Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Morfologia Urbana Espinhense (1863-1913)

Carla Marina Gonçalves de Castro

Porto, 2005

Dissertação de Mestrado

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Morfologia Urbana Espinhense (1863-1913)

Carla Marina Gonçalves de Castro

Porto, 2005

Dissertação de Mestrado

Já existe

Dissertação apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto,
para a obtenção do Grau de Mestre em Geografia.

PLANO

Enquadramento

I. CONTEXTUALIZAÇÃO DAS DINÂMICAS URBANAS DO SÉCULO XIX

1. Na Europa

1.1 Modelos Utópicos
1.2. Concretizações de referência da segunda metade de oitocentos
1.2.1. Legislação sanitária londrina
1.2.2. Grands Travaux Haussmannianos em Paris
1.2.3. Ring de Viena
1.2.4. Ensanches de Cerdà em Barcelona
1.3. Utopias do final do século XIX: cidade-linear e cidade-jardim

2. Em Portugal

II. EVOLUÇÃO URBANA DO AGLOMERADO ESPINHENSE

1. Espinho: Enquadramento

2. Espinho: 1863-1913

2.1. Acessibilidades
2.1.1. Rede de estradas
2.1.2. A ferrovia
2.2. Gestão do espaço urbano
2.2.1. Arruamentos
2.2.2. Serviços
2.2.3. Equipamentos
2.2.4. Edificação Privada

Conclusões

Abreviaturas Utilizadas:

AHSMF	Arquivo Histórico de Santa Maria da Feira
AJFE	Arquivo da Junta de Freguesia de Espinho
AME	Arquivo Municipal de Espinho
AMEx	Arquivo Municipal do Exército
BAHOP	Biblioteca e Arquivo Histórico de Obras Públicas
DGOT-DU	Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano
CMF	Câmara Municipal da Feira
CME	Câmara Municipal de Espinho
CRCFP	Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Enquadramento

A escolha de Espinho como objecto de estudo resultou do facto de ser uma cidade que me despertou interesse relativo à morfologia urbana que apresenta e à sua origem. Julgo que o maior contributo para tal despertar tenha sido a facilidade com que circulava nesta cidade e a sensação de domínio da orientação proporcionadas pela organização da paisagem urbana visualizada. Características totalmente contrastantes com a vizinha cidade do Porto, paisagem à qual estava habituada, de planta radioconcêntrica e casco histórico medieval irregular.

Inerente às questões metodológicas, de objectivação e contextualização temporal do trabalho, surge a necessidade da escolha das "barreiras" temporais. Devido à quantidade de dados analisados e informação produzida, assim como, devido aos pilares fundamentais considerados neste estudo, o espaço de tempo escolhido foi entre o ano de 1863 e o ano de 1913. A data de início foi eleita, considerando que a construção da linha dos caminhos-de-ferro do Norte seria a primeira página na obra da evolução global da povoação em análise. O limite temporal foi escolhido tendo em conta que se encontra no limiar de uma das épocas mais difíceis para o país, a primeira grande Guerra Mundial

A evolução das aglomerações urbanas está, normalmente, relacionada ou com o desenvolvimento assente na expansão do aglomerado ou com alterações no seu seio, através de políticas de requalificação urbana baseadas em processos de reutilização de sectores das cidades alterando, por vezes, a função dessa área.

Sempre que alteramos a morfologia urbana de um local intencionalmente, partimos de um plano de acção, onde esquematizamos todos os objectivos, meios e limitações sendo, portanto, obrigados a reflectir sobre a resolução óptima de determinada alteração. Quando, por outro lado, as alterações na cidade vão sendo feitas devido ao natural desenvolvimento humano, não há lugar para o estudo e tomada de resoluções óptimas causando, por vezes, problemas cuja resolução passará por uma reflexão sobre os mesmos e realização de um plano de intervenção posterior.

Posto isto, para a execução desta investigação existiu a necessidade de recuar até ao século XIX, início do desenvolvimento do aglomerado populacional em estudo. Torna-se, ainda, necessária a compreensão do panorama urbano, nomeadamente o europeu e nacional para o total enquadramento temático do estudo da povoação espinhense.

O urbanismo surge na Europa durante o século XIX, pela mão de Ildefonso Cerdà, considerado por vários autores *o pai do urbanismo*[1], embora o vocábulo urbanismo apenas tenha aparecido em Geografia num *artigo de Paul Clerget no Bulletin de la Société Geographique de Neuf Châtel, em 1910, para designar a ciência da organização da população no solo – ou ciência de planeamento das cidades.*[2]

Relativamente a Portugal, é defendido que *o urbanismo tenha surgido em Portugal na segunda metade do século XIX com a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos em 1864*[3].

Ao longo dos anos, tem-se clarificado o carácter pluridisciplinar dos estudos relacionados com o urbanismo, culminando na segunda metade do século XX, no que Marcel Cornu (1969)[4] designou de Urbanologia. Desta forma torna-se clara a necessidade de um investigador em Geografia Urbana se ocupar com leituras enquadradas nas diversas temáticas relacionadas com o objecto de estudo, pois permitem obter uma visão global dos principais acontecimentos locais, nos variados domínios. Estas leituras devem ter sempre presente o facto de que alguma da informação recolhida não pode servir como verdade absoluta, mas sim como informação pertinente a confirmar. Devem também ser considerados outros trabalhos de investigação já existentes, que pela sua validade científica, podem até lançar pistas para o caminho a seguir.[5]

As fontes de informação estruturantes desta investigação foram a consulta de actas municipais, dos orçamentos municipais e da cartografia disponível, nos respectivos arquivos municipais, cuja importância neste tipo de estudos é demonstrada por Manuel C. Teixeira quando defende que *os arquivos municipais constituem as principais fontes de informação primária para o estudo da história urbana.*[6]

---

[1] Um exemplo destes autores é Françoise Choay que refere *L'acte de naissance de l'urbanisme est daté de 1867, l'année où paraît à Madrid l'ouvrage monumental de l'architecte – ingénieur espagnol Ildefonso Cerdà, cette Teoría general de la urbanización qui donne à la discipline nouvelle son nom (urbanisme n'existe au paravent dans aucune langue), son statut et ses instruments conceptuels.* CHOAY, Françoise (1983), p.179.

[2] LAMAS, J. M. Ressano Garcia (2000 2ª edição), p.532.

[3] LOBO, Margarida Sousa (1995), p.13.

[4] Autor e ideia citados por RAGON, Michel (1986), p.386.

[5] Assim, para o início da investigação e em jeito de contextualização perante o objecto de estudo, recorreu-se à leitura de obras sobre Espinho, dissertações de mestrado (nos ramos da história e educação), um relatório final de estágio em arquitectura, algumas obras editadas pela Câmara Municipal de Espinho e várias obras de *filhos da terra* autodidactas. Sempre que alguma pista conduzia à imprensa local, esta foi também consultada, não sendo no entanto privilegiada como fonte de informação.

[6] TEIXEIRA, Manuel C. (1993), *in Análise Social* n.º121, p.373

Verificaram-se, contudo, vários constrangimentos ao nível da recolha de dados. Relativamente à cartografia existente e disponível apresentava-se em número diminuto e os planos de melhoramentos não possuíam as respectivas memórias descritivas[7]. No que concerne os orçamentos municipais, verifica-se a ausência dos mesmos para vários anos[8]. Em alguns casos a informação existente nas actas assumia contornos muito vagos, algumas vezes até contraditórios. Por este motivo se justifica o recurso a estes três tipos de informação, até porque os projectos/planos e o destino das verbas votadas em orçamento poderiam não passar disso mesmo, previsões. Só uma análise profunda e articulada entre os três instrumentos pode permitir estabelecer inter-relações e, por isso, aferir verdades com maior ou menor certeza.

Neste trabalho surgiu a necessidade de recorrer a dois arquivos municipais, pois Espinho pertencia ao concelho da Feira no início do período de tempo estabelecido para este estudo, o que faz com que para o período inicial, 1863-1899, se recolham os dados no Arquivo Histórico de Santa Maria da Feira. A sua independência, primeiro paroquial (1889) e depois concelhia (1899), levou a que para o período de 1900 até 1913 se tivesse de recolher a informação no Arquivo Municipal de Espinho. Este factor faz, também, com que o nível de desagregação dos dados recolhidos seja diferente entre os dois períodos, já que depois de finais de 1899, Espinho é a única freguesia que compõe o seu concelho, tornando-se os dados mais desagregados.

Considerando o facto de Espinho se ter transformado em paróquia em 1889, bem como, o seu carácter dinâmico e reivindicativo, foi ainda consultado o Arquivo da Junta de Freguesia de Espinho como complemento, onde foi possível encontrar dados relativos à execução de alguns equipamentos locais que ficaram a cargo da referida Junta.

Resta, portanto, referir que este trabalho é constituído por duas partes. A primeira debruçada na contextualização sobre a temática urbana, necessária para o devido enquadramento quer conceptual, quer do objecto de estudo, nas dinâmicas

[7] Foram encontradas e disponibilizadas uma planta (base do plano de melhoramentos de 1876) de 1870, uma planta para o plano de melhoramentos de 1880 e 1888 em que se apresentava uma fisionomia da povoação totalmente igual à de 1870, e uma planta de 1900. Foi, ainda, encontrada uma alegada planta e projecto de arruamentos para edificações, alegadamente de 1866, num periódico do início do século XX, servindo de base à abordagem da temática das invasões marinhas, na qual eram identificados as áreas alcançadas pelas invasões do mar até 1910.

[8] Para o primeiro período, 1863-1899, faltam os dados entre 1864 e 1871. Para o período de 1899-1913 não foi possível encontrar os dados para os anos de 1910, 1911 e 1912, sendo que os valores do ano de 1913 dizem respeito aos recibos passados pela Câmara por serviços efectuados, dada a ausência de orçamento mas existência de tal fonte de informação.

nacionais e europeias coevas. À segunda parte corresponde um primeiro ponto referente às acessibilidades, que parece essencial para a compreensão da evolução de qualquer aglomerado populacional pois é normalmente encarado como a base de todo o desenvolvimento, como afirma Amorim Girão, *nada influi mais, com efeito, sobre a origem e destinos de uma cidade do que as transformações por que vão passando as vias de comunicação que nela se encontram.*[9] O segundo ponto diz respeito às obras locais planeadas e realizadas, factor importante na modificação da morfologia territorial, estruturado através de quatro categorias: os arruamentos; os serviços municipais; os equipamentos; e a edificação que apesar de privada, resulta de decisões e acções do poder central e local, contribuindo com informação e influenciando a morfologia territorial dos locais. A presente dissertação termina com as devidas conclusões gerais, funcionando como a síntese das ideias mais importantes deste trabalho, assim como das reflexões finais.

Gostaria, ainda, de prestar os meus agradecimentos ao Professor Doutor Mário Gonçalves Fernandes pelo excelente desempenho do seu papel como orientador, traduzido pelas conversas formais e informais onde eram lançadas pistas a seguir nos próximos passos, sugestões e opiniões críticas de grande clareza, assim como, palavras de apoio e incentivo em todas as etapas, o que me permitiu manter constantemente a orientação sem nunca ter perdido o rumo.

Não posso deixar de agradecer a incansável disponibilidade e eficiência dos funcionários do Arquivo Municipal de Espinho, Dr.ª Beatriz Matos Fernandes, Ana Carvalho e Paulo Almeida, bem como, ao Sr. Artur Faustino responsável pelo Arquivo da Junta de Freguesia de Espinho e ao Sr. António Catarino, Presidente da mesma Junta pela receptividade e disponibilização, total e imediata, para consulta do referido arquivo.

Finalmente, o agradecimento à minha família pelo apoio incondicional demonstrado, por uns bibliográfico, por outros domésticos e por todos anímico. Obrigado pai, mãe e Camilo por sempre terem acreditado e por me terem feito acreditar nos momentos mais difíceis.

[9] GIRÃO, A. de Amorim (1925), p.2.

I. CONTEXTUALIZAÇÃO DAS DINÂMICAS URBANAS DO SÉCULO XIX

1. Na Europa

Desde sempre que a forma de organização dos aglomerados populacionais se encontra directamente relacionada com o espaço temporal em que ocorre, bem como, com as correntes estéticas e artísticas vigentes, que acabam por marcar as principais características de cada uma das presentes cidades. De entre as principais podemos destacar a influência Grega e Romana em que se dava muita importância à dimensão dos edifícios através da monumentalidade e que apresentavam uma morfologia geométrica concedida através do uso dos quarteirões; as sociedades Medievais que eram delimitadas pela muralha que tinha como principal função a defesa do aglomerado, internamente caracterizadas por alguma irregularidade das vias e, consequentemente, dos edifícios; da época Renascentista assente na ordem e disciplina geométrica[10], que mantém a aposta no quarteirão, mais ou menos regular, nos monumentos e introduz a ideia da necessidade de arborização (com um carácter estético e funcional) de todos os arruamentos, parques e praças que eram abertas em grande quantidade (exemplo Praças Reais em França), bem como, da criação de novas formas de edificação como são modelo emblemático os Ingleses Wood (pai e filho) e as suas Squares, Circus e Crescents.

Também com a Revolução Industrial, as características das cidades vão sofrer alterações, pois os aspectos estéticos da cidade acabarão por ser transferidos para um segundo plano, privilegiando-se os aspectos práticos, resultante da emergente exigência de cidades mais funcionais e higienizadas.

O aparecimento da máquina a vapor, pela mão de Watt que desenvolveu o seu trabalho entre 1765 e 1774, proporcionou um grande aumento de produção e o seu mecanismo foi adaptado à indústria, agricultura e aos transportes. A Revolução Industrial alterou, gradualmente, os padrões de vida experimentados até então, desencadeando outras revoluções nos domínios da vivência humana, nomeadamente no

[10] CLAVAL, Paul (1981), p.502

sector agrícola, comercial, da medicina e demográfico, de tal forma que o século XVIII passou a ser encarado como o *século das revoluções*[11].

Em finais do século XVIII toda a conjectura social, política e económica promove uma transformação no uso do solo, um crescimento nos métodos de produção industrial, uma afirmação crescente dos caminhos-de-ferro e o consequente *enchimento* das cidades.

A relação entre a cidade e a indústria evolui, visto a indústria se ter tornado um investimento com retorno económico, o que faz com que proliferem cada vez mais, necessitando constantemente de mais mão-de-obra e de espaço. A população do campo com actividades pouco rentáveis e economicamente muito vulneráveis às condições climatéricas, partia em direcção aos centros urbanos com o intuito de melhorar o seu nível de vida. A cidade exerce, assim, um papel bastante atractivo para toda a população desencadeando o aparecimento de *bairros compactos construídos nas proximidades das oficinas; nasceram assim, improvisadamente, novas cidades e muitas das cidades antigas cresceram desmedidamente*[12].

Com estes desenvolvimentos, o espaço para mais indústrias e habitação começa a escassear na cidade, até aí muralhada. As cidades iniciam o seu movimento de expansão, extra-muros, verificando-se uma alteração na organização da cidade e da ocupação do solo, resultante da escassez de espaço e do facto de as muralhas serem consideradas de reduzida utilidade, dada a evolução das estratégias militares e do armamento entretanto utilizado, factores que tornaram as muralhas um meio de defesa pouco eficaz e facilmente transponível. Visto isto, as muralhas acabam por ser demolidas e o espaço que ocupavam transformado numa *periferia que cresce como cintura habitacional e industrial*[13].

Quando chegamos ao século XIX, nas cidades é cada vez mais notória a necessidade de habitação, mas também, a da qualidade mínima da mesma. As

[11] A Revolução Agrícola proporcionou uma melhoria ao nível da qualidade e quantidade da alimentação; a Revolução Comercial favoreceu a melhoria das condições económicas da população e associada às Revoluções Liberais, permitiu a ascensão da burguesia, classe com mentalidade capitalista e empreendedora que incitou a um crescente dinamismo económico. Devido ao movimento cultural contemporâneo, o Iluminismo Setecentista, que privilegiava a educação e novos métodos de ensino (experimentação e desenvolvimento do espírito crítico), várias descobertas foram realizadas no seio científico, nomeadamente no âmbito da medicina, contribuindo para a diminuição das taxas de mortalidade. Com a diminuição da mortalidade e a manutenção da elevada natalidade, o crescimento natural da população era exponencial tratando-se, por isso também, de uma Revolução Demográfica.

[12] BENEVOLO, Leonardo (1994 3.ª edição), p.20.

[13] LAMAS, J. M. Ressano Garcia (2000 2ª edição), p. 206. Ainda nesta obra e página o autor refere que o espaço, anteriormente, ocupado pela muralha servirá, também, para a construção de anéis viários envolventes, os quais considera a base dos *boulevards*.

construções faziam-se por toda a parte em que existisse um espaço, sem qualquer tipo de preocupação com saneamento, intimidade familiar ou higiene, criando uma densificação elevadíssima de habitações e habitantes[14]. Foram criados bairros operários[15], mas a forte procura de habitação mantinha-se, de tal forma que foram adaptados todo o tipo de espaços a esta função. Em Inglaterra era usual aproveitarem o interior dos bairros antigos, ou o interior das novas construções nas periferias – *jerry builders,* bem como, densificar o interior dos quarteirões – *bye laws*, que acabam por ter um equivalente em Portugal: as *ilhas*[16] no Porto e as *vilas* em Lisboa.

A poluição industrial, a contiguidade das habitações, a ausência ou insuficiência de esgotos e água potável e a densidade de população e tráfego fizeram com que as cidades começassem a ser sinónimo de insalubridade, marginalização, dificuldades viárias, dificuldades habitacionais e de insegurança. Estes serão os problemas centrais do pensamento urbanista que, apoiado no pensamento higienista contemporâneo, emanará novas ideias que, em alguns casos, vão alterar a forma de pensar e encarar a cidade.

As soluções apresentadas vão-se dividir em dois grupos, mediante a sua ideologia, aplicabilidade e concretização. Um primeiro grupo, designado de utópicos por vários autores[17] e por Françoise Choay de pré-urbanistas[18], acredita que a solução para os problemas da sociedade industrial, passa pela construção de uma cidade totalmente nova, assente em diferentes dinâmicas e diferentes formas de ocupação territorial, autónoma e distante da cidade existente. O segundo grupo denominado de *experimentação urbanística* por José Garcia Lamas[19], defendia a recuperação da cidade

---

[14] Como refere José M.R.G. LAMAS (2000 - 2.ª ed.), p. 208: *Na cidade industrial, o desequilíbrio entre oferta e procura de alojamento abre caminho à sobreposição dos interesses económicos sobre o desenvolvimento urbano. Os processos de loteamento e edificação desligam-se da arte urbana e da arquitectura e vão-se tornando meros instrumentos de preparação do solo para o investimento e a construção. A especulação fundiária é desde logo incompatível com o desenho urbano.*

[15] Executados pelos proprietários das indústrias (estatais ou privadas) e localizados nas proximidades das fábricas, estes bairros abrigavam os respectivos trabalhadores em troca de uma redução salarial.

[16] Tipologia habitacional que funcionava como um aproveitamento do espaço interior dos quarteirões, para habitação das classes operárias mais desfavorecidas. O acesso ao interior do quarteirão era feito por uma porta, algures nas margens do quarteirão, à qual dava continuidade um corredor que permitia o acesso a todas as habitações. Normalmente as carentes instalações sanitárias, também, eram comuns. Apesar da recuperação urbanística de algumas e realojamento da respectiva população ou demolição de outras, existem ainda alguns exemplares habitados (recuperados e adaptados) e outros devolutos.

[17] Vejamos alguns exemplos: Leonardo Benevolo (1994 - 3.ª ed.) designa-os de *utópicos,* Charles Delfante (1997) denomina as suas tendências de *socialismo utópico,* Benedetto Gravagnuolo (1998) retrata estas tendências como as *utopias urbanas,* José R. G. Lamas (2000 - 2.ª ed.) atribui-lhes a designação de *utopias sociais*, enfim o vocábulo central é utopia/utópicos.

[18] CHOAY, Françiose (1969), p. 31.

[19] LAMAS, José M.R.G. (2000 – 2.ªed.), p. 210.

existente, através da sua remodelação e adaptação às necessidades da sociedade industrial.

1.1. Modelos Utópicos

As várias propostas realizadas, neste âmbito, por nomes como Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1837), Jean Baptiste Godin (1819-1888) Étienne Cabet (1788-1856) ou Saint-Simon (1760-1825) apesar de distintas, tinham em comum a base em que se apoiavam. Encaravam o (re)nascimento de cidades como uma nova organização espacial, assente em diferentes formas de produção e diferentes tipos de relações sociais como a chave da resolução dos problemas contemporâneos.

Sugeriam novas comunidades autónomas e afastadas das cidades existentes, em que todos colaboravam financeiramente na sua fundação. Todos trabalhavam para a comunidade e, posteriormente, os rendimentos obtidos seriam partilhados pelos indivíduos proporcionalmente ao seu trabalho e necessidades, havendo desta forma, um total controlo da vida económica. Funcionavam como autênticas *incubações in vitro*[20], que segundo Charles Delfante[21] será, precisamente este controlo, o responsável pelo insucesso de todos estes projectos, visto que o indivíduo é obrigado a renunciar à sua liberdade individual e iniciativa pessoal.

Owen, condenador do processo de substituição do Homem (mão-de-obra) pelas máquinas, projectou o *paralelogramo* que funcionava como uma *aldeia da harmonia e de cooperação*[22], com o objectivo de ocupar os pobres e desempregados de forma vantajosa, na sequência da situação contemporânea do operariado. Tratava-se, então, de uma comunidade em que os edifícios públicos se localizavam no centro, entre os quais a escola já que Owen defendia a formação e instrução como essenciais para o domínio das máquinas pelo homem, bem como, as instalações dos indivíduos que desempenhavam cargos dirigentes, cercados em três lados pelas habitações dos casais e num quarto lado pelo edifício correspondente ao dormitório das crianças. As fábricas localizavam-se fora do recinto, após uma vasta área de jardins.

Criticado pela maioria dos especialistas económicos, à excepção de David Ricardo, Owen experimentou este tipo de aglomerações em Indiana (1825) e Queenswood (entre 1839 e 1845) que acabaram por não alcançar o sucesso pretendido devido a conflitos decorrentes de problemas financeiros.

[20] GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), p. 67.
[21] DELFANTE, Charles (1997), p. 238.
[22] *Idem*, p. 237.

Fourier idealizava a *cidade do garantismo*. Este princípio assentava na ideia de uma *união de esforços para alcançar um estado de harmonia universal*[23], concretizado gradualmente através da ocorrência de sete períodos históricos, em que era criado e cumprido um sistema de regras que seria a chave da dita harmonia universal. Faziam parte destas regras de harmonia e unidade, o estabelecimento do aspecto das fachadas das casas, dos telhados, a sua composição, bem como, o estabelecimento da largura das ruas e passeios e altura das construções das casas. No sétimo período, conquista da harmonia universal, a população residiria no *Falanstério* que funcionava como uma infra-estrutura unitária de habitação. O aglomerado estaria organizado em três bandas concêntricas em que o primeiro era o centro da cidade, num segundo eixo – subúrbios – localizavam-se as fábricas, no último anel – periferia – encontravam-se as avenidas. Charles Delfante[24] denomina estas três coroas concêntricas de cidade comercial, cidade industrial e cidade agrícola respectivamente.

Dos seguidores de Charles Fourier, deve-se destacar o filósofo e economista Victor Considérant (1808-1893) que chegou a fazer uma experiência no Texas com indivíduos captados em França mas que fracassou, também, devido aos condicionalismos financeiros. Esta iniciativa foi financiada, entre outros, por Jean Baptiste Godin (1817-1889) que acabou por introduzir algumas alterações arquitectónicas no falanstério de Fourier, bem como, algumas modificações em termos sociais e criar o *familistério*.

A comunidade de Guisa, fundada em 1859 que perdurou até 1876, era constituída por uma unidade que envolvia três blocos de vivendas, em que cada bloco era dotado de um pátio central, encarado como um espaço colectivo com a dupla função de espaço de lazer e de circulação, coberto por vidros lembrando as estufas. Esta é uma das diferenças desta tipologia para a anterior, já que no falanstério as ruas interiores eram descobertas. Uma outra diferença é a forma de distribuição familiar, pois no familistério cada família possuía o seu alojamento privado onde habitava com todos os seus elementos, devolvendo alguma privacidade familiar que não existia com Charles Fourier em que as famílias habitavam em comum com as outras separadas das crianças. A nível social introduziu, ainda, um sistema escolar para a instrução dos indivíduos.

[23] BENEVOLO, Leonardo (1994 3.ª edição), p.68.
[24] DELFANTE, Charles (1997), p. 237.

Segundo Leonardo Benevolo esta foi a experiência melhor sucedida no que concerne as comunidades socialistas detentora de uma estrutura que em muito se assemelha à, posterior e novecentista, *unité d'habitation* de Le Corbusier[25].

Étienne Cabet e a sua cidade imaginária de Ícara, capital de Icaria, também marcaram presença nas ideologias oitocentistas. Esta comunidade chegou a ser experimentada, por Cabet e emigrantes europeus, em alguns locais nos Estados Unidos da América (como por exemplo no Texas em 1847 ou em Illinois em 1849). Todavia devido às questões normalmente responsáveis pelo insucesso deste tipo de empreendimento (dificuldades económicas e consequentes desentendimentos), acabaram por expirar.

A cidade idealizada por Cabet detinha um plano composto por ruas largas e rectilíneas, algumas arborizadas que comparava aos boulevards de Paris. Este Plano era atravessado por um curso de água, também este, rectilíneo em que no centro se bifurcava voltando a confluir e formando uma ilha circular composta por uma praça central arborizada e um palácio, situados num plano elevado, o que permitia a visualização das restantes ruas da cidade.

As ruas paralelas e perpendiculares entre si formavam uma malha quadriculada da qual resultavam os quarteirões, por onde eram distribuídos de forma equilibrada os edifícios públicos. Contudo, considerando a salubridade e purificação do ar, determinados equipamentos tais como hospitais, cemitério, ou as fábricas, localizavam-se fora da área central da cidade em praças arejadas.

Todos estes autores são agrupados, por Françoise Choay, no modelo do pré-urbanismo progressista uma vez que se debruçam sobre uma concepção do indivíduo, independentemente das contingências e diferenças espaço-temporais, definido em necessidades-tipo[26], inspirada numa visão social de progresso[27].

[25] BENEVOLO, Leonardo (1994 3.ª edição), p. 77-78.
[26] CHOAY, Françoise (1965), p. 16. Ainda nesta e em outras obras de Choay, é possível verificar que a autora, integrado no pré-urbanismo, distingue um outro modelo denominado de *culturalista* em que a concepção do indivíduo é substituída pela concepção da Humanidade, inspirada na visão de uma comunidade cultural.
[27] CHOAY, Françoise (1969), p.31.

1.2. Concretizações de referência da segunda metade oitocentista

Depois das ideias da criação de novas comunidades cooperativas como solução para os problemas da sociedade industrial, aparecem outros vultos com novos pensamentos, como são exemplo Haussmann ou Cerdà. Estes não pretendiam ignorar a existência de uma sociedade com questões problemáticas e criar uma sociedade/cidade totalmente nova, assente em regras e princípios igualmente novos mas antes, identificar os principais problemas da cidade existente e, através de novas técnicas e instrumentos disponíveis, seleccionar (as melhores) formas de resolver essas situações, contribuindo para a evolução e desenvolvimento de cada uma das cidades em questão.

Perante o cenário da problemática industrial, estes novos pensamentos privilegiaram, de uma maneira geral, o funcionalismo salientando-se a importância atribuída às vias de comunicação e infraestruturas, remetendo a monumentalidade para um segundo plano.

Neste âmbito, muitas intervenções surgiram ao longo do século XIX, com maior ou menor expressão, dimensão, aceitação, ou poder de resolução. Contudo debruçar-me-ei, apenas, sobre algumas destas obras para ilustrar o panorama urbanístico que se vivia neste século, recaindo esta escolha sobre aquelas que considero mais marcantes do referido período.

1.2.1. ***Legislação sanitária londrina***

Apesar de não se tratar de um paradigma, ao nível das alterações relativas à morfologia urbana introduzidas nesta época, é indispensável abordar a criação da legislação sanitária Londrina pelo facto desta se ter tornado *o precedente directo da moderna legislação urbanística*[28].

Num contexto de grandes problemas de ordem higienista, surgem as respectivas preocupações que atingem o seu expoente máximo com o boom das epidemias de cólera após a década de trinta do século XIX. Em 1832, Edmund Chadwick (1800-1890) encabeça o cargo de Inspector na Comissão dos Pobres e inicia a sua luta pela salubridade passando por vários outros cargos, ocupando sempre um lugar de destaque, em outras comissões defensoras da criação de posturas higienistas.

[28] BENEVOLO, Leonardo (1994 3.ª ed.), p. 98.

Existiam já entidades encarregues de zelar por este tipo de interesses da cidade mas sem poder legal e desenquadradas da realidade em que se tinham tornado as condições de vida das grandes cidades.

Após variadíssimos estudos neste sentido, é criada em 1848 a Public Health Act e, em Agosto do mesmo ano criado um documento legislativo (lei de 31 de Agosto de 1848) que introduz a General Board of Health e respectivas filiações distritais, encarregues de assegurar o cumprimento local da referida lei, vigorando até 1858 quando as suas funções são encaminhadas para o Conselho Privado.

Mediante a lei de 31 de Agosto de 1848, as Board of Health detinham poder de controlo sobre a generalidade das infra-estruturas públicas da cidade: esgotos, limpeza urbana, remoção de tudo quanto possa causar danos higiénicos, regulamentação dos matadouros e das casas de aluguer, pavimentação e manutenção das ruas, jardins públicos, abastecimento de água e sepulturas dos mortos – como refere Leonardo Benevolo[29]. Esta lei previa, também, o financiamento das remodelações, através de pagamentos directos pelos beneficiários e/ou de pagamentos como que se de um imposto se tratasse. Previa, ainda, investimentos em todos os alojamentos e a expropriação aos proprietários que não cumprissem o estabelecido.

A importância desta lei advém do facto de ter introduzido a obrigatoriedade de pensar a cidade como um todo em que todas as suas infra-estruturas e malha urbana têm de estar muito bem integradas e articuladas e, por isso, devem ser pensadas em conjunto.

Estas ideias são, também, adoptadas em França através da criação de um documento semelhante, a lei de 13 de Abril de 1850, que terá sido considerada/aproveitada por Haussmann nos seus Grands Travaux.

1.2.2. ***Grands Travaux Haussmannianos em Paris***

A 29 de Julho de 1853 em França, toma posse do cargo de *Perfecto del Sena,* George-Eugène Haussmann (1809 – 1891). É, ainda, no decorrer desta cerimónia que Haussmann partilha os seus objectivos e medidas a adoptar na cidade de Paris, o que viriam a ser os seus *grands travaux.*

[29] *Idem*, p. 106.

Haussmann introduz uma nova forma de fazer cidade, resultante da diferente maneira de a encarar. Encara-a como uma máquina urbana, ou seja, algo com um carácter sistémico em que tudo interfere em tudo, em que o sistema viário funciona para a cidade como o sistema sanguíneo funciona para o corpo humano. A cidade passa, agora, a ser encarada como uma *metrópole* em que a arquitectura e a monumentalidade se encontram subordinadas à rede viária, dada a sua função de base no que concerne a circulação de pessoas e bens e suporte de infraestruturas como o abastecimento de água potável.

O objectivo era facilitar a circulação dentro da cidade e estabelecer uma rede fluída de ligação do centro às gares ferroviárias, que se revelavam cada vez mais importantes. Defendia, ainda um alargamento das ruas, transformando-as em avenidas, justificado pela facilitação da abordagem policial proporcionada que consequentemente melhoraria a segurança, bem como, pelo facto de permitir uma maior circulação do ar e penetração dos raios solares, o que contribuiria para a melhoria significativa dos problemas de insalubridade. As vias de comunicação foram, ainda, aproveitadas para integrar, subterraneamente, as infraestruturas para o fornecimento de água e construção de esgotos, que se apresentava como essencial no combate às epidemias.

O traçado viário utilizava essencialmente a avenida de forma a unir pontos estratégicos da cidade, facilitando a circulação e consequentemente a mobilidade. Utilizava como plataforma de ligação de vias a praça, cujos modelos morfológicos segundo a alguns autores[30], foram inspirados na Roma de Sisto V e na Versalles de Le Nôtre: estrela, tridente e cruz. Esta articulação entre estes dois elementos pretendia uma ordenação viária e territorial, rectilínea, acessível, arborizada e, simultaneamente, com perspectivas monumentais.

Nesta linha de pensamento, Haussmann defendia uma *monumentalidade difusa*[31], sendo que não é reconhecido o valor a um monumento quando estes estão presentes em número excessivo. Devem, portanto, estar em número adequado e nos locais adequados. É devido a esta atitude que fica conhecido pelo *Grand Démolisseur*[32], decorrente da redução da quantidade de monumentos que executou e das demolições efectuadas para o alargamento e alinhamento das vias. Pierre Lavedan indica-o como o exemplo de um dos tipos de resposta que aponta para os problemas urbanos do século

[30] Como por exemplo, GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), p. 39; LAMAS, J. R. G. (2000, 2.ª ed.), p. 214; DELFANTE, Charles (1997), p. 259.
[31] GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), p.42.
[32] *Idem*, p.40

XIX, que consistia na *demolição da cidade antiga,* isolando-o do restante grupo de autores inseridos nos paradigmas urbanísticos do século XIX, que segundo Lavedan encabeçavam um segundo tipo de resposta identificado como o *urbanismo conservador que respeitava a cidade antiga.*[33]

As principais intervenções foram realizadas no centro da cidade, onde existia cidade consolidada que era necessário recuperar. Desta forma, o centro histórico é alvo de intervenções com o intuito de o potenciar como o centro político, comercial e social da nova cidade, pelo que houve uma revitalização dos equipamentos públicos e melhoramento e abertura de arruamentos (normalmente avenidas). O objectivo era promover uma integração da nova cidade com a pré-existente de forma harmoniosa, com um carácter de continuidade, sem que sobressaíssem as diferenças de idade das infra-estruturas.

As acções levadas a cabo no processo de transformação urbano, segundo J. Ressano Garcia Lamas (2000 2.ªed.) não estavam submetidas a um plano apesar de coerentes. Porém eram apoiadas por um desenho estratégico pretendido em que coexistiam duas dinâmicas em simultâneo: uma dinâmica centrípeta para os equipamentos civis, terciários e administrativos que funcionava em paralelo com uma dinâmica centrífuga para as estruturas industriais, residenciais trabalhadoras e, como em outros casos, para os equipamentos mais repulsivos, tais como matadouro, prisões e cemitérios.

Seguidamente à rede viária, a prioridade era o desenvolvimento da função residencial, em que se pretendia uma renovação dos bairros insalubres através de demolições, alegando ser a única forma de tornar o espaço saudável e atractivo, bem como, com novas construções que eram bem definidas nas suas composições arquitectónicas. Pretendia bairros mais arejados, diminuindo a densidade de construção no interior, proporcionando maior claridade e luminosidade, bairros mais arborizados propiciando sensações mais agradáveis e purificação do ar.

Haussmann falava, ainda, de uma *harmonie à établir entre les façades neuves*[34], motivo pelo qual passa a indicar os elementos constituintes de uma determinada

[33] LAVEDAN, Pierre (1952), p.90. Nesta mesma página indica, ainda, o terceiro tipo de solução para os problemas urbanos verificados no século XIX, *que consistia na criação de um novo aglomerado, próximo da cidade antiga, que restabeleça o lugar do Homem e da Terra.* Esta terceira opção é classificada de urbanismo construtor e apresenta como exemplo a tipologia da cidade-jardim.

[34] GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), p.42. Expressão retirada de uma circular escrita por Haussmann aos *Commissaires de voirie*, em Outubro de 1855.

fachada, bem como, a altura que deveria apresentar (decreto de Julho de 1859) para garantir a qualidade do *efeito arquitectónico*. Os proprietários eram obrigados a assinar um documento em que se comprometiam a executar fachadas, o mais semelhante possível com as restantes inseridas no mesmo quarteirão, mesma rua e mesma linha de fachada.

Devido à necessidade da rentabilização do solo decorrente da elevada densidade populacional, o *inmeuble de rapport* (constituído por um piso térreo destinado ao comercio, um corpo central de quatro a seis pisos destinado à habitação e um terceiro corpo sem actividade atribuída) acaba por se impor como modelo de edificação. Neste modelo as variáveis serão os materiais de construção, a dimensão das divisões e tipo de local em que estão inseridos que variarão mediante o público a que se destinavam: classe trabalhadora ou classes sociais mais elevadas.

A estrutura do quarteirão haussmanniano era um pouco diferente, com leis e fórmulas de cálculo a aplicar para definir os lotes, já que os quarteirões detinham uma forma, essencialmente, triangular resultante da adaptação territorial.

De todas estas intervenções e alterações do território, resultaram duas áreas distintas na mesma cidade: o lado ocidental onde se localizava a burguesia e, consequentemente, uma periferia residencial de qualidade; e um lado oriental ocupado pela classe trabalhadora com poucas possibilidades económicas, com núcleos periféricos e habitação de qualidade inferior. Contudo, toda a metrópole (mais e menos favorecida) era envolvida pelas áreas verdes bastante desenvolvidas nesta época.

Podemos dizer que as transformações Haussmannianas incidiram, fundamentalmente, na reforma do centro histórico da cidade, na modernização deste e na ligação do mesmo à periferia que crescia desmesuradamente. Centraram-se na rede viária, através da sua renovação (introdução de avenidas e praças), construção e recuperação de infra-estruturas e equipamentos de apoio à população, bem como, de espaços amplos, agradáveis e arborizados que acolhiam a actividade do lazer da população, ao mesmo tempo que em conjunto com os monumentos, compunham a paisagem urbana.

Apesar de considerada *a estrela polar do ordenamento das cidades no final do século XIX*[35] por Charles Delfante (bem como por Benedetto Gravagnuolo) a cidade de Paris de Haussmann também foi criticada, essencialmente, devido às demolições em

[35] DELFANTE, Charles (1997), p.262.

massa, às expropriações[36], e segregação populacional que provocou ao valorizar territórios, criando uma periferia oriental mais degradada ao afastá-la dos terrenos com valor mais elevado.

Este modelo acabará por influenciar outros investigadores nesta área, como é o caso de Eugène Hénard (1849-1923), que desenvolvendo a preocupação com a regularização da circulação de transportes, acaba por aperfeiçoar o sistema de rotunda[37].

1.2.3. ***Ring de Viena***

Onde, também, se acabaram por fazer sentir as consequências da industrialização aliada ao rápido aumento populacional e densificação da ocupação do território, foi em Viena.

Esta cidade marcada pela fortificação abaluartada (século XVIII) era composta pelo núcleo central histórico original (cercado pela muralha renascentista – século XVI) e pelo subúrbio que cresceu ao longo dos tempos. Ambos, centro histórico e subúrbio se revelavam densificados junto à muralha, existindo contudo, uma outra faixa mais natural e verdejante por ser "non edificandi" entre ambos.

A necessidade de alterar este território e expandir a cidade para fora de muros acontece no século XIX. Em 1857 a muralha é demolida e é equacionado, pelo poder central, a possibilidade de criar uma faixa anelar localizada entre os limites do núcleo central e da faixa periférica, mas que no ano seguinte foi repensado juntamente com outras sugestões.

Do Concurso Internacional para o Plano de Ampliação de Viena, aberto em 1858, emergirá o Ring, resultante da recolhida de ideias de vários participantes, especialmente, as de F. Stach, L. Foster e E. Van der Nul e Sicard Von Siccardsburg – os primeiros três classificados do concurso – que foram reelaboradas, recompostas e articuladas aproveitando-se o que cada uma teria de melhor, sendo a tarefa dirigida pelo arquitecto Lohr, assistido por uma Comissão de Ministros e pelos próprios autores dos

[36] Tirando partido do disposto na lei de 13 de Abril sobre esta temática reforçado pela emenda de 23 de Maio de 1852 que introduz uma variante no âmbito das expropriações porque legaliza este acto, mesmo quando decorrente, apenas, de uma deliberação do poder executivo. O objectivo era que os terrenos se mantivessem propriedade estatal já que, em resultado das obras públicas, tinham sido valorizados mas o Conselho de Estado decide a 27 de Setembro de 1858 que os terrenos são restituídos aos proprietários à excepção do terreno usado para arruamentos.

[37] Considerado, por Françoise Choay, o teoricista do urbanismo subterrâneo e a quem é atribuída a primeira teoria geral da circulação. Choay, Françoise (1965), p. 315.

projectos. Este Plano consistiu na divisão da faixa anelar em cinco partes das quais quatro se destinam a equipamentos colectivos, bem como, aos monumentos simbólicos e representativos, enquanto que a restante parte se destina a uma área residencial cuja venda do terreno ao sector privado serviu como forma de financiamento para a execução do referido Plano.

Viena será, então, dotada de uma série de novas infra-estruturas e de uma área residencial que fará a articulação entre as infra-estruturas novas e as existentes, assim recebendo *não só uma adequada dotação de equipamentos, parques e serviços colectivos mas também, um desenho claro da sua concepção urbana.*[38]

Verifica-se, então, a existência de uma metrópole que vive com uma dualidade de realidades: Centro e Periferia. O primeiro tem um carácter eminentemente directivo, onde predomina o sector terciário, é objecto de um cuidadoso Plano. Enquanto que a periferia existe sem qualquer tipo de Plano, o que reduz o seu nível qualitativo e conduz à concentração de pessoas economicamente mais carenciadas neste local, decorrente da inevitável especulação imobiliária, sendo que por outro lado, esta concentração de população fará com que seja atribuída reduzida importância ao conforto e estética, reforçando o reduzido nível qualitativo. A articulação entre estes dois pólos, centro e periferia era permitida pela introdução da nova faixa, processo que acabaria por induzir ao crescimento urbano por anéis concêntricos a que Stübben daria continuidade[39], dando prioridade à rede viária e à ligação entre o Centro Histórico e os novos bairros periféricos, como afirma Charles Delfante (1997).

1.2.4. ***Ensanches de Cerdà em Barcelona***

Um outro vulto do urbanismo europeu do século XIX foi Ildefonso Cerdà. Ressano Garcia Lamas alega que Cerdà *consegue coordenar os aspectos espaciais e físicos com preocupações funcionais, sociológicas, económicas e administrativas, tratando pela primeira vez a cidade como um organismo complexo e integrador de*

[38] GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), p.52.

[39] Hermann Joseph Stübben (1845-1936), autor de *Der Statebau, Handbuch der Architektu* (1890) o mais amplo e articulado manual de urbanismo da época segundo Gravagnuolo (1998, p.61). Stübben atribuía grande importância à estética da paisagem urbana. Debruçou-se sobre os edifícios, os espaços verdes, o mobiliário urbano e no que concerne a reforma e expansão das cidades, analisou os exemplos característicos do urbanismo oitocentista, numa perspectiva de modelos a adoptar na resolução dos problemas identificáveis nas cidades.

vários sistemas.[40] Arturo Soria y Puig lembra que *entre os novos conceitos que introduz na Teoria da Viabilidade Urbana se encontra a palavra "urbanização" que inventou durante a redacção desta obra, que rapidamente se tornou comum e de onde derivou mais tarde a palavra "urbanismo".*[41]

Esta forma de encarar a cidade, descrita por Ressano Garcia, recorda-nos a visão que Haussmann detinha da cidade, que a assemelhava a uma máquina em que todos os elementos desempenham um papel preponderante através de relações de interdependência. Na verdade a obra de Ildefonso Cerdà pretendia uma cidade aberta e ilimitada que permitisse aos seus habitantes alojamentos suficientes e com razoável nível de salubridade, bem como, o acesso facilitado aos equipamentos públicos de maior necessidade. Para tal investigou a sociedade na sua dupla dimensão (urbanidade e população), aferindo quais as suas maiores necessidades; apostou no desenvolvimento dos transportes e da rede viária, uma vez que os considerava determinantes nas alterações estruturais das cidades; equacionou formas de financiamento das novas construções (infra-estruturas e equipamentos), bem como, de criação de habitação adequada e disponível para todos os níveis económicos da população; sugeriu a criação de novas leis que fixassem direitos de proprietários e do poder central para possibilitar a execução do seu projecto/plano[42].

Por todos estes motivos Cerdà é considerado pela maioria dos autores como um futurista para a sua época e *um dos mais notáveis teóricos do urbanismo moderno, mas também, um percursor do que mais tarde se designou de ordenamento do território.*[43]

A sua intervenção em Barcelona resultou do elevado crescimento económico, cultural e populacional que, nesta cidade se fazia sentir em meados do século XIX. Perante este panorama, o Município de Barcelona decide (em 1848) derrubar as muralhas que circundam o núcleo medieval da cidade, bem como, ordenar a expansão que já se verificava. Barcelona pretendia, segundo Charles Delfante[44], um alargamento em que se dava prioridade às ligações com as aldeias vizinhas e à junção da cidade velha com a nova através de um sistema de Avenidas. Entre várias propostas, foi escolhida a de Ildefonso Cerdà para a concretização na cidade de Barcelona e que é aprovada em 1859, sendo implantada ao longo do tempo, ainda que não na sua

[40] LAMAS, J. M. Ressano Garcia (2000 2ª edição), p.216.
[41] SORIA Y PUIG, Arturo (1991), p.20.
[42] CERDÀ, Ildefonso (1991, 1.ª ed. 1859), pp. 53 – 105.
[43] SORIA Y PUIG, Arturo (1991), p. 22.
[44] DELFANTE, Charles (1997)

totalidade[45]. Este projecto previa, a expansão da cidade por meio da divisão do território em quarteirões, com características muito peculiares para a época, que constituíram um objecto de estudo para o autor[46].

Era composto, portanto, por uma malha ortogonal que envolvia o núcleo medieval e se prolongava até aos limites administrativos, em que cada quarteirão tinha cerca de 113 metros de lado delimitados por vias de aproximadamente 20 metros de largura. Contudo, esta malha era cortada por diagonais sobrepostas, pelo que originavam alguns quarteirões irregulares, que confluíam na maior praça prevista no Plano[47].

Como anteriormente foi dito, as cidades desta época viam-se a braços com problemas de salubridade e mesmo de ordem higiénica, nomeadamente nas habitações da classe operária, com rendimentos insuficientes para aceder a outras condições. A resolução destes problemas foi um dos principais objectivos de Ildefonso Cerdà. A eles acrescentavam-se as vias de comunicação reduzidas e de fraca qualidade, inseridas numa malha irregular, estreita e confusa.

Para o engenheiro, a salubridade dependia da proximidade/afastamento do mar e da altitude, sendo que poderia ser facilitada pelo arejamento através das correntes de ar (vento) e, por isso, da orientação da rua. Tendo em conta os cálculos efectuados, os raios solares e os ventos, conclui que para Barcelona, a orientação ideal das ruas seria NE-SO / NO-SE. Contudo devem, ainda, ser levados em conta aspectos como o declive do solo (o suficiente para facilmente escoar os detritos mas que não dificulte a circulação) e a direcção principal que se venha a implantar de movimentação de população e bens. Por estes motivos, Cerdà optou pelas direcções N-S e E-O para a orientação dos arruamentos. Ainda, no que diz respeito aos arruamentos e salubridade, propõe a arborização de todas as ruas, prescrevendo-as como grande renovador do ar.[48]

Relativamente à largura, considerada também de extrema importância, os arruamentos deveriam possuir, no mínimo, largura igual à altura máxima dos edifícios, pelo que limitando-se esta altura obteríamos o valor mínimo de largura das ruas. Este campo estaria, ainda, relacionado com o tipo de tráfego que circularia nestes locais

[45] A organização do território em quarteirões foi executada, contudo não da forma prevista por Cerdà (construção máxima de 2/3 do quarteirão libertando o restante terreno para jardim, construção apenas em dois lados do quarteirão), mas num modelo mais denso, ajustado ao quarteirão tradicional maximizando a ocupação do solo e proveito.

[46] Cerdà desenvolveu várias teorias relativamente à organização das cidades e à mobilidade que, aparentemente, ficaram concluídas com a Teoria General de la Urbanización (1868).

[47] CERDÀ, Ildefonso (1991, 1.ª ed. 1859), pp. 53 – 105.

[48] *Idem, Ibidem.*

(apenas um meio de transporte, apenas um sentido, vários meios de transporte, dois sentidos). Acaba por sugerir larguras de 50m para ruas com grande viabilidade, 30m onde se verificar circulação normal e 20m para os locais de pequena circulação. Ainda com o objectivo de facilitar a circulação viária introduz as chanfras nas esquinas dos quarteirões, proporcionando desta forma cruzamentos mais amplos.[49]

Reflecte ainda sobre a necessidade da existência de praças, também arborizadas, com a função de permitirem efectuar paragens durante as deslocações mais longas, bem como, desempenhar um papel de local central para convívio e lazer populacional, sendo em alguns casos o locais onde se localizava o mercado. Destacava as praças como naturalmente salubres, defendendo que a sua quantidade deveria variar proporcionalmente ao número de habitantes de um determinado local.

Voltando aos quarteirões, um dos temas onde Cerdà introduz propostas inovadoras, nomeadamente a alteração da disposição do edificado, considerava que o quarteirão *tradicional* não permitia a renovação ideal do ar no seu interior. Rompe, então, com a construção contínua na periferia da unidade e sugere duas hipóteses de construção: construção na periferia em apenas dois dos lados do quarteirão, paralelos, não ultrapassando dois terços da totalidade do terreno, separados por espaços arborizados; ou manutenção da construção em dois lados mas em forma de L, não ultrapassando os dois terços da totalidade do terreno, podendo os módulos ser combinados da forma mais conveniente aos locais em que estivessem implantados. Os primeiros formariam corredores internos que originavam quase como que avenidas arborizadas dentro dos quarteirões, enquanto que a combinação dos segundos, em forma de L, numa situação de cruzamento entre quatro L, com a parte interna virada para o cruzamento, originariam uma praça. Em ambas as situações, os jardins particulares contribuem para a desdensificação ao mesmo tempo que purificam o ar e facilitam a sua circulação.

Estas regras permitem a composição de grande variedade de espaços, quebrando a monotonia resultante da ortogonalidade que é, normalmente, criticada neste tipo de plantas. Manuel de Sola-Morales Rubió, refere-se a este facto dizendo que *a perfeição não se procura na regularidade da norma repetida, mas sim na capacidade dessa norma em permitir realizações contrárias.*[50]

---

[49] *Idem, Ibidem.*
[50] RUBIÓ, Manuel de Sola-Morales (1991), p.25.

Cerdà pretendia, ainda, uma distribuição equitativa de equipamentos públicos de apoio, que promovessem uma certa autonomia de cada uma das áreas, eliminando a tendencial criação de áreas privilegiadas. Segundo J. M. Garcia Lamas, *os quarteirões organizar-se-iam com centros cívicos próprios, contendo igreja e escola, de certo modo antecipando as unidades de vizinhança*[51] que apareceram no século XX pela mão de Clarence Perry.

Como engenheiro, o seu projecto/plano assentou numa enorme preocupação com a salubrização da cidade, a criação de casas acessíveis para todas as classes económicas e nos melhoramentos, em alguns casos criação, de vias de comunicação. O resultado traduz-se numa malha ortogonal, com uma quadrícula regular e "ilimitada" que considerava a única forma de fornecer habitações de qualidade mínima a preços acessíveis; quarteirões edificados, no máximo, em dois terços do terreno total; estabelecimento da largura das ruas, que em muitos casos se revelava excessiva para o tipo de trânsito coevo, o que pode contribuir para explicar o pensamento avançado de Cerdà; a introdução da arborização em todos os arruamentos; criação de praças, sempre que possível, já que desempenham papeis importantes na cidade e são locais naturalmente salubres; dotação de infra-estruturas subterrâneas como o abastecimento de água potável; redistribuição de equipamentos fulcrais públicos, tais como hospitais, cemitérios, entre outros, bem como, do porto de mar e da via-férrea; e até mesmo na criação de legislação para que tudo o que estava planeado pudesse ser executado sem inconvenientes criados pela população.

O traçado viário principal proposto foi adoptado mas a organização de construção nos quarteirões seguiu um padrão mais tradicional. Na actualidade os quarteirões de Barcelona têm uma superfície edificada de o dobro do que Cerdà

[51] LAMAS, J. M. Ressano Garcia (2000 2ª edição), p.218.
A ideia surgiu em 1910, mas só obtiveram maior destaque na década de 20 quando foram usadas no Plano Regional de Nova york *dando a Perry a oportunidade de desenvolver as suas ideias de uma forma mais completa do que a anterior.* A ideia surgiu após ter considerado que 400 metros, seria a distância máxima aceitável para uma criança percorrer no seu percurso para a escola. Desta forma a área circunscrita num raio aproximado de 400 metros desde uma escola corresponderia a uma unidade, a unidade de vizinhança. Esta unidade deveria deter uma dimensão variável mediante a tipologia de habitação, suficiente para acolher cerca de 5 000 habitantes; um sistema interno de arruamentos variado, com arruamentos largos para facilitar o tráfego; 10 % de área para espaços verdes; uma escola e restantes instituições no centro; e o comércio localizado na periferia, nos pontos de intercepção. *Tornou-se um modelo básico para a organização de empreendimentos residenciais, tanto de casas como de apartamentos, não apenas na América mas também no Canadá, Austrália, Grã-Bretanha e vários países da Europa.* RELPH, Edward (1990, 1.ª ed. 1987), pp. 63-64.

sugeriu[52]. Aliás depois do seu projecto ser aprovado e ainda antes da execução, já o valor dos terrenos tinha subido entre 30 e 60 vezes[53].

Apesar das semelhanças em alguns aspectos, do trabalho de Cerdà com o de Haussmann – pelo seu contributo para o urbanismo, pela preocupação com a higienização, salubrização e a dotação de elementos vegetais como as árvores distribuídas por toda a cidade, pela implantação de praças e, até mesmo, o uso do quarteirão (ainda que com inovações) – encontramos diferenças, essencialmente na forma de organização do quarteirão e frequência com que este está presente na rede urbana, bem como, na finalidade com que executaram os respectivos projectos (enquanto que para Haussmann o principal objectivo era replanear uma cidade existente, a principal preocupação de Cerdà era planear a criação de uma área de expansão e a ligação desta à cidade existente – o ensanche). Contudo, ambos forneceram um forte contributo para a evolução de uma área do conhecimento que acabaria, inevitavelmente, por emergir.

[52] CAPEL, Horácio (1983, 4ª ed.), p. 37.
[53] *Idem,* p. 38.

1.3. Utopias do final do século XIX: cidade-linear e cidade-jardim

Em finais do século XIX, com o objectivo de criar uma alternativa ao crescimento compacto das grandes cidades, surgiram dois modelos utópicos de cidade: a cidade-linear de Arturo Soria y Mata (1844-1920); a cidade-jardim de Ebnezer Howard (1850-1928).

Em 1882, era publicado um artigo de Soria y Mata sobre a cidade-linear, de cariz progressista à semelhança da cidade-industrial de Tony Garnier[54]. Nesse artigo referia que a cidade-linear assentava, essencialmente, numa avenida arborizada cuja largura era fixada em aproximadamente 500m mas cujo comprimento era ilimitado, sendo esta a característica de principal vantagem do modelo. No meio da avenida passaria o caminho-de-ferro, as condutas para a água, gás e electricidade, seriam criados jardins e seriam edificados os equipamentos para a prestação dos serviços municipais.

Este modelo capta alguns seguidores e em 1894 é experimentado na periferia de Madrid, sendo que em 1906 estão, já, construídos os primeiros 18Km da via férrea e edificadas as primeiras 300 habitações, bem como, uma igreja e um centro de diversões.[55] De todos os seus seguidores, pode ser destacado Hilarión González del Castillo que defendia três formas diferentes passíveis de serem aplicadas ao uso da cidade-linear: como acréscimo (ensanche) em torno de uma cidade, funcionando como uma espécie de circunvalação; como elo de ligação entre duas cidades; e por último, como reforço populacional estendendo-se pelo território rural. [56]

A criação do modelo da cidade-jardim é da autoria de Howard[57], naturalmente influenciado por contributos anteriores, que aliás refere como por exemplo Camillo

---

[54] Tony Garnier (1869-1948) apresenta o projecto da sua *cidade industrial* em França, em 1904. Foi divulgado em livro em 1917 e consiste numa forma de resposta aos problemas verificados na cidade na viragem para o século XX. Este projecto mantinha intacto o núcleo central e aplicava o princípio do zonamento funcional, distinguindo: os bairros residenciais, atravessados por uma via central, organizados em quarteirões rectangulares regulares (150mX30m), com jardins envolventes às construções; e a zona industrial, composta pelas fábricas, hospital, matadouro e cemitério. Garnier é integrado no urbanismo progressita por Françoise Choay, já que por um lado mantém o uso da quadrícula e dos traçados rectilíneos, mas por outro é introduzida uma forma de organização funcional, uma separação física das funções urbanas.

[55] Descrição da cidade-linear de Soria, em Madrid, feita por Fernando Terán em: TERÁN, Fernando de (1982), pp.74 -75.

[56] *Idem*, pp. 78-79.

[57] Naturalmente influenciado por contributos anteriores, que aliás Howard refere. Como Edward Relph afirma em relação à cidade-jardim, *as invenções com sucesso raramente ocorrem sem precedentes. O próprio tema não era original. È muito provável que Howard se tenha inspirado no lema de Chicago – Urbs in Horto, a cidade no jardim – onde tinha trabalhado durante alguns anos na década de 1870 e a*

Sitte[58]. Em 1898 elaborou um "panfleto", com a ideia da construção de uma comunidade livre dos problemas que assolavam as cidades, intitulado *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform*, que após ter sido aceite com algum sucesso, foi reeditado e (re)intitulado como *Garden Cities of Tomorrow* em 1902.

Nas suas propostas pretendia combinar as vantagens sociais das cidades com as condições salubres do contacto com a natureza, características das áreas rurais, eliminando por um lado a degradação e congestionamento da grande cidade e, por outro compensando as dificuldades sentidas na vida rural, essencialmente o isolamento. Howard defendia a constituição de aglomerados urbanos, circundando um núcleo pré-existente (Londres), criados mediante a necessidade imposta pelo aumento populacional verificado. Todos os pequenos aglomerados e a cidade principal seriam unidos por uma rede de transporte ferroviário.

As cidades-jardim, *um dos modelos utópicos mais influentes resultante do século XIX*[59], apresentavam-se como cidades autónomas que abrangiam todos os sectores de actividades e eram limitadas em espaço e população. Assim que a população aumentasse, formava-se uma nova povoação com o distanciamento necessário e com uma forma semelhante ao primeiro. Cada pequeno núcleo seria circundado por uma faixa de vegetação (preservada quando se criava um outro núcleo) que delimita a periferia, onde se localizava a indústria e as actividades agrícolas. No centro localizam-se os edifícios públicos e o comércio. Daqui partiam cinco avenidas arborizadas, cortadas por cinco anéis concêntricos por onde se distribuíam as habitações com formas não standartizadas, cada uma dotada de espaço verde maior ou menor consoante a classe social, bem como, as igrejas e escolas. Seguidamente ao último anel localizava-se a área destinada às fábricas de onde tinha início a grande banda verde que circundava cada núcleo.

---

ideia de comunidades-jardim era uma ideia vitoriana comum, que correspondia às convicções sobre a necessidade do contacto com a natureza e com as saudáveis emanações das árvores e plantas. RELPH, Edward (1990, 1.ª ed. 1987), p.57.

Ainda a este respeito, Pierre Lavedan (1952) refere que Howard se poderá ter baseado em tipologias semelhantes anteriormente existentes para o acolhimeto dos funcionários de fábricas, levadas a cabo em Inglaterra por Lever (sabonetes) e Cadbury (chocolates).

[58] Camillo Sitte (1843-1903) defendia a irregularidade que, devido à variedade criada, proporcionava uma paisagem mais atractiva e sedutora para quem caminha na cidade, proporcionava também a sensação de descoberta de pontos de interesse ou monumentos encobertos pelo traçado estreito e irregular, eliminando a monotonia do traçado recto e regular. Criticava, ainda, as opções oitocentistas relativamente à reduzida importância atribuída aos resultados paisagísticos, ambientais e morfológicos dos projectos. De facto, Camillo Sitte priveligiava a paisagem, o destaque da arquitectura e dos monumentos, os espaços verdes, a irregularidade, secundarizando a preocupação com o funcionamento da cidade.

