



RTEP  
**REVISTA** ISSN: 2316-1493  
**TURISMO**  
**ESTUDOS & PRÁTICAS**

**EM BUSCA DE UMA COMPREENSÃO DO TURISMO EM ÍLHAVO -  
PORTUGAL: ANÁLISE DAS ATAS DA CÂMARA MUNICIPAL DE  
ÍLHAVO, JORNAL O ILHAVENSE – ARQUIVO CIEMAR**

*IN SEARCH OF AN UNDERSTANDING OF TOURISM IN ÍLHAVO - PORTUGAL: ANALYSIS OF  
THE MINUTES OF THE ÍLHAVO CITY COUNCIL, O ILHAVENSE JOURNAL – CIEMAR  
ARCHIVE*

Karla Maria Rios Macêdo<sup>1</sup>

**RESUMO:** Pretende-se, neste artigo, caracterizar e analisar a construção do turismo em Ílhavo no período de 1970 a 2000, utilizando como fontes principais atas das reuniões da Câmara Municipal e o jornal O ilhavense, ambos depositados no acervo do Centro de Investigação e Empreendedorismo (CieMar). Para realizar o presente estudo, foram empregados os seguintes procedimentos: análise da produção bibliográfica afeita à Ílhavo, pesquisa nas atas da Câmara Municipal e no periódico *O Ilhavense* que estão arquivadas no Centro de Investigação e Empreendedorismo do Mar (CieMar-Ílhavo) – subunidade do Museu Marítimo de Ílhavo (MMI). Como resultados iniciais, concluímos que o turismo em Ílhavo foi orientado para a vertente de sol e praia. Apontamos que o turismo de sol e praia em Portugal ampliou-se a partir da década de 1970, também atribuído ao fim do período salazarista, pois, com o processo de redemocratização do país, novos hábitos foram criados ou tornados mais evidentes, como o uso da praia para o lazer, ainda que tenha se iniciado décadas antes.

**Palavras-chave:** Turismo, Ílhavo, Atas.

**ABSTRACT:** The aim of this article is to characterize and analyze the construction of tourism in Ílhavo from 1970 to 2000, using as main sources the minutes of the City Council meetings and the newspaper O Ilhavense, both deposited in the collection of the Center for Research and Entrepreneurship (CieMar). To carry out the present study, the following procedures were used: analysis of the bibliographic production related to Ílhavo, research in the minutes of the City Council and in the journal O Ilhavense, which are archived at the Center for Investigation and Entrepreneurship of the Sea (CieMar-Ílhavo) – subunit of the Ílhavo Maritime Museum (MMI). As initial results, we concluded that tourism in Ílhavo was oriented towards sun and beach. We point out that sun and beach tourism in Portugal expanded from the 1970s onwards, also attributed to the end of the Salazarist period, since, with the process of redemocratization of the country, new habits were created or made more evident, such as the use from the beach to leisure, even though it started decades before. **Keywords:** Tourism, Ílhavo, Minutes.

<sup>1</sup> Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense (2020), professora no Instituto Federal Fluminense – IFF/campus Cabo



## INTRODUÇÃO

Pretende-se, neste artigo<sup>2</sup>, caracterizar e analisar a construção do turismo em Ílhavo no período de 1970 a 2000. Entretanto, para que se possa entender como o fenômeno do turismo se constituiu em Ílhavo, é necessário, antes de tudo o mais, efetuar algumas considerações a respeito da organização do turismo em Portugal.

De acordo com Cunha (1997, p. 88), pode-se subdividir a evolução do turismo em Portugal em quatro etapas, a primeira, denominada pelo autor de infância, compreendendo os anos de 1900 a 1950. Destacamos nesse período, a criação (em 1911) da primeira organização oficial do turismo, a Repartição do Turismo, vinculada ao Ministério de Fomento. Suas funções principais eram “ordenar estudos e deliberar sobre as respectivas conduções” do setor. Em 1920, essa Repartição foi transferida para o Ministério do Comércio e das Comunicações, por meio da Administração Geral das Estradas e Turismo, constituída então por uma Repartição de Turismo e pelo Conselho Geral das Estradas e Turismo.

No início da sua atuação, a Repartição do Turismo adotou a mesma linha estratégica utilizada pela Sociedade de Propaganda de Portugal (SPP), instituição estabelecida em 1906, uma organização privada sem fins lucrativos que chegou a contar com mais de 10.000 sócios, entre eles monarquistas, republicanos, católicos, maçons e jornalistas. Tinha como objetivos:

Promover pela sua ação própria, pela intervenção junto aos poderes públicos e administrações locais, pela colaboração com este e com todas as forças vivas da nação, e pelas relações internacionais, que possa estabelecer, o desenvolvimento intelectual, moral do país e, principalmente, esforçar-se por que ele seja visitado e amado por nacionais e estrangeiros.<sup>3</sup>

Em síntese, é importante evidenciar nessa fase um desenvolvimento do turismo internacional de Portugal, que até o início do século XX compreendia apenas o uso das estâncias termais, pois o hábito de usar a praia como espaço de lazer em massa ocorreu posteriormente.

A segunda etapa do desenvolvimento do turismo em Portugal, denominada por Cunha (1997, p. 91) de adolescência, compreende de 1950 a 1963, período em que houve a necessidade de criar condições institucionais que permitissem o fomento do turismo. Com esse objetivo, foram promulgadas leis como a 2.073/1954, que previa a isenção fiscal para os meios de hospedagem, e a Lei nº 2.082/1956, que transferiu ao SNI a ação do Estado em matéria de turismo, além de criar o Fundo de Turismo.

Na terceira etapa Cunha (1997), nomeadamente de maioridade (1964- 73), o turismo passou a ser objeto dos Planos de Fomento, como o III Plano de Fomento (1968-

---

<sup>2</sup> O presente trabalho, foi fruto da minha tese de doutorado tese intitulada: O desenvolvimento do turismo em diferentes contextos: o caso das cidades de Cabo Frio/Brasil e Ílhavo/Portugal, defendida em dezembro de 2020 no Programa de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, Niterói – Brasil. O interesse pelo tema surgiu, inicialmente, a partir da leitura realizada em 2015 do artigo de Elsa Peralta, O mar por tradição: o patrimônio e a construção das imagens do turismo, publicado em 2003 na revista *Horizontes Antropológicos*.

<sup>3</sup> Disponível em: <<https://restosdecoleccion.blogspot.com/2018/07/sociedade-propaganda-de-portugal.html>>. Acesso em: 20 ago. 2020.



73), quando foi considerado pela primeira vez “setor estratégico do crescimento econômico” (CONSELHO SETORIAL DO TURISMO, 2001). Refletindo em um grande surto do desenvolvimento do turismo em Portugal, apareceram pela primeira vez os grandes empreendimentos turísticos no Algarve e Madeira, e o setor passou a se centrar no turismo de sol e praia.

A quarta etapa Cunha (1997), que acontece a partir de 1974, chamada de maturidade, teve início após a Revolução de 1974, quando um movimento das Forças Armadas, que eclodiu em 25 de abril de 1974, acabou por depor o regime ditatorial do Estado Novo, vigente desde 1933, e iniciou um processo que viria a implantar um regime democrático, com a entrada em vigor da nova Constituição em 25 de abril de 1976.

