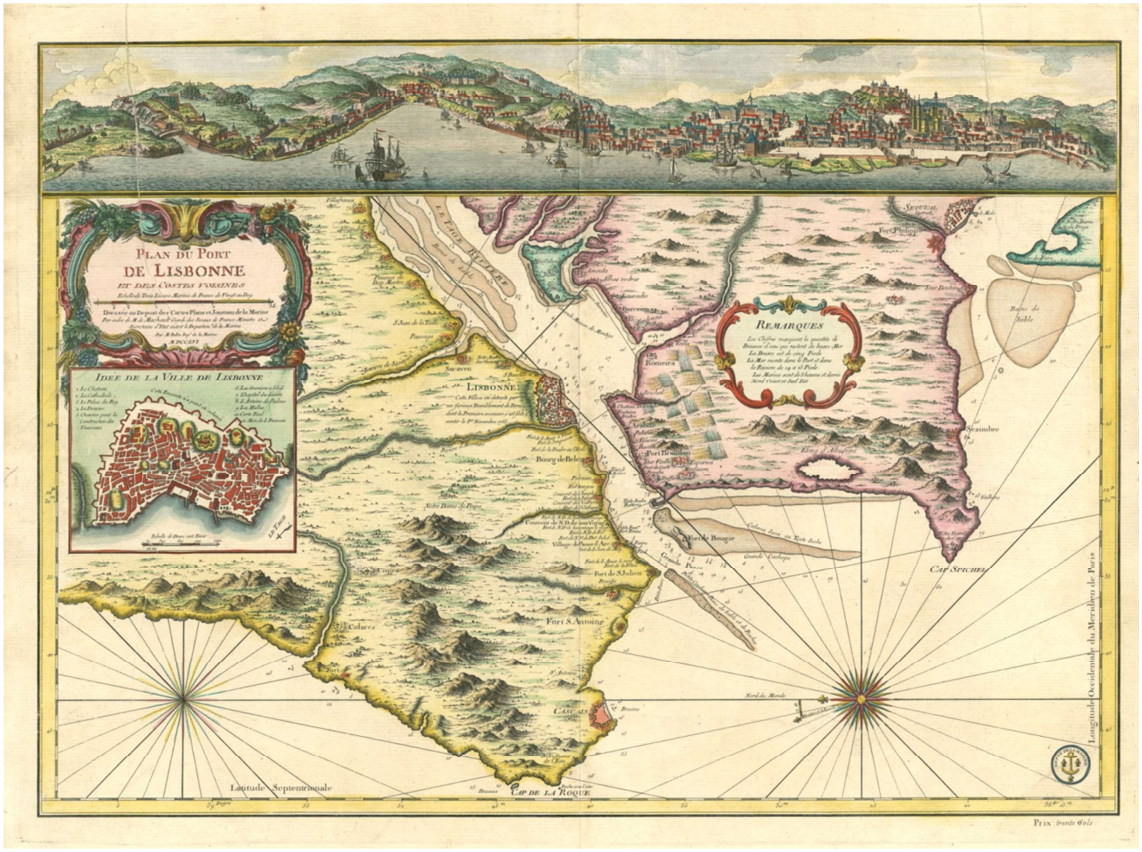


Figura 1 - *Plan du port de Lisbonne et des costes voisines*. Bellin, Jacques Nicolas, 1703-1772 [Paris]: [s.n.], [1756] (Biblioteca Geral Digital - Universidade de Coimbra)

A desembocadura do Tejo no Atlântico, concluída em canal alongado do Terreiro do Paço a Santo Amaro de Oeiras, pela margem direita, e de Cacilhas à Cova do Vapor, pela esquerda, é antecedida pelo maior estuário da Península Ibérica. Para além de viveiro de espécies aquáticas, e uma das principais zonas de avifauna limícola, foi no passado palco de numerosas atividades humanas, como o transporte fluvial, para o Cais do Tojo (abaixo do Largo da Esperança), do material combustível que lhe dava nome, para abastecer os fornos de pão, ou fogos domésticos de Lisboa, mas também lenha e carvão, tudo oriundo da margem sul do Tejo.

Não menos importante era o transporte de pessoas entre margens, com especial relevo para o trânsito entre Aldeia Gallega do Ribatejo (actual Montijo), onde principiava a Estrada Real (actual Estrada Nacional nº 4), que conduzia à fronteira do Caia, e José Saramago referiu, no texto em epígrafe. A montante do estuário, ficam os

férteis mouchões (ilhas fluviais, chamadas "morraceiras" no norte de Portugal) e a lezíria: nome derivado de *al-jazira*, significando, em árabe, "a península".

OS PORTOS DE LISBOA, SETÚBAL E SESIMBRA

> *"E lá está, o cabeço da Graça, enfrentando-se com a torre mais alta, e o rebaixo para o Campo de Santa Clara, onde assentou arraiais D. Afonso Henriques com os seus soldados, que nossos foram, primeiros pais da nacionalidade, pois que os antepassados deles, por terem nascido cedo de mais, portugueses não tinham podido ser."*
>
> José Saramago, *História do Cerco de Lisboa*

Se no norte esteve o berço de Portugal, e de D. Afonso Henriques, este provavelmente intuiu o que D. Afonso III confirmou no século seguinte, com a conquista definitiva do Algarve, e a dinastia de Aviz reforçou depois enfaticamente, ao converter o estuário do Tejo em plataforma de lançamento das navegações portuguesas: Lisboa "mais do que a capital do reino, era a razão de ser da independência do país" (Martins, 1882, p. 126). Acresce que, apesar das diligências diplomáticas portuguesas, o Papa Lúcio II, na bula *Devotionem tuam*, de 1 de Maio de 1144, tratava D. Afonso ainda como "*dux portucalensis*, o que significava que o reconhecia apenas como chefe guerreiro", incitando-o a aumentar as terras portucalenses para "provar, com a guerra contra o muçulmano e a fidelidade a Roma, que merecia uma total filiação à Igreja, com a efectiva desvinculação de qualquer senhor temporal" (Mendonça, 2010, p. 32).

O primeiro rei de Portugal conhecia a importância de Lisboa, que chegara a integrar o Condado Portucalense sob governo de seu pai, D. Henrique de Borgonha, após a conquista a cidade em 1095 pelo reino de Leão e Castela, mas que se tornou a perder para os muçulmanos em 1111 (França, 2009, p. 57), próximo da data de nascimento de D. Afonso Henriques.

Centradas no Terreiro do Paço, e na Ribeira das Naus sua vizinha, as margens do Tejo (Figura 1) foram sendo beneficiadas, ao longo dos séculos, por sucessivos melhoramentos portuários, mas também por ajustamentos sucessivos da sua gestão, a qual, cerca de 1279, merecera já a nomeação de um *alcaide do mar*: um juiz para "organizar as atividades e regular os conflitos da corporação [dos marinheiros e carpinteiros navais]" (Couto, 2003, p. 61).