[59] CHOAY, Françoise (1969), p.107.

Howard fundaria em 1899 a Garden City Association através da qual arrecada dinheiro para a aquisição de um terreno, onde fundaria a primeira cidade-jardim liderada por Richard Barry Parker[60] e Raymond Unwin[61]: Letchworth (1903), que acabou por não ter o impacto esperado. No entanto Parker e Unwin projectaram em 1905 uma nova cidade-jardim, Hampstead, cuja construção teve início em 1909, localizada na periferia da capital, mais próxima que Letchworth, e por isso obteve maior sucesso[62], transformando-se num exemplo de cidade-jardim usado em toda a Europa, com maior aplicabilidade após a I Guerra Mundial, como é referido por Pierre Lavedan[63].

[60] Barry Parker (1867-1947), arquitecto que será convidado, posteriormente no século XX, pela Câmara Municipal do Porto, a integrar a comissão técnica constituída para apreciar e avaliar o Plano Geral de Melhoramentos do Porto. Autor do projecto da Avenida dos Aliados no Porto, elaborado em 1915. (Veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), p. 129.)

[61] Raymond Unwin (1863-1940), arquitecto e urbanista que publicou Town Planning in Practice, em 1909, o mesmo ano em que o Parlamento inglês aprovou a primeira lei sobre o planeamento urbano: a Town Planning Act. A sua obra abordou os métodos de projectar a cidade (town planning) e os seus bairros (site planning), confrontando a morfologia regular com a irregular, recolhendo os pontos positivos de cada uma, sempre de forma a encontrar o equilíbrio entre as necessidades funcionais da cidade e a sua estética. Foi, em 1913, um dos fundadores do Town Planning Institute e em 1915/16 o Presidente da referida instituição.

[62] *Letchworth, pela distância exagerada em relação a Londres, pela carência de estruturas produtivas e pela sua incompletude (não se concretizaram alguns equipamentos colectivos, nem edifícios simbolicamente importantes como o Palácio de Cristal), acabaria por não ter a força de atracção magnética que Howard pretendera capaz de se opor à atracção da grande metrópole que era a capital Inglesa. Outro destino teria Hampstead, projectada em 1905 pelos mesmos Unwin e Parker e com início da construção em 1909.* FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), pp. 130-131.

[63] LAVEDAN, Pierre (1952), p.152.

2. Em Portugal

Chegados ao século XIX, quinta fase da evolução urbana nacional mediante Jorge Gaspar[64], mantém-se a vontade de melhorar a rede de transportes como principal objectivo do poder central, na sequência do século anterior personificada pelo Marquês de Pombal. Contudo nada será efectivamente concretizado na primeira metade do século XIX, uma vez que o país se encontra envolto num aglomerado de crises. Apenas se desenvolverá este e outros sectores adjacentes, na segunda metade do século XIX e, por isto, abordarei o século XIX compartimentado em dois tempos.

Durante a primeira metade de oitocentos não se verificou a introdução de grandes alterações ao nível urbanístico, já que o país se via a braços com uma grande instabilidade política e económica, geradas pelas invasões francesas, as lutas liberais, a crise comercial e perda dos rendimentos do Brasil com a sua independência.

Regista-se, contudo, algum crescimento urbano nos dois principais pólos nacionais, Lisboa e Porto. No caso da cidade do Porto, por exemplo, a cidade extra-muros[65] começava já a contrastar com a cidade dentro das muralhas. Enquanto eram valorizadas novas áreas residenciais fora das muralhas, a cidade intra-muros encontrava-se em processo de completa degradação, devido à situação social, económica e política que esta enfrentava.

Apesar do panorama anteriormente identificado e na sequência do século anterior, assistia-se à lenta difusão da máquina a vapor que acabaria por contribuir para o desenvolvimento industrial, ainda que escasso e concentrado nas principais cidades do reino. Este facto promove algumas correntes migratórias em direcção aos pólos industrializados, com o intuito de aí se empregarem, o que leva ao aparecimento e proliferação, para o acolhimento da população que vinha para a cidade para trabalhar

[64] GASPAR, Jorge (1975) *in Finisterra*, vol.X, n.º 19. Jorge Gaspar identificou neste artigo seis fases na evolução do urbanismo em Portugal: 1ª - anterior à entrada dos Muçulmanos; 2.ª - domínio Muçulmano; 3.ª - período das descobertas e expansão ultramarina; 4.ª - século XVIII, acção de Dº João V e Marquês de Pombal; 5.ª - confuso século XIX; 6.ª - a) até 1930, b) 1930 – 1961, c) pós 1961 (até 1975).

[65] Essencialmente a burguesia fugia para as zonas da cidade mais elevadas, mais seguras e mais salubres, enquanto que a população mais desfavorecida se mantinha na insalubre cidade amuralhada. Esta fixação populacional revelou três pontos preferenciais da burguesia: St.º Ovídio (actua Praça da Repúbllica), Foz do Douro e Leça da Palmeira onde elegiam habitações apalaçadas, quintas ou, pelo menos, casas com grandes jardins.

nas fábricas, das conhecidas e típicas *ilhas*[66] portuenses e *vilas* ou *pátios* lisboetas que resultavam da máxima rentabilização dos edifícios por parte dos proprietários, bem como, das reduzidas capacidades económicas deste tipo de população.

Quando chegados à segunda metade do século XIX, a maioria dos condicionalismos referidos para a primeira metade do século tinham já sido resolvidos, apesar de a indústria e o comércio interno não se encontrarem ainda afirmados, o que complicava bastante a situação económica do país. Perante este cenário é reforçada a consciência da importância dos meios de transporte do território português nas dinâmicas internas de comércio, uma vez que uma maior e melhor rede permitia uma maior mobilidade de pessoas e bens e, portanto, uma melhor circulação interna de produtos diminuindo as importações, incentivando o desenvolvimento industrial e incrementando o comércio interno.[67]Assim, os pressupostos do Marquês de Pombal mantiveram-se para os restantes governantes: facilitar a circulação fluvial e marítima, a circulação terrestre através da construção e melhoramentos de estradas e, ainda, a introdução do transporte ferroviário nos transportes terrestres. Será Fontes Pereira de Melo, o responsável pela *modernização* viária que o país testemunhou ao longo da segunda metade do século XIX (tema a desenvolver no capitulo II, ponto 2).

Dada a aposta na rede viária, viria a ser criada a Escola para a formação de Engenheiros Civis que se juntaram aos, já existentes, Engenheiros Militares[68], inicialmente ligados às fortificações mas que acabariam por assumir *as obras públicas, de engenharia como levantamentos de pontes, abertura de uma rua, construção de um*

---

[66] *Na sua forma mais simples as ilhas consistiam em filas de pequenas casas de um só piso, construídas nos quintais das habitações da classe média, com acesso à rua somente através de estreitos corredores sob estas habitações burguesas, construídas à face da rua. (...) Por vezes, este tipo de habitação era construído independentemente das casas da classe média; nestes casos, as ilhas ocupavam parcelas inteiras de terreno, dando para a rua. Em situações mais extremas, certas áreas da cidade tornaram-se bairros exclusivamente de trabalhadores. (...) As ilhas foram construídas por toda a cidade do Porto mas, predominantemente, num anel em torno dos desenvolvimentos urbanos do século XVIII.* TEIXEIRA, Manuel C. (1996), p.1.

[67] Ver, entre outros: JUSTINO, David (1989); MÓNICA, Mª Filomena (1999); SERRÃO, Joel (1978, 2º ed.).

[68] A formação dos Engenheiros Militares em Portugal assente em cosmografia e cartografia fazia-se, inicialmente no Colégio de Santo Antão fundado no final do século XVI, pelos padres Jesuítas que formou os técnicos do século XVII, como é o caso de Luís Serrão Pimentel. A partir de 1647 entra em funcionamento, paralelamente, a Aula de Fortificação e Arquitectura Militar, leccionada por Luís Serrão Pimentel, cujo objectivo era ensinar as técnicas de fortificação que se desenvolviam na Europa. *A Escola Francesa e a Escola Holandesa foram as escolas que mais contribuíram para o desenvolvimento da ciência da fortificação. Foi com base nestas escolas e nos dois grandes tratados Portugueses "O Méthodo Lusitânico de Desenhar as Fortificações das Praças Regulares e Irregulares"* de Luís Serrão Pimentel de 1680 e *"O Engenheiro Português" de Azevedo Fortes de 1720, que se pretendeu introduzir as novas tecnologias, aplicadas em inúmeras cidades portuguesas em Portugal e no Brasil onde se começou a implementar uma política de consolidação dum território.* VALLA, Margarida (1996), *IV Congresso Luso-Afro-Brasileiro*

cais, de levantamentos de cidades, de rios, de regiões, como também por sua vez vai estender-se à arquitectura civil.[69].

Retomando o impulso positivo que se fazia sentir no desenvolvimento industrial e as suas consequências a nível de concentração de população nas cidades, somos confrontados com uma degradação de vastas áreas das cidades. Perante o contexto de insalubridade, pressão populacional e congestionamentos existente nas cidades, era premente a necessidade de resoluções. Deparados com os mesmos problemas que a sociedade Europeia, o caminho português foi no mesmo sentido do que o europeu: resolver os problemas de insalubrização, circulação e habitação.

Com o intuito de se iniciar um processo de resolução de problemas, o Governo procede à regulamentação da obrigatoriedade de execução de um *Plano de Melhoramentos* para cada uma das principais cidades e vilas do país, através dos artigos 35.ª e 36.ª do Decreto de 31 de Dezembro de 1864, que vigorou até 1934, época em que entra em cena a figura do Plano Geral de Urbanização. Este documento deveria conter informação sobre abertura de ruas, mas também de como esse processo deveria ser executado, bem como a sua conservação e fiscalização/policiamento. Assim, segundo Fernando Gonçalves, faziam parte das informações existentes neste documento os seguintes itens: *salubrização da cidade – esgotos, despejo e remoção de lixos, eventual abastecimento de água; infra-estruturação urbanística da cidade – sistemas de esgotos, encanamento de água, tubagem de iluminação a gás e encanamentos de águas pluviais; sistematização de abertura de novas ruas com obrigatoriedade de possuírem largura igual ou superior a 10 metros e declive inferior a 8%; cálculo da edificabilidade dos lotes para construção através da relação entre o número de pisos e a largura da rua.*[70] A Costa de Espinho foi um dos locais que em muito beneficiou com esta figura de planeamento, elaborada em 1876 pela Comissão de Melhoramentos desta Costa, destacada pela Câmara Municipal de Sta Maria da Feira, sobre o levantamento da planta territorial deste local pelo Engenheiro Militar Bandeira Coelho de Mello em 1870.

Ainda com o objectivo de combater os problemas que assolavam a nação era, um pouco por todo o lado, adoptado o padrão Haussmanniano assente na *geometrização e a linha recta como seu elemento de base e como forma de construir o percurso mais*

[69] *Idem*
[70] GONÇALVES, Fernando (1989), pp. 240 – 241.

curto e livre de obstáculos entre dois pontos[71] para alcançar a eficácia na circulação, agora facilitada pelos transportes sobre carris.

Relativamente à habitação foram previstas, no Decreto de 1864, indicações sobre esta questão, das quais devem ser salientadas a obrigatoriedade de pedir o alinhamento e cota de nível junto da respectiva câmara municipal; demolição de edifícios que se encontrem em risco de ruir; e o estabelecimento do limite de altura dos edifícios que variava proporcionalmente à largura do arruamento onde se encontravam, sendo que este parâmetro foi revisto pela lei de 2 de Julho de 1867, bem como posteriormente pelo Decreto de 14 de Fevereiro de 1903, introduzindo este último, novas referências nomeadamente no que concerne a altura mínima de cada piso.[72]

Partilhando a opinião de Amorim Girão (1945) e considerando o que foi dito, podemos afirmar que o século XIX foi, também em Portugal como tínhamos verificado na Europa, muito importante e decisivo para o nosso urbanismo e modernização que se fica a dever, nomeadamente, à construção e reformulação da rede de estradas e introdução da rede ferroviária, que contribuíram para a intensificação das trocas comerciais a nível interno e consequentemente promoveram um impulsionamento industrial, facilitando o crescimento económico e demográfico, obrigando a transformações urbanas para responder às questões colocadas por este crescimento.

A partir do século XIX, assistir-se-á a um intensificar de todos os processos referidos (desenvolvimento comercial e industrial, migrações culminando no êxodo rural e consequente enchimento das cidades, desenvolvimento da globalidade da rede de transportes) e a um aumento da importância dada ao ordenamento do território com o investimento no planeamento, através do aparecimento de diversas figuras de planeamento.[73]

[71] FERNANDES, Mário Gonçalves (1999), p.1. Sobre o paradigma Haussmanniano foram já tecidas várias considerações no ponto anterior.
[72] Sobre esta temática veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), pp.192-210.
[73] Fernando Gonçalves (1989) refere-se ao Plano Geral de Urbanização (1934 – para sedes de concelho e 1971 – restantes), Plano Geral de Urbanização e Expansão (1944), Anteplano de Urbanização (1946), Plano de Pormenor (1971), Plano Director Municipal (1982) ou Plano Regional de Ordenamento do Território (1982 – 1988). p. 231.

II. EVOLUÇÃO URBANA DO AGLOMERADO ESPINHENSE

1. Espinho: Enquadramento

A cidade de Espinho, título concedido em 16 de Junho de 1973, é também a principal freguesia e sede do concelho homónimo que engloba as freguesias de Espinho, Anta, Paramos e Silvalde. Tendo pertencido à freguesia de Anta, enquanto Costa de Espinho, (concelho de Santa Maria da Feira, distrito de Aveiro) até 1889, quando alcança a independência paroquial, consegue a tão desejada independência concelhia, em 1899. Assim, o levantamento de informação através das actas camarárias desde a data de início da investigação até 1899, foi realizado no Arquivo Municipal da Feira, sendo que até 1889 se buscava a Costa de Espinho integrada na freguesia de Anta e só após esta data se buscava informação relativa à freguesia de Espinho. O facto de, inicialmente, ser apenas um lugar fez com que a recolha de algum tipo de informação, através de análise de orçamentos camarários, tenha sido tarefa complicada.

Actualmente a freguesia de Espinho é limitada a Norte pela freguesia de S.º Félix da Marinha (concelho de Vila Nova de Gaia), a Este pela freguesia de Anta, a Sul pela freguesia de Silvalde e a Oeste pelo Oceano Atlântico, o qual condicionou o desenvolvimento apresentado ao longo dos anos.

Sobre as origens de Espinho existe alguma bibliografia que, por vezes, se contradiz em factos e datas. Contudo, a generalidade das referências acabam por se ajustar mutuamente. A designação de Espinho é, normalmente, encarada pelos historiadores como resultante do nome do aglomerado romano, que nessa época existia aproximadamente no mesmo local, pertencente a S.º Félix da Marinha – Vila Nova de Gaia, a *Vila de Spino referenciada pela primeira vez no ano de 985, nuns documentos que pertenceram ao Mosteiro de Moreira e no Monumento Portugália História de Alexandre Herculano*[74]. Posteriormente o local outrora ocupado pelos romanos, interiorizado, designava-se de Espinho Terra[75] enquanto que a praia se denominava de Espinho Mar ou Costa de Espinho.

[74] QUINTA, João (1999), P.12.

[75] Local servido, segundo João Quinta (1999, pp. 12-13) por três estradas: via militar romana que, partindo de Lisboa, cortava o Vouga próximo de Talábriga e discorria por entre Lancóbriga (Feira) e o mar até Cale (Gaia) (...); estrada moirisca, a qual, principiando em Aveiro, donde partia de barco até à

Apesar da actividade rural já presente na época romana, as raízes do aglomerado de Espinho associam-se à exploração dos recursos piscatórios. De facto, os pescadores oriundos de Ovar vinham, essencialmente no Verão, seduzidos pela qualidade da sardinha que se pescava nesta costa. Não permanecendo o ano inteiro, *durante a sua estadia, abrigavam-se debaixo dos barcos com o bojo virado para cima*[76], passando a constituir um núcleo permanente apenas a partir de 1776.[77]

A população que se foi fixando localizava-se no espaço correspondente, actualmente, à área a poente da piscina (praia e área submersa). Por volta de 1830, estava já formado um largo denominado de Largo de Nossa Sra. da Ajuda (Praça Velha) limitado por duas ruas (a norte e a sul), onde existia uma capela e os vários palheiros, cujo espaço era descrito, em 1903, da seguinte forma: *A nossa costa, d'uma estructura irregularíssima, amontoava-se em roda da Praça Velha, que já não existe, e era cruzada e recruzada de viellas estreitas e tortuosas que, partindo d'alli, iam desembocar por todos os lados*[78].

A partir de cerca de 1830, a Costa de Espinho passa a ser visitada por algumas famílias da *Villa da Feira*, para descansar e veranear, o que fez com que o número de palheiros existentes aumentasse. Rapidamente, e segundo o Padre André de Lima (1979), possuir um palheiro nesta Costa torna-se um distintivo de grandeza, o que promoveu a vinda de várias outras famílias de outros locais, nomeadamente do Porto.

O factor que esteve na origem desta nova forma de rentabilização do litoral, que acabou por ser fundamental no processo de crescimento e desenvolvimento local do aglomerado, foi o facto de passar a existir *uma formalização do aumento do interesse científico dos banhos como terapêutica através da realização de alguns trabalhos de*

---

ribeira de Ovar, seguia dali por Arada, Maceda, Cortegaça, Esmoriz, Paramos, Silvalde, Anta, pela Vila Spino, Arcozelo, Gulpilhares e Vilar, onde se encontra com a via romana (...); pela beira-mar uma outra que, partindo do Furadouro e Ovar, seguia pelo célebre Pinhal da Estrumada (actual mata do Estado), pelos areais fronteiros a Cortegaça e Esmoriz até às margens da Lagoa de Paramos/Esmoriz, que os viajantes, principalmente pescadores, transpunham de barco, e mais tarde por uma ponte construída no local, onde se pagava cinco reis pela passagem seguia por Paramos e Silvalde até se bifurcar, uma seguia pela ponte de Anta até se encontrar com a estrada moirisca e a outra seguia mais próxima do mar por Espinho, Granja, Madalena até Gaia.

[76] *Idem*, p.13.

[77] Segundo André Lima, *Só depois de 1776 é que algumas famílias começaram a passar o Inverno em Espinho, datando de então a sua primeira população permanente*, que se fica a dever *às novas técnicas de conservação da sardinha introduzidas na época, por um indivíduo conhecido pelo Francês – Jean Pierre Mijaule – do Furadouro, que fundou e desenvolveu o negócio utilizando o seguinte processo: recolhe-las em dornas ou tinas, d'antemão munidas de água e sal ou salmoura.* Rapidamente esta técnica caiu no conhecimento da maioria dos pescadores que passaram a dedicar o seu tempo, exclusivamente, a esta actividade, o que lhes permitia viver, neste local permanentemente. LIMA, P. André (1979, 1.ª ed. 1903), p. 21.

[78] *Idem*, p.27.

investigação[79]. É, de facto, no século XIX que os "banhos" passam a ser encarados como uma terapêutica medicinal de carácter preventivo, já que se acreditava que revitalizavam os músculos e que ao moderar a transpiração, contribuíam para a diminuição da incidência de doenças, essencialmente, do foro respiratório. Este procedimento acrescentou uma nova actividade profissional: os banheiros, cuja ocupação consistia em administrar o banho à população.

Na região norte, a Foz do Douro no Porto, foi o primeiro local de prática desta terapêutica, com quem *o portuense da classe alta manteve uma estreita ligação (...) já nos anos vinte*[80] do século XIX. Só posteriormente surgiram outros locais como são exemplo a Granja, a Póvoa do Varzim e Espinho que atinge a sua plenitude após a construçao da estação de caminhos-de-ferro. Enquanto que a Foz do Douro atraía um tipo de população mais cosmopolita, na Granja, principal rival de Espinho, criava-se um ambiente *mais aristocrático*[81] contrastante com o de Espinho, ainda insípido na primeira metade do século XIX, para o qual contribuiu o processo de afirmação da burguesia comercial. Inicialmente Espinho encontrava-se em desvantagem relativamente à Granja visto esta ter uma maior tradição desta actividade, bem como ser dotada de uma estação de caminhos-de-ferro, enquanto que em Espinho não era possível chegar pela rede ferroviária, pois só foi dotado de um apeadeiro em 1870 e em que apenas podiam sair passageiros, a bagagem era retirada na estação imediatamente anterior (Esmoriz) ou posterior (Granja) e trazida por estrada.

Contudo, a fisionomia do aglomerado começa a alterar-se, pois os novos palheiros, pertencentes aos visitantes, têm um aspecto distinto dos previamente existentes, propriedade de pescadores: *Os velhos palheiros, de varandas esbeiçadas sobre a rua, negros e barrigudos, feios e inmundos, levantados a esmo e sem alinhamento em viellas e encruzilhadas às vezes sem sahida começaram a desapparecer para dar logar a construcções mais elegantes e mais commodas, construcções que se multiplicaram d'um modo espantoso dentro em poucos annos.*[82] Por volta de 1843 eram já visíveis as primeiras casas de pedra e cal nesta povoação. Pertenciam a famílias mais abastadas e influentes, como é o caso da família Sá Couto, e localizavam-se todas na Praça Velha, correspondente ao centro do aglomerado coevo.

---

[79] MARTINS, Luís Paulo (1993), p.121. Contudo esta terapêutica estava sujeita a um determinado procedimento: o banho de mar devia ser administrado de manhã, ainda em jejum, com imersão de uma só vez, envergando uma vestimenta cujo tecido fosse aderente à pele.
[80] *Idem*, p.116.
[81] *Idem*, p.113.
[82] LIMA, P. André (1979, 1.ª ed. 1903), p.30.

Veranear na Costa de Espinho, vai-se tornando o ideal de lazer de cada vez mais famílias e por isto, o afluxo de população a esta localidade vai aumentando, o que acaba por a dinamizar e desenvolver. A afluência de visitantes a Espinho tendia a aumentar, o que também aumentava o número de habitações e a sua qualidade, bem como, os serviços existentes disponíveis. É este facto que justifica que no momento da sua independência concelhia, 1899, a maioria da população activa de Espinho (44.5%) se enquadre no sector terciário, quando o sector de actividade prevalecente no Reino, no distrito de Aveiro e no concelho da Feira fosse manifestamente o sector primário (62.7%, 67.8% e 56.1% respectivamente).[83]

A atractividade do local pode, ainda, ser comprovada através da visualização dos quadros do anexo 1, em que Anta se apresenta desde 1864 como a freguesia mais populosa do concelho da Feira, incluindo a sua sede concelhia. É de destacar o aumento registado no período entre 1864 e 1878, que não se verifica em nenhuma outra freguesia. Mesmo sabendo que estes valores dizem respeito a toda a freguesia de Anta, será fácil de comprovar nas páginas seguintes, que a diferença marcada é da responsabilidade do lugar da Costa de Espinho. A população apenas da freguesia e/ou concelho de Espinho só serão apuradas a partir do recenseamento de 1900.

Pode-se por isto afirmar que este panorama conheceu o início de um caminho sem volta, em direcção à prosperidade e desenvolvimento, a quando da chegada do caminho-de-ferro.

[83] Segundo a análise realizada por Francisco Bernardo, na sua dissertação de mestrado. Em 1900 a população activa de Espinho, referente ao sector primário era de 33.5% e de 22% no sector secundário. Em Portugal, Aveiro e Concelho da Feira o peso do sector secundário era de 18.6%, 18.2% e 36.3% respectivamente, enquanto que o do terciário era de 18.7 em Portugal, 14% em Aveiro e 7.6% no concelho da Feira. BERNARDO, Francisco Manuel T. (1999), p.57.

2. *Espinho: 1863 – 1913*

2.1. Acessibilidades

A rede vial portuguesa, herdeira das estradas romanas, quase só muito tardiamente (...) vai usufruir do desenvolvimento tecnológico, libertando-se em certa medida dessa tradição e das determinantes físicas, satisfazendo os imperativos exigidos pelo desenvolvimento social e económico do país.[84] Um dos principais obstáculos ao seu desenvolvimento para o interior do Reino era o relevo, que associado à localização dos principais aglomerados populacionais, bem como, à distribuição das principais actividades económicas, reforçado pelo intenso movimento marítimo nas costas portuguesas em meados do século XIX[85], promovia uma distribuição da rede viária que priviligiava o litoral. Para além da necessidade de aumentar a rede, tornava-se, ainda, necessário melhorar a existente, já que as estradas se encontravam em *mau estado*[86].

O transporte aquático era, nesta época, preferível ao transporte terrestre, já que este permitia transportar um maior volume de mercadorias, apresentava maior rapidez e, por isto se tornava mais cómodo e económico. Contudo existiam condicionalismos quer humanos (essencialmente falta de interesse e empenho), quer naturais, que dificultaram as intervenções neste campo, como refere David Justino[87].

A necessidade da melhoria das comunicações torna-se premente, uma vez que se compreende que esta será a chave do desenvolvimento do país. *Baseada na lei de 19 de Dezembro de 1834, a lei de 12 de Março de 1835 cria a Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior a qual devia elaborar um plano de transportes que envolvesse os diversos modos, devendo também propor as dimensões para cada classe das estradas classificadas.*[88] É encarregado da execução desta tarefa Mascarenhas Neto que elabora um método de classificação para as estradas: estradas reais seriam todas aquelas que permitissem a ligação entre Lisboa e as capitais de distrito; estradas comerciais

[84] MATOS, Artur Teodoro de (1980), p.16.
[85] ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990), p.79.
[86] A carência de estradas e o mau estado das existentes foram uma constante na história portuguesa. Testemunhos dessa situação abundam nos relatos de viajantes nacionais e estrangeiros, nos escritos de políticos e economistas, nos diários de cortes, documentos do Ministério do Reino, publicações periódicas, itinerários, memórias, reconhecimentos militares e onde quer que se fizesse alusão às estradas portuguesas. MATOS, Artur Teodoro de (1980), p.29.
[87] JUSTINO, David (1989).
[88] PACHECO, Elsa Maria Teixeira (2001), p.95.

seriam todas aquelas que estabelecessem a ligação entre cidades e vilas com um mínimo de 500 fogos; estradas públicas seriam todas aquelas que estabelecessem a ligação das localidades com um mínimo de 300 fogos com os restantes locais; por último, as estradas de vizinhança que seriam todas as restantes estradas que não se encaixassem nas designações, anteriormente, referidas.

Apesar da proposta para a integração dos caminhos-de-ferro em Portugal ter surgido ainda no decorrer do ano de 1835, será com Costa Cabral que as preocupações com as comunicações serão alvo de maior atenção: estradas, caminhos-de-ferro, rios navegáveis e canais. Com o intuito de promover o desenvolvimento comunicacional do país, Costa Cabral cria, em 1844, a Companhia das Obras Publicas de Portugal (COPP), entidade fiscalizada pelo governo, suspensa em Maio de 1849. Durante o seu governo são, ainda, apresentadas propostas de redes para os caminhos-de-ferro e feitos alguns investimentos na rede de estradas. Todavia estes incentivos conheceram um período de estagnação devido à crise financeira sentida e, também, à queda do governo Cabralista.

As decisões que não se tomaram no governo de Costa Cabral [ou que se tomam e não se concretizam], serão postas em prática [e algumas alteradas] por Fontes Pereira de Melo[89] que assume o cargo de Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria (MOPCI) em 1852 – Ministério encarregue, entre outras coisas, dos melhoramentos das comunicações, criado neste mesmo ano. Em 1854 é apresentada uma Proposta de Lei relativa ao sistema geral de comunicações do Reino, que contemplava: a execução de duas linhas ferroviárias, ligação de Lisboa ao Porto, bem como, a tão desejada, ligação de Lisboa a Espanha (ponto de partida para a Europa) através da linha Lisboa/Elvas; investimento na recuperação de canais; dotação de várias estradas de acesso aos principais centros urbanos nacionais, assim como, aos principais rios navegáveis.

A 15 de Julho de 1862 estabelece-se uma nova base de classificação e estruturação da rede viária que perdurará até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985. Esta classificação (sobreposta à executada em 1850 em que existiam as estradas e os caminhos, sendo que as estradas podiam ser de 1.ª ou 2.ª classe e os caminhos municipais ou vicinais) estabelecia três grupos de estradas: as estradas reais, distritais e municipais.

[89] ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990), p.55.

Podemos concluir que apesar do conhecimento da necessidade de apostar na rede viária nacional, só na segunda metade do século XIX se criaram as condições para o incentivo aos melhoramentos das comunicações, processo iniciado por Costa Cabral a que Fontes Pereira de Melo deu continuidade.

Este facto ficou a dever-se, possivelmente, a por um lado o início de oitocentos ter sido muito conturbado e atingido por várias crises em Portugal, e por outro porque para haver desenvolvimento de uma determinada área é necessário que o plano de acção se encontre bem definido, o que não acontecia com o domínio das comunicações. Existiam muitas dúvidas relativamente à escolha do tipo de rede que funcionaria como base do sistema (se o das estradas, o fluvial ou o ferroviário do que rapidamente se concluiu que se *auxiliam e completam*[90]), relativamente à opção pelo tipo de financiamento que menos debilitasse as finanças nacionais (nacional ou recurso ao capital estrangeiro) e, ainda, relativamente à forma ideal de valorização do espaço económico nacional (através da maior mobilidade entre as diferentes localidades no interior do país, ou através do aumento da mobilidade entre determinados locais estratégicos e o exterior). Porém, *o símbolo da modernização dos transportes no século XIX, em Portugal como noutros países, é o caminho de ferro*[91].

2.1.1. ***Rede de Estradas***

Como referido, só próximo da segunda metade de oitocentos se começou a apostar no desenvolvimento das comunicações nacionais. Paralelamente à importância atribuída aos caminhos de ferro, mantinha-se o empenho no desenvolvimento da rede de estradas através da construção sistemática de estradas de macadame (desde 1849), assim como, de planos de (re)estruturação da rede e/ou acrescento de vias.

Fernanda Alegria[92] estabelece três períodos para a evolução desta rede, ao longo do século XIX, enquanto que a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes[93] indica apenas dois períodos, já que consideram os dois primeiros apresentados por F. Alegria como um só.

[90] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes (1910), p.65.
[91] ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990) p.95.
[92] *Idem, Ibidem.*
[93] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes (1910), pp.45-239.

Segundo F. Alegria existiu um primeiro período, até à promulgação da lei de 15 de Julho de 1862 que se caracterizou pelo início da macadamização sistemática das vias, pela criação de uma lei para a sistematização da construção de estradas (22 de Julho 1850), sendo a construção realizada ao longo dos grandes eixos de ligação pois não existia um plano rodoviário, mas também por dificuldades económicas e técnicas. As dificuldades económicas resultavam do facto de os valores recolhidos resultante dos impostos se revelar insuficiente para o financiamento da construção das estradas, o que provocou a necessidade de recorrer a empréstimos. Já os problemas técnicos advinham da escassez de mão-de-obra com formação neste âmbito.

O segundo período (compartimentação segundo F. Alegria), desde 1862 até à promulgação das leis de 21 de Julho de 1887 e 21 de Fevereiro de 1889, pautou-se pela criação da lei de 15 de Julho de 1862 (nova base de classificação e estruturação da rede viária que perdurará até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985) e por características que resultaram da implantação da rede de caminhos-de-ferro nacional, como o aumento da rede de estradas resultante dos ramais construídos para permitir o acesso às estações ferroviárias, a melhoria das acessibilidades nas áreas localizadas na periferia das cidades de Lisboa e Porto e próximas do caminho-de-ferro. Neste período as estradas detinham, essencialmente, uma função de *suporte* da rede ferroviária.

O terceiro período inicia-se em finais da década de 80 de oitocentos com as leis de 21 de Julho de 1887 (legislação relativa aos procedimentos na construção de estrada) 21 de Fevereiro de 1889 (indicação de estradas a construir) e estende-se até cerca de 1913. No final da primeira década do século XX existiam ainda, segundo Fernanda Alegria, áreas consideradas *mal servidas por estradas, sobretudo o Alentejo, Noroeste montanhoso, o sul da Cordilheira Central e mesmo a área periférica do rio Douro a montante da Régua.*[94]

Após a conclusão destes melhoramentos nas acessibilidades rodoviárias, a rede revelava uma maior densidade ao longo do litoral do que no interior, o que fez com que detivessem uma maior concentração populacional e de actividades económicas que funcionou, simultaneamente, como causa e consequência desta distribuição espacial da rede de estradas. Será, ainda, de salientar o importante papel desempenhado pelo Estado, já que foi o responsável pela criação de condições para o desenvolvimento da rede rodoviária nacional.

[94] ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990) p.151.

A povoação de Espinho, integrada no panorama nacional, não assistiu a grandes alterações nas suas acessibilidades até meados do século XIX. Tinha ao seu dispor, apenas e afastadas, as já referidas estradas Real número um, a nascente da povoação (ligação Lisboa ao Porto que passava no Picoto) e estrada moirisca, também a nascente da povoação mas mais próxima do que a Real (começava em Aveiro e entroncava com a estrada real em Vilar – Gaia).

Só em 1866 é deliberada a *construcção da estudada estrada de Espinho aos Carvalhos*[95]. Sobre esta estrada a informação, proveniente das actas das sessões camarárias da Feira, é bastante escassa e apenas volta a aparecer uma referência sobre este assunto em 1868[96] o que leva a crer que tenha sido concluída por esta altura, não havendo possibilidade de confirmação através das verbas votadas em orçamento, já que este tipo de informação não se encontra na posse do respectivo Arquivo Municipal para o período compreendido entre 1864 e 1871, suposta época de concretização da estrada (ver anexo3).

Traduzindo a vontade de reforçar a articulação da Costa de Espinho com o concelho de Villa Nova de Gaia, surge em 1870, *Um officio do Presidente da Camara Municipal de Villa Nova de Gaia n.º 221 com data de 16 do corrente pedindo o cumprimento do officio que já havia dirigido em 26 de Dezembro ultimo para a Camara mandar um empregado technico para se entender com o Engenheiro d'aquella municipalidade a fim do estudo do projecto da estrada da Ponte de Anta.*[97]. O propósito desta estrada, municipal de 2.ª classe[98], foi provavelmente o de estabelecer a ligação entre o norte do aglomerado espinhense e o limite concelhio de Gaia, em S.º Félix da Marinha, permitindo o acesso a Gaia por uma via mais litoral (por S.º Félix) e outra mais interior (ligação aos Carvalhos).

---

[95] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 14, Sessão de 17 de Junho de 1866.

[96] *Deliberou-se que se representasse ao Governo de Sua Majestade sobre a conveniencia de se concluir a estrada dos Carvalhos a Espinho, a qual toca apenas na via férrea, que é afastada da povoação, devendo a mesma estrada chegar ate aonde aparece a mesma povoação, comunicando-se desta forma a mesma povoação com a paragem de caminho de ferro.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 25 de Abril de 1868.

[97] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 26 de Janeiro de 1871.

[98] *Officio do Governo Civil de Aveiro n.º 759 – 2ªRep. com data de 18 do corrente participando que foi definitivamente classificada pela Comissão de Viação em sessão de dez do corrente a estrada municipal de 2ª classe da ponte de Anta deste Concelho a entroncar na estrada de Gaia.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 20 de Março de 1873.

Apesar da ordem de arrematação dos trabalhos ter sido dada em 1874[99] e de ter sido deliberado pagar ao empreiteiro desta estrada pela conclusão dos trabalhos em 1875[100], a mesma só é orçamentada em 1884, o que não permite clarificar o ano de conclusão exacto desta via (anexo 2). Contudo a sua conclusão será considerada em 1875, visto que esta estrada é visível na Carta do Reino de Filipe Folque, publicada em 1880, o que comprova a sua existência em finais da década de 70 do século XIX (ver figura 1).

Voltemos um pouco atrás, a 1864 concretamente, ano em que já se falava na necessidade da recuperação da estrada que permitia a ligação da Feira a Espinho passando pela costa de Esmoriz e por Paramos (através da estrada moirisca), que se encontrava em muito mau estado. A importância da realização desta ligação advinha do facto desta estabelecer a ligação entre a *Costa de Espinho e a Cabeça do Concelho*[101], sendo a realização de uma estrada directa (da Feira a Espinho) considerada a obra de maior necessidade para o concelho no ano de 1870.[102]

Em Fevereiro de 1870 estão já concluídos os estudos para o primeiro lanço desta estrada[103], a qual não se consegue precisar a época em que se iniciaram os trabalhos de construção, precisamente por não existirem os registos dos orçamentos para o intervalo de anos de 1864 a 1871. Contudo no orçamento de 1871/1872 está já contemplado com atribuição de verba o primeiro lanço desta estrada, que tinha início na Feira e se prolongava até Beire (anexo 2).

---

[99] *Deliberou a Camara que se procedesse em arrematação no dia 10 do seguinte mês de Setembro a abertura em obras de arte do ramal da estrada da Ponte de Anta aos limites do concelho de Gaia a entroncar na estrada da Brandeira a Ovar para que se procedesse aos competentes editais.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 27 de Agosto de 1874.

[100] *A Camara deliberou que se passasse um mandato de levantamento da quantia de 23$721 ao Empreiteiro da estrada da Ponte de Anta ao extremo do concelho de Gaia, importancia de obras feitas na mesma estrada como se verificou pelo exame feito pelo Empregado technico João José Godinho Junior em 20 de Agosto do corrente anno, devidamente approvado pelo officio do Governo Civil – Repartição districtal n.º 11 de 19 do mês de Agosto.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 2 de Setembro de 1875.

[101] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 14, Sessão de 30 de Julho de 1864.

[102] *(...) que no futuro anno civil se (...) desse inicio á estrada d'esta Villa a Espinho no primeiro lanço, por serem as obras da maior necessidade e importância para este concelho(...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 20 de Dezembro de 1869.
A Camara deliberou que no dia 18 do corrente se vendessem em hasta publica as porções de terreno da antiga estrada municipal desta Villa a Espinho. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 4 de Julho de 1872.

[103] *Officio n.º 94 com data de 1 do corrente participando resposta ao officio (...) que o 1º Engenheiro do Distrito já completou os trabalhos de gabinete do 1.º lanço da estrada d'esta Villa a Espinho, e que apenas estejam tiradas as cópias do projecto e orçamento do referido lanço, no que se estaria trabalhando cuidadosamente seriam logo enviadas á Camara. A Camara deliberou que se agradecesse este officio (...) ser a obra mais interessante e conveniente para este Municipio.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 3 de Fevereiro de 1870. Acresce a esta citação o facto de a Planta dos Melhoramentos de Espinho, de 1870, representar já a nova estrada da Feira a Espinho.

Ainda durante a execução do primeiro lanço, iniciaram-se os trabalhos de construção do segundo lanço de Beire a Gondesende (anexo 2). Este lanço, projectado no ano de 1870[104], obteve aprovação do Governo Civil em 1871[105]. A arrematação dos seus trabalhos efectuou-se em Maio de 1872[106], prolongando-se a execução até 1874, já que lhe foi atribuída verba nos orçamentos de 1872/73 e 1873/74 (anexo 2).

O terceiro e último lanço desta estrada foi orçamentado pela primeira vez no mesmo biénio que o segundo lanço (1872/1873) e prolongou-se até ao orçamento de 1882 (ver anexo 2). Contudo só aparecem informações relativas ao seu projecto em 1873[107], que foi aprovado pelo Governo Civil de Aveiro no mesmo ano[108]. O início dos trabalhos não se pode precisar pois para além de vigorar no orçamento desde 1872/73, não existe qualquer tipo de informação sobre a arrematação do referido lanço nas actas, à excepção de uma observação relativamente à demora da realização dos trabalhos em 1876[109]. Será, ainda de salientar a ausência da representação cartográfica deste troço na Carta do Reino de 1880, o que leva a crer que este lanço só tenha sido concluído em inícios da década de 80 do século XIX. (figura 1)

Em inícios da década de 80 do século XIX, a Costa de Espinho tinha-se aproximado em termos viários, de Gaia (e consequentemente do Porto) a Norte através

---

[104] *Officio do mesmo Governador Civil n.º 1096, 2ªrepartição com data de 6 do corrente em resposta... lembrando que a Camara pode mandar estudar o projecto do 2º lanço da estrada desta Villa a Espinho, pelo Empregado técnico que a Câmara tem à sua disposição (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 9 de Maio de 1870.

[105] *Foi presente o officio do Governo Civil do Districto n.º 150 – Repartição Districtal com data de 23 do corrente autorizando a abertura dos trabalhos da estrada desta Villa a Espinho no 2.º lanço (...) visto ter sido rectificado o traçado do dito 2.º lanço.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 31 de Agosto de 1871.

[106] *Deliberou a Camara que se processassem as arrematações aos trabalhos do 2.º lanço da estrada da Feira a Espinho (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 10 de Maio de 1872.

[107] *(...) officio do apontador João José Godinho Junior desta villa com data de 20 de Dezembro ultimo remettendo o projecto e orçamento do 3.º e ultimo lanço da Estrada Municipal d'esta Villa a Espinho, que se compõe das seguintes peças - Planta Geral Planta Cadastral - perfil longitudinal, perfil transversal e obras de arte - orçamento, memória descritiva do traçado, caderno de encargos, 15 mappas. O Sr. Presidente informou que havia enviado ao Governo Civil todos estes papeis (...) para serem presentes à Comissão de Viação.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 2 de Janeiro de 1873.

[108] *Officio do Governo Civil de Aveiro n.º 753 – 2ª Repartição com data de 17 do corrente, devolvendo approvados pela Comissão de Viação em sessão de 10 do corrente os projectos e orçamentos do 3.º lanço da Estrada Municipal d'esta Villa a Espinho comprehendido entre Gondesende e Espinho e bem assim o alvará autorizando a abertura dos trabalhos e da construcção delle – A Camara deliberou que se procedesse á abertura dos trabalhos...promovendo-se as expropriações... até onde principia a estrada do Picoto (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 20 de Março de 1873.

[109] *A Camara deliberou que attendendo a ter-se obrigado o empreiteiro do ultimo lanço da estrada da Feira a Espinho (...) na Sessão de 23 de Janeiro ultimo a dar o maior desenvolvimento às obras da sua empreitada dentro de quinze dias a contar daquelle e sendo informada pelo seu mestre de Obras (...) não tem dado o preciso desenvolvimento às obras (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 5 de Fevereiro de 1876.

da estrada Espinho – Carvalhos, bem como, da Feira que era a sua sede concelhia, através da estrada Feira – Espinho.

Ao analisarmos a tabela referente à despesa com a Viação Municipal da Câmara da Feira que serve a povoação de Espinho (anexo3), podemos verificar a existência de uma outra estrada de grande importância para a localidade: estrada de Cabeçais a Espinho. Esta, juntamente com a estrada de ligação de Espinho à sede concelhia foram as que mais investimento requereram. Com seis lanços, esta estrada abrangia uma quantidade de território bastante extensa, o que permitiu melhorar as acessibilidades de vários locais, bem como, diminuir as distâncias entre vários pontos do concelho.

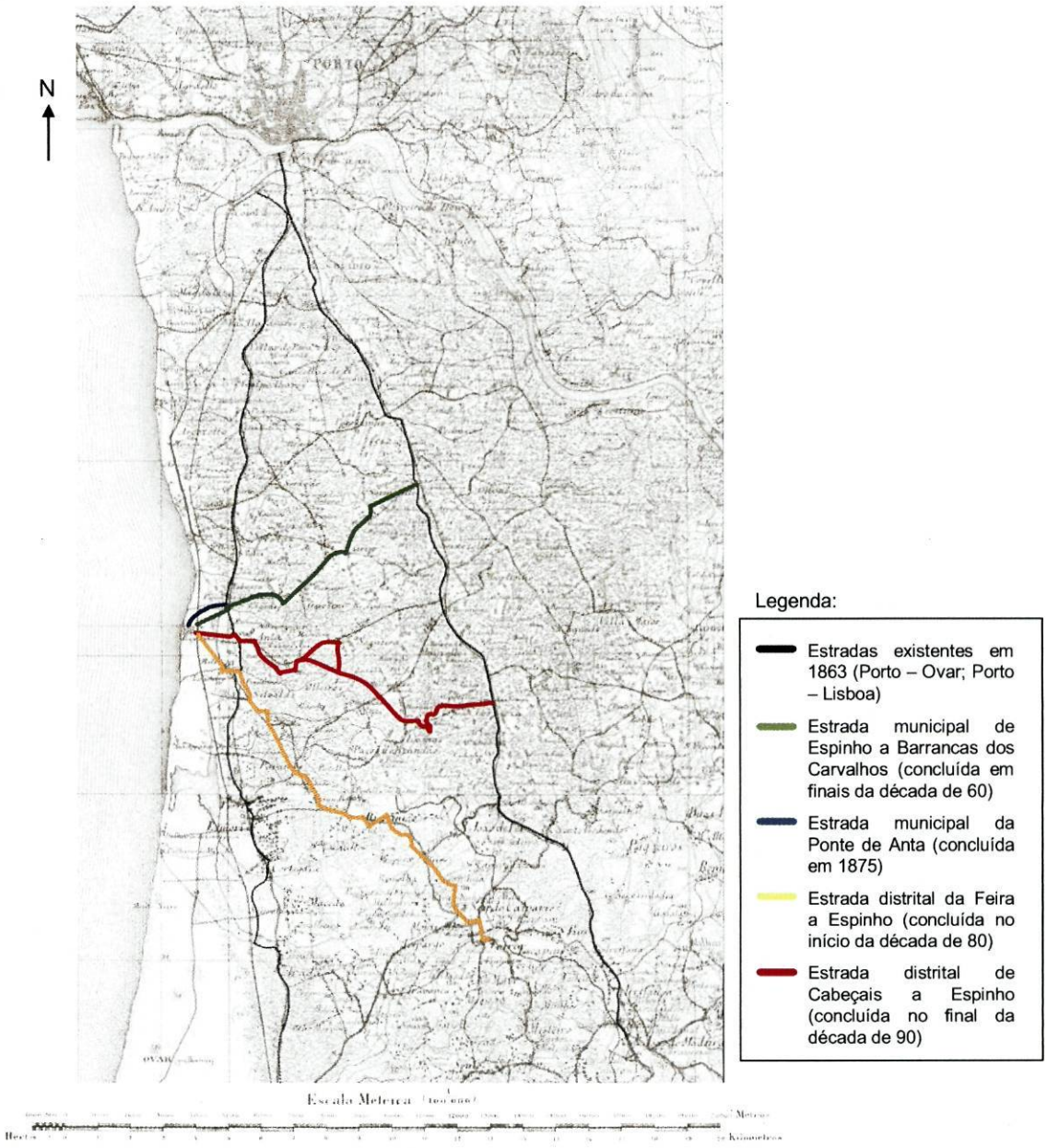
Em 1871, devido à distância entre a povoação de Espinho e a sua sede de freguesia (Anta), era requerido pela população que fosse integrada no plano geral das estradas municipais uma via que permitisse a ligação entre Espinho e o lugar de Esmojães[110], o que obteve aprovação do Governo Civil Distrital e da Comissão de Viação no ano seguinte[111]. Em 1873 tinham inicio os trabalhos[112] de construção desta estrada, que se viria a transformar num lanço da estrada de Cabeçais a Espinho. Aparentemente este troço manteve-se em construção até 1885, ultimo ano em que foi dotada de verba pelo orçamento municipal (anexo 2).

[110] *(...) sessão publica com effeito de o Conselho Municipal consultar com a Câmara sobre a introdução no plano geral das estradas municipais o ramal da estrada requerida pela Junta de Parochia da freguesia de Anta, que ligue desde a povoação de Espinho até ao lugar de Esmojães parando junto à Igreja matriz.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 21 de Abril de 1871.

[111] *Foi presente o officio do Governo Civil do Districto n.º 273 – Repartição Districtal com data de 22 de fevereiro ultimo, remettendo o projecto e orçamento da estrada de Espinho a Esmojães. A Camara (...) deliberou que se devolvesse ao Ex.mo Governador Civil para o fazer presente à Comissão de Viação Municipal para esta o approvar (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 7 de Março de 1872.

Aprovação do projecto e orçamento da estrada de 2.ª classe de Espinho a Esmojães em Sessão da Comissão de Viação de 22 março com o respectivo alvará de autorização de abertura e construção. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 30 de Março de 1872.

[112] *Deliberou a Camara que se principiassem os trabalhos da estrada de Espinho a Esmojães de Anta no dia 13 do corrente e que fosse incumbido da fiscalização do serviço na mesma estrada o apontador Francisco José Pinto Brandão (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 9 de Outubro de 1873.



Fonte:

Reprodução a preto e branco de um excerto da Carta do Reino de Filipe Folque à escala 1:100 000, Direcção geral dos trabalhos geodésicos do Reino, 1880, folhas n.ºs 7 e 10.

AHSMF: Actas das sessões camarárias da Câmara Municipal da Feira, 1863-1899.

Figura 1 – **Percursos aproximados das estradas existentes em 1863 e das abertas no período de estudo (1863-1913), de ligação de Espinho à sua envolvente.**

Paralelamente era aprovado o lanço de Vendas Novas ao Casqueiro pela Comissão de Viação no ano de 1873[113], cujos trabalhos de construção tiveram início ainda no mesmo ano[114], tendo-se prolongado até finais da década de 70 do século XIX, como é observável na tabela relativa à despesa de viação municipal (anexo 2).

Relativamente ao lanço seguinte, compreendido entre o Casqueiro e o Cascão, existem pouquíssimas referências para além da relativa aos subsídios recebidos pela Câmara da Feira para a construção deste lanço, por parte do Ministério das Obras Publicas[115], bem como, a resultante da análise da tabela referente à despesa de viação municipal que nos parece informar que este troço foi dotado de verba até 1886. (anexo 2)

Para o próximo lanço, entre o Carvalhal e a Costa Má, eram apresentados os estudos em 1880 cuja aprovação foi deliberada em 1881[116]. É desde o orçamento referente ao ano da realização dos estudos que é dotado de verba até 1888. (anexo 2)

Em 1883, são aprovados pela Câmara da Feira os estudos para o lanço desta estrada entre Esmojães de Anta e Souto de Nogueira da Regedoura[117], mas só no ano

---

113 *Officio do mesmo Governo Civil nº 807-2ª Rep. com data de 6 do corrente remettendo approvados em Sessão da Comissão de Viação de 5 do corrente os projecto e orçamento do lanço da estrada municipal de Espinho a Cabeçais comprehendida entre as Vendas Novas e Casqueiro e bem assim o respectivo alvará de autorização dos trabalhos . A Camara ficou inteirada e encarregou o Sr Presidente de ordenar o processo das expropriações e se pedir o subsidio ao governo.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 15 de Maio de 1873.

114 Depreende-se que os trabalhos de construção foram iniciados neste ano, pois apesar da rara informação sobre esta questão, é sabido que em Outubro de 1873 este lanço estava já em construção, através da enumeração das estradas municipais em construção passando por Anta / Espinho, onde está indicado o referido lanço para além das demais. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 23 de Outubro de 1873.

115 *Officio do Governo Civil n.º 1151 2ª Rep com data de 29 de Janeiro, participando que por portaria do Ministério das Obras Publicas de 28 do dito mês foram concedidos á Camara os seguintes subsidios (...) /3º de 2 574$216 para ser aplicado em lanço da estrada municipal de Espinho a Cabeçais situado entre o Casqueiro e o Cascão no cumprimento de 4,530,94m (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 7 de Fevereiro de 1878.

116 *Foi presente a planta, orçamento e mais trabalhos de estudo da estrada de Espinho a Cabeçais no lanço comprehendido entre o Carvalhal e Costa Má.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 20, Sessão de 3 de Março de 1880.

A Camara deliberou que achando-se devidamente approvado o projecto e orçamento do lanço da estrada de Espinho a Cabeçais comprehendido entre o Carvalhal e Costa Má desde o perfil 0 até o perfil 110, como comunicou o Sr Presidente da Comissão Districtal em officio n.º 829 com data de 14 de abril de 1880, e sendo necessário para principiar com os trabalhos de construcção proceder-se à expropriação dos terrenos para onde tem de passar o mesmo lanço de estrada... AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 20, Sessão de 30 de Março de 1881.

117 *Pelo Sr Presidente foi apresentada a planta e orçamento da estrada municipal d'Espinho a Cabeçaes, lanço d'Esmojães d'Anta ao Souto de Nogueira, propondo que fosse approvada e em seguida remettida a approvação da Comissão Districtal. Foi approvada pela Camara e mandou-se a remessa para a Comissão Districtal da dita planta e orçamento.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 27 de Dezembro de 1883.

seguinte os mesmos são aprovados pela Comissão de Viação Distrital[118]. Apesar de se verificar a arrematação da obra de construção deste troço em 1884[119], este só aparece orçamentado a partir de 1885, prolongando-se a atribuição de verba até ao ano de 1892 (anexo 2).

Por ultimo, o lanço final que estabelece a ligação entre Souto de Nogueira e Cabeçais, troço que não é referido nas actas das sessões camarárias, mas aparece orçamentado na viação municipal desde 1893 até 1897 (anexo 2).

Após esta descrição, ainda que exaustiva mas necessária, da evolução da construção da rede viária que servia a localidade de Espinho, é de reter que apenas após a década de 60 de oitocentos se verificou algum investimento nesta área, por parte da Câmara, começando pelas ligações para Norte, privilegiando na década de 80 as ligações a Sul. Apresenta-se, portanto, Espinho devidamente integrado no decorrido no panorama nacional, uma vez que o investimento na rede viária se efectuou de acordo com o descrito no segundo período da evolução da rede viária nacional, descrito por Fernanda Alegria.

No final da década de 70 do século XIX, Espinho estava dotado de duas vias em direcção a Gaia e Porto, uma através da estrada que ligava este aglomerado aos Carvalhos e outra através da estrada da Ponte de Anta. Em finais da década de 80, encontrava-se concluída a ligação entre Espinho e a sede concelhia (a Villa da Feira), bem como, quatro dos seis lanços da ligação com Cabeçais (Vendas Novas – Casqueiro, Casqueiro - Cascão, Carvalhal – Costa Má e Espinho – Esmojães). No final da década de 90 encontravam-se, também, já concluídos os restantes lanços da ligação com Cabeçais.

Apesar de no final da década de 70 estarem apenas duas estradas concluídas, podemos observar, através do gráfico da figura 2, que foi precisamente nesta época que se registou um maior investimento na viação municipal, com as quatro estradas em construção simultaneamente. Ainda que estejam, neste gráfico, representadas quatro

[118] Oficio *Do Presidente da Comissão Districtal enviando competentemente approvada a planta da estrada de Espinho a Cabeçais, lanço de Esmojães ao Souto de Nogueira (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 27 de Fevereiro de 1884.

[119] *Nesta procedeu-se á arrematação marcada para este dia, do segundo lanço da estrada municipal d'Espinho a Cabeçais, comprehendida entre Esmojães d'Anta e o Souto de Nogueira da Regedoura, desde o perfil zero a setenta e nove com as condições constantes do caderno de encargos e auto de arrematações d'esta data. Foi rematada por Joaquim José de Carvalho por a quantia de dois contos quinhentos e cinquenta mil reis, devendo esta obra ficar prompta dentro do praso de tres annos a contar desta data.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 5 de Junho de 1884.

estradas, é de ressalvar que apenas três estavam em construção, pois os valores apresentados para a estrada de Espinho a Barrancas dos Carvalhos apenas dizem respeito à sua conservação. Os itens *conservação de varias estradas* e a *estrada projectada de Espinho a Arouca* não foram considerados pelo facto dos valores envolvidos serem marginais face aos demais investimentos referidos, bem como, pela estrada de Espinho a Arouca ter sido referenciada apenas uma vez, no orçamento respeitante ao ano de 1884, pelo que se depreende que não tenha sido efectivada no período em estudo.

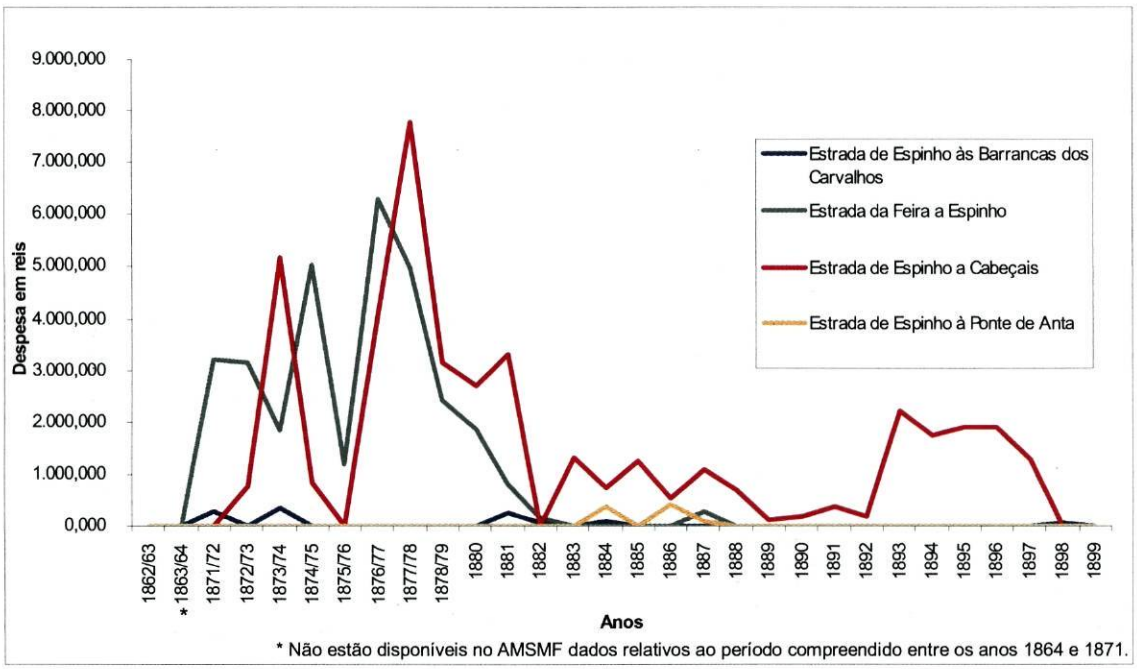


Figura 2 – **Verbas orçadas na rubrica *Viação municipal*, pela CMF, para a envolvente espinhense, por ano (1863-1899)**

O investimento diminui nas décadas seguintes, verificando-se a maior queda na estrada da Feira a Espinho, justificada pelo facto de esta ter sido concluída no início da década de 80 e, como tal desde esta altura, os seus registos apenas serem respeitantes à sua conservação.

Através do gráfico da figura 3, podemos concluir que as estradas em que se registou um maior investimento, considerando a sua construção e conservação até ao século XX, foram as estradas municipais elevadas a distritais em 1889[120], que

[120] Embora da estrada de Espinho a Cabeçais não tenham sido elevados, a distritais, todos os lanços. Foram excluídos deste acto, os lanços de Espinho a Esmojães e de Esmojães a Souto de Nogueira. (...) *das estradas que por decreto de 21 de Fevereiro ultimo passaram a districtaes. A Camara ficou inteirada ao que no dia 18 lavrou o competente termo d'entrega ao districto das seguintes estradas: estrada d'Espinho a Cabeçais, lanços das Vendas Novas ao Casqueiro, Casqueiro ao Cascão, Povoa ao Areal,*

estabeleciam a ligação de Espinho com a Feira e de Espinho com Cabeçais. Não descurando o facto de estas serem as mais extensas de entre as vias construídas, será de realçar o facto de as mesmas constituírem importantes contributos para o desenvolvimento da rede municipal, já aqui referidos. Se a isto associarmos a crescente relevância que Espinho ia adquirindo[121], compreendemos facilmente o motivo que levou a estas terem sido, também, duas das mais relevantes para o concelho da Feira (às quais se acrescenta a ligação da Feira com Arouca).