Em suma, após fazer essa breve apresentação do turismo em Portugal, vale apresentar brevemente, a título de introdução, a cidade objeto deste o município de Ílhavo, que está localizado no Centro-Norte de Portugal. A região apresenta-se como uma vasta planície de baixa altitude, onde os braços da Ria<sup>4</sup> e os extensos areais sobressaem como os elementos mais marcantes da paisagem (CÂMARA MUNICIPAL, 2016).

Em Ílhavo, a principal atividade – a pesca de bacalhau – declinou em função da mudança de técnica, quando houve a substituição do dóri<sup>5</sup> pela pesca de arrasto, e também da restrição do território onde era permitida a realização daquela atividade. Foi no contexto de 1974 a 1977 que emergiu o conceito geográfico, jurídico e geopolítico de Zona Exclusiva Econômica (ZEE) de 200 milhas náuticas. A discussão acerca da ZEE foi iniciada em 1973, quando se debateu sobre o direito do mar, cujo período de negociação estendeu-se por nove anos, culminando na assinatura da Convenção de Montego Bay, em 1982, na Jamaica Garrido (2017). Tudo isso fez mudar drasticamente a história da pesca de bacalhau, diminuindo os estoques de peixe nos locais de pesca.

De tal forma, que a constituição da identidade ilhavense foi forjada a partir de retóricas e ações de diferentes agentes, que contribuíram para formação do tecido social característico da localidade que se buscou estudar. Peralta, com apoio em Freeland (2008), procurou analisar essa identidade, chamando a atenção para os seus “forjadores” nos seguintes termos:

Este “ilhavismo” seria ativado pela mão de um grupo de eruditos locais, informalmente organizados em torno de uma “Plêiade Ilhavense”, uma agremiação de notáveis da terra, da qual faziam parte intelectuais, artistas, médicos, professores primários, oficiais náuticos e demais representantes das elites locais que animados pelo forte pregão simultaneamente regionalista e patriótico que se fazia ouvir na época, tentavam ativar os recursos culturais necessários à instrução do “povo” no amor à sua terra, procurando contribuir simultaneamente para a salvaguarda das suas manifestações mais “genuínas” e combatendo a “falta de identidade” do povo português que muitos estão diagnosticavam (p. 158).

Essa identidade estabelecendo uma forte relação com mar foi central para que houvesse uma diversificação do turismo em Ílhavo conforme iremos discutir nas próximas seções deste trabalho.

<sup>4</sup> Segundo *Encyclopedia of Coastal Science*, Ria é um acidente geomorfológico que se apresenta como um vale fluvial no entorno da foz de um rio, em que um vale costeiro permanece submerso sob as águas.

<sup>5</sup> Dóri é o nome dado às pequenas embarcações, de três metros de comprimento, utilizadas na pesca de bacalhau à linha, por um só homem, e que eram espalhados pelos navios-mãe nas frias águas do Atlântico Norte.



## METODOLOGIA

Para realizar o presente estudo, foram empregados os seguintes procedimentos: análise da produção bibliográfica afeita à Ílhavo, pesquisa nas atas<sup>6</sup> da Câmara Municipal e no periódico *O Ilhavense* que estão arquivadas no Centro de Investigação e Empreendedorismo do Mar (CieMar- Ílhavo) – subunidade do Museu Marítimo de Ílhavo (MMI). As fontes tinham características diferentes: as atas estavam digitalizadas, enquanto o jornal *O Ilhavense*, por sua vez, não estava digitalizado, requerendo que fosse feita a pesquisa e digitalização no próprio local.

Ainda que o recorte temporal deste trabalho se resume ao período compreendido entre os anos de 1970 e 2000, a análise das atas anteriores se mostrou de extrema importância para que pudéssemos ter uma noção mais acurada da dimensão que as questões relativas ao turismo passaram a ter para a cidade e seus cidadãos. Ademais, como foi dito anteriormente, a seleção inicial do material foi feita pelas funcionárias do CieMar e foram elas que identificaram o ano de 1929 como tendo sido o momento em que o termo “turismo” apareceu pela primeira vez nas atas da Câmara de Ílhavo. Não se trata aqui, como falou Marc Bloch (2001, p. 56), de uma obsessão pelas origens, ainda que a identificação do momento em que o turismo passou a fazer parte das preocupações da cidade, de forma oficialmente registrada, seja um elemento a mais que nos ajuda a compreender os “caminhos trilhados” por esta atividade em Ílhavo, até que viesse a se constituir em política que valorizava a cultura local como meio para o desenvolvimento turístico.

O trabalho de pesquisa junto aos documentos se revestiu de particular importância para o nosso estudo, na medida em que eles possibilitaram identificar as tomadas de decisão a respeito de medidas no plano institucional, além de exibirem os possíveis debates e até confrontos entre os agentes envolvidos.

A respeito da legitimidade de se valer de tais documentações, Esquinsani (2019) se posiciona do seguinte modo:

as atas elaboradas para/em/a partir de reuniões podem ser qualificadas enquanto registros formais de um encontro promovido por um órgão, associação, entidade ou grupo de sujeitos, tanto com seus pares quanto subordinados, visando a deliberar sobre assuntos de interesse comum ou repassar informações. Encaradas como potenciais documentos de valor jurídico, as atas têm a necessidade de consubstanciarem-se enquanto um fiel registro do que ocorreu na reunião (deliberações, decisões, discussões) (p. 104).

Para além da necessidade jurídica do registro correto – algo que, sem dúvida, já é um ponto de apoio fundamental para justificar sua utilização –, as fontes de pesquisa escrita são o testemunho palpável de determinados eventos, cujo registro é crucial para certos grupos sociais. Pierre Nora (1993), ao se debruçar sobre os vínculos e, sobretudo, diferenças entre história e memória, observa que: Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos, organizar celebrações, manter aniversários, pronunciar elogios fúnebres, notariar atas, porque estas operações não são naturais (p. 28).

<sup>6</sup> Vale destacar que as fontes utilizadas: atas da Câmara Municipal e o periódico *O Ilhavense*, foram sugestões da pesquisadora Elsa Peralta, que através de troca de e-mails apontou que seriam um manancial importante de informações.



Não é o caso aqui de se adentrar no debate sobre as possíveis interferências subjetivas nessas anotações por parte de quem as redigiu, embora seja oportuno pelo menos indicar o problema com que todo pesquisador se defronta ao investigar fontes escritas. Acreditamos que tais vieses, ainda que possam existir, podem ser minimizados pelo fato de a série temporal consultada ser relativamente longa.

## DOIS MOMENTOS DO TURISMO EM ÍLHAVO

### - Turismo de Sol e Mar em Ílhavo

Dando continuidade ao objetivo de compreender o processo de construção do fenômeno turístico em Ílhavo, entendemos que o primeiro momento, esteve centrado em um turismo de sol e mar<sup>7</sup>, e para estabelecer a história e os eventos mais marcantes desse processo, utilizamos como fontes principais as atas da Câmara Municipal de Ílhavo, e o jornal O Ílhavense.

Observou-se que o primeiro registro em ata que tratou do tema turismo em Ílhavo ocorreu em 1929, o que revela que o Concelho vislumbrou a atividade turística mesmo antes de o turismo se constituir em fenômeno presente no cotidiano ilhavense. Chama a atenção também a referência ao uso turístico da praia, que era um hábito ainda em formação na cultura portuguesa, e a presença na ata da já constituída Comissão de Iniciativa no município, o que demonstra que a cidade ia na esteira da organização do turismo nacional, por meio da Lei no 1.152, de 21 de maio de 1921, que havia criado as Comissões de Iniciativa, uma organização local de turismo. Junta-se a isso a possibilidade de uso de Ílhavo como estância balnear, conforme o Decreto no 8.714, de março de 1923, como se pode observar no trecho de uma ata da Câmara Municipal datada de 7 de setembro de 1929, na qual foi feita menção à existência da Comissão de Iniciativa, que era constituída de representantes das comunidades.