De acordo com Alfredo Mesquita (1903, pp. 95-96), a frente fluvial e o plano de água do porto da cidade, entre margens opostas do rio, achavam-se criteriosamente subdivididos do seguinte modo:

> [O] espaço compreendido entre a Madre de Deus e o torreão de oeste da Praça do Comércio é destinado aos navios mercantes, que estão à carga e descarga; o chamado quadro da Alfândega, onde estão quase todos estes navios, estende-se desde o Cais das Colunas até ao Arsenal do Exército, abrangendo uma superfície de 113 hectares, e é determinado por quatro barcas de registo fundeadas nos ângulos; entre o torreão de oeste da Praça do Comércio e o Cais do Sodré estacionam os navios de guerra nacionais; entre o Cais do Sodré e a linha tirada da Rocha do Conde de Óbidos ao cais de Cacilhas, os navios mercantes descarregados ou em conserto; desde a linha última indicada até ao rio de Alcântara, os navios de guerra estrangeiros; desde o rio de Alcântara até à Torre de Belém, os navios em franquia ou arribados; finalmente, da proximidade do Lazareto até meio do rio estacionam os navios em quarentena. (Mesquita, 1903, pp. 95-96)

Manteve-se a Praça do Comércio, após o terramoto de 1755, no nome e função, herdeira *deficiente* do Terreiro do Paço, como centroesfera do Império Português e salão monumental de representação ao ar livre - resultando a "deficiência", da impossibilidade do esforço superlativo do Marquês de Pombal e seus engenheiros militares resgatarem a vibração, arquitectónica e vivencial, que séculos de sedimentação colectiva haviam imprimido àquele espaço urbano (e à cidade baixa, na sua retaguarda, até ao Rossio).

Ficam para a memória as representações do Terreiro, em festividades civis e religiosas, paradas militares e autos-de-fé, ou recepções de dignitários (porque a via mais expedita até Lisboa era marítima), de que especialmente se recorda a *Joyeuse Entrée* (Figura 2), do Rei Filipe II de Portugal, no dia 26 de Junho de 1619 (seguindo idêntica

entrada na cidade de seu pai, em 29 de Junho de 1581). Não que a rigorosa obra de Eugénio dos Santos deixasse de receber em festa monarcas estrangeiros em visita, como ocorreu com Eduardo VII, entrado a 2 de Abril de 1903 na barra do Tejo, a bordo do iate *Victoria and Albert* (inaugurado dois anos antes), a desembarcar no Cais da Colunas; ou com sua bisneta Isabel, em 18 de Fevereiro de 1957, no iate *Britannia* (que estreara três anos antes).



Figura 2 - *Joyeuse Entrée* [de Filipe II em Lisboa]. Autor desconhecido, 1613 (Castelo de Weilburg)

De acordo com Augusto Vieira da Silva (1950, pp. 6-8), havia ainda, durante o século XIX, hábitos balneares no Tejo, recorrendo a barcas de banho fundeadas no rio:

> [D]efronte do Terreiro do Paço, um pouco mais para o lado do torreão do Ministério da Guerra.
>
> Desde tempo indeterminado existiam no Tejo, e parece que nunca foram mais de três. […] Em 1848 […] parece que se chamavam então: Flor do Tejo, Diligência e Deusa do Mar.
>
> Em 1865 as barcas, porventura as mesmas anteriores, chamavam-se: Flor do Tejo, Deusa dos Mares e Flor de Lisboa.

AS ADMINISTRAÇÕES DOS PORTOS DE LISBOA, SETÚBAL E SESIMBRA

> *"Estando vaza a maré, ficava alto o cais, e Baltasar ajudou a mulher do farnel e o seu homem, de peito feito pisou o gracioso que não tugiu nem mugiu, e, alçando a perna, num só impulso se achou em firme.*
> *Havia uma confusão de muletas e caravelões que descarregavam peixe, os olheiros gritavam e maltratavam de palavras e algum safanão os carregadores pretos que passavam ajoujados, encharcados pela água que escorria das grandes alcofas, com a pele dos braços e da cara salpicada de escamas.*
> *Parecia que tinham vindo juntar-se no mercado todos os moradores de Lisboa."*
>
> José Saramago, *O Memorial do Convento*

Reinando D. Carlos I (menos de um ano antes do regicídio), uma Carta de Lei de 11 de Março de 1907 criou a Comissão de Administração do Porto de Lisboa, à qual cabia gerir a Exploração do Porto de Lisboa (EPL), mais tarde renomeada Administração Geral do Porto de Lisboa (AGPL) e, depois, simplesmente Administração do Porto de Lisboa (APL). A sua importância mede-se pela do legado histórico da secular missão desse porto, sem o qual a História de Portugal, e mesmo a História do Mundo, teriam sido diferentes. A sua directa jurisdição, que consistia inicialmente em "toda a margem direita do Tejo, desde 3:500 metros a montante da extremidade oriental do caes construído em Santa Apolonia, até a Torre de Belem e fundeadouros existentes entre estes dois pontos" (Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, 1907, p. 4), alargou-se com o passar do tempo, abrangendo presentemente - enquadrada pelo Decreto-Lei 336/98 de 3 de Novembro - 273 km ribeirinhos, em onze concelhos: Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada.

A ação da administração do porto da capital englobava, directa ou indirectamente, a maior parte das atividades portuárias e do conjunto edificado implantado no perímetro da sua jurisdição, embora algumas outras lhe adviessem mais tarde:

A gestão do desembarque e venda de pescado em Lisboa, que se concentrara em período mais remoto na Ribeira Velha (junto ao Campo das Cebolas) e migrou após o terramoto de 1755 para a Ribeira Nova (a Remolares), competia à Câmara Municipal de Lisboa, até que foi publicado o Decreto-Lei nº 40 764, de 7 de Setembro de 1956. De acordo com este, nessa data, o "desembarque, venda e expedição do pescado no porto de Lisboa [fazia-se] essencialmente em Santos e na Ribeira Nova: ali o peixe grosso; aqui, sobretudo, o peixe miúdo e o da costa" (Diário do Governo, 1956, p.

1361). O porto de pesca de Pedrouços foi elemento basilar desse decreto-lei, estabelecendo que a descarga e comércio do pescado passaria a ser assegurada "pelo Estado, por intermédio da Administração-Geral do Porto de Lisboa" nesta cidade, decretando contudo que:

> Não se julgou aconselhável que a exploração fosse efectuada directamente pelo porto de Lisboa, parecendo antes preferível, dado que a celeridade necessária à movimentação económica do pescado só se compadece com uma administração do tipo comercial, confiar o serviço à execução duma empresa. (Idem: 1367)

Ficava assim lançado o caminho para a criação da Docapesca – Sociedade Concessionária da Doca de Pesca, Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, em 10 de Janeiro de 1959, a qual assumiu a concessão da doca de Pedrouços, por contrato celebrado a 9 de Janeiro de 1961 com a AGPL. Na Ribeira Nova, entretanto, as descargas de pescado "foram-se reduzindo até à sua interdição total em 1980. Enquanto o mercado abastecedor que existia no local foi demolido, para dar lugar ao interface de transportes do Cais do Sodré" (Saldanha, 2022, p. 45).

Durou a concessão à Docapesca até à Resolução do Conselho de Ministros 162/2003, de 2 de Outubro, que impôs a "desocupação e a reconversão das instalações concessionadas pela Administração do Porto de Lisboa à Docapesca" para esses terrenos acolherem as regatas da America's Cup de 2007, a qual Lisboa, com Cascais, se haviam candidatado a acolher. Da referida decisão governamental, estranhamente tomada apenas um mês antes do sindicato suíço Alinghi anunciar, em 27 de Novembro de 2003, que aquela prova desportiva, afinal, iria decorrer em Espanha, resultou que Lisboa deixou de contar com um local de desembarque de pescado e sua venda em lota, desde o momento impreciso em que se deu o seu povoamento.

