

URBANISMO CONTEMPORÂNEO E MORFOLOGIA URBANA NAS CIDADES DO NORTE DE PORTUGAL (1852-1926)

MÁRIO GONÇALVES FERNANDES

Departamento de Geografia

Universidade do Porto

mgfernan@letras.up.pt, mariogf@netcabo.pt

RESUMO

Neste artigo, vertem-se e divulgam-se conclusões de investigação académica centrada no acompanhamento da evolução morfológica de algumas cidades do Norte de Portugal (Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, e Vila Real), as quais, embora apresentando especificidades, exemplificam, plenamente, as características do urbanismo e do planeamento urbano em Portugal, na época contemporânea. Privilegiando a análise da evolução urbana, pretendeu-se contribuir para a reponderação do significado do urbanismo contemporâneo português. Apesar de um Decreto de 1864 ser normalmente apresentado como o primeiro instrumento legal, de alcance nacional, sobre urbanismo e planeamento urbano em Portugal, o início da prática do planeamento urbano é sempre remetido para o Estado Novo e para a década de trinta do século XX. É também isto que aqui se questiona.

PALAVRAS-CHAVE: Morfologia urbana. Urbanismo. Geografia Urbana Histórica.

CONTEMPORARY URBANISM AND URBAN MORPHOLOGY IN THE CITIES OF NORTHERN PORTUGAL (1852-1926)

ABSTRACT

This article analyzes and discusses the morphological changes underwent by six cities of Northern Portugal (Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim,

Viana do Castelo and Vila Real); in spite of their singularities, all of them are representative of the country's contemporary urbanism and urban planning. Based on a detailed study of their urban evolution, the article questions some old and established truths about Portuguese urban planning. Although the first decree pertaining to urbanism on a national level is known to have been signed in 1864, it has become an established truth that the practice of urban planning in Portugal is a product of the Estado Novo and of the early thirties of the last century. In this paper we question this assertion.

KEY-WORDS: Urban morphology. Urbanism. Historical Urban Geography.

PREÂMBULO

Compreender a morfologia e a organização da cidade actual pressupõe a consideração de factores políticos, económicos, sociais, culturais e tecnológicos de hoje, mas implica, também, o estudo de idênticas componentes em contextos temporais anteriores e a identificação da cidade que lhes corresponde. De facto, o inquérito à morfogénese urbana é um passo indispensável ao conhecimento da cidade, quer quando este é encarado como fim ou quando é visto como uma fase do processo de intervenção sobre a realidade. As ideias e os projectos/planos anteriores, mesmo aqueles que nunca se concretizaram como sublinhou Aldo Rossi (2001, p. 18), sendo subjacentes e geradores da paisagem urbana que observamos, são elemento importante do conhecimento sobre a cidade e parte da circunstância sobre que se pretenda agir, podendo contribuir para a clarificação de escolhas adequadas na concepção de novas propostas.

Neste artigo, vertem-se e divulgam-se conclusões de investigação académica conducente a doutoramento*, centrada no acompanhamento da evolução morfológica de algumas cidades do Norte de Portugal (Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo, e Vila Real), as quais, embora apresentando especificidades, exemplificam, plenamente, as características do urbanismo e do planeamento urbano em Portugal, na época contemporânea. Apoiando-nos nos princípios lavedanianos (LAVEDAN,

* Este texto é um extracto, simplificado, da tese defendida em 2002, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e publicada em 2005 (Mário G. FERNANDES, 2005).

1926), ou na “lei da permanência do plano urbano” como referia Gustavo Giovannoni (1998, p. 43), e privilegiando-os na análise da evolução urbana, pretendeu-se contribuir para a reponderação do significado do urbanismo contemporâneo português.

A questão central foi delimitada a partir da elaboração de uma monografia sobre Viana do Castelo (FERNANDES, 1995), estudo pessoalmente iniciático, onde se vislumbrou a importância das obras públicas oitocentistas posteriores a 1852* e as da Primeira República (1910-1926), quer as de iniciativa do poder central, quer as do poder municipal, conjugadas na utilização da figura legal do Plano Geral de Melhoramentos, como instrumento de transformação do espaço urbano. É verdade que, em Portugal, a importância da segunda metade de Oitocentos, no domínio das obras públicas relacionadas com os transportes (estradas, caminhos-de-ferro e portos), foi sobejamente demonstrada (cf. JUSTINO, 1989; ALEGRIA, 1990). Contudo, os seus reflexos na organização interna dos aglomerados urbanos aparentavam encontrar-se insuficientemente estudados, principalmente no que se refere às consequências da publicação de legislação enquadradora da intervenção nos espaços urbanos, polarizada pelo Dec.-Lei nº 10, assinado a 31 de Dezembro de 1864, por João Chrysostomo de Abreu e Sousa**, e publicado a 19 de Janeiro de 1865.

De facto, embora José-Augusto França (1990, p. 310) tenha sublinhado que a “noção de planeamento ficava ali [no decreto de 1864] apresentada”, os autores que têm abordado a legislação portuguesa ligada ao urbanismo, referem a ausência de consequências, pelo menos aparente, no plano urbano das cidades portuguesas. Fernando Gonçalves (1989, p. 242) escreveu que “poderá admitir-se que os planos gerais previstos no Decreto de 1864 não deixaram marcas evidentes na fisionomia dos nossos centros urbanos” e Fernando Alves Correia (1997, p. 104) seguiu-o de perto, repetindo que “não deixaram mar-

* A partir da criação, com Fontes Pereira de Melo, do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria (Dec. de 30/08/1852).

** João Chrysostomo de Abreu e Sousa, estudou na Academia Real de Fortificação e Desenho, foi director nas Obras Públicas de Braga, Viana e Porto na década de 40 de Oitocentos, membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas a partir da sua fundação (1852), ministro das Obras Públicas e Minas entre Janeiro de 1864 e Abril de 1865, chefe de governo em 1890/1891, na conturbada fase do “Ultimatum” inglês; apesar de militar, seria um dos membros fundadores da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, em 1869, e seu primeiro presidente (ver LISBOA, 2002, p. 279-280).

cas visíveis na fisionomia dos principais centros urbanos”; Margarida Souza Lôbo (1995, p. 13) referiu que a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos “limita-se a uma intenção política, que só ganha forma já no século XX, com os primeiros planos gerais para Lisboa e Porto” e João de Sousa Rodolfo (2002, p. 168) decalcou-a, recentemente, ao afirmar que a lei “limitava-se a uma intenção política, cujas consequências apenas se viriam a reflectir já no século XX, com os planos gerais para Lisboa e para o Porto”.

Como em Portugal, naquela época, a pressão demográfica e edificadora se fez sentir essencialmente nas duas maiores cidades do país (Lisboa e Porto), onde se concentravam os investimentos e a fatia maior do operariado português, as outras povoações do país têm sido imaginadas como pequenos aglomerados com uma leve brisa de modernidade decorrente da sua articulação com as redes de transportes do país, principalmente a ferroviária, mas onde nada terá acontecido de importante, além da abertura da, recorrente, Avenida da Estação.

Assim, apesar de o Decreto de 1864 ser normalmente apresentado como o primeiro instrumento legal, suficientemente abrangente, sobre planeamento urbano em Portugal, o início da prática do planeamento urbano é sempre remetido para o Estado Novo e para o ministro Eng^o Duarte Pacheco. É também isso que está em debate neste artigo, contrapondo-se, ao que se tem pensado e afirmado, que as cidades portuguesas, apesar de ajustamentos cronológicos e de escala, registaram na sua morfologia marcas decorrentes de aspectos políticos, socioeconómicos, técnicos e culturais que caracterizaram o urbanismo da Europa contemporânea. Em alguns casos, de forma temporal e espacialmente fragmentada, mas verificável, noutros, de forma continuada e morfologicamente mais evidente.