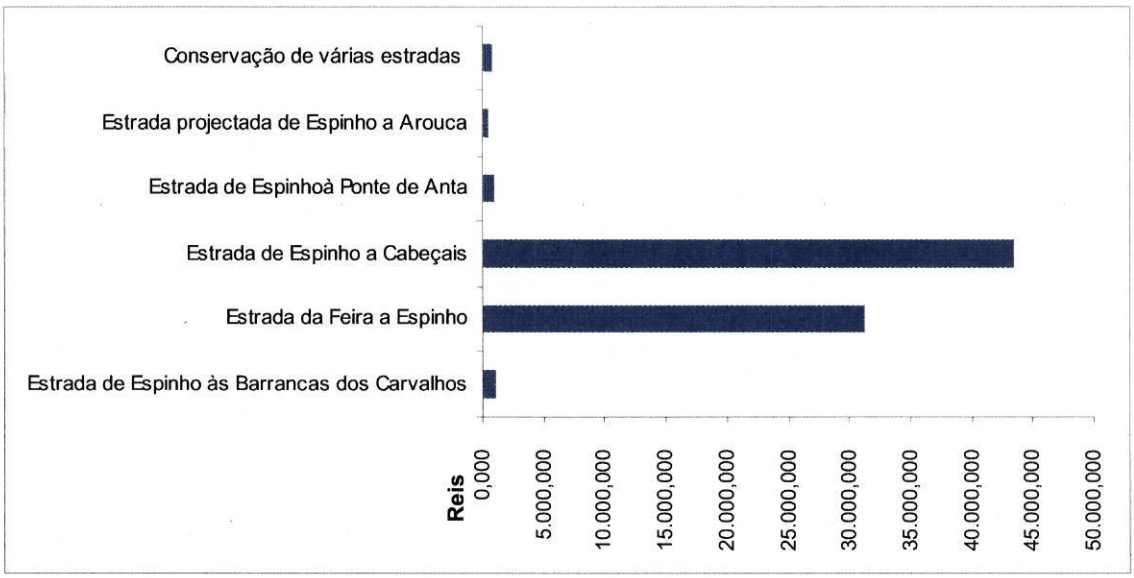


Figura 3 – **Total das verbas orçadas na rubrica *Viação municipal*, pela CMF, para a envolvente espinhense, por estrada (1863-1899)**

Como reforço da importância destas estradas podemos considerar os subsídios que lhes foram atribuídos, por parte do Ministério das Obras Publicas, para a sua execução: em 1871, 1874 e 1875 para a estrada Feira – Espinho; e em 1873, 1876 e 1878 para a estrada Espinho – Cabeçais (anexo 6). Estes valores figuram, de uma maneira geral, nos orçamentos, sejam isolados ou juntamente com o valor dispendido

do Carvalhal á Costa Má; estrada da Feira a Espinho e estrada do Engenho Novo ao Picoto. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 24 de Abril de 1889.

[121] Depois de *uma circular do governo Civil n.º 5 -2ªrep com data de 11 de Abril (...) que as camaras deviam determinar as obras nas estradas municipais que deviam fazer-se no anno seguinte (...)* a Feira respondeu que *Deliberando a Câmara accordou que achando-se em construção a estrada municipal de 2.ª classe d'esta Villa a Espinho, a estrada mais importante aos interesses deste concelho porque vai ligar a Cabeça do mesmo com as freguesias da beira mar e com a povoação de Espinho, hoje florescente pelosmuitos edificios que ai se estão construindo, e pela proximidade da via ferrea uma das melhores praias de banhos do Paiz, a receita da dotação das estradas não chega para fazer força às despesas da construção da referida estrada de 2.ª classe e por isso não há meios alguns para se aprovar estradas de 1.ª classe (...) no futuro anno economico reservando-se unicamente a continuação da construção da mencionada estrada de 2.ª classe da Feira a Espinho*. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 13 de Abril de 1871.

pela Câmara. A estrada da Ponte de Anta também beneficiou de um subsídio, concedido pelo mesmo Ministério, no ano de 1876. Este subsídio não aparece isolado nem na época de atribuição, nem posteriormente. Dada a já referida ausência de dotação de verba para esta via até 1884, poder-se-á considerar que esteja integrado na primeira referência orçamental.

Contrapondo o ponto de partida com o de limite da época de estudo considerado neste trabalho (1863-1913), observamos que em termos de acessibilidades se registaram melhorias. Em 1863, a povoação apenas estava próxima de duas das vias nacionais principais, mas ligada a estas por caminhos. Em 1913, a mesma povoação estabelece directamente ligação com os Carvalhos (estrada municipal de Espinho – Barrancas dos Carvalhos), ligação com a Feira (estrada distrital Villa da Feira – Espinho), com Cabeçais (estrada distrital Cabeçais – Espinho), bem como, ligação com as localidades mais próximas através de estradas como são exemplo Anta (troço municipal Espinho – Esmojães da estrada de Cabeçais), Nogueira da Regedoura (troço municipal Esmojães – Souto da estrada de Cabeçais) e S.º Félix da Marinha (Gaia litoral) através da estrada da Ponte de Anta (estrada municipal da Ponte de Anta) (figura 1). Será, ainda de supor a existência de uma outra via rodoviária que estabelecia a ligação entre a Granja e Espinho, pois aparecerem registos sobre essa estrada nas actas das sessões camarárias em 1882.[122] Contudo nunca mais é encontrada qualquer tipo de informação a este respeito até à data limite deste estudo, à excepção de um arruamento na povoação designado de Avenida Espinho-Granja (anexo 10 e 18).

O aparecimento, até à Planta de 1900, de alguns outros caminhos resulta da ligação das estradas anteriormente referidas a pontos de maior interesse na povoação, essencialmente equipamentos como são o caso das ligações ao (futuro) Parque, ao Cemitério e ao (futuro) mercado. No caso do cemitério, o caminho ficou a cargo de uma comissão, que para tal se voluntarizou[123].

A ausência do desenvolvimento da rede viária durante o período correspondente ao século XX, considerado neste estudo, justifica-se pela explicação dada em sessão Camarária em que o presidente explica que no cofre municipal não há

[122] Na sessão camarária de 8 de Janeiro de 1879 e no âmbito da execução de propostas referentes a Espinho, o presidente propunha: *Ponto XXIV – Proponho ao Governo de Sua Majestade para mandar pagar o subsídio da estrada construída de Espinho à Granja.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 8 de Janeiro de 1879.

[123] *Cometendo á Camara de que existe em Espinho uma comissão que deseja construir um ramal da estrada que ligue o cemiterio d'aquella freguesia com a estrada municipal de Espinho á Ponte d'anta , a camara deliberou auctorisar a sua construcção (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 29, Sessão de 7 de Julho de 1897.

dinheiro para despesas de viação.[124] Este período, de afrouxamento viário, coincide com o início da independência concelhia de Espinho (obtida em 1899) e reflecte a maior aposta nos melhoramentos locais (arruamentos, serviços e equipamentos), verificada em parte pelas constantes invasões do mar, responsáveis pela destruição de parte da povoação.

2.1.2. *A ferrovia*

O transporte ferroviário revelava-se vantajoso relativamente ao rodoviário, já que permitia deslocações mais rápidas e económicas e, ao mesmo tempo, transportar grandes quantidades quer de mercadorias quer de pessoas. Revelava também, vantagens relativamente ao transporte aquático pois *se o transporte de mercadorias se manteve mais barato nos canais do que nos caminhos-de-ferro quase até ao fim do século (...) ele era mais lento, por vezes sazonal, e a construção de canais dispendiosa nas regiões acidentadas*[125].

A respeito do transporte ferroviário, Fernanda Alegria divide a sua evolução, ao longo de oitocentos, também em três fases. A primeira, desde 1844 até 1876, demonstra-se um período em que o Estado não tem participação directa (a construção era feita por empresas), em que a construção das linhas vai progredindo lentamente à medida que vão sendo decretadas uma a uma, pois não existia um plano de conjunto. De especial relevo nesta fase, são as inaugurações das primeiras linhas, destacando-se a ligação da capital a Espanha (linha de leste 1863), a ligação da capital a Vila Nova de Gaia (linha do Norte 1864) e a ligação da capital a Évora em 1863 e Beja em 1864 (linha do Sul).

A segunda fase inicia-se com a divulgação do primeiro plano de conjunto da rede, executado pela Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, em 1877 e prolonga-se até 1890. É nesta fase que aumenta a participação directa do Estado, apesar de ser distribuída também pelo investimento privado. Verifica-se a execução de uma

[124] *O presidente explica que no cofre municipal não há dinheiro para despezas de viação, e que tendo-se enviado há tempos á Caixa Geral de Depositos um precatorio para levantamento da quantia de trezentos mil reis, por desleixo do thesoureiro municipal e repartição de fazenda respectiva, ainda não podendo ser expedido, o que está causando graves embaraços a esta Camara. Propõe por isso, que se telegraphasse áquella Caixa pedindo com urgencia a remessa do referido precatorio. Approvado por unanimidade.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 28 de Maio de 1909.
[125] ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990), p.217.

multiplicidade de estudos e planos que confluem na abertura ao público de grande parte da rede actual, traduzidos pelas cerca de 11 linhas abertas entre o ano de 1879 e 1890.

A última fase diz respeito ao intervalo entre 1891 e 1910. Inicia-se num contexto de crise, evidenciado por uma estagnação na evolução deste tipo de rede, procedendo-se apenas à conclusão das linhas em execução. Após 1898/99, segue-se um aceleramento do processo construtivo, resultado de uma diferente estruturação da rede (Norte, Centro e Sul) e de um aumento da comparticipação estatal, planificando-se a rede ferroviária abrangendo todo o território nacional: Norte, Centro e Sul.

Mais uma vez, a compartimentação feita pela Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes e a de Fernanda Alegria não coincidem, já que os Engenheiros estabeleceram não três mas seis períodos. O que parece estar na origem da diferença é a importância dada às épocas de estagnação ferroviária. A referida Associação inicia a sua divisão só no ano de 1859 (e não em 1844 como F. Alegria) por considerar que a actividade na construção das vias ferroviárias nacionais antes deste período eram *incipientes*[126]. Esta primeira fase (1859-1864) termina em 1864, considerando que a partir deste ano estivemos sob *quasi completa paralysação*[127] até ao ano de 1873 (2.ª fase).

Relativamente à segunda fase de F. Alegria (1877-1890), a Associação considera-a de grande actividade mas decompõem-na em duas mediante o nível de implicação estatal: de 1873-1882 implicação do Estado e de Empresas privadas e uma segunda etapa (3.ª fase) de 1882-1891 em que a construção fica a cargo, essencialmente do domínio privado (4.ª fase).

A partir de 1891, a Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes estabelece a separação da fase da *completa estagnação*[128] entre 1891 e 1903 (5.ª fase), do último período em que *termina o fatal marasmo que embevia todas as iniciativas e amortecia todas as actividades que se esforçavam pelo incremento das redes dos nossos caminhos*[129] verificado entre 1903 e 1910 (6.ª e última fase).

Podemos concluir que *considerado como um meio de transporte de longa distância, as "estradas de ferro" como muitos lhe chamaram foram sendo traçadas de acordo com as direcções definidas pelas localidades mais importantes onde se supunha existir uma procura mais intensa, ou seja, muito próximas dos anteriores eixos*

[126] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes (1910), p.85.
[127] *Idem, Ibidem.*
[128] *Idem,* p.88.
[129] *Idem,* p. 91.

rodoviários[130], baseada no princípio da decisão de execução de vias uma a uma, devido à ausência de planeamento como, de resto, tinha ocorrido com a rede de estradas. Este facto fez com que as áreas litorais acabassem por ser dotadas de maior mobilidade e, por isso, vissem aumentar a sua densidade populacional e, essencialmente, em Lisboa e Porto se expandissem as suas periferias. O favoritismo verificado pelo litoral pode ter decorrido da, já referida, ausência do plano da rede durante a criação da mesma, bem como, da ausência de responsáveis pelo seu desenvolvimento, função desempenhada ora pelo Estado (períodos de reduzido investimento privado) ora pelo poder privado, que ia construindo vias ferroviárias mediante os interesses imediatos da respectiva entidade promotora.

Como podemos verificar, no contexto da política Fontista da segunda metade do século XIX anteriormente referida, foram construídas as primeiras linhas de caminho-de-ferro, de onde podemos destacar a Linha do Norte que estabelecia a ligação entre a capital Lisboa e o Norte do país até Vila Nova de Gaia.

Integrado na linha do Norte, estava a povoação de Espinho. A introdução de um novo elemento no solo desta localidade teve um forte impacto na organização do território. A sua importância ficou a dever-se à maior atractividade que forneceu à povoação decorrente da melhoria das acessibilidades, mas também, da hipotética influencia que teve na adopção da tipologia de morfologia urbana adquirida.

Desta forma, Espinho vê, a partir de 1863, passar o comboio nos trilhos fixados no seu território, efectuando apenas paragens em Esmoriz, a Sul e na Granja (zona de banhos a Norte).

Esta situação manteve-se até 1870, data em que Espinho é dotada de apeadeiro. Esta permissão de saída de passageiros foi um contributo para o desenvolvimento espinhense que se transformou numa área conceituada a nível de banhos. A população vinha, essencialmente, das áreas vizinhas como a Feira ou Ovar devido às dificuldades de circulação viária (nas grandes deslocações) que se faziam sentir nesta época. A passagem da Linha Ferroviária do Norte, apesar de não ser dotado de paragem, aproximou Espinho de outros locais, mas quando é transformada em Apeadeiro ganha uma nova acessibilidade.

Como já aqui foi referido, a ida a banhos estava na moda, evocava um estatuto social desejado e era encarada como um tratamento medicinal ou acto de prevenção.

[130] PACHECO, Elsa Maria Teixeira (2001), p.98.

Como o local era frequentado por várias pessoas pertencentes à sociedade do concelho da Feira, que rapidamente publicitou na sociedade nortenha os atributos da localidade, o aglomerado viu-se invadido pelas famílias, essencialmente pertencentes à burguesia, que viam a deslocação favorecida pelo transporte ferroviário.

Com o número de afluxo de visitantes a Espinho a aumentar, em 1873 não restaram opções se não dotar o local com uma Estação ferroviária[131]. Esta acção, por sua vez promoveu, ainda mais, o aglomerado populacional, já que o colocava numa posição favorável relativamente à mobilidade.

A implantação da estação resultou de um acordo entre a Câmara Municipal da Feira[132] e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em que a estação seria construída pela segunda, localizada no prolongamento da nova rua, Bandeira Coelho, dotada de edifício de passageiros, outro de mercadorias e de um alargamento na plataforma de cerca de um metro. Este acordo referia, ainda, que o terreno para a construção seria doado pela Câmara Municipal da Feira, bem como, mais cerca de seis hectares para logradouro cuja arborização ficaria a cargo da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Ora, a determinação do local da estação, ainda que não justificada, pode ter a haver com a importância que a rua Bandeira Coelho ia assumindo nesta época. Paralelamente, podemos afirmar, que foi, também, o facto de a estação se ter implantado nesta rua que fez com que ao longo dos tempos, adquirisse a importância que ainda detém na actualidade.

---

[131] O aumento populacional decorrente da passagem da linha férrea é demonstrado pela necessidade de criar posturas específicas para a povoação de Espinho, pela Câmara Municipal da Feira justificando esta acção dizendo: *Agora pois que pela construcção do caminho de ferro que lhe tocou, melhoraram completamente as condições porque na epocha de banhos a concorrencia recente de banhistas deram o movimento á aquelle local a par de uma grande cidade do Pais. É por tanto de absoluta necessidade que se amplie e façam posturas.* AHSMF: Livro de actas de sessões da Câmara, n.º 18, Sessão extraordinária do dia 10 de Setembro de 1875.

[132] *1.º Que a Real Companhia construirá uma estação na povoação ao norte do local indicado na Planta, de modo que o edificio dos passageiros fique no prolongamento da nova rua, que confina pelo Norte com a casa actual da Assembleia e que a largura da plataforma será aumentada de 1 metro, avançando-se para a frente o edificio de passageiros de igual distância que igualmente edificará um cães para mercadorias. 2.º Que a Camara Municipal da Feira dará gratuitamente á Real Companhia dos Caminhos-de-ferro o terreno necessário para a estação e resguardo da linha e casa do guarda mais seis hectares para logradouro (...) 3.º Que A companhia se obriga a arborizar os seis hectares de terra e começar com as obras quando mal terminem as negociações (...) 4.º Que a Camara Municipal se obrigue a faser a demolição da referida casa do guarda, podendo a Companhia aproveitar os materiaes que lhe enviem. 5.º Que a estação com todas as suas dependências esteja concluida antes do mês de Julho (de 1874)* AHSMF: Livro de actas de sessões da Câmara, n.º 17, Sessão extraordinária do dia 9 de Outubro de 1873.

Uma vez facilitados os acessos a Espinho, a população visitante não parava de aumentar, incluindo população estrangeira destacando-se os veraneantes espanhóis que chegavam entre os meses de Junho e Julho e nela permaneciam até finais de Agosto[133]. Esta deslocação foi incentivada no inicio da década de oitenta com a ligação directa de Lisboa a Madrid, o que levou a que *em pleno Verão de 1889, mediante o testemunho do correspondente do jornal, O Comércio do Porto, a colónia espanhola era bastante considerável, levando o jornalista a reflectir se estava no "coração da Hespanha" ou na "estancia de que Portugal se orgulhava". Em todos os locais quase só se ouvia falar espanhol: na praia, nas lojas, cafés, praças e ruas, tudo "arranhava" castelhano.*[134]

Entretanto o caminho-de-ferro e respectiva estação, potenciaram o aparecimento do sector industrial, essencialmente, o relacionado com produtos alimentares oriundos do mar. Em 1876 existia em Espinho uma fábrica de conservas com sede no Porto. Após ter sido vítima de um incêndio é comprada por uma sociedade e transformada na Fábrica Brandão Gomes, em 1894, que desempenhará um papel preponderante no desenvolvimento (criação de grande número de postos de trabalho) e reconhecimento de Espinho (conhecida pela Real Fábrica de Conservas)[135]. No entanto o grande surto industrial fez-se sentir no início do século XX, provavelmente seduzido pelo mercado criado, acessibilidades (alargamento da linha, abertura da linha do Valle do Vouga em 1908) e concentração de mão-de-obra. Aníbal Gomes Ferreira Cabido escreveu que em 1910 existiam, já *no concelho de Espinho, oito estabelecimentos industriais (...)*: duas oficinas de serração de madeira da Companhia Portuguesa de Fósforos, fundada em 1909, localizada no Largo da Feira; a Carpintaria de José Domingos Alves Marinheiro, localizada na rua da Praia; a fábrica de tecidos e moagem de Eurico Pousada & C.ª, fundada em 1907, localizada na Ponte de Anta; a fábrica de rolhas de cortiça de José Dias Coelho, fundada em 1902, localizada na Avenida Albano de Melo; a fábrica de conservas Brandão Gomes & C.ª, fundada em 1894, localizada a sul da povoação junto ao mar; a fábrica de moagem de café, Mercearia Chineza, fundada em 1908, na rua Bandeira Coelho; a fábrica de espanadores, escovas e vassouras, fundada em 1908,

[133] RIBEIRO, A. M. Bouçon (2001), p.17.
[134] *Idem, Ibidem.*
[135] *Em 1876 foi construída na zona sul de Espinho pela Sociedade Santos Cirne & C.ª, uma fábrica de conservas de peixe e sal, sucursal de uma empresa sedeada no Porto, que empregava 120 mulheres. Em 1894 os irmãos Alexandre e Henrique Brandão e Augusto Gomes e José Gomes adquiriram o terreno e a fábrica, entretanto destruída por um incêndio, depois de terem constituído uma sociedade (...) Em Junho de 1895 era já fornecedora da Casa Real e o Rei D. Carlos confere-lhe o título de Real Fábrica de Conservas Alimentícias. (...) Depressa são criadas filiais em Matosinhos (1903), S. Jacinto (1910) e Setúbal (1913).* QUINTA, João (1999), pp.62,63.

também na rua Bandeira Coelho; a fábrica de gazosa, na rua Alexandre Herculano, desde 1905; a fábrica de obras de verga na rua do Norte. No sector industrial trabalhavam, já, cerca de 20% da população total do concelho[136].

Na Planta de 1870 (anexo 8), é possível verificar a existência de apenas uma passagem de nível, localizada estrategicamente no ponto de ligação da desembocadura da estrada municipal proveniente das Barrancas dos Carvalhos a nascente e a rua principal da povoação, a rua Bandeira Coelho, proveniente do centro deste aglomerado (Largo de Nossa Sra. da Ajuda) a poente. Em 1893 é projectada uma *passerelle* (figura 2 do anexo 15), travessia aérea para peões como complemento desta passagem de nível, no mesmo local, devido ao elevado número de população que aqui circulava, essencialmente na época balnear. A referida passagem de nível foi entretanto desactivada, existindo na actualidade existe, aproximadamente no mesmo local, uma passagem subterrânea pedonal.

Possivelmente devido ao aumento populacional de residentes e de veraneantes foi pedida, pela Câmara Municipal, a construção de uma segunda passagem de nível, autorizada em Maio de 1877 pelo Ministério das Obras Publicas. Este autoriza, uma vez mais estrategicamente, a execução desta passagem de nível onde a linha férrea é "*encontrada pela estrada de Espinho à Villa da Feira*" que andava já em construção.[137]Esta passagem de nível, na então rua Bandeira Neiva, mantém-se até à actualidade e funciona como a via de passagem do lado poente para o lado nascente da linha em termos rodoviários, complementada pela passagem de nível da rua 33, localizada mais a sul, onde é permitida a travessia rodoviária em ambos os sentidos (anexo 13).

Desta forma, estabeleceu-se a articulação necessária com da rede viária local, sendo a linha ferroviária facilmente transponível em ambas as ligações. Outras passagens de nível foram aparecendo ao longo da linha mais para sul, seguindo o sentido da expansão do povoamento em direcção à localidade vizinha – Silvalde, bem como, passagens desniveladas que seriam desactivadas em 1987, à excepção dos Km 316,500 (Rua 33) e Km 315, 080 (Rua 23) que seriam alvo de melhoramentos e se mantiveram até à actualidade.

---

[136] CABIDO, A. G. Ferreira (1980), *Boletim Cultural*, Vol. II, n.º 5,6, pp. 56-73.

[137] *Offico do Engenheiro Director nº47 com data de 23 do corrente remettendo a copia da Portaria de 22 deste mês do Ministério das Obras Publicas, pela qual autoriza a Camara Municipal deste Concelho a construir uma passagem de nível no ponto, em que a linha ferrea do Norte é encontrada pela estrada de Espinho á Villa da Feira...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 26 de Maio de 1877.

A linha ferroviária, para além da grande alteração de fundo introduzida no território da povoação decorrente da sua implantação, foi fonte constante de mudanças na paisagem local ao longo dos tempos até à actualidade.[138] Tendo em conta a necessidade de se melhorar as instalações da estação ferroviária e considerando a dificuldade logística que tal obra requereria, é equacionada em 1886 uma nova alteração no território Espinhense, através da mudança da localização da estação. Pretendia-se a transferência da estação para o local próximo à passagem de nível da Rua Bandeira Neiva, alegando facilitar os trabalhos, bem como, as vantagens que esta alteração traria para a regularização de arruamentos e organização do espaço, já que as edificações na povoação se encontravam em expansão no sentido sul[139]. Com esta alteração a estação não perdia articulação com a rede viária, pois mantinha-se próxima das vias rodoviárias referidas anteriormente e ganharia centralidade. Não deixa de ser curioso, o facto de mais de um século depois ser, aproximadamente, este o local eleito para a implantação da nova estação de acordo com o projecto relativo ao enterramento da linha férrea em Espinho (anexo14).

---

[138] Na actualidade, figurando como acção relevante constante do PDM local, está projectada e iniciada a obra de rebaixamento da linha-férrea em cerca de 3Km de comprimento, desde o lugar de Juncal a norte até ao apeadeiro de Silvalde, a sul. Cerca de 1Km deste rebaixamento será em forma de túnel (aproximadamente entre os limites norte e sul da freguesia de Espinho). Anexo 14

[139] *A Camara delibera representar a Sua Alteza Real Regente em nome d'El-Rei a favor da mudança da estação do Caminho de Ferro em Espinho, de que foi assignada a mesma representação e mandada expedir ao Ex.mo Governador Civil do Districto para lhe dar o devido destino = Segue-se a representação: (...)*
A mudança da actual estação é de necessidade e traduzirá um importantíssimo melhoramento publico, em geral, e particularmente para este Municipio e para a povoação de Espinho. É primeira necessidade porque a estação por acanhada não satisfaz a comodidade publica, nem as necessidades do momento dos passageiros e tráfego de Mercadorias, na época balnear. Não pode proceder-se aos melhoramentos da actual estação por meio do seu alargamento no local em que está situada porque o indispensável assentamento das linhas de desvio...carecem d'occupar parte do terreno Municipal das duas principais ruas da povoação, a da Assembleia e a da Graciosa, que constituem duas excellentes avenidas e a e a maior parte do arruamento da povoação parallelas e contiguas á linha ferrea pelo nascente e poente.(...) Condições vantajosíssimas para o interesse e comodidade publico e para favorecer o crescente augmento das edificações pois que o local escolhido para a nova estação ao sul da actual, e a distancia d'esta apenas 540 metros e naturalmente indicado pelas suas condições de salubridade e de possibilidade de embellesamento que faltam na maior parte das edificações actuaes, para a formação de um magnifico bairro senão da fuctura povoação d'Espinho pois que é para hai que converge e se está prolongando a povoação. Esta não tende a augmentar para o lado de poente para o lado do mar, pela proximidade do mar cujas marés têm destruido grande parte das antigas edificações, nem para o lado do norte porque o terreno é em parte alagadiço, nem para o lado do nascente, pela maior distancia a que ficariam da praia. (...) favorece ainda o prolongamento e regularização da rua da assembleia para o lado do Norte, em consequência da cessão que a Companhia faz a este Municipio de parte do caes da estação, que está prejudicando o alinhamento da mesma rua na sua aresta do lado de nascente. (...)
Portanto Pede a Nossa Alteza Real Regente em nome d'El-Rei Haja por bem ter em consideração os factos expostos e ordenar pelo Ministerio competente que seja ouvida a referida Companhia para se realisar a mudança da estação nas condições indicadas. (...) AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 15 de Setembro de 1886.

Esta mudança nunca se efectivou, apenas se sabe que a Câmara Municipal mudou a sua visão sobre a referida obra através da deliberação *...por proposta do Ex.mo Presidente e vereador Bandeira, que se representasse ao Governo de Sua Majestade para que a Estação do Caminho de Ferro em Espinho não seja transferida do logar onde actualmente se acha e encarregou o Presidente de redigir e fazer subir ao governo a representação*[140] em Outubro de 1886, o mesmo ano em que tinham enviado a representação pedindo, exactamente o contrário.

Devido ao crescente fluxo ferroviário verificado, sente-se a necessidade de se alargar a via ferroviária, criando uma segunda linha. Para tal, em 1902, tornava-se necessária a execução de expropriações, nomeadamente de negociações entre a Câmara Municipal, agora de Espinho, e a Companhia. Estas negociações não foram simples e só depois de a Câmara ter nomeado o Engenheiro Augusto Júlio Bandeira Neiva, como perito responsável da avaliação das negociações[141], é que estes se dão por concluídos.[142] Este alargamento da via ferroviária não comporta grandes alterações no território de Espinho, uma vez que apenas se alarga o espaço ocupado pela via-férrea, e se verifica um consequente estreitamento da Avenida de Serpa Pinto (anexo 15, figura 1).

A mobilidade ferroviária da povoação de Espinho é reforçada em 1908, através da inauguração da linha do Vale do Vouga[143], considerada relevante no desenvolvimento da localidade e por isso ansiada desde 1889[144]. Embora o contrato da sua construção tenha sido assinado em 1902[145], em Paris, só lhe foi concedida a

---

[140] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 26 de Outubro de 1886.

[141] *Pelo Presidente é participado á Camara que havia recebido um officio numero cento e oitenta e seis do Presidente da Comissão Executiva da Companhia Real, acceitando a condição da delimitação dos terrenos; entende por isso que a Camara deve nomear um perito e propõe para essa missão o distincto engenheiro Augusto Julio Bandeira Neiva. A Camara declarou-se inteirada approvando por unanimidade a proposta do presidente.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 12 de Junho de 1902.

[142] *O vereado (...) propõe que se officie de novo á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes pedindo ou instando pela demarcação dos limites dos terrenos d'aquella Companhia. Foi approvado.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 30 de Abril de 1903.

[143] *Um telegramma do Governador Civil d'este districto communicando o dia em que Sua Majestade El-Rei vem a este concelho inaugurar a linha do Valle do Vouga.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 5 de Novembro de 1908. *Na sessão do dia 28 do mesmo mês aparecia já um Telegramma de Sua Majestade e El-Rei agradecendo á Camara e municipes o que aqui lhe foi feito.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 28 de Novembro de 1908.

[144] *O presidente comunicou á Camara que estando o Governo a tratar das redes dos caminhos de ferro, lhe telegraphara em nome da Camara pedindo que fosse incluida a linha do Valle do Vouga e propunha que se enviasse um telegramma em que se representasse ao Ministro das Obras Publicas immitindo n'este pedido que a realizar-se trará a Espinho grande desenvolvimento.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 20 de Dezembro de 1899.

[145] *Num telegrama em que o deputado Homem de Mello participa ao presidente da Camara ter sido assignado em Paris, o contracto de construcção do caminho de ferro do Valle do Vouga.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 1 de Maio de 1902.

aprovação em 1906[146]. A criação desta linha teve consequências na fisionomia do aglomerado, não só pelo facto de ter dado uma função a uma determinada porção de território (área de implantação da linha férrea e respectiva vedação, estação ferroviária, passagens de nível na rua Luciano de Castro e rua da Divisão e respectivas cancelas[147]) a sul da povoação, mas também pelo facto de ter sido esta Companhia a responsável pelo prolongamento da Avenida da Graciosa para sul, bem como, ter funcionado como um factor de pressão para a abertura dos arruamentos que ligavam a povoação a esta nova área do aglomerado, com o intuito de aproximar a estação da Linha do Valle do Vouga da população[148]. Em 1927 surgiu um plano para a ampliação da Estação de Espinho-praia com o objectivo de integrar num mesmo espaço as estações da linha do Norte (sensivelmente no mesmo local) e da linha do Vale do Vouga (entre as actuais ruas 19 e 21), o que corresponde à situação actual.

Apesar de não terem existido mais alterações com impacto no ordenamento do espaço urbano, por parte dos caminhos de ferro será, ainda, de referir que na primeira década do século XX se colocou novamente em hipótese o transporte da estação para um local mais a nascente – o Parque da povoação. O factor que promoveu a possibilidade desta alteração foi o facto de as invasões marinhas terem atingido, em 1907, a linha férrea na parte mais a norte da mesma e mais próxima do mar, junto ao Rio Largo[149].

---

[146] *O Presidente refferindo-se á approvação definitiva da construcção da linha do Valle do Vouga, de que a Camara já tem conhecimento (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 3 de Outubro de 1907.

[147] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 24 de Setembro de 1908. Nesta acta podem ler-se as bases (apresentadas a 7 de Novembro de 1907) do acordo efectuado entre a Câmara Municipal de Espinho e a Companhia do Valle do Vouga para a apreensão de terrenos por parte da Companhia à Câmara para a implantação da linha. Neste acordo as obras de construção expressas no texto ficariam a cargo da referida Companhia, o que a mesma aceitou.

[148] *Officio do Administrador delegado da Companhia dos Caminhos de Ferro do Valle do Vouga, pedindo para a Camara mandar construir a Avenida e ruas que dão accesso á estação. A Camara deliberou responder que não descurará o assumpto logo que lhe for possivel.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 21 de Maio de 1909.

Officio numero quatrocentos vinte e oito, B, do engenheiro chefe de exploração do Caminho de Ferro do Valle do Vouga, pedindo licença para fazer uma parte da Avenida da Graciosa, ao lado da sua linha para serviço de mercadorias até ao caes da estaçã Espinho-Vouga, visto não terem sido por enquanto construidas as ruas que lhe devem dar acessos. A Camara resolveu por unanimidade conceder a licença pedida, mandando archivar a planta que acompanha este officio. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 23 de Julho de 1909.

[149] *O presidente referindo-se ao desvio que as ultimas invasões do mar obrigaram a Companhia Real dos Caminhos de Ferro a fazer, proximo ao Rio Largo, lembra que nesse local os terrenos occupados pela rua da Graciosa, rua Alegre e rua da Fonte Nova, foram offerecidos pelo seu proprietario José Manuel da Silva, com o único fim de valorisar o terreno que lhe ficava a confinar com as mesmas ruas(...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 5 de Dezembro de 1907.

Desde sempre que as invasões marinhas foram um dos grandes problemas da povoação de Espinho. Uns atribuíam a responsabilidade ao porto de Leixões, outros às correntes marítimas[150], não se concluindo bem qual a origem da questão, apenas constatando a destruição que causava. Entre 1866 e 1912 a distância entre a linha férrea e o mar é reduzida em cerca de 310 metros (considerando como ponto de medida a rua Bandeira Neiva)[151] devido às invasões marinhas, o que explica a perda de território e a constante ameaça em que vivia a linha férrea.

O processo de mudança de local da estação ferroviária chegou a ser negociado[152] e aprovado[153], julgando-se ser o mais proveitoso para a povoação[154], contudo nunca chegou a ser posto em prática devido ao recuo das investidas do mar (anexo 16).

---

[150] Num artigo de jornal da época pode ler-se *Tentou explicar-se, e a isso se refere o relatório do sr. Mello de Mattos, o phenomeno da invasão marinha de Espinho pela construcção dos molhes do porto de Leixões, que determinou um desvio da corrente litoral norte-sul, de forma que, incidindo na praia, daria ocasião ao phenomeno. Somos da mesma opinião do Sr. Mello de Mattos em rejeitar tal explicação, e uma coisa logo se depara admitindo-a: seria explicar porque razão se deram os desastres de 1869, de 1871 e 1874, em que nem começadas estavam as obras. Nós vamos mais longe, e a nossa modesta maneira de ver leva-nos a crer que o porto de Leixões só poderia produzir effeitos benéficos, quanto ao ataque do mar em Espinho. Segundo a nossa opinião, a causa da invasão marinha, na praia de Espinho deve ser procurada nas correntes marítimas ao longo das nossas costas occidentaes, de que não conhecemos trabalho completo.* AME: *Gazeta de Espinho*, 9 de Maio de 1909 in Colectânea das Obras de defesa de Espinho, por António Leite, Volume I.

[151] AME: *Narrativas e documentos*, Defesa de Espinho de 4 de Novembro de 1945 in Colectânea das Obras de defesa de Espinho, por António Leite, Volume I.

[152] *O presidente informa que convidara os senhores engenheiros Bandeira Neiva e João Francisco de Pina, a indicarem como peritos, o preço que a Camara deveria estabelecer para estes terrenos, a que estes senhores foram de opinião que a Camara deveria ceder gratuitamente á Companhia o terreno para passagem de nivel nas ruas demarcadas com a condição de a Companhia fazer á sua custa a vedação de toda a linha dentro da povoação, com um gradil de ferro, e pelo restante terreno (...) deverá pagar por m2.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 16 de Abril de 1909.
O presidente agradece a declaração do seu collega, e propõe que nesta acta fique marcada a seguinte rectificação ou additamento ás condições a impor á Companhia Real: - O gradiamento de ferro das vedações encima um murete de quarenta centimetros d'altura, as passagens de nivel serão em toda a largura das ruas e no contrato figurará claramente a condição da reversão dos terrenos quer dados quer vendidos pela Camara á Companhia (...) – Foi unanimemente approvado. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 4, Sessão de 7 de Setembro de 1909.

[153] *Officio (...) da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes participando estar definitivamente assente a mudança da estação de Espinho da projectada variante para o Parque.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 3, Sessão de 3 de Setembro de 1909.

[154] *O Presidente communica á Camara que no ultimo sabbado assignou, em nome da Camara, a escriptura de cedencia de terrenos á Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses nas condições acceites por esta Camara e approvadas pela Excellentissima Comissão Districtal; e que no cofre do municipio deu entrada no mesmo dia a quantia de treze contos e quarenta e cinco mil reis que, em virtude d'esta cedencia, a Companhia offerece á Camara para ser applicada nas obras e melhoramentos a fazer no concelho como compensação das concessões que a Camara lhe fez. Que decerto, a mudança da estação ferroviaria, effectuar-se-há n'um prazo breve, e por isso propõe que a Camara tendo em attenção o preceituado na lei de vinte e sete d'agosto de mil oitocentos e cinquenta, logo que o terreno que a Companhia actualmente utiliza com as suas linhas deixe de ser applicada ao fim para que foi adquirido, a Camara o faça reverter á posse do municipio e o transforme n'uma Avenida que ficará sendo a mais bella d'Espinho. Propõe mais que se officie á Camara da Feira lembrando-lhe a conveniencia de tambem reivindicar o terreno que a Companhia abandona na freguesia de Silvalde (...)*

A ideia da mudança da linha ferroviária e respectiva estação para nascente da povoação (Parque João de Deus) volta a ser equacionada em meados do século XX. Está presente no AntePlano de Urbanização de Espinho (do Arquitecto Januário Godinho) de Agosto de 1948, bem como, no Anteplano de Urbanização de Espinho de 1967 (de Manuel M. Marques de Aguiar), aprovado por despacho Ministerial em 6 de Outubro de 1973. Ambos os Planos defendiam o desvio da linha de caminho de ferro para nascente da Câmara Municipal, passando em trincheira, deixando livre a expansão da localidade, estabelecendo a continuidade das principais ruas (ruas 19, 23 e 33) por meio de pontes. No Anteplano de 1949, defendia-se que a linha do Vale do Vouga seria desviada, próximo de Silvalde, de modo a poder juntar-se com a linha do Norte numa grande gare de triagem comum e cais de mercadorias, a norte do contemporâneo matadouro. Enquanto que no Anteplano de 1967 ambas passariam na trincheira e a sua estação localizar-se-ia a nascente da Câmara Municipal. A zona entre a linha do caminho de ferro e a praia seria transformada numa estrada de turismo que passaria sobre o leito libertado pela linha férrea, transformando o centro de Espinho num amplo "boulevard", dando-lhe uma fisionomia inteiramente nova, valorizando as esplanadas existentes e criando novas áreas verdes.[155]

Uma vez mais se pode concluir que as ideias nunca são abandonadas, mas sim reformuladas, já que no PDM de Espinho na actualidade, a obra de maior importância é não mudar a linha de local mas sim, proceder ao seu enterramento a fim de melhorar a circulação na cidade, bem como, usar o espaço libertado pela mesma para infra-estruturas de lazer, transformando o centro de Espinho, dando-lhe uma fisionomia inteiramente nova, valorizando as esplanadas existentes e criando novas áreas verdes.

Podemos então concluir que o desenvolvimento da globalidade dos transportes aproximou os locais, encurtando o país permitindo a interacção entre regiões/localidades, o que promoveu um desenvolvimento comercial e industrial, este ultimo essencialmente em Lisboa e Porto mantendo e, em alguns casos aumentando exponencialmente, o poder de atracção que estas exercem sobre a população.

Apesar disto, se por um lado o transporte ferroviário associado ao surto demográfico sentido, nessas mesmas cidades, resultou no crescimento dos subúrbios,

---

Assim foi resolvido por unanimidade. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 4, Sessão de 19 de Agosto de 1910.

[155] Para mais pormenores ver DGOT-DU: Plano de Urbanização de Espinho – *Esquema para o estudo do Anteplano de urbanização de Espinho*, Agosto de 1948; e DGOT-DU: *Anteplano de Urbanização de Espinho*, 1949 (anexo 12).

por outro lado o impacte deste nas cidades mais interiores e ligadas à actividade agrícola foi quase nulo. Há, ainda, as cidades que resultaram da implantação do caminho-de-ferro de que são exemplo Pinhal Novo e o Entroncamento, que como refere Teresa Barata Salgueiro (1992) tratam-se de povoações que "*aparecem de novo, registaram um crescimento forte sem ser planeado e as instalações ferroviárias funcionam como ponto focal orientador, a partir do qual se tem processado a expansão. A sua planta não apresenta grande regularidade, embora a tendência seja para as construções se disporem ao longo dos caminhos que conduzem às linhas, segundo malhas vagamente ortogonais*"[156].

Aparentemente, a área em estudo – a povoação de Espinho – poder-se-ia incluir neste grupo, mas apesar do caminho-de-ferro ter contribuído para o sucesso do desenvolvimento da povoação de Espinho, não foi de forma exclusiva e sim associada aos restantes factores (local favorável à actividade piscatória, zona óptima para banhos, forte investimento nos melhoramentos por parte da Câmara e da população). A sua malha urbana do início do século XIX, que era irregular devido à fixação desordenada e constante que se fez sentir, transformou-se numa planta regular e perfeitamente ortogonal. Mas não se poderá dizer que resultou da fixação de população ao longo da linha sem qualquer tipo de planeamento, já que se submetia (alegadamente) à planta do Projecto d´Arruamentos para edificação de 1866 e à planta de melhoramentos, executada na década de 70 do século XIX, pela Comissão de Melhoramentos da Costa de Espinho, da Câmara Municipal da Feira. Contudo o motivo pelo qual foi decidido ser este o tipo de planta a adoptar pode sim, estar relacionado com a orientação da linha-férrea no território, temática que será explorada no capítulo das conclusões finais deste trabalho.

É, no fundo esta disposição e espaço de território ocupado pela linha que acaba por marcar todas as localidades dotadas de caminho-de-ferro, pois é necessário este espaço estar confinado e protegido da circulação da população e de outros meios de transporte, mas também é necessário criar uma forma de lhe aceder, o que leva normalmente à criação de uma avenida que integra o espaço da localidade mas que também o altera. Perpendicularmente a esta avenida pode criar-se um outro eixo de ligação a outros locais de interesse da localidade, como o centro administrativo ou até mesmo um equipamento turístico ou de lazer, e fazer com que esses dois arruamentos se

[156] SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), p.185.

tornem nos mais centrais, ideais para a fixação da função comercial. Este fenómeno acontece no caso de Espinho, em que inicialmente a rua perpendicular mantinha a ligação à praia, sendo que posterior e actualmente mantém, também, a ligação (para o lado oposto – Este) para o centro administrativo.

Ficou, também, comprovada a ideia de Fernanda Alegria, de que os locais dotados de caminhos de ferro foram beneficiados na dotação de vias rodoviárias. Através da leitura das actas das sessões da Câmara Municipal da Feira, facilmente se conclui que a povoação de Espinho foi o local mais privilegiado no que concerne à estruturação da rede viária. Contudo, neste caso é legítimo deixar suspensa a questão de que, até que ponto este privilégio decorreu dos caminhos de ferro, ou da contínua afirmação do aglomerado, sendo que possivelmente resultou da afirmação do aglomerado facilitada pela dotação dos caminhos de ferro.

Será ainda de referir, relativamente às acessibilidades da Costa de Espinho a possível existência dos *carros cómodos e seguros para carga e passageiros, movidos por força animal, rodando sobre carris de ferro*[157] – o Americano. Esta inovação, importada como o próprio nome o diz dos Estados Unidos da América, foi a alma da grande revolução dos transportes públicos na capital Lisboeta. Foi aí introduzido por Luciano Cordeiro de Sousa e seu irmão Francisco Maria Cordeiro de Sousa, na década de 70 do século XIX. No Porto foi introduzido, ainda em meados do século XIX, sendo a primeira ligação estabelecida do Porto à Foz do Douro, seguindo-se a abertura da linha entre o Porto e Matosinhos. A este meio de transporte é várias vezes atribuído o incremento da actividade dos *banhos* nestas localidades, uma vez que aproximou a população portuense das referidas áreas costeiras.

A ideia de que este tipo de carros possa ter circulado em Espinho advém do facto de se terem encontrado, nas actas das sessões das respectivas Câmaras Municipais, dois pedidos para estabelecimento de uma ligação de Americano dentro da povoação, em 1891[158] e em 1902[159], pelo mesmo senhor João Baptista de Carvalho. Apesar de não

---

[157] AA.VV. (1994), p.163.

[158] Requerimento *De João Baptista de Carvalho, d'este concelho pedindo para estabelecer em Espinho e em outra parte digo em outro qualquer ponto d'este Concelho um caminho de ferro americano para o transporte de pessoas e cousas, se lhe for concedido pelo tempo de dez annos a contar do dia primeiro da exploração do referido caminho (...) Commetido ao Sr. Presidente (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 14 de Janeiro de 1891.

[159] *Foi presente um requerimento em que João Baptista de Carvalho pede licença para o estabelecimento, dentro do concelho de uma linha americana com tração electrica ou animal. A Camara congratulando-se por mais este projectado melhoramento devido á iniciativa do requerente, commeteu este requerimento ao vereador Alexandre Pinto Alves Brandão, para informar.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 30 de Outubro de 1902.

existir qualquer outra informação relativamente à sua existência ou não, podemos depreender que esta se verificou na realidade, já que o primeiro pedido remete que a aprovação teria uma duração de 10 anos e o segundo pedido ocorre 11 anos depois do primeiro, parecendo estar já projectado.

Existe, ainda uma referência ao Americano, cuja hipotética existência permitia estabelecer a ligação entre a povoação de Espinho e Vila Nova de Gaia, pelo areal, ainda em 1882. Este meio de transporte, terá sido introduzido na localidade pelo Visconde de Veiros (também explorador das Thermas de S.º Jorge), Arnaldo de Novais Guedes Rebello e Álvaro Pacheco[160].

[160] Em Outubro de 1882 pode ler-se um requerimento *Do Visconde de Veiros, Arnaldo de Novais Guedes Rebello e Alvaro Pacheco pedindo a concessão para o estabellecimento de um caminho americano entre Espinho e Villa Nova de Gaia e para a Camara obter do Governo de Sua Majestade a auctorização e para que as expropriações assim sejam consideradas – A Camara despachou: declarar os requerentes quando pretendem começar a obra e concluil-a e por onde querem estabellecer a linha americana e quais as condições que pretendem a concessão e depois volte para os difereir como for de justiça.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 5 de Outubro de 1882.
Uma semana depois podia ainda ler-se um outro requerimento *Do Visconde de Veiros e outros em replica respondendo que a linha americana estará a exploração no prazo de 18 meses a contar da data da lei de exproriação; que só depois de feitos os entendos é que pode ver-se por onde que a linha siga mas que ella só terá o percurso aproximado de um e meio kilometro em terrenos deste Concelho, e provavelmente pelo areal (...) A Camara deliberou conceder a licença pedida para o caminho americano na forma da replica do requerente (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 12 de Outubro de 1882.

2.2. Gestão do espaço urbano

Pode considerar-se Espinho, como mais um contributo para a afirmação da ideia de que a figura do Plano de Melhoramentos[161] deixou marcas na fisionomia do território, como refere Mário Gonçalves Fernandes[162], pois neste caso funcionou como um dos ingredientes que conduziram a povoação ao desenvolvimento.

Após ter sido constituída uma Comissão encarregue de elaborar um plano relativo aos melhoramentos da povoação de Espinho, em 1974, foi elaborado por esta Comissão um plano, de acordo com o decreto de 31 de Dezembro de 1864 (Plano de Melhoramentos), aprovado em 1876, que passou a ser seguido pela vereação coeva e seguintes vereações[163].

O primeiro plano de Melhoramentos da povoação de Espinho, algumas vezes indicado erradamente como o plano de 1870, foi baseado no levantamento da planta da localidade em 1870 e indicações sobre a malha territorial a adoptar (anexo 8), pelo Engenheiro Militar Bandeira Coelho de Mello[164], mas foi executado mais tarde e, apenas, aprovado em 1876.

Apesar de não existir para consulta, uma *memória descritiva* do referido plano, é possível através da leitura das actas das sessões da Câmara da Feira sintetizar as suas principais preocupações, mediante análise de propostas realizadas pelo, então, vice-

---

[161] Os principais objectivos, do Estado, com este decreto eram o fomento da limpeza e da salubrização, facilitar a fluidez da circulação e a regulamentação da edificação privada. A sua intenção será reforçada pelo Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, em 1903, onde se definem todas as condições a cumprir na edificação privada. Veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (1992), p.113.

[162] *Idem*, p.7.

[163] *A portaria expedida pelo ministerio das obras publicas comercio e industria em 30 de novembro de 1874 constituiu uma comissão encarregada de propor o plano definitivo dos melhoramentos da povoação de Espinho. A comissão em desempenho do cargo commettido elaborou um plano que por accordão da extincta comissão de viação districtal proferido em 8 de fevereiro de 1876 foi approvado nos termos e para os effeitos do decreto de 31 de Dezembro de 1864, artigo 34. Esse plano constituiu o programa cuja realisação a emprehendedora e intelligente vereação de 1876 iniciou n'um esforço.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 25 de Janeiro de 1888.

[164] Nascido em Moncorvo a 26 de Abril de 1832, terminou a sua vida em Sernazes, S.º Pedro do Sul a 28 de Outubro de 1897. Estava habilitado com o Curso de Engenharia Civil e Militar, frequentado na Universidade de Coimbra e nas Escolas Politécnicas e do Exército. Era, também, Bacharel em Matemática pela Universidade de Coimbra. Esteve ao serviço do Ministério da Guerra, chegando a coronel do Estado Maior de Engenharia (desde 1891), tendo estado ainda ligado às Obras Públicas como Engenheiro. (AMEx - processo individual 1030). Enquanto alferes, iniciou a sua carreira de engenheiro na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Viseu, onde foi despachado tenente dois anos depois. Em 1862 inicia funções, também como engenheiro, na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Aveiro, onde passou a ser responsável pelas Obras Públicas do referido distrito (BAHOP – processos individuais), pelo que se explica o seu papel preponderante relativamente à ordenação territorial espinhense.

presidente em Janeiro de 1876. Estas propostas recaíam sobre domínios como a arborização, iluminação, exploração e abastecimento de água, construção de um equipamento (matadouro), registo dos alvarás de concessão para edificação e, por último mas não menos importante, a questão que tinha sido iniciada em 1866 com o Projecto d´arruamentos (anexo 7), ou seja, a estruturação do espaço por meio de arruamentos paralelos e perpendiculares entre si, bem como, a coeva preocupação com a ligação da povoação à estrada que daí parte para Esmojães de Anta, através do prolongamento da rua Bandeira de Mello (actual rua 19)[165].

Relativamente à ortogonalidade da malha dos arruamentos, deve ser salientado que, ao que tudo indica, este não foi o primeiro projecto a sugerir esta orientação. Foi descoberto num periódico do início do século XX, servindo de base à abordagem da temática das invasões marinhas, na qual eram identificados as áreas alcançadas pelas invasões do mar até 1910, uma planta da localidade, aparentemente de 1866, designada de Planta do Projecto d´Arruamentos para Edificações. Apesar da elaboração desta planta não ser referenciada explicitamente nas actas camarárias, a existência de uma planta anterior à de 1870 era quase uma certeza, já que se encontraram referências a expropriações a fazer para o rasgo de arruamentos segundo a *planta da Costa*[166], ainda em 1867 (anexo 17), bem como, pela demolição de construções que se fizeram sem

[165] *Sou obrigado [vice-presidente] com todo o praiz, em presença do desleixo das administrações passadas com respeito à povoação de Espinho, a lamentar o estado em que esta se acha e a censurar quem tenha sido e haja de ser causa d´impedimento de que floresça tão importante e assuma o lugar que lhe compete como a primeira praia de banhos de Portugal.* Relativamente a Espinho *Proponho que a Camara mande imediatamente levantar: 1º a planta do nivelamento das novas ruas de Espinho, em que há edificações e da praça nova para se proceder em seguida ao calcamento das valetas e ao ensaibramento, 2º proceder ao mesmo tempo a arborização das fachadas paralelas ao caminho de ferro e à da Praça Nova, 3º que o cantoneiro plante já sebe viva nas arestas exteriores da estrada que atravessa o areal..., 4ºque tome em consideração para introduzir no primeiro orçamento a competente verba – a necessidade de fazer iluminar as principais ruas de Espinho pelo menos nos meses de Agosto, Setembro, Outubro e Novembro e a conveniencia de collocar bancas de ferro nos lugares que forem arborizados, 5º que designe dia para a vistoria à mesma povoação não só para se inteirar de todas as necessidades, mas especialmente para poder deliberar sobre a expropriação das casas que impedem o seguimento da Rua Bandeira de Mello, sobre a desamortisação dos terrenos baldios para favorecer as edificações e se ocorrer às necessárias despesa sobre a construção de um matadouro, sobre a continuação da exploração d´águas na mina existente e abertura de poços publicos, sobre a abertura da estrada de Esmojães e sobre a formação de um passeio arborizado, 6º que faça proceder já na secretaria para n´ella estar patente um mappa conforme a Planta actual de Espinho, designando-se em cada um dos chãos, segundo o registo dos alvarás de concessão para edificações, o facto da concessão, a data do respectivo alvará o preço e condiçoes especiais della, a folha do livro de registo e o nome da pessoa a quem se fez a concessão. Tudo isto pelo que respeita a Espinho.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 8 de Janeiro de 1876.

[166] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 15, Sessão de 9 de Janeiro de 1867.

licença ou fora das condições de alinhamento[167], com o objectivo da regularização dos respectivos arruamentos. Nesta planta estava já patente a nova tendência a seguir para a construção de edifícios, correspondente à malha ortogonal.

Em 1874, aquando da realização do Plano de Melhoramentos, a Câmara Municipal da Feira deliberou representar ao Governo um pedido para este *mandar uma Comissão para se estudar o arruamento da nova povoação de Espinho na forma do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.*[168] Perante esta informação é instalada a dúvida relativamente à origem da escolha deste tipo de traçado, cuja solução parece pender para a escolha ter sido feita pelo *Engenheiro Militar José Bandeira Coelho de Mello, Juis de paz do Reino,* já que a Câmara da Feira se refere a ele como *a quem Espinho deve o plano do seu arruamento, que generosamente elaborou e offereceu a este município.*[169] Contudo é, também, sabido que este engenheiro militar fazia parte da Direcção de Obras Públicas do Distrito de Aveiro desde 1862, o que pode indicar que tenha sido, também, o responsável pela elaboração do alegado plano de 1866, cujo autor não se conseguiu descobrir.

Partindo do pressuposto de que existiu, na verdade um Plano d´Arruamentos para edificações, de 1866, com o formato encontrado, podemos observar que este detinha assim um duplo objectivo, pois visava controlar a edificação mas também a regularização dos arruamentos, já que era nesta estruturação que apoiava o seu critério de viabilização, ou não, da construção das edificações. Apesar de não ser perceptível no referido documento, mas provavelmente decorrente do mesmo, em 1866, procediam-se a expropriações com o intuito de regularizar e ampliar a Praça da Costa de Espinho[170].

Apesar de não constarem de nenhum plano concreto, mas integradas nos objectivos gerais do Plano inicial (1876), são efectuadas propostas em 1885 e em 1888. As propostas de 1885 assentavam numa preocupação higienista e de salubridade pública, já que constatavam que *parte das ruas demarcadas na planta de melhoramentos d'aquella praia ainda estão por expropriar, tornando-se infeccionadas*

---

[167] *A Camara deliberou que se fizessem demolir todas as construções (...) que na Costa de Espinho se tenham praticado, fora das condições de alinhamento sem a respectiva licença.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 15, Sessão de 3 de Outubro de 1866.

[168] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 27 de Agosto de 1874.

[169] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 17 de Setembro de 1889.

[170] *(...) que os 100 mil reis que sobram (...) Se unissem à verba lançada no orçamento de 997 276 reis que se achasse aplicado para as obras em globo do concelho e na dita incluisse a expropriação do terreno da casa terrea de Manuel P. da costa de Espinho para alargamento da praça da mesma costa. É deliberado nesta sessão a expropriação do dito terreno.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 15, Sessão de 28 de Março de 1866.

por falta de ventilação necessária, de modo que pode produzir contagio, como há dois para três annos produziu a variola e outras moléstias, que sem duvida são a causa de bastantes victimas. Os banhistas, com especialidade os estrangeiros tem deixado de frequentar a nossa lindíssima praia, prejuiso este considerável para o nosso concelho. A parca agua na epocha de banhos, pois que dificilmente chega para uso domestico, a falta de limpeza na praia, os tem feito retirar sensivelmente.[171] Por tais razões, o à data vereador (Azevedo), propunha *deliberar a demolição e destruição de certos becos e cortelhos que se tem feito mesmo sem licença: deliberar a demolição de certas obras com licença que deu provisoriamente: prover nos termos da lei á demolição dos edifícios arruinados que poserem em risco a segurança dos individuos e prosperidade e finalmente prover a limpeza e conservação das praças, boqueirões e carros de despejo.*[172] Pela difícil situação financeira da Câmara, bem como, pelas consideradas *vagas e geraes* informações prestadas pelo vereador, a Câmara não aprovou as referidas propostas.

Ainda nesta década, 1888, foram realizadas outras propostas pelo respectivo Presidente e vereador da Câmara Municipal da Feira, assentes em pressupostos idênticos aos do Plano de 1876: pretendiam o prolongamento da rua Bandeira de Mello; a melhoria nas condições de abastecimento de água à povoação, arborização de ruas da povoação, bem como, dos troços no interior da povoação das estradas para os Carvalhos e para Cabeçais; pediam o aumento do número de arruamentos detentores de iluminação; e a criação de um equipamento, tratando-se desta vez do mercado.[173] Estas propostas foram unanimemente aprovadas em sessão de 1 de Fevereiro de 1888, apesar da manutenção da difícil situação económica da Câmara da Feira, pelo que foi deliberado recorrer a um empréstimo, como em muitas outras localidades do país, para a

[171] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 28 de Maio de 1885.
[172] *Idem, Ibidem.*
[173] *(...) mencionamos como obras urgentes reclamadas: 1.º o prolongamento da Rua Bandeira de Mello para poente até ao mar e para nascente até á estrada de Cabeçais. – 2.º O abastecimento de aguas melhorando a nascente publica existente e adquirindo e explorando outras. – 3.º Arborização das estradas de Cabeçais e dos Carvalhos nas zonas supra indicadas. – 4.º A construcção de um mercado municipal coberto e fechado. – Augmento da illuminação na zona em que existe já e a illuminação do prolongamento da Rua Bandeira de Mello. (...) construcção de um mercado a poente da via ferrea que ulteriormente haveis de fixar para obter a declaração de utilidade publica pelo poder competente. (...) Justificada assim a conveniência e opportunidade de melhoramentos que proponho tenho a honra de submetter-vos as seguintes propostas em que nos acompanha o nosso colega Doutor Victorino de Sá (...) a applicação d'este emprestimo haverá de ser feita até a concorrência de 8:500$000 reis nas obras seguintes em Espinho: 1.º A construcção d'um mercado fechado e coberto em Espinho n'um local a determinar opportunamente situado a poente da linha ferrea. 2.º Prolongamento da Rua Bandeira de Mello desde a via férrea até á estrada de Espinho a cabeçais. 3.º Abasteciemnto d'aguas, arborização e illuminação.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 25 de Janeiro de 1888.

execução de tais melhoramentos[174]. O que a partir delas pode ser constatado é que à excepção da construção do matadouro, todos os objectivos traçados no Plano de 1876 não tinham, ainda, sido cumpridos pelo menos na sua totalidade. Existem, assim, duas outras Plantas de Melhoramentos para a Praia de Espinho, de 1880 e 1888, apesar de não conter alterações relativas à Planta levantada em 1870, que serviu de base ao Plano de Melhoramentos de 1876 (anexo 9).

Em 1895 é apresentado, em sessão camarária, um relatório e Planta dos melhoramentos a realizar em Espinho, *em execução e deliberação municipal de 11 de Março de 1893*[175]. A respectiva Planta não se encontra arquivada, mas é possível verificar, através da leitura do relatório, de que se tratava da escolha do novo local a dinamizar na localidade. O relatório traduzia a vontade de que *para a nova povoação e para aquelles melhoramentos a Camara reserve e desterre desde já todo o terreno baldio desde a rua Primeiro de Dezembro inclusive até ao ribeiro dos Barros inclusive, e limitando ao poente pela linha férrea do norte, ao nascente pela estrada da Feira e terrenos lavradios, e ao norte pela extremidade norte da rua Primeiro de Dezembro e ao sul pela margem esquerda do Ribeiro dos Barros.*[176] O local eleito para a implantação do *novo bairro* tinha início nos limites paroquiais de Espinho a Sul e prolongava-se no mesmo sentido até ao referido ribeiro, sendo de destacar a sua localização a nascente da linha, o que poderá denotar uma preocupação em afastar a povoação das águas do mar.