Já a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra (APSS), teve origem na Junta Autónoma do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado, criada pela Lei 1515, de 18 de Dezembro de 1923. A partir de 1950, passou a designar-se somente Junta Autónoma do Porto de Setúbal, a qual, por força do Decreto-Lei nº 40 763, de 7 de Setembro de 1956, lhe viu agregada ainda a administração do Porto de Pesca de Sesimbra (Quintas,

2003, p. 111). A Junta Autónoma extinguiu-se, por força do Decreto-Lei 376/89, quando foi criada a APSS em sua substituição, e definidos os limites terrenos da jurisdição desta Administração Portuária:

- Pela margem direita do Sado, do farol do Outão ao esteiro da Marateca, inflectindo para o canal de Alcácer do Sal.

- Pela margem esquerda do rio, do canal de Alcácer do Sal até à barra, torneando a península de Tróia.

- Pela faixa marginal do domínio público marítimo no porto de Sesimbra, desde cerca de 600 m a nascente do morro do Alcatraz, até cerca de 150 m a poente do enraizamento do molhe exterior do porto de Sesimbra.

Para além do Arquivo comum no Barreiro, objecto da presente comunicação, a APL e a APSS partilham, presentemente, as mesmas Comissões de Administração, numa convergência que relembra que, na fria época do Pleistoceno (há cerca de 2 milhões de anos), os rios Tejo e Sado desaguavam para um amplo estuário comum, frente ao qual as serras de Sintra e da Arrábida emergiam do mar como ilhas (Sirovs, 2006, p. 14).



Figura 3 - O Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, na "Baía do Tejo", Barreiro (fonte: APLSS)

O ARQUIVO DOS PORTO DE LISBOA, SETÚBAL E SESIMBRA

> *"Nestas ajoujadas estantes, milhares e milhares de páginas esperam a cintilação duma curiosidade inicial ou a firme luz que é sempre a dúvida que busca o seu próprio esclarecimento."*
>
> José Saramago, *História do Cerco de Lisboa*

Sendo os estuários dos rios Tejo e Sado funcional, económica e administrativamente inseparáveis da ocupação humana das suas margens, reveste-se a documentação, escrita ou desenhada, conservada no arquivo, de enorme importância para quem estuda, nas suas mais diversas vertentes, esses territórios. Nesse sentido, foi a 24 de Junho de 2019 inaugurado o Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra (APLSS), por iniciativa do Conselho de Administração daqueles portos, para reunir os seus arquivos intermédio e histórico, tendo em vista ampliar o acesso aos seus valiosos conteúdos aos seus próprios serviços, à comunidade científica e ao público em geral (Figuras 3, 4 e 5).

O APLSS tem a responsabilidade de custódia e disponibilização da documentação produzida no âmbito da atividade das autoridades portuárias. O acervo documental integra documentos que datam do século XIX até ao presente, entre os quais se encontram mapas, plantas, cartografia, fotografias e publicações (e outros): documentos únicos, que permitem conhecer a evolução da atividade portuária e da orla ribeirinha dos estuários do Tejo e do Sado. O alto valor informativo, histórico e cultural desta colecção, expressa claramente a importância dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra a nível cultural, permitindo uma visão integrada do seu legado, história e património.

Instalado em amplo e funcional espaço no Parque Empresarial Baía do Tejo, no Barreiro, o Arquivo disponibiliza recursos técnicos de grande qualidade ao público, como sucede com o acesso on-line ao catálogo da documentação que conserva, incluindo representação digital de parte dos seus elementos gráficos. Podem assim conhecer-se aproximadamente os seus conteúdos de modo remoto, em substituição, ou preparação, de visita pessoal em dias e horário de abertura ao público, a este espaço onde se preserva e valoriza a história de Portugal na sua relação com o mar, assumindo uma posição na vanguarda da investigação e da literacia marítima. Merece destacar ainda a amabilidade, disponibilidade e competência técnica da sua pequena

equipa de arquivistas, que convertem este equipamento num exemplo a seguir, no apoio desburocratizado à investigação.



Figura 4 - O Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, na "Baía do Tejo", Barreiro (fonte: APLSS)

O recurso ao Arquivo, enquadrado em projeto de investigação cuja equipa o autor integrou, visava inicialmente a escrita de um artigo sobre o plano de urbanização da faixa ribeirinha do Tejo, previsto entre a foz do rio Jamor e a Doca de Pedrouços, no contexto da malograda candidatura portuguesa para receber a edição de 2007 da principal prova internacional de vela, a *America's Cup*. Conforme por vezes sucede na investigação, abriu-se então uma oportunidade de inflexão daqueles propósitos originais, à medida que se desvelaram os méritos arquitectónicos dos edifícios envolventes àquela doca (que se deveria reconverter no centro de parte das atividades ligadas às regatas do evento). Verificou-se que esse conjunto edificado, de apoio ao maior porto de pesca que alguma vez houve em Portugal, resultara integralmente da

autoria de Paulo Henrique de Carvalho Cunha (Póvoa de Varzim, 1909 – Lisboa, 1995), mas registou-se também o escasso conhecimento, geral ou especializado, disponível sobre a vida e obra desse arquitecto.

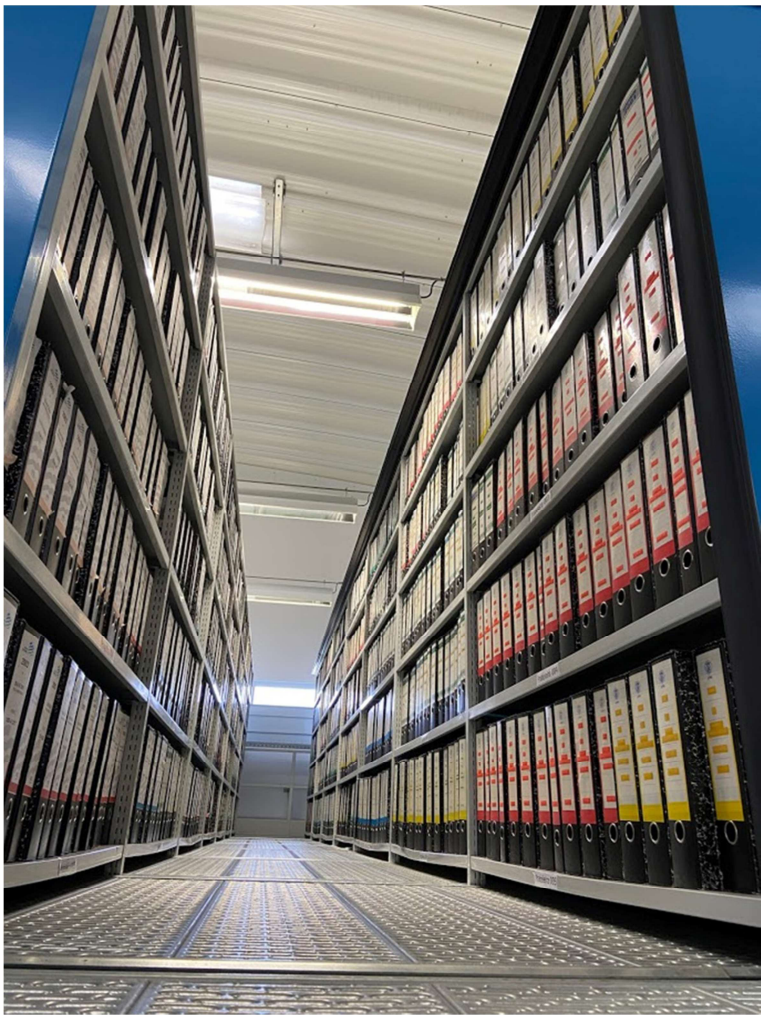


Figura 5 - O Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, na "Baía do Tejo", Barreiro (fonte: APLSS)