OS INSTRUMENTOS LEGAIS

As competências do poder municipal para deliberar sobre a preservação, criação ou modificação de espaços públicos e de fiscalização das obras particulares era antiga e, por vezes, já referenciada nos próprios forais da Baixa Idade Média. No entanto, apesar dos condicionalismos decorrentes de intervenções urbanísticas anteriores, nomeadamente as setecentistas*, e embora

* Depois do trabalho precursor de José-Augusto FRANÇA (1987[1983]) sobre a reconstrução da Lisboa pombalina, vários estudos se perfilaram a iluminar os conhecimentos sobre o urbanismo setecentista, chegando-se à identificação de uma “*escola portuguesa de urbanismo*” (ver ROSSA, 1997).

algumas daquelas competências já estivessem consignadas nas funções dos “almotacés” durante o Antigo Regime*, pode afirmar-se que só com o liberalismo oitocentista se assistiu a uma generalização do “agravamento das limitações ao princípio da liberdade de edificação” (CORREIA, 1997, p. 103) na generalidade das cidades e vilas do Reino. De facto, as competências camarárias explicitadas nos primeiros códigos administrativos (1836 e 1842), depois vertidas em posturas e regulamentos concelhios que se foram redigindo em cada vez maior número, foram alargando o seu âmbito a mais áreas da vida municipal, abarcando desde a moral pública e religiosa até ao licenciamento de todas as obras particulares, tornando-se em verdadeiros regulamentos de polícia municipal.

Seria na sequência de legislação sobre estradas e num contexto de reforma do Estado e de afirmação do poder municipal, que surgiu o primeiro documento legal sobre ordenamento urbano em Portugal, pretendendo ser estruturador das obras do poder central e padronizador das práticas municipais: o “decreto sobre a construção, conservação e policia das estradas e abertura de ruas”, assinado em 31 de Dezembro de 1864, que vigoraria até aos planos e ante-planos de urbanização do Estado Novo.

Os artigos do Decreto referentes às estradas não acrescentaram nada a leis anteriores (de 1862 e de 1864, repetidamente citadas) sobre o mesmo assunto, pelo que a sua importância repousa, essencialmente, nas “disposições relativas às ruas e edificações no interior das cidades, villas e povoações”, sublinhando-se a preocupação de João Chrysostomo de Abreu e Sousa, com este diploma, em abranger os elementos do sistema de viação que ainda não tinham sido regulados. Mas, para o governante, não era suficiente normalizar os regulamentos quanto à viação ordinária, importando também regulamentar a edificação, porque, como preambularmente refere, “providenciar sobre a abertura de novas ruas e melhoramento das actuaes, sem prescrever regras às edificações que forem construídas ou reconstruídas, seria apresentar (...) um trabalho incompleto”. Assim, demonstrando que não tinha sido em vão que, em 1856,

* No século XVII, competia os almotacés, entre outras funções, “velar pela limpeza e higiene da cidade, obrigando os moradores a manterem asseado o espaço da rua defronte das suas casas; conhecer as demandas que surgissem entre vizinhos resultantes de abusos ou desrespeito das regras municipais que regulavam a construção de casas, portais, janelas, tomadas de águas ou de servidões públicas” (SILVA, 2000, p. 354).

vijajara em estudo por França e Inglaterra, o governante sintetizaria, as ideias basilares do urbanismo oitocentista europeu: “a decoração das cidades, o livre transito, a commodidade e segurança dos habitantes, a salubridade publica e a conveniencia de evitar a agglomeração da população, reclamavam medidas”.

O Decreto de 31 de Dezembro de 1864 determinou que o governo mandaria proceder, imediatamente, à elaboração de um “plano geral de melhoramentos” para as cidades de Lisboa e Porto, mandando-se proceder à sua elaboração para as outras povoações quando as respectivas câmaras municipais o reclamassem. Cada plano seria da responsabilidade de uma “comissão de melhoramentos”, composta, no caso das pequenas e médias povoações, por um engenheiro das direcções distritais de estradas, um vogal proposto pelas câmaras municipais e o respectivo delegado de saúde.

Além disso, o decreto clarifica que os planos deveriam atender às melhores condições possíveis de esgotos e limpeza da cidade, de drenagem dos solos, de tubagem da iluminação urbana, de encanamento das águas dos telhados e, ainda, à chanfragem dos ângulos ou esquinas dos edifícios, determinando também que as novas ruas não tivessem largura inferior a 10 metros, nem inclinação superior a 7%, e regulando as alturas dos edifícios em função da largura dos arruamentos, especificando uma relação largura/altura que se aproximava muito da diagonal dos 45 graus.

A altura das edificações, prevista no decreto e determinada pela largura dos arruamentos, seria alterada por lei de 2 de Julho 1867, indo ao encontro de prováveis reclamações de proprietários, visto se passar a permitir alturas mais vantajosas para cada classe de largura dos arruamentos. Para compensar esta diminuição das condições de salubridade, determinava-se que a “altura de cada pavimento não poderá ser inferior a 3 metros” (FINO, 1889, p. 206), o que explica a profusão de janelas e portas rasgadas verticalmente, características das fachadas oitocentistas das povoações portuguesas.

Finalmente, o Decreto de 1864 reafirmava a obrigatoriedade de “pedir na respectiva camara municipal o alinhamento e cotas de nível”, por parte de quem pretendesse edificar ou reedificar, em qualquer povoação do país e a obrigatoriedade de demolição de edifícios que ameaçassem ruína, após intimação camarária e visando questões de segurança; acrescentava, ainda, a necessidade de elaborar regulamentação em relação aos “preceitos de hygiene no interior dos edificios publicos ou particulares”.

A regulamentação das condições de higiene no interior dos edifícios públicos e particulares, apesar de demorada, seria concretizada em 1903, com a publicação do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*. Apesar de colmatar o Decreto de 1864, o regulamento deve a sua concretização à intensificação das preocupações higienistas, verificada depois do surto epidémico de peste bubónica, que grassou no final de Oitocentos, principalmente na cidade do Porto. A publicação do regulamento, cujo articulado é semelhante a lei francesa**, aconteceu na sequência da constituição do Conselho de Melhoramentos Sanitários e da elaboração do Regulamento Geral de Saúde e Beneficência Pública, ambos em 1901, visando organizar as acções desenvolvidas pelo poder municipal no domínio da salubridade pública.

O Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, que as câmaras municipais republicaram, constitui o primeiro documento legal português que define, de forma minuciosa, as condições que as edificações urbanas deveriam respeitar, referindo as características de depósitos de água, tubos de queda, sí-fões, tubos de ventilação, latrinas e pias, fossas e alojamentos para animais, áreas e cubicagens mínimas, introduzindo, por último mas de grande importância, a obrigatoriedade de licença camarária para que pudessem ser habitadas. Além disso, enquanto o Decreto de 1864 se focalizava nos edifícios que faceavam os arruamentos, este alarga a necessidade de licença camarária às edificações implantadas no interior de propriedades, pretendendo obviar a situações como as das “ilhas” operárias, tão características na cidade do Porto (cf. TEIXEIRA, 1996) e apontadas como os principais focos de propagações epidémicas.

Na “salubridade dos prédios”, as preocupações higienistas levaram a que o Regulamento retomasse a questão da relação das alturas dos edifícios em função da largura dos arruamentos, determinando dimensões que, aproximadamente, iam de encontro às decretadas em 1864, que a lei de 1867 havia modificado em favor dos proprietários. Reafirmavam-se, sensivelmente, os perfis transversais de arruamentos previstos no Decreto de 1864, mais condicionadores da altura das edificações e com uma relação largura/altura que se aproximava da “regra dos 45 graus”, que viria a ser aprovada pelo RGEU (Regulamento Geral das Edificações Urbanas), em 1951.