Feita essa apresentação inicial da institucionalização do turismo em Ílhavo, iremos centrar nossa reflexão no período próximo a década de 1970, uma vez, que o nosso interesse, está reunido nesse momento da história do turismo em Ílhavo.

Em junho de 1969, foi deliberada a cobrança de Imposto sobre o Turismo, com uma percentagem máxima três por cento, nos estabelecimentos que ofereciam serviços turísticos ou serviam bebidas ao público e para as pastelarias, confeitarias, casas de chá, cafés e leitarias, tabernas e casas de pasto, como pode ser observado no seguinte trecho da ata:

Do imposto em geral. Artigo 1o – Na Zona de Turismo do Concelho de Ílhavo, administrada diretamente pela Câmara Municipal, com a colaboração da Comissão Municipal de Turismo, é obrigatório o lançamento e cobrança do Imposto de Turismo, nos termos da lei e nas condições constantes do presente Regulamento, segundo o disposto nos artigos 772o e 773o do Código Administrativo. Artigo 2o – O Imposto de Turismo recai sobre: a) – Todos os rendimentos sujeitos às contribuições predial e industrial do Concelho; b) – As rendas das casas alugadas a pessoas para nelas residirem por tempo inferior a seis meses; c) – A importância total das contas pagas nos hotéis, pensões, hospedarias, casa de hóspedes, restaurantes, lavatórios e casas de repouso, quando a diária seja superior a 10.00 (dez escudos); por diária. [...] (CÂMARA MUNICIPAL, 1969c, fl. 54v; 60)

<sup>7</sup> O Turismo de Sol e Mar, por definição, está relacionado às atividades turísticas em ambientes naturais na presença conjunta de água, sol e mar.





Tomando-se como base a criação do imposto sobre o turismo, pode-se inferir que o turismo se tornava cada vez mais importante em Ílhavo, em termos financeiros e estruturais, já que havia surgido a preocupação do poder público de organizar e controlar a atividade.

Deste modo, percebe-se que, no final da década de 1960 e o início da década seguinte, o turismo em Ílhavo passou a ganhar cada vez mais importância econômico-social, pois foi o momento em que a cidade se organizou em vista da nova atividade e para a qual os agentes públicos e privados dirigiam mais e mais a sua atenção. Como vimos, neste período, além de terem sido criados o imposto para o turismo e a ementa turística, foram aprovadas obras de embelezamento e de infraestrutura urbana e turística.

A partir das informações retiradas das fontes consultadas, pode-se identificar, em primeiro lugar, evidências importantes de que o turismo em Ílhavo tem sua gênese ligada ao turismo de sol e praia na Costa Nova, na década de 1970, quando, sobretudo, famílias dos capitães do bacalhau passaram a ir à praia, como vimos. Posteriormente, mais precisamente na década de 1980, a Praia da Barra, localizada em uma faixa costeira que separa o mar e a Laguna de Aveiro, mais conhecida como Ria, também passou a ter o território ocupado para fins turísticos, voltados para o turismo de sol e praia.

No início dos anos 1970, a Praia de Costa Nova começou a ser procurada turisticamente, em razão das suas areias brancas e da água do mar clara, mas também por mudanças políticas nacionais, a Revolução de 1974 trouxe novos hábitos de lazer aos portugueses, conforme nos informa o presidente da Câmara Municipal de Ílhavo. De acordo com Caiçolo (2020),

começou a aparecer muito a moda das férias na praia, que antes do 25 de Abril era uma coisa muito seletiva, tinha muito pouco no país. Havia algumas praias de referência no Norte, pois aqui no Centro era Costa Nova: Figueira da Foz, em Lisboa, Cascais e o Algarve propriamente dito [...], o resto não havia mais nada. O conceito de férias para a praia nasceu muito depois de 25 de Abril de 1974 em Portugal (Caiçolo, 11 de março 2020).

Em relação à importância da Praia da Costa Nova no processo de turistificação e desenvolvimento do turismo local, cabe-lhe um lugar de destaque, pois foi ali a gênese do turismo em Ílhavo, voltado para o turismo de sol e praia. O presidente da Câmara descreveu esse processo em entrevista a nós concedida:

O início foi claramente sol e mar, na Costa Nova, [...] um pouco na Barra, isso depois da década de [19]70, digamos, eu diria até, se calhar, até a década de 80 no século passado. Havia só mesmo a Costa Nova, até porque o turismo é uma coisa que não existia. Sim, portanto, aqui de Ílhavo as pessoas que andavam ao mar nomeadamente [eram] os capitães, os capitães de navios, enfim, pessoas que ganhavam mais dinheiro, portanto, tinham outra condição de vida, tinham depois uma ligação com a Costa Nova, com uma segunda terra, e foram, portanto, as primeiras pessoas que iam fazer praia no verão. Muitas famílias iam para lá no verão, muitas delas tinham lá uma segunda casa. Esse foi, digamos, o embrião do turismo que na região e na Costa Nova, depois na década de 80, começou a diversificar (Caiçolo, 11 de março 2020).

As belezas naturais da Praia da Costa Nova – sobretudo a tonalidade da areia e da água – não foram, contudo, suficientes para manter a procura turística, pois a ausência de serviços urbanos, neste caso, a falta de água para consumo, dificultava o

desenvolvimento do turismo. Parte importante do abastecimento de água naquela altura era feita por meio de caminhões-pipa e nos dois fontanários públicos, o que prejudicava não só o turismo, mas, sobretudo, o próprio morador da localidade. Tal situação foi retratada em jornal da época do seguinte modo:

A Costa Nova passaria ainda por grande transformação física, que culminou no aterramento de parte da sua orla e no afastamento da Ria uma centena de metros. O projeto de aterro acabou sendo alvo de fortes críticas, como atesta reportagem publicada no jornal da cidade:

Sem dúvida, os homens mutilaram a bela praia do nosso Concelho sem dó nem piedade. [...] Naturalmente foi algum engenheiro de Secretaria que nunca tinha passado pela Costa Nova que deu o aval a tão anacrônico projeto. Concordamos sim que se alargasse a Avenida da Beira Ria e se fizesse a devida organização com placas ajardinadas em recintos próprios para cafés panorâmicos. Agora roubarem aquele espelho d'água de tanta beleza aos olhos que passeio em toda aquela zona... O Ilhavense (1974).

Desse modo, fica claro que as praias passaram a ser gradualmente objeto de interesses políticos e econômicos, tanto é que projetos de urbanização do aumentou a um ritmo ainda superior no mesmo período.

O reflexo desses novos interesses pelo litoral português pode ser percebido também na Costa Nova antes do aterro, iniciado em 1972, obra que alcançou grandes proporções, como se pode verificar na Figura 1. Na Figura 1 destaca-se, em azul, o antigo Cais das Barcas, obra do arquiteto J. M. Sobreiro, inaugurado em 1941, e atual Loja de Turismo da Costa Nova, hoje localizada a cerca de cem metros de onde estava inicialmente, revelando, assim, as dimensões do aterro.