Dada a sua identidade concelhia, em finais de 1899, a Câmara Municipal de Espinho cedo trata de mandar levantar a Planta actual da cidade, bem como, elaborar o Plano de melhoramentos. Ambas as tarefas ficaram a cargo do Engenheiro Augusto Júlio Bandeira Neiva[177] que deu continuidade à tipologia de morfologia urbana eleita

---

[174] Veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (1999).

[175] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 29, Sessão de 26 de Novembro de 1895.

[176] *Idem, Ibidem.*

[177] Este Engenheiro Civil, funcionário da Direcção das Obras Públicas do Distrito de Aveiro desde 1890, passou a ocupar o cargo de Director desta Direcção a partir de Janeiro de 1900. Ao que tudo indica, iniciou a sua carreira em 1887 na Direcção da 1.ª Circunscrição Hidráulica, sendo transferido para a Direcção das Obras Públicas do Distrito do Porto em 1889, onde permaneceu até 1890 quando, apesar de destacado para a Direcção das Obras Públicas do Distrito de Coimbra, conseguiu ser transferido para a de Aveiro, sem ter exercido qualquer tipo de funções em Coimbra. Permanece em Aveiro até 1910, quando é transferido para a 1.ª Direcção das Obras Publicas do Distrito de Lisboa, tendo sido nomeado Director da mesma no ano seguinte (1911). Em 1915 foi promovido a Engenheiro-chefe da Circunscrição Sanitária do Sul do Conselho dos Melhoramentos Sanitários, função que desempenhou até à sua morte em 1918. (BAHOP – processos individuais). Era o perito designado sempre que a Câmara Municipal de Espinho necessitava de alguém para negociações de terrenos como foi o caso das negociações com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 1902. (AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 2 de Junho de 1902).

anteriormente pelo Engenheiro Militar José Bandeira Coelho de Mello, bem como, procedeu à proposta de distribuição dos novos equipamentos pela povoação[178].

Como é visível na Planta de Melhoramentos da Praia de Espinho, de 1900 (anexo 10), o território da povoação a poente da linha férrea estava praticamente consolidado, à excepção do terreno que tinha sido acrescentado à unidade administrativa para sul. Impunha-se, portanto, uma aposta no terreno a nascente da povoação. Todos os novos equipamentos projectados (Hospital, Mercado, Paços do Concelho, Parque, Feira e Largo de reunião social) se fixavam nesta parcela territorial. A localização do Hospital seguia as tendências de localização periférica, à semelhança do matadouro e cemitério, mas neste caso em extremos opostos. O mercado pretendia localizar-se numa das ruas de melhor acessibilidade da povoação, mas também na periferia nascente do edificado contemporâneo. Mais a Sul, enfrente à Igreja Matriz, pretendia fixar-se o Largo destinado às manifestações culturais e sociais. Na nova área da povoação, a nascente da mesma mas com uma posição de elevada centralidade relativamente ao edificado, bem como ao planeado, surgem projectadas as funções administrativa, comercial e de lazer, representadas pelos Paços do Concelho, Feira e Parque respectivamente.

Parece claro o plano de conduzir a população para a faixa nascente do aglomerado populacional, pela necessidade da ocupação do espaço aí existente, bem como, pela necessidade de lutar contra os avanços do mar que em nada contribuíram para o desenvolvimento da povoação, uma vez que obrigava a constantes reedificações, incrementando a pobreza da população e dificultando a acumulação de capital público para o investimento em melhoramentos.

---

[178] *O presidente propõe que como esclarecimento á planta geral d'este concelho approvada em sessão Camarária de trinta e um de Janeiro de mil e novecentos e sanccionada por Accordão da Excellentissima Comissão Districtal de nove de Fevereiro do mesmo anno a Camara resolve frizar: Primeiro – Que reserva e destina para Parque o terreno do quarteirão limitado ao nascente pela Avenida Albano de Mello, poente Avenida Augusto Gomes, norte pela rua Bandeira Coelho e sul pela Rua Bandeira Neiva .- Segundo- Que reserva e destina para a feira actualmente quinzenal que aqui se realisa, o terreno do quarteirão limitado ao nascente pela rua Alfredo Meneres, poente pela Avenida Albano de Mello, norte pela rua Bandeira Coelho e sul pela rua Bandeira Neiva. Terceiro- Que reserva e destina para Paços do Concelho o terreno do quarteirão limitado ao nascente pela rua do Parque, poente pela Avenida Augusto Gomes, norte pela rua da Boa Vista e sul pela rua bandeira Coelho. Quarto – Que reserva e destina para um novo mercado, digo mercado, o terreno do quarteirão que confronat pelo nascente com a rua Sá Couto, poente com a Avenida do Theatro na planta designada por Avenida Espinho-Granja, norte com a rua Bandeira Coelho, digo Bandeira Neiva e sul com a rua Nova de Camões. – Quinto – Que reserva e destina para um hospital o terreno do quarteirão que confronta de nascente com a rua Alfredo Meneres, poente Avenida Albano de Mello, norte com a rua Macário de Castro e sul com a rua Comercio do Porto. Sexto – Que reserva e destina para largo da egreja o terreno do quarteirão que confronta pelo nascente com a rua Sá Couto, poente com a Avenida do Theatro na planta designada por Avenida Espinho Granja, norte com a rua Vaz Pinto e sul com a rua da Independência. - Foi approvado por unanimidade.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 22 de Maio de 1901.

Em 1910, devido à construção da estação ferroviária do Vale do Vouga, são reorientadas as prioridades dos melhoramentos, privilegiando a conclusão de três arruamentos com o intuito de criar acessos à nova estação ferroviária[179].

Apesar de não estar integrado, concretamente, em nenhum dos Planos anteriormente referidos, mas tendo-se tratado do que actualmente designaríamos de *uma política de desenvolvimento,* será de referir a decisão camarária de conceder *licenças para edificações na Costa de Espinho, no areal municipal mediante retribuições relativamente pequenas, isto com o fim de favorecer o augmento daquella povoação*[180]. A data de início desta política não pode ser precisada, já que não se encontra registado em acta, mas pode dizer-se que principiou no início da década de 80, pois só a partir de 1881 se pode encontrar com frequência (dois a três requerimentos por mês) requerimentos de população de Espinho, bem como, de população das localidades vizinhas, para edificação nos referidos terrenos[181]. Em 1883 esta acção é cancelada devido ao esgotamento do dito terreno, bem como, às reclamações executadas pelas Companhas resultante da elevada proximidade do mar relativamente às edificações, alegando dificultar os trabalhos dos pescadores, assim como, desrespeitar as linhas orientadoras do Plano de Melhoramentos[182].

---

[179] *O presidente expõe a necessidade de se proceder a melhoramentos de que o concelho carece, alguns dos quaes se tornaram mais urgentes depois que foi construida a estação do caminho de ferro do Valle do Vouga, e propõe: Que a Camara delibere mandar construir a balastro, por empreitada, o pavimento das seguintes ruas: - Avenida Graciosa, desde a rua Luciano de Castro à estação do Valle do Vouga(...) – Rua de Paços Manuel, desde a rua da Independencia á rua Commercio do Porto (...) – Rua Francisco Furtado desde a Avenida Albano de Mello, á rua Vaz d'Oliveira (...)*AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 4, Sessão de 2 de Setembro de 1910.

[180] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 25 de Outubro de 1883.

[181] Entre outros requerimentos, neste sentido, podem ser tomados como exemplo os seguintes: relativo a população já residente no aglomerado *De Francisco Cardoso Vallente do Porto, residente actualmente em Espinho, pedindo para edificar em terreno do areal de Espinho, ao sul dos palheiros, que mede 263 metros quadrados (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 20, Sessão de 30 de Março de 1881; relativa a população de localidades vizinhas, incluindo a sede de concelho *De António de Barros da Fonseca d'esta Villa com informação do Sr. Presidente de que se podia conceder ao requerente o terreno do areal de Espinho que pedia para edificação.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 20, Sessão de 4 de Maio de 1881.

[182] Pode ler-se um ofício *De Joaquim Moreira Dias de Olleiros com a informação do Senhor Vereador Azevedo, de que não pode alienar o terreno que pretende porque em Espinho já não há mais terrenos para alienar além dos que são necessários para edificações da Câmara.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 1 de Março de 1883.
No que respeita as reclamações dos pescadores, pode ler-se *Reclamação das Companhas de Espinho pela alienação dos terrenos em Espinho que tem sido feita em terreno já muito proximo do mar o que dificulta os trabalhos da pesca e vai contra a planta de melhoramentos, o que é um crime punivel por lei.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 12 de Abril de 1883.

Contudo estavam, ainda, disponíveis os terrenos baldios paroquiais, que foram usados em 1891[183] e 1897[184] como instrumento de apoio à população local, nomeadamente aos pescadores que ficaram sem os seus palheiros aquando das invasões do mar, ocorridas nas referidas datas.

Os terrenos baldios, quer os paroquiais quer os municipais, desempenharam uma função de destaque nesta localidade, pois a sua venda foi várias vezes utilizada como modo de financiamento da criação de equipamentos, como são os casos da Igreja Matriz (através de baldios paroquiais), das escolas edificadas nas primeiras décadas do século XX (baldios municipais). Esta forma de constituir receita financeira passou a ser prática comum, já que os terrenos não eram próprios para cultivo, devido a serem muito arenosos e, por isso, a sua funcionalidade resumia-se à edificação. Funcionaram, ainda, como moeda de troca ou como factor facilitador nas permutas e/ou expropriações de terrenos para as aberturas dos arruamentos mediante a Planta de Melhoramentos de 1900. Desempenharam, por isto, um importante papel na organização territorial da povoação de Espinho.[185]

Dada a necessidade da execução de alguns melhoramentos essenciais no aglomerado[186] e a difícil situação financeira enfrentada pela Câmara Municipal da Feira, em 1898, esta Câmara cria uma outra forma de financiamento para as obras públicas em Espinho, que permaneceu para as vereações na nova Câmara Municipal de Espinho. A

---

[183] *(...) pedindo licença a esta junta para lhe conceder alguns bocados de terrenos baldios ao sul da povoação para construierem uns pequenos palheiros para residirem, visto que o mar lhes ter destruido aquelles que possuiam: a junta attendendo a necessidade e justiça que assiste aos requerimentos designa o dia desassete do corrente por dez horas da manhã, para irem em vistoria aos terrenos baldios para ver quaies os terrenos que pode dar licença para edifficar, deferindo aos requerentes (...)* AJFE: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 13 de Outubro de 1891. A resposta positiva aos requerimentos, bem como, a distribuição espacial dos baldios foi realizada na reunião da Junta do dia 25 de Outubro de 1891.

[184] *A Junta deliberou tomal-os em consideração. A mesma junta considerando que, em consequencia das invasões do mar, numerosas familias haviam ficado reduzidas á miseria por elle lhe ter destruido suas habitações, e não terem terreno em que construam novos abrigos, nem meios para os adequirir e, considerando que os baldios da parochia são arenosos e, por consequencia improductivos, sendo por isso dispensaveis da mesma parochia, delibera conceder licenças a varios parochianos, que assim o tinham requerido para poderem edificar nos mesmos baldios em sitios que a Junta lhes vai marcando devendo começar-se pelos quarteirões em frente, pelo sul, ao Bairro da Rainha, e ao Sul da casa de Jeremias Paes d'Almeida, por cima da linha de ferro, pagando-se por essas licenças a quantia que a Junta estipular, não podendo o preço ser inferior n'esses quarteirões, a cem reis por metro quadrado.* AJFE: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 24 de Janeiro de 1897.

[185] Para o desenvolvimento do tema dos baldios em Espinho, veja-se LOPES, Teixeira (1998), pp.9-48.

[186] *(...) considerando que são urgentemente reclamados melhoramentos n'esta praia, alguns d'elles de absoluta necessidade, taes como um edificio para matadouro, abastecimento d'agua, abertura de novas ruas e avenidas, balastragem das mesmas ruas, rega das existentes, plantação d'arvores, esgotos, lisseira, etc, etc, tendo tendente a chamar a esta praia maior concorrencia de banhistas e forasteiros e com ella maiores lucros para esses estabelecimentos ou Casinos.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 2 de Março de 1898.

Câmara da Feira tinha, em 1898, deliberado o lançamento de *uma taxa de 600$000 sobre cada uma das cazas de recreio denominadas Casinos e sobre qualquer estabelecimento de índole análoga á dos que, com o nome de cafés ou Casinos teem funccionado em Espinho na epocha de banhos.*[187]

No que concerne a toponímia, esta foi também alvo de alterações ao longo dos tempos. Inicialmente, como nas restantes localidades, os arruamentos adquiriam os nomes de personalidades públicas com destaque nacional ou local[188]. Contudo, após a implantação da República e sem nenhum motivo especificado, é deliberado em sessão camarária de 5 de Maio de 1911 *que as ruas e avenidas que vão de norte a sul d'esta praia sejam denominadas por numeros impares, e as que correm de nascente a poente por numeros pares, conservando todavia alguns dos antigos nomes.*[189] Esta decisão, ainda que posteriormente alterada mas repescada, é na actualidade uma das particularidades mais conhecidas da freguesia de Espinho, a par da sua morfologia ortogonal.

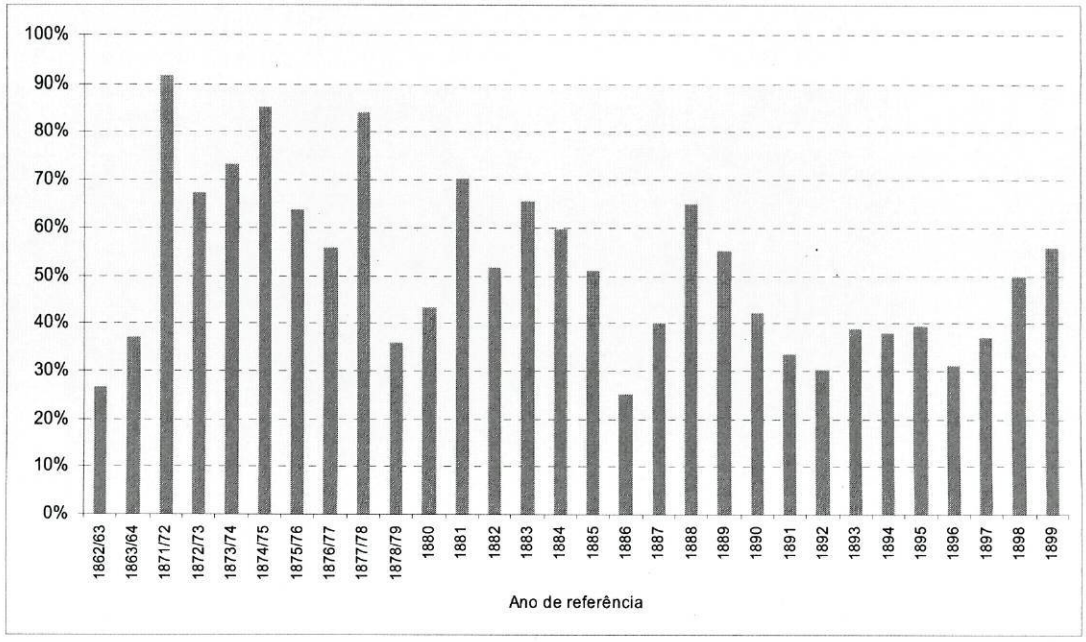


Figura 4 – **Peso da verba orçada para as Obras Públicas na despesa total orçada, pela CMF, por ano (1863-1899)**

[187] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 2 de Março de 1898.
[188] Ver anexo 17 – Toponímia.
[189] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 5 de Janeiro de 1911.

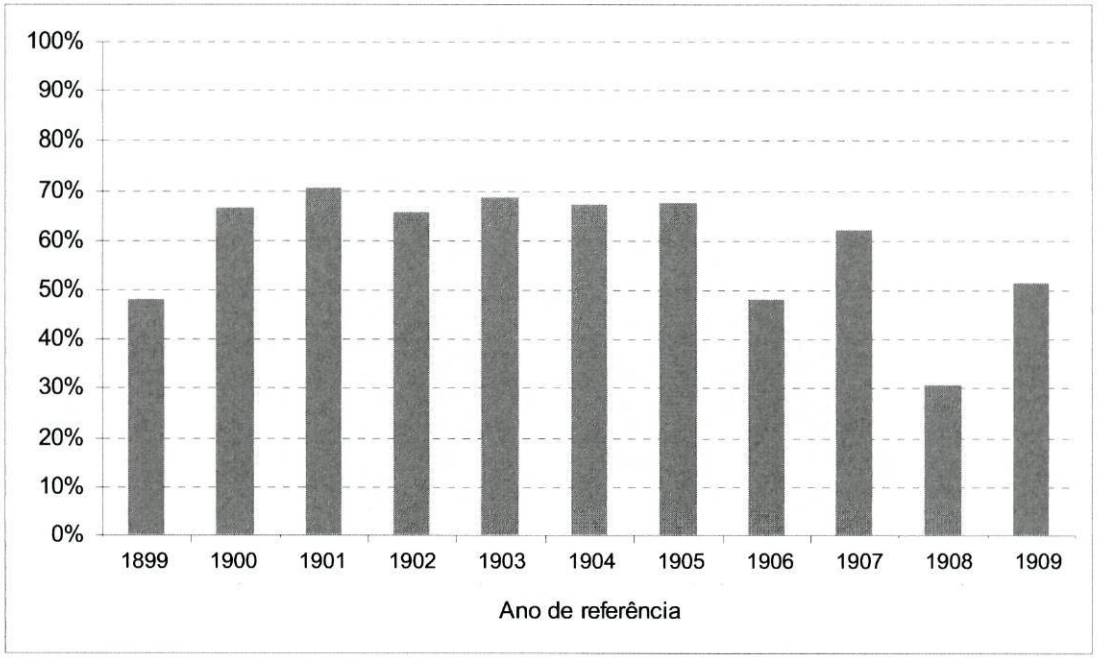


Figura 5 – **Peso da verba orçada para as Obras Públicas na despesa total orçada, pela CME, por ano (1899-1909)**[190]

Verifica-se, portanto, que as obras públicas sempre detiveram um papel relevante no que concerne as preocupações e decisões camarárias, como confirmam as figuras 4 e 5. De qualquer forma, para analisarmos o peso que a povoação de Espinho detinha nas despesas com Obras Públicas enquanto pertencia à Câmara Municipal da Feira, será necessário aferir este indicador através da percentagem atribuída a Espinho no total da despesa com Obras Públicas, pelo que concluímos (através da figura 6) que a sua média de investimento ronda os 35%, sendo que durante a década de 70 (grande investimento na rede rodoviária) e os anos de 1893 e 1896 ultrapassou os 50%, traduzindo portanto a importância deste aglomerado considerando que ao concelho da Feira pertenciam 34 freguesias.

[190] Os dados representados no gráfico da figura 5 não contemplam o ano de 1913, uma vez que as verbas relativas às despesas em Obras Públicas para o referido ano foram calculadas através de notas de despesa efectiva e não através dos orçamentos municipais. Este facto faz com que não tenha sido possível calcular o valor total de despesa neste ano.

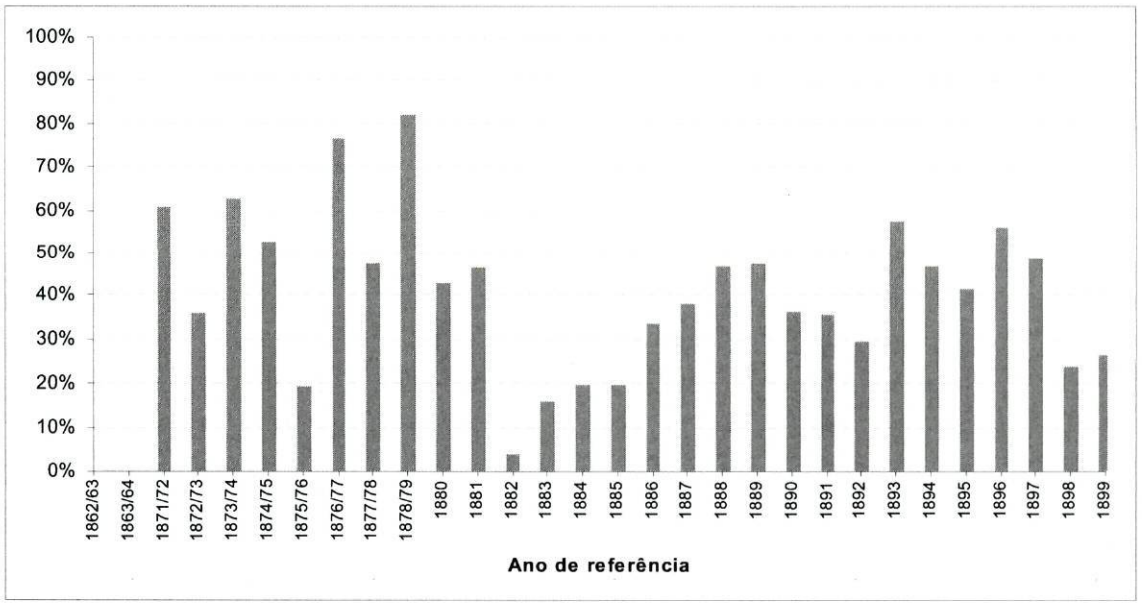


Figura 6 – **Peso de Espinho na verba orçada para as Obras Públicas, pela CMF, por ano (1863-1899)**

As figuras 7 e 8 permitem-nos concluir que, como anteriormente foi referido, as despesas com Obras Públicas foram dominadas, na década de 70 de oitocentos, pela construção de vias rodoviárias resultante da preocupação da melhoria das acessibilidades da povoação, ponto essencial para o desenvolvimento de qualquer localidade.

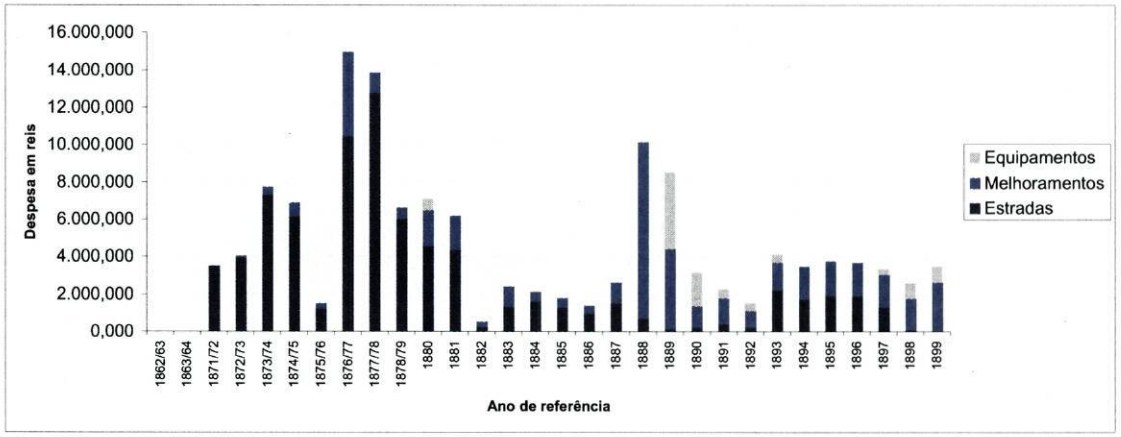


Figura 7 – **Verba Orçada para Obras Públicas em Espinho, pela CMF, por ano e categoria (1863-1899)**

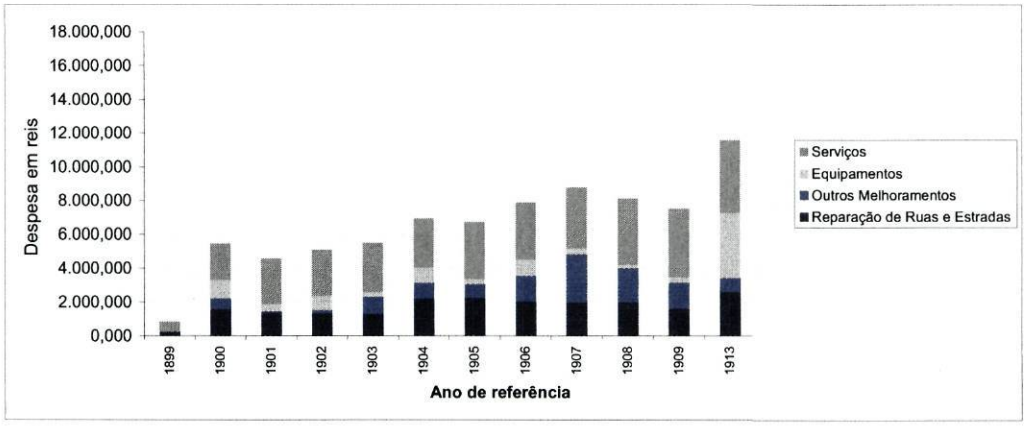


Figura 8 – **Verba Orçada para Obras Públicas em Espinho, pela CME, por ano e categoria (1889-1913)**

Relativamente aos melhoramentos gerais, impossíveis de desagregar até 1899 por motivos de ausência de informação, foram-se impondo ao longo da década de 80, sendo o seu expoente máximo em 1888, onde quase alcançaram a totalidade da verba orçada para as Obras Públicas. Este traduziu-se como o ponto de viragem, a partir do qual se passou a privilegiar esta rubrica que veio sempre a ganhar terreno até à actualidade. Esta tendência manteve-se no início do século XX (ver figura 8), já que as novas rubricas relativas aos *serviços*, *reparação de ruas e estradas* e *outros melhoramentos*, se encontravam agrupadas anteriormente na categoria dos Melhoramentos. Deve, contudo, ao longo do período estudado, ser destacada a importância atribuída aos serviços, rubrica que se destacou e se desenvolveu nas primeiras décadas do século XX, essencialmente, no domínio da iluminação (ver figura 9), concretamente através da criação de uma rede de iluminação eléctrica dos espaços públicos que permitisse a cobertura de toda a povoação.

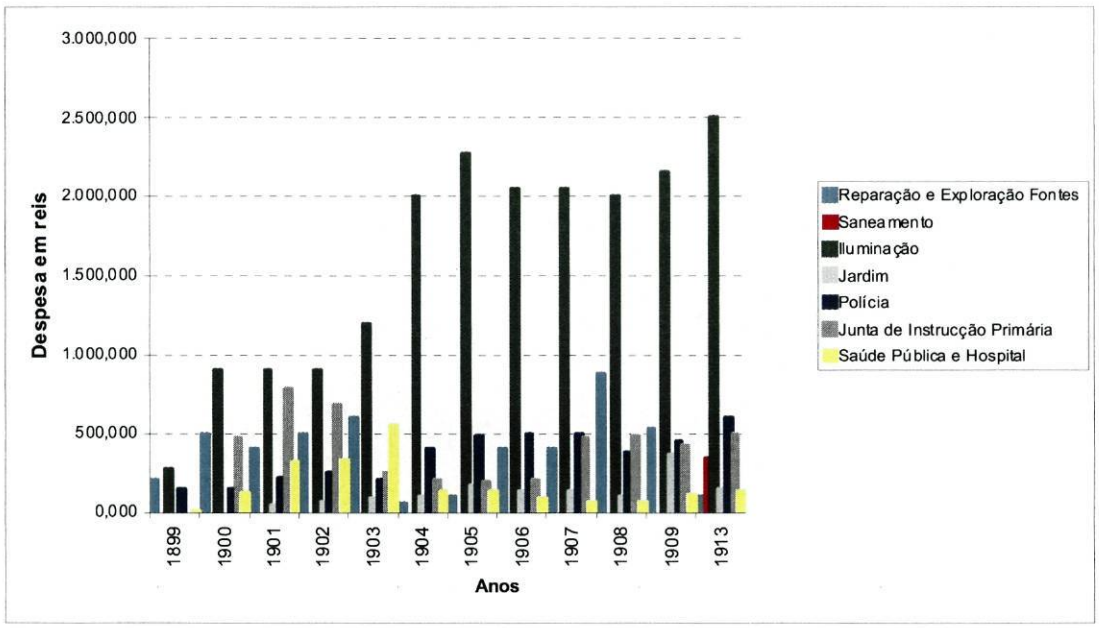


Figura 9 – **Verba Orçada para a rubrica a categoria *Serviços*, pela CME, por ano (1899-1913)**

Deve ainda ser salientado, inserida na rubrica dos *outros melhoramentos*, o peso das expropriações (ver figura 10) que se efectuaram nestas décadas no âmbito da regularização dos arruamentos, dando continuidade à malha territorial projectada nos Planos de Melhoramentos, bem como, no âmbito da edificação de equipamentos. Como referido, este processo foi largamente financiado pela venda de baldios, que simultaneamente permitiam a arrecadação de capital público e incentivo à edificação privada e pelo imposto recolhido às casas comerciais relacionadas com *o jogo.*

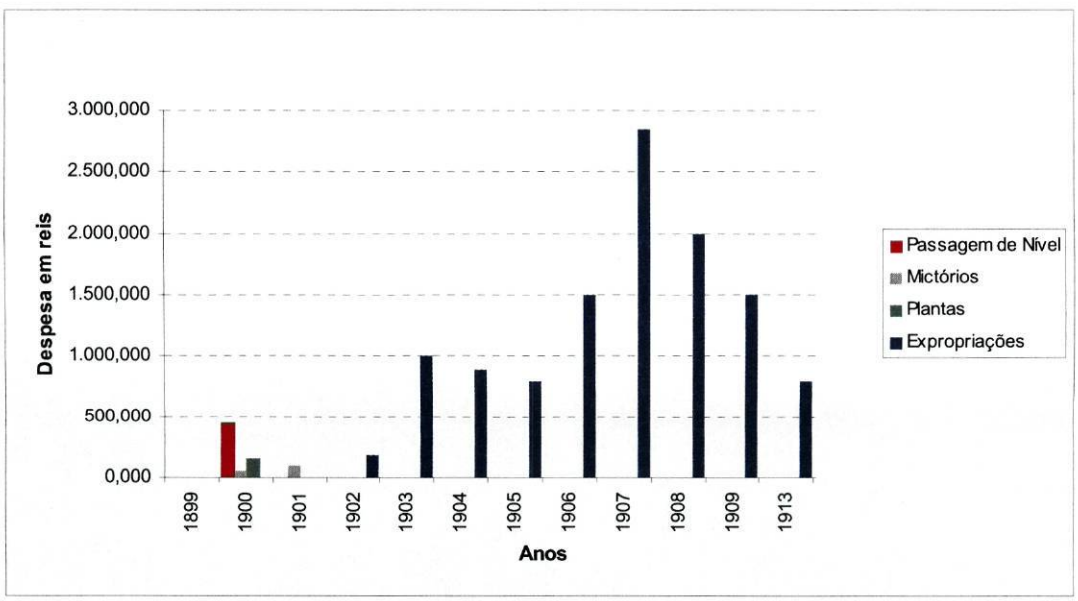


Figura 10 – **Verba Orçada para a categoria *Outros melhoramentos*, pela CME, por ano (1899-1913)**

Os equipamentos, apesar de manterem uma presença constante desde finais da década de 80 de oitocentos, à excepção dos anos de 1894 a 1996, apenas se destacam nas épocas correspondentes à edificação de equipamentos em concreto, sendo de salientar o primeiro mercado em 1889, o matadouro em 1898, o novo mercado em 1913, pelo maior investimento que representaram para os cofres camarários, sendo que os restantes ou resultaram de doações por populares ou do investimento paroquial.

Será, ainda, de reter o facto de os anos consequentes à execução de relevantes propostas de melhoramentos coincidirem com os anos em que se verificaram os picos de maior investimento por parte da Câmara Municipal da Feira (1876/77, 1877/78 e 1888), enquanto que na recém criada Câmara Municipal de Espinho, os valores orçados a despender nas Obras Públicas, registaram uma evolução positiva, globalmente constante, até ao final da época em estudo.

2.2.1. Arruamentos

Após uma recolha exaustiva de todas as referências a abertura de arruamentos na povoação de Espinho durante o período em estudo (1863 – 1913), através da leitura das actas das sessões camarárias, assim como, através da comparação das Plantas existentes dos diferentes anos (1866, 1870, 1900), levou-se a cabo a tentativa de representar cartograficamente essa evolução da malha urbana. Apesar do rigor perseguido, deve ter-se em conta o carácter probabilístico desta análise, dadas as lacunas de informação verificadas em alguns casos.

Desta forma, observando a planta da figura 11, podemos verificar a expansão da povoação de Espinho. Em 1866 (anexo 7) a fisionomia do aglomerado era bastante irregular, dando a ideia de que a partir do Largo principal (Largo d´Ajuda) se foram construindo palheiros ou casas de forma "espontânea", destacando-se contudo a

Figura 11 – **Abertura de arruamentos em Espinho, por época (1863-1913)**

Fonte: Base: Planta de Melhoramentos de Espinho – 1900 elaborada pelo Eng. Bandeira Neiva, Câmara Municipal de Espinho, à escala 1: 5000
Dados: AHSMF – Actas das sessões camarárias (1863-1899)
AME – Actas das sessões camarárias (1900-1913)

existência de dois eixos, irregulares mas perceptíveis, aquando de uma análise global desta Planta (futuras ruas Bandeira Coelho e Formosa). Será, ainda de salientar aquando de uma visualização global, um certo alinhamento NW/SE (ver também anexos 7 e 8), correspondendo a um destes arruamentos a rua Direita[191].

Até 1870, apenas se procedeu ao alargamento do referido, Largo d´Ajuda e ao alinhamento de parte das ruas Bandeira Coelho e Formosa desde a Praça para nascente até à linha férrea (sem necessidade de expropriações) e, ainda, à regularização da rua Bandeira Neiva através da expropriação dos palheiros aí existentes (a grande obra deste período)[192].

Durante as décadas de 70, 80 e 90, os espinhenses assistiram a grandes transformações no seu território, já que toda a área em redor do centro primitivo, delimitada a Norte e Sul pelos limites paroquiais e a nascente pela linha do comboio, inclusive as vias paralelas à mesma, é regularizada mediante as directrizes do plano de 1876. Apenas alguns arruamentos se mantêm irregulares, devido à dificuldade sentida em expropriar determinadas porções de solo, uma vez que se encontravam densamente ocupadas. Estes casos sucediam nas ruas mais próximas do mar e, essencialmente, na área correspondente ao Largo d´Ajuda, numa outra mais a norte entre as ruas da Boavista e Alexandre Herculano e, ainda, uma outra a sul do Largo entre as ruas Bandeira Coelho e Bandeira Neiva. As ruas perpendiculares ao mar, com orientação ESE/WSW encontravam-se, em finais da década de 90 do século XIX, todas rasgadas até ao Oceano Atlântico.

Procedeu-se ainda no mesmo período, ao alinhamento e regularização do prolongamento para nascente (ultrapassando o limite da linha ferroviária) de algumas ruas,

---

[191] Topónimo que encontramos, na maioria, dos núcleos antigos das cidades, sendo que nem sempre apresenta rectilinariedade no seu traçado. A sua designação advém, normalmente, do facto de constituir um eixo estruturante que estabelece, directamente, a ligação entre locais determinantes de um aglomerado, transformando-se num eixo importante, essencialmente a nível comercial. FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), pp.160-161.

Neste caso, estabelecia a ligação entre o mar e uma das praças da povoação com o limite sul da mesma, podendo ter desempenhado uma das duas funções que Walter Rossa aponta para este arruamento nas cidades marítimas, *ligando o principal acesso terrestre ao cais.* A outra situação apontada pelo autor indica-a como a *via paralela à margem.* ROSSA, Walter (1997), p.252.

[192] Segundo a acta de sessão camarária de 9 de Janeiro de 1867, é necessário proceder-se à expropriação de palheiros para a abertura de ruas, inclusive de uma rua arborizada. Identificando os terrenos a expropriar (anexo 17) e analisando as plantas de 1870 e a de 1866 e tendo em conta o facto de a rua Bandeira Neiva (actual rua 23) ser o limite a sul, representado na (alegada) Planta do Projecto d´Arruamentos para Espinho de 1866, calcula-se que se trate do rompimento deste arruamento. Apesar desta Planta não ter legenda, calcula-se que esta seja semelhante à da Planta de 1870, sendo as áreas representadas a negro, as casas de madeira e os locais apenas delimitados, os palheiros, o que reforça a ideia de se tratar do rompimento da rua Bandeira Neiva, pois em 1866 era neste enfiamento que se localizavam os palheiros. Acresce, ainda, o facto de na Planta de 1870, a única rua que parece ter sofrido um alinhamento ser a rua Bandeira Neiva, já que a rua Formosa se encontra muito semelhante à fisionomia apresentada em 1866.

como é o caso da rua Nova Alexandre Herculano, rua Bandeira Coelho, rua do Retiro, rua Bandeira Neiva e rua Nova de Camões. Estes prolongamentos correspondem aos arruamentos mais centrais do aglomerado e encontram-se localizados entre os principais eixos de saída da povoação, para Norte (estrada para os Carvalhos) e para Sul (estrada para a Feira). O prolongamento da rua Bandeira Neiva corresponde, ao melhoramento da ligação da povoação com a estrada para Cabeçais, que permitia a ligação a Esmojães de Anta. O prolongamento da rua Bandeira Coelho foi, também, uma obra de grande destaque coevo, pois permitia o alinhamento e prolongamento da rua mais central da povoação, bem como, uma nova ligação com Anta. Como complemento da informação retirada das actas camarárias, podemos usar a identificação de arruamentos já existentes em 1900, através da leitura da Planta de 1900 (anexo 10) em que os traços contínuos correspondem a este tipo de arruamentos e os descontínuos aos arruamentos projectados.

Por último, no período que principia com a independência concelhia e se estende até 1913, deu-se continuidade aos trabalhos de estruturação do aglomerado populacional para Sul até aos novos limites concelhios[193] e para nascente à medida que se alastrava a edificação privada juntamente com os novos equipamentos públicos e, por isso, a povoação.

Podemos ainda, através deste mapa, concluir que o centro primitivo, à excepção dos locais atravessados pelas actuais ruas 11, 13, 15, 19, 21 e 23, não foram alvo de intervenções na sua estrutura, apesar de na actualidade a cidade se encontrar totalmente regularizada a poente da linha ferroviária. A Planta de 1900 fornece-nos desde logo algumas pistas neste sentido, pois quando comparada com a Planta de 1870 é perceptível o desaparecimento de uma porção de terreno no extremo poente da povoação. A causa deste desaparecimento deteve um papel importante na expansão da população para nascente, pois só assim se podiam proteger das invasões marítimas.

Aparentemente a mais antiga e notável invasão marinha, contudo sem destruição, decorreu em 1869, verificando-se subidas do mar com maior ou menor impacto nos anos seguintes até cerca de 1889 (destruição de algumas casas), cessando nos seis anos seguintes. Em 1896 volta a haver nova investida do mar derrubando a sacristia da Igreja Matriz, localizada no Largo d´Ajuda, e várias casas, não se prevendo a destruição que se faria sentir

[193] Inicialmente os limites paroquiais eram a Norte o Rio Largo, a Nascente a fregueisa de Anta e a Sul o ponto de fronteira com a freguesia de Silvalde era um arruamento designado de rua da Divisão, posteriormente estes limites são alargados a Sul até ao limite actual, até à Fábrica Brandão Gomes inclusive. Em todo o caso, as rivalidades entre Anta e Espinho arrastaram-se ao longo dos tempos e no final do século XIX ainda eram causadoras de desavenças entre os habitantes. Por este motivo, em 1900 os limites territoriais das duas freguesias foram revistos e o limite nascente de Espinho foi reduzido para a actual Avenida 32, correspondendo à vigente divisão. (Anexo 11)

no ano seguinte. O ano de 1897 leva a Praça Velha e a maioria do burgo primitivo desta povoação, embora só a invasão de 1904 leve a Igreja Matriz. Num periódico de meados do século XX, sobre as invasões do mar em Espinho, pode ler-se que *em 1898 havia a menos uma faixa de terreno coberta de edificações de cerca de 65m (E/O) e 800m (N/S).*[194] Ainda segundo este periódico, a distância entre o mar e a linha férrea no eixo da rua Bandeira Neiva (actual rua 23), variou de 450m em 1866 para 140m em 1912, o que nos permite dizer que ao longo da época em estudo neste trabalho foram retiradas à povoação uma faixa de terreno, em toda a sua costa, de cerca de 310 m.

As invasões permaneceram e após vários pedidos da população local, visitantes e governantes, dá-se início às obras de defesa, por volta de 1911. As obras passaram pela construção de uma "muralha" em 1909 (destruída pelo mar em 1911), ao mesmo tempo que era sugerido pelo engenheiro Von Haffe a construção de esporões. Entretanto a "muralha" seria destruída pelo mar em 1911, dando-se então início aos trabalhos de construção de três esporões (entre rua 21 e 23, em frente da rua 13, no extremo norte), os quais por volta de 1934, estão praticamente destruídos, pelo que se recuperam usando agora betão e se acrescentam outros esporões e quebra-mares. Em 1948 decide-se em Conselho de Obras Publicas a construção de uma obra longitudinal para defesa de toda a costa, que acabou por defender a povoação e funcionar como um melhoramento e embelezamento para o aglomerado ao transformar-se na esplanada da beira-mar. Apesar de tudo, nos anos seguintes seguiram-se as invasões e estragos e as obras realizadas consistiram essencialmente em obras de reconstrução (dos esporões, defesa frontal, pavimentos e acessos à praia.[195]

A justificação para tal situação não reunia consenso como retrata a Gazeta de Espinho em 1909: *Tentou explicar-se, e a isso se refere o relatório do sr. Mello de Mattos, o phenomeno da invasão marinha de Espinho pela construcção dos molhes do porto de Leixões, que determinou um desvio da corrente litoral norte-sul, de forma que, incidindo na praia, daria ocasião ao phenomeno. Somos da mesma opinião do Sr. Mello de Mattos em rejeitar tal explicação, e uma coisa logo se depara admitindo-a: seria explicar porque razão se deram os desastres de 1869, de 1871 e 1874, em que nem começadas estavam as obras. Nós vamos mais longe, e a nossa modesta maneira de ver levar-nos a crer que o porto de Leixões só poderia produzir effeitos benéficos, quanto ao ataque do mar em Espinho. Segundo a nossa opinião, a causa da invasão marinha, na praia de Espinho deve ser*

[194] AME: Colectânea das obras de defesa de Espinho, por António Leite, I volume, Narrativas e Documentos de 4 de Novembro de 1945.
[195] MATOS, M.ª Helena Barbot Campos e (1989), p.11.

procurada nas correntes marítimas ao longo das nossas costas occidentaes, de que não conhecemos trabalho completo[196] Ainda na actualidade a justificação parece não estar totalmente esclarecida sendo, cada vez mais, afastada a hipótese de terem sido as obras do porto de Leixões (1892) a causa de tal fenómeno[197].

Concluímos, portanto, que o centro primitivo não foi alvo de grandes obras de alteração da sua morfologia territorial, em grande parte, devido a ter sido levado pelas águas do mar (anexo 19).

A abertura das ruas de acordo com o Plano de 1876 levou à aquisição de uma malha ortogonal, alinhada pela linha férrea nas áreas de implantação mais recente, bem como, em alguns dos locais localizados no núcleo primitivo. No entanto as dimensões dos quarteirões que formaram não eram semelhantes, essencialmente no lado nascente da linha férrea, onde variavam as formas entre rectangulares (maioritariamente 60mX40m ou 54mX30m) e quadradas (em média 60mX60m), enquanto que no lado poente predominavam as formas rectangulares.

Quebrando a ortogonalidade mas mantendo a geometria, a planta era ainda composta por dois eixos diagonais à restante malha quadriculada, traduzidos pela estrada municipal para os Carvalhos e pela estrada distrital para a Feira. Será de referir, no entanto, que a morfologia destas duas vias não parece ter sido planeada propositadamente no conjunto da planta, já que a quando da execução do plano a estrada para os Carvalhos estava concluída e a estrada para a Feira se encontrava projectada com o primeiro lanço em construção, apesar de apenas ser concluída no início da década de 80 do século XIX.

As larguras dos arruamentos projectados eram também diversificadas. A maioria das ruas era projectada com cerca de 10 metros de largura, à excepção de quatro ruas (actuais 15, 17, 19 e 23) projectadas com cerca de 15 metros de largura, provavelmente por serem os principais eixos que ligavam o núcleo primitivo do aglomerado com a estação e nascente da povoação. Será de exceptuar também a estrada municipal para os Carvalhos e a estrada distrital para a Feira (que quando construída era municipal), já que apresentavam uma largura de aproximadamente 6 metros, estando contudo dentro da legalidade, já que se encontravam de acordo com a circular do Marquês de Loulé de 5 de Maio de 1862 que determinava a largura destas vias em 5 metros.

[196] AME: Colectânea das obras de defesa de Espinho, por António Leite, I volume, Gazeta de Espinho de 9 de Maio de 1909.
[197] Veja-se OLIVEIRA, I. B. Mota; MARTINS, L. M. P. (1991), pp. 71-88.

Concluímos ainda, através da análise da despesa orçamentada (anexo 2), que no século XIX apesar de em todas as décadas (70, 80 e 90), se ter verificado dotação de verba para a abertura de arruamentos, a década de 70 salienta-se pela maior actividade evidenciada, bem como, pela superioridade do somatório das verbas atribuídas. Contudo, deve ser realçado o facto de o peso que esta rubrica representa no total do dispensado em obras públicas, não ultrapassar os 10%. A década de 80 revela quase total ausência de investimento neste sector, à excepção do ano de 1889, já que só neste ano ultrapassou a barreira dos 10%.

A continuidade dada a este melhoramento pela nova Câmara Municipal justifica-se, também, pelos valores dotados (apesar de não ser possível distinguir o valor aplicado em ruas e estradas, assim como, na construção ou recuperação) em orçamentos gerais da respectiva Câmara referentes aos anos restantes (1900-1913). Aqui o peso desta rubrica no total do dispendido com obras públicas adquiriu maior expressão, normalmente entre os 20 e 30%, à excepção dos anos de 1904 e 1905 que ultrapassou os 30%.

2.2.2. ***Serviços***

2.2.2.1. Água: minas e fontes

A povoação de Espinho começa por sobreviver usando a água dos seus poços particulares, na ausência de fontes públicas. Por volta de 1865 a criação de um chafariz público na povoação foi equacionada, já que devido ao seu crescimento, se tornava indispensável[198]. Em 1867, estava concluída a mina, chafariz e respectivo encanamento[199].

[198] *(...) a obra de encanamento da agua e construção do chafariz na costa de Espinho de Anta (...) não deve parar (oficio de 21 de outubro 1865) de maneira alguma para não danificar o que está feito e não augmentar a despesa do municipio atendendo a que a dita povoação de Espinho vai ganhando muito em crescente e importância...e por isso precisa quanto antes de agua para as necessidades dos seus habitantes, pois que os poços particulares já não comportam o consumo da povoação(...) visto que agora poco falta. O orçamento de 761$933 já vai em 1296$560, mas o distrito dará mais 592$81.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 14, Sessão de 8 de Novembro de 1865.

[199] *Tendo o mesmo senhor Vereador apresentado a conta de toda a despesa feita com a mina e encanamento da água do Chafariz de Espinho na importancia de duzentos e noventa e seis mil quinhentos reis, mandaram que d'ella se passasse mandado de levantamento a Manuel José de Olleiros, lugar do Candal.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 15, Sessão de 18 de Dezembro de 1867.

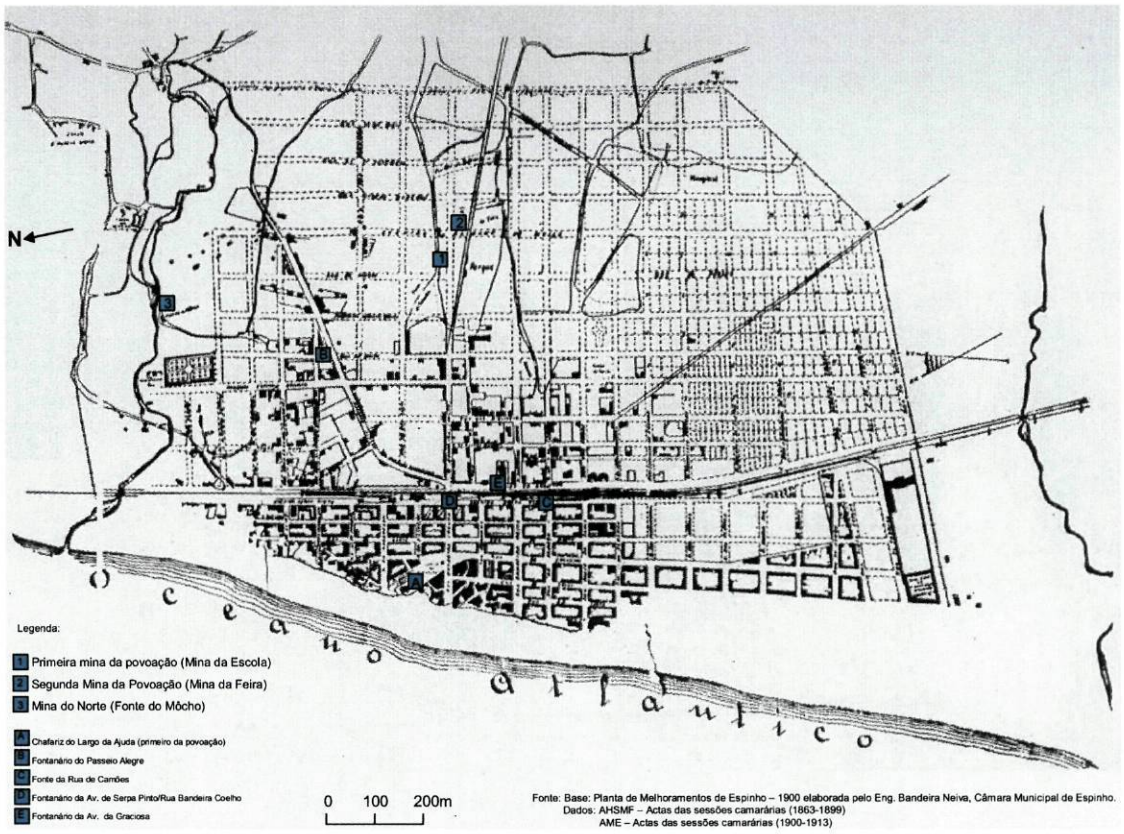


Figura 12 – **Distribuição das minas e fontanários, em Espinho, no final da primeira década do século XX**

Tendo em conta que não existem informações sobre a localização desta mina e respectivo chafariz, após uma análise às minas que apareceram posteriormente e às existentes no início do século XX, calcula-se que esta mina se localizasse a nascente da povoação na actual rua 19 entre as ruas 22 e 24, enquanto que a fonte se localizaria no Largo da Estação[200]. (figura 12)

A escolha do Largo da Estação fica, provavelmente a dever-se ao facto de este local revelar alguma centralidade perante o aglomerado populacional coevo, bem como, se tratar do local de maior passagem de visitantes, já que se localizava na ligação da estação ferroviária com a restante povoação.

[200] Desde esta altura, 1867, não se fala na criação de mais fontes e em 1890 aparece a seguinte afirmação, que fala de uma fonte. Desta forma pode-se concluir que era esta a localização da primeira fonte criada na localidade. *A Camara informada que há 15 dias foi avocada toda a agua da mina, do sul de Espinho, por effeito d'um rebaixo que Manoel Francisco Vieira fez, em um poço muito proximo á mina (...) que deu em resultado o chafariz do largo da estação ficar completamente secco, resolve que se tente todos e quaesquer meios permittidos em direito para rehaver as mesmas aguas.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 20 de Agosto de 1890.

A partir daqui e até 1891[201], apenas se vão fazendo propostas sobre a necessidade de água potável em mais locais e em maior quantidade[202]. Contudo em 1889, *A Camara deliberou approvar o projecto e orçamento d'uma fonte para a povoação d'Espinho e marcar para a sua arrematação o dia 7 d'Agosto próximo.*[203] Ao que tudo indica, deve tratar-se do marco fontanário do Passeio Alegre (no cruzamento das actuais ruas 62 e 18), já que no final da primeira década do século XX, esta fonte era alimentada pela primeira mina de Espinho.

A criação deste fontanário corresponde ao primeiro ano em que Espinho, nesta rubrica de água, é visado no orçamento municipal, pois apesar de já ter sido dotado de uma mina e fontanário na década de sessenta, nenhum valor aparece nesta rubrica no respectivo orçamento (anexo 2 e 3). A verba para a água era atribuída em conjunto com a atribuída à Villa da Feira até 1899, ano em que se junta a este grupo S.º Jorge. Este facto destaca mais uma vez a importância da povoação em estudo, pois só era visada para a Villa e para a Praia de Espinho (anexos 2 e 3).

Após a dotação de mais uma mina (aparentemente a que no inicio do século XX ficou conhecida por mina da Feira) cuja referência aparece em 1891, fica facilitado o caminho para a criação de mais fontes, como por exemplo o fontanário da rua de Camões na parte poente da linha férrea, justificado pelo crescimento do aglomerado populacional para sul[204].

---

[201] Depois de um longo período em que apenas se registavam queixas e propostas, surge a referência a uma outra nascente: *A Camara deliberou que tivessem logar a arrematação da agua da presa das Vareiras e da que se acha no terreno do parque d'Espinho annunciada para hoje, o que se fez (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 15 de Julho de 1891.

[202] Ofício do Administrador do Concelho da Feira *(...) em Espinho se faz sentir muito a falta de agua potável...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 24 de Julho de 1885.
Em propostas feitas pelo Vereador: *Que se mande continuar a exploração da água para uso da povoação ou de trato de fazer a aquisição das águas de Manuel Pinheiro (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 6 de Agosto de 1874.
Proposta do vice-presidente: *(...) sobre a continuação da exploração d'aguas na mina existente e abertura de poços públicos (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 8 de Janeiro de 1876.
Propostas *Pelo Senhor Vice-Presidente foi dito que os trabalhos da mina da povoação d'Espinho se acham concluidos, faltando apenas desensuriar o encanamento da agua que da mesma mina segue para o chafariz, o que se não pode fazer já, por não haver verba para esse fim.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 5 de Junho de 1884.
Propostas para a povoação de Espinho do Presidente da Câmara da Feira e Vereador Sá: *2.º O abastecimento de aguas melhorando a nascente publica existente e adquirindo e explorando outras.* ASMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 25 de Janeiro de 1888.

[203] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 10 de Julho de 1889.

[204] *O Vereador José António Pires Rezende propos á Camara que visto a necessidade que há em aproveitar parte de agua da mina do sul e attendendo a que há grande falta d'um marco fontanario na rua de Camões lado poente da linha ferrea, propunha por isso que a Camara providenciasse de forma a abastecer aquella parte da povoação, de água potável e que desde já se pedisse auctorização á Companhia dos Caminhos de Ferro para que esta auctorise a passagem da canalização.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 27 de Dezembro de 1899.

A abertura da mina do Norte, a fonte do Mocho (conhecida na época pela sua elevada qualidade), em 1900[205], permitiu novamente a criação de mais fontanários, como são o caso do da Avenida Serpa Pinto/Bandeira Coelho e da Avenida da Graciosa.

Através da planta da figura 12 concluímos que todas as minas se localizavam na área mais periférica do aglomerado, correspondendo à parte nascente da povoação, em locais desertos de edificação. Esta distribuição pode ter resultado da necessidade de afastamento relativamente às habitações devido às deficientes formas de tratar os resíduos produzidos pela população e, até mesmo, a total ausência de saneamento, o que incrementava risco de contaminação das águas para consumo; ou por outro lado, pelo facto de serem exactamente estes os locais em que existiam pontos de água.

No que concerne as fontes, estas parecem distribuir-se de acordo com a maior ou menor concentração populacional: localização de três fontanários a poente da linha ferroviária, junto à estação, no centro da povoação e um mais a sul seguindo o rumo da expansão da mesma; e localização de dois fontanários a nascente do aglomerado, também distribuídos mediante a distribuição das edificações, reforçados pelas duas minas (da Escola e da Feira) à actual rua 19, mais centrais e pela mina do Norte, a fonte do Mocho.

Podemos concluir que a questão relativa ao abastecimento de água potável foi ganhando cada vez mais força devido à sua inegável importância. O seu impulsionamento é sentido a partir do início do século XX (anexos 5 e 6), provavelmente devido a estarmos perante uma direcção concelhia que debruçava todas as suas atenções sobre esta freguesia, pressionada pela manutenção na povoação de uma aura de atractividade para os visitantes.

2.2.2.2. Iluminação

A primeira referência à necessidade de existência de iluminação em Espinho surge em 1876, quando o vice-presidente da Câmara Municipal da Feira *em presença do desleixo das administrações passadas com respeito à povoação de Espinho, a lamentar o estado em que esta se acha e a censurar quem tenha sido e haja de ser causa d'impedimento de que floresça tão importante e assuma o lugar que lhe compete como a primeira praia de banhos de Portugal*[206], apresenta várias propostas entre as quais *que tome em consideração (...) a necessidade de fazer iluminar as principais ruas de Espinho pelo menos nos meses de Agosto,*

[205] *O vereador (...) apresentou á Camara o projecto d'uma fonte em cantaria para o Mocho, utilizando a agua perdida para o tanque que ahi existe, e que assim poderá servir de lavadouro publico.* Foi aprovado. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 24 de Janeiro de 1900.

[206] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 8 de Janeiro de 1876.

Setembro, Outubro e Novembro[207], já que estes eram os meses de maior concentração de população na localidade, devido à vinda dos veraneantes.

Contudo, apenas em 1878 a câmara deliberava proceder-se à dita iluminação[208], sendo que a 1 de Setembro de 1878[209] se dá inicio à iluminação a petróleo da povoação de Espinho, ainda que em locais pontuais e exclusivamente durante os meses de época balnear.

Em 1884 surgiu a necessidade de estabelecer por escrito as instruções do serviço de *lampeonistas* cujas principais funções assentavam em acender os candeeiros depois do pôr-do-sol e apagá-los às 2 horas da madrugada ou mais cedo, na eventualidade de existência de luar, bem como, na manutenção dos referidos candeeiros.[210] Três anos depois equacionava-se a possibilidade de libertar a Câmara Municipal da responsabilidade directa por este serviço, transformando-o em mais uma arrematação sazonal. De qualquer maneira o arrematante teria,

---

[207] *Idem.*

[208] *Propos o Sr Presidente que tendo-lhe sido por differentes vezes feito saber a necessidade da illuminação na importante povoação da Costa de Espinho, onde actualmente estão banhistas de diffrentes procedencias, e reconhecendo por sua parte a mesma necessidade e não tendo a Camara verba no seu orcamento com applicação para a mesma iluminação lembrada por mim, propunha a Camara que por algum meio se pudesse mandar proceder à mesma illuminação e deliberaram o modo como e em caso affirmativo de que verbas se devia pagar a despesa a fazer (...). A Camara deliberou que se procedesse desde já à illuminação na povoação de Espinho collocando os lampiões nos sítios que se acham marcados pela Camara, incumbindo a uma pessoa o cuidado de o preparar, limpar e accender nas noites escura tendo mais esta pessoa a seu cargo o vigiar pela arborização, conservação e policia das ruas, e a quem se pague a sua jornada diária sendo toda a despesa satisfeita pela verba lançada no orçamento anter ior de 600$000 para melhoramentos de Espinho visto que o orçamento do corrente anno economico em que também há verba para os melhoramentos de Espinho (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 29 de Agosto de 1878.

[209] *Os Srs Vereadores Sá Couto e Azevedo informaram que no dia 29 de Agosto ultimo foram a Espinho tratar de mandar illuminar a mesma povoação, a qual ficou estabellecida desde o dia 1º do corrente encarregando o Empregado António Pinto M. da Portella de Paços de Brandão de cuidar da mesma illuminação e policia de rua arvoredos e salubridade da mesma povoação mediante o jornal de quatrocentos reais diarios, e que ficaram algumas despesas com petroleo e mais objectos e que apresentariam à Camara. A Camara aprovou tudo o obrado pelos Srs. Vereadores.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 5 de Setembro de 1878.