* Decreto de 14 de Fevereiro de 1903, Diário de Governo de 9 de Março.

** Lei de 23 de Julho de 1884 (NOGUEIRA, 1907, p. 263).

Entretanto, as necessárias declarações de utilidade pública e de urgência das expropriações eram reguladas por carta de lei de 23 de Julho de 1850, que exigia que aquelas fossem efectuadas por lei ou por decreto. No entanto, apesar de utilizada durante mais de seis décadas, era uma lei demasiado simples que concedia ao Estado poderes excessivos na declaração de utilidade pública. Com o advento da Primeira República pretendeu-se diminuir a arbitrariedade dessa declaração, pelo que, em 26 de Junho de 1912, foi publicada nova lei sobre expropriações por utilidade pública, onde se especificavam, pela primeira vez, os objectivos para as expropriações de utilidade pública e urgentes, contando-se entre eles a “expansão urbana: abertura, alargamento e regularização de vias públicas, bairros operários, parques e jardins públicos”.

Além disso, esta lei de 1912 introduziu ainda uma inovação urbanística e legal, visando fazer reverter para as municipalidades parte das mais valias decorrentes dos processos de urbanização e, assim, adicionar meios de financiamento aos melhoramentos urbanos. Por um lado, assegurou que “quando a abertura, o alargamento ou a regularização duma via publica determinar o aumento do valor locativo dos prédios que utilizarem dêsse melhoramento”, os respectivos donos seriam obrigados a pagar, de uma só vez ou em anuidades, 30% desse aumento de valor locativo, determinado pela entidade expropriante, sendo qualquer diferendo resolvido, sem recurso, por um *tribunal de arbitrários*. Em alternativa, permitiu que as câmaras expropriassem faixas de terreno, que poderiam ir até aos 50 metros de profundidade, maiores do que as necessárias para abertura ou alargamento das vias públicas. Essas faixas deveriam ser “postas à venda em hasta pública, talhadas em chão, regulares de dimensões e confinações, acomodadas às exigências duma boa edificação urbana”, sugerindo-se, assim, que fossem as câmaras a controlar o processo de urbanização e evitando-se a concentração de terrenos edificáveis nas mãos de um ou poucos proprietários.

Em 1915, reafirmou-se a obrigação de edificar nos terrenos confrontantes com vias públicas e de demolir os edifícios que ameaçassem ruína, mas obrigando as câmaras municipais a procederem ao levantamento de “planta geral das suas respectivas cidades e vilas”, sem a qual não poderiam efectuar qualquer expropriação por motivo de expansão urbana, acrescentando-se, além disso, uma nova possibilidade: a expropriação “de qualquer prédio cuja reparação ou modificações sejam deliberadas pela respectiva câmara municipal, precedendo

voto da sua comissão de estética (...) quando o seu proprietário se negue a fazer as obras indicadas”^{*}.

A introdução da “comissão de estética” assumia uma preocupação que já fora revelada em 1914, quando se decretou a negação de licença aos edifícios “que prejudiquem as condições panorâmicas e artísticas da cidade” de Lisboa^{**}, aproveitando-se ainda a oportunidade para introduzir outra novidade que demonstra o acompanhamento da urbanística europeia e que faria escola noutras povoações do país: a obrigatoriedade de se “deixarem, entre a frente dos prédios e os alinhamentos das ruas, jardins vedados com a largura mínima que fôr fixada para cada uma daquelas ruas”. Num momento em que já era previsível a importância do automóvel, a ideia prende-se com a necessidade de futuros alargamentos de vias, devendo a medida associar-se às ideias de Augustin Rey, explicitadas em 1906, no Congresso Internacional de Arquitectos, em Londres^{***}.

Em síntese e em termos de legislação urbanística de âmbito nacional, até 1864, deve referenciar-se a competência municipal de definir alinhamentos e cotas de nível e de aceitar ou recusar desenhos de fachadas; depois, entre 1864 e 1903, importa assinalar o conteúdo do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e as alterações ao mesmo introduzidas por lei de 2 de Julho 1867; finalmente, a partir de 1903 e até 1934 (data do primeiro documento legal do Estado Novo, sobre planos gerais de urbanização), vigorará, ainda, o Decreto de 1864, ao qual se adicionou o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, de 14 de Fevereiro de 1903, e algumas inovações contidas em lei de 1912 e em decreto de 1914.

De todos, destaque-se o Decreto de 1864 como documento basilar e matrizador que, consagrando a figura do “plano geral de melhoramentos” e su-

* Diário do Governo, nº 186, Lei nº 438, de 15 de Setembro de 1915.

** Diário do Governo, nº 177, Decreto nº 902, de 30 de Setembro de 1914, Artº 4º.

*** Augustin Rey (1908) propunha um afastamento dos edifícios da face da rua, permitindo a criação de pequenos jardins vedados que poderiam, futuramente, ser expropriados. As suas propostas eram conhecidas em Portugal, pois os ministros dos negócios estrangeiros e das obras públicas do governo português, bem como o presidente da Associação Portuguesa de Arquitectos e Arqueólogos, o presidente da Sociedade Nacional de Belas Artes e o delegado da Sociedade Portuguesa de Arquitectos, estiveram presentes no Congresso Internacional de Arquitectos de 1906, onde as apresentou; além do mais, duas sínteses das suas ideias tinham sido publicadas na revista *A Construção Moderna* (1909, v. 9, p. 91-92 e 286-287).

gerindo, pela primeira vez, a ideia de elaboração de um plano para todas as povoações do país, faria de Portugal um precursor, juntamente com a Espanha que publicara, alguns meses antes, legislação do mesmo cariz*. De facto, apesar do avanço de outros países europeus no que toca a realizações, entre as quais se devem referenciar os trabalhos de Haussmann, nenhum possuía legislação abrangendo todas as povoações.

Pierre Lavedan (1952, p. 172) afirmou que “parece que a ideia de impôr por uma lei a todas as comunas importantes de um país a obrigação de estabelecer um plano de ordenamento, se tenha exprimido pela primeira vez na Suécia em 1874”. Vendeu, como houvera comprado, a opinião de Albert Lilienberg**, que aliás Lavedan referiu, mas que outros, compradores de Lavedan, esqueceram***. De facto, Albert Lilienberg, o engenheiro-chefe da cidade de Gotemburgo, afirmara, em 1923, que “a lei de 1874 é, tanto quanto sabemos, a primeira lei de construção e de ordenamento elaborada, que visava todas as cidades de um país”. Ora, a lei portuguesa, apesar de não ser tão completa na sua formulação inicial como a lei sueca (sê-lo-ia com o complemento de 1903), delineava o caminho a trilhar para todas as povoações do país, no caso de por ele optarem e obrigando as duas cidades mais importantes. De qualquer forma, quer a lei espanhola quer o decreto português, ambas esquecidas por aqueles autores, foram precursoras enquanto leis de planeamento urbano de abrangência nacional.

PLANOS E PROJECTOS

Em meados do século XIX os recursos financeiros municipais mantinham-se no limite da cobertura das despesas correntes, pelo que, quando alguma câmara municipal pretendia desenvolver alguma acção significativa no âmbito das obras públicas, via-se frequentemente forçada a recorrer a empréstimos, a exemplo do que fazia o poder central, que a partir dos anos cinquenta, com

* A “Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones”, de 29 de Junho de 1864, foi a primeira tentativa séria de fazer uma lei urbanística de carácter geral (MARTÍN RODRÍGUEZ, 1986, p. 18).

** Albert Lilienberg (1923, p. 125). O autor refere outras leis, deste cariz, aprovadas na Prússia em 1875, na Holanda em 1901, em Inglaterra em 1909 e em França em 1919.