Houve ainda certas interseções entre a obra de Paulo Cunha e o autor da investigação, pois frequentou estabelecimento escolar (que já não existe) vizinho da doca de Pedrouços; usou, centenas de vezes, a estação ferroviária de Cascais, desconhecedor de que era obra do mesmo arquiteto; desenvolveu, em data recente, atividades de docência centradas na cidade do Montijo, cujo edifício moderno mais notável – o seu mercado – é também da autoria desse projectista; desenvolveu investigação sobre o Hotel Arribas, na Praia Grande, para o qual Cunha foi autor de um parecer, lavrado na qualidade de director (certamente a tempo parcial) do Gabinete de Estudos de

Urbanização da Câmara Municipal de Sintra, referente ao primeiro edifício (um restaurante e edifício de balneários) que naquela praia se construiu.

O ARQUITECTO

> *"[E] se hoje vem o projecto a lume foi porque a verdade caminha sempre por seu próprio pé na história, é só dar-lhe tempo, e um dia aparece e declara, Aqui estou".*
>
> José Saramago, *O Memorial do Convento*

O caso de estudo, profusamente documentado no APLSS e apresentado na presente comunicação, tratou o âmbito urbanístico, arquitectónico e construtivo de diversas obras projectadas pelo arquitecto Paulo Henrique de Carvalho e Cunha, realizadas nos Portos de Setúbal (inicialmente) e de Lisboa (posteriormente), mas ainda de outros edifícios situados sob jurisdição da AGPL. Cunha tornar-se-ia, ao longo da sua vida, principal projetista nacional em contextos portuários, embora não exclusivamente ao serviço dessa entidade.

Para além de numerosos projetos de arquitectura, Paulo Cunha foi ainda autor de planos urbanos e costeiros de diversas localidades, em especial na margem esquerda do estuário do Tejo, e no Algarve. Para esses efeitos, o trabalho de investigação baseou-se já em material na posse da sua família; em documentação conservada no Arquivo Municipal da Câmara Municipal do Montijo; nalguns textos de investigação.

A publicação mais significativa referente a Paulo Cunha era uma entrevista que os arquitectos Pedro Vieira de Almeida e Fátima Ferreira lhe fizeram, em 1989, para o Jornal dos Arquitectos (Almeida & Ferreira, 1989). A escassez de informação e publicação sobre a sua vida e obra surpreendeu, quando consideradas a importância e volume de atividades e trabalho que este arquiteto teve, sobre a qual se partilham certas notas soltas:

- Foi presidente da Associação Académica da Escola de Belas Arte de Lisboa, enquanto lá estudou (Cunha, 1971, p.1).

- Tirocinou com o arquiteto Carlos Chambers Ramos, entre 1933 e 1935 (Cunha, 1971, p.1)[*].

[*] Curiosamente, o arquitecto Raul Chorão Ramalho (1914-2002), igualmente fundador do ICAT, realizou o seu tirocínio, entre 1942 e 1945, sucessivamente com Paulo Cunha e Carlos Ramos. Por coincidência, Chorão Ramalho projectou o Centro Comercial do Restelo, a umas dezenas de metros da residência de Paulo Cunha, e o edifício da Caixa de Previdência, no aterro do porto de Setúbal, cuja matriz urbana

- Foi adjunto - a par do arquiteto António Macieira Lino – do arquiteto José Ângelo Cottinelli Telmo, na Exposição do Mundo Português de 1940, em cujo contexto projetou a Praça/Jardim Afonso de Albuquerque (Cunha, 1968, p. 19), em frente do Palácio de Belém.

- Foi um dos fundadores do ICAT (Iniciativas Culturais Arte e Técnica), em 1946.

- Foi secretário-geral do 1º Congresso Nacional de Arquitetura, em 1948, no qual apresentou a comunicação "Aspectos que urge considerar na evolução da arquitectura nacional" (Cunha, 1948).

- Passou a membro do prestigiado Conselho Superior de Obras Públicas, a partir de Maio de 1972, quando abandonou os quadros da Administração do Porto de Lisboa, aos quais pertencera por mais de 30 anos.

Colocou-se logo problema considerável à investigação: sabia-se que Paulo Cunha havia nascido em 1909, por notícia que se lhe refere na Wikipédia - e noutras fontes, como Sousa Lôbo, ou Pedreirinho -, embora sem indicação da data do seu óbito (sendo improvável que fosse vivo - o que o tornaria cidadão português mais idoso). O que, naturalmente, constituía importante contrariedade ao estudo do biografado. Procurou-se a ordem profissional de que Cunha foi membro, onde a proteção de dados não permitiu levantar informações adicionais (ainda que não se vislumbrem que danos essa informação pudesse provocar…). Também aqui, o APLSS foi precioso, sugerindo pedido de informação à Fundação Amélia de Mello, igualmente sediada no Barreiro, onde se recuperou, e logo reatou, contato com Helena Novais, filha do arquiteto. Foi então possível consultar documentação relacionada com a vida académica e profissional do seu pai, em sua posse, na casa geminada que o mesmo projetou no Restelo para residência própria. O auxílio e amabilidade da senhora Helena Novais revelaram-se tão preciosos quanto agradáveis, no cumprimento da investigação sobre seu pai, que faleceu em Lisboa a 16 de Dezembro de 1995.

Embora o biografado tivesse ingressado nos quadros da Administração Geral do Porto de Lisboa (como então se chamava o organismo) em 1938, a sua atividade de

---

resultou em boa parte, do trabalho de Cunha, junto com o engenheiro director desse porto, Luís da Fonseca.

No seu atelier, onde trabalhou Francisco Castro Rodrigues (Milheiro, 2009), Cunha recebeu também, em tirocínio, o arquitecto Manuel Maria Laginha (1919-1985).

projetista em programas portuários iniciou-se no Porto de Setúbal, com planeamento do esquema geral de arruamentos e conjunto edificado do seu aterro, centrado na Praça da República. Nesta última, deveria construir-se um conjunto projectado por Cunha, a umas dezenas de metros do cais, composto pela sede da Junta Autónoma do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado, ao centro, flanqueada pelos dois edifícios da Capitania e da Alfândega. Apenas estes foram, contudo, construídos, tendo a sede sido feita, no local previsto, muitos anos depois, com autoria e linguagem arquitectónica distintas.