**Figura 1 – Ria da Costa Nova – 1967**

Fonte: CieMar.

Como já indicado anteriormente, houve nesse período o aumento do fluxo de adeptos à praia, em razão do clima e das belezas naturais, mas também devido à

formação de novos hábitos culturais, que passaram a entender a praia como espaço de lazer, não só reservado à elite, mas também a outras classes sociais. Assim sendo, em decorrência do crescimento de visitantes, houve o aumento no número de carros que ali passaram a transitar, tornando o trânsito mais intenso, sobretudo nos meses de verão. Tudo isso foi, de fato, reflexo de um conjunto de ações tanto de ordem nacional, que orientava para novos usos do litoral português, quanto de base local, visando a dar novas funções ao território, que passava por dificuldades com a pesca e via no turismo uma alternativa, como já tivemos oportunidade de salientar.



**Figura 2- Ria da Costa Nova em 1972, no início das obras do aterro.**  
Fonte: Fonseca (2009, p. 144).

O aumento do número de visitantes e o crescente interesse turístico pelo lugar acarretaram mudanças que se podem notar na Figura 2. Nela pode-se identificar a área referente ao aterro (obra realizada em 1972). A ocupação desse bairro teve origem nos anos de 1975 e 1976, em lotes defronte aos palheiros e ao aterro. Em outros termos, “após o 25 de Abril, a zona piscatória situada ao sul da povoação, com grande incremento, lançou-se à construção clandestina, atraindo mesmo habitantes de outras terras, a Câmara não conseguiu evitar dado ao ambiente político da época” Quininha, (1982, p. 2).

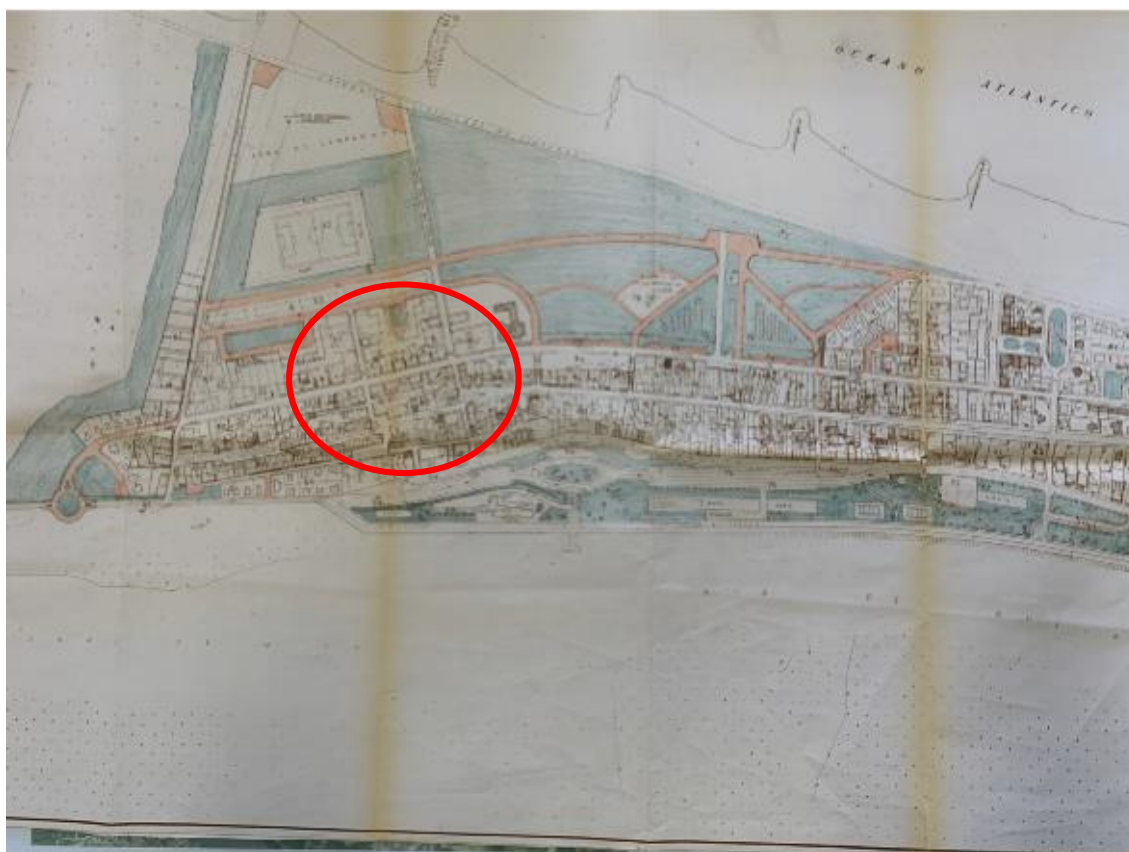
Em 1982, no esforço de transformar essa realidade, foi realizada a quinta *Revisão do anteprojecto de urbanização da Praia da Costa Nova do Prado*, trabalho do arquiteto local, Samuel Quininha, responsável por várias obras na cidade, inclusive a reforma do Museu Marítimo ocorrida na década de 1980.

O anteprojecto pretendia trazer melhorias urbanísticas a fim de integrar as construções clandestinas e, assim, tornar o aterro feito sobre a Ria um lugar mais agradável. Por fim, pretendeu também oferecer melhores condições de mobilidade



urbana. A justificativa para esse tipo de intervenção foi elaborada nos seguintes termos: “Sendo a Costa Nova o berço daquelas colônias de pescadores, compete à Câmara e seu turismo providenciar a manutenção de pelo menos uma companhia na Costa Nova, o que criaria novos postos de trabalho à população fixa e se manteria a tradição tão característica das aptidões das suas gentes”.

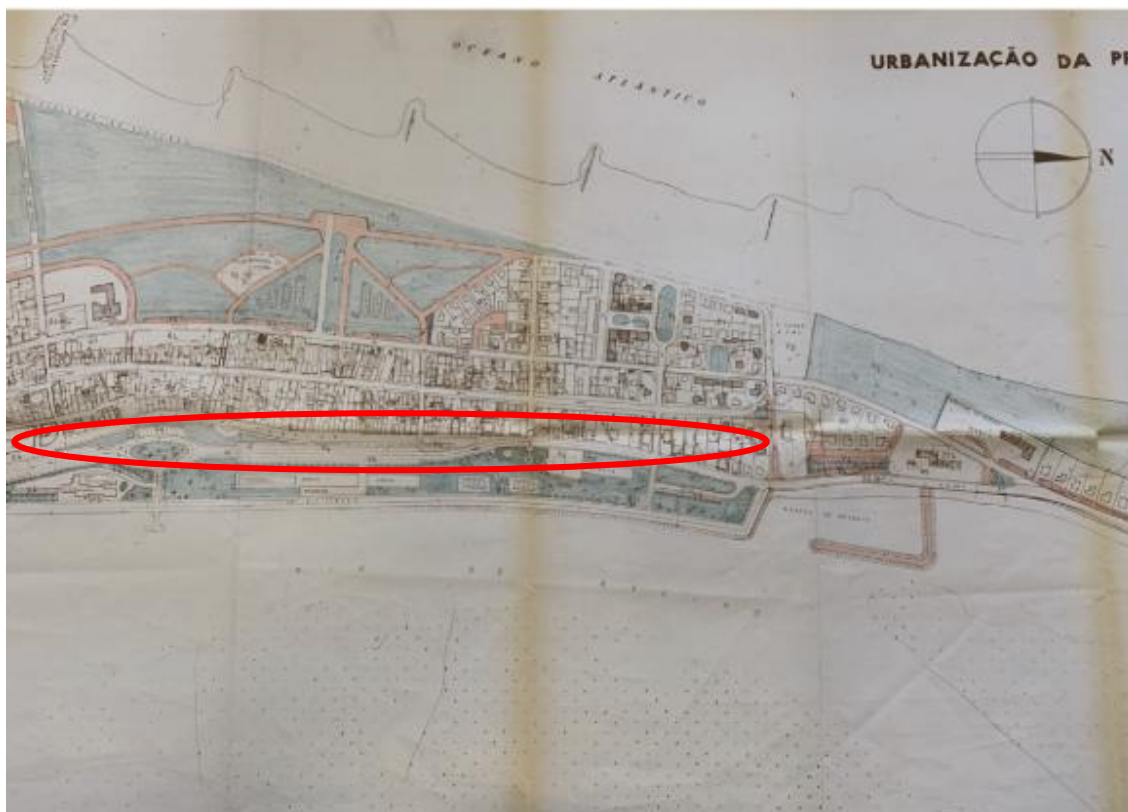
Com o objetivo de permitir uma melhor visualização desse processo, destacamos, em vermelho o que pretendia ser o bairro dos pescadores, que seria contemplado como ZE, habitações coletivas e também habitações coletivas de três andares.