*** Michel Ragon (1986, p. 278), por exemplo, que refere os mesmos países e datas indicados por Albert Lilienberg.

Fontes Pereira de Melo, alterou o sistema financeiro que vigorava com Costa Cabral, centrado no recurso aos capitais internos e na amortização da dívida pública, passando para uma política financeira baseada no recurso a empréstimos estrangeiros e na reorganização da dívida pública nacional (RIBEIRO, 1998, p. 105).

De qualquer forma, cada câmara municipal é um caso e nem todas terão percorrido o caminho que o Decreto de 1864 delineou e sugeriu. No entanto, a atmosfera de progresso e transformação perpassa pela leitura das actas camarárias em qualquer delas, sendo verificável a existência de inúmeras ideias, projectos e planos de melhoramentos, elaborados sob a égide do poder municipal, que contribuíram para a transformação do plano urbano, nomeadamente através da definição de novos alinhamentos, de alargamentos ou de abertura de novas vias.

Viana do Castelo

Apesar de já existir documentação cartográfica de algum detalhe e rigor sobre Viana do Castelo, seria encomendado, sob a presidência de José Afonso d'Espregueira, aquele que seria o primeiro levantamento cadastral urbano do país: a “Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castelo”, na escala de 1:500, levantada pelos engenheiros militares Augusto Gerardo Telles Ferreira e Emílio Vidigal Salgado, entre 1868 e 1869 (FERNANDES, 1998, p. 256). Após a sua conclusão a câmara resolveu, logo em 1870, “proceder à confecção do plano geral de melhoramentos da cidade, conforme disposições da lei de 31 de Dezembro de 1864, pedindo ao governo que nomeie a comissão de que trata o artº 52º da citada lei”*. A comissão seria nomeada por Portaria de 22 de Maio de 1871, tendo como presidente, de acordo com o que o decreto estipulava, o engenheiro João Thomaz da Costa, que fora nomeado director das obras públicas distritais, em 1868. Desenvolvido a partir de vários projectos parciais, o plano de melhoramentos, global e final, seria desenhado sobre uma cópia da planta cadastral de 1868/69 e assinado, por João Thomaz da Costa, que o datou de 22 de Novembro de 1882.

Com o plano e em relação ao existente, pretendeu-se, por um lado, solucionar os problemas de articulação entre os espaços que se quedaram dentro do

* AHMVC: Livro de Actas, 788M, Sessão de 6 de Abril de 1870.

perímetro ferroviário, que cercara o aglomerado urbano, e os que restaram no seu exterior, por outro, numa povoação que adquirira as características gerais das povoações que se organizaram em função de uma margem de água e onde as vias mais importantes se alongaram paralelamente àquela, visou-se melhorar as vias perpendiculares à margem fluvial e delinear uma via que permitisse a articulação destas.

Esta concepção foi também a directriz para o desenho da área de expansão proposta, estruturada pela “Avenida do Cemitério”, com um desenvolvimento nascente-poente, cruzada, perpendicularmente, por outras quatro avenidas que deveriam ser articuladas, a Noroeste, por um haussmanniano “Boulevard”, que circundaria toda a cidade. As dimensões propostas para os perfis transversais dos arruamentos, variavam entre os 8 metros de largura, para a maioria dos existentes, e os 10 metros para as novas avenidas (a largura mínima para novos arruamentos, decretada em 1864), com o *Boulevard* a atingir os 20 metros. Apesar do claro privilégio dos traçados rectilíneos, existiu, na expansão proposta, uma preocupação de ajustamento aos caminhos rurais pré-existentes, bem como a adaptação às características físicas da área de implantação, pretendendo-se minimizar os custos da concretização do plano.

Grande parte do plano seria concretizado até 1926, enquanto algumas das partes restantes seriam retomadas e concretizadas com os ante-planos de urbanização do Estado Novo. Saliente-se, na Primeira República, a abertura da avenida dos Combatentes da Grande Guerra, a partir de 1917, depois de um longo processo cuja primeira referência remonta a 1876. A sua justificação inicial inclui-se no objectivo geral de quase todas as avenidas da estação, ou seja, o fomento do tráfego ferroviário. No caso vianense a aposta centrou-se no aumento da circulação de mercadorias através da articulação da ferrovia com as infraestruturas portuárias, já que a ligação da estação à cidade fora resolvida logo em 1877, com o alargamento da rua de St^a Ana, transformando-a, no dizer camarário, na “principal avenida por enquanto do centro da cidade à estação do caminho de ferro”*. Contudo, quando foi aberta, por imposição do poder central e obrigando à demolição de 80 casas localizadas em duas ruas e uma praça também eliminadas, já a simples ligação da estação com o porto fluvial, que enformara projectos de 1877 e que apenas lhe concediam um

* AHMVC: LCE, 2028, 23 de Março de 1876.

máximo de 12 metros de largura, perdera pertinência, tendo a avenida sido aberta, afinal, para colmatar a falta de vias perpendiculares de atravessamento da cidade, mas também com uma clara intenção de embelezamento ao abrir-se um espaço com condições para passeio público, como a largura, a arborização, a localização no enfiamento do edifício da estação e a busca de vistas sobre o rio Lima sugerem.

Guimarães

Remonta a 1859 a intenção da câmara municipal de levantar uma planta geral da cidade. A ideia subjacente à proposta do presidente camarário, era não só possuir uma imagem geral da povoação, mas também que na planta constassem as propostas de alteração do plano urbano existente, de forma a que os melhoramentos fossem pensados numa forma global e portanto mais “regular”.

A câmara municipal assinaria escritura com o engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro a 2 de Outubro de 1863, pelo que quando foi publicado o decreto de 1864, encontrava-se o engenheiro na elaboração da sua proposta, que denominaria como Planta da Cidade de Guimarães e que entregaria em 1867. Assim, enquanto no caso vianense todo o processo se concentrou no director de obras públicas distritais, em Guimarães, devido à precocidade da decisão camarária, existiu um plano de melhoramentos encomendado, que posteriormente seria avaliado e ajustado por uma “comissão de melhoramentos” cuja formação, em 1869, já aparece devidamente enquadrada pelo decreto de 1864.

A leitura das explicações de Manoel de Almeida Ribeiro é reveladora da sua sintonia com os valores urbanísticos da época, colocando a ênfase na facilitação do livre trânsito e na salubridade, sempre preocupado em minimizar custos. É clara a intenção de articular o plano urbano, interligando todas as vias de saída da cidade, através da abertura de uma via semi-circular. Além disso, visava a regularização das vias existentes, a melhoria das ligações da parte alta com a parte baixa e, principalmente, da área a poente do núcleo medieval com o lado a nascente, constituindo-se aquela, polarizada pelo novo mercado, como a área privilegiada de expansão. No entanto, Manoel de Almeida Ribeiro não se limitou a definir alinhamentos e a propôr a abertura de ruas. Foi mais longe e, além da abertura de quatro novas praças, propôs a construção de um passeio público, a localização de escolas primárias, para ambos os sexos, e a construção de um “bairro para a classe pobre”. Iniciando os trabalhos em 1863, mas

acabando em Maio de 1867, conhecia já o decreto de 1864, o que explica que os novos arruamentos que projectou não tenham largura inferior a 10 metros, enquadrando-se o seu plano, também, naquela legislação.