Para o aterro portuário de Setúbal, Paulo Cunha projetou também o emblemático volume de dois armazéns, ligados por um pórtico, construído junto ao Cais 3, assim como o pequeno e elegante abrigo de passageiros, de apoio ao antigo ferry de travessia para Tróia, para além de equipamentos menores, como o posto de fiscalização da doca de pesca (já demolido) ou o Monumento de Nossa Senhora do Cais (encomendado por um grande número de pescadores e senhoras ligadas às atividades da pesca e sua venda).

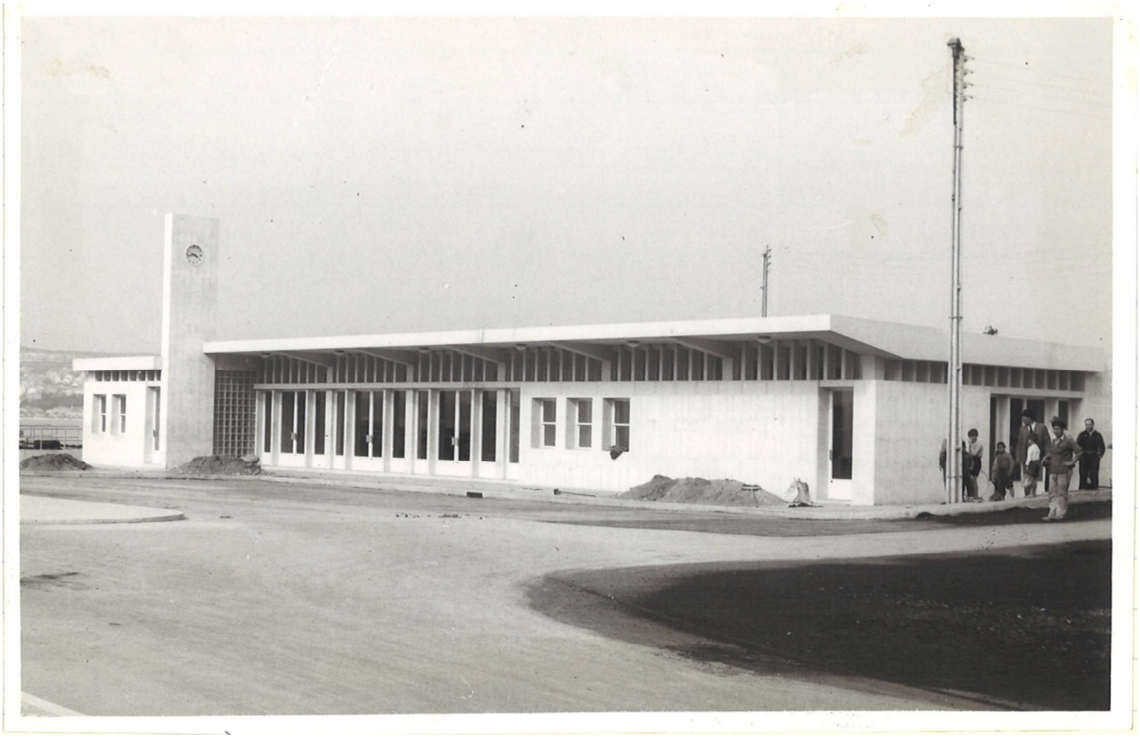


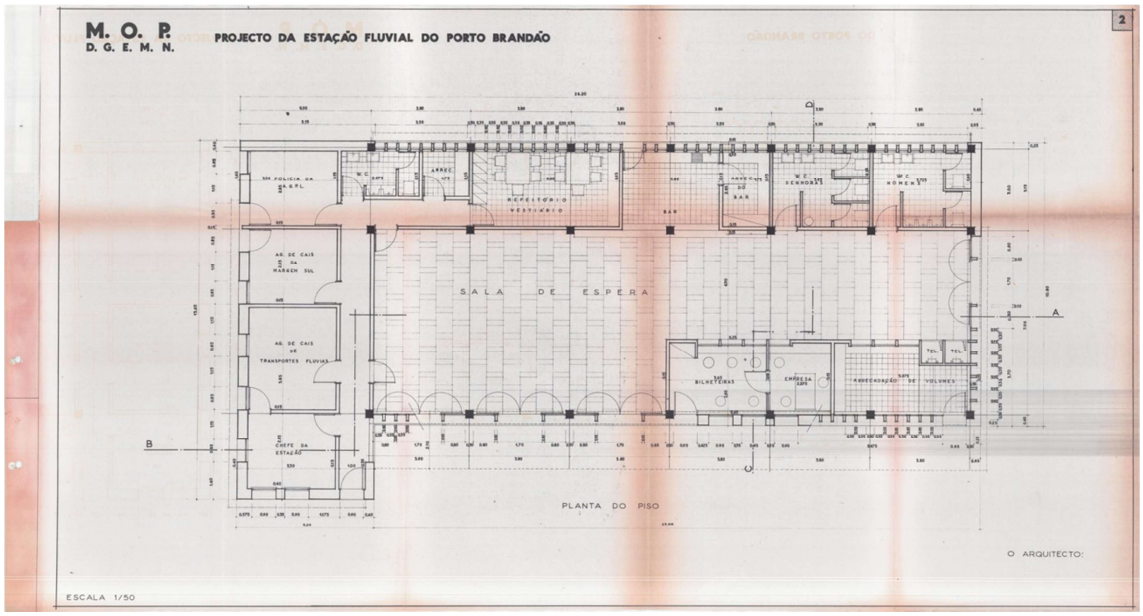
Figura 6 - Estação Fluvial de Porto Brandão, refª PT/APLSS/PL/02-03/03/A9.20.1129 (fonte: APLSS)

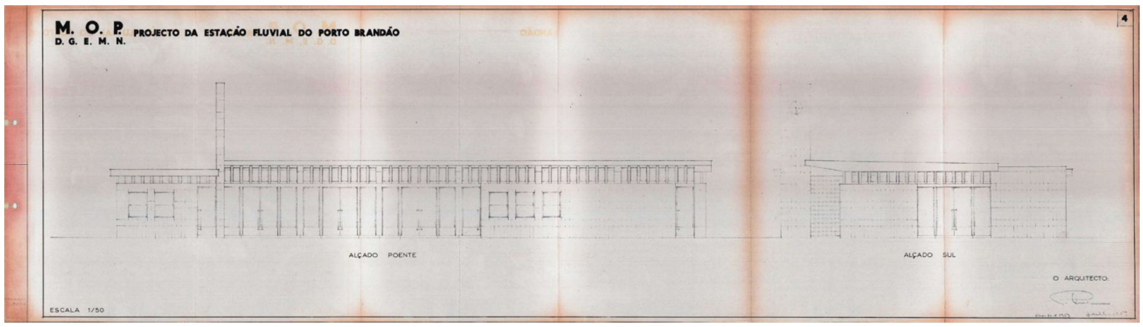
O resultado final da investigação resultou na edição pelo Arquivo, por iniciativa da comissão de administração d as Administrações de Portos – e especial interesse do Dr.