**Figura 3 – Anteplano de urbanização da Praia da Costa Nova do Prado, 1982**

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Ílhavo.

A outra proposta de melhoria para o trânsito urbano foi a criação de zonas de estacionamento, haja vista os congestionamentos constantes, motivo de insatisfação tanto por parte dos visitantes quanto de moradores. A área destacada em vermelho foi reservada para as zonas de estacionamento. Já as áreas coloridas de rosa no anteprojecto são os arruamentos que deveriam ser construídos, outra medida prevista para diminuir o volume de carros no mesmo local.



**Figura 04 – Anteplano de urbanização da Praia da Costa Nova do Prado, 1982**  
Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Ílhavo.

No anteplano teria uma área de reservada para o turismo, que contemplava um hotel, piscina, posto de gasolina, restaurante e, também, zona residencial isolada. Assim, o turismo na Praia da Costa Nova, na década de 1980, voltava-se para a modalidade de sol e praia de segunda residência, pois as iniciativas de desenvolver a atividade se encaminharam nessa direção.

Embora a nossa região tenha sido privilegiada pela natureza viva daquilo que de mais belo existe em Portugal, nunca o turismo concelhio esteve à altura do poder corresponder àquilo que seria de esperar, o que diz respeito às praias e zonas ribeirinhas, depois temos as praias, são as das mais belas do país, da Europa e até do mundo. A entrada de milhares de turistas estrangeiros anualmente em nosso território, mesmo com turismo pouco desenvolvido, é uma afirmação que não deixa dúvidas a ninguém que Portugal é, além de um país acolhedor e de excelente cozinha, uma nação onde os turistas têm, oferecidas pela natureza, belas paisagens, extraordinário clima. Pena é que o nosso Concelho não possua condições para melhor receber os turistas que muito o apreciam, para passar uma das bem-merecidas férias, depois de um ano de trabalho. Se por um lado as estruturas econômicas não permitem um maior desenvolvimento vivo, por outro lado há uma burocratização que provoca um enterramento do progresso de algumas indústrias hoteleiras, dificultando-lhes a ação nas suas atividades, sem falarmos já na negação de qualquer ajuda. (O ILHAVENSE, 1984).

A praia da Barra além de sua beleza natural, que a tornava muito procurada para a prática desportiva, destacava-se o Farol da Barra, edificado no século XVII, considerado o maior farol de Portugal. Nas palavras de Peralta (2008), a Praia da Barra apresentava as seguintes características urbanas:



uma área residencial, funcionando ainda com estância balnear nos meses de verão, vivendo do mercado de arrendamento sazonal, de um hotel e de um residencial e do parque de campismo, não sendo possível identificar uma zona específica como sendo uma área residencial de pescadores. Toda zona é densamente povoada, denunciando uma intensa ocupação do território iniciada a partir dos finais da década de 60 do século passado, quando a Câmara Municipal de Ílhavo mandou instalar o parque de campismo local e começou a abrir e asfaltar alguns quilômetros de estradas e ruas (p. 124).

Desse modo, fica claro que o turismo na Praia da Barra se desenvolveu, em grande medida, a partir do estímulo à criação de parques de campismo, orientação prevista na Lei no 2.082, de 1956, cuja Base III delegava ao Secretariado Nacional de Informação a competência de promover a expansão do excursionismo, do campismo e outros desportos capazes de valorizar turisticamente o país.

De fato, ao longo do processo de análise das atas, deparamo-nos com esse tema por diversas vezes, o que indica que, entre outras medidas, as autoridades municipais passaram a valorizar o campismo como forma de desenvolver o turismo local. Além disso, é preciso indicar também a construção da ponte, em outubro de 1975, que facilitou o acesso ao centro urbano de Ílhavo a partir da Praia da Barra.

Outro exemplo do interesse das autoridades municipais no desenvolvimento do turismo local pode ser encontrado na ata de 21 de outubro de 1971, que registrou a liberação de financiamento, por parte do Fundo de Turismo, para construção do Parque de Campismo da Barra, no valor de 610 contos, nas condições de juro de três e meio por cento, amortizável em sete anuidades, com vencimento da primeira no terceiro ano posterior à entrada em exploração do referido empreendimento. Em 17 de março de 1972 houve investimento financeiro, por meio do plano de urbanização da Barra, na expansão do Parque de Campismo.

Indicações a respeito do interesse de empresas em investir na atividade turística em Ílhavo podem ser observadas por meio de notícias em publicações locais. No caso específico, no ano de 1989, constam duas solicitações e as respectivas autorizações para construção de meios de hospedagem: uma pensão e um hotel na Praia da Barra, cujo proponente foi a empresa Marques Portela Filhos Ltda.

Já no final da década de 1980, era perceptível aos olhos do poder local a necessidade de delimitar com clareza as aéreas destinadas ao turismo em relação àquelas destinadas aos moradores da cidade, já que a ocupação da Costa Nova, naquela ocasião, era total.

As áreas livres comportarão pouco mais que habitações para a própria população residente, não constituindo áreas passíveis de dar resposta à grande procura de espaços para instalações de apoio à época de veraneio; em termos de equipamentos turísticos, o aglomerado apenas comportará algumas instalações de pequena envergadura. Com o preenchimento de espaços livres e a execução, que se prevê a curto prazo, das infraestruturas de saneamento básico, ficarão colmatadas as necessidades da povoação e limitado e contido o aglomerado. (CÂMARA MUNICIPAL, 1987, fl. 8v)

A Praia da Barra, por sua vez, buscava atender à procura na época balnear, todavia, não oferecia equipamentos turísticos adequados para uma estância de veraneio. “Concluimos, pois, que, de fato, a orla costeira concelhia caracteristicamente



vocacionada para o turismo não possui qualquer infraestrutura exclusivamente voltada para este fim.” (CÂMARA MUNICIPAL, 1987, fl. 8v)

Levando em conta os efeitos que o Aldeamento Turístico representa em termos de expansão urbana, e tendo apresentado estudos de forma a não deteriorar a duna e a paisagem local, e beneficiando o Concelho de equipamento de apoio ao turismo, foi o referido projeto aprovado, sendo solicitado aos proponentes a apreciação da Direção Geral do Ordenamento do Território. (CÂMARA MUNICIPAL, 1987, fl. 8v)

Ademais, de acordo com os documentos consultados, percebe-se que Ílhavo estava às voltas com os problemas de infraestrutura urbana, que incidem diretamente na atividade turística. Por exemplo, a ata de 3 setembro de 1970 evidencia a preocupação com a segurança local, o que levou o presidente da Câmara a solicitar a presença da Guarda Nacional Republicana, com a justificativa da necessidade de manter a Praia da Costa Nova do Prado devidamente policiada durante a época balnear, nos meses de julho e agosto.