[210] *Em seguida aprezentou o mesmo senhor as instrucções por escripto para o serviço que os lampeanistas tem a dezempenhar na povoação d'Espinho no corrente anno e são as seguintes: 1.º Fazer a limpeza dos candieiros todos os dias em que tenham de se acender, deitando-lhe o petróleo necessário para cada noite. 2.º A limpeza dos candieiros será feita todos os dias desde as sete horas ás nove da manhã. 3.º Acender os candieiros todos os dias em que não haja luar, logo depois do sol posto, apagando-os ás duas horas da noite, ou mais cedo se tivermos luar antes da hora marcada. 4.º Dar parte á Camara de qualquer eventualidade que possa haver no desarranjo dos mesmos candieiros. 5.º Participar á Câmara no ultimo dia de cada mes qual a porção de petroleo consumida durante um mes com a illuminação, bem como de qualquer despesa que se faça com os candieiros e torcidas. 6.º Os lampionistas deverão revezar-se alternadamente durante a noite para vigiarem repondo as faltas que por ventura se possam dar.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 19 de Junho de 1884.

No ano seguinte são acrescentados dois pontos às instruções dos *lampeanistas*, ficando estes também, encarregues da limpeza das ruas da povoação. *9.º Os lampeonistas são obrigados a cumprir as ordens que lhes forem dadas unicamente pelo Presidente da Camara podendo recusar-se a cumprir qualquer ordem que lhe foi dada por outro qualquer individuo que não seja o Presidente da Camara ou suas veses fiser. 10.º Os lampeonistas nos dias em que não houver illuminação serão empregados na limpeza das ruas da mesma povoação.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 18 de Junho de 1885.

entre outras condições, de reportar à dita Câmara, bem como, iniciar o serviço no 1.º de Agosto e findá-lo em 15 de Novembro[211].

A rede de distribuição destes lampiões não é conhecida, nem descrita em nenhum documento consultado. Contudo, é sabido que não se estendia a toda a povoação devido ao facto de ser referida, em 1888 numa proposta do respectivo Presidente e vereador para a povoação de Espinho, a necessidade de um *augmento da illuminação na zona em que existe já e a illuminação do prolongamento da rua Bandeira de Mello.*[212]

O facto de até 1882 não existir qualquer verba votada para iluminação nesta povoação nos orçamentos da respectiva Câmara, sabendo que esta se verifica desde 1878, justifica-se pelo uso da verba votada para *melhoramentos diversos em Espinho* até ao dito ano de 1882 (anexo 3). Ainda assim, só nos é permitido avaliar concretamente a verba dispendida para esta rubrica a partir de 1900, quando Espinho se torna um concelho autónomo e vota verbas para a sua exclusiva iluminação. Até 1900, as verbas votadas pela Câmara da Feira eram atribuídas, em termos de iluminação e à semelhança da verba para água, para a povoação de Espinho e para a Villa da Feira, e desde 1894 também para S.º Jorge, em conjunto. Esta análise permitirá, por outro lado, aferir uma vez mais o importante papel que esta localidade (Espinho) ia adquirindo no conjunto dos seus parceiros Feirenses, pois durante mais de 10 anos (1878 – 1894) num total de 34 freguesias, era a única que partilhava com a sede concelhia o designado serviço.

A iluminação pública sazonal a petróleo manter-se-á até 1904, embora a solução eléctrica ou gás iluminante seja equacionada desde 1902. Em todo o caso, se falarmos de iluminação privada a luz eléctrica, estamos perante uma situação diferente, já que em 1889, o pioneiro café Chinês era já servido por um motor adquirido pelo proprietário, produzindo iluminação eléctrica. Seguidamente outros proprietários de estabelecimentos, cafés e o Hotel Bragança, adoptaram esta ideia[213]. A iluminação pública ganhava com este investimento privado, pois *em Março de 1901 a rua Bandeira Coelho era iluminada electricamente a nascente da via férrea até à 18, por iniciativa de João Baptista Carvalho, proprietário do Teatro Aliança. A instalação foi paga por subscrição pública, subsídio da Câmara e pela receita da venda de luz, tendo o café Chinês contribuído com um barril de valvulina para lubrificar o motor do gerador.*[214]

---

[211] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 22 de Junho de 1887.
[212] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 25 de Janeiro de 1888. As propostas efectuadas nesta reunião foram aprovadas na sessão seguinte realizada a 1 de Fevereiro de 1888.
[213] Ver RIBEIRO, A. M. Bouçon (2001), p. 31.
[214] QUINTA, João (1999), p. 75.

Em Março de 1902 é aprovado o concurso para *ser dada a qualquer empreza em particular o exclusivo da illuminação do concelho por um systema aperfeiçoado de gás illuminante ou pela luz eléctrica abrindo-se para esse fim o respectivo concurso*[215], por carta fechada. O concurso foi ganho por uma empresa espanhola de Vigo, que fundou a Companhia Geral de Electricidade de Espinho (assim designada nos mandados de pagamento das actas das sessões camarárias, que só aparecem em Setembro de 1904), sociedade por acções. O seu projecto visava a instalação de uma estação eléctrica entre as ruas do Norte (actual 4) e 1.º de Dezembro (actual 29), bem como, da respectiva rede de distribuição[216], composta por *160 lâmpadas de 16 velas das quais 140 se manteriam acesas desde o pôr-do-sol até às 2 horas da manhã e 20 desde o pôr-do-sol até ao nascer do dia*[217].

A rede de distribuição (anexo 20) englobava todo o centro da povoação e algumas das áreas mais periféricas, como a mais recente Igreja Matriz, a estrada para os Carvalhos ou o prolongamento da rua Bandeira Coelho (actual 19), a nascente da linha férrea. Contudo deixava de fora o acesso a equipamentos como o cemitério ou o matadouro, localizados na periferia do aglomerado, naturalmente devido à ausência de necessidade de a eles recorrer depois do pôr-do-sol. A visualização desta Planta sugere uma maior densidade de candeeiros na Avenida Serpa Pinto, uma vez que se verifica nos outros arruamentos a colocação de um candeeiro em cada cruzamento, enquanto que nesta Avenida existem, pelo menos, dois candeeiros por quarteirão. Esta distribuição revela, provavelmente, a importância desta avenida como eixo principal de circulação na povoação, já que permite estabelecer ligação com todos os arruamentos de orientação nascente – poente, fazer a travessia da linha férrea e, finalmente, possibilita o acesso à estação ferroviária. Verifica-se, ainda, um outro destaque do aumento de densidade de candeeiros, ao nível das ruas perpendiculares ao mar, pelas ruas Bandeira Coelho e Bandeira Neiva, essencialmente, a nascente da linha de caminhos de ferro, possivelmente pelo facto de estarem aí localizadas as principais passagens de nível da povoação Espinhense.

Em 1912 aparece um projecto de reformulação da rede de distribuição e da ampliação da estação eléctrica, que passaria a localizar-se num outro local. O projecto apresentava a

---

[215] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 10, Sessão de 13 de Março de 1902. Ver também AME: Iluminação Publica, Documento 1: Condições do concurso – *Artigo 1.º A Câmara concede, segundo as condições aqui estabelecidas e contracto definitivamente elaborado, a qualquer individuo, sociedade ou empreza, por periodo determinado d'annos, o exclusivo da illuminação publica, com todas as garantias e encargos que se consignem d'accordo com a lei e regulamentos adequados.*
Artigo 2.º O concurso para a illuminação é extensivo á electricidade ou a qualquer systema aperfeiçoado de gaz illuminante; será feito em proposta por carta fechada e redigida conforme o seguinte modelo....

[216] Anexo 20 – Planta de rede de distribuição, 26 de Janeiro de 1904. AME: Iluminação Publica, Documento 1.

[217] Ver RIBEIRO, A. M. Bouçon (2001), p. 31.

criação de uma nova central no encontro das ruas 23 e 30, bem como uma nova rede de distribuição[218]. Esta nova rede visa todos os arruamentos que já estavam integrados na anterior rede de distribuição e acrescenta-lhe uma expansão para nascente. Possivelmente devido à verificada expansão da povoação (residências) neste sentido, bem como, ao facto da central eléctrica se localizar agora também a nascente do aglomerado, que pode ter sido provocado pelo factor anteriormente descrito. O edifício para a recepção da estação eléctrica estava já em construção em 1912[219].

Após todas estas planificações e reestruturações a Câmara Municipal de Espinho delibera, em 1913, municipalizar os serviços de iluminação[220] que junto com o sector da água passou a funcionar como "Serviços de água e electricidade", passando a designar-se de Serviços Municipalizados de Espinho, em 1933.

Iniciado em 1878, o processo de iluminação da povoação de Espinho, tardou cerca de 26 anos para substituir os *lampeões* de petróleo pelos candeeiros de electricidade, embora a iluminação diária e contínua (durante toda a noite) da povoação tenha sido concretizada em 1911. De qualquer forma é de realçar a sua posição dianteira, no que concerne a iluminação pública, relativamente às restantes freguesias da Feira. A aposta na iluminação, mais consistente após a independência concelhia de Espinho, desde sempre se encontrou relacionada com a importância adquirida pela localidade como praia de banhos. Por de trás do investimento inicial estava a necessidade de modernizar a localidade, com o intuito de transformar o aglomerado numa povoação cada vez mais atractiva para a população, nomeadamente para os veraneantes, cuja visita contribuiria para o desenvolvimento local.

---

[218] Anexo 21 – Planta da distribuição espacial da rede de iluminação eléctrica, 1912. AME: Iluminação Publica, Documento 20.

[219] *De conformidade com o disposto no Decreto de 28 de fevereiro de 1913 e segundo o officio n.º 532 da Administração Geral dos Correos e Telégrafos, Direcção dos Serviços Technicos, Segunda Circumscrição Electrica, o abaixo assignado, presidente da Direcção da Companhia Geral de Electricidade, concessionaria da Illuminação publica n'este concelho de Espinho, em nome da mesma Direcção tem a honra de submetter á approvação d'essa Administração o projecto de reforma da installação electrica, redes de distribuição e edificio da referida Companhia (...) A nova fábrica geradora será estabelecida no edificio que se está construindo no angulo formado pelas ruas nos, 23 e 30 (...)* 19 de Outubro de 1912. AME: Iluminação Publica, Documento 20.

[220] *Ponderando as resoluções já emitidas sobre este assunto que neste ractifica e resume, delibera: municipalizar o serviço de iluminação, a partir do termo da actual concessão; abrir concurso nos termos da lei para obter fornecimento da inergia electrica precisa para a iluminação publica e particular do concelho – serviço municipalizado – sendo este fornecimento pelo prazo maximo de vinte anos e de harmonia com as condições neste acto presentes e aprovadas pela Camara.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 17 de Setembro de 1913.

2.2.2.3. *Higiene e Saúde Pública*

A necessidade de encontrar uma solução eficaz para desintegrar os dejectos produzidos pelo Homem constituiu, desde sempre, um problema para a sociedade. No caso em estudo, povoação em crescimento cuja população aumentava extraordinariamente durante a época de veraneio, estes problemas eram uma constante. Eram frequentes as queixas de que as ruas e praia de Espinho se apresentavam sujas.

Inequivocamente, um dos factores que contribuía para este panorama era a ausência de fossas e/ou de saneamento. A destruição dos dejectos produzidos ficava a cargo da população, que poderia ser mais ou menos eficaz na sua tarefa, apesar de não existir processo algum que o permitisse na sua totalidade. Assim, como no caso dos poços privados, também uns possuíam fossas fixas ou *sumidouras* no seu terreno, enquanto que em outras habitações se verificava a inexistência deste tipo de equipamento. Contudo, mesmo os que possuíam este tipo de fossas contribuíam largamente para a contaminação da água potável que pudesse correr nas suas proximidades, o que acabava por ser uma fonte de problemas de saúde pública.

Apesar de terem sido levadas a cabo algumas tentativas de sanear a Costa de Espinho, mediante as técnicas possíveis e conhecidas, pela Câmara Municipal da Feira em 1898[221], só no final da primeira década do século XX (1911) se iniciou o processo de dotação de uma rede de esgotos na povoação de Espinho. Para o levantamento do Plano de saneamento, a Câmara Municipal recorre ao auxílio da Câmara Municipal do Porto, através da cedência de um engenheiro com conhecimentos na matéria, pedido a que esta acede[222]. O Plano de saneamento efectuado começava por dotar deste serviço, apenas as ruas 14 e 21[223], que após

---

[221] Esta intenção foi referenciada nas propostas realizadas na sessão camarária de 9 de Fevereiro de 1898 (...) *1.º Que a camara, ouvido o parecer da commissão dos medicos partidistas para tal fim indigitados, adopte sem delongas, as medidas mais urgentes para o saneamento da praia de Espinho;* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 9 de Fevereiro de 1898.
Meses depois, em Outubro, podia ler-se algo que sugeria o decorrer de uma análise com o intuito de introduzir o saneamento na povoação de Espinho: *A Camara delliberou que se officiasse ao medico da area de Espinho, pedindo para elle a informar se a commissão por ella nomeada para lhe propor as medidas de saneamento d'aquella povoação de que aquelle fasia parte, havia procedido a alguns trabalhos e no caso affirmativo se lhe mandava o relatorio dos seus trabalhos, informando-a tambem com urgencia, no caso rugativo, afim d'ella poder tomar as providencias que julgar necessarias e convenientes (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 26 de Outubro de 1898.

[222] *Officio da Camara Municipal do Porto respondendo a um officio d'esta Camara em que se lhe pedia a cedencia d'um engenheiro para levantar o plano do saneamento d'esta praia. – intereirada* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 8 de Junho de 1911.

[223] Apresentado um projecto de saneamento para as ruas 14 e 21, *A Camara tambem decide expor o caso á Direcção das Obras Publicas e pedir-lhe que seja permittida a canalisação na rua Quatorze, na parte considerada estrada districtal. Foi approvada por unanimidade.* AME: Livro de actas das sessões da câmara,

um ano do início dos trabalhos ainda se encontravam por concluir[224]. Ao que tudo indica os resíduos eram recolhidos nas ruas 14 e 21 e transportados subterraneamente para *uma fossa – deposito* no extremo sul da rua 14[225]. Seguia posteriormente ao longo da povoação, atravessava a linha férrea do Vouga, prosseguindo em direcção a Silvalde pelos baldios até desaguar num rio da localidade – rio de Barros[226].

Este foi, apenas, o primeiro passo dado neste sentido, pois em 1912 o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios*, contemplava já a obrigatoriedade de uma latrina e uma pia por habitação[227], fossas *fixas* caso não exista saneamento[228] e no caso de ser dotada de saneamento aconselhava o tipo de sifão a utilizar no sentido de ser resistente, impermeável e bem ajustado aos canos para impedir fugas[229].

Mas os problemas relativos à higiene e saúde pública não se cingiam ao saneamento. Pode-se depreender, da leitura das actas camarárias, que as ruas da povoação se encontravam

---

n.º5, Sessão de 8 de Junho de 1911. A estrada aqui referida como distrital (rua 14) diz respeito à Avenida Espinho Granja.
O vereador Avelino Vaz apresentou a planta e orçamento para as obras de saneamento da rua quatorze e vinte e um, que a Camara approvou. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 15 de Junho de 1911.

[224] *Officio do Sub-delegado de saúde deste concelho reclamando que, sem demora sejam ultimados os trabalhos de canalisação de esgotos há um ano iniciados nas ruas Vaz de Oliveira e Retiro (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 8 de Maio de 1912.

[225] *A câmara reconhecendo a urgencia de prompto saneamento das ruas quatorze e vinte e um resolve (...) pedir a auctorisação necessaria para proceder por conta propria á construção de uma fossa-deposito no extremo sul da rua Quatorze segundo a planta approvada e respectivo orçamento.*
AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 30 de Junho de 1911.

[226] Esta ideia resulta da existência de dois pedidos da Câmara Municipal de Espinho, um à Companhia do Valle do Vouga e outro à junta de paróquia de Silvalde, para passar com os tubos nos seus terrenos: *Propos o mesmo vereador que a camara officie á Companhia do Valle do Vouga, pedindo autorização para passar por baixo das suas linhas com os tubos que a Camara vai applicar no saneamento da rua Vaz d'Oliveira. – Approvado* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 8 de Agosto de 1911.
A Camara sob proposta do vereador senhor Avelino Vaz, delibera oficiar á Junta de parochia de Silvalde pedindo-lhe auctorização para canalisar pelos seus baldios, até ao rio de Barros, os residuos da forma ou recipiente dos esgotos das ruas Quatorze e vinte e um. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 22 de Maio de 1912.

[227] *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios, artigo 42.º Em cada domicilio deve haver pelo menos uma latrina e uma pia de despejo, independentes uma da outra.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 19 de Junho de 1912.

[228] *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios, artigo 48.º Quando na povoação não houver canos de esgoto, nem outro sistema adoptado de remoção de imundices, serão os despejos recolhidos em fossas fixas, sempre condennadas pela hygiene e só aceitáveis por falta de outros recursos.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 19 de Junho de 1912.

[229] *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios, artigo 36.º Os sifões preferíveis para a canalização dos esgotos serão os de grés cerâmica vidrados na face interior e exterior, suficienbtemente resistentes e escolhidos com o maior cuidado, para se reconhecer se satisfazem as seguintes necessidades: (...) Segundo – Perfeita impermeabilidade; (...) Quarto – Perfeita adaptação aos tubos da canalização (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 19 de Junho de 1912.

insalubres, não só pelo facto de a população não saber o que fazer aos dejectos, mas também devido à falta de hábitos higiénicos da sociedade em geral[230], bem como, à forma tortuosa que detinham ainda alguns arruamentos[231].

Contudo, o poder municipal revelava já em 1889 alguma preocupação com o aspecto dos arruamentos, provavelmente devido à possibilidade de este ambiente afastar os visitantes da povoação. Desde esta data que o aglomerado espinhense era dotado de verba no orçamento ordinário para a limpeza das ruas, apesar de não sabermos qual o valor exacto atribuído, já que uma vez mais, este aparecia em conjunto com a verba votada para a limpeza da Villa da Feira (anexo 3). Depois da independência concelhia, apesar de não aparecer contemplada no orçamento uma rubrica relativa à limpeza de ruas, figura desde 1900 nas actas das sessões camarárias, um mandado de pagamento quase contínuo para o *pessoal de limpeza e conservação de ruas* (anexo 22), que revela a importância dada a este item.

De facto é após 1899 que parece ser dado mais valor a este tipo de serviços, comprovado pelo conteúdo do documento referente às *Posturas Municipaes do Concelho de Espinho Via publica – Policiamento – uso – conservação – estética – edifícios*, aprovado a 3 de Julho de 1912. Este documento previa a atribuição de multas a actos que dificultassem a higienização da povoação, como por exemplo, o lançamento de qualquer tipo de lixo para a via pública, ter junto às portas ou janelas qualquer tipo de caixote, lançar substâncias liquidas das varandas ou janelas, sacudir roupas, tapetes ou escarrar na via publica (I – art. 9.º); lançamento de animais mortos ou outros detritos para as ruas, estradas ou praia (I - art.10.º); tosquiar ou matar animais na via pública (I - art.11.º); divagação de animais pela via publica (I - art.13.º); lançar das janelas *aguas imundas ou inquinadas com restos de sabão ou de substâncias nocivas à higiene*, bem como, transitar com estrume pelas ruas mal acondicionado (I - art.16.º); escarrar ou urinar na via pública (I - art.17.º).

---

[230] *O senhor Administrador do concelho reclama que sejam cumpridas as prescrições legaes sobre limpeza e hygiene d'esta praia e muito especialmente no que dis respeito aos dejectos que de varias cazas deixam vir ou lançam para as ruas. (...) A Camara acha justas as considerações do senhor Administrador do concelho e delibera mandar tapar todos os buracos que dão passagem para as ruas e applicar com seneridade as multas que a lei estitue aos que abrirem outra vez os buracos (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 9 de Outubro de 1911.

[231] *Pelo Sr. Vereador Azevedo foi apresentada a seguinte proposta: Exmos collegas e senhores. Ha muito que na praia de Espinho surge a necessidade de uma execução que esta Camara e a vereação transacta á custa de tempo e outros sacrificios não tem podido resolver. Como a Vossas Ex.as não estranho parte das ruas demarcadas na planta de melhoramentos d'aquella praia ainda estão por expropriar, tornando-se infeccionadas por falta de ventilação necessária, de modo que pode produzir contagio, como há dois para três annos produziu a variola e outras moléstias, que sem duvida são a causa de bastantes victimas. Os banhistas, com especialidade os estrangeiros tem deixado de frequentar a nossa lindíssima praia, prejuiso este considerável para o nosso concelho. A parca agua na epocha de banhos, pois que dificilmente chega para uso domestico, a falta de limpeza na praia, os tem feito retirar sensivelmente.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 28 de Maio de 1885.

Também no *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios*, aprovado em 19 de Junho de 1912, se estabeleciam proibições a determinadas acções, com o intuito de salubrizar o aglomerado (ver capitulo relativo à *Edificação privada*). A título exemplificativo podemos indicar o caso da legislação para as chaminés em que *devem ter dimensões convenientes para uma boa tiragem e fácil acesso á parte superior para se fazer a limpeza; não poderão (...) lançar fumo para a rua publica (artigo 14.º)*; e o caso da obrigatoriedade da colocação de caleiras, estabelecida pelo artigo 25.º que dizia *todos os prédios terão os necessários tubos de queda para dar escoante ás aguas das chuvas e ás aguas caseiras, matérias fecaes e aguas sujas de qualquer especie.*

A falta de salubridade conduz, normalmente, à manifestação de doenças e facilita a propagação das mesmas, o que faz com que estivessem reunidas as condições para o aparecimento de epidemias[232]. Ao longo do século XIX, este tipo de problemas eram controlados por uma espécie de junta de saúde que se encarregava de tomar medidas para evitar a chegada das epidemias, que muitas vezes começavam em outras localidades, até mesmo, outros países[233].

Se consultarmos a lista do detalhe dos orçamentos de 1900 a 1913 (anexo 5), concluímos que a tuberculose era um dos graves problemas nesta localidade, já que quase a totalidade das verbas atribuídas à saúde pública era para o *fundo especial contra a tuberculose*. A dimensão deste problema era aumentada pelos surtos de varíola no início do século XX. Para combater estes e outros flagelos foram constituídos os *serviços de desinfecção*, em 1902. Estes serviços tinham como objectivo *ocorrer ao desempenho da desinfecção publica e particular, nos casos determinados nas leis e regulamentos de saude*

[232] Como foi o caso da varíola em Espinho: Oficio *Do Ex.mo Administrador do Concelho, n.º 141, de 21 do corrente, pedindo providencias para a infecção variolosa que grassa na povoação de Espinho. Informou o Ex.º Vice-presidente que já providenciava sobre a vaccina, que ainda não chegou do Porto, que mandasse fornecer os desinfectantes da pharmacia Rescude* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 22 de Julho de 1891.

[233] Nas actas das sessões camarárias pode ler-se: *Officio do Governador Civil d'Aveiro, n.º 44, com data de 13 do corrente, que tendo-se manifestado a cólera-morbus no Egypto, e sendo possivel que apesar das providencias adoptadas por todas as nações continentais da Europa, aquelle flagello podia atacal-as, recomendava que se observasse a portaria de 13 d'Agosto de 1865, termo 1.º, pagina 419 a 421, da collecção das leis e regulamentos gerais de sanidade urbana e rural, pedindo prompta execução. A Câmara ficou inteirada.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 19 de Junho de 1883.
Oficio *Do mesmo Exmo Sr. (administrador do concelho), n.º 303, de 12 do corrente, pedindo para se por em execução o disposto nos artigos 188 a 197 do codigo de posturas relativamente à hygiene publica, e o disposto egualmente nas leis que cita, attento áexistencia da cholera-morbos em Hespanha e por ella poder ser invadido o Reino, pedindo pois as mais promptas providencias para tal mal.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 13 de Agosto de 1890.

publica[234] O serviço consistia em desinfectar móveis e objectos e seria gratuito para os pobres, reconhecidos pela posse do documento de comprovação de pobreza. Apesar de não existir referência a estes serviços nos orçamentos municipais, a sua utilidade e aplicabilidade é comprovada pelos mandados de pagamento emitidos em várias sessões camarárias (anexo 22), verificando-se que o ano de 1903 foi o de maior actividade.

Durante o tempo em análise, 1863-1913, é notório que os problemas de higiene e saúde publica só começaram a ter a devida atenção por parte das respectivas Câmaras Municipais, à medida que as situações se iam tornando incomportáveis. Por outro lado, quer tenha sido pelo facto de estarmos numa época em que os conhecimentos sobre esta matéria estavam mais alargados, quer tenha sido pelo facto de serem os próprios habitantes da localidade a gerir a povoação, quer por influência da vizinha cidade do Porto[235], o facto é que este sector só se desenvolveu a partir de 1902.

Será, ainda, de salientar a diferença temporal entre a adopção das posturas referidas e o maior empenho nestas questões na localidade em estudo e as leis de saneamento Londrino, pioneiras na Europa no que concerne este sector. No entanto as bases de legislação são já semelhantes.

2.2.2.4. Policia

Para verificar no local que todas as posturas eram cumpridas, era destacado um indivíduo para esse efeito: um zelador encarregue de fazer cumprir os acórdãos e posturas municipais. Ainda em 1879, a Câmara da Feira nomeia um agente para zelar pelo cumprimento das posturas na Costa de Espinho.[236]

Com o passar dos anos e o aumento quer da população local, quer dos veraneantes, os incumprimentos das posturas iam surgindo, bem como, as confusões e desacatos. Desta forma

---

[234] *Regulamento dos Serviços Sanitários de desinfecção da Câmara Municipal de Espinho*, artigo 1.º. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 5 de Junho de 1902.

[235] No Porto assinava-se o contrato para a construção da rede de saneamento em 1903. Em 1908 já decorriam as obras e em 1919 seria publicado o regulamento de instalação do saneamento urbano. FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), p.307.

[236] *A Câmara da Feira nomeou para agente de policia municipal na Costa de Espinho de Anta, para vigiar pelo cumprimento das posturas e accordãos municipaes Manuel António Pereira morador na mesma Costa de Espinho (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 26 de Fevereiro de 1879. Os termos *zelador* e *policia municipal* têm o mesmo significado, pois três anos depois surge uma nova nomeação para o mesmo cargo, pois tinha as mesmas obrigações, com a designação de zelador: *A Camara reconhecendo a necessidade de um Zelador na costa de Espinho que faça cumprir os accordãos posturas deste municipio nomea para o mesmo cargo de Zelador na dita Costa a Manuel Domingues Quintas, negociante na mesma Costa, o qual estando presente ficou inteirado da sua nomeação (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 27 de Julho de 1882.

a hipótese de pedir um destacamento policial civil ao Governo Civil de Aveiro para Espinho passou a ser seriamente considerada, até que o pedido é executado em 1885[237]. O pedido visava o destacamento referido apenas nos meses correspondentes à época balnear, ficando o alojamento a cargo da Câmara Municipal respectiva.

Uma vez que o alojamento ficava a cargo da Câmara Municipal (inicialmente da Feira), é possível verificar nas verbas orçamentadas uma rubrica para este *destacamento de policia* em Espinho (anexo 2). As verbas aparecem, primeiro em 1884 e só aparecem novamente e[238]m 1888, o que quer dizer que no ano em que se registou o primeiro pedido não foram orçamentadas. Contudo os valores atribuídos nestes dois anos têm pouca expressão, quando comparados com os valores atribuídos a partir de 1889, que se mantêm mais homogéneos até 1900. Este facto pode significar que só no início da última década do século XIX é que a presença da força policial, na época balnear, passou a ser uma constante.

Mesmo quando a povoação alcança a independência concelhia esta situação mantém-se (anexo 4). Contudo em Outubro de 1910, forma-se o primeiro corpo voluntário de *policia cívica* em Espinho, por iniciativa do cidadão Alfredo de Barredo[239]. No ano seguinte, a polícia Cívica, auxiliada pelos guardas nocturnos, passa a fazer o policiamento permanente do aglomerado espinhense.

2.2.2.5. Arborização e ajardinamento

Os jardins ou áreas arborizadas desempenhavam, e desempenham, um importante papel na salubrização dos aglomerados. Durante a segunda metade do século XIX foram vastamente utilizados, bem como, a arborização de arruamentos (de onde se podem destacar as boulevards Haussmannianas), com o intuito de purificar o ar atmosférico ao mesmo tempo que diminuíam a densidade de construção. Eram ainda usados como forma de ocupação dos tempos livres da população, sendo utilizados para passeio e convívio.

---

[237] *Outro [oficio] do Administrador d'este Concelho n.º 267 da 1.ª Repartição datado de 5 do corrente, participando a esta Camara o haver requizitado do Governador Civil d'este Districto um destacamento de 25 praças para estar à sua disposição na praia d'Espinho durante a presente estação balnear e pedindo para esta Camara mandar preparar n'aquella praia alojamento para a força requisitada.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 5 de Agosto de 1885.

[238] RIBEIRO, A. M. Bouçon (2001), p. 34.

[239] *O presidente participa á Camara que por iniciativa do cidadão Alfredo de Barredo vai fundar-se em Espinho um corpo de polícia cívica que estará prompto a prestar os seus serviços ao concelho. A Camara congratula-se com este facto e aguarda o ensejo de ver realizado o louvavel desejo do senhor Barredo.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 13 de Outubro de 1910.

Embora não existam muitos registos sobre este tema para Espinho, podemos constatar, através da análise do quadro relativo ao detalhe dos orçamentos (anexo 3) que a partir de 1875 começam a ser orçadas verbas para este domínio, ainda que juntamente com outras rubricas, designada de *melhoramentos diversos*, o que também comprova que apesar de alguma importância que lhe era atribuída, tinha um peso quase insignificante na globalidade do orçamento. Contudo, a sua presença nas verbas orçadas para os *melhoramentos diversos*, verifica-se ser assídua até 1881, sem especificidade do local a arborizar. Os orçamentos de 1890 e 1891 são um pouco mais específicos dizendo que as verbas são destinadas à execução de um parque e à respectiva arborização, desaparecendo a alusão a este tema nos orçamentos seguintes até 1899.

Mesmo após a independência concelhia a sua expressão não ganha força, já que as verbas votadas eram semelhantes às da rubrica Saúde Pública, sendo reduzidas quando comparadas com as atribuídas aos restantes serviços públicos. Mantinham também a falta de precisão quanto à localização da sua dotação, limitando-se a distinguir a arborização de ajardinamento (anexo 5).

Ainda assim, através da leitura das actas das sessões camarárias é possível descortinar algumas medidas neste sentido, bem como, alguns dos locais arborizados, sendo salvaguardada a grande possibilidade de existirem mais locais arborizados para além dos assinalados.

Através da leitura da acta da sessão da Câmara da Feira do dia 9 de Janeiro de 1867, é possível apreender a necessidade da expropriação de palheiros para a abertura de ruas, inclusive de uma rua arborizada a sul da povoação (anexo 17). Como já referimos através da identificação aproximada dos terrenos a expropriar, juntamente com a análise das Plantas de 1870 (anexo 8) e a do Projecto d'arruamentos para Espinho de 1866 (anexo 7), podemos avançar com um nome da primeira rua arborizada: a rua Bandeira Neiva – entre o mar e a linha férrea (actual rua 23).

Ainda sem ser contemplada em qualquer orçamento, a Câmara delibera que se procedesse, em 1869, à *arborização da costa de Espinho*[240]. Já orçamentada, em 1876, de entre várias propostas realizadas pelo vice-presidente da Câmara, é lançada a ideia de *proceder ao mesmo tempo a arborização das fachadas paralelas ao caminho de ferro e à da Praça Nova*[241], sem esclarecer se esta proposta foi ou não aprovada. Contudo, sendo ou não

[240] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 16, Sessão de 1 de Julho de 1869.
[241] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 8 de Janeiro de 1876.

aprovada nesta sessão, devemos considerá-la, já que é sabido que as vias paralelas à linha férrea se arborizaram, bem como, constavam no respectivo orçamento.

Em 1882 parece ter havido um reforço de arborização, já que foram mandadas comprar (...) *trinta arvores iguais ás que já se acham plantadas em Espinho, para também se plantarem na mesma costa de Espinho nos sítios convenientes, autorizando o mesmo Senhor Vereador para ordenar a sua plantação e resguardo.*[242] Em 1888 novo reforço acontece através do (...) *fornecimento de resguardos de madeira para as arvores, que vão ser plantadas na povoação de Espinho.*[243] Novamente, em 1904, se verifica um aumento do espaço arborizado na povoação, cedido pela autorização da Câmara Municipal de Espinho ao seu vereador para *adquirir as arvores necessárias para arborização das ruas e a effectuar as despesas urgentes com a sua plantação e conservação.*[244]

Apesar do pouco peso das verbas votadas para arborização e ajardinamento, na globalidade dos orçamentos, este elemento natural parece estar presente um pouco por toda a povoação, nomeadamente, nas ruas e locais de maior deslocação de pessoas, essencialmente associado ao lazer, característica que desempenha um papel preponderante neste aglomerado.

[242] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 20, Sessão de 3 de Fevereiro de 1882.
[243] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 11 de Janeiro de 1888.
[244] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º2, Sessão de 7 de Janeiro de 1904.

2.2.3. *Equipamentos*

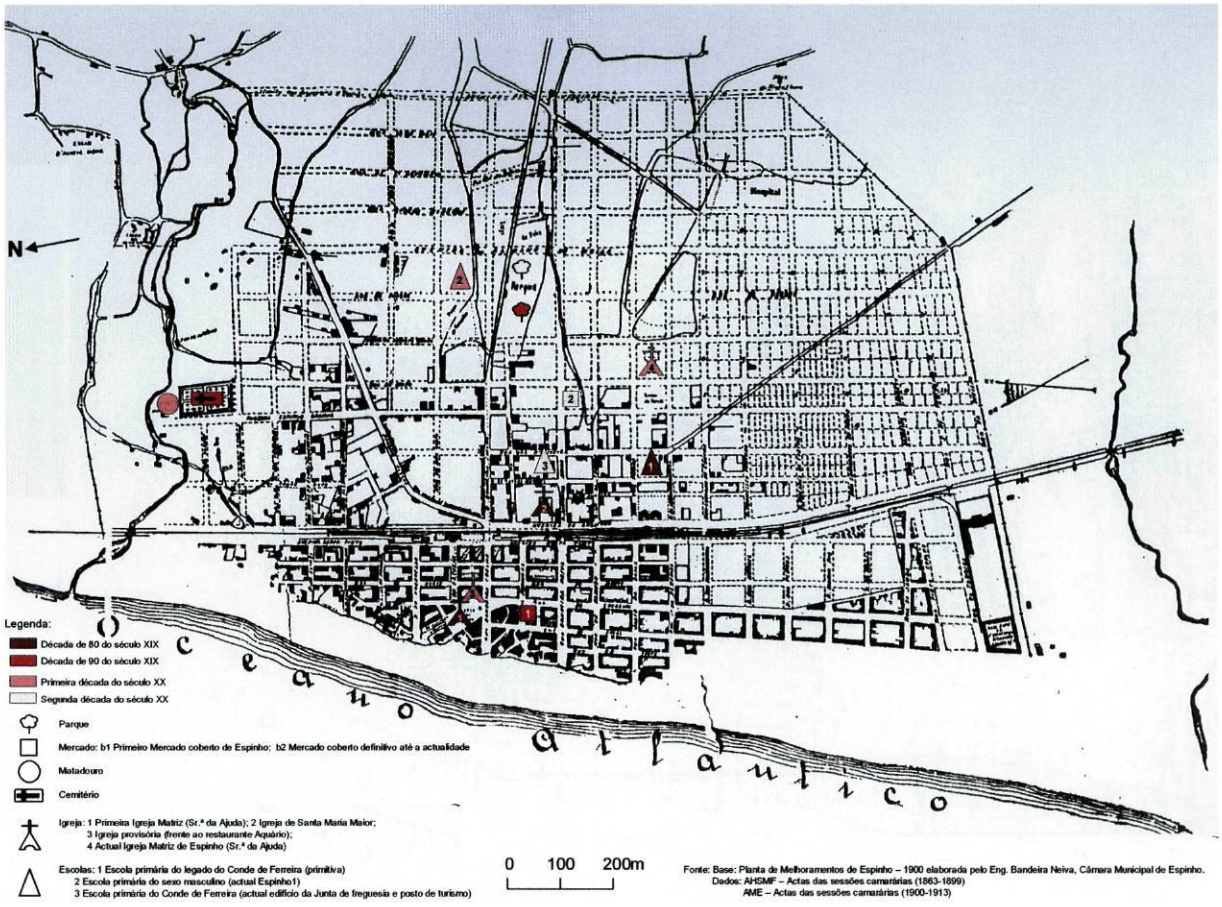


Figura 13 – **Distribuição dos equipamentos edificados, na povoação de Espinho, entre 1863 e 1913**

2.2.3.1. *Parque*

Sendo Espinho um local que se alimentava, em grande parte, do veraneio, cedo sentiu a necessidade, várias vezes referida, de criar condições agradáveis aos seus visitantes, de forma a tornar-se num ponto de grande atractividade. Esta necessidade sentia-se ao nível da iluminação pública, da limpeza da povoação, da exigência de água potável, bem como, da criação de um espaço de convívio a céu aberto.

O aglomerado desenvolvia-se e expandia-se ao longo do território, iniciando o movimento para nascente. Contudo havia, ainda, um vasto território por ocupar nesta direcção e a criação de um equipamento desta natureza, requeria espaço de dimensão significativa.

Em 1889, quando pela primeira vez se refere a criação de um Parque em Espinho, aponta-se já o terreno a adquirir para a sua implantação[245]. Embora não tenha sido possível encontrar a planta referente a esta proposta, mas como também não figuram referências a alterações dos terrenos adquiridos para o dito equipamento, tomemos como certa a hipótese de a escolha ter recaído sobre uma parcela do terreno que o Parque ocupa na actualidade. Refiro-me a uma parte, pois no início do século XX, voltam a surgir referências a expropriações de terrenos para o Parque, mercado e ruas adjacentes. Paralelamente, a Planta de 1900 (anexo 10) prevê a localização deste equipamento no território actual, ocupando dois quarteirões, de onde se pode depreender que um (o primitivo a nascente) terá ficado da vereação da Câmara Municipal da Feira por inícios da década de 90 do século XIX, enquanto que o quarteirão a poente terá sido acrescentado pela Câmara Municipal de Espinho, orçado para 1909, mas adquirido em 1910[246]. Esta atribuição resulta da consideração do facto de a rua que passa no interior do equipamento em questão ser designada, em 1900, por rua do Parque. Vindo o aglomerado a estender-se em direcção a nascente, faz sentido que a parcela primariamente adquirida tenha sido a mais próxima do centro da povoação coeva.

A afirmação de que a primeira parcela do Parque "terá ficado" da vereação da Câmara Municipal da Feira, justifica-se por não ter sido a referida Câmara a despender verba para a aquisição do respectivo terreno, pois apenas a vedação e arborização ficou ao seu cargo, como temos oportunidade de verificar no quadro de detalhe dos orçamentos (anexo 3, ano de 1890 e 1891). A aquisição do terreno foi feita, pela Câmara, mas com verba oferecida pela Comissão dos Melhoramentos de Espinho (1:413$370), quantidade superior à do custo do terreno, com a condição de o restante ser aplicado nas obras de criação do mesmo[247]. Ao que parece, ao

---

[245] *O Ex.mo Senhor Presidente propôs que a Camara deliberasse a acquisição do terreno para a construcção do parque d'Espinho, que é o indicado na planta que apresentou e pertence ao Senhor Manoel Augusto Corrêa Bandeira e esposa e mede 15 285,25m2, fazendo parte da Quinta da Pinheira, confinando ao Norte com a estrada, a sul com o caminho de Manoel Vieira e pelo poente com o mesmo Senhor Bandeira e pela nascente com José Domingues Couto (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 10 de Julho de 1889.

[246] *Sobre o requerimento em que (...) enviam á Camara os tratados das escripturas da compra de terrenos que ficavam destinados ao Parque, que offerecem á Camara, para que esta lhes dê o destino constante da planta geral d'Espinho, a Camara por proposta do presidente deliberou unanimemente, acceital-as em harmonia com as deliberações anteriormente, tomadas sobre o assumpto, dando como é indicado o destino indicado, em obdiência á planta geral d'este concelho.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º4, Sessão de 18 de Fevereiro de 1910.

[247] Pode ler-se num oficio *Do Comendador Joaquim de Sá Couto, de 18 do corrente, na qualidade de Presidente da Comissão de Melhoramentos d'Espinho, expondo que tendo offerecido á Camara a quantia de 1:413$370 com a condição de ser empregada na compra d'um terreno, que indicava para a construcção d'um parque sendo a que sobrasse destinada a rializarem-se obras n'aquelle, o que a Câmara acceitou e tendo a Câmara adquirido o referido terreno, não só tem consentindo que elle tenha sido applicado a usos diversos, como também não tem descripto em orçamento a quantia de 213$370, saldo da compra para ser applicada em melhoramentos n'aquelle consentindo até que em parte se edificasse uma casa, pedindo por isso, (...)* [que] *seja restabelecida a legalidade e direitos da comissão não só assillando-se todas as concessões feitas, mas também*

terreno foram dados vários usos antes de ser transformado em Parque, pois é visível em algumas actas das sessões camarárias os protestos da referida Comissão contra as actividades realizadas no terreno que ofereceram, bem como, à ausência do dito Parque.

A fisionomia actual do Parque seria alcançada apenas no século XX, com início do processo na sua segunda década.

2.2.3.2. Mercado

Juntamente com o Matadouro (e a primeira parcela de terreno para o Parque), o Mercado integra o grupo dos primeiros equipamentos públicos da povoação de Espinho, os únicos existentes a quando da sua independência concelhia. Local de comercialização de bens e produtos, ao qual era inerente a capacidade de juntar um elevado número de pessoas, quer de vendedores, quer de compradores. Este tipo de equipamento localiza-se, normalmente, em locais centrais e com extensão considerável, para facilitar o acesso da população.

A localização da *Praça* primitiva, designação comum e popular para o local onde se comercializam os produtos diariamente, não é identificada em nenhuma das fontes consultadas. Apenas temos conhecimento do segundo lugar ocupado por este tipo de comércio, que foi o centro do aglomerado primitivo, ou seja, o Largo de Nossa Senhora da Ajuda, a partir de 1874[248]. O motivo desta mudança ficou a dever-se ao facto de o local anterior *ser muito apertado e pejar o transito publico*[249].

Devido ao crescimento da povoação, já em 1888, este local manifesta-se desajustado à quantidade de população e desadequado face às questões sanitárias e estéticas. Neste contexto surge uma proposta para a criação de um mercado coberto, fechado, espaçoso e com condições mínimas de higiene, para poder albergar todos os intervenientes de forma adequada[250].

---

dando andamento ás obras do parque, ou então que lhe seja restituido o terreno comprado (...) AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 24 de Novembro de 1897.

[248] *Deliberou a Camara que se desse execução ao determinado por esta Camara em Sessão de 12 de Setembro de 1872 sobre a mudança do local da Praça Diária da Costa de Espinho do sítio em que anteriormente estava para o Largo da Senhora da Ajuda (...) ordenando-se ao competente zelador para regular os lugares de venda no mesmo Largo da Senhora da Ajuda devendo ter principio esta mudança desde o 1º de Junho do corrente anno.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 30 de Abril de 1874.

[249] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 12 de Setembro de 1872.

[250] Em 1888, na vontade de dar seguimento aos melhoramentos na povoação de Espinho, são efectuadas várias propostas pelo Presidente da Câmara Municipal da Feira, que foram aprovadas na reunião seguinte a 1 de Fevereiro de 1888, entre as quais se pode salientar: *4.º A construcção de um mercado municipal coberto e fechado. (...) construcção de um mercado a poente da via ferrea que ulteriormente haveis de fixar para obter a declaração de utilidade publica pelo poder competente. Tanto a hygiene como o bom gosto e ainda considerações financeiras condenam o actual mercado a ser removido da praça de Nossa Senhora da Ajuda, onde actualmente se faz. O mercado ahi tem como consequência que aquella praça situada á margem da*

A localização deste novo equipamento, que inicialmente fora sugerida a poente da via férrea, é definitivamente estabelecida em 1889, recaindo na parcela de terreno em forma de *rectângulo com a superficie de 932.40m2 limitado ao Norte pelo prolongamento da rua Formosa, ao nascente pela do Cruzeiro, a poente pela do Areal, e ao Sul por uma rua Nova perpendicular a estas ruas ultimas e parallelas aquelle prolongamento*[251] (figura 13). Ainda no mesmo ano de 1889 a obra de construção foi adjudicada, mas viria a transformar-se numa obra problemática.

Em Outubro de 1890, num contexto europeu de atribuição de maior importância às questões relativas à salubridade, apesar de ainda não estar totalmente concluída, a obra do mercado é chumbada pelo Sub Delegado de Saúde vigente, João da Veiga Campos, *participando que o novo mercado de Espinho não está construido com as condições hygienicas, tendo falta de ventilação além de ser acanhado e lembrando a conveniencia de se romper nas diversas lojas em compartimentos o estuque dos tectos para lhe dar ventilação pela parte superior, fazendosse nos que tem vidraça uma modificação, as banderias das mesmas sejam moveis e que no claustro do mercado se inutilize a loja que fica fronteira ao portão d'entrada para ahi ser collocada uma cancella de ferro com que se ventilará o recinto e se proporcionará mais commodidade aos compradores.*[252]

No início do ano de 1891, após a realização de uma vistoria ao mercado no dia 31 de Janeiro[253], *a Camara (...) resolve que o Sr. Conductor va marcar a abertura d'um ventilador, no tecto de cada um dos compartimentos do mercado, collocando-lhe na abertura uma rede, e no mais se observe o constante do auto de vistoria*[254], com o intuito de resolver os problemas de ventilação. Contudo, em Junho de 1891, podia ainda ler-se nas actas das sessões camarárias da Câmara Municipal da Feira, que *não aparecendo licitantes para a arrematação dos logares para o novo mercado d'Espinho (...) deliberou que as arrematações continuassem no dia 25 do corrente (...) diminuindo-se 5 por cento na base da licitação das barracas do novo mercado.*[255] A ausência de aparecimento de licitantes para as lojas do mercado ficava a dever-se, provavelmente, às imperfeições detectadas nesta estrutura que rapidamente se tornaram de domínio público.

---

principal e mais elegante rua de Espinho esteja sempre coberta de umas barracas de feio aspecto e seja com detrictos vegetaes e animaes que lhe dão immundo aspecto. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 23, Sessão de 25 de Janeiro de 1888.

[251] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 2 de Janeiro de 1889.

[252] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 1 de Outubro de 1890

[253] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 14 de Janeiro de 1891

[254] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 25 de Fevereiro de 1891.

[255] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 17 de Junho de 1891.

Apesar de o mercado ter sido, definitivamente, concluído em 1892[256], em 1900 ainda existem bancas no mercado por alugar[257], pelo que se adopta uma medida proteccionista, deliberando proibir a venda de qualquer tipo de produtos nas ruas, com o intuito de forçar os vendedores a fixarem-se no mercado.

Em 1907, os problemas com este equipamento agravam-se pois, devido à sua localização, começa a sofrer ameaças das investidas do mar[258], pelo que se trata de apressar o processo de construção de um novo mercado na povoação, já patente no Plano de melhoramentos de 1900[259] (anexo 10). Em 1911 foi aceite pela Junta de Paróquia o pedido da *Camara, em vista do avanço constante do mar que acaba de destruir os restos do antigo mercado (...) pedindo-lhe a cedencia temporaria do recinto em volta da Capella de Santa Maria Maior para ahi estabelecer provisoriamente o mercado e estudar o melhor meio de construir já o novo mercado, contrahindo para esse fim um emprestimo se não tiver outro meio de realisar esta obra que é urgentissima.*[260].

Desta forma, a *Praça* diária passa a ser realizada neste espaço até à conclusão do novo mercado cujas obras foram adjudicadas em 1913[261] e concluídas em 1914. A implantação deste equipamento recaiu num local que se encontrava na desembocadura de uma estrada que estabelecia a ligação com a povoação mais próxima, Anta. A escolha deste local pode parecer pouco coerente, uma vez que se localizava numa faixa limite a nascente da povoação (junto à Igreja e Parque) e o mercado deve encontrar-se num local de fácil acesso da população.

---

[256] Pode ler-se um ofício *Do empreiteiro do mercado de Espinho, de 13 do corrente dando parte de se achar concluida a construcção daquelle pedido, por isso, para ser recebida provisoriamente e levantar o deposito de juros correspondentes (...)* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 14 de Dezembro de 1892.

[257] *Para ocupar as lojas do mercado que estavam livres a dar prejuizo o presidente fez a seguinte porposta: É expressamente prohibido abrir ou conservar na Avenida Serpa Pinto e na Avenida da Graciosa barracas ou outros estabelecimentos para a venda de ovos, hortaliças, legumes, fructas, peixe fresco ou salgado, aves e caça sob pena de dez mil reis.*. AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 28 de Fevereiro de 1900.

[258] *O presidente refere-se ainda ao mercado que está deveras ameaçado pelo mar, lembra a necessidade de pensar na construcção de que está indicada na planta e propõem finalmente que se promova a immediata expropriação do respectivo terreno. Foi approvado por unanimidade ficando o presidente de organisar o respectivo processo e de promover a sua sanção superior.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 2, Sessão de 28 de Fevereiro de 1907.

[259] *O vereador Manuel Alves de Lima apresentou a seguinte proposta: Attendendo á impreterivel necessidade de se construir o mais urgentemente possivel um novo mercado, visto já pouco restar do antigo, proponho que se nomeie uma Comissão de tres vereadores, a fim de elaborarem as condições em que deve ser contrahido o emprestimo, para construcção do dito mercado, visto o vereador (...) já ter apresentado o orçamento d'elle e visto a Camara não ter recursos para ocorrer a essa despesa.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 18 de Maio de 1911.

[260] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 11 de Novembro de 1911.

[261] Primeiro a infra-estrutura, em Março e depois os remates finais, em Outubro: *Deliberou finalmente fazer por administração o vigamento dos torreões do novo mercado e abrir concurso para a adjudicação da cobertura do mesmo mercado.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 5 de Março de 1913. *A Camara mandou abrir a praça para a arrematação das empreitadas das obras de trolha e carpinteiros dos quatro pavilhões do novo mercado de Espinho e foram adjudicados (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 7, Sessão de 29 de Outubro de 1913.

Contudo esta opção parece ter feito parte de um plano de condução da expansão do aglomerado no sentido nascente, bem como, transportar o seu centro administrativo e comercial para o lado nascente da via férrea, criado os novos equipamentos e infra-estruturas nesta área da povoação, provavelmente com o intuito de se defenderem das constantes invasões marinhas.

A existência de problemas financeiros, arrastou a tomada de decisão da sua construção até 1911, época em que se deliberou recorrer a um *emprestimo na importancia de sete contos de reis*[262]. Este foi o equipamento que maior investimento da Câmara recolheu ao longo dos primeiros treze anos do século XX, como podemos observar nos anexos 4 e 5.

O edifício em questão, corresponde ao do actual mercado da cidade de Espinho, alvo de recentes melhoramentos, enquadrados num plano de revitalização da cidade a cargo da Câmara Municipal de Espinho, englobando a alteração dos arruamentos (alargamento dos passeios e alteração da sua fisionomia) e mobiliário urbano,.

Ainda relativamente ao comércio, será indispensável abordar a questão da feira semanal que se realiza, actualmente, na cidade de Espinho. Às segundas-feiras, resultante da afluência de população para a feira semanal (compradores e vendedores), Espinho torna-se numa localidade com os problemas de trânsito das grandes cidades: é difícil circular dentro da cidade, as artérias de entrada/saída da cidade encontram-se totalmente congestionadas e até a circulação pedonal se torna complicada de efectuar junto à Avenida 24.

Desde sempre a feira, quinzenal ou semanal, funcionou como mais um dos factores que contribuíram para o crescimento económico e desenvolvimento da localidade, quer pelos fluxos económicos que gera, quer pela atracção que exerce sobre as populações mais próximas, promovendo dinâmicas populacionais e sociais enriquecendo o capital social, já que a feira funcionava como um ponto de encontro de locais e visitantes.

Esta actividade teve início ainda no século XIX, em 1894. A câmara Municipal da Feira *tendo em attenção a necessidade que existe de estabelecer na Praia de Espinho uma feira, para mais facilmente se estabelecerem todas as transações commerciaes de gado e productos agricolas e industriaes, deliberou crear para esse fim uma feira que se realisará provisoriamente no terreno que possui nessa praia ao logar do Facho (junto à praça de touros) nos dias 1.º e 16.º de cada mes, sendo a primeira no 1.º do proximo mês de jullho(...)*[263]. Em 1897, a feira realizava-se quinzenalmente no terreno do actual Parque e

[262] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 13 de Novembro de 1911.
[263] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 28, Sessão de 10 de Abril de 1894.

buscava-se um local para a transferir, devido à necessidade de libertação dessa parcela de terreno que se destinava exclusivamente ao Parque.

Aparentemente ter-se-á deslocado para nascente, parcela de terreno designada na Planta de 1900 de Largo da Feira, junto a uma das minas que abasteciam a povoação. A partir de 1908 passa a ser semanal e a apresentar um crescimento e importância cada vez maior na sua envolvente. Ocupou já os dois quarteirões a poente da Avenida Albano de Mello (Av. 24) e norte do Parque, passou depois para os quarteirões a sul do Parque tendo-se expandindo neste sentindo aglutinando quarteirões consecutivamente. Após a edificação do Pavilhão Multimeios, em finais do século XX, a feira passa a ter início, apenas a sul deste equipamento, prolongando-se extensamente até ao limite sul da cidade.

2.2.3.3. Matadouro

Como anteriormente foi referido, o Matadouro foi um dos primeiros equipamentos a surgir em Espinho, após o Parque e o primeiro Mercado. Desde cedo, 1874, se desencadearam preocupações com o abastecimento de carne na localidade. *Como a povoação da Costa de Espinho se tem tornado de muita importancia pela grande concorrencia das pessoas, que affluem áquella Costa no tempo dos banhos, desejando a Camara que todos sejam bem servidos de boa carne, deliberou que o fornecimento da mesma ficasse a cargo da Camara, para se evitar as irregularidades e prejuízos, que se tem dado nos annos anteriores e proporcionar aos consumidores todas as vantagens precisas sobre este objecto.*[264].

Resultante de um primeiro plano de melhoramentos, surge nas actas das sessões camarárias em 1876, uma referência ao processamento de *editais para a construção do matadouro em Espinho conforme a Planta existente na secretaria*[265], apesar de não aparecer mais nenhum tipo de informação.

Em 1884, através de queixas dos moradores[266], pode concluir-se que existiria um matadouro a nascente da rua Bandeira de Mello, de carácter privado, sem grandes condições sanitárias. Como solução apresentada pelo proprietário, é proposto o abatimento de gado num

[264] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 25 de Junho de 1874.
[265] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 27 de Junho de 1876.
[266] Requerimento *De vários moradores da praia d'Espinho, pedindo que esta Camara mande tirar um barracão que ali existe, ao nascente da Rua Bandeira de Mello e proximo a mesma povoação, que cerve de matadouro de gado e que pertence a José d'Almeida de Villa Nova de Gaia e outros, por exalar mau cheiro, principalmente nos dias de calor e por ser inconveniente um matadouro quasi no centro da povoação. Lembram á Camara que o logar próprio para matadouro de gado é ao Norte da dita povoação próximo ao Rio Largo onde há agua sufficiente para limpeza d'aquellas casas.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 29 de Maio de 1884.

palheiro também de sua propriedade mas fora da povoação, o que foi aprovado pela respectiva Câmara[267], bem como a *inutilização por meio de fogo do barracão de madeira utilizado para tal fim*. Contudo, mantinham-se as queixas da ausência de salubridade neste local, que acabava por afectar toda a área envolvente.

Quando esta situação se torna incomportável, é deliberada a construção de um matadouro em local afastado do aglomerado, na periferia da povoação (figura 13) com todas as necessárias condições sanitárias. Para combater a constante problemática financeira, típica das Câmaras Municipais coevas, são vendidos baldios camarários cuja receita financiou a aquisição do terreno e construção do matadouro[268], sendo a obra de construção arrematada em 1898, bem como, orçada desde esta mesma data, concluída antes de 1902[269]. Tendo em vista a saúde pública e interesses do consumidor, foram lançadas posturas e o respectivo regulamento, pela Câmara, em 1904 e 1911[270].

A escolha do local de implantação do matadouro, parece ter obedecido às tendências nacionais e europeias contemporâneas, relativamente à localização deste tipo de equipamentos, que juntamente com os hospitais e cemitérios se pretendiam próximo da povoação, mas suficientemente periféricos de forma a salvaguardar a saúde pública.

2.2.3.4. Cemitério

O equipamento em questão, figura no orçamento da Câmara Municipal da Feira correspondente ao ano de 1893 (ano de conclusão), tendo contudo ficado a cargo da Junta de Paroquia de Espinho, formada em 1889. Dadas as rivalidades existentes entre a população de Espinho e a de Anta (já detentora de cemitério paroquial), de cada vez que ocorria uma morte, o seu enterro transformava-se numa luta entre populares, já que os de Anta alegavam que se

[267] AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 17 de Julho de 1884.

[268] *A Camara deliberou adquirir os terrenos necessarios para a construcção d'um matadouro em Espinho, segundo, digo Espinho, constante da planta que n'este acto rubricam e relação anexa, e bem assim que n'esta deliberação se extraísse copia para com a dita planta ser remettida á Ex.ma Comissão Districtal para ser approvada. A Camara deliberou proceder á desamortização por meio de venda em hasta publica, de uns pequenos terrenos baldios municipaes, sitos na freguesia d'Espinho, medindo um a superficie de 224,0m2 e o outro 177,50m2 constantes das plantas que n'este acto rubricou, com as solumidades marcadas na lei, e mandou que d'esta deliberação se extraísse copia para ser enviada á Ex.ma Comissão Districtal para ser approvada.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 30, Sessão de 2 de Março de 1898.

[269] Em 1900 ainda se fazem reajustes ao edifício em virtude da saúde publica, mas em Abril de 1902 surge um oficio da Câmara Municipal da Feira convidando a Câmara Municipal de Espinho a *nomear um perito para que com o d'aquella Camara que ia o Engenheiro Augusto Julio Bandeira Neiva, procederem á liquidação da obra do matadouro municipal d'este concelho. Por proposta do Presidente escolheu o mesmo engenheiro para arbitro nesta questão.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 17 de Abril de 1902.

[270] As posturas de 1904 em 26 de Maio de 1904 (AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 2, Sessão de 26 de Maio de 1904) e as restantes posturas e o regulamento em 7 de Agosto de 1911 (AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 7 de Agosto de 1911).

Espinho era uma paróquia independente deveria enterrar os seus mortos no seu território. Desta forma tornava-se urgente a criação de um cemitério na paróquia de Espinho.

Em 1891 a Junta de Paróquia de Espinho demonstra a sua intenção de *fazer um cemitério de 124m de comprido por 63 de largo, com três ruas longitudinaes e quatro transversaes formando assim 8 quarteirões, deixando ainda entrada e volta e na largura de 3.5 metros terreno para edificação de masuleus como se vê na planta junto [anexo planta cemitério]. O local escolhido é no logar do Mocho em sitio muito arejado e elevado, ficando no extremo nascente da freguesia e em logar que não é povoado. O orçamento incluindo as expropriações é de 1.580:000 reis.*[271]

Integrada na situação financeira que se fazia sentir um pouco por todo o país, a respectiva Junta de Paróquia não possuía condições financeiras para a execução deste projecto. Contudo após várias reuniões sobre este assunto é deliberado que se leve a cabo o referido projecto, recorrendo-se para tal a um empréstimo[272] e aceitando a doação de uma parte do terreno usado para a criação do cemitério, pelo seu proprietário[273].