A “comissão de melhoramentos da cidade” foi instalada a 5 de Julho de 1869 e a sua composição respeitava o que o Decreto de 1864 prescrevera. Pela leitura das actas da comissão, verifica-se que o autor das propostas de transformação da malha urbana foi o engenheiro distrital José Taveira Carvalho Pinto de Meneses, que logo na reunião inaugural enumerou os “capítulos de melhoramentos” de que a comissão se deveria ocupar, numa listagem de todos os aspectos das preocupações urbanas da época.* Apesar disso, verificar-se-ia uma focalização das propostas nos arruamentos, velhos e novos, nas posturas relativas à edificação e no abastecimento de água. As propostas relativas à malha urbana, manteriam, no essencial, as ideias de Manoel de Almeida Ribeiro, acrescentando-se a ideia de prolongar a semi-circular, que denominou de “rua de circunvalação”; a abertura de duas vias rectas de atravessamento do núcleo medieval, uma das quais é a actual Rua de Serpa Pinto e a outra nunca se concretizaria; bem como o prolongamento do passeio público. No essencial, pretendeu-se alargar a articulação das saídas da cidade e manteve-se a intenção de melhorar os atravessamentos do núcleo medieval e de aprofundar a centralidade do mercado municipal.

O segundo momento de planeamento contemporâneo de Guimarães aconteceu durante a Primeira República, com a concretização das propostas de Mariano da Rocha Felgueiras, presidente camarário, das quais se relevam a construção de um “parque circundando o Castelo, ruínas dos Paços dos Duques de Bragança e capela de Santa Margarida”, de um “edifício para Paços do Concelho e repartições publicas” e de um “bairro operário”.** Existindo referências aos três projectos desde a década de sessenta de Oitocentos, com a sua necessidade a ser sucessivamente sublinhada, e sendo a fase posterior à

* “1) abertura de ruas novas; 2) melhoramentos de ruas velhas; 3) abastecimentos e distribuição de águas, tanques e chafarizes; 4) banhos e lavadouros públicos; 5) mercados; 6) cemitérios; 7) edifícios públicos – Palacio municipal, tribunal, cadeia, hospital, escolas, biblioteca, matadouro, etc.; 8) jardins, embelezamentos e arborização; 9) Iluminação; 10) Numeração e designação das ruas; 11) estabelecimentos perigosos e prejudiciais ao serviço de salubridade pública, limpeza de ruas e incêndios; 12) indicação dos meios para os melhoramentos” (AMAP: Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos).

** AMAP: M-1882, p. 40V.

implantação da República uma época de exaltação das virtualidades do poder municipal e das suas competências e obrigações, quer no embelezamento da cidade, quer na promoção de edificação salubre e económica, não surpreende a proposta daqueles projectos como de execução prioritária.

Contudo, as dificuldades financeiras decorrentes da I Guerra Mundial, a que se acrescentaram as perturbações políticas no país entre os meses de Dezembro de 1917 e de 1918 (MATTOSO, 1994, p. 615-616), com consequências nas disputas políticas locais*, viriam a adiar a concretização de todos os projectos apenas para o início dos anos vinte, tendo sido publicados, em 1925, a Planta do Projecto Geral de Melhoramentos, inserida no Plano Geral de Alargamento da Cidade, da autoria do capitão Luís de Pina**.

O plano de melhoramentos foi o resultado de uma sucessão de projectos, que Luís de Pina herdou, compatibilizou e acrescentou, resultando num desenho final coerente, evocador, no que ao bairro ortogonal se refere, da malha dos “ensanches”, ou acrescentos, espanhóis, a qual já fora utilizada em Lisboa nos bairros adjacentes às avenidas estruturantes (PORTAS, 1978, p. 693). Enquanto os arruamentos de articulação entre o bairro e a malha pré-existente evocam uma clássica “pata de ganço”.

O capitão Luís de Pina nunca mencionou a expressão, que Pierre Lavedan utilizou, em 1959, para denominar a figura em planta de Versailles***, contudo o paralelismo é sugestivo e a comparação de desenhos, salvaguardadas as diferenças de escala, parece-o confirmar. Note-se, no entanto, como o fez Benedetto Gravagnuolo (1988, p. 122) em relação a Letchworth Garden City, a cidade jardim promovida por Ebenezer Howard, em 1904, e desenhada por Unwin e Parker, que uma das características de alguns traçados de cidade-jardim é a recuperação de “elementos inspirados no monumentalismo clássico, como o traçado em pata de ganço”.

Chaves

Chaves mantinha-se marcadamente apertada pelos fossos e baluartes seiscentistas, pelo que uma das condições primeiras para desafogar a povoação

* AMAP: M-1883, Sessão de 26 de Março de 1919.

** Câmara Municipal de Guimarães (1925).

*** Pierre Lavedan (1959, p. 236) acrescentava que este traçado radiante, ou convergente, era habitual nos jardins franceses do século XVII.

passava pela desafecção militar das fortificações. A câmara municipal diligenciou para que lhe fossem cedidas as “muralhas e fossos”, o que conseguiu, primeiro temporariamente e depois, em 1887, a título definitivo, regozijando-se a municipalidade pela decisão, pois considerava “o grande valor, benefício e alta importancia que representava tal concessão da qual dependia o alargamento, aformoseamento e melhoramento hygienico d’esta villa”*. Pela morosidade burocrática própria destes processos, só a partir de 1893 os terrenos seriam devidamente demarcados em plantas cadastrais e em 1905 ainda a câmara municipal esperava pela “entrega definitiva” prometida**.

Assim, apesar de se assistir ao aparecimento de alguns projectos pontuais, apenas a seguir à implantação da República, depois de definido o traçado da via férrea e a localização da estação ferroviária, se começaram a dar os primeiros passos para a elaboração de um plano de melhoramentos. Em 1915, tratou-se da contratação do levantamento da planta da vila, desenvolvendo-se a partir de 1917 o plano de melhoramentos, que teve como responsáveis, fulcrais, dois nomes que durante mais de uma década influíram na transformação do plano urbano flaviense: Nicolau Mesquita, o político, e Mário Filgueiras, o técnico.

Nicolau Mesquita, que era a “eminência parda” que sustentava politicamente os edis camarários flavienses posteriores à implantação da República, sempre influenciando na vida de Chaves, de onde era natural (PINTO, 1931, p. 31-33; 51), acompanhou o processo de escolha de traçado do caminho de ferro da Régua a Chaves, por Vila Real e, sendo proprietário da Quinta do Rolo, defendeu e conseguiu a localização da estação ferroviária, precisamente, em terrenos da sua quinta (AIRES, 1990, p. 172), o que redundou na expansão da vila para norte, a partir de 1917, com a autorização da construção da “Avenida de acesso à Estação”***. Assumiria a presidência camarária a partir de 1923, abandonando-a com o 28 de Maio de 1926, depois de ter tutelado como chefe político local, como proprietário e como presidente camarário, toda esta fase de transformação de Chaves.

Em termos técnicos releve-se o nome do engenheiro civil Mário Filgueiras, que colaborou com a câmara de Chaves entre 1914 e 1926, tendo a sua

* AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 19, Sessão de 27 de Julho de 1887.

** AHMC: Livro das actas das sessões da camara, 10 de Outubro de 1904 a 9 de Novembro de 1905, p. 191 F e V.

*** AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva, 24 de Maio de 1917.

contratação visado dar continuidade aos estudos relativos ao saneamento da vila, então já iniciados*. Contudo, a acção de Mário Filgueiras alargar-se-ia a diversas áreas e seria o autor e responsável técnico de todos os projectos para a vila de Chaves.

Desconhece-se o destino da maioria dos desenhos de Mário Filgueiras. De entre muitos, a perda mais relevante refere-se à “planta da vila à escala de 1/4000, com a indicação dos novos arruamentos, conforme os projectos elaborados pelo Eng. Filgueiras, na qual estava marcado a vermelho a parte dos projectos ainda não executados e a amarelo o que se encontra executado” (PINTO, 1931, p. 83). Este documento contribuiria para a apreciação da articulação dos vários projectos parciais, consubstanciando a imagem do plano geral de melhoramentos de Chaves. Na impossibilidade da sua observação, a análise do que foi executado, apesar do desconhecimento do que não passou de projecto, permite verificar a predominância da preocupação em aumentar a coerência do plano urbano flaviense, partindo da necessidade de articular a estação ferroviária com a malha urbana e assentando em duas ideias fundamentais: uma penetração directa até aos eixos mais importantes e a articulação de um conjunto de arruamentos que permitiam a criação de uma via de cintura.