Ricardo Medeiros -, de duas publicações, ao cuidado da editora Canto Redondo, dando início à oportuna série "Cadernos do Arquivo" (a que, em Novembro de 2023, se acrescentou um terceiro volume, da autoria do jornalista Ferreira Fernandes):

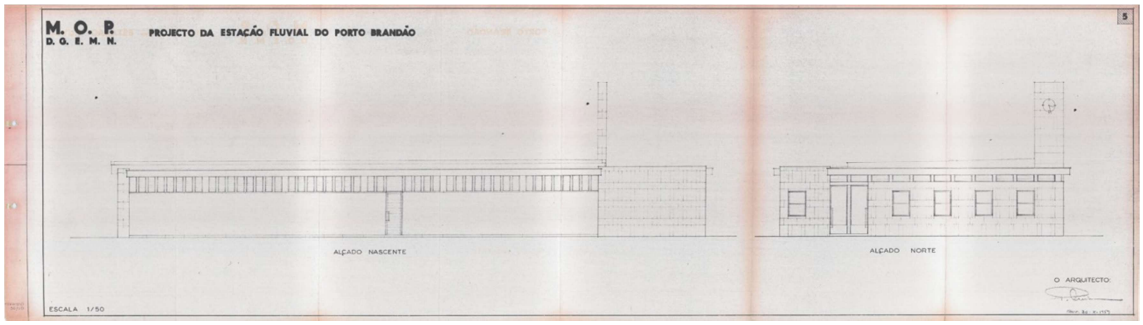
- *Paulo Henrique de Carvalho e Cunha. Pioneiro do Planeamento Portuário*, com 136 páginas, lançado em 24 de Junho de 2022 no arquivo no Barreiro, por ocasião do terceiro aniversário da inauguração dessa instalação.

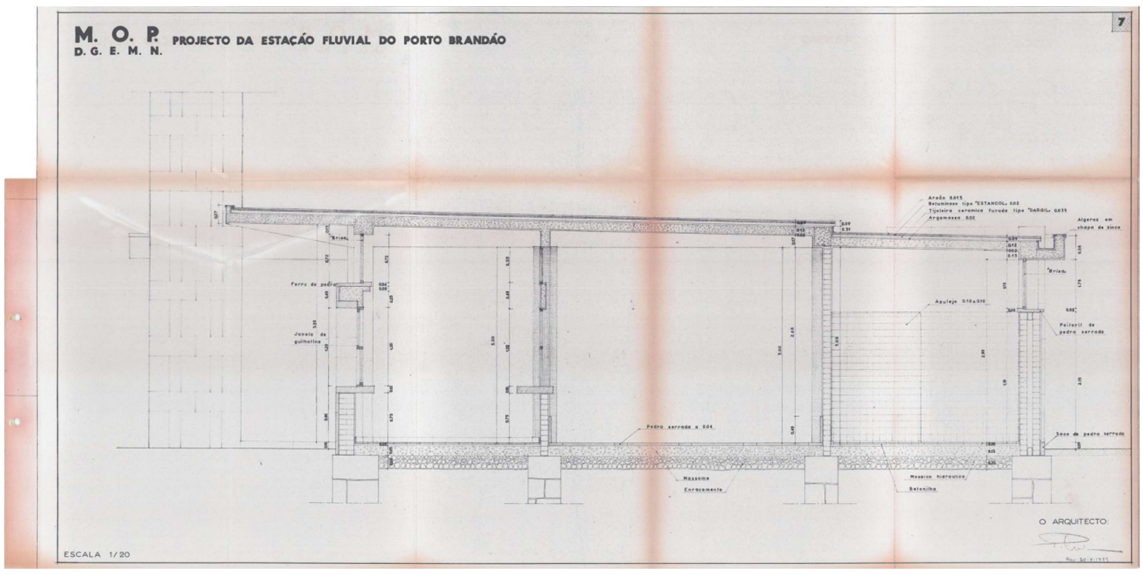
- *Paulo Henrique de Carvalho e Cunha. Arquitetura, Planeamento Urbano e Projetos Portuários a Sul do Tejo*, com 160 páginas, lançado a 19 de Dezembro do mesmo ano por ocasião do 99º aniversário da Junta Autónoma do Porto e Barra de Setúbal e do Rio Sado, antecessora da Administração dos Porto de Setúbal e Sesimbra.





Figuras 7 e 8 - Projecto da Estação Fluvial de Porto Brandão. Desenhos 2 & 4 (Planta do Piso & Alçados Poente e Sul), Esc 1:50. APLSS, Procº 106/8/II – D.S.O. 9ª rep. – Peças desenhadas (nº provisório 202)





Figuras 9 e 10 - Projecto da Estação Fluvial de Porto Brandão, Desenhos 5 & 7 (Alçados Nascente e Norte & pormenores), Esc 1:50 & Esc 1:20. APLSS, Procº 106/8/II – D.S.O. 9ª rep. – Peças desenhadas (nº provisório 202)

Na proximidade do conjunto edificado da doca de Pedrouços, onde se destaca o edifício da lota - cujo comprimento (hoje interrompido pela demolição do seu volume central) excedia a largura do Terreiro do Paço (ou o comprimento da frente do Convento de Mafra) -, Paulo Cunha projetou a excelente Escola Profissional de Pesca, que foi demolida após o encerramento compulsivo da Doca de Pedrouços (tal como alguns dos seus edifícios para armazenistas e armadores), dando lugar ao Centro Champalimaud. A poente do perímetro concessionado à Docapesca, realizou também o Instituto de Biologia Marítima e Investigação das Pescas (actualmente ocupado pelo Instituto Português do Mar e da Atmosfera). Ambos os edifícios inscreveram-se no exercício de profissão liberal de Cunha, em atelier próprio, dado que, por empatia, diversas entidades ligadas às atividades marítimas o procuravam, para responder às suas necessidades: é também o caso da estação fluvial de Porto Brandão, que há mais de 60 anos desempenha as suas funções no trânsito de passageiros com a Trafaria e

Belém, da qual se apresentam desenhos de projeto arquivados no APLSS (Figuras 6 a 11), que não se localizaram a tempo de integrar as mencionadas publicações monográficas.