Vê-se, portanto, que os processos de transformação socioespacial trazidos pelo turismo, para além da geração de novos empregos, renda e receita para o município, gerava também a necessidade de mais segurança, principalmente no período balnear, além de outros problemas de igual importância. Conforme alerta Peralta (2008), o turismo alterou a dinâmica econômica e social do lugar, durante os dias úteis e fora da época balnear, sobretudo naquelas localidades, como a Praia da Barra, por efeito da sazonalidade da atividade turística.

Os comércios locais, desde os cafés e as pastelarias [...], lojas de *surf* e os artigos de verão, passando pelos bazares de baixo preço, estão agora vazios. Apenas se encherão ao fim de semana, quando seus residentes ou visitantes parecem reaparecer, ou no verão, com afluxo de turistas vindos de Aveiro ou vindo dos concelhos limítrofes situados mais a interior (p. 125).

As questões geradas pela sazonalidade da atividade turística podem ser constatados também nos documentos consultados. Na ata no 10, lê-se o seguinte: “Parque municipal de campismo da Praia da Barra. Mapa comparativo para a contratação de um *securita* para os meses de julho e agosto/93” (CÂMARA MUNICIPAL, 1993b, fl. 39). Outro documento revela também os conflitos de interesses entre os trabalhadores ambulantes: “registrado com o no 1.854/80, pelo qual os seus signatários requerem à Câmara autorização para a instalação tempo praia (época sazonal) de módulos num terreno particular sito na Praia da Barra, com vista a exercerem a venda ambulante” (CÂMARA MUNICIPAL, 1993c, fl. 3; 7).

#### - Turismo cultural em Ílhavo

É claro que não seria de todo possível expor em detalhe as transformações que ocorreram nesse campo, mas há indicações suficientes para afirmar que o turismo cultural<sup>8</sup> se desenvolveu *pari passu* ao turismo de sol e mar, mesmo que isso não possa parecer tão evidente.

<sup>8</sup> Segundo, Pérez, 2009, p. 108) o turismo cultural apresenta-se como uma alternativa ao turismo de sol e praia, mas, num sentido genérico, o turismo pode ser entendido como um ato e uma prática cultural, pelo





O turismo cultural ganhou corpo a partir da década de 1990, mas vem sendo pensado há algumas décadas, resultado da preocupação e da necessidade de salvaguardar uma identidade própria que representasse o “ilhavismo”. Basta aqui recordar o movimento de preservação da memória ligada à pesca de bacalhau que, sem dúvida, contribuiu para o desenvolvimento do turismo cultural. Só para se ter uma ideia do papel desempenhado por esse movimento, é suficiente indicar que, por meio dele, durante décadas, foi feita a recolha de elementos que representaram a história e a memória locais. Pense-se também em todos os esforços – tanto de agentes privados quanto públicos – para a criação de mecanismos simbólicos com vistas ao estabelecimento da “maritização” de Ílhavo, que atingiu seu ápice no momento em que o turismo cultural passou a fazer parte do interesse do mercado turístico local. Foi quando, além do turismo de sol e praia, passou-se a utilizar essas representações populares, seus hábitos, sua identidade e seu patrimônio como bens turísticos

De tal forma, pretendemos aqui demonstrar é que o turismo cultural vinha sendo construído ao longo de várias décadas, até o advento do elemento principal da mudança do turismo local: a reconstrução do Museu Marítimo de Ílhavo.

Mesmo sendo impossível abordar aqui as diversas etapas e os resultados dessa peleja cheia de vicissitudes, é oportuno indicar alguns de seus momentos cruciais. O primeiro a ser referido é a apresentação da proposta de construção do prédio do Museu Marítimo e Regional de Ílhavo, em 20 de julho de 1975. virtude de os valores apresentados serem muito altos, foi deliberado aguardar a sua aprovação para uma outra oportunidade: “que as propostas aguardem os competentes estudos, e que os Serviços Técnicos se pronunciem sobre a legalidade das propostas” (CÂMARA MUNICIPAL, 1975, fl.175).

Em 10 de abril de 1975, contudo, foram concedidos investimentos para a construção do MMI, conforme se pode acompanhar na ata:

conhecimento do Plano de Obras para o ano em curso, com a seguinte discriminação: Construção do Museu de Ílhavo, coparticipação total a conceder – novecentos e setenta contos; - coparticipação concedida (CÂMARA MUNICIPAL, 1968/1970, fl. 188v).

Em Ílhavo, esse processo de diversificação do turismo ficou mais evidente a partir de 1990, como bem salientou Fernando Caçoilo na citação abaixo:

[...] se calhar, [19]90 foi o grande salto de visitas no conceito mais intelectual ou mais cultural, mas foi depois do ano 2000, daí para frente, que nasceu esse conceito, pelo menos aqui na nossa região, e o grande salto foi nessa última década, que ativamente tem crescido fortemente por esse turismo aqui no nosso município **(Caçoilo, 11 de março de 2020)**.

Ainda na mesma entrevista, o atual presidente da Câmara Municipal de Ílhavo ressaltou que o turismo local – confirmando nossa avaliação – estava alicerçado na presença da história do bacalhau, representada tanto pelo MMI quanto pelo antigo navio bacalhoeiro – Santo André –, mas também pela fábrica da Vista Alegre<sup>9</sup>, as casinhas da

---

que falar em “turismo cultural” é uma reiteração. Não pode existir turismo sem cultura, daí que possamos falar em cultura turística, pois o turismo é uma expressão cultural.

<sup>9</sup> Unidade fabril, criada em 1824, em Ílhavo (Portugal), projeto empresarial de José Ferreira Pinto Basto. São três os principais edifícios de valor simbólico presentes na Vista Alegre: a fábrica é o símbolo do poder económico, da indústria e do trabalho que une toda a comunidade; o palácio é o





Costa Nova, ou seja, os palheiros, e o Farol da Barra, como já vimos, o maior farol de Portugal, constituindo-se, assim, em uma composição da oferta turística de grande valor intrínseco. O entrevistado ressaltou ainda que a cidade se destaca pela sua beleza, mas, sobretudo, pela sua singularidade, pois os atrativos ali encontrados não podem ser vistos em nenhum outro lugar:

portanto, temos esse *triunvirato* muito interessante: temos o Museu Marítimo, o Navio Bacalhoeiro e a fábrica da Vista Alegre e, portanto, tudo isso tem funcionado muito bem e associando depois a componentes da areia e do mar, das casinhas da Costa Nova, do Farol da Barra **(Caiçolo, 11 de março de 2020)**.