A adjudicação, primeiro das obras de *vedação do cemitério*[274] e depois da *terraplanagem, abertura das ruas e embalastramento e selindramento das mesmas*[275] foi feita em 1892, tendo o equipamento ficado concluído em 1893.[276]

---

[271] AJFE: Cemitério I, 1 de Junho de 1891.

[272] *(...) e logo a junta deliberou o seguinte. A Junta considerando achar-se approvada em todas as instancias superiores competentes, por despacho do Excellentissimo governador civil, de vinte e seis d'outubro de mil oito centos noventa e um, o projecto doCemiterio parochial; considerando que resta obter os meios conducentes á sua realisação, e para isso são insufficientes as receitas ordinarias sem um augmento na percentagem das contribuições incompativel com a capacidade tributavel da parochia; consconsiderando que n'estas condições e visto a urgencia do fim a que se destina o emprestimo é o único recorso para fazer face a tal despesa; considerando enfim que é de um conto quinhentos e oitenta mil seja o orçamento da obra. A junta deliberou provisoriamente contrahir um emprestimo do capital effectivo de um conto e seis centos mil reis, com o juro effectivo maximo não excedente a seis por cento ao anno, representado em oitenta obrigações de vinte mil reis cada uma com o juro annoal de mil mil duzentos reis cada (...)* AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 24 de Novembro de 1891.

[273] *(...) officio de 13 do corrente, enviando a cópia da acta da junta a que preside, de 13 deste mez, respeitante a ser approvada por esta Camara, a aceitação do terreno offerecido pelo cidadão Joaquim Francisco da Silva Rocha, do logar e freguesia d'Anta, para o cemiterio parochial d'esta freguesia, proferiu o seguinte despacho. A Camara approva a resolução da Junta constante da acta a que este officio se refere* AJFE: Cemitério I, 16 de Abril de 1891

[274] AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 14 de Setembro de 1892.

[275] AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 6 de Dezembro de 1892.

[276] *(...) e foi presente um officio do arrematante do cemiterio parochial d'esta freguesia em que participa que se acham concluidas as obras que arrematou para serem approvadas provisoriamente, como é das condições do contrato, a junta resolveu approvar estas obras provisoriamente, visto ellas estarem concluidas e em conformidade com o caderno de encargos asseite pelo mesmo arrematante (...)* AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 5 de Fevereiro de 1893.

2.2.3.5. Igreja Matriz

A Igreja Matriz de Espinho foi, também, construída pela então Junta de Paroquia da Freguesia de Espinho, apesar de em terreno cedido pela respectiva Câmara Municipal.

A primeira capela existente na localidade ergueu-se em 1807/08 pela mão de um cidadão espanhol, pescador Eugénio Nunes, com o objectivo de criar um espaço de oração para a população aqui fixada. Devido ao facto de ser natural da Galiza, a dita capela com invocação à Nossa Sr.ª da Guia, ficou conhecida pela capela dos Galegos e localizava-se no Largo da Sr.ª da Ajuda, o primeiro centro da povoação.

No início da década de 70 do século XIX, devido à já referida afluência de famílias abastadas das redondezas para os banhos, juntamente com o natural aumento populacional local, surge a necessidade de edificar um templo maior que o anterior, com capacidade para todos os que o pretendessem visitar. Esta questão dará origem à construção de duas Igrejas, já que os pescadores pretendiam que a Igreja fosse edificada no mesmo local que a anterior, pois ficava mais próximo do mar, o que apressava a ida para a actividade piscatória, enquanto que a restante população defendia a construção da igreja do lado nascente da linha férrea, afastando-a das ameaças do mar.

Devido à falta de entendimento, em 1872 deu-se início à construção de duas igrejas, uma pela Irmandade da Nossa Sr.ª da Ajuda no mesmo Largo que a anterior, passando a Igreja Matriz desde a independência paroquial (em 1889); e outra pela população mais abastada, localizada a nascente da linha ferroviária designada de Capela de Santa Maria Maior. A primeira só fica concluída em 1883, devido à escassez de capital, enquanto que a segunda é benzida ainda em 1877 e mantém-se até à actualidade.

O mar persiste nas suas investidas e, em 1897, a Junta alega que *em virtude das ultimas inundações do mar, a Egreja Parochial d'esta freguezia estava em eminente perigo de ser em breve destruida pelo mesmo mar, havendo necessidade de a demolir e construir uma nova em sitio adequado. E como esta Junta não tinha os sufficientes recursos para costear por inteiro as despezas d'uma obra de tamanho vulto, propunha que esta Junta deliberasse pedir á Excellentissima Camara Municipal d'este Concelho a cedencia gratuita do terreno necessario para tal construção no largo onde se faz a feira quinzenal n'esta povoação ou local que entendesse mais favoravel.*[277] A Câmara acede ao pedido mas só no

[277] AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 10 de Janeiro de 1897.

caso de as inundações destruírem a que existia[278], o que se consumou, ainda que parcialmente, em 1898[279].

Ainda neste ano, o Presidente da Junta de Paroquia da Freguesia de Espinho referindo que a Junta não detém possibilidades económicas para custear uma nova Igreja Matriz *e considerando que existe dentro dos limites d'esta freguezia uma area de terreno baldio parochial, que de nenhuma utilidade serve para a parochia no estado actual, por ser arenoso, e por consequencia improprio para a cultura, e só sim para edificações, propunha que esta Junta deliberasse alienar esse terreno, applicando o producto d'essa alienação á referida construcção da nova Egreja parochial; e pedisse a necessaria aucthotização superior para o fazer; segundo as leis dadesamortização e pela Repartição dos Proprios Nacionaes quanto aquelles que se acham sem edificações e por aforamento quanto aquelles em que se permittiu edificar provisoriamente em virtude dos estragos, causados pelas invasões do mar*[280]. A proposta foi aprovada.

Resolvido o problema financeiro para a construção só faltava a demarcação do terreno doado pela Câmara, cuja localização tinha já sido identificada, pois figurava na Planta geral de Melhoramentos de 1900. Contudo a licença para a edificação, apenas foi efectuada no ano de 1901[281], pelo que um mês após o licenciamento estavam a ser iniciadas as obras de construção[282].

Enquanto decorrem as obras de construção desta nova Igreja Matriz, localizada a Sudeste da povoação, o mar engole a igreja fixada no Largo de Nossa Sr.ª da Ajuda, em 1904, pelo que foi, ainda construída uma outra igreja muito simples e comedida, em frente ao actual restaurante Aquário, que acabou por ser a segunda Igreja levada pelo mar em 1909/10.

Pelo facto de a religião ter grande peso na sociedade, nomeadamente, na do século XIX, a localização das Igrejas correspondia a locais de alguma concentração populacional. Esta linha de pensamento pode levar a pensar que a construção da Igreja Matriz, iniciada em

---

[278] AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 7 de Março de 1897.

[279] *(...) foi pelo mesmo apresentada uma representação a Sua Majestade El-rei, pedindo um subsidio pelo Ministério das Obras Publicas para inicio da construcção d'uma nova Egreja parochial, visto as recentes invasões do mar terem destruido a que havia (...)* AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 23 de Fevereiro de 1898.

[280] AJFE: Livro de actas das sessões da JPFE, n.º 1, Sessão de 30 de Outubro de 1898.

[281] *Pode dar-se a licença pedida para vedar o terreno destinado á egreja e construir esta segundo o traçado das ruas Vaz Pinto, Independência, Sá Couto e Avenida Augusto Gomes constantes da planta geral d'este concelho e em harmonia com a cota de nivel por mim indicada. Foi approvada por unanimidade.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 22 de Abril de 1901.

[282] Ofício *Da Junta de Parochia da freguezia d'Espinho datado de quatro do corrente convidando a Camara a assistir á collocação da primeira pedra para a edificação da nova egreja. - A Camara resolveu agradecer e fazer-se representar.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 5 de Junho de 1901.

1901, tenha sido um contra-senso, dada a sua localização periférica. Pode, por outro lado, considerar-se também que se tenha tratado até de um acto bastante reflectido, caso pensemos que a implantação de um pólo atractivo de população a sudeste da povoação, quando esta seguia agora um sentido de expansão para nordeste, poderia equilibrar este movimento, recuperando a aposta no sul da povoação. Esta localização pode, por outro lado, apenas ter resultado do facto de ser o local onde existia disponibilidade de espaço para tal construção.

2.2.3.6. Escolas

Como várias vezes já foi referido, a localidade de Espinho pertenceu, até 1889, à freguesia de Anta. Desta forma o equipamento dedicado à educação e formação localizava-se no aglomerado central da referida freguesia, sendo que na povoação de Espinho apenas a população com mais recursos financeiros aprendia a ler e escrever através de professores particulares. Contudo, e dada a ausência de meios de transporte adequados bem como o aumento significativo da população no aglomerado espinhense, a reivindicação relativa à criação de uma escola na Costa de Espinho começava a ganhar corpo.

A primeira escola da povoação de Espinho seria concluída em 1883[283], dez anos após o reconhecimento do legado do Conde de Ferreira para a edificação de uma *casa da eschola* na Costa de Espinho[284], tendo adoptado o seu nome.

Sobre a sua localização muito se especula, circulando informações orais e escritas, de que terá sido destruída pelo mar, o que levaria a pensar que se localizaria no núcleo primitivo desta povoação[285]. Segundo o autodidacta Artur Faustino, autor de algumas obras sobre a história de Espinho, a referida escola ter-se-ia localizado no ângulo da avenida 8 com a rua 23 no lado poente da linha férrea. Contudo figuram referências nas actas das sessões da Câmara

---

[283] *A Camara deliberou que se entreguem a casa da eschola idificada com o legado do Conde de Ferreira na Costa d'Espinho da freguesia d'Anta e as respectivas chaves á Junta de Parochia da dita freguesia d'Anta (...) e que neste sentido se officiasse ao mesmo presidente da Junta para comparecer no dia 21 do corrente ás 10 horas da manhã na secretaria da Camara.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 21, Sessão de 14 de Junho de 1883.

[284] *Foram mais presentes os officios do testamenteiro do Conde de Ferreira, o 1º de 29 de Maio o 2º de 2 do corrente, participando que assumindo a representação da Junta de Parochia da freguesia de Anta enviada por esta Camara concedem os subsidios de 1200$000 para a construção da casa da eschola na povoação de Espinho e que aquella Junta se devia mostrar habilitada para receber o dito subsidio, e se obrigam as construções da casa conforme a Planta em condições com que já foi concedida a esta Camara a casa da eschola que existe na cabeça do Concelho – A Camara deliberou que se convocasse a Junta de Parochia de Anta para comparecer no local de Espinho no dia 6 do corrente pelas 11 horas da manhã para lhe dar parte do acontecido e ella se habilitar competentemente.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 5 de Junho de 1873.

[285] QUINTA, João (1999), p.108. Este autor defende a existência da escola do legado do Conde de Ferreira, como existente na rua 4. O autodidacta Artur Faustino, autor de algumas obras sobre a História de Espinho, defende que a referida escola se tenha localizado no ângulo da avenida 8 com a rua 23.

Municipal da Feira, relativas à localização deste equipamento, que contradizem esta informação, pois segundo estas referências a escola localizar-se-ia a nascente da linha ferroviária, na desembocadura da estrada de Espinho aos Carvalhos[286].

Será de salientar o facto de existir informação de que o local escolhido seria *o mais próprio* e não o definitivo, parecendo ter sido aprovado em 1878[287]. Contudo, surge, ainda uma referência nas actas em 1884 sobre a proximidade entre a escola e a estrada de Espinho à Feira[288]. Posteriormente, em 1889 e devido à renomeação de uma das ruas do Conde de Ferreira para Vaz de Oliveira, é permitido identificar com quase total certeza através da descrição elaborada, a localização deste equipamento. Ao que tudo indica, o seu local de implantação correspondia à rua Vaz de Oliveira (actual rua 12) na sua margem nascente, junto à desembocadura da estrada de Espinho para a Feira[289] (figura 13).

Apesar de concluída em 1883, só entrou em funcionamento em 1885[290], pois durante estes dois anos a Junta de Paroquia da Freguesia de Anta não a dotou de mobiliário, o que não permitia o seu funcionamento[291]. Funcionou como escola primária masculina até 1895, época em que passou a ser frequentada pelos dois sexos, já que era única na povoação.

---

[286] *Tendo a Camara vistoriado o terreno preciso para a edificação da Casa da Eschola de ensino primário na Costa de Espinho, da freguesia de Anta, que a Junta de parochia da mesma freguesia, projecta construir com o legado de 1200$000 concedido pelo testamenteiro do Conde de Ferreira e conhecendo que o mais próprio é o terreno do Areal junto à estrada de Espinho às Barrancas para cima da linha de ferro, que pela sua extensão tem a capacidade para a referida casa da eschola e para quintal da mesma casa e sendo o mesmo terreno publico e municipal acordou a Camara unanimemente em conceder à Junta de parochia da freguesia de Anta uma porção do mesmo terreno publico do Areal para n'elle se construir a referida casa da eschola e respectivo quintal, e mandou que se enviasse copia desta deliberação ao Exmo Governador Civil para a dita concessão do terreno ser autorizada pelo Concelho de Districto.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 18 de Junho de 1874.

[287] *Officio do Governo Civil nº 466 - 1ªRep com data de 16 do corrente devolvendo a copia da vistoria feita pela Camara em 29 de janeiro ultimo no terreno destinado em Espinho para a construção da casa da eschola pelo legado do Conde de Ferreira com o accordão do Concelho de Districto de 5 do corrente que a approvou. A Camara ficou inteirada.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 23 de Maio de 1878.

[288] *Pelo mesmo Senhor [vice-presidente] foi participado á Camara que as grandes chuvas do dia quatro para cinco do corrente deterioraram quinze metros em toda a largura da estrada que de Espinho segue para a Feira, proximo á Casa da aula do Conde Ferreira ficando por esta forma interrompido o transito dos carros.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 17 de Abril de 1884.

[289] *Procedeu o Excellentissimo Vereador Pina que havia duas ruas em Espinho com o nome de Conde de Ferreira, sendo uma a que se deo este nome a continuação da estrada da Feira, desde o ponto em que faz ângulo a esquina da casa da eschola, até á passagem de nível do sul, denominada em 28 de Dezembro de 1881, e que em 1889 se dera o mesmo nome ao prolongamento da estrada da Feira a Espinho, desde o cunhal da eschola até entroncar na rua Bandeira Coelho, por conseguinte convinha que a esta se desse outro nome e propunha se lhe desse o nome de Vaz d'Oliveira, attendendo aos importantes serviços e melhoramentos que fez na referida povoação. A Camara com aplauso approvou a proposta e deliberou que se lhe posesse este nome, ficando assim revogada a denominação feita na acta da sessão de 22 de Maio de 1889.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 27, Sessão de 12 de Novembro de 1890.

[290] Pode ler-se um ofício *Da Junta da Parochia de Anta participando a conclusão das obras da casa da aula em Espinho e convidando a Camara a assistir á inauguração no dia 12 de Janeiro.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 29 de Janeiro de 1885.

[291] *Que não tendo a Junta de Parochia da Freguesia d'Anta dado solução aos pedidos que officialmente esta Camara lhe tem feito, para reparar e mobilar a casa de aula de Instrucção Primaria que ultimamente se*

Este edifício, aparentemente em funcionamento ainda em 1903[292], parece ter entrado em elevado estado de degradação na primeira década do século XX. Por este motivo é equacionada e realizada a criação de uma nova escola do Conde de Ferreira, pela Junta de Paróquia da Freguesia de Espinho, em 1912[293], cujas obras foram concluídas em 1914. Recentemente, este edifício sofreu obras de reconstrução e corresponde, actualmente, às instalações da Junta de Freguesia de Espinho e do Posto de Turismo.

A segunda unidade escolar, escola primária de Espinho do sexo masculino, surge no âmbito de um projecto de dotação de 200 escolas, pelo governo, por todo o reino, através de concurso[294], em que Espinho participou e foi contemplado. A arrematação das obras foi realizada em 1900[295], mas devido a problemas relativos à expropriação dos terrenos de implantação e disponibilização de verbas (recorreram uma vez mais à venda de baldios, neste caso municipais)[296], só foram concluídas as obras em 1905[297]. Este edifício escolar localizava-se *no local que confronta a sul com a rua Bandeira Coelho, poente com a rua do Parque e a norte e nascente com terrenos particulares*[298], permanecendo sempre com a mesma função, designada na actualidade por escola "EB1 Espinho 1" (anexo 13).

---

construiu na povoação d'Espinho afim de ali poder funccionar o respectivo professor, estando a mesma casa a detriorar-se por se achar fechada, e sendo o Excellentissimo Governador Civil do Districto o competente para fazer cumprir a lei de Instrucção Primária, propunha que em nome da Camara se officiasse com urgencia ao Chefe do Districto pedindo-lhe providencias para que faça cumprir a Junta de Parochia da Freguesia d'Anta o disposto no paragrapho primeiro do artigo sessenta e um da lei de dois de maio de mil oitocentos e trinta e oito. A Camara approvou esta proposta. AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 3 de Abril de 1884.

[292] Comprovada pela existência de um recibo emitido em 17 de Março de 1903. Veja-se Anexo 24.

[293] Veja-se Anexo 24 (cópia condições e encargos).

[294] *O presidente (...) diz que havendo em Espinho apenas uma eschola, e essa mesma em ruinas, não podendo o governo se não em agosto do proximo futuro anno proceder á rectificação da mesma e sendo, além disto, insufficiente para a população escolar, propunha que se pedisse ao governo para dotar espinho com uma das duzentas escolas votadas pelas cortes e que parece estar resolvido a crear nas localidades que com Espinho estejam dispostas a ameilial-la.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 20 de Dezembro de 1899.

[295] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 30 de Maio de 1900.

[296] *O Presidente notifica á Camara que p processo d'expropriações do terreno para a escola já havia sido julgado e como a verba votada para esse fim é inferior á arbitrada pela sentença de juiz d'esta comarca, propõe que a Camara resolva vender em hasta publica, os baldios municipaes que foram pedidos por força de alinhamentos por (...) não consentindo a Commissão Districtal para respectivas cedencias e trocas cujo produto (...) será directamente applicado para completar a verba para a aquisição do terreno para a escola e respectivo mobiliario para o que apresenta a Camara o segundo orçamento supplementar. A Camara votou por unanimidade a venda dos referidos terrenos e bem assim o respectivo orçamento ficando este em reclamação.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 20 de Dezembro de 1899.

[297] *O Presidente communica á Camara que já lhe foi definitivamente entregue a escola construida neste concelho, e reconhecendo o quanto era vantajoso ser este edificio destinado apenas para o sexo masculino, depois de abertas as servidões necessarias, propunha se representasse nesse sentido, destinando a escola Conde Ferreira ao sexo feminino, por ser mais central e afastada da primeira.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 2, Sessão de 23 de Junho de 1905.

[298] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 23 de Maio de 1900.

No final da primeira década do século XX, é equacionada a criação de mais uma escola para albergar o sexo feminino, uma vez que vinham sendo sentidas más condições na escola do Conde de Ferreira, desde o início do século. Desta forma a *Comissão Municipal Administrativa de Espinho, resolve: 1.º) Promover a construcção de um novo edificio escolar em condições regulares de hygiene e amplas accommodações aconselhadas pela sciencia, sufficientes para o funcionamento d'um curso ou cursos primarios d'este concelho; (...) A Camara voutou-a por unanimidade*[299]. Paralelamente são, também, aprovadas obras de ampliação da escola primária do sexo masculino, cuja arrematação decorreu no ano de 1913[300]. Para a execução destes projectos foi, uma vez mais, usado o recurso à venda de baldios municipais, que suportaram o custo das expropriações, bem como, o das obras de construção[301] da escola primária do sexo feminino, cuja conclusão se arrastou e ultrapassa a época de estudo correspondente à actual EB1 Espinho 2, e das obras de ampliação da escola do sexo masculino[302].

Concluímos, então, que as primeiras décadas do século XX foram determinantes no que concerne a educação na povoação de Espinho, já que o número de equipamentos escolares triplicou. Esta aposta na educação não se fez sentir apenas no sector público, já que foi acompanhada de *um forte dinamismo do ensino privado.*[303] Os resultados deste investimento podem ser aferidos através de uma análise estatística executada por BERNARDO, Francisco Manuel T. (1999), em que quando comparada a evolução das percentagens de população alfabetizada (Homens e Mulheres) do Reino, distrito de Aveiro, concelho da Feira, freguesia de Anta e a partir de 1900, o concelho de Espinho, verificamos que quando Espinho surge na comparação (década 1900-1911) já apresenta percentagens superiores às das restantes unidades espaciais comparadas, quer ao nível masculino quer ao nível feminino (anexo 23). Contudo este ritmo de crescimento educacional sofrerá um afrouxamento durante os anos seguintes, pois só em 1926 se verificaram abertura de novas escolas.

---

[299] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 19 de Janeiro de 1911.

[300] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 16 de Abril de 1913.

[301] *O mesmo vereador propos mais que a Camara ponha em arrematação nos dias primeiro de maio proximo duas globas de terreno baldio destinando o seu producto á expropriação de terrenos e construcção da nova escola João de Deus. A Camara approvou por unanimidade.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 5, Sessão de 3 de Abril de 1912.

[302] *Officio do Secretario da Comissão Districtal de Aveiro enviando copias das deliberações daquella Comissão que approvaram as desta Camara sobre concessão de terrenos por força de alinhamento e venda de um terreno para o respectivo producto ser aplicado á ampliação da escola oficial do sexo masculino.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 13 de Novembro de 1912.

[303] *(...) aparecimento de vários colégios, professores com cursos particulares e a escola António J. de Almeida patrocinada pelos Republicanos.* BERNARDO, Francisco Manuel T. (1999), p.185.

*

Globalmente, podemos dizer que a preocupação com a dotação de equipamentos públicos para a povoação de Espinho, apenas, se faz sentir desde a última década do século XIX, pois os equipamentos anteriores, apesar de frequência pública, resultaram de investimentos privados (Igreja matriz de Nossa Sr.ª da Ajuda financiada pela respectiva Irmandade, a Igreja de Santa Maria Maior, financiada pelas personalidades mais abastadas e a escola primária do Conde de Ferreira, financiada pelo seu legado).

Analisando a distribuição espacial dos equipamentos edificados na povoação de Espinho, entre 1863 e 1913 (figura 13) concluímos que, coerentemente, os equipamentos se foram localizando, seguindo a expansão territorial do aglomerado populacional. Os equipamentos criados no século XIX distribuem-se pela área central da povoação, não se afastando muito da linha de caminho-de-ferro, à excepção do Cemitério e Parque cuja localização se justifica por factores já abordados. Os equipamentos edificados no século XX apresentam uma distribuição espacial mais periférica ao aglomerado populacional, nos limites a sul e nascente, parecendo adivinhar/captar a expansão da localidade nestas direcções.

É, ainda, notória a determinação, por parte do poder local, em dotar a povoação dos equipamentos básicos, já que se verifica que na maioria dos casos o município não detém capacidade financeira para comportar os custos de implantação destas estruturas e contudo executa-as recorrendo a empréstimos, acto que se vulgarizou, nomeadamente entre os *municípios de menor dimensão*[304].

Concluímos, por fim, que os dirigentes do poder local (Junta e Câmara) desenvolveram uma forma de financiar os seus investimentos em obras públicas, através da venda de baldios municipais e paroquiais, cuja capacidade funcional se restringia à edificação, visto se tratarem de areais[305]. Este processo permitia o financiamento das obras públicas e paralelamente o incentivo à edificação privada, que poderia ser direccionada através da escolha dos baldios a alienar. Estavam criadas as condições para a expansão territorial e o consequente, e tão desejado, desenvolvimento local.

[304] Veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (1999).
[305] Sobre a venda de baldios para investimento em obras públicas veja-se LOPES, Teixeira (1998).

2.2.4. *Edificação privada*

Como facilmente se compreenderá, o local em que primeiramente se fixou a edificação privada, corresponde à área identificada como o centro primitivo do aglomerado populacional espinhense. Sendo de destacar que foi, precisamente, este tipo de edificação a responsável pelo aparecimento e crescimento inicial da povoação. Como já várias vezes foi referido, todo o processo começou com a vinda de pescadores para esta praia, atraídos pelas óptimas condições existentes para a pesca da sardinha. Para permanecerem nesta praia, com as suas famílias necessitaram de construir abrigos, sendo que os mais usuais, na época, eram os *palheiros*.

Se Espinho não tivesse sido, constantemente, invadido pelo mar e, por isso, ter perdido uma parte importante de terreno, o seu Centro Histórico, ainda que recente, corresponderia ao reperesentado no (alegado) Projecto d'Arruamentos para Edificações de 1866 (anexo 7). Até 1866, três anos após a passagem da linha de caminho-de-ferro, a povoação concentrava-se entre a (futura) rua Bandeira Neiva (actual rua 23) a Sul e a (futura) rua da Boavista (actual rua 15) a norte da povoação. Encontrava-se delimitada a poente pelo Oceano Atlântico e a nascente pela linha férrea, que se encontrava já bastante periférica ao aglomerado.

Ao contrário do fenómeno verificado na vizinha Granja cujo aglomerado se desenvolveu da linha férrea para o mar[306], em Espinho assistiu-se a uma expansão em direcção à linha ferroviária, verificada através da comparação das Plantas de 1866 e 1870 (anexos 7 e 8).

Depois de alcançada a linha do comboio, a expansão teve de seguir outro rumo. Com o aumento de veraneantes, justificado pela melhoria das acessibilidades rodo e ferroviárias, os pescadores viam-se invadidos no que respeita o espaço ocupado pelo seu trabalho. Desta forma a ocupação territorial, por parte da população fixa, segue rumo a sul, junto à linha de costa, já que os pescadores necessitavam de espaço e de manter a proximidade ao mar. Paralelamente assistia-se à expansão para nascente e norte, envolvendo o centro da povoação, agora localizado na rua Bandeira Coelho e imediações da estação ferroviária (1873), cuja centralidade era reforçada pela proximidade das principais vias de saída/entrada da povoação (estrada para os Carvalhos, estrada para a Feira e estrada para Anta).

Esta tendência é comprovada pela análise conjunta das plantas de 1866, 1870 e 1900 (anexos 7, 8 e 10). O Plano de 1900, inclusivamente, delineava tendências a seguir

[306] Veja-se MARTINS, Luís Paulo (1993), p. 120.

relativamente a este capítulo, através das ruas que primeiramente pretendia alinhar, bem como, pela distribuição espacial feita dos equipamentos projectados. Contudo a tendência expansiva para nascente terá sido, desde sempre e ainda que tardiamente considerada, a mais pragmática na resolução das vulnerabilidades naturais de que a povoação era alvo. Este parece ter sido o mote para o Plano de Melhoramentos apresentado no ano de 1900, no início da tomada de posse da recentemente empossada Câmara Municipal de Espinho.

Quando chegamos ao ano de 1866, primeira planta da povoação de Espinho-Praia considerada neste trabalho, e, dada a ausência de legenda, a julgar pela legenda da planta de 1870 é possível visualizar a existência de dois tipos de construções: *as construções de palheiros* e as *construções de madeira* (anexo 7 e 8). Através da observação da Planta de 1870, verifica-se que nesta época a estas duas tipologias tinha sido acrescentada a das "construções modernas". Em 1900, a respectiva planta não estabelece diferenças relativamente à edificação privada, calculando-se contudo que ainda restasse um ou outro "palheiro" nas proximidades do mar.

A primeira tipologia de habitação adoptada em Espinho foram os "palheiros", casas térreas, de pequena dimensão, de telhados de duas águas cobertos por colmo normalmente, com uma porta e uma janela. Posteriormente esta tipologia evolui para um modelo de maior dimensão, passando a ter uma porta e duas janelas e sendo o telhado de duas águas agora coberto por telhas. A construção de alguns destes palheiros e casas de madeira assentava em estacas. *A construção sobre estacas tem por única finalidade permitir a passagem livre da areia das dunas por debaixo dos palheiros e defendê-los assim da acumulação de areia do lado voltado para o mar.*[307] Esta tipologia habitacional era típica das áreas litorais portuguesas ocupadas pelos pescadores (anexo 25).

Com o passar dos anos e o aumento da frequência das famílias abastadas que vinham a banhos e construíam os seus próprios palheiros, apareceu um outro tipo de palheiros, tendo sido introduzido um primeiro andar para além do piso térreo, bem como, uma varanda.

A evolução que se fez sentir seguidamente foi, mantendo a fisionomia dos palheiros, substituir o material de construção por pedra e cal, o que se passou a designar de "construções modernas" (anexos 25 e 26). A partir de 1843 surgem as construções de pedra e cal[308], exibindo fisionomias variadas, *casas térreas típicas das áreas rurais, casas de varanda com dois andares típicas das cidades do norte devido à escassez de espaço, casas compridas e*

[307] Veja-se Hermann Lautensach em RIBEIRO, O. e LAUTENSACH, H. (1987), p.832
[308] LIMA, Pde André de (1979, 1.ª ed. 1903), Vol I, n.º 1, p. 30.

térreas típicas do sul do país[309], mediante o espaço disponível pelo proprietário e as suas necessidades.

De acordo com o panorama arquitectónico nacional, surgem no início do século XX e prolongando-se o fenómeno até cerca de 1915, edificações privadas de influência Arte Nova: de *linhas em chicoteada*[310], que misturam materiais, usam motivos decorativos florais e naturais (animais) esculpidos na pedra ou desenhados em mosaicos implantados nas fachadas, verificando-se, por vezes, o recurso aos vitrais recuperados do gótico.

A nível europeu a sua influência teve início nas últimas décadas do século XIX e prolongou-se até às primeiras décadas do século XX, detendo uma outra designação em Inglaterra, a de Modern Style *(modernismo)*. Em Portugal apenas deixa testemunhos a partir de 1900 e terminará aproximadamente na mesma época que desaparece da Europa.

Apesar de não ter marcado profundamente a arquitectura portuguesa, durante as primeiras décadas do século XX serão executados alguns exemplares desta tipologia um pouco por todo o país[311], em alguns casos, em articulação com a designada *arquitectura do ferro*[312].

Este ultimo tipo de arquitectura referido, vinha sendo aplicado apenas em indústrias, pelo que lhe tinha ficado associada a ideia de funcionalismo mecânico, afastando-o de qualquer tipo de arte. Contudo, após o sucesso alcançado em Portugal durante a segunda metade do século XIX, aplicado em pontes e estações de caminhos-de-ferro, começa a ser aplicado em outro tipo de edificações como é o caso do mercado de Ferreira Borges (1885) na cidade do Porto.

Podemos, desta forma, encontrar edifícios de pedra detentores de portas e janelas geométricas e encaixilhadas com ferro, no caso de possuírem varandas o seu gradeamento é também em ferro, com motivos decorativos geometrizados de animais ou florais esculpidos ou em azulejo.

---

[309] *Idem, Ibidem.*

[310] *(...) utilização de linhas ondulantes e sinuosas que ficaram conhecidas por linhas chicoteadas.* VELOSO, A. J. Barros; ALMASQUÉ, Isabel, p.15.

[311] *Idem.*

[312] *Pouco significativa no panorama da arquitectura portuguesa, a Arte Nova e a arquitectura do ferro surgem, no início do século, como derivativo para o academismo dominante. (...) A Arte Nova não vai passar, entre nós, de um mero episódio sem coerência nem continuidade. Por sua vez, o ferro, inicialmente utilizado em obras de carácter industrial em que a funcionalidade mecânica era dominante sobre quaisquer outras preocupações de funcionalidade simbólica, terá as suas primeiras manifestações arquitectónicas significativas em programas típicos do fontismo – gares e pontes – nos anos 50 e sobretudo 60, mas só na década de 90 passará a ser entendido, para além da sua utilização mais directa, em programas de prestígio revestidas de dignidade cultural e cívica.* ALMEIDA, P. V. de; FERNANDES, J. M. (1993), p.91.

Em Espinho a Arte Nova tende a desaparecer, também, aproximadamente a partir de 1915. Alguns dos exemplares destas tipologias arquitectónicas resistem e podem, ainda actualmente, ser encontrados, designadamente ao longo da actual rua 19, desde sempre uma das principais artérias da povoação.

Relativamente à legislação criada objectivamente para as edificações, podemos identificar dois momentos, já durante o exercício da Câmara Municipal de Espinho: o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios,* aprovado em 19 de Junho de 1912, integrado na legislação nacional de 1903 relativa à obrigatoriedade do regulamento de salubridade das edificações urbanas, resultante das preocupações higienistas sentidas durante oitocentos, com o intuito de reforçar o decreto de 1864 (Plano de Melhoramentos) e facilitar o alcance dos seus objectivos; e as *Posturas Municipaes do Concelho de Espinho Via publica – Policiamento – uso – conservação – estética dos edifícios,* de 3 de Julho de 1912.

O principal objectivo destes dois documentos foram regular os actos com implicações sociais, nos quais estava integrada a edificação privada. Após uma leitura dos dois documentos, conclui-se que os domínios enfatizados por estes, assentavam nas preocupações gerais vigentes no país e na Europa, ou seja, o higienismo.

Podemos, contudo, salientar os que parecem ser mais importantes. Com o intuito de tornar as habitações mais soalheiras e arejadas, o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* estabelece limites de altura dos edifícios mediante a largura das ruas em que se encontravam[313], sendo que a altura do edifício deveria coincidir, aproximadamente, com a largura do arruamento em questão[314].

---

[313] *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Espinho – Condições hygienicas a adotar na construção dos prédios*: Capítulo segundo – Salubridade dos prédios – artigo quinto – *A Altura das fachadas será determinada pela largura das ruas, observando-se as seguintes regras: - Primeiro – Quando a largura das ruas for menor de sete metros, a altura das fachadas não será superior a oito metros (rez do chão e primeiro andar); - Segundo – Quando a largura for de sete a dês metros exclusivamente, a altura da fachada não será superior a onze metros (dois andares); - Terceiro – Quando a largura for de dês a quatorze metros exclusivamente, a altura das fachadas não será superior a quatorze metros (três andares); - Quarto – Quando a largura for de quatorze a dezoito metros exclusivamente, a altura das fachadas não será superior a dezassete metros (quatro andares); - Quinto – Quando a largura das ruas for de dezoito metros ou superior e nas grandes praças e boulevards, a altura das fachadas não excederá vinte metros (cinco andares); - Sexto – Quando os edificios tiverem fachadas sobre duas ruas que se cruzem com diferentes larguras a altura será determinada pela maior largura; - Sétimo – Quando os edificios tiverem fachadas sobre duas ruas abertas proximamente na mesma direcção mas com grande diferença de nível, a altura será determinada por decisões especiaes do Governo; - Oitavo – Quando os edificios forem construidos fora do alinhamento das ruas publicas, em pateos ou jardins interiores a sua altura não excederá a quinze metros, excepto se o Governo auctorisar maior elevação. (...)* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 19 de Junho de 1912.

[314] Como já foi referido, esta questão fazia parte das preocupações nacionais desde o decreto de 31 de Dezembro de 1864, tendo, ao longo dos tempos, sido ajustada pela lei de 2 de Julho de 1867 e pelo Decreto de 14 de Fevereiro de 1903. Veja-se FERNANDES, Mário Gonçalves (2002), pp.192-210.

A preocupação de arejar as habitações é, ainda, patente neste documento nos artigos 11.º e 13.º, defendendo que *as janelas devem ser amplas para darem entrada ao ar e á luz, tendo pelo menos um décimo da superficie do pavimento do quarto e com o minimo de oito decímetros quadrados no quarto de dormir* e que *os quartos de dormir nunca devem ter capacidade inferior a vinte e cinco metros cúbicos por pessoa e terão sempre uma janela que os ponha em contacto com o ar exterior* respectivamente.

Foi, também, legislada a obrigatoriedade da implantação de caleiras em todos os edifícios, no artigo 25.º deste documento; a obrigatoriedade do uso de materiais incombustíveis nas chaminés e que proporcionem uma *boa tiragem e fácil acesso á parte superior para se fazer a limpeza* através do artigo 14.º; bem como, a obrigatoriedade de se construírem com a maior perfeição os telhados, *para que não deixem entrar as aguas das chuvas nem produzir humidade no interior dos prédios* no artigo 15.º. No artigo 21.º, estabelecia que *os depositos de agua potavel em caso nenhum devem estar em comunicação directa com latrinas ou tubos de queda (...)* e que *(...) serão sempre colocados em sítios onde não possam ser invadidos pelo ar viciado (...)* no artigo 22.º.

Este documento previa, ainda, que os *pateos colocados entre os prédios* deviam de ter pelo menos trinta metros quadrados de superfície com largura mínima de cinco metros, para darem facil circulação ao ar e abundante luz no artigo 19.º.

Do documento relativo às *Posturas Municipaes do Concelho de Espinho Via publica – Policiamento – uso – conservação – estética dos edificios,* de 3 de Julho de 1912, deve ser salientado a legislação da obrigatoriedade de *os donos dos prédios ou muros que estiverem em estado de ruína ameaçando desabamento sobre a via publica, são obrigados a repará-los convenientemente, ou a demoli-los dentro do prazo da intimação da Camara, sob pena de serem mandados demolir por ela á custa deles e da multa de quatro e meio escudos* no seu 25.º artigo[315].

Uma outra alteração introduzida neste âmbito, com a independência concelhia foi que, ao contrário do que anteriormente se passava, em que várias vezes por motivos estéticos, o proprietário pedia à Câmara licença para efectuar o passeio de fronte de sua casa, passou a ser obrigatório o proprietário da edificação construir a parte do passeio que lhe corresponde[316].

[315] *Posturas Municipaes do Concelho de Espinho Via publica – Policiamento – uso – conservação – estética dos edificios.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 6, Sessão de 3 de Julho de 1912.
[316] Como se pode comprovar por esta concessão de um requerimento para edificação: *Pode conceder-se licença pedida conforme o alinhamento e cota de nivel indicado, tendo de construir passeio.* AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 5 de Setembro de 1900.

Devido à afluência de população várias vezes descrita na época de banhos, a povoação ficava bastante dinamizada em todos os seus sectores e até os serviços da estação postal ficavam, por vezes congestionados. Um dos factores que contribuía para esta ocorrência era a ausência dos chamados números de polícia. Desta forma, após vários pedidos por parte destes serviços à Câmara Municipal, procede-se em 1883[317] à primeira numeração que, ao que pareceu, não teve continuidade gerando novamente o caos na década de 90 do mesmo século. Assim, em 1900, *A Comissão encarregue da numeração das ruas deu o seguinte parecer: - as ruas parallelas á linha ferrea são numeradas do Norte para o Sul, e as que atravessam a linha ferrea são numeradas da linha ferrea para nascente e da linha ferrea para poente, pagando os proprietarios cinco reis por cada numero.*[318]

[317] *Pelo Sr Vereador Honorio foi dito que (...) porpunha a esta Exma Camara para que com a maior brevidade possivel nomerar os predios das ruas da povoação de Espinho e colocar os letreiros que faltam na denominação das ruas da mesma povoação afim de que com facilidade se possa saber onde moram as pessoas que ali existem sendo os donos dos predios obrigados a pagar vinte reis por cada letra da numeração que se fizer no seu predio.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 22, Sessão de 20 de Setembro de 1883.

[318] AME: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 1, Sessão de 3 de Janeiro de 1900.

Conclusões

Ao longo deste trabalho tivemos a oportunidade de verificar que o sector das Obras Públicas assumia grande importância, principalmente no que diz respeito a Espinho. Enquanto freguesia do Concelho da Feira, e até mesmo antes enquanto lugar da freguesia de Anta, era notória a supremacia de Espinho relativamente às restantes freguesias, espelhada através da equiparação à Cabeça de Concelho, a Villa da Feira. Este destaque resultava, essencialmente, do estatuto de local de veraneio de excelência que a Praia adquiriu e em que a manutenção e crescimento da atractividade por si exercida sobre a população, se revelava determinante para o seu desenvolvimento global. A necessidade de se manter em constante evolução, apoiada pelo poder local, resulta num ganho de autonomia cuja emancipação foi traduzida pela independência paroquial (1889) e concelhia (1899).

A análise das despesas revela que a rúbrica *Obras Públicas* foi dominada, na década de 70 de oitocentos, pela construção de vias rodoviárias resultante da preocupação da melhoria das acessibilidades da povoação. As acessibilidades foram, ainda, reforçadas pela ligação à rede ferroviária através da passagem da linha do Norte que ligava Lisboa a, inicialmente, Vila Nova de Gaia e posteriormente ao Porto. A melhoria da mobilidade de pessoas e bens adequirida reforçou, desde logo, a capacidade atractiva da localidade ao nível do lazer, fixação populacional e fixação industrial.

Resolvidas as questões de base, dá-se início ao investimento nos melhoramentos gerais da povoação que se foram impondo ao longo da década de 80 e ganhando terreno até ao limite temporal final deste estudo. Deve, contudo, ao longo do período estudado ser salientada a importância atribuída aos *serviços*, rubrica que se destacou e se desenvolveu nas primeiras décadas do século XX, essencialmente, no domínio da iluminação através da criação da rede de distribuição de iluminação eléctrica pública.

No que concerne a dotação de equipamentos, integrada nos Planos para a povoação, destacam-se, pela envergadura do investimento efectuado pelos cofres camarários, o primeiro mercado em 1889, o matadouro em 1898 e o novo mercado em 1913.

Deverá, também, ser salientado o peso que a abertura e alinhamento de arruamentos, segundo o Plano de 1876, desempenhou nas Obras Públicas durante o período temporal em análise, uma vez que estas acções faziam parte de uma organização do espaço levada a cabo no aglomerado espinhense, de onde resultou a actual fisionomia da freguesia de Espinho.

De salientar que a execução destes e outros projectos no âmbito dos planos que foram surgindo, nomeadamente relativos aos equipamentos e arruamentos (expropriações), foi largamente financiado pela venda de baldios e pelo imposto recolhido às casas comerciais relacionadas com *o jogo*. A venda de baldios permitia, por outro lado, incentivar à edificação privada que se encontrava em constante crescimento e cuja distribuição espacial acompanhava os alinhamentos e abertura de novos arruamentos, preferencialmente em direcção a sul e nascente, afastando-se o máximo possível do mar devido aos seus impulsos destruidores, embora a oficialização da decisão de transferir o centro da localidade para nascente da linha férrea, segundo a informação disponível, tenha sido apenas materializada no Plano de 1900.

Podemos dizer que a povoação de Espinho, primitivamente irregular de fixação populacional espontânea, se transformou num aglomerado populacional com malha ortogonal em que a fixação da população era estritamente controlada pelos planos realizados, de forma a dar-lhes cumprimento. As áreas de maior compassidade de edificação irregular (inseridas no núcleo primitivo) acabaram por ser engolidas pelo mar, que se revelou um importante agente de (des)composição espacial, ao longo das suas investidas, o que facilitou a implantação total da malha ortogonal no terreno, já que eliminou a necessidade das respectivas expropriações.

A malha territorial adoptada em Espinho, que segundo a Câmara da Feira[319] foi eleita pelo Engenheiro Militar José Bandeira Coelho de Mello, foi como que a moda, estatisticamente falando, do traçado utilizado ao longo do século XIX, para criação de novas cidades, para planos de recuperação de núcleos antigos de cidades (caso de Haussmann em Paris) e para planos de expansão organizada de cidades como caso de Barcelona por Cerdá. Pierre Lavedan (1952) refere-se, por isso, ao plano ortogonal como tendo sido o *grand trionphateur*[320] ao longo do século XIX. Justifica este sucesso pela facilidade com que se traça a malha territorial, pela facilidade com que se processa a divisão territorial em lotes, facilidade com que se procede à edificação e a facilidade com que se regula a circulação viária neste tipo de localidades.

Na verdade, este tipo de traçado remonta às mais antigas civilizações, como no caso da Romana, que alinhava o seu território pelo Cardus e Decumanos[321], e ainda mais remota, a reconstrução de Mileto no século V a.C. A facilidade em obter uma articulação perfeita ao longo do território, um aproveitamento total do solo disponível associado à capacidade de

---

[319] (...) *a quem Espinho deve o plano do seu arruamento, que generosamente elaborou e offereceu a este município.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 26, Sessão de 17 de Setembro de 1889

[320] LAVEDAN, Pierre (1952), p.196.

[321] *(...) the roman who walked aling the cardo knew that his walk was the áxis round which the sun turned, and that if he followed the decumanus, he was following the sun's course.* CARTER, Harold (1995, 4.ª ed., 1.ª ed. 1972), p. 363.

orientação que permite e facilidade do seu desenho, leva a que seja, também, o traçado escolhido ao nível dos acampamentos militares, cuja influência no mundo civil ficou marcada pelas fundações de povoações, por necessidade de administração do território, por toda a Europa entre os séculos XIII e XIV, como são exemplo as *bastides* francesas.

A inspiração para o uso desta tipologia de traçado em Espinho, tem sido atribuída a diferentes fontes. A mais reconhecida será a influência da *outra banda do atlântico* até por revelar semelhanças ao nível da nomenclatura dos arruamentos. [322] O Plano de expansão para a cidade de Nova Iorque foi executado no início do século XIX, 1811, tendo sido o traçado geométrico composto por ruas e avenidas de larguras distintas, o eleito pela Comissão designada para levar a cabo este projecto. Apesar da dificuldade conhecida em articular este novo traçado com o antigo e irregular, e dos pontos menos positivos apontados a este tipo de traçado (como a monotonia e, em alguns casos, o aumento da distância a percorrer em termos de circulação viária), apostaram nas vantagens que este plano lhes proporcionaria: ordem, regularidade, conveniência do interesse público e higiénico. Relativamente à monotonia, defendiam que devido à diversidade das edificações associada à diversidade da população ocupante, esta seria atenuada. À crítica do aumento de distância a percorrer em termos de circulação viária, responderam que este tipo de malha diminuía as hipóteses de desorientação na circulação, uma vez que era suficientemente clara, para nela circularmos sem necessitarmos do auxílio de mapas.

Na globalidade, encontramos algumas semelhanças, visto que a malha adoptada é a ortogonal em ambas as situações. Contudo encontramos, também, algumas diferenças, como é o caso da perfeita geometrização do traçado americano, proporcionando quarteirões absolutamente regulares e semelhantes em termos de forma e dimensão, exceptuando os retalhos de ligação, mas que apresentam características de uniformidade entre si e apresentam um carácter de aplicabilidade contínua e infinita. Será, ainda, de salientar a distância que separa estas duas localidades, havendo maior possibilidade de o plano de Espinho ter tido uma inspiração europeia do que americana, como será o caso dos ensanches de Barcelona em que, por outro lado, para a sua reallização Cerda se inspirou nas cidades hispano-americanas, de alguma forma inspiradas nas cidades norte-americanas.

---

[322] *A malha de Espinho é uma quadrícula muito regular, revelando já influências da outra banda do Atlântico, pois é a única povoação portuguesa em que as ruas são designadas por números pares nas paralelas ao mar, e ímpares nas que lhe ficam perpendiculares*. SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), p.184.
Sant´Anna Dionísio reforça esta ideia afirmando que *as ruas são designadas por números à Americana*. DIONÍSIO, Sant´Anna – (1985 - 1ª ed. 1964), p.74.

As semelhanças do Plano de Espinho com o plano de Cerdà para os ensanches de Barcelona, aprovado em 1859, são também identificáveis. Os objectivos, parecem ter sido semelhantes, uma vez que ambos pretendiam ordenar um núcleo pré-existente, bem como, a sua expansão que se pretendia ilimitada. Contudo estes foram também os objectivos de várias cidades por todo o mundo durante o século XIX. O que é de realçar neste caso, Espinho, é o facto de não se tratar de uma cidade mas apenas de um aglomerado populacional, cujo destaque alcançado tenha decorrido da atracção exercida sobre a população adepta do coevo conceito dos *banhos*.

Cerdà elaborou um estudo integrado sobre as necessidades da população, o que parece não ter sido realizado em Espinho, justificado pela diferença de dimensão territorial e populacional. Nas suas conclusões encarava o desenvolvimento do sector dos transportes como fundamental, o que foi privilegiado pela Câmara Municipal da Feira, também em primeiro lugar. Pretendia facilitar o acesso da população a habitações condignas, aos equipamentos de maior necessidade, bem como, às infra-estruturas de apoio à população mais básicas (iluminação, água potável, saneamento), equacionando formas de financiamento destas edificações, assim como, das dos equipamentos públicos, o que também se passou em Espinho, na maioria dos casos através da venda e aluguer dos baldios camarários.

Relativamente ao plano, propriamente dito, a malha eleita foi a ortogonal nos dois casos, sendo que até se verifica a existência de duas diagonais (uma existente outra projectada) no plano de Espinho. Contudo, as diagonais de Cerdà que atravessavam Barcelona confluindo na maior praça da localidade foram projectadas pelo autor, no mesmo plano, com o intuito de melhorar a circulação viária, evitando uma das críticas a esta tipologia de morfologia urbana relacionada com a necessidade de efectuar um maior percurso nas deslocações, facilitando o acesso aos pontos extremos da cidade. Em Espinho, a diagonal a norte representava a estrada municipal para os Carvalhos, previamente existente, a diagonal a sul, não existente mas já projectada, representava a estrada distrital para a Feira (cabeça de concelho). Por outro lado, enquanto que em Cerdà as diagonais eram sobrepostas à malha traçada, em Espinho este facto verifica-se apenas no que respeita a estrada projectada. Na diagonal pré-existente, a norte, a existência de uma diagonal menor paralela, bem como, a forma irregular mas encaixada dos quarteirões envolventes, parece transmitir o esforço de arranjo desta parcela do espaço de forma a adaptar a malha ortogonal à referida diagonal.

No que concerne a largura das ruas as diferenças são, ainda, mais notórias. Cerdà, por este motivo encarado várias vezes na sua época como um homem do futuro, defendia uma largura de 20 metros para as vias de pequena dimensão, 30 metros para as vias de circulação

normal e 50 metros para as vias de grande movimento. Enquanto que o Plano de 1870 apresenta a maioria dos arruamentos com cerca de 10 metros, à excepção de quatro ruas que são projectadas com uma largura de cerca de 15 metros: a rua do Progresso (actual R. 15); rua da Assemblea (actual R. 17); a rua Bandeira Coelho (actual R. 19); e a rua Bandeira Neiva (actual R. 23). Todas estas ruas detinham uma disposição aproximada de ESE-WNW e funcionavam como os eixos de saída/acesso entre o centro primitivo do aglomerado e a linha ferroviária.

Relativamente aos quarteirões, enquanto que em Cerdà estes se apresentam regulares em forma e dimensão, o mesmo não acontece em Espinho. Na planta do Engenheiro Militar Bandeira Coelho de Mello os quarteirões variam na forma, quadrada e rectangular, quer nos locais já edificados quer nos locais por edificar. A forma rectangular é a predominante, proliferando na área a poente da linha férrea, enquanto que as formas quadradas (maioria 60m X 60m, mas grande variedade de dimensões) que vigoram se localizam nas áreas mais a nascente da mesma linha. Nos quarteirões rectangulares o lado maior distribui-se paralelo ao mar e tem, em média um comprimento de 55/60m, tendo o lado perpendicular ao mar cerca de 30/40m, sendo de considerar a variação de dimensão mesmo entre os quarteirões de forma rectangular, destacando-se o facto de os de menor dimensão se localizarem a poente da linha do caminho-de-ferro. Como anteriormente foi referido, não existe uma memória descritiva deste plano, restando-nos, por isto, especular acerca das opções tomadas e registar que poderá ter sido esta a forma que o Engenheiro Bandeira Coelho de Mello encontrou para quebrar a monotonia do traçado ortogonal. Já Cerdà preferiu inovar e permitir a edificação em apenas dois terços do quarteirão em formas diferentes e com possibilidade de combinação, permitindo simultaneamente, a quebra da monotonia, a redução na densidade de edificação e as consequentes melhorias de salubridade.

São, ainda, encontradas referências às semelhanças da malha territorial de Espinho com a da Baixa Pombalina lisboeta e Vila Real de Santo António, ambos executados na segunda metade do século XVIII. Contudo, em Vila Real de Santo António os quarteirões apresentam dimensões menores do que os de Espinho, evidenciando os dois casos um carácter de rectangularidade mais acentuado. De qualquer forma, a largura das ruas apresenta-se semelhante nos três casos. O traçado de Vila Real de Santo António[323] apresenta-se simétrico e regular, composto por uma praça quadrada central de onde partiam as quadrículas, sendo por isso encarado como *aquele que melhor expressa a experiência acumulada da Engenharia*

[323] Construção iniciada em 1774, com o intuito de desenvolver um papel de centralidade no que concerne a industria pesqueira da região.

Militar portuguesa, particularmente a experiência recente da urbanização do Brasil setecentista[324]. A planta do aglomerado Espinhense de 1870, considerava apenas a Praça de forma irregular previamente existente, localizada no núcleo primitivo da localidade. Apesar de não se poderem descurar as diferenças, será de considerar as semelhanças entre os três locais referidos, bem como, o reconhecimento evidenciado pelas duas obras setecentistas, fruto do racionalismo geométrico do século XVIII.

Contudo, podemos concluir que o núcleo primitivo espinhense se pautou por carácter inicialmente irregular, mas que cedo surgiu a preocupação em o regularizar, apesar de não ser permitido precisar temporalmente essa questão (1866 ou 1870/76), dada a impossibilidade de comprovar irrefutavelemente a identificação do anexo 7 como a Planta do Projecto d´arruamentos para Edificações, podendo-se comprovar no entanto, a existência de uma planta da Costa de Espinho em 1867, através dos registos em acta, das necessidades de expropriações mediante a refrida planta (anexo 17).

O facto de o Engenheiro Bandeira Coelho de Mello ser indicado, pelos membros da Câmara Municipal, como o responsável pelo traçado adoptado em Espinho, não nos permite excluir nenhuma das hipóteses anteriores, pois apesar de ser o autor da Planta de 1870 (Plano de Melhoramentos de 1876), é sabido que desempenhava funções na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Aveiro desde 1862, o que nos permite considerar a possibilidade de ter sido ele o autor do alegado Projecto d´Arruamentos para Edificações de 1866.

Por outro lado, e considerando a veracidade do anexo 7, a preocupação em ordenar o espaço com este traçado, dois anos após a dotação da linha do caminho-de-ferro, pode também denotar uma influência do caminho-de-ferro na escolha da malha a adoptar. Será, ainda, de realçar o facto de os arruamentos não serem totalmente orientados pelos pontos cardeais (cardus e decumanus), mas sim seguirem a orientação apresentada pela linha férrea no local mais central da povoação (mais próximo do núcleo primitivo): NNE-SSW e ESE-WNW. A Planta de 1870 transmite a ideia de que à linha férrea foi traçada uma linha paralela, a partir da qual se traçaram mais semelhantes e outras perpendiculares a esta orientação, obtendo assim uma malha geométrica. Esta ideia parece ganhar força quando se considera que nesta época a linha funcionava como uma barreira física à mobilidade e se localizava na periferia do aglomerado contemporâneo.

Finalmente, será difícil objectivar qual a questão que verdadeiramente subjaz à escolha desta tipologia de planta adoptada em Espinho, especialmente dada a ausência de memórias

[324] TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999), p.286.

descritivas dos planos, que nos remetem para a constante especulação sobre as pretensões dos mesmos e mais ainda para as influências que sofreram. Gostaria contudo de destacar a ideia de que a escolha do traçado foi feita por um Engenheiro Militar, o que poderá significar uma pré-disposição para este tipo de traçado por todas as vantagens que lhe foram já apontadas, e que por isso eram acolhidas no seio da sociedade militar. A orientação da malha ortogonal, paralela e perpendicular à linha férrea, pode ter sido influenciada pela disposição dos trilhos, já que se verifica uma proximidade temporal entre a dotação da linha, o alegado Projecto d´Arruamentos para Edificações de 1866 e a Planta de 1870 (Plano de Melhoramentos de 1876) e dada a importância que esta via desempenhou na povoação.

BIBLIOGRAFIA

ESPINHO:

CÂMARA Municipal de Espinho (1996) – *I ENCONTRO DE HISTÓRIA LOCAL: ACTAS*, Espinho, Câmara Municipal de Espinho.

BRANDÂO, Francisco Azevedo (1981) – "O campo de aviação de espinho – subsídios para a sua história", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. III, n.º 10, pp. 151-173.

BRANDÃO, Francisco Azevedo (1991) – *Anais da História de Espinho (985 – 1926)*, Espinho, Ed. de autor.

BRANDÃO, Francisco Azevedo (1992) – *Anais da História de Espinho (1926 – 1960)*, Espinho, Ed. de autor.

BERNARDO, Francisco Manuel T. (1999) – *Espinho: educação, sociedade e desenvolvimento, no primeiro quartel do século XX*, Universidade do Minho, mestrado em Educação.

CABIDO, Aníbal Gomes Ferreira (1980) – "Corografia industrial do concelho de Espinho em 1910", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. II, n.º 5,6, pp.55-77.

COSTA, Sousa (1979) – "Espinho na obra dos escritores: Espinho: A Praia das nossas avós, a Praia das nossas netas", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, n.º 4, pp.81-106.

COSTA, Susana M.ª Marques da (1995) – *Cidades de malha recticulada – Espinho como referência*, Coimbra, Universidade de Coimbra, relatório de estágio do 6.º ano de Arquitectura sob a orientação do Professor Arquitecto Alexandre Alves da Costa.

DIAS, Benjamim Costa (1981) – "Narrativas e documentos", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. III, n.º 11/12, pp. 221-347.

DIONÍSIO, Sant´Anna – (1985, 1.ª ed. 1964) – *Guia de Portugal, Entre Douro e Minho*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Vol. IV, Tomo I.

FAUSTINO, A. (2000) – *Silvalde: paróquia e freguesia milenária – Documentos e narrativas,* Junta de Freguesia de Silvalde.

GAIO, Carlos Morais (1999) – *A génese de Espinho – histórias e postais*, Campo das Letras Editores S.A.

LIMA, Pde. André (1979, 1.ª ed. 1903) – "Espinho, Breves apontamentos da sua história", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, n.º 1, pp. 11-44.

LIMA, Pde. André (1979, 1.ª ed. 1903) – "Espinho, Breves apontamentos da sua história, continuação", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, n.º 2, pp. 9-34.

LIMA, Pde. André (1979, 1.ª ed. 1927) – "Espinho, Breves apontamentos da sua história, 2ª versão", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, n.º 3, pp. 9-38.

LIMA, Pde. André (1979, 1.ª ed. 1927) – "Espinho, Breves apontamentos da sua história, continuação", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, n.º 4, pp. 9-35.

LOPES, Teixeira (1998) – *O nascimento de um aglomerado urbano: Espinho no limiar do século XX*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.

MACHADO, Júlio César (1979) – "Espinho na obra dos escritores", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural,* Vol I, n.º 1, pp.77-79.

Manuel Laranjeira: Revista das actividades do Programa da Comemoração do 80.º aniversário da sua morte (1994), Espinho, Câmara Municipal de Espinho.

MARTINS, Luís Paulo (1993) – *Lazer, férias e turismo na organização do espaço no noroeste de Portugal*, Faculdade de Letras do Porto, Porto.

MATOS, M.ª Helena Barbot Campos e (1989) – "Evolução da Praia de Espinho a partir de meados do século XIX: descrição das principais obras executadas até 1981" in *Ingenium – Revista da Ordem dos Engenheiros*, Abril, pp.6-11.

NEVES, Fausto (1982, 1.ªed 1954) – "Espinho há 50 anos", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. IV, n.º 13, pp. 7-29.

Obras - primas de autores Portugueses: Obras de Manuel Laranjeira (1993), Vol. II, Porto, Edições Asa.

OLIVEIRA, I. B. Mota; MARTINS, L. M. P. (1991) – "Obras de defesa e de reconstrução das praias de Espinho" *in* Recursos Hídricos, A.P.R.H, vol.12, n.º 1 e 2, pp. 71-88.

ORTIGÃO, Ramalho (s/d) – "Espinho na obra dos escritores - Espinho", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural,*1980, Vol. II, nºs 5 e 6, pp.81-84.

ORTIGÃO, Ramalho (1876) – As Praias de Portugal: guia do banhista e do viajante, Porto, Livraria Universal de Magalhães & Moniz – Editores.