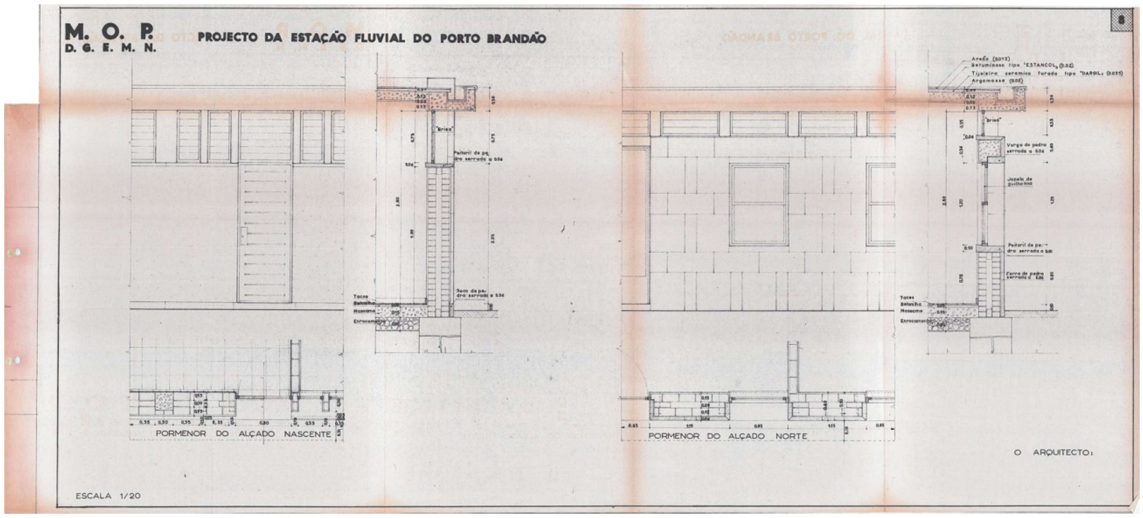
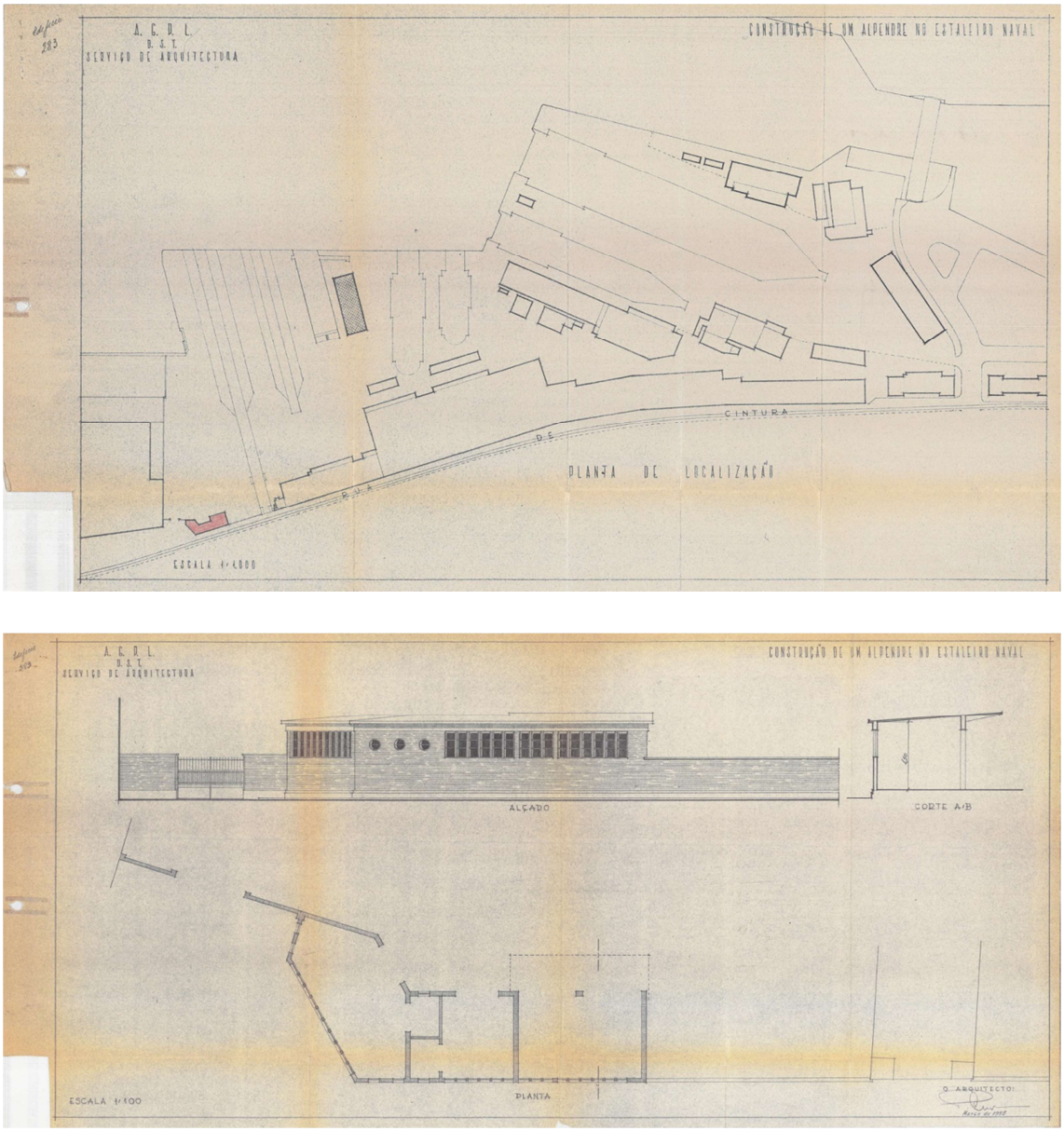


Figura 11 - Projecto da Estação Fluvial de Porto Brandão. Desenhos 8 [pormenores], Esc 1:20. APLSS, Procº 106/8/II – D.S.O. 9ª rep. – Peças desenhadas (nº provisório 202)

A estação de Porto Brandão foi-lhe encomendada pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, do Ministério das Obras Públicas e Comunicações (MOPC), para a qual realizou também o conjunto de edifícios de controlo da fronteira de Vila Verde da Raia, perto de Chaves, que se mantém no local em estado de abandono, devido à extinção das fronteiras terrestres portuguesas. Foi ainda autor de projectos para o Ministério da Marinha, quer em Portugal Continental, quer nos arquipélagos dos Açores e da Madeira, e para o Ministério das Colónias, em Moçambique e Angola - no segundo caso, com a emblemática Praça do Porto de Luanda, que, se não foi executada, lançou as bases da obra que se veio a concretizar.

Assinalam-se também, na sua carreira de projetista, o arranjo da envolvente edificada da doca dos Olivais, realizado a par do engenheiro Fernando Santos Silva, numa colaboração que se repetiria muitas vezes, ou o "plano geral das instalações do Centro de Aviação Marítima do Montijo [nada menos que a infraestrutura que, em 2023, tão falada foi, para eventualmente receber o novo aeroporto de Lisboa], estudos que precederam a realização dos projetos das obras marítimas e de algumas instalações especiais" (Cunha, 1968, p. 4). Ainda em regime liberal, Paulo Cunha realizou um vasto conjunto de projetos para particulares, empresas e organismos estatais. Alguns, como

sucede em qualquer prática de arquitetura, ficaram por construir, como a interessante proposta para o Clube Naval Setubalense (Saldanha, 2022b, p. 35), em registo *Art-Deco*, ou um curioso alpendre, a executar no aterro portuário de Lisboa, num ângulo da Avenida de Brasília próximo do Cais da Viscondessa (a Santos), com paredes em tijolo-à-vista, que lhe dão uma aparência "Wrightiana" (Figuras 12 e 13).



Figuras 12 e 13 - Construção de um alpendre no Estaleiro Naval. Planta de Localização & Planta, corte e alçado, Esc. 1:1000 & Esc. 1:100. APLSS, Edifício nº 283 – Estaleiro Naval. D.S.F.; 2ª Repartição- 3ª secção Património (nº provisório 297)

Paulo Cunha dedicou-se igualmente ao planeamento urbano, especialmente (de novo, por empatia) em povoados costeiros ou ribeirinhos. Assinalam-se, na margem

esquerda do estuário do Tejo: o Ante-Plano de Urbanização do Barreiro; o Plano de Pormenor do Núcleo A da mesma cidade ribeirinha; um "Projecto para Casa para Pobres" (nome um tanto chocante, para os dias de hoje…) para esse município, bem como os sumários projectos das suas tipologias habitacionais térreas, para as Federações das Caixas de Previdência (para as quais realizaria os Serviços Médico-Sociais – actual Centro de Saúde - de Vila Real de Santo António, no gaveto da Rua de Santo António da Arenilha com a Avenida Ministro Duarte Pacheco); o Ante-Plano de Urbanização do Montijo; o Plano de Urbanização de um Núcleo-Satélite, a nascente dessa (então) vila.