A ata no 34, de novembro de 1995, revelou o esforço da Câmara de Ílhavo na busca por recursos para a realização da estátua do homem do mar, demonstrando o interesse na preservação da memória e da cultura ligadas ao mar. A ata no 19 da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ílhavo, de junho de 1997, registou um concurso público com vistas à valorização da cultura piscatória ilhavense. Digno de menção é também outro registo nas atas, agora de 1994, que revela o esforço para a aquisição do quadro Pescador de Ílhavo.

O que salta aos olhos é que os agentes públicos e privados do município de Ílhavo valeram-se de sua forte relação com o mar e projetaram a localidade no mercado turístico português, no âmbito do turismo histórico-cultural, adotando, no final da década de 1990, o *slogan O Mar por Tradição*, no qual o turismo de sol e praia passou a representar apenas a atividade complementar.

Essa percepção e esse senso de oportunidade, evidentemente, foram influenciados por aspectos mais amplos, como o próprio crescimento do interesse pela cultura no mercado turístico mundial.

A partir desses e de outros trechos das atas consultadas, pode-se inferir que o modelo de turismo implantado foi fruto de uma corrente de decisões, postas em ação tanto por agentes privados quanto pelos públicos, e não algo que derivou de um processo meramente “natural”, determinado pelas características climáticas e geográficas da região.

Em suma, ainda que inicialmente o turismo cultural em Ílhavo tenha se desenvolvido de modo periférico em relação ao turismo de sol e praia, sobretudo na década de 1970, ocasião em que o país despontava nesse modelo de turismo, nas décadas seguintes tal modelo apresentou indícios de saturação, criando-se a necessidade de novas ofertas de atrativos no mercado turístico. Desse modo, a cidade, que tem seu passado ligado à pesca de bacalhau e, portanto, uma forte tradição marítima, encontrou também uma oportunidade para ocupar um lugar no mercado turístico cultural, lançando mão de sua herança e passando a utilizá-la como atrativo turístico. Como veremos na próxima seção, o Museu Marítimo talvez seja o maior equipamento turístico de caráter cultural de que Ílhavo dispõe.

Elsa Peralta (2008), em sua pesquisa intitulada *A memória do mar: patrimônio, tradição e (re)imaginação identitária contemporânea*, ajuda a entender o processo pelo qual o Museu Marítimo passou, vindo a conquistar lugar de destaque como agente de transformação do turismo cultural em Ílhavo.

---

símbolo do poder administrativo que representa o proprietário numa perspectiva de modelo paternalista; a Capela, símbolo do poder religioso e que constitui um marco para as comunidades envolvidas.



O processo de fixação da memória, o uso turístico da Faina Maior<sup>10</sup> e a cultura marítima, ocorridos no início da década de 1990, podem ser atribuídos a fatores externos que geraram a necessidade da fixação da memória da pesca em Ílhavo.

Como testemunho dessa necessidade, pode-se invocar um trecho de uma matéria publicada no jornal *O Ilhavense*, em que se afirmam a necessidade e a urgência de se preservar a memória da pesca do bacalhau, a ser fixada em um museu.

É precisamente para perpetuar e contar aos novos através de memórias vivas como esta que aqui estamos a fazer, transmitir estes conhecimentos para os novos, para não se perder [...]. Esta pesca já não é exercida desde 1974, as embarcações vão desaparecendo [...] para evitar que essa memória se perca, é preciso precisamente chamar a atenção para o Museu. É precisamente para deixarmos saber o que fomos, para sabermos o que somos temos de saber o que fomos e o que seremos [...]. Porque só assim se pode preservar o nosso passado, por isso o Museu. (O ILHAVENSE, 1989)

Assim, de acordo com o periódico local, o Museu de Ílhavo passou a ganhar destaque, tornando-se o lócus que ancorava a construção do imaginário local sobre a ligação do homem com o mar, seu passado heroico, base para representações contemporâneas do património e do turismo.

Peralta (2008) afirma, a esse respeito, que a gênese do Museu se deu no seio de uma elite ilhavense que, na década de 1930, tomou iniciativas para a sua concretização. Ainda segundo a pesquisadora, a primeira iniciativa de maior vulto ocorreu em 1931, por ocasião da exposição de arte ilhavense, com obras de artistas locais e regionais, mas ainda sem prédio próprio, tendo sido distribuída em cinco salas: sala marítima, com embarcações e exemplares da fábrica de porcelana da Vista Alegre; e as demais salas, que apresentavam objetos de produção artesanal. O evento ganhou as páginas do jornal local nos seguintes termos:

Sem mais, fica claro que, desse modo, o turismo cultural ganhou lugar de destaque no mercado turístico de Ílhavo, sobretudo pela construção do MMI, que só a partir da década de 1990, de fato, definiu-se pela sua “maritização”. Anteriormente, durante algumas décadas, o espaço era utilizado para expor as mais diferentes formas de representação da identidade ilhavense, e o vínculo atávico com o mar era apenas uma delas. Contudo, além dos fatores elencados acima, novas exigências do mercado museológico mundial passaram a pleitear novas características dos museus, de ordem mais acentuadamente temáticas.

O que mais interessa aqui, contudo, é ressaltar mais uma vez o papel relevante do Museu no processo de construção do imaginário local, vinculado, como vimos, ao homem do mar e, como consequência, o seu papel também na própria constituição do turismo cultural em Ílhavo.

Vale ressaltar, assim, que o Museu deixou de ser concebido apenas como um equipamento turístico e passou a ser reconhecido como um dos agentes responsáveis pela mudança de orientação do turismo local, que consistiu em um conjunto de ações relacionadas ao MMI e fez crescer o interesse pelo caráter cultural da cidade, e não apenas por suas praias. Em síntese, foi a partir do reconhecimento da importância do Museu que passou a emanar para todo o município a ideia de “maritização” figurada nas

<sup>10</sup> Na história da pesca do bacalhau pelos portugueses (muitas vezes referida por Faina Maior), a palavra faina pode tanto significar um termo náutico, usado na Marinha, que seria o trabalho de que participa a tripulação de um navio, quanto, no sentido figurado, qualquer trabalho árduo que se estende por muito tempo.



escultóricas espalhadas pela cidade, nos eventos marítimos, na Confraria do Bacalhau, enfim, nos vários aspectos que passaram a compor o conjunto de elementos que consagraram Ílhavo como uma cidade tradicionalmente ligada ao mar.

## CONCLUSÃO

Como analisamos ao longo do presente artigo, o turismo em Ílhavo foi orientado inicialmente para a vertente de sol e praia. Apontamos também que o turismo de sol e praia em Portugal ampliou-se a partir da década de 1970, atribuído ao fim do período salazarista, pois, com o processo de redemocratização do país, novos hábitos foram criados ou tornados mais evidentes, como o uso da praia para o lazer, ainda que tenha se iniciado décadas antes. Soma-se a isso a necessidade de retomada do crescimento da economia, que estava fragilizada, o que também contribuiu para o crescimento do turismo e o aumento de obras no litoral português – em Ílhavo, citamos o caso do aterro na Costa Nova, nos anos 1970.

A mudança na orientação quanto ao tipo de turismo que o município passou a explorar foi fruto de fatores externos, que impulsionaram a necessidade da preservação da memória da Faina Maior. As mudanças em curso criaram a necessidade de se preservar essa memória, que era expressa na técnica da pesca do dóri e que passou, então, para a pesca de arrastão. Junto a isso, havia também a restrição do território da pesca, o que influenciou diretamente na queda da produção do pescado – processo se iniciou em 1974 e culminou em 1982, com a assinatura da Convenção de Montego Bay.