PERDIGÃO, Francisco (1979) – "Documentos – Defesa da Costa Marítima de Espinho", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural,* Vol. I, n.º 3, pp.77-94.

PEREIRA, Álvaro (1970) – *Espinho: monografia*, Espinho, Ed. de autor.

QUINTA, João (1999) – *Espinho*, Espinho, Ed. de autor.

RIBEIRO, Armando M. Bouçon (2001) – *Sociabilidades e Marginalidades em Espinho: práticas sociais, culturais e associativas (1889-1915)*, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto

TATO, Joaquim (1981) – "Subsídios para a história de espinho", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. III, n.º 9, pp. 35-43.

TATO, Joaquim (1981) – "Subsídios para a história de espinho, continuação", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. III, n.º 10, pp. 101-136.

TEIXEIRA, Abel (1980) – "As invasões do mar em espinho através dos tempos", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. II, n.º 7, pp. 209-248.

TEIXEIRA, Abel (1980) – "As invasões do mar em espinho através dos tempos, continuação", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. II, n.º 8, pp. 389-407.

EUROPA:

BENEVOLO, Leonardo (1995) – *A cidade na história da Europa*, Lisboa, Editorial Presença

BENEVOLO, Leonardo (1994 3.ª edição) – *As origens da urbanística moderna*, Editorial Presença, Lisboa.

BONET CORREA, António (1995) – *Las claves del urbanismo*, Barcelona, Editorial Planeta.

CAPEL, Horácio (1983, 4ª ed.) – *Capitalismo y morfologia urbana en España*, Barcelona, Realidad Geográfica, 4, Amelia Romero.

CABANNE, Claude (dir) (1984) – *Lexique de géographie humaine et économique,* Paris, Dalloz.

CARTER, Harold (1995 4.ª ed.,1.ª ed. 1972) –*The study of urban geography*, Londres, Edward Arnold.

CARTER, Harold (1989, 1.ª ed. 1983) – *An introduction to Urban Historical Geography*, Londres, Edward Arnold.

CERDÁ, Ildefonso (1991, 1.ª ed. 1859) – *Teoria de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de reforma y ensanche de Barcelona, Cerdà y Barcelona,* Madrid, Ministério para las Administraciones Publicas e Ajuntament de Barcelona.

CERDÁ, Ildefonso (1991, 1.ª ed. 1861) – *Teoria de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid, Cerdà y Madrid,* Madrid, Ministério para las Administraciones Publicas e Ajuntament de Madrid.

CHOAY, Françoise (1965) – *L'urbanisme, utopias et réalités*, Une anthologie, Paris, Éditions du Seuil.

CHOAY, Françoise (1969) – *The modern city: planning in the 19 century*, New York, George Collins.

CHOAY, Françoise (1983) – "Pensées sur la ville", in *La ville de l'âge industriel, Le cycle haussmannien*, Paris, Éditions du Seuil, pp. 171 - 284

CHUECA GOITIA, Fernando (1982) – *Breve História do Urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença.

CLAVAL, Paul (1981) – *La logique dês villes, Essai d'urbanologie*, Paris, Librairies Techniques.

DELFANTE, Charles (1997) – *A grande história da cidade: da mesopotâmia aos Estados Unidos*, Lisboa, Instituto Piaget.

GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998) – *História del Urbanismo en Europa, 1750 – 1960*, Madrid, Akal Ediciones.

HALL, Peter (1988) – *Cities of tomorrow*, Oxford, Blackwell.

JOHNSTON, R.J. et al (2000 4.ª edição) – *The Dictionary of Human Geography*, Oxford, Backwell.

LAVEDAN, Pierre (1952) – *Histoire de l'urbanisme, Époque Contemporaine*, Paris, Henri Laurens Ed..

LE CORBUSIER (2000, ©1966) – *Urbanismo, Martins Fontes Editora Ltda, São Paulo.*

LE CORBUSIER (1970) –*Maneira de pensar o urbanismo*, Lisboa, Publicações Europa-América.

LINARES, Juan M. D. (1991) – "La ampliación espacial de las áreas urbanas en la segunda mitad del siglo XIX: el Ensanche de Alcoy de 1878", in PEREZ, Vicente G., *Los processos de urbanización: siglos XIX y XX,* Alicante, Inst. de Cultura Juan Gil-Albert, pp. 153-164.

LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (Ed.) (1999) – *Los ensanches en el urbanismo Español, El caso de León,* Madrid, Editorial Biblioteca Nueva e Junta de Castilla y León.

MAYHEW, Susan (dir) (1997 2.ª edição) – *Dictionary of Geography,* New Yprk, Oxford.

MUMFORD, Lewis (1998, 1.ª ed. 1961) – *A cidade na História, suas origens, transformações e perspectivas*, S. Paulo, Martins Fontes.

RAGON, Michel (1986) – *Histoire mondial de l'architecture et de l'urbanisme modernes, idéologies et pionners, 1911-1976*, Paris, casterman.

RAGON, Michel (1986) – *Histoire mondial de l'architecture et de l'urbanisme modernes, idéologies et pionners, 1800-1910*, Paris, casterman.

RELPH, Edward (1990, 1.ª ed. 1987) – *A paisagem Urbana Moderna,* Lisboa, Edições 70.

RONCAYOLO, M.; PAQUOT, T. (1992) – *Villes et civilization urbaine*, Paris, Larousse.

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Manuel de (1991) – "Cerda Urbanista", in *Teoria de la construcción de las ciudades, Cerdà y Barcelona*, Barcelona, Ministerio para las Administraciones Públicas, Ajuntament de Barcelona, pp. 23-26.

SORIA Y PUIG, Arturo (1991) – "La obra de Cerdà a vista de pájaro", in *Teoría de la construcción de las ciudades, Cerdà y Barcelona,* Barcelona, Ministerio para las Administraciones Públicas, Ajuntament de Barcelona, pp. 17-22.

SORIA Y PUIG, Arturo (1991) – "Algunas claves de la Teoria de la viabilidad urbana de Cerdà", in *Teoría de la viabilidad urbana, Cerdà y Madrid,* Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas, Ajuntament de Madrid, pp. 17-22.

TERÁN, Fernando de (1982) – *Planeamiento urbano en la Espanã contemporánea (1900/1980)*, Madrid, Alianza Universidad.

PORTUGAL

AA.VV. (1994) – *Lisboa em movimento, 1850-1920*, Lisboa, Sociedade Lisboa 94 e Livros Horizonte.

ALMEIDA, Pedro Vieira de; FERNANDES, José Manuel (1993) – *História da arte em Portugal: a arquitectura moderna*, Lisboa, Publicações Alfa, vol.14.

Conhecimento e definição do território, os Engenheiros Militares (Séculos XVII – XIX) (2003), Lisboa, Direcção dos Serviços de Engenharia, Instituto dos Arquivos Nacionais /Torre do Tombo, Arquivo Histórico Militar.

ALEGRIA, M.ª Fernanda (1990) – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910,) As vias e o tráfego,* Lisboa, Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, n.º 12.

ALEGRIA, M.ª Fernanda (1988) – "Política ferroviária do Fontismo – aspectos da construção e do financiamento da rede", Lisboa, Liv. Sá da Costa Ed., *Revista de História Económica e Social*, n.º 23, pp. 43-63.

ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes (1910) – "Relatório da Direcção, Gerência de 1909", *Revista de Obras Públicas e Minas*, Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, Tomo XLI, Lisboa, Imp. Nacional, pp.45-239.

COMISSÃO da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1878) – "Rede de Caminhos-de-ferro projectada pela Comissão da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes", esc. 1:1000000, Lisboa, Imp. Nacional, *Revista de Obras Públicas e Minas,* Anno IX, Tomo IX.

COMISSÃO da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1878) – "Relatório acerca do Plano da Rede Geral dos Caminhos de ferro em Portugal", Lisboa, Imp. Nacional, *Revista de Obras Públicas e Minas,* Anno IX, Tomo IX, pp. 289, 304.

FERRÃO, J.B. (1997) – *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas, 1758/1813 – uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*, Porto, FAUP Publicações.

FERREIRA-ALVES, J.J. (1998) – *O Porto na época dos Almadas – Arquitectura e obras públicas*, vol. I e II, Porto.

FERNANDES, Mário Gonçalves (1992) – *Viana do castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855 – 1926),* Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

FERNANDES, Mário Gonçalves (1999) – "Notas sobre o urbanismo e planeamento urbano oitocentista em Portugal, ou apresentação à crítica do estado de uma investigação em curso", Lisboa, *VIII Colóquio Ibérico de Geografia.*

FERNANDES, Mário Gonçalves (2002) – *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança): 1852/1926*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

FRANÇA, José-Augusto (1992) – *Os anos 20 em Portugal*, Lisboa, Ed. Presença.

GASPAR, Jorge (1975) – "Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal continental", Lisboa, *Finisterra*, vol.X, n.º 19, pp. 107 – 152.

GASPAR, Jorge e FERRÃO, João (1980) – *As cidades portuguesas e a Geografia Urbana na Universidade de Lisboa*, Lisboa CEG, Universidade de Lisboa, INIC.

GIRÃO, A. de Amorim (1925) – *Viseu, Estudo de uma aglomeração urbana*, Coimbra, Coimbra Editora Lda..

GIRÃO, Amorim (1945) – "Origens e evolução do urbanismo em Portugal", Lisboa, *Revista de Estudos Demográficos*, n.º 1, pp. 41 – 77.

GONÇALVES, Fernando (1989) – "Evolução histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)", in *Direito do Urbanismo*, Lisboa, INA, pp. 225-267.

GONÇALVES, Fernando (1990) – "La mise en scène de l'urbanisme au Portugal (1864-1974)", Porto, *Sociedade e Território*, Número Especial, pp. 137-142.

JUSTINO, David (1989), *A Formação do Espaço Económico Nacional, Portugal, 1810-1913*, Lisboa, Veja Editora, Vol. I e II.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia (2000 2ª edição) – *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

LOBO, Margarida Sousa (1995) – *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Porto, DGOTDU/FAUP.

MARTINS, Luís Paulo (1993) – *Lazer, férias e turismo na organização do espaço no noroeste de Portugal*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

MATOS, Artur Teodoro de (1980) – *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Univ. dos Açores.

MATTOSO, José (Dir.) (1994) – *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*, nº 6, Lisboa, Editorial Estampa.

MATTOSO, José (Dir.) (1998) – *Historia de Portugal, o Liberalismo*, nº 5, Lisboa, Editorial Estampa.

MÓNICA, Mª Filomena (1999) – *Fontes Pereira de Melo*, Porto, Ed. Afrontamento.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (coord.) et. al (2003) - *Territórios e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)*, Porto, FLUP, Cadernos de Geografia, nº 1.

OLIVEIRA, José Maria (1997) – *Leça da Palmeira, Lazer e evolução urbana do litoral, entre finais do século XIX e meados de XX*, Porto, FLUP, policopiado, dissertação de mestrado.

PACHECO, Elsa Maria Teixeira (2001) – Alteração *das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultados*, Porto, FLUP, policopiado, tese de doutoramento.

PORTAS, Nuno (s/d) – *Cidades e frentes de água cities & waterfronts*, Porto, Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

RIBEIRO, Orlando (1971) – "Cidade", in *Dicionário de História de Portugal*, Vol. I, Lisboa, Iniciativas Editoriais.

RIBEIRO, Orlando (1986) – *Iniciação em geografia humana*, Lisboa, Ed. João Sá da Costa.

RIBEIRO, Orlando (1994, 1º edição 1969) – "Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas", in *Opúsculos Geográficos*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Volume V: Temas Urbanos, pp. 169-178.

RIBEIRO, Orlando e LAUTENSACH, H. (1987) – *Geografia de Portugal, III. O Povo Português*, Comentários e actualização de Suzanne DAVEAU, Lisboa, Ed. João Sá da Costa.

RODRIGUES, Maria João Madeira (2002) – *O que é Arquitectura*, Quimera Editores Lda.

ROSSA, Walter (1997) – "A cidade portuguesa", in *História de Arte Portuguesa*, Vol. 3, Dir. de Paulo Pereira, Lisboa, Temas e Debates, pp. 233-323.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992) – *A Cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, Porto, Ed. Afrontamento.

SERÉN, Mº do Carmo e PEREIRA, Gaspar Martins (2000) – "O Porto Oitocentista", in *História do Porto,* Luís de Oliveira RAMOS (Dir.), Porto, Porto Editora, pp. 377-521.

SERRÃO, Joel (1978, 2º edição) – *Temas Oitocentistas – I*, Lisboa, Livros Horizonte.

SERRÃO, Joel (1980, 2º edição) – *Temas Oitocentistas – II*, Lisboa, Livros Horizonte.

SILVA, Carlos Nunes (1987) – *Planeamento municipal e organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*, Lisboa, INIC/CEG.

SILVA, Raquel Henriques da (1988) – "Do Passeio Público às Avenidas Novas – percursos, imagens e factos da Lisboa oitocentista", Lisboa, Liv. Sá da Costa Ed., *Revista de História Económica e Social*, 23, pp. 21-41.

TEIXEIRA, Manuel C. (1996) – *Habitação Popular na cidade oitocentista, as ilhas do Porto*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian e JNICT.

TEIXEIRA, Manuel C. (1993) – "A história urbana em Portugal: desenvolvimentos recentes", Lisboa, *Análise Social*, n.º121, pp. 371 – 390.

TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999) – *O urbanismo português: séculos XIII – XVIII. Portugal Brasil*, Lisboa, Livros Horizonte.

VELOSO, A. J. Barros; ALMASQUÉ, Isabel – *O azulejo Português e a Arte Nova Portuguese Tiles and Art Nouveau*, Lisboa, Edições Inapa

Anexos

Anexo 1 – Evolução da População

a) População residente no Concelho da Feira, por freguesias, para os anos de 1864, 1869, 1878

Freguesia	Ano				
	1864 a)	1869 b)	1878 c)		Fogos em 1880 (d)
Arrifana	995	1043	1020		255
Argoncilhe	2448	2162	2436		481
Anta	2635	2638	3213		953
Cortegaça	1179	1209	Ovar		Ovar
Canedo	2312	2070	2347		542
Escapães	444	425	452		129
Espango	734	1921	762		204
Esmoriz	1952	775	Ovar		Ovar
Feira	2098	2123	2230		467
Fornos	671	514	609		155
Fiães	1552	1557	1804		416
Gião	503	461	496		130
Guiande	529	432	456		120
Lamas	897	1014	1030		231
Lourosa	1320	564	1595		428
Lever	694	1553	750		170
Lobão	1367	1326	1515		356
Maceda	1255	1320	Ovar		Ovar
Mozellos	1087	705	1205		287
Mosteiro	606	615	611		147
Milheirós	661	433	626		156
Nogueira	1063	1119	1285		351
Olleiros	728	603	849		260
Pigeiros	362	754	433		114
Paramos	953	1020	1061		326
Pços de Brandão	837	363	1004		229
Riomião	952	900	1022		235
Romariz	1399	1438	1419		318
São João de Ver	1650	484			399
S. Fins	443	801			107
Souto	1748	1259	1765		419
Silvalde	1131	667			308
S. Jorge	596	1196			178
Sanguedo	858	1753	853		228
Travanca	851	824	889		221
Villa Maior		968	598		142
Valle	419	636	835		242

a) Acta da Sessão da Câmara Municipal da Feira de 31 Agosto de 1874

b) Acta da Sessão da Câmara Municipal da Feira de 11 de Dezembro de 1869

c) Acta de Sessão da Câmara Municipal da Feira de 21 de Outubro de 1881

c) Acta da Sessão da Câmara Municipal da Feira de 1 de Dezembro de 1880

Fonte: AHSMF – Livros de actas das sessões camarárias.

Anexo 1 – Evolução da População (continuação)

ANO	ANTA	ESPINHO		FEIRA		AVEIRO	PORTO	PORTUGAL
		Freguesia	Concelho	Freguesia	Concelho	(concelho)	(Concelho)	
1864	2 635			2 098	31 692	19 296	89 349	4 286 995
1878	3 213			2 230	33 676	20 332	110 707	4 698 984
1890	4 124			2 397	36 684	22 719	146 454	5 102 891
1900	2 008	3 691	9 383	2 650	38 494	24 919	165 729	5 446 760
1911	2 232	5 365	12 040	2 878	45 048	27 802	191 890	5 999 146
1920	2 171	6 244	13 045	2 699	45 003	27 521	202 310	6 080 135

Fonte: INE

Anexo 2 – Despesa orçada para Obras Públicas em Espinho e sua envolvente, pela Câmara Municipal da Feira (1863-1899)[325]

Data de Referência	Total Despesas	Quantia para Obras Públicas				Viação Municipal		Melhoramentos da povoação		Equipamentos	
		Peso das Obras Públicas na Despesa Total		Peso de Espinho na Despesa Total de Obras Públicas		Total Estradas	%	Total Melhoramentos	%	Total Equipamentos	%
		Valor	%	Valor	%						
1862/63	6.685,582	1.791,800	27%	0,000	0%	0,000	0%	0,000	0%	0,000	0%
1863/64	7.570,316	2.817,517	37%	0,000	0%	0,000	0%	0,000	0%	0,000	0%
1871/72	6.288,524	5.765,579	92%	3.506,000	61%	3.506,000	100%	0,000	0%	0,000	0%
1872/73	16.476,999	11.102,245	67%	4.020,000	36%	3.920,000	98%	100,000	2%	0,000	0%
1873/74	16.892,501	12.379,934	73%	7.728,268	62%	7.330,268	95%	398,000	5%	0,000	0%
1874/75	15.257,355	12.989,315	85%	6.863,854	53%	6.157,624	90%	706,230	10%	0,000	0%
1875/76	12.121,638	7.742,107	64%	1.500,000	19%	1.200,000	80%	300,000	20%	0,000	0%
1876/77	34.860,967	19.495,505	56%	14.950,093	77%	10.450,093	70%	4.500,000	30%	0,000	0%
1877/78	34.840,686	29.284,479	84%	13.865,120	47%	12.765,120	92%	1.100,000	8%	0,000	0%
1878/79	22.457,336	8.070,986	36%	6.618,058	82%	6.018,058	91%	600,000	9%	0,000	0%
1880	38.215,429	16.581,959	43%	7.096,965	43%	4.546,965	64%	1.950,000	27%	600,000	8%
1881	18.876,205	13.301,493	70%	6.175,620	46%	4.355,620	71%	1.820,000	29%	0,000	0%
1882	23.260,447	11.994,844	52%	502,595	4%	242,595	48%	260,000	52%	0,000	0%
1883	22.776,365	14.955,405	66%	2.384,960	16%	1.304,960	55%	1.080,000	45%	0,000	0%
1884	17.984,265	10.735,952	60%	2.105,095	20%	1.605,095	76%	500,000	24%	0,000	0%
1885	17.537,748	8.941,142	51%	1.778,100	20%	1.268,100	71%	510,000	29%	0,000	0%
1886	16.031,853	4.062,585	25%	1.366,800	34%	965,000	71%	401,800	29%	0,000	0%
1887	17.024,513	6.829,865	40%	2.596,900	38%	1.501,900	58%	1.095,000	42%	0,000	0%
1888	33.299,556	21.656,178	65%	10.126,405	47%	700,000	7%	9.426,405	93%	0,000	0%
1889	32.697,402	18.048,103	55%	8.538,676	47%	120,000	1%	4.292,281	50%	4.126,395	48%
1890	20.586,301	8.689,022	42%	3.152,900	36%	200,000	6%	1.152,900	37%	1.800,000	57%
1891	19.050,117	6.369,272	33%	2.274,028	36%	388,986	17%	1.385,042	61%	500,000	22%
1892	17.051,475	5.143,340	30%	1.524,200	30%	199,200	13%	905,000	59%	420,000	28%
1893	18.376,336	7.153,267	39%	4.113,425	58%	2.202,903	54%	1.490,000	36%	420,522	10%
1894	19.560,844	7.428,857	38%	3.461,357	47%	1.721,357	50%	1.740,000	50%	0,000	0%
1895	22.947,923	9.023,200	39%	3.742,000	41%	1.900,000	51%	1.842,000	49%	0,000	0%
1896	21.001,520	6.557,600	31%	3.674,000	56%	1.900,000	52%	1.774,000	48%	0,000	0%
1897	18.609,248	6.889,800	37%	3.353,000	49%	1.300,000	39%	1.753,000	52%	300,000	9%
1898	21.688,859	10.821,073	50%	2.574,963	24%	76,000	3%	1.698,963	66%	800,000	31%
1899	23.505,604	13.105,244	56%	3.486,000	27%	0,000	0%	2.636,000	76%	850,000	24%
Total	**613.533,914**	**319.727,668**	**52%**	**133.079,382**	**42%**	**77.845,844**	58%	**45.416,621**	34%	**9.816,917**	7%

[325] Os dados para os orçamentos entre os anos de 1864 e 1871 não se encontram na posse do Arquivo Histórico de Santa Maria da Feira.

Anexo 2 (continuação - viação)

Data de Referência	Viação Municipal																		
	Estrada de Espinho às Barrancas dos Carvalhos		Estrada da Feira a Espinho				Estrada de Espinho a Cabeçais							Estrada de Espinhoà Ponte de Anta		Estarada projectada de Espinho a Arouca	Conservação de várias estradas	Total Estradas	%
	Construção	Conservação	Lanço Feira-Beira	Lanço Beira-Gondesende	Lanço Gondesende - Espinho	Conservação	Lanço Vendas-Novas Casqueiro	Lanço Casqueiro-Cascão	Lanço Carvalhal Costa Má	Lanço Espinho-Esmojães de Anta	Lanço Esmojães-Souto de Nogueira	Lanço Nogueira a Cabeçais	Conservação	Construção	Conservação				
1862/63	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1863/64	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1871/72		300,000	3.206,000	*														3.506,000	100%
1872/73	0,000	0,000	0,000	1.290,000	1.600,000	250,000	0,000	0,000	0,000	780,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	3.920,000	98%
1873/74	0,000	350,000	166,667	250,000	1.400,000	0,000	1.878,601	2.625,000	0,000	660,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	7.330,268	95%
1874/75			83,340		4.961,512		833,119										279,653	6.157,624	90%
1875/76					1.200,000													1.200,000	80%
1876/77	0,000	0,000	0,000	0,000	6.290,000	0,000	1.980,000	500,000	0,000	1.680,093	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	10.450,093	70%
1877/78	0,000	0,000	0,000	0,000	4.984,120	0,000	3.050,000	3.651,000	0,000	1.080,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	12.765,120	92%
1878/79	0,000	0,000	0,000	0,000	2.421,000	0,000	807,263	1.433,487	0,000	910,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	446,308	6.018,058	91%
1880	0,000	0,000	0,000	0,000	1.852,000	0,000	0,000	1.634,070	168,895	892,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	4.546,965	64%
1881	0,000	250,000	0,000	0,000	805,620	0,000	0,000	1.800,000	1.000,000	500,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	4.355,620	71%
1882	0,000	76,595	0,000	0,000	166,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	242,595	48%
1883	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	963,460	0,000	341,500	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1.304,960	55%
1884	0,000	90,400	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	51,095	378,400	231,300	0,000	0,000	72,400	385,500	0,000	396,000	0,000	1.605,095	76%
1885	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	100,000	342,000	377,100	449,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	1.268,100	71%
1886	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	150,000	91,800	0,000	298,200	0,000	0,000	0,000	425,000	0,000	0,000	965,000	71%
1887	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	304,050	0,000	0,000	267,450	0,000	797,800	0,000	40,000	0,000	92,600	0,000	0,000	1.501,900	58%
1888	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	100,000	0,000	600,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	700,000	7%
1889	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	120,000	1%
1890											200,000							200,000	6%
1891	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	388,986	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	388,986	17%
1892											199,200							199,200	13%
1893	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2.202,903	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	2.202,903	54%
1894												1.721,357						1.721,357	50%
1895												1.900,000						1.900,000	51%
1896												1.900,000						1.900,000	52%
1897												1.300,000						1.300,000	39%
1898	0,000	76,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	76,000	3%
1899	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
Total	**0,000**	**1.142,995**	**3.456,007**	**1.540,000**	**25.680,252**	**554,050**	**8.548,983**	**12.908,112**	**2.348,545**	**7.451,993**	**3.053,186**	**9.024,260**	**112,400**	**385,500**	**517,600**	**396,000**	**725,961**	**77.845,844**	**58%**

Anexo 2 (continuação - melhoramentos)

Data de Referência	Melhoramentos da povoação							
	Ruas	Limpeza da Villa da Feira e da povoação de Espinho	Melhoramentos Diversos	Água e chafarizes (97 e 98 Espinho e Feira, 99estes mais S. Jorge)	Destacamento de polícia	Iluminação das ruas da Villa da Feira e da povoação de Espinho (a partir de 1894 também para S.º Jorge)	Total Melhoramentos	%
1862/63	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1863/64	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1871/72							0,000	0%
1872/73	100,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	100,000	2%
1873/74	398,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	398,000	5%
1874/75	706,230						706,230	10%
1875/76	300,000						300,000	20%
1876/77	500,000	0,000	4.000,000	0,000	0,000	0,000	4.500,000	30%
1877/78	0,000	0,000	1.100,000	0,000	0,000	0,000	1.100,000	8%
1878/79	0,000	0,000	600,000	0,000	0,000	0,000	600,000	9%
1880	500,000	0,000	1.450,000	0,000	0,000	0,000	1.950,000	27%
1881	0,000	0,000	1.760,000	0,000	60,000	0,000	1.820,000	29%
1882	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	260,000	260,000	52%
1883	0,000	0,000	800,000	0,000	0,000	280,000	1.080,000	45%
1884	20,000	0,000	160,000	0,000	50,000	270,000	500,000	24%
1885	35,000	0,000	475,000	0,000	0,000	0,000	510,000	29%
1886	0,000	0,000	130,000	0,000	0,000	271,800	401,800	29%
1887	0,000	0,000	800,000	0,000	0,000	295,000	1.095,000	42%
1888	0,000	0,000	8.706,405	0,000	50,000	670,000	9.426,405	93%
1889	1.434,514	10,180	0,000	1.500,000	296,600	1.050,987	4.292,281	50%
1890		52,900	450,000		150,000	500,000	1.152,900	37%
1891	0,000	160,000	425,042	0,000	200,000	600,000	1.385,042	61%
1892	65,000	170,000			190,000	480,000	905,000	59%
1893	0,000	200,000	650,000	0,000	170,000	470,000	1.490,000	36%
1894			1.000,000		140,000	600,000	1.740,000	50%
1895	102,000		1.000,000		140,000	600,000	1.842,000	49%
1896	34,000		1.000,000		140,000	600,000	1.774,000	48%
1897	833,000			40,000	180,000	700,000	1.753,000	52%
1898	596,863	0,000	32,100	190,000	180,000	700,000	1.698,963	66%
1899	36,000	0,000	1.000,000	500,000	300,000	800,000	2.636,000	76%
Total	**5.660,607**	**593,080**	**25.538,547**	**2.230,000**	**2.246,600**	**9.147,787**	**45.416,621**	34%

Anexo 2 (continuação - equipamentos)

Data de Referência	Equipamentos						
	Parque	Mercado	Matadouro	Emprestimo contraido pela Junta para cemitério?	Caza da Eschola (legado do Conde Ferreira)	Total Equipamentos	%
1862/63	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1863/64	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1871/72						0,000	0%
1872/73	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1873/74	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1874/75						0,000	0%
1875/76						0,000	0%
1876/77	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1877/78	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1878/79	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1880	0,000	0,000	0,000	0,000	600,000	600,000	8%
1881	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1882	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1883	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1884	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1885	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1886	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1887	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1888	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0%
1889	1.500,000	2.626,395	0,000	0,000	0,000	4.126,395	48%
1890		1.800,000				1.800,000	57%
1891	0,000	500,000	0,000	0,000	0,000	500,000	22%
1892		420,000				420,000	28%
1893	0,000	0,000	0,000	420,522	0,000	420,522	10%
1894						0,000	0%
1895						0,000	0%
1896						0,000	0%
1897		300,000				300,000	9%
1898	0,000	300,000	500,000	0,000	0,000	800,000	31%
1899	0,000	50,000	800,000	0,000	0,000	850,000	24%
Total	**1.500,000**	**5.996,395**	**1.300,000**	**420,522**	**600,000**	**9.816,917**	7%

Fonte: AHSMF: Livros de orçamentos camarários (1863-1899)

Anexo 3 – Detalhe das despesas orçadas para Obras Publicas em Espinho e sua envolvente, pela Câmara Municipal da Feira (1863 – 1899)

Tipologia do orçamento	Data	Viação Municipal	Melhoramentos	Equipamentos	Serviços
Geral	1862/63				
Suplementar	1862/63				
Geral	1863/64				
Suplementar	1863/64				
*					
Suplementar	1871/72	- 3206,432:Estrada da **Feira a Espinho** (lanço Feira-Beira e Feira a Gondesende); - 300,000:Conservação estrada de **Espinho às Barrancas dos Carvalhos** (já entregue à Câmara pela Direcção das O. P. do Distrito);			
Geral	1872/73	- 1600,000: Estrada de **Espinho à Feira** (lanço Gondesende a Espinho); - 600,000: Estrada em construção de **Espinho a Esmojães d´Anta;**	- 100,000: Reparação das **ruas** na Costa de Espinho;		
Suplementar	1872/73	- 1290,000: Pagamento do empedrado do 2.º lanço da estrada de **Espinho à Feira;** - 250,000: Conservação do1.º lanço da estrada da **Feira a Espinho;** - 180,000: Construção da estrada de **Espinho a Esmojães de Anta;**			
Geral	1873/74	- 1400,000: Continuação da construção da estrada da **Feira a Espinho** (3.º lanço); - 660,000: Construção da Estrada de **Espinho a Esmojães;** - 350,000: Estrada de **Espinho ás Barrancas;**	- 398,000: Empedrado de macadame da **rua** principal de Espinho (Bandeira de Mello);		
Suplementar	1873/74	- 250,000: Empedrado, abertura de valetas, pedra britada e obras de arte para o 2.º lanço estrada de **Espinho à Feira** (Beira - Gondesende); - 166,667: Pedra para 1.º lanço da estrada da **Feira a Espinho** (Feira a Beira); - 2625,000: Abertura e construção da estrada de Espinho a Cabeçais (lanço Vendas Novas de Lourosa ao Cascão de Gião); - 1878,601: Abertura e construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço das Vendas Novas ao Casqueiro);			
Geral	1874/75	- 93,340: Arrematação de pedra para o 1.º lanço da estrada da **Feira a Espinho**; - 833,119: Continuação dos trabalhos na estrada de **Espinho a Cabeçais** (no lanço Vendas Novas de Lourosa ao Casqueiro de Fiães); - 279,653: Conservação de estradas já construidas (Feira a Souto)- fora de Espinho) 1.º e 2.º lanço **Feira a Espinho, Espinho ás Barrancas** (Feira a Presa de Sanfins fora de Espinho); - 4961,512: Continuação dos trabalhos de construção da estrada da **Feira a Espinho** (no 3.º lanço);	-506,230: Calcetar as **ruas** principais de Espinho e promover maior **abundância de água** no chafariz público; - 200,000: Calcetar **ruas** principais de Espinho e melhoramentos no **chafariz público**;		
Geral	1875/76	- 1200,000: Continuação da construção da estrada da **Feira a Espinho** (3.º lanço de Gondesende a Espinho);	- 300,000: Melhoramentos em Espinho, calcetar **ruas** e **arborização;**		
Geral	1876/77	- 5000,000: Continuação da abertura e construção da estrada municipal de 2.ª classe da **Feira a Espinho** (3.º lanço); - 1980,000: Continuação da abertura e construção da estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço de	- 2500,000: Melhoramentos em Espinho: exploração da **água** e **encanamento da mesma mina** existente, construção de **poços públicos, chafarizes**, com **iluminação, arborização**, calcetamento e ensaibramento das **ruas**, abertura de **novas ruas, expropriações, policia da povoação** e com o		

Tipologia do orçamento	Data	Viação Municipal	Melhoramentos	Equipamentos	Serviços
		Vendas Novas ao Casqueiro); - 1680,000: Continuação da abertura e construção da estrada municipal de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço de Espinho a Esmojães);	**empregado para dar aos proprietários as cotas de nível e alinhamentos para as edificações;**		
Suplementar	1876/77	- 500,000: Abertura e construção da estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço Casqueiro ao Cascão); - 1290,000: Construção da estrada de 2.ª classe da **Feira a Espinho** (3.º lanço);	- 1500,000: **Expropriações** de casas e palheiros na povoação de Espinho; - 500,000: Continuação das obras de calcetamento e **regularização das ruas** da povoação de Espinho;		
Geral	1877/78	- 3200,000: Continuação da construção da estrada municipal de 2.ª classe da **Feira a Espinho** (3.º lanço de Gondesende a Espinho); - 1080,000: Continuação da construção da estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (no lanço de Espinho a Esmojães); - 3050,000: Conclusão do lanço de Vendas Novas ao Casqueiro e para construção lanço Casqueiro ao Cascão na estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais;**	- 600,000: Melhoramentos em Espinho a saber: **iluminação, arborização, calcetamento, ensaibramento das ruas, chafarizes,** e com **empregados** para a policia da povoação e para se dar aos proprietários as cotas de nível e alinhamentos para edificação; - 500,000: **Expropriações** em Espinho na conformidade da planta do plano de melhoramentos;		
Suplementar	1877/78	- 3651,000: Continuação da estrada municipal de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Casqueiro ao Cascão); - 1784,000: Continuação da construção da estrada municipal de 2.ª classe da **Villa (Feira) a Espinho no** (3.º lanço - Gondesende a Espinho);			
Geral	1878/79	- 760,000: Continuação da construção da estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço de Espinho a Esmojães); - 850,000: Continuação da construção da estrada de 1.ª classe de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Casqueiro ao Cascão); - 821,000: Continuação da construção da estrada municipal de 2.ª classe da **Feira a Espinho** (3.º lanço de Gondezende a Espinho);	- 600,000: Melhoramentos em Espinho, a saber: **iluminação, arborização, calcetamento e ensaibramento das ruas, chafarizes,** e com **empregados** para a policia da povoação e para se dar aos proprietários as cotas de nível e alinhamentos para edificação;		
Suplementar	1878/79	- 1600,000: Pedra britada para 3.º lanço da estrada da **Feira a Espinho**; - 807,263: Lanço da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendida entre as Vendas Novas e o Casqueiro de Fiães; - 150,000: Continuação da construção do lanço da estrada de **Espinho a Cabeçais** comprehendido entre Espinho e Esmojães; - 583,487: Continuação da construção do lanço da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendida entre o Casqueiro e o Cascão; - 446,308: Reparação, conservação e policia dos lanços das estradas já construídas a saber (da Feira a Souto – fora de Espinho), no 1.º e 2.º lanço na estrada de **Espinho**, e no de **Espinho á Ponte d´Anta e as Barrancas**, na das **Vendas Novas ao Casqueiro** (...);			
Geral	1880	- 800,000: Continuação da construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendida entre Espinho e Esmojães; - 1100,000: Continuação da construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendida entre o Casqueiro Cascão;	- 750,000: Melhoramentos na povoação de Espinho, **calcetamento de ruas, iluminação, arborização,** concertamento da **mina e chafariz,** e com **policia da povoação;** - 100,000: **Arborização** de Espinho - 500,000: Pagamento do valor de uma casa para continuação da Rua Bandeira de Mello (**expropriação**);		
Suplementar	1880	- 1852,000: Pagamento da construção da estrada da **Feira**		- 600,000: Pagamento ao empreiteiro da construção da	

Tipologia do orçamento	Data	Viação Municipal	Melhoramentos	Equipamentos	Serviços
		a Espinho (3.º lanço de Gondesende a Espinho); - 92,000: Pagamento da construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço de Espinho a Esmojães); - 534,070: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Casqueiro ao Cascão); - 168,895: Estudos, planta e orçamento da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Carvalhal a Costa Má);		**Caza da Eschola pelo legado do Conde de Ferreira na povoação de Espinho;**	
Geral	1881	- 250,000: Reparação no lanço da estrada de **Espinho as Barrancas;** - 805,620: Pagamento do resto das empreitadas do 3.º lanço da estrada da **Feira a Espinho** compreendido entre Gondesende e Espinho; - 500,000: Continuação do lanço da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendido entre Espinho e Esmojães; - 1800,000: Continuação do lanço da estrada de **Espinho a Cabeçais** compreendido entre o Casqueiro e Cascão; - 1000,000: Abertura dos trabalhos e expropriações para estrada de **Espinho a Cabeçais** no lanço compreendido entre o Carvalhal e a Costa Má;	- 760,000: Melhoramentos na povoação de Espinho, **calcetamento de ruas, iluminação, aguas e arborização;**		- 60,000: Despesa com a **policia destacada na povoação de Espinho;**
Suplementar	1881				
Geral	1882			- 300,000: Continuação da **caza da eschola na povoação de Espinho;**	- 260,000: **Iluminação** das ruas da Villa (Feira) e da povoação de Espinho;
Suplementar	1882	- 70,000: Resto da arrematação do 3.º lanço da estrada da **Feira a Espinho;** - 96,000: Pagamento terraplanagens do 3.º lanço da estrada da **Feira a Espinho;** - 76,595: Conserto do lanço da estrada de **Espinho ás Barrancas** -resto da arrematação;			
Geral	1883	- 341,500: Estrada de **Espinho a Cabeçais** (1.º lanço de Espinho a Esmojães); - 963,460: Estrada de **Espinho a Cabeçais** (2.º lanço do Casqueiro ao Cascão);	- 800,000: **Expropriações e melhoramentos** em Espinho;		- 280,000: **Iluminação** das ruas de Espinho e da Villa (Feira);
Suplementar	1883				
Geral	1884	- 72,400: Despesa da conservação, reparação e policia da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço Vendas Novas ao Casqueiro); - 90,400: Despesa da conservação, reparação e policia da estrada de **Espinho a Idanha** (lanço Espinho às Barrancas); - 231,300: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço de Espinho a Esmojães); - 128,400: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Cascão à Costa Má); - 396,000: Estrada em projecto de **Espinho a Arouca** (Nogueira Olleiros Mozellos); - 385,500: Construção da estrada de Espinho a Idanha (Anta);	- 80,000: **Melhoramentos** na povoação de Espinho; - 20,000: **Abertura de uma rua** na povoação de Espinho;		- 270,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e de Espinho;
Suplementar	1884	- 51,095: Para o empreiteiro do **lanço do Casqueiro ao Cascão;** - 250,000: Para empreiteiro do lanço do **Carvalhal à Costa Má;**	- 50,000: Conserto da **mina e desentulho do cano de agua do chafariz;** - 30,000: **Melhoramentos;**		- 50,000: Pagamento do aluguer da casa para **quartel do destacamento que vai para Espinho (policia);**
Geral	1885	- 342,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Carvalhal à Costa Má); - 377,100: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço d´Espinho a Esmojães d´Anta);	- 475,000: **Melhoramentos e expropriações;**		

Tipologia do orçamento	Data	Viação Municipal	Melhoramentos	Equipamentos	Serviços
		- 100,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço do Casqueiro ao Cascão); - 449,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais**, no lanço entre Esmojães d´Anta e Souto de Nogueira;			
Suplementar	1885		- 35,000: **Rua** do Progresso;		
Geral	1886	- 298,200: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço entre Esmojães d´Anta e Souto de Nogueira); - 425,000: Conserto da estrada de **Espinho a Idanha**;	- 90,000: **Reparações** na povoação; - 40,000: **Zelador** em Espinho;		- 270,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e em Espinho; - 1,800: Renda da **casa para guardar os candeeiros**;
Suplementar	1886	- 150,000: Construção do lanço do **Casqueiro ao Cascão**; - 91,800: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** entre o Carvalhal e a Costa Má;			
Geral	1887	- 267,450: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço entre o Carvalhal e a Costa Má); - 797,800: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** (lanço de Esmojães a Souto de Nogueira); - 304,050: *Conservação* da estrada municipal da **Feira a Espinho;** - 92,600: *Conservação* da estrada municipal **Espinho à Ponte de Anta**; - 40,000: *Conservação* da estrada municipal de **Espinho a Esmojães**;	- 800,000: Melhoramentos em Espinho de **ruas, expropriações** e **água;**		- 295,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e de Espinho;
Suplementar	1887				
Geral	1888	- 100,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçaes** entre o Carvalhal e a Costa Má; - 600,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** entre Esmojães e Souto de Nogueira;	- 8500,000: **Conservação, reparos, obras e expropriações** em Espinho;		- 670,000: **Iluminação** Villa (Feira) e Espinho; - 50,000: Despesas com a **policia destacada em Espinho** – aluguer do quartel;
Suplementar	1888		- 206,405: Fornecimento de saibro para **obras** em Espinho;		
Geral	1889	- 120,000: Construção e expropriações no lanço de **Esmojães a Souto de Nogueira**;	- 1500,000: **Exploração de água** em Espinho; - 600,000: **Ensaibramento de ruas e abertura da Rua Bandeira Coelho**;	- 1500,000: **Parque**: aquisição do terreno, terraplanagem vedação e plantação; - 2626,395: **Mercado**: expropriações e construção;	- 850,000: 296,600: **Iluminação** da Villa (Feira) e de Espinho incluindo aquisição material; - Despesa com a **policia destacada** em Espinho;
Suplementar	1889		- 834,514: **Ensaibramento de ruas e abertura Rua Bandeira Coelho**; - 10,180: **Limpeza** da Villa (Feira) e de Espinho;		- 200,987: Reforço da verba para **iluminação** na Villa (Feira) e em Espinho;
Geral	1890	- 200,000: Construção e expropriação no lanço de **Esmojães a Souto de Nogueira**;	- 450,000: **Construção, expropriação, balastragem das ruas** de Espinho e **arborização** *1; - 52,900: **Limpeza** da Villa (Feira) e de Espinho;	- 1800,000: Construção, conservação e policia do **mercado** de Espinho; - Construção, vedação e arborização do **parque** de Espinho (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *1)	- 500,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho incluindo aquisição de material; - 150,000: Despesa com a **policia destacada** em Espinho: casa e lenha;
Geral	1891	- 388,988: Construção e expropriação do lanço de **Esmojães a Souto de Nogueira**;	- 379,003: **Construções, expropriações, balastragem das ruas** e **arborização** *2; - 100,000: **Limpeza** da Villa (Feira) e de Espinho;	- 500,000: Construção, conservação e policia do **mercado**; - Construção, vedação e arborização do **parque** de Espinho (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *2);	- 600,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho incluindo material; - 200,000: Despesa com a **policia destacada** em Espinho: casa e lenha;
Suplementar	1891		- 60,000: Reforço da verba destinada à **limpeza** da Villa (Feira) e Espinho; - 46,039: **Saneamento** de Espinho por causa de infecção variola;		
Geral	1892	- 199,200: Construção e expropriações na **estrada de Nogueira**;	- 65,000: Para **ruas, praças e caminhos** municipais para Espinho; - 170,000: **Limpeza** da Villa (Feira) e de Espinho;	- 420,000: Construção do mercado e latrinas, conservação, limpeza e policia do **mercado;**	- 480,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho incluindo aquisisção de material; - 190,000: Despesa com a **policia destacada** em Espinho:

Tipologia do orçamento	Data	Viação Municipal	Melhoramentos	Equipamentos	Serviços
					casa lenha e transportes;
Geral	1893	- 2202,903: Estudos, expropriações na estrada de **Nogueira a Cabeçais**, na parte que não passou para distrital e para outras estradas que a Câmara de futuro designará;	- 200,000: **Limpeza** da Villa (Feira) e de Espinho; - 650,000: Balastragem e construção de **ruas e melhoramentos** *3;	- Conservação, limpeza e policia do **mercado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *3);	- 470,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e de Espinho, incluindo a aquisição de material; - 170,000: Despesas com a **policia destacada** em Espinho: casa , lenha e transporte;
Suplementar	1893			- 520,522: Para **pagamento de juros** e anuidades do empréstimo contraído pela Junta de parochia d'Espinho autorizado por despacho de 7 de Junho de 1892 (ver se é **cemitério**);	
Geral	1894	- 1721,357: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** na parte que não passou a distrital (Esmojães a Souto de Nogueira);	- 1000,000: Balastragem e construção de **ruas, aquisição de terrenos para isso, melhoramentos** em Espinho e para exploração de **água e canalização** respectiva e para construção de **tanques e fontes e limpeza** *4;	- Construção, limpeza e policia do **mercado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *4); - Para obras a realizar no **parque projectado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com*4);	- 600,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho e S.Jorge; - 140,000: **Policia destacada** em Espinho: casa e transportes;
Geral	1895	- 1900,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** na parte que não passou a distrital (Esmojães a Souto de Nogueira);	- 1000,000: Balastragem e construção de **ruas, aquisição de terrenos para isso, melhoramentos** em Espinho e para **exploração de água e canalização** respectiva e para construção de **tanques e fontes** e **limpeza das** ruas *5; - 102,000: Construção, reparação, abertura e alargamento de **caminhos** em Espinho;	- Construção, limpeza, policia e arborização das ruas para o **mercado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com*5); - Para obras a realizar no **parque projectado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *5);	- 600,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho e S.Jorge e aquisição de material; - 140,000: Despesa com a **policia destacada** em Espinho: casa, lenha e transportes;
Geral	1896	- 1900,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** na parte que não passou a distrital (Esmojães a Souto de Nogueira);	- 1000,000: Balastragem e construção de **ruas, aquisição de terrenos para isso, melhoramentos** em Espinho e para **exploração de água e canalização** respectiva e para construção de **tanques e fontes e limpeza das** ruas *6; - 34,000: Construção, reparação, abertura e alargamento de **caminhos** em Espinho	- Construção, limpeza, policia e arborização das ruas para o **mercado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com*6); - Para obras a realizar no **parque projectado** (contabilizado na rubrica *melhoramentos diversos*, já que a verba foi atribuída em conjunto com *6);	- 600,000: **Iluminação** da Villa (Feira) e Espinho e S.Jorge e aquisição de material; - 140,000: Despesa com a **policia destacada** em Espinho: casa, lenha e transportes;
Geral	1897	- 1300,000: Construção da estrada de **Espinho a Cabeçais** na parte que não passou a distrital (Esmojães a Souto de Nogueira)	- 800,000: **Ruas** na Villa (Feira) e em Espinho – construção e aquisição de terrenos; - 33,000: **Caminho** do Theatro ao cemitério; - 40,000: Construção, conservação e reparação dos **reservatórios de água, poços fontes e chafarizes** em Espinho e na Villa (Feira);	- 280,000: Conclusão das obras no **mercado**, reparação e conservação do mesmo; - 20,000: Limpeza do **mercado** fora da época balnear;	- 180,000: Despesa com a **policia ali destacada** em Espinho: casa, iluminação e contas apresentadas; - 700,000: Iluminação da Villa (Feira), de Espinho e S.º Jorge e aquisição de material;
Geral	1898		- 32,000: **Ruas** na Villa (Feira) e em Espinho – construção e aquisição de terrenos; - 190,000: Construção, conservação e reparação dos **reservatórios de água, poços fontes e chafarizes** em Espinho e na Villa (Feira);	- 280,000: Conclusão das obras no **mercado**, reparação e conservação do mesmo; - 20,000: **Limpeza** do mercado fora da época balnear;	- 180,000: Despesa com a **policia ali destacada** em Espinho: casa, iluminação e contas apresentadas; - 700,000: Iluminação da Villa (Feira), de Espinho e S.º Jorge e aquisição de material;
Suplementar	1898		- 96,863: Reforço da verba para **balastragem** devido grande desenvolvimento da povoação de Espinho;		
Geral	1899		- 700,000: **Ruas, arborização** e conservação e aquisição de **terrenos** na Villa (Feira) e em Espinho; - 36,000: Construção, reparação, abertura e alargamento de **caminhos** em Espinho; - 500,000: Construção, conservação e reparação dos **reservatórios de água, poços fontes e chafarizes** em Espinho, S.º Jorge e na Villa (Feira); - 300,000: A Câmara mandou construir em Espinho nova **passagem de nível na rua Bandeira Coelho,** em consequência daquela obra haver sido autorizada pelo conselho da Companhia Real).	- 50,000: Obras no **mercado** de Espinho, reparação e conservação do mesmo; - 800,000: Obras de construção do **matadouro** de Espinho (arrematado em 15 de Junho de 1898).	- 300,000: Despesas com a **policia destacada** em Espinho; - 800,000: Iluminação da Villa (Feira), Espinho, S.º Jorge e aquisição do material.

Fonte: AHSMF: Livros de orçamentos camarários (1863-1899)

Anexo 4 – Despesa orçada para Obras Públicas em Espinho, pela Câmara Municipal de Espinho (1899-1913)

Anos	Despesa Total	Total das Despesas em Obras Públicas	Peso das Obras Públicas na despesa total	reparação de ruas e estradas		Total Serviços		Total Equipamentos		Outros Melhoramentos	
				Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
1899	1.801,920	870,357	48%	**240,357**	28%	**630,000**	72%	**0,000**	0%	**0,000**	0%
1900	8.190,715	5.445,555	66%	**1.572,628**	29%	**2.141,974**	39%	**1.083,000**	20%	**647,953**	12%
1901	6.453,072	4.552,976	71%	**1.360,120**	30%	**2.672,856**	59%	**420,000**	9%	**100,000**	2%
1902	7.746,878	5.089,170	66%	**1.341,360**	26%	**2.718,091**	53%	**849,719**	17%	**180,000**	4%
1903	8.022,296	5.501,593	69%	**1.310,518**	24%	**2.891,075**	53%	**300,000**	5%	**1.000,000**	18%
1904	10.309,953	6.927,602	67%	**2.221,985**	32%	**2.890,627**	42%	**914,990**	13%	**900,000**	13%
1905	9.914,340	6.712,672	68%	**2.261,446**	34%	**3.352,177**	50%	**299,049**	4%	**800,000**	12%
1906	16.301,398	7.870,721	48%	**2.038,504**	26%	**3.367,227**	43%	**964,990**	12%	**1.500,000**	19%
1907	14.109,101	8.768,406	62%	**1.951,446**	22%	**3.618,357**	41%	**350,000**	4%	**2.848,603**	32%
1908	26.265,586	8.116,618	31%	**1.976,036**	24%	**3.910,582**	48%	**230,000**	3%	**2.000,000**	25%
1909	14.619,499	7.511,653	51%	**1.631,026**	22%	**4.030,627**	54%	**350,000**	5%	**1.500,000**	20%
1913 *		11.588,335		**2.605,000**	22%	**4.335,000**	37%	**3.850,000**	33%	**798,335**	7%
Total	**123.734,758**	**78.955,658**	**64%**	**20.510,426**	**26%**	**36.558,593**	**46%**	**9.611,748**	**12%**	**12.274,891**	**16%**

Anos	agua	saneamento	iluminação	jardim	policia	Junta de Instrucção Primária	Saúde Pública e Hospital	Total Serviços	
	fontes (reparação e exploração)							Valor	%
1899	200,000		270,000		150,000		10,000	**630,000**	72%
1900	496,232		900,000		150,000	468,742	127,000	**2.141,974**	39%
1901	400,000		900,000	40,000	220,000	789,832	323,024	**2.672,856**	59%
1902	500,000		900,000	60,000	247,147	682,674	328,270	**2.718,091**	53%
1903	600,000		1.200,000	90,000	203,283	248,669	549,123	**2.891,075**	53%
1904	50,000		2.000,000	100,000	400,000	205,627	135,000	**2.890,627**	42%
1905	100,000		2.266,665	166,285	490,000	194,227	135,000	**3.352,177**	50%
1906	400,000		2.050,000	130,000	500,000	202,227	85,000	**3.367,227**	43%
1907	400,000		2.050,000	130,000	500,000	473,357	65,000	**3.618,357**	41%
1908	882,913		2.000,000	100,000	380,000	482,669	65,000	**3.910,582**	48%
1909	530,000		2.150,000	370,000	450,000	425,627	105,000	**4.030,627**	54%
1913 *	100,000	350,000	2.500,000	150,000	600,000	500,000	135,000	**4.335,000**	37%
Total	**4.659,145**	**350,000**	**19.186,665**	**1.336,285**	**4.290,430**	**4.673,651**	**2.062,417**	**36.558,593**	**46%**

Anos	mercado			matadouro			Escolas	Total Equipamentos	
	reparação e conservação	Novo	Total	construção	Reparação	Total		Valor	%
1899			0,000			0,000		**0,000**	0%
1900	50,000		50,000	1.000,000	33,000	1.033,000		**1.083,000**	20%
1901	20,000		20,000		200,000	200,000	200,000	**420,000**	9%
1902	32,119		32,119		200,000	200,000	617,600	**849,719**	17%
1903	100,000		100,000		200,000	200,000		**300,000**	5%
1904	50,000		50,000	614,990	250,000	864,990		**914,990**	13%
1905	50,000		50,000		249,049	249,049		**299,049**	4%
1906	50,000		50,000	614,990	300,000	914,990		**964,990**	12%
1907	50,000		50,000		300,000	300,000		**350,000**	4%
1908	30,000		30,000		200,000	200,000		**230,000**	3%
1909	150,000		150,000		200,000	200,000		**350,000**	5%
1913 *	150,000	3.500,000	3.650,000		200,000	200,000		**3.850,000**	33%
Total	**732,119**	**3.500,000**	**4.232,119**	**2.229,980**	**2.332,049**	**4.562,029**	**817,600**	**9.611,748**	**12%**

Anos	Passagem de nível	Mictorios	Plantas	Expropriações	Outros Melhoramentos	
					Valor	%
1899					**0,000**	0%
1900	438,580	59,373	150,000		**647,953**	12%
1901		100,000			**100,000**	2%
1902				180,000	**180,000**	4%
1903				1.000,000	**1.000,000**	18%
1904				900,000	**900,000**	13%
1905				800,000	**800,000**	12%
1906				1.500,000	**1.500,000**	19%
1907				2.848,603	**2.848,603**	32%
1908				2.000,000	**2.000,000**	25%
1909				1.500,000	**1.500,000**	20%
1913 *				798,335	**798,335**	7%
Total	**438,580**	**159,373**	**150,000**	**11.526,938**	**12.274,891**	**16%**

* Os dados para o ano de 1913 não se referem a verbas orçadas, mas sim a notas de despesa efectiva, dada a ausência de orçamento para o referido ano, no AME.

Fonte: AME: Livros de orçamentos camarários (1899-1913)

Anexo 5 – Detalhe das despesas orçadas para as Obras Publicas em Espinho, pela Câmara Municipal de Espinho (1889 – 1913)

Tipologia do Orçamento	Data	Estradas e ruas	Serviços							Equipamentos			Outros melhoramentos			
		Reparação de ruas e estradas	Água (fontes, reparação e exploração)	Saneamento	Iluminação	Jardim	Polícia	Junta de Instrucção Primária	Saúde Pública e hospital	Mercado	Matadouro	Escolas	Passagem de nível	Mictórios	Plantas	Expropriações
Geral	1999	Reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica		Policia e expediente									
Geral	1900	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas e sua arborização	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica		Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Saúde publica	Reparação e conservação do mercado	Obras da construção do matadouro		Passagem de nível	Mictórios	Planta Geral	
Suplementar	1900								Fundo especial contra tuberculose		Balança					
Geral	1901	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas; letreiros de ruas; gratificação e material para a demarcação das ruas d´Espinho segundo a planta geral deste concelho	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra tuberculose; saúde publica	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo	Expropriação de terreno para a escola		Mictórios		
Geral	1902	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra tuberculose; saúde publica	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo	Expropriação de terreno para a escola				Expropriações
Suplementar	1902	Limpeza e conservação de ruas e respectivo material	Fontes, sua reparação e exploração			Arborização	Instalação da policia		Fundo especial contra tuberculose; saúde publica							Expropriações
Suplementar	1902											Terrenos para a escola e mobiliário para a mesma devido à venda de baldios				

Geral	1903	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo					Expropriações
Suplementar	1903	Balastramento, limpeza e conservação de ruas						Fundo de instrução primaria	defesa contra a tuberculose; subdelegacia de saúde							
Geral	1904	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Obras, fiscalização e limpeza					Expropriações
Suplementar	1904	Subsídio para um concerto que se construiu no Largo do Passeio Alegre por iniciativa particular; ajardinamento marginal das ruas e terraplanagens e balastramento das mesmas					Policia e expediente				Pagamento ao empreiteiro do matadouro, em divida, e segundo liquidação já feita e sancionada pelas Camaras da Feira e Espinho					
Geral	1905	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente	Fundo de instrução primária	Fundo especial para a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo					Expropriações
Suplementar	1905	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas			Iluminação publica		Policia e expediente				Obras e limpeza do mesmo					
Geral	1906	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização	Policia e expediente		fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Para pagar ao credor do matadouro municipal deste concelho; Obras e limpeza do					Expropriações para abertura de ruas

											mesmo					
Suplementar	1906	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas														
Geral	1907	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização e ajardinamentos	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo					Expropria ções para abertura de ruas
Suplementar	1907															Expropria ções de terreno para o mercado
Suplementar	1907															Expropria ções de ruas
Geral	1908	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização e ajardinamentos	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação do mercado	Obras e limpeza do mesmo					Expropria ções para abertura de ruas; expropria ção de terrenos para o mercado
Suplementar	1908	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração					Fundo de instrução primaria								Expropria ções de terreno para o mercado
Geral	1909	Terraplanagem, balastramento, reparação e conservação de ruas e estradas	Fontes, sua reparação e exploração		Iluminação publica	Arborização e ajardinamentos	Policia e expediente	Fundo de instrução primaria	Fundo especial contra a tuberculose; saúde publica e expediente da subdelegacia	Reparação e conservação e vencimento do encarregado da cobrança do rendimento do espaço livre do mesmo						Expropria ções para abertura de ruas; de terreno para mercado; para Parque e sua Terraplan agem
Suplementar	1909	Passagem sobre o rio Largo; terraplanagem de ruas, sua limpeza e conservação					Policia e expediente									
Geral	1913	Terraplanagem,	Fontes, sua	Obras de	Iluminação	Arborização e	Policia e	Fundo de	Fundo especial	Reparação e	Obras e					Expropria

		balastramento, reparação e conservação de ruas	reparação e exploração	saneamento de ruas	publica (incluindo pessoal da fábrica)	ajardinamentos	expediente	instrução primaria (ampliação da escola)	contra a tuberculose (segundo portaria de 9 - 6 - 1903); saúde publica	conservação e vencimento do encarregado da cobrança do rendimento do espaço livre do mesmo; construção do novo mercado	limpeza do mesmo					ções para abertura de novas ruas

Fonte: AME: Livros de orçamentos camarários (1899-1913)

Anexo 6 – Subsídios para a Câmara Municipal da Feira, pelo Ministério das Obras Públicas, para a construção de estradas municipais

- Estrada da Ponte de Anta:

Officio do Governo Civil de Aveiro nº 536 - 2ªRep. com data de 26 do corrente participando que foram concedidos os subsidios á Camara Municipal de 1080$950 para a construcção do lanço da estrada municipal de Espinho a Cabeçais entre Espinho e Esmojãe e ***173$502*** *para a construcção da estrada* ***municipal da Ponte de Anta*** *e ambos os subsidios concedidos por portaria do Ministério das Obras Publicas de 25 do corrente - A Camara deliberou que se acusasse a recpção do officio agradecendo...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 4 de Março de 1876.

- Estrada Feira – Espinho:

Um officio do Governo Civil d'Aveiro, n.º 210 – Repartição Distrital com data de 2 do corrente participando, que por portaria de 30 de Outubro expedidas pelo Ministério das Obras Públicas foram concedidos a esta Câmara os subsídios de ... ***um conto cento e sessenta e dois mil oitocentos e vinte e três reis*** *para o lanço da estrada municipal da* ***Feira a Espinho****... devendo a Câmara no seu primeiro orçamento geral ou supplementar mencionar a importância destes subsídios.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 9 de Novembro de 1871.