Póvoa de Varzim

A inexistência de planos de melhoramentos gerais, formalmente constituídos, não implica a ausência de projectos parciais, por vezes pontuais, que se concretizaram em obra e que podem, forçando o mote, enquadrar-se em “planos de melhoramentos mentais”, por vezes globalizadores, como pensamos ter sido o caso na Póvoa de Varzim. De facto, existe um manancial de informação cartográfica, composta por projectos de alinhamento, alargamento ou abertura de ruas, cuja quantidade e distribuição cronológica sugerem tratar-se de um conjunto sem lacunas, em relação à totalidade dos projectos que terão sido efectivamente elaborados e, como tal, representativo de todas as ideias de transformação da malha urbana poveira.

A partir do conjunto de projectos parciais, rua a rua, vislumbram-se o plano de melhoramentos e as estratégias que lhe estavam subjacentes, consubstanciadas em diligenciar a melhoria das acessibilidades à Póvoa de Varzim, com a

* AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva, 15 de Dezembro de 1915.

construção de estradas que a ligassem ao interior, por Barcelos, e a toda a corda litoral, pela continuação para Norte da estrada que vinha do Porto (Estrada Real nº 30) e com a construção da linha férrea do Porto a Guimarães; no aproveitamento destas vias para estruturar o plano urbano existente através da sua amarração àquelas; e, finalmente, na articulação das mesmas vias e de todo o plano urbano com a área balnear, junto à praia, que também seria objecto de melhoramentos por regularização e abertura de novos arruamentos. Ou seja, uma estratégia que pretendia potenciar as vantagens decorrentes da procura balnear, já então existente, criando-se as condições para acrescentar um novo elemento à matriz económica do aglomerado urbano, até aí alicerçada essencialmente na agricultura e na pesca.

Assim, a partir de 1876, as referências urbanísticas para a transformação do plano da Póvoa de Varzim serão duas linhas paralelas, entre si e com a linha de costa. A primeira será o eixo Sul/Norte, que corta a praça do Almada a meio e era constituído pela estrada municipal da Póvoa a Esposende, a Norte da praça, e pela Estrada Real nº 30, a Sul, onde se localizou a estação ferroviária em 1875. A segunda será o eixo constituído pelas vias que marginalarão a praia, nomeadamente o Passeio Alegre e a rua dos Banhos. De facto, dos sete projectos contabilizados em 1876, cinco pretenderam articular o primeiro eixo com a praia, sendo tendencialmente ortogonais à estrada e ao oceano e acentuando uma imagem rectilínea no plano urbano poveiro. Depois, entre 1893 e 1896, centraram-se os investimentos nas imediações do areal, elaborando-se projectos que levariam à concretização dos dois principais eixos da área balnear da Póvoa de Varzim: o prolongamento e alargamento da rua dos Banhos e a avenida Mouzinho de Albuquerque.

Os projectos da rua dos Banhos denotam preocupações com o desenho urbano, mais cuidado do que a simples adição de segmentos de recta, notando-se a pretensão de tirar partido das condições naturais ao concretizar-se uma via balnear, com miradouros no enfiamento dos arruamentos perpendiculares ao areal. O projecto da avenida, de 1896, com uma largura excepcional para a Póvoa de Varzim (20 metros rectificadas, no mesmo ano, para 22), visou também o desenvolvimento balnear, justificando-se o projecto com a ideia de proporcionar aos banhistas terrenos apropriados para edificação.

Assim, apesar de não se conhecer qualquer plano de melhoramentos global para a Póvoa de Varzim, pode afirmar-se que existem dois momentos em que,

pela quantidade de projectos e pela coerência que no seu conjunto apresentam, ele aparenta ter existido: em 1876 e entre 1893 e 1896. No primeiro articulou-se a estrada com a praia, no segundo melhoraram-se as condições de usufruto da própria praia.

Em 1915 e 1916 registou-se outro pico no número de projectos elaborados, associando-se, quase todos, às preocupações com a estética das fachadas das edificações e não se propondo alterações à malha urbana*. Este período de embelezamento urbano seria concluído em 1919 com a adopção do projecto, premiado em concurso promovido pelo município, para a qualificação da central praça do Almada, cuja concretização estabeleceria a imagem que ainda hoje apresenta.

Bragança e Vila Real

Nestas povoações o caminho percorrido não foi consequente. A característica sequência de levantamento cartográfico, formação de comissão de melhoramentos e definição de um plano de melhoramentos, perspectivando a transformação do aglomerado urbano como um todo, ao que sabemos, nunca se chegou a verificar.

Bragança, apesar de pelas afirmações do presidente camarário, em 1886, ser uma “terra que carece de toda a qualidade de melhoramentos”**, não teve qualquer plano de melhoramentos global, apenas se tendo detectado um arremedo de plano, descrito para justificar uma proposta de aquisição de empréstimo, feita pelo presidente camarário em 1882, “tendo em vista e desejando emprehender algumas obras tanto na cidade como em todo o concelho****”. No que à cidade se referia, o “plano” tinha como prioridade a construção de uma “praça mercado fechada”****. Além disso, propunha-se construir uma capela no cemitério, um matadouro, comprar um relógio para a casa da Câmara, ampliar

* A “lei da estética”, de 15 de Setembro de 1915, permitiu que a câmara municipal, preocupada em melhorar a imagem da povoação de forma a promover o turismo balnear, fizesse elaborar, logo em Novembro seguinte (datados entre os dias 15 e 19), plantas de alguns dos principais espaços públicos da Póvoa de Varzim, onde se indicam os edifícios impróprios ao local, “por lhe faltarem as condições de estética, salubridade e higiene”, explicitando-se a aprovação da comissão de estética e a lei nº 438 de 15 de Setembro de 1915.

** AHMBÇ: Livro de Actas de 1885 a 1887, Sessão de 28 de Janeiro de 1886.

*** AHMBÇ: Livro de Actas de 1880 a 1882, Sessão de 12 de Abril de 1882.

**** AHMBÇ: Livro de Actas de 1885 a 1887, Sessão de 28 de Janeiro de 1886.

o barracão do Teatro e comprar dois “ourinoes modernos de ferro”. Pretendia-se ainda qualificar o espaço público existente, quer ao desejar construir um jardim, quer ao concertar, calçar, regularizar, construir passeios ou arborizar vários arruamentos. No entanto, as intervenções na malha urbana, propriamente dita, limitaram-se ao alargamento e regularização da entrada da cidade no Loreto, pelo lado Sul, e à expropriação de quatro casas, em quatro locais diferentes, visando articulações pontuais do plano urbano.

Para Vila Real, não se conhece qualquer plano geral de melhoramentos e a referência, em 1926, a um “plano de melhoramentos locais”*, não corresponderá a mais do que um argumento de circunstância ou uma intenção por concretizar. De qualquer forma, assinala-se a elaboração e concretização de um “Plano Geral das Obras”, de cerca de 1898, que pode ser considerado como um plano parcial de melhoramentos, que conjugou o projecto de reedificação dos paços do concelho e o projecto de construção do mercado municipal, ambos de 1885, num projecto mais alargado de arranjo das praças de Luís de Camões e Lopo Vaz, bem como de todos os arruamentos envolventes, cuja concretização levaria à transformação da parte funcionalmente mais importante do aglomerado urbano, a sua área central.