Entendemos que o MMI funcionou como mecanismo para que o poder público municipal despertasse para a possibilidade do uso da história e da cultura como recurso turístico, que ficou mais evidente a partir dos anos 1990.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Roberto Jorge Chaves. (2022). As normas técnicas para transcrição e edição de documentos manuscritos e alguns fatos gráficos da história da escrita nelas normalizados. João Pessoa, Universidade Federal da Paraíba [, s.d.]. Disponível em: <[http://www.al.pb.leg.br/elegispb/wp-content/uploads/2013/08/TEXT0\\_DO\\_PROF.\\_DR.\\_ROBERTO\\_JORGE\\_CHAVES\\_ARAUJO1.pdf](http://www.al.pb.leg.br/elegispb/wp-content/uploads/2013/08/TEXT0_DO_PROF._DR._ROBERTO_JORGE_CHAVES_ARAUJO1.pdf)>.

BLOCH, Marc. Apologia da história ou: o ofício do historiador. (2001). Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

CAÇOILLO, Fernando. Entrevista concedida a Karla Maria Rios de Macêdo para este trabalho. Ílhavo, 11 mar. 2020. 1 arquivo mp3 (43:55 min.)

CÂMARA MUNICIPAL DE ÍLHAVO Revisão do Plano Diretor de Ílhavo. Disponível em: <[https://www.cm-ilhavo.pt/cmilhavo2020/uploads/writer\\_file/document/7344/0110\\_pdmilhavo\\_ec\\_estr\\_urb.pdf](https://www.cm-ilhavo.pt/cmilhavo2020/uploads/writer_file/document/7344/0110_pdmilhavo_ec_estr_urb.pdf)>. Acesso em: 20 jul. de 2020.

\_\_\_\_\_. Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ílhavo 1927/1931. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1927/1931.



\_\_\_\_\_. Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ílhavo 1944/1946. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1944/1946.

\_\_\_\_\_. Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ílhavo 1959/1961. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1959/1961.

\_\_\_\_\_. Ata da reunião ordinária da Câmara Municipal de Ílhavo de 17 abr. 1969. In: Atas da Câmara Municipal de Ílhavo 1968/1970. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1969a.

\_\_\_\_\_. Ata da reunião ordinária da Câmara Municipal de Ílhavo de 15 maio 1969. In: Atas da Câmara Municipal de Ílhavo 1968/1970. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1969b.

\_\_\_\_\_. Ata da reunião ordinária da Câmara Municipal de Ílhavo de 19 jun. 1969. In: Atas da Câmara Municipal de Ílhavo 1968/1970. Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo, 1969c.

\_\_\_\_\_. Plano Diretor Municipal de Ílhavo. Disponível em: <<https://www.cm-ilhavo.pt/pages/315>>. Acesso em: 23 set. 2023

\_\_\_\_\_. Aumento populacional do concelho de Ílhavo justifica uma 5a freguesia, Neves Vieira, n. 208, 15 abr. 1985.

\_\_\_\_\_. Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Ílhavo (1987). Ílhavo: Centro de Documentação de Ílhavo.

CAMPOLARGO, M. C.; FONSECA, M. T. S. P. F. D. (2011). Vista Alegre Fábrica de Porcelana: um caso de arquitectura sustentável. *Labor & Engenho*, Campinas [Brasil], v.5, n.1, p.62-85. Disponível: [https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/107/pdf\\_54](https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/107/pdf_54)

COBUCI, Leila. *O Concelho de Ílhavo enquanto destino do turismo residencial. Caso de estudo: Praias da Barra e Costa Nova*. (2009) Dissertação (Mestrado) – Universidade de Aveiro, Aveiro.

CUNHA, Licínio. (1997). *Economia e política do turismo*. Lisboa: Editora McGraw-Hill de Portugal.

ESQUINSANI, Rosimar Serena Siqueira. (2007). As atas de reuniões enquanto fontes para a história da educação: pautando a discussão a partir de um estudo de caso. *Educação Unisinos*. Disponível em: <<http://revistas.unisinos.br/index.php/educacao/article/view/5698/2899>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

FONSECA, Senos. (2009) *Costa Nova do Prado: 200 anos de história e tradição*. Ílhavo, [s.e.].

FREITAS, Tiago Nuno Carvalho. *Mutações e transformações da cidade balnear em Portugal*. Dissertação (Mestrado) – Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 2011.



Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/259909006\\_Mutacoes\\_e\\_Transformacoes\\_da\\_cidade\\_Balnear\\_em\\_Portugal](https://www.researchgate.net/publication/259909006_Mutacoes_e_Transformacoes_da_cidade_Balnear_em_Portugal)>. Acesso em: 10 jul. 2020.

GARRIDO, Álvaro. Terceira conferência. (2017) *Congresso. Para a mesa: produção, transformação e distribuição alimentar do século XIX ao XXI*. Lisboa, Instituto de História Contemporânea.

QUININHA, Samuel. (1982.) *Anteplano de urbanização da Costa Nova do Prado*. Ílhavo: Arquivo da Câmara Municipal de Ílhavo.

MARTINS, Pedro A. G. (2011). Contributos para uma história do ir à praia em Portugal. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.

MAZÓN, T.; ALEDO, A. (2005). El dilema del turismo residencial: turismo y desarrollo inmobiliario. In: MAZÓN, T.; ALEDO, A (Eds.). *Turismo residencial y cambio social*. Nuevas perspectivas teóricas y empíricas. Alicante, p. 13-30.

MINISTÉRIO DO TURISMO/IPEA. (2015). Relatório com as estimativas da caracterização da ocupação formal e informal do turismo, com base nos dados da RAIS e da PNAD 2013, para o Brasil e regiões. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/extrator/arquivos/160204\\_caracterizacao\\_br\\_re.pdf](https://www.ipea.gov.br/extrator/arquivos/160204_caracterizacao_br_re.pdf)>. Acesso em: 2 ago. 2022.

PERALTA, Elsa. (2003). O mar por tradição: o património e a construção das imagens do turismo. *Horiz. antropol.*, v. 9, n. 20, pp. 83-96.

PEREIRA, Maria Eugenia; MAIA, Sara Vidal. (2014). *Os becos e as vielas de Ílhavo - as origens e os mitos*. Disponível em: <<http://estudosculturais.com/congressos/europe-nations/pdf/0047.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2022.

PÉREZ, Xerardo Pereiro. (2009). *Turismo cultural*. Uma visão antropológica. El Sauzal. Tenerife: Aca y Pasos.

O ILHAVENSE. Ementa turística, n. 2.402, p. 1, 10 ago. 1971a.

\_\_\_\_\_. Quem acode o nosso museu, n. 2.388, 20 fev. 1971b.

\_\_\_\_\_. Problemas do turismo, n. 180, 15 fev. 1984a.

\_\_\_\_\_. Maria Isabel Castro, p. 4, 15 abr. 1994a.

NORA, P. (1993). Entre memória e história: a problemática dos lugares. *Revista Projeto História*, São Paulo, 10:7-28.





## **Cronologia do Processo Editorial**

*Editorial Process Chronology*

Recebido em: 23/04/2024

Aprovado em: 27/05/2024

Received in: April 23, 2024

Approved in: May 27, 2024