No Algarve, realizou para a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização planos para os portos de Faro e Vila Real de Santo António (Cunha, 1968, p. 2) e o Plano Geral de Arranjo desta vila, para a Junta Autónoma dos Portos de Sotavento do Algarve. Para esse município, projectou também planos para Monte Gordo e seu Parque de Campismo (parcialmente executado), mas ainda um "Asilo de Inválidos" (idem comentário acima, sobre a denominação) para a Santa Casa da Misericórdia da vila à beira-Guadiana, na actual Avenida Fernando Salgueiro Maia, onde se veio, de facto, a construir esse equipamento, embora não de acordo com esse projecto, nem de sua autoria. Elaborou ainda, em 1963, um estudo de síntese para o turismo na província do Algarve, o "Plano de Valorização Turística do Algarve: Estudo Preliminar", para o Gabinete de Estudos e Planeamento Turístico do Secretariado Nacional da Informação.

Registam-se finalmente, para a província mais meridional do país, o plano de urbanização da Praia da Rocha, lançado a partir de traçados e propostas do seu antigo tutor de tirocínio, arquitecto Carlos Ramos, e o Plano Geral de Arranjo da Quarteira, para a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos e Eléctricos (*sic*), tendo mais tarde realizado um Plano de Urbanização para a mesma vila. Porém, como sucede amiúde no planeamento em Portugal, quase todos deixaram apenas discretos vestígios no território.

O Plano de Arranjo da cidade de Viana do Castelo constituiu o único instrumento de ordenação projectado por si para uma localidade ribeirinha localizada acima do rio Tejo, enquanto o Plano de Arranjo, Extensão e Embelezamento do Luso foi exceção à regra da sua dedicação exclusiva a povoações costeiras. Todos os projectos elencados estão mais demoradamente descritos e ilustrados, nos dois cadernos monográficos

sobre o arquitecto Paulo Henrique de Carvalho e Cunha, publicados pelo Arquivo dos Portos de Lisboa, Setúbal e Sesimbra, em 2022.

Nota: A presente investigação foi desenvolvida no contexto do projeto de investigação "Grand Projects – Architectural and Urbanistic Operations after the 1998 Lisbon World Exposition" (refª PTDC/ARTDAQ/32561/2017 na Fundação para a Ciência e a Tecnologia).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Almeida, P., & Ferreira, F. (1989). Paulo Cunha, o pioneiro do planeamento portuário. *Jornal dos Arquitectos*, 82, Dezembro de 1989, 23-27.

Autoridade Florestal Nacional, Ministério da Agricultura e Pescas (2011). *Mata Nacional da Machada, Plano de Gestão Florestal*.

Couto, D. (2003). *História de Lisboa*, 3ª edição, Lisboa, Gótica: 2003.

Cunha, P. (1948). Aspectos que urge considerar na evolução da arquitectura nacional. In *I Congresso Nacional de Arquitetura. Sindicato Nacional dos Arquitectos*, 9-16.

Cunha, P. (1963). *Plano de Valorização Turística do Algarve: Estudo Preliminar. Gabinete de Estudos e Planeamento Turístico do Secretariado Nacional da Informação*, manuscrito datilografado (acervo familiar).

Cunha, P. (1968). *Curriculum Vitae*, manuscrito datilografado (acervo familiar).

Cunha, P. (1971). *Curriculum Vitae*, manuscrito datilografado (acervo familiar).

Decreto-Lei nº 40 764 do Ministério das Comunicações. (1956). Diário do Governo: Série I, nº 191, pp. 1359-1373.

Fernandes, J. (2023). *O Cais da Europa: Roger Kahan, Refugiado, Fotógrafo – Lisboa, 1940*. Cadernos do Arquivo, Vol. 3. Canto Redondo.

França, J. (2009). *Lisboa, História Física e Moral*. Livros Horizonte, 2ª edição revista.

Lôbo, M. (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. DGOTDU e FAUP Publicações.

Martins, J. (1882). *História de Portugal*, Volume II. Viúva Bertrand, 3ª edição emendada.

Mayet, F., & Silva, C. (2005). *Abul: Fenícios e Romanos no vale do Sado. Setúbal*. Museu de Arqueologia e Etnografia do Distrito de Setúbal e Assembleia Distrital de Setúbal.

Mendonça, M. (2010). D. Afonso Henriques. O Conquistador. In: Mendonça, M. (coord.) *História dos Reis de Portugal. Da Fundação à perda da independência*, Volume I. Quidnovi.

Mesquita, A. (1903). *Lisboa. Compilação e Estudo*. Empreza da História de Portugal, reedição Perspectivas & Realidades, 1987.

Milheiro, A. (2009). Castro Rodrigues, o arquitecto do Lobito. *JA – Jornal Arquitectos*, 234, Janeiro/Abril 2009, pp. 13-15.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria (1907). *Carta de Lei de 11 de Março de autorisando a Exploração do Porto de Lisboa (EPL) por conta do Estado*.

Olaio, A., António, T., Henriques, F., & Rosa, S. (2019). O Sítio Arqueológico da Quinta do Almaraz, Almada. Investigação, conservação e valorização. *Monumentos*, 37, Novembro de 2019, pp. 224-233, Direcção Geral do Património Cultural.

Pedreirinho, J. (2017). *Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do Século I à Actualidade*. Afrontamento.

Quintas, M. (2003). *Porto de Setúbal: um Actor de Desenvolvimento*. Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

Raposo, J. (2017). As Olarias Romanas do Estuário do Tejo. Porto dos Cacos (Alcochete) e Quinta do Rouxinol (Seixal). In: Fabião, C, Raposo, J., Guerra, A. & Silva, F. (Eds.), *Olaria Romana. Seminário Internacional e Ateliê de Arqueologia Experimental* (pp. 113-138). UNIARQ/CMS/CAA.

Resolução nº 162/2003 do Conselho de Ministros. (2003). Diário da República: I série-B, nº 243.

Saldanha, J. (2022a). *Paulo Henrique de Carvalho e Cunha. Pioneiro do Planeamento Portuário* - Cadernos do Arquivo, Vol.1. Canto Redondo.

Saldanha, J. (2022b). *Paulo Henrique de Carvalho e Cunha. Arquitetura, Planeamento Urbano e Projetos Portuários a Sul do Tejo* - Cadernos do Arquivo, Vol. 2. Canto Redondo.

Vieira da Silva, A. (1950). Barcas de banhos do Tejo. *Olisipo. Boletim do Grupo «Amigos de Lisboa»*, Ano XIII, 49, Janeiro de 1950, pp. 3-11.

Silva, F. (2012). *As formas de pão-de-açúcar da olaria da Mata da Machada e o comércio marítimo atlântico, no século XV e primeira metade do século XVI*, [dissertação de mestrado]. Universidade Autónoma.

Sirovs, M. (2006). *The Cascais-Sintra Area. A Walker's Guide*.

Talbert, R. (2000). *Barrington Map of the Greek and Roman World, Map-by-map Directory*, Vol. I. Princeton University Press.