CONCLUSÕES

A ideia de que o progresso seria contínuo e inevitável; o aumento da velocidade e, previsivelmente, da quantidade de pessoas, veículos e mercadorias em circulação; a melhoria das condições de higiene e o aparecimento e divulgação da vacinação que, juntamente com a concentração do emprego, seriam causas do inevitável crescimento demográfico das cidades, ‘obrigaram’ o urbanismo oitocentista a vulgarizar a utilização da previsão e a pensar a várias escalas. Nas escalas menores, tentando-se articular a totalidade do plano urbano, nas maiores, alargando-se o perfil dos arruamentos, definindo-se todos os alinhamentos e impondo-se o seu cumprimento, consolidando princípios urbanísticos anteriores.

A cidade era projectada por engenheiros e o seu espírito positivo e mecanicista consubstanciava na recta a ideia de um fluir mais eficaz. Interessava-lhes a eficácia de distribuição, derivando desse facto a preocupação com a articulação de redes de segmentos de recta: de arruamentos, de distribuição de água, de

* ADVR: CMVR/B/A/001/Lv 1090, Sessão de 15 de Maio de 1926.

esgotos, ou seja, a ideia de que o movimento, quer de um batalhão de militares, quer o de carros e carruagens, de pessoas, dos esgotos, da água ou do ar, era maximamente facilitado quando assente em elementos rectilíneos. Assim, o segmento de recta era encarado como o melhor suporte para o movimento, mais fácil para a edificação e a melhor forma também em termos estéticos. Persistia, “no interesse da eficiência mecânica e da conformidade estética exterior” (MUMFORD, 1998, p. 420), o culto do ângulo recto e da rectilinearidade, utilizados na Europa do século XVI, com a generalização da utilização dos carros e carroças na cidade (MUMFORD, 1998, p. 399; RAGON, 1986, p. 95), e sucessivamente fomentado.

Aconteceu, então, um período morfológico decorrente da aplicação das premissas do livre trânsito e do higienismo, bem marcado nas povoações portuguesas, nas grandes como nas médias e pequenas, e dissociado de qualquer ciclo de construção. Aliás, muitas das vias abertas nesta época quedaram-se por marginar de edificações durante décadas e, à excepção de Lisboa e Porto, em Oitocentos como na Primeira República, ainda não existiam condições para o desenvolvimento de um mercado imobiliário urbano consistente. O espaço urbano, como qualquer espaço, é transformado pelo homem sempre com base na sua apropriação, no exercício de um poder, e no caso dos territórios/espacos urbanos a própria afirmação do poder e das lógicas do capital induz o policiamento/planeamento urbano. No entanto, este também resulta da pressão das ideias e estas chegavam a qualquer povoação, mesmo às mais pequenas e recônditas.

A partir de meados de Oitocentos, todas as capitais de distrito foram conectadas à rede nacional de estradas e todas se tornaram pontos essenciais na organização da rede de estradas distritais, implicando intervenções no interior dos aglomerados urbanos. Contudo, não foram necessariamente essas as povoações onde se delinearam planos de melhoramentos globais. Vila Real e Bragança, por exemplo, só mitigadamente o fizeram, enquanto Chaves, Guimarães e Póvoa de Varzim, os segundos concelhos dos respectivos distritos em termos de dimensão populacional (Censo de 1864), elaboraram projectos que reformaram e acrescentaram o seu plano urbano. Em Guimarães e em Viana do Castelo foram elaborados planos de melhoramentos que gizaram a transformação do plano existente e os vectores de crescimento de cada uma, sendo em ambas o processo iniciado na década de 1860. Na Póvoa de Varzim o plano não tem um testemunho em papel,

um plano objecto, mas os planos parciais e as concretizações espelham uma ideia global, um plano mental ou “traçado mental”, como sugeriu Maurício Abreu (2005, p. 197) em relação ao Rio de Janeiro quinhentista.

De qualquer forma, o poder municipal foi pragmático nas tentativas de responder às necessidades e previsões, tanto quanto os recursos municipais e a contratação de empréstimos, bem como a capacidade de influenciar a distribuição dos investimentos do poder central, o possibilitaram. As obras públicas, centrais e municipais, marcaram o quotidiano da segunda metade de Oitocentos e, em alguns casos, da Primeira República. Em todas as povoações estudadas, além da reforma e expansão do plano urbano, foram construídos cemitérios, houve investimento em matadouros, pelo menos um mercado municipal foi construído em cada sede municipal, construíram-se jardins, organizaram-se os serviços de limpeza, saneamento e iluminação pública (em Portugal, a primeira aplicação à globalidade de uma povoação aconteceu em Vila Real, em 1894), tendo-se ainda investido na ampliação ou na edificação de novos paços concelhios.

Se utilizarmos uma concepção do sistema morfológico referenciada em Rémy Allain (2004, p. 15), diremos que, durante a segunda metade do século XIX e primeiras décadas do XX, quanto aos “elementos”, os arruamentos rectilinearizaram-se e alargou-se o seu perfil transversal, o parcelário uniformizou-se na dimensão e nas formas, tendencialmente rectangulares, o edificado padronizou-se nas cérceas, nos pé-direito, na dimensão e distribuição dos vãos e nos revestimentos, alinhando-se os edifícios nas margens dos quarteirões, apresentando estes um aumento da sua superfície média; quanto à “estrutura”, tendeu-se para o aprofundamento da articulação do plano, para a diminuição de impasses e obstáculos, para a criação de vias estruturantes e variantes, que interligavam locais importantes da malha urbana (estação ferroviária, mercado municipal, paços concelhios) e se interconectavam, mutuamente, através de vias de circunvalação; quanto aos “meios”, ou seja, os contextos políticos, económicos e sociais, mas também o estado do conhecimento científico, da técnica e da cultura, que explicam os processos de espontaneidade ou regulamentação, sublinhe-se que a justificação decorreu da construção das redes viária e ferroviária, visando a articulação e formação de um espaço económico, nacional e internacionalmente integrado; da vontade política municipal e da organização das finanças municipais; da renovação do conhecimento no âmbito higienista; da legislação enqua-

dradora, elaborada a partir da construção e polícia de estradas, mas integrando o conhecimento e as ideias da época sobre urbanismo e planeamento urbano.

Este período de clara transformação dos espaços urbanos foi, naturalmente, também marcado pelo grande número de documentos cartográficos (levantamentos e projectos) surgidos, normalmente na sua vanguarda, sempre financiados e dependentes da vontade de um poder, geralmente público e sempre público no que se refere aos levantamentos urbanos gerais. Os métodos e as práticas da cartografia estavam vulgarizados entre os técnicos (geralmente engenheiros) e toda a cartografia de base era *científica*, como então era denominada. Mesmo a cartografia urbana para efeitos cadastrais, apesar de escassa, foi encetada nesta fase, existindo levantamentos com o rigor de cadastro geométrico, cuja generalização era solidamente defendida.

Enfim, como sublinhou Orlando Ribeiro (1994, p. 187), “incrementou-se grande número de vilas e cidades” no Liberalismo e na República. A sua estruturação assumiu, com adaptações e distorções, os modelos do urbanismo europeu, ou, como referiu Joel Serrão (1978, p. 248) em relação às maiores cidades do país, também no que respeita aos pequenos e médios aglomerados urbanos, se pode afirmar que “cerca de 1870 principia entre nós aquilo a que se poderá chamar um urbanismo de características europeias oitocentistas”.

Em Portugal, como no urbanismo europeu, a segunda metade de Oitocentos foi uma época de transição, que tanto albergou o aperfeiçoamento da cidade burguesa através do prolongamento e da simplificação do urbanismo barroco, como a abordagem higienista e funcional da organização da cidade. Em Portugal, como em muitos países europeus, chegaram as influências de Haussmann e do “ensanchismo” de Ildefonse Cerdà, primeiro, e da “cidade jardim”, de Ebenezer Howard e temperada por Raymond Unwin, depois, adiando-se para a segunda metade de Novecentos concretizações enquadráveis no urbanismo modernista e funcionalista dos CIAM, que começara a despontar nos anos Vinte de Novecentos e seria o construtor da “cidade moderna”, frequentemente desfigurada, como acontece a todas as utopias, e muitas vezes adoptada para servir a especulação imobiliária.

Os Planos e Ante-planos Gerais de Urbanização da época de Duarte Pacheco, ou o planeamento urbano do Estado Novo, delineados em 1934*, man-

* Decreto-Lei nº 24802, assinado em 21 de Dezembro de 1934.

têm-se como documentos fundamentais do planeamento urbano português. No entanto, como começa, agora, a ser reconhecido (GASPAR e SIMÕES, 2005, p. 307-310), um recôndito Decreto-Lei, assinado setenta anos antes por João Chrysostomo de Abreu e Sousa, a que poucos autores se referem e outros consideram não ter tido significativa influência na transformação das cidades portuguesas, deve ser reiterado como documento primordial, com importantes e notórias consequências, contribuindo para reformar os aglomerados urbanos e, normalmente, delinear os caminhos da sua expansão.

SIGLAS UTILIZADAS

AMAP – Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (Guimarães);
 AHMBCÇ – Arquivo Histórico Municipal de Bragança;
 AHMC – Arquivo Histórico Municipal de Chaves;
 AMBPV – Arquivo Municipal da Biblioteca da Póvoa de Varzim;
 AHMVC – Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo;
 CMVR – Câmara Municipal de Vila Real

REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. Reencontrando a antiga cidade de São Sebastião: mapas conjecturais do Rio de Janeiro do século XVI. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 2, n. 4, p. 189-220, jul./dez., 2005.
- ALEGRIA, Maria Fernanda. *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): As vias e o tráfego. Memórias do CEG* – Universidade de Lisboa/INIC, Lisboa, n. 12, 1990.
- ALLAIN, Rémy. *Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville*. Paris: Armand Colin, 2004.
- CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES. *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho*: Memórias descritivas. Guimarães: Tip. Minerva Vimaranesense, 1925.
- CORREIA, Fernando Alves. *Estudos de Direito do Urbanismo*. Coimbra: Almedina, 1997.
- FERNANDES, Mário Gonçalves. *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*. Lisboa: Ed. Colibri, 1995.
- _____. Viana do Castelo: a cartografia da cidade. *Cadernos Vianenses*, Viana do Castelo, tomo 24, p. 243-269, 1998.
- _____. *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal, 1852/1926*. Porto: FAUP Publicações, 2005.
- FINO, Gaspar Candido G. Correia. *Legislação e Disposições Regulamentares acerca do Serviço de Obras Publicas*. Lisboa: Typ. De Eduardo Roza, 1889.
- FRANÇA, José-Augusto. *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*. Lisboa: Bertrand Editora, 1987 [1983].

- _____. *A arte em Portugal no século XIX*. 3. ed. Lisboa: Bertrand Editora, 1990. 2 v.
- GASPAR, Jorge; SIMÕES, José Manuel (Coord.). *Geografia de Portugal, Planeamento e Ordenamento do Território*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2005. V. 4.
- GIOVANNONI, Gustavo. *L'urbanisme face aux villes anciennes* (Vecchie città ed edilizia nuova). Paris: Édition du Seuil, 1998 [1931].
- GONÇALVES, Fernando. *Evolução Histórica do Urbanismo em Portugal (1851-1988)*. *Direito do Urbanismo*, Lisboa, p. 225-267, 1989.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto. *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*. Madrid: Akal Ediciones, 1998.
- JUSTINO, David. *A formação do Espaço Económico Nacional, Portugal, 1810-1913*. Lisboa: Veja Editora, 1989. 2 v.
- LAVEDAN, Pierre. *Qu'est-ce que l'urbanisme*. Paris : Henri Laurens Éditeur, 1926.
- _____. *Histoire de l'urbanisme : Époque Contemporaine*. Paris: Henri Laurens Ed., 1952.
- _____. *Histoire de l'urbanisme : Renaissance et temps Modernes*. Paris: Henri Laurens Ed., 1959.
- LILIENBERG, Albert. *Législation urbaine en Suède*. In: CONGRES DE LA SOCIETE FRANÇAISE DES URBANISTES, 1923, Strasbourg. *Où en est l'urbanisme?* Strasbourg: SFU, 1923. P. 124-129.
- LISBOA, Maria Helena. *Os engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- LÔBO, Margarida Souza. *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP publicações, 1995.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel. *Cambio Económico y Reforma Interior Urbana: La Gran Via de Granada 1890-1925*. *Ciudad y Territorio*, Madrid, n. 68, p. 17-32, 1986.
- MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1994.
- MUMFORD, Lewis. *A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 1998 [1961].
- NOGUEIRA, A. Rigaud. *A esthetica e a hygiene nas construções urbanas*. *A Construção Moderna*, Porto, v. 7, 1907.
- OLIVERAS SAMITIER, Josep. *Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX*. *Ciudad y Territorio*, Madrid, n. 94, p. 79-92, 1992.
- PINTO, Hermenegildo da Costa. *Nicolau Mesquita na Administração Municipal de Chaves, 1923-1926*. Lisboa: Sociedade Gráfica Editorial, 1931.
- PORTAS, Nuno. *A evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação*. In: Bruno ZEVI (Org.). *História da Arquitectura Moderna*. Lisboa: Editora Arcádia, 1978. P. 687-746. V. 2.
- RAGON, Michel. *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes : idéologies et pionniers 1800-1910*. Paris: Casterman, 1986.

- REY, Augustin. De la disposition et des développements des rues et des espaces libres dans les villes. In: INTERNATIONAL CONGRESS OF ARCHITECTS, 7., 1908, Londres. *Transactions*. London: Royal Institute of British Architects, 1908b. P. 426-435.
- RIBEIRO, Maria Manuela Tavares. A Regeneração e o seu significado. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portugal: O Liberalismo (1807-1890)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998. P. 101-107.
- RIBEIRO, Orlando. Aglomerações de Portugal, de 2000 habitantes ou mais, em 1911 e 1960. *Opúsculos Geográficos*, Lisboa, v. 5, p. 179-189, 1994. Edição Temas Urbanos.
- RODOLFO, João de Sousa. *Luís Cristino da Silva e a Arquitectura Moderna em Portugal*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 2002.
- ROSSA, Walter. A cidade portuguesa. In: PEREIRA, Paulo (Dir.). *História da Arte Portuguesa*. Lisboa: Temas e Debates, 1997. P. 233-323. V. 3.
- ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 2001 [1966].
- SERRÃO, Joel. *Temas Oitocentistas – II*. 2. ed. Lisboa, Livros Horizonte, 1978. V. 2.
- SILVA, Francisco Ribeiro da. *O Porto e o seu Termo (1580-1640) – Os Homens, as Instituições e o Poder*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1988. 2 v. Arquivo Histórico.
- TEIXEIRA, Manuel C. *Habitação Popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*. Lisboa: Fund. Calouste Gulbenkian/JNICT, 1996.
- VARGUES, Isabel Nobre; RIBEIRO, Maria Manuela Tavares. Estruturas Políticas: Parlamen-
tos, Eleições, Partidos Políticos e Maçonarias. In: MATTOSO, José (Dir.). *História de Portu-
gal: O Liberalismo (1807-1890)*. Lisboa, Editorial Estampa, 1998. P. 155-182.

Recebido em: 29/01/2008

Acceto em: 05/05/2008