Officio do Governo Civil n.º 997-2ª Rep. com data de 14 do corrente, participando, que por portaria do Ministério das Obras Públicas de 13 do corrente foi concedida á Camara desta presidencia o subsidio de ***3.771$512*** *para a construção da estrada municipal desta* ***Villa a Espinho*** *no comprimento de 7226,50m...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 22 de Janeiro de 1874.

Pelo Sr. Presidente foi dito que havendo recebido, em virtude de um officio do Diretor das Obras Publicas do Districto nº126 de 31 de Agosto de 1874, em Setembro do mesmo anno a quantia de ***2.751$512*** *por conta do subsidio concedido pelo Governo por Portaria de 13 de Janeiro de 1874 para o* ***3º lanço da estrada da Feira a Espinho*** *comprehendido entre Gondesende e Espinho...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 16 de Dezembro de 1875.

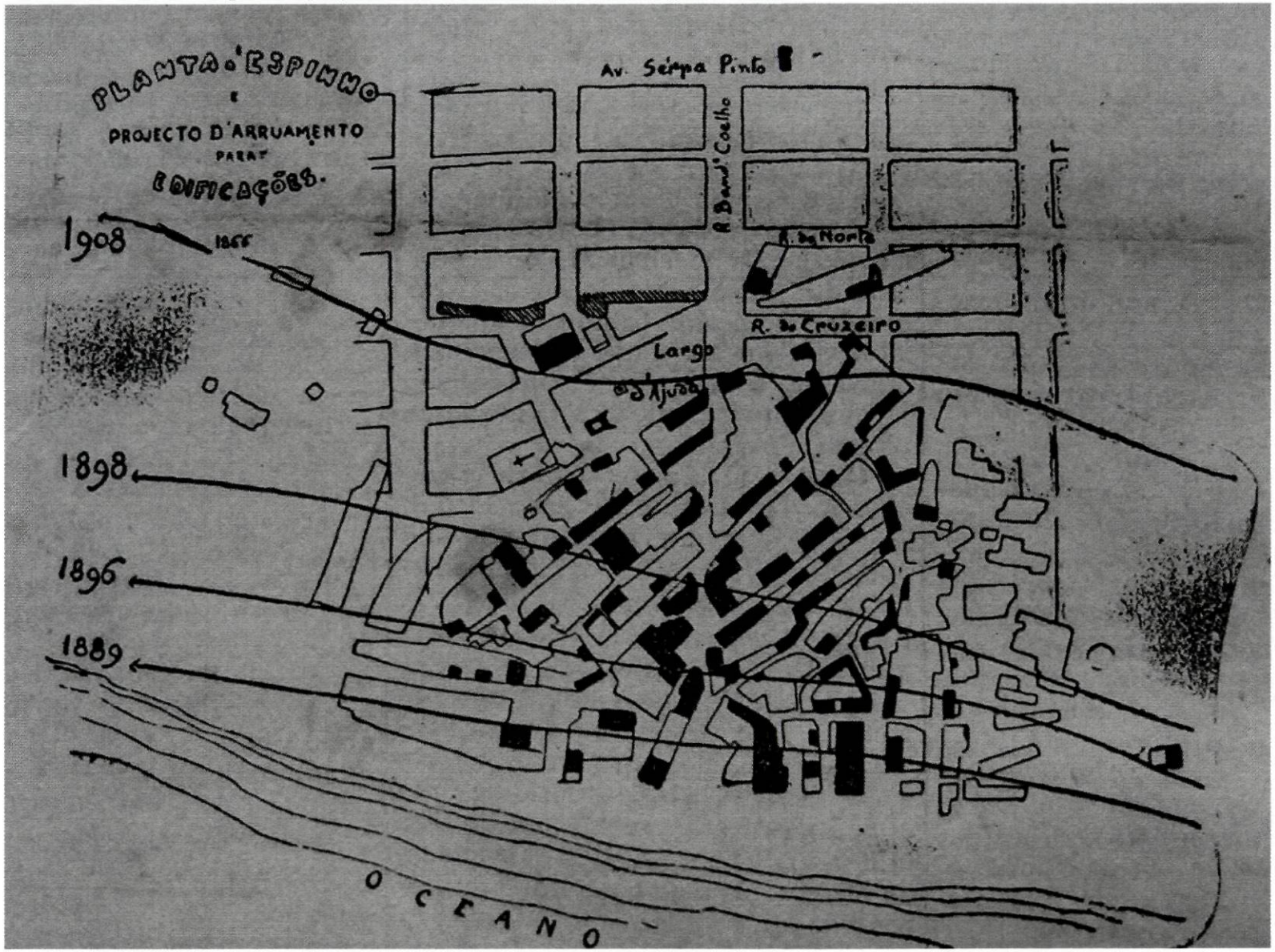
- Estrada Espinho – Cabeçais:

Por officio do Governo Civil 2ªRep. n.º 949, com data de 15 do corrente participando, que por Portaria do Ministério das Obras Públicas de 14 do corrente foi concedido a esta Camara o subsidio de ***1878$601*** *para a construcção do lanço da estrada de* ***Espinho a Cabeçais*** *entre as vendas Novas e Casqueiro em que a applicação deste subsídio se deve fazer em orçamento supplementar.* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 20 de Novembro de 1873.

Officio do Governo Civil de Aveiro nº 536 - 2ªRep. com data de 26 do corrente participando que foram concedidos os subsidios á Camara Municipal de ***1080$950*** *para a construcção do lanço da estrada municipal de* ***Espinho a Cabeçais*** *entre Espinho e Esmojãe e 173$502 para a construcção da estrada municipal da Ponte de Anta e ambos os subsidios concedidos por portaria do Ministério das Obras Publicas de 25 do corrente - A Camara deliberou que se acusasse a recepção do officio agradecendo...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 18, Sessão de 4 de Março de 1876

Officio do Governo Civil n.º 1151 - 2ª Rep. com data de 29 de janeiro, participando que por portaria do Ministério das Obras Publicas de 28 do dito mês foram concedidos á Camara os seguintes subsidios (...) /3º de ***2 574$216*** *para ser aplicado em lanço da estrada municipal* ***de Espinho a Cabeçais*** *situado entre o Casqueiro e Cascão no cumprimento de 4,530,94m...* AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 19, Sessão de 7 de Fevereiro de 1878.

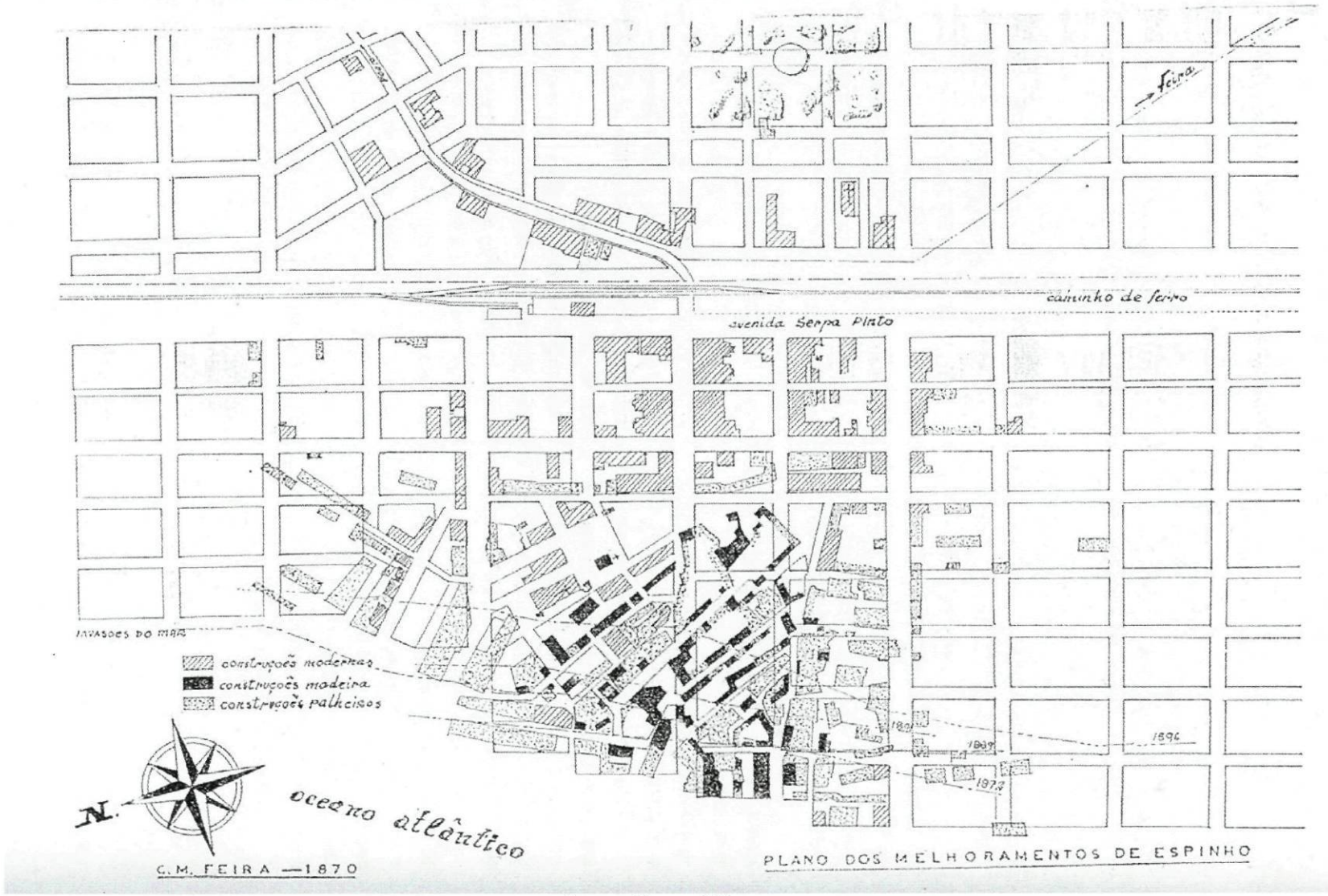
Anexo 7 – Planta de Espinho e projecto de Arruamento para edificações – 1866



Escala aproximada: 1: 2 500

Fonte: Gazeta de Espinho, n.º 370, 16 Fevereiro 1908, sem escala.

Anexo 8 – Cópia da Planta de Espinho 1870 (base do Plano de Melhoramentos de 1876)

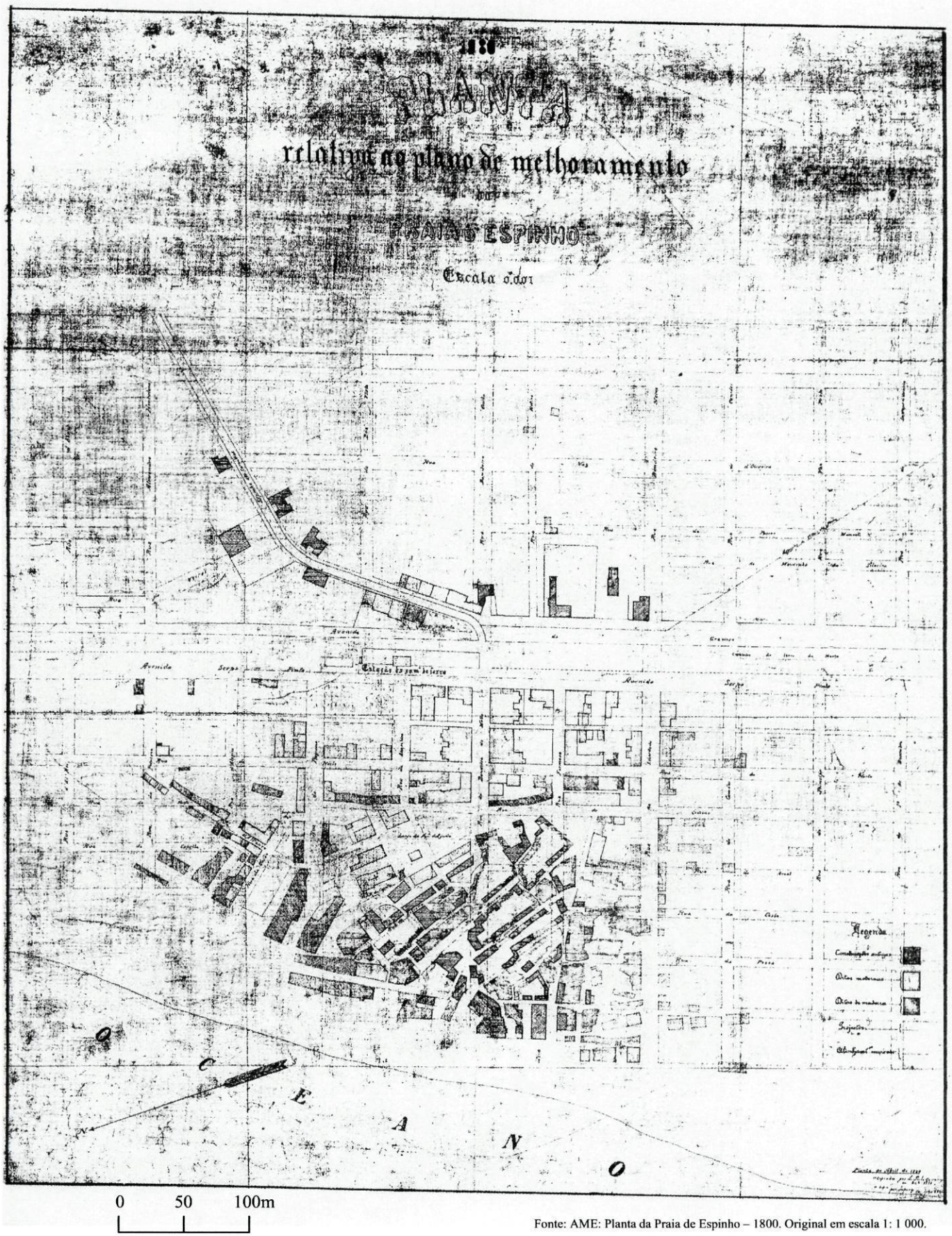


0 50 100m

Nota: Trata-se de uma cópia, cedida pela CME, pois a original, elaborada na CMF, não existe em arquivo.

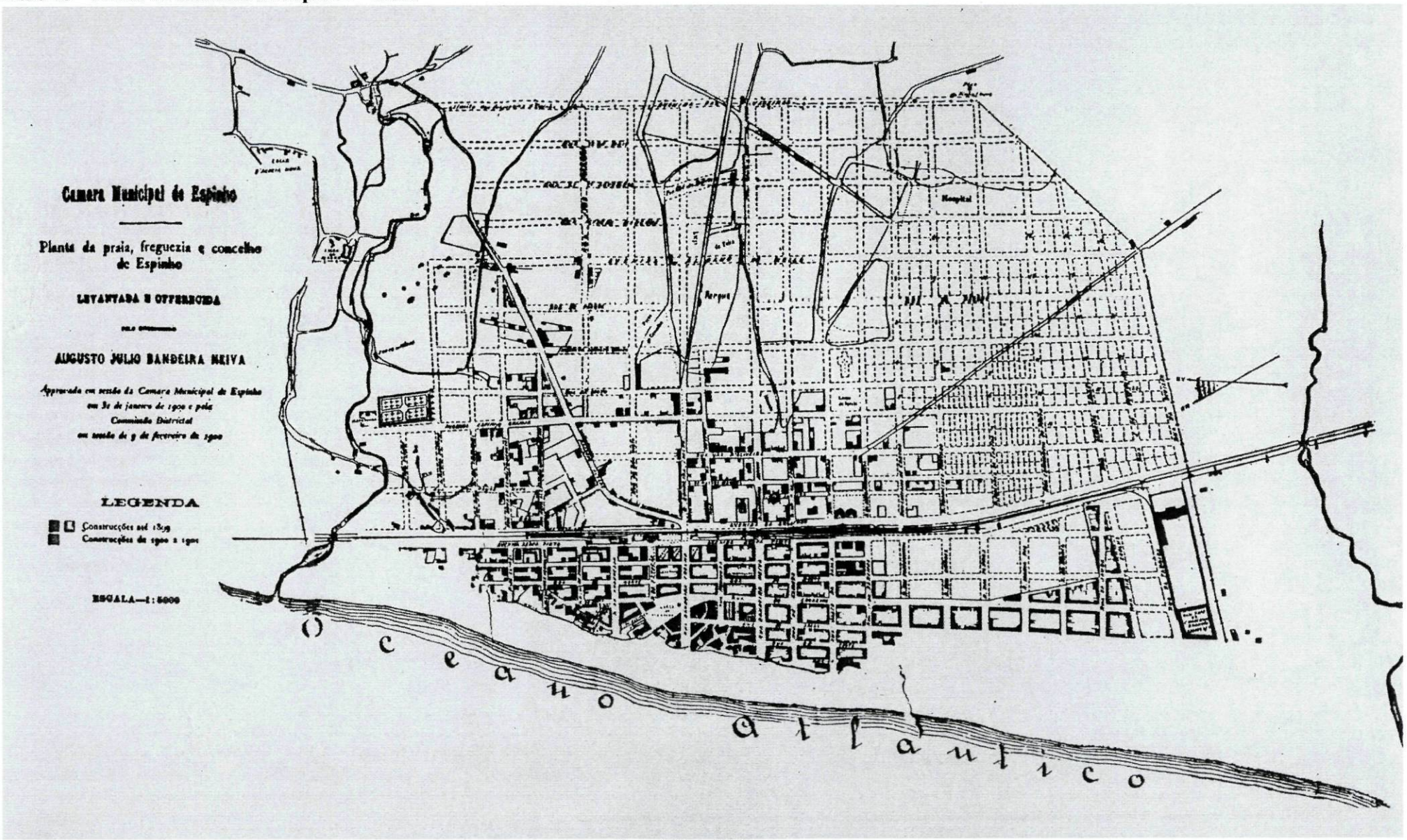
Fonte: AME: planta de melhoramentos de 1870. Original em escala 1: 1 000.

Anexo 9 – Planta relativa ao Plano de Melhoramentos da Praia de Espinho de 1800.



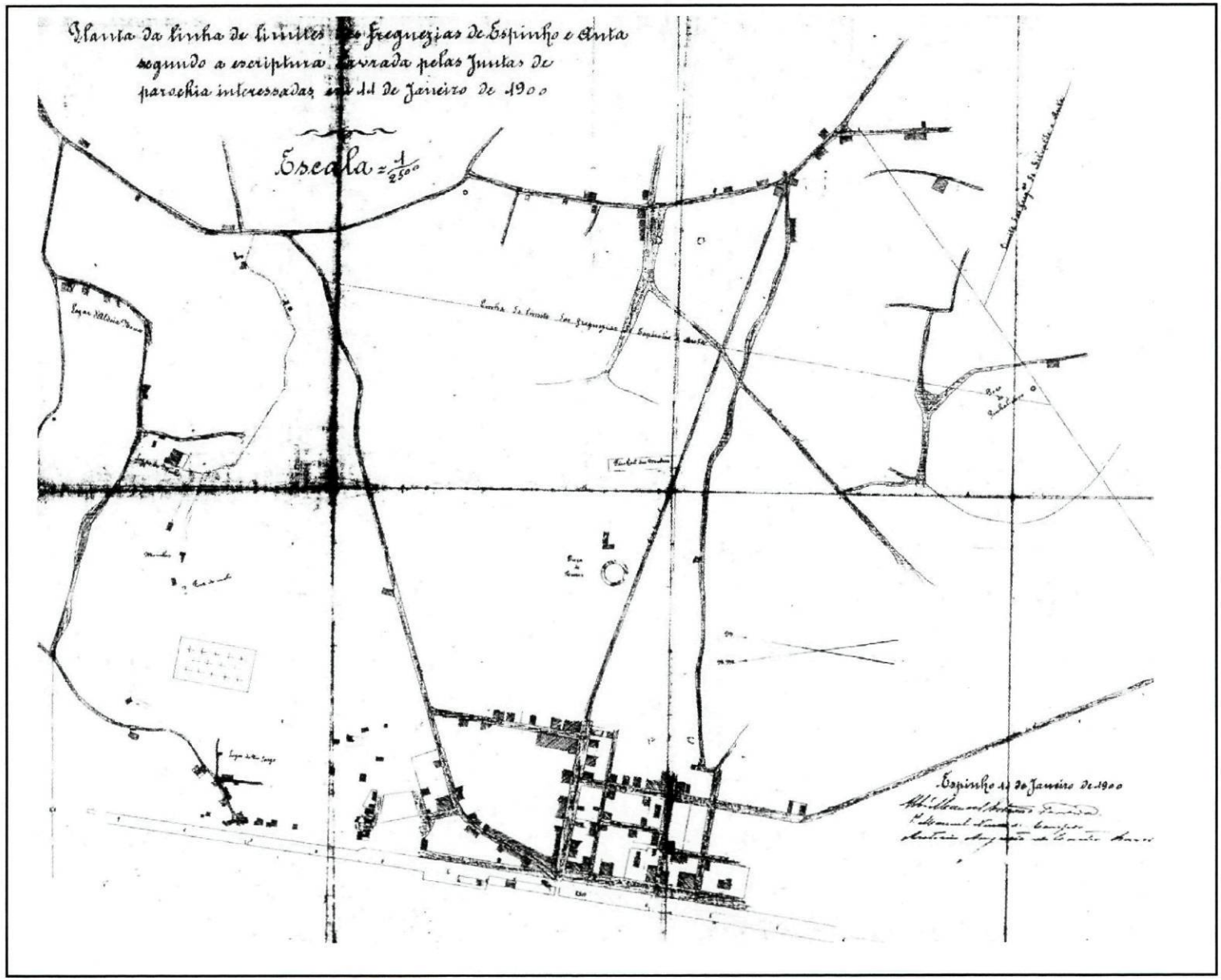
Fonte: AME: Planta da Praia de Espinho – 1800. Original em escala 1: 1 000.

Anexo 10 – Planta do concelho de Espinho – 1900.



Fonte: AME: Planta da praia, freguesia e concelho de Espinho, 1900. Original em escala 1: 5000.

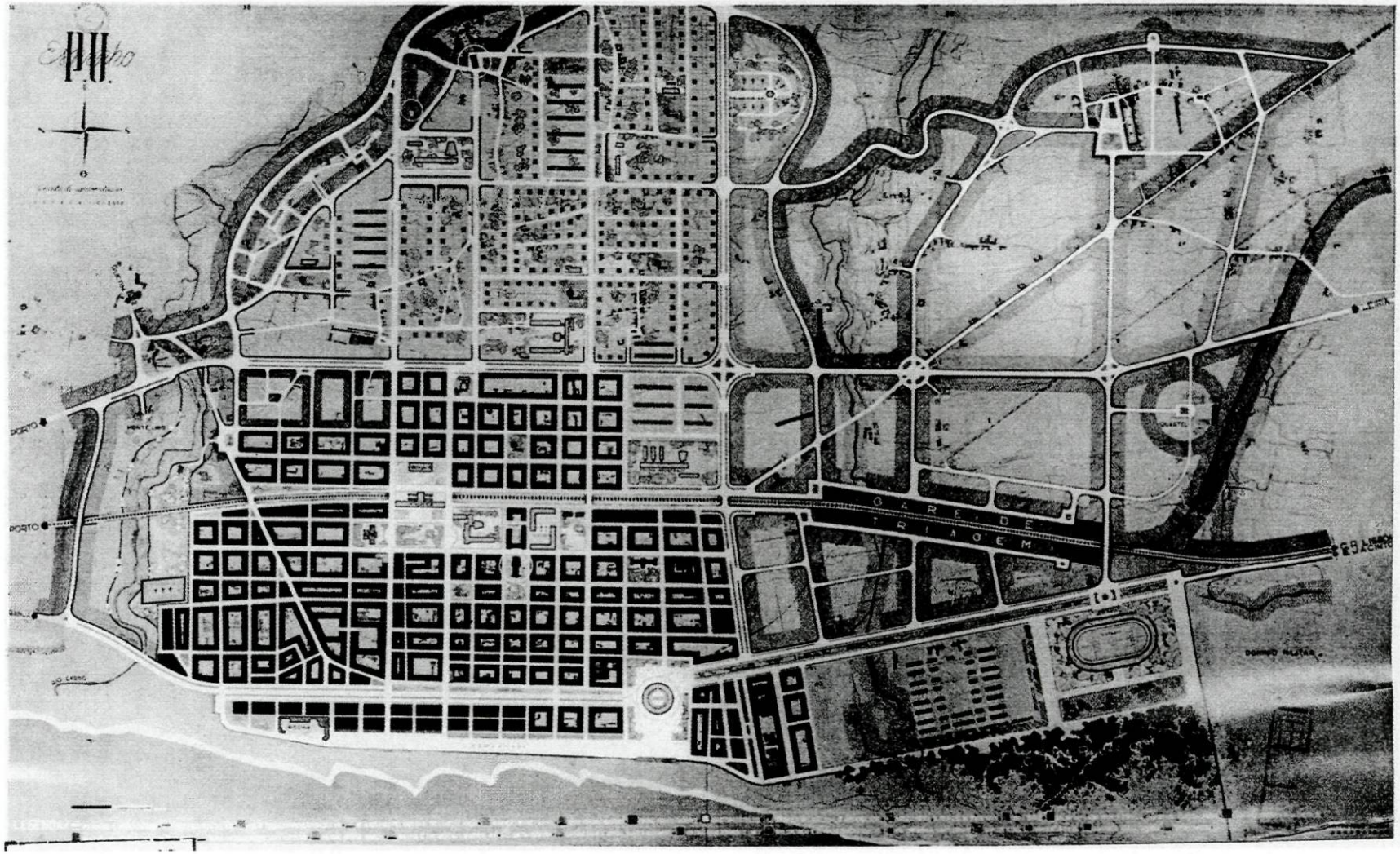
Anexo 11 – Planta dos limites do concelho em 1900



0 25m 50m

Fonte: AJF: Limites concelhios em 1900.
Original em escala 1: 2 500.

12 – Anteplano de Espinho, pelo Arquitecto Januário Godinho, 1949

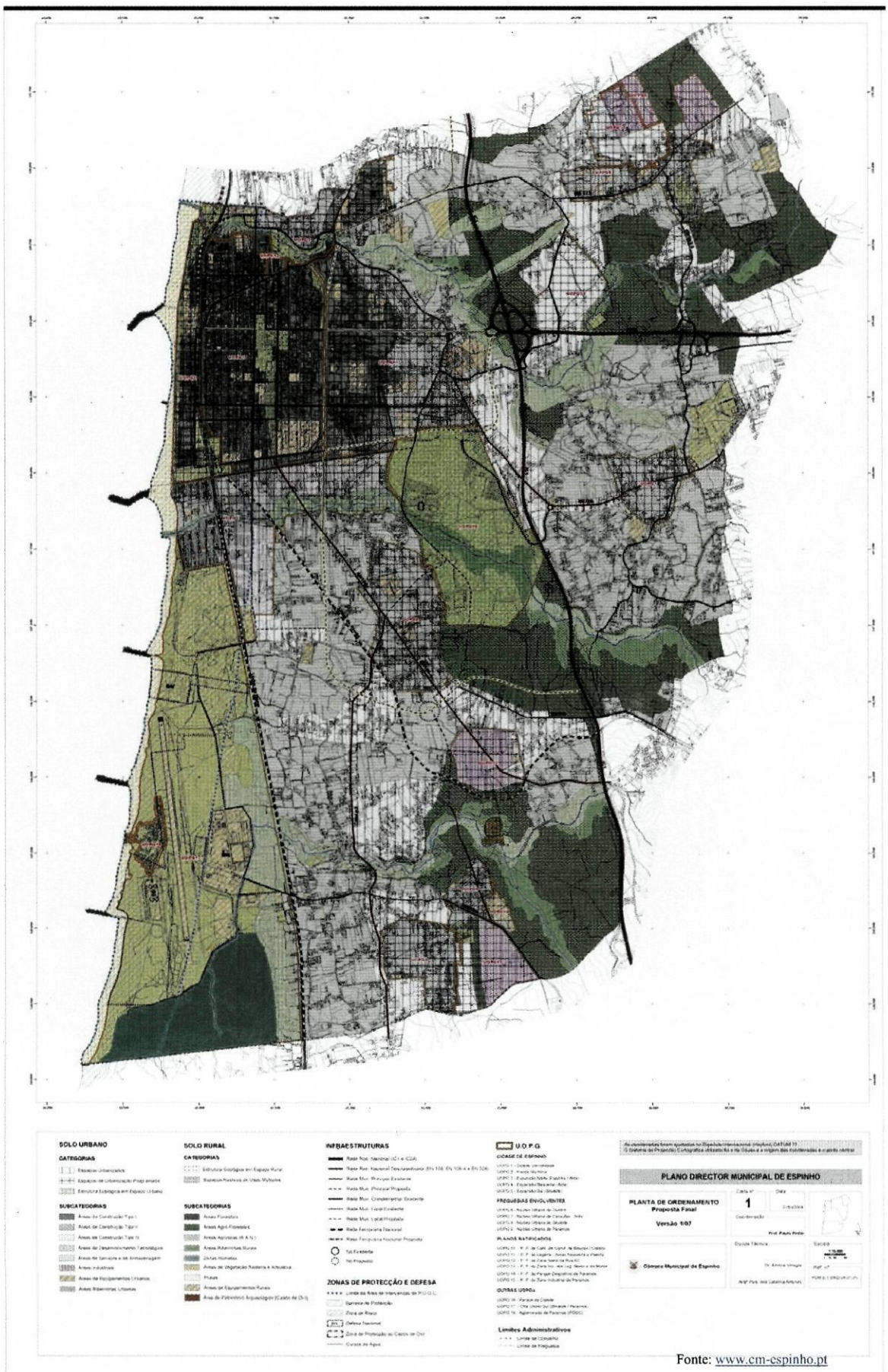


Fonte: DGOT-DU, Anteplano de Urbanização de Espinho, 1949.

Anexo 13 – Planta actual da cidade de Espinho (2005)

Fonte: CME – Divisão de Estudos e Planeamento, Sistema de Informação Geográfica/Base de dados, 2005. Original em escala 1: 10 000.

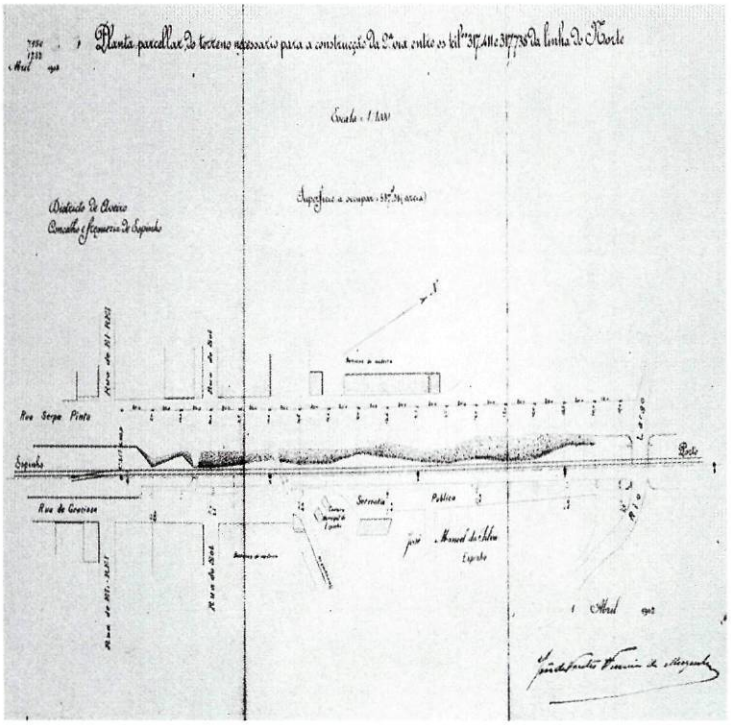
Anexo 14 – Plano de Ordenamento do PDM, em período de aprovação, para Espinho



Fonte: www.cm-espinho.pt

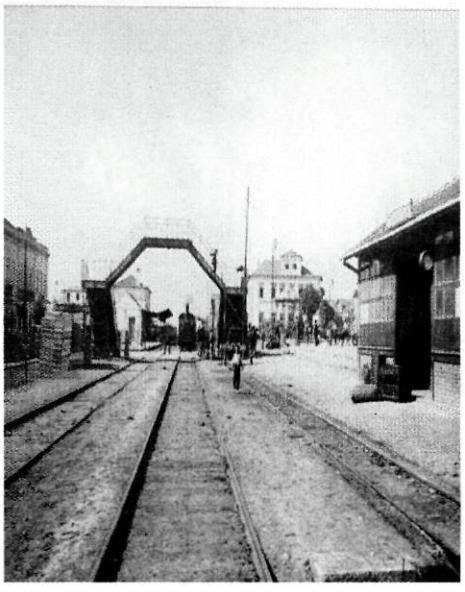
Anexo 15

1. Planta parcelar dos terrenos necessários para a construção da 2.ª via entre os quilómetros 317:411 e 317:738 da linha do Norte (José Manuel da Silva, 1902)



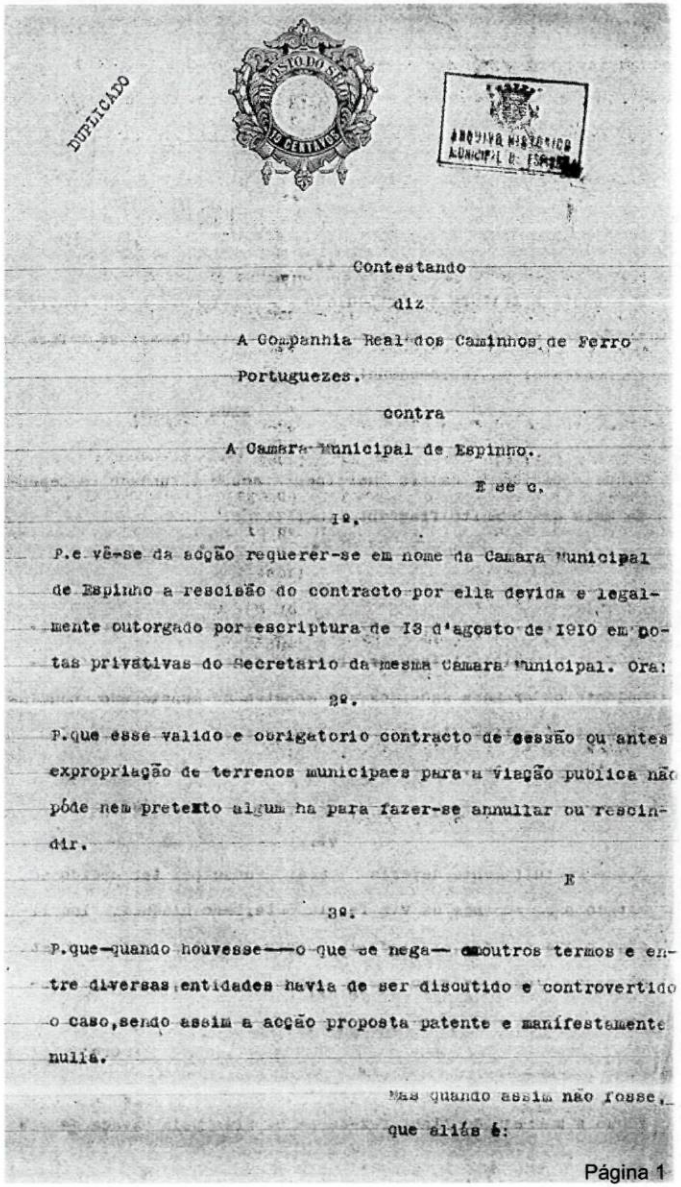
Fonte: AME: BOUÇON, Armando (2002) – *Espinho e os Caminhos de Ferro – 138 Anos de História*, Câmara Municipal de Espinho, Espinho, p.8

2. Passerelle da Estação dos Caminhos de Ferro em Espinho, em frente à rua Bandeira Coelho (pós 1893)



Fonte: AME: BOUÇON, Armando (2002) – *Espinho e os Caminhos de Ferro – 138 Anos de História*, Câmara Municipal de Espinho, Espinho, p.38

Anexo 16 – Anulação das negociações entre a Câmara Municipal de Espinho e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para a mudança da estação ferroviária para os terrenos do Parque (páginas 1 e 2)



DUPLICADO

Contestando

diz

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

contra

A Camara Municipal de Espinho.

E se o.

1º.

P.e vê-se da acção requerer-se em nome da Camara Municipal de Espinho a rescisão do contracto por ella devida e legalmente outorgado por escriptura de 13 d'agosto de 1910 em notas privativas do Secretario da mesma Camara Municipal. Ora:

2º.

P.que esse valido e obrigatorio contracto de cessão ou antes expropriação de terrenos municipaes para a viação publica não póde nem pretexto algum ha para fazer-se annullar ou rescindir.

E

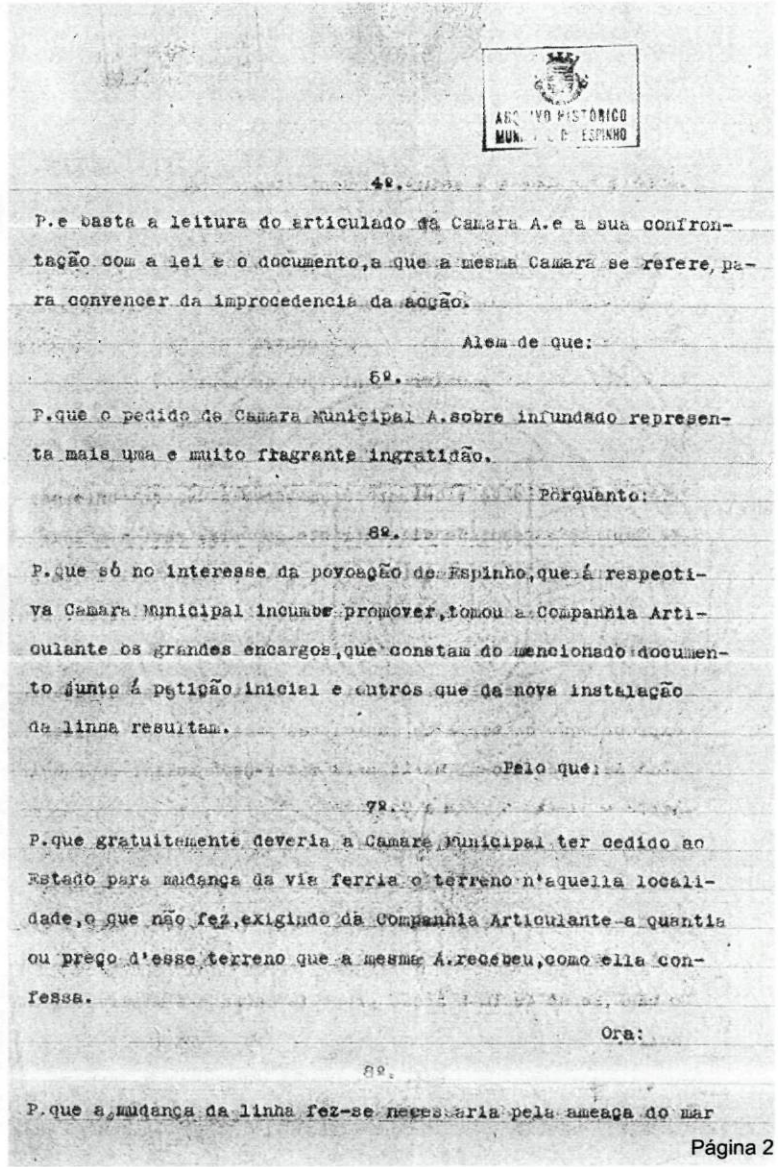
3º.

P.que-quando houvesse——o que se nega— emoutros termos e entre diversas entidades havia de ser discutido e controvertido o caso,sendo assim a acção proposta patente e manifestamente nulla.

Mas quando assim não fosse,

que aliás é:

Página 1



4º.

P.e basta a leitura do articulado da Camara A.e a sua confrontação com a lei e o documento,a que a mesma Camara se refere, para convencer da improcedencia da acção.

Alem de que:

5º.

P.que o pedido da Camara Municipal A.sobre infundado representa mais uma e muito fragrante ingratidão.

Porquanto:

6º.

P.que só no interesse da povoação de Espinho,que á respectiva Camara Municipal incumbe promover,tomou a Companhia Articulante os grandes encargos,que constam do mencionado documento junto á petição inicial e outros que da nova instalação da linha resultam.

Pelo que:

7º.

P.que gratuitamente deveria a Camara Municipal ter cedido ao Estado para mudança da via ferria o terreno n'aquella localidade,o que não fez,exigindo da Companhia Articulante a quantia ou preço d'esse terreno que a mesma A.recebeu,como ella confessa.

Ora:

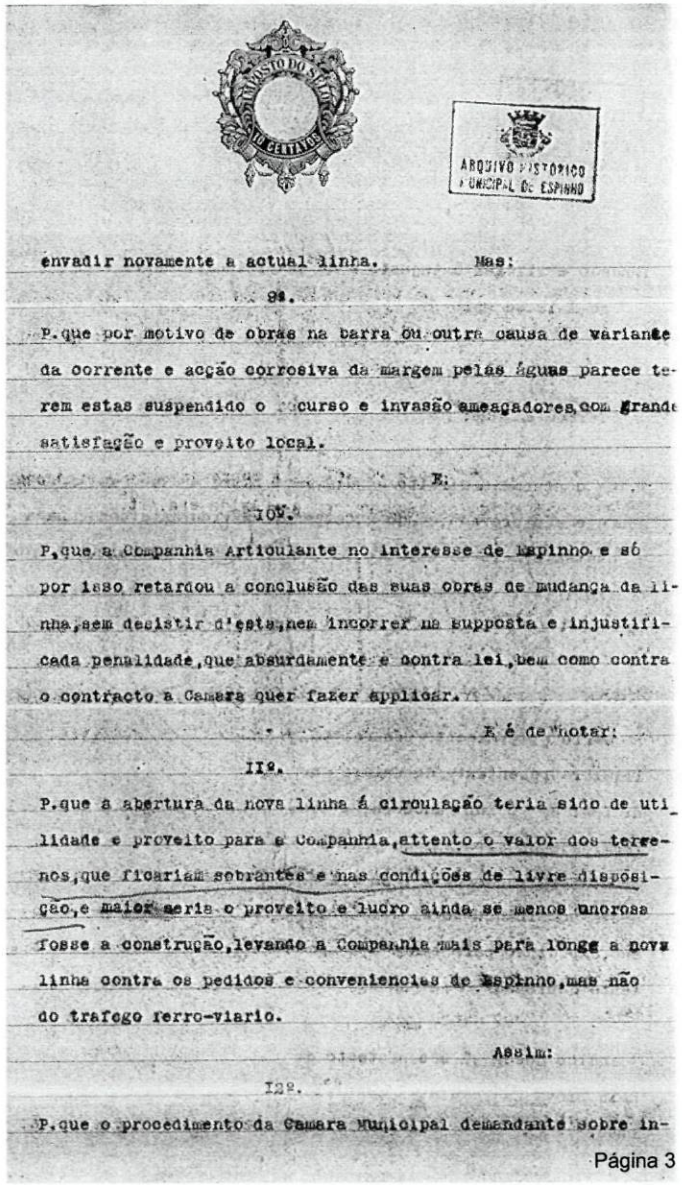
8º.

P.que a mudança da linha fez-se necessaria pela ameaça do mar

Página 2

Fonte: AME: Caminhos de ferro portugueses: correspondência e plantas 1873-1941 (cx1), s.d.

Anexo 16 (cont.) - Anulação das negociações entre a Câmara Municipal de Espinho e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro para a mudança da estação ferroviária para os terrenos do Parque (páginas 3 e 4)



envadir novamente a actual linha. Mas:

9ª.

P.que por motivo de obras na barra ou outra causa de variante da corrente e acção corrosiva da margem pelas águas parece terem estas suspendido o curso e invasão ameaçadores, com grande satisfação e proveito local.

E:

10ª.

P,que a Companhia Articulante no interesse de Espinho e só por isso retardou a conclusão das suas obras de mudança da linha,sem desistir d'esta,nem incorrer na supposta e injustificada penalidade,que absurdamente e contra lei,bem como contra o contracto a Camara quer fazer applicar.

E é de notar:

11ª.

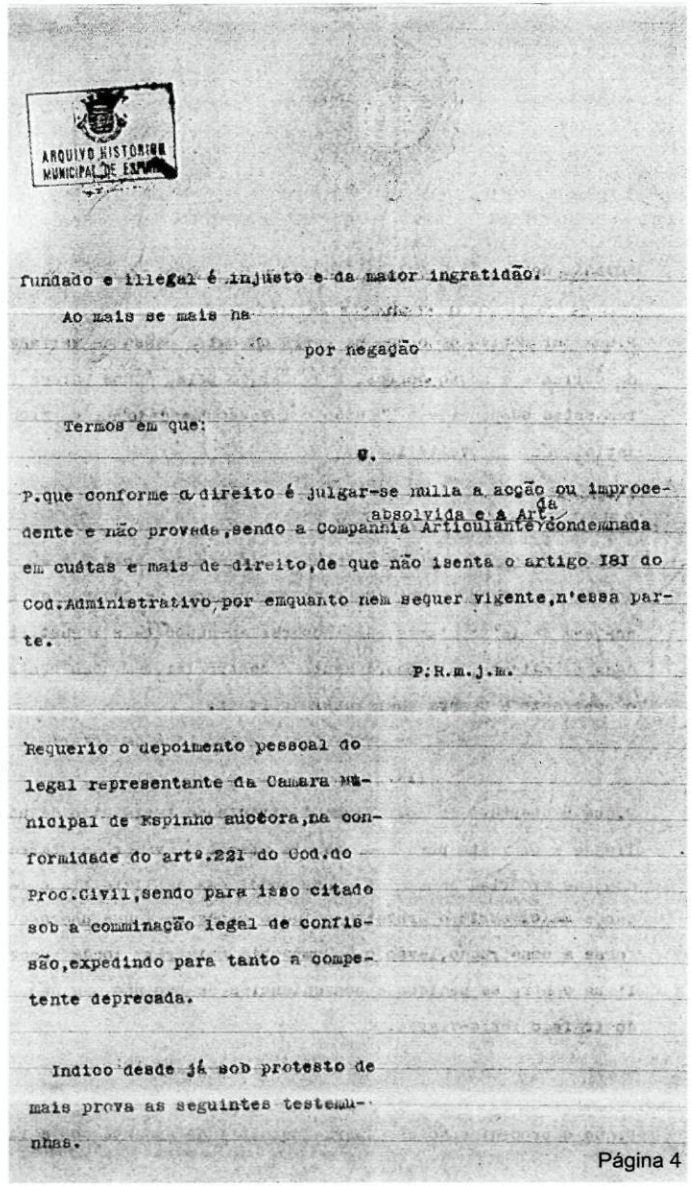
P.que a abertura da nova linha á circulação teria sido de utilidade e proveito para a Companhia,attento o valor dos terrenos,que ficariam sobrantes e nas condições de livre disposição,e maior seria o proveito e lucro ainda se menos onerosa fosse a construção,levando a Companhia mais para longe a nova linha contra os pedidos e conveniencias de Espinho,mas não do trafego ferro-viario.

Assim:

12ª.

P.que o procedimento da Camara Municipal demandante sobre in-

Página 3



fundado e illegal é injusto e da maior ingratidão.

Ao mais se mais na por negação

Termos em que:

V.

P.que conforme o direito é julgar-se nulla a acção ou improcedente e não provada,sendo a Companhia Articulante absolvida e a Art.ª condemnada em custas e mais de direito,de que não isenta o artigo 181 do Cod.Administrativo por emquanto nem sequer vigente,n'essa parte.

P:R.m.j.m.

Requerio o depoimento pessoal do legal representante da Camara Municipal de Espinho auctora,na conformidade do artº.221 do Cod.do Proc.Civil,sendo para isso citado sob a comminação legal de confissão,expedindo para tanto a competente deprecada.

Indico desde já sob protesto de mais prova as seguintes testemunhas.

Página 4

Fonte: AME: Caminhos de ferro portugueses: correspondência e plantas 1873-1941 (cx1), s.d.

Anexo 17 – Expropriação de palheiros para regularização de arruamentos em Espinho

Foi presente um officio do Senhor Vereador Sá Couto datado de 19 de Dezembro passado, participando, que no dia 13 e 14 do dito mês estaria em Espinho com o Administrador deste Concelho, e segundo a caracterização que tinham desta Camara trataram do rompimento da rua grande do sul da Planta da Costa fazendo retirar os palheiros novos construidos na mesma rua e marcando-lhes terreno em outro sitio em harmonia com a mesma planta, e com respeito aos palheiros antigos e velhos, que estariam na mesma rua igualmente se lhes marcou terreno sendo applicado para indemnização destes o producto em que contribuiram algumas pessoas de Espinho e Anta, a quem se marcou igualemnte terreno, com tudo melhor o Administrador deste Concelho levará ao conhecimento desta Camara, pelo relatório (...) que diz que muito se fez, mas que muito mais há a fazer naquella costa para o que se deve prestar toda a attenção e que esta Camara muito deve ao dito Administrador pela sua cooperação para se levar por diante estes importantes melhoramentos. A Camara mandou que o dito relatorio fosse exposto nesta acta, e sendo o mesmo presente se transcreve:

Expropriações amigáveis na Costa de Espinho
1.ª João Ferreira Pedro para a rua arborizada do lado do sul, corta-se lhe duas terças plantas do seu palheiro em que habita – e dase lhe por indemnização, ou em substituição outro terreno que lhe fica a nascente (...) ficando a confrontar por sul com a nova rua arborizada, poente com o alinhamento da rua antiga, norte com o mesmo e de nascente com o alargo em alinhamento com uma nova parede que vem do norte.
2.ª Caetano Pereira Franco – corta-se todo o seu palheiro novo para a mesma rua arborizada do sul – e dase lhe em substituição para o lado sul da mesma rua um chão, que tem de frente seis metros e trinta centímetros, e de fundo quinze metros que no mesmo acto foi medido e demarcado.
3.ª Marianna de J. – Corta-se lhe todo o seu palheiro d'habitação que está velho e dase lhe em substituição para o lado sul da mesma nova rua, contiguo ao de Caetano Pereira Franco pelo lado do nascente um chão que tem cinco metros de frente para quinze metros de fundo que no mesmo acto foi medido e demarcado.
4.ª José de Olliveira J. e P. – Corta-se lhe o seu palheiro d'habitação para a mesma rua arborizada e dase lhe em substituiçã para o sul desta mesma rua contigua pelo nascente aquelle terreno dado à dita Marianna de J., um chão que tem cinco metros de frente na mesma rua por quinze metros de fundo.
5.ª António Rodrigues P. – Corta-se lhe o seu palheiro d'habitação que esta junto ao anterior e dase lhe em substituiçã contiguo ao que é concedido ao mesmo, a nasecente pelo anterior, pelo sul da mesma nova rua, um chão que de frente cinco metros e de fundo quinze metros: tanto a este como ao anetrior dase lhes além dos terrenos alguma cousa em dinheiro para ajuda das despesas (...).
6.ª José Mellos – corta-se lhe o seu palheiro para a mesma rua e dase lhe pelo lado sul da mesma pegado a Manuel Mellos pelo Nascente deste, um chão de cinco metros e cinco decimetros de frente na mesma rua por quinze metros de fundo.
7.ª José Vallente – Corta-se lhe para a mesma rua um bocado do seu palheiro, e dase lhe junto no que lhe fica, pelo nascente do mesmo um pedaço de terreno que tem de largura seis metros de nascente a poente e nove metros e setenta centimetros de cumprido de norte a sul, ficando a norte uma viella de três metros.
8.ª Manoel da Costa P. – Corta se lhe todo o seu palheiro para a mesma rua nova do sul e da se lhe em substituição um terreno no sul da mesma rua em seguida para nascente do que foi dado a João Mellos, mais entre este e aquele fica uma rua de sul a norte de largura de seis metros. O mesmo terreno concedido tem de frente na nova rua cinco metros e cinco decimetros e de fundo quinze metros.
9.ª Bernardo de Olliveira Granja – Fez ultimamente um palheiro ao pé do poço dos Bombeiros e é cortado ao mais para nascente para a rua que vem do sul para a nova praça e em substituição da se lhe pegado a esta parte para sul o pedaço equivalente que hade ficar a facear com a mesma rua.

Terrenos que se deram:
1.ºFrancisco Fernando Tato, António Maria Americano e Marcelino vallente para palheiros de companhias: deu-se o terreno à beira mais contigua do sul do palheiro do Faustino, desde ai para o sul até ao alinhamento dos palheiros que lhes ficam por nascente que tem a extensão de oitenta e quatro metros para todos três – devem alinhar pelo poente com o do Faustino assim como pelo nascente distando deste dois metros quarenta centímetros para Viella, entretanto para nascente para os palheiros de cima – Deram 3$600 aos donos deste últimos palheiros com indemnização dos prejuizos que lhes causam.
2.º José C. dos Santos alonga o seu palheiro até à frente da nova rua arborizada do sul por um metro e sessenta centímetros de largura.
3.º António Alves da Rocha da se lhe pegado ao palheiro de Bernardo de Olliveira Granja, pelo lado de sul um bocado de terreno até ao alinhamento da rua nova arborizada do sul, que tem de poente a nascente cinco metros e quarenta centímetros e de sul ao norte sete metros.
4.º António de Olliveira Brandão – da se lhe ao sul da nova rua arborizada do sul, e à frente deste um terreno de cinco metros e trinta centímetros de frente por quinze metros de fundo – unido pelo nascente do terreno dado a António Rodrigues P.
5.º Manuel de Oliveira M. – da se lhe um terreno no mesmo sitio a seguir ao anterior para a parte nascente com cinco metros e cinco decimetros de frente com os mesmos quinze metros de fundo, e confina pelo nascente com Manuel Mellos da se para as despesas das mudanças dos outros palheiros 2:000.
6.º Francisco de Pinho Branco Gomes – da se lhe no mesmo sitio pegado a Manuel da Costa de P. , pelo nascente com a nova rua arborizada com quatro metros e cinco decimetros de frente por quinze metros de fundo.
7.º António Zagallo – da se lhe um terreno igual ao anterior e em seguida a elle para nascente.
8.º Arnaldo P. de oliveira Guedes de Anta - da se lhe um terreno de seis metros de frente por quinze de metros de fundo no mesmo sitio com seguido ao anterior para nascente. Da para ajuda das despesas de mudança dos outros palheiros a quantia de 1.800.
9.º José de Pinho Pinhal – da se lhe a norte da mesma rua pegado ao terreno de antónio Alves da Rocha pelo nascente deste um terreno a confrontar pelo sul com a mesma rua, que tem seis metros de nascente a poente, e largura desde o palheiro na extensão do enchido, que fica ao norte à frente da mesma nova rua – Da para as sobreditas despesas 2.250.
10º I. Rodrigues Pereira, Joaquim Matias Jacob, António Pinho Pinhal deram os seus terrenos (...) – o primeiro de oito metros de frente na nova rua arborizada para nove metros de cumprimento – em seguida para o norte outro igual terreno ao Joaquim Martins Jacob – e em seguida outro ao Pinhal ... Cada um destes indivíduos da 2:250 para as sobreditas despesas.
11.º José Vallente J. e António da Cunha Filho e António Vallente – pelo lado do poente da mesma rua transversal começando da nova rua arborizada do sul reservou-se para dar o primeiro terreno em área de oito metros de frente para nove metros de cumprido – em seguida para o norte e pela rua da linha transversal deu se um terreno com a mesma capacidade de oito metros de largura por nove metros de cumprimento a José Vallente J – E desde o fim deste terreno até aos palheiros do norte deu se a António da Cunha e Filho e António Vallente o resto do terreno com a mesma largura para dividirem para ambos. Da José Vallente 2.250 e os restantes igual quantia para as mesmas despesas já mencionadas.
12.º António Pereira Sanguedo – junto aos poços dos bombeiros edificam um palheiro sem autorização da Câmara que tem de cumprido nove metros e de largo cinco metros sessenta e seis centímetros – Da 2.250 para as sobreditas despesas.
13.º Francisco Rodrigues C. – está no mesmo caso, tem dez metros e cinco decimetros de cumprido por cinco metros e sessenta e seis de largo – também paga para as mesmas despesas 2.250
14.º Manuel dos Santos P. alonga este até à rua arborizada e da ao Manuel da Costa P 3000 para as despesas da mudança que este tem de fazer.

Fonte: AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 15, Sessão de 9 de Janeiro de 1867

Anexo 18 – Toponímia

Toponímia a partir de 1873:

A Camara procedendo ao arruamento e desegnação das Ruas da povoação de Espinho, o fes na forma que vai designada no fim desta acta e mandou que se tirasse cópia auttentica da mesma designação para ser enviada ao Exmo Conselho de Districto para a sua approvação. Bairro Novo: 1.ª Rua da Graciosa – a que corre em frente da casa do Conde da Graciosa. 2.ª Rua do Retiro – a que corre da linha férrea para a igreja de Anta passando pelo Norte do Conde da Graciosa. 3.ª Rua do Passeio Alegre – a que vai da casa do Catarino para a Ponte d'Anta. 4.ª Rua da Estação – a que corre em frente da casa d'Assemblea. 5.ª Rua de Bandeira de Mello – a larga do centro que corre entre as casas de Sá Couto e Vallente. 6.ª Rua d'Assemblea – a que vai da linha para o lado do mercado pelo Norte da casa d'Assemblea. 7.ª Rua do Progresso – a larga do Norte, que vai da linha para o mar. 8.ª Rua Formosa – a que vai da linha para o mar entre as casas dos Pereiras e Caetano de Mello. 9.ª Rua da Liberdade – a larga do Sul, que corre da linha para o mar. 10.ª Travessa d'Assemblea – a que corre de Norte a Sul por entre a casa d'Assemblea e a do Sá Couto. 11.ª Rua do Norte – a que corre de Norte a Sul pelo poente da casa de Sá Couto e paralela áquella travessa. 12.ª Largo do Mercado – o Largo da capella. 13.ª Rua d'Alliança – a que corre do largo do mercado para o Norte. 14.ª Rua da Fonte – a que vai por detrás do Parque para Pregueiros?. 15.ª Rua da União – a que corre pelo Norte e paralela á do Progresso.

Bairro Antigo: 16.ª Rua Direita – a que vai da Praça Velha para a Rua do Bispo. 17.ª Rua dos Banheiros – a que vai da Praça Velha para a casa do Zagalo. 18.ª Rua do Bispo – a que vai da casa de Manuel Gomes da Costa para o Saragoça. 19.ª Largo da Praça – a Praça Velha. 20.ª Rua dos Banhos – a que vai da Praça Velha para a casa do Praia. 21 Rua do Outeiro – a que vai da Praça Velha para o Outeiro da Villa. 22 Rua do Recreio? – a corre em frente do Pinheiro e Faustino. 23 Rua dos Pescadores – a que em frente do Manoel do Alfaiate. 24 Rua da Estrella – a que vai do Arraes da Velha para o Loureiro. 25 Rua da Capella – a que corre da capella para o mar. 26 Rua do Pinheiro – a que corre por de trás da casa do Pinheiro. 27 Rua do Miradouro – a que corre do poço para o Sul. 28 Rua do Poço – a que vai da casa de Manoel da Costa para o poço. 29 Travessa do Poço - a que corre do poço por de trás da casa do Manoel da Costa. 30 Rua do Sol – a que segue da Rua dos Banheiros para o Largo do Mercado. 31 Rua da Restauração – a que vai da Rua do Bispo para o Caetano do Machado. 32 Rua da Palmeira – a que vai do Caetano da machada para a frente dos Americanos até á Rua do Bispo. 33 Travessa da Palmeira – a que vai da Rua da Palmeira para a casa do Bento. 34 Rua do Mar – a que corre para a beira mar. 35 Rua de Alegria – a que vai do Saragoça para o lado do Sul. 36 Rua da Pátria – a que corre da casa dos Americanos para o mar. 37 Rua de Trás – a que corre pelo Sul e paralela á do Bispo. 38 Rua do Pescado – a que corre por de trás da casa de Brandão. 39 Rua Nova – a que vai do meio da Rua do Bispo para o Sul. 40 Rua do Anjo – a que vai do meio da Rua do Bispo para Norte.

AHSMF: Livro de actas das sessões da câmara, n.º 17, Sessão de 20 de Novembro de 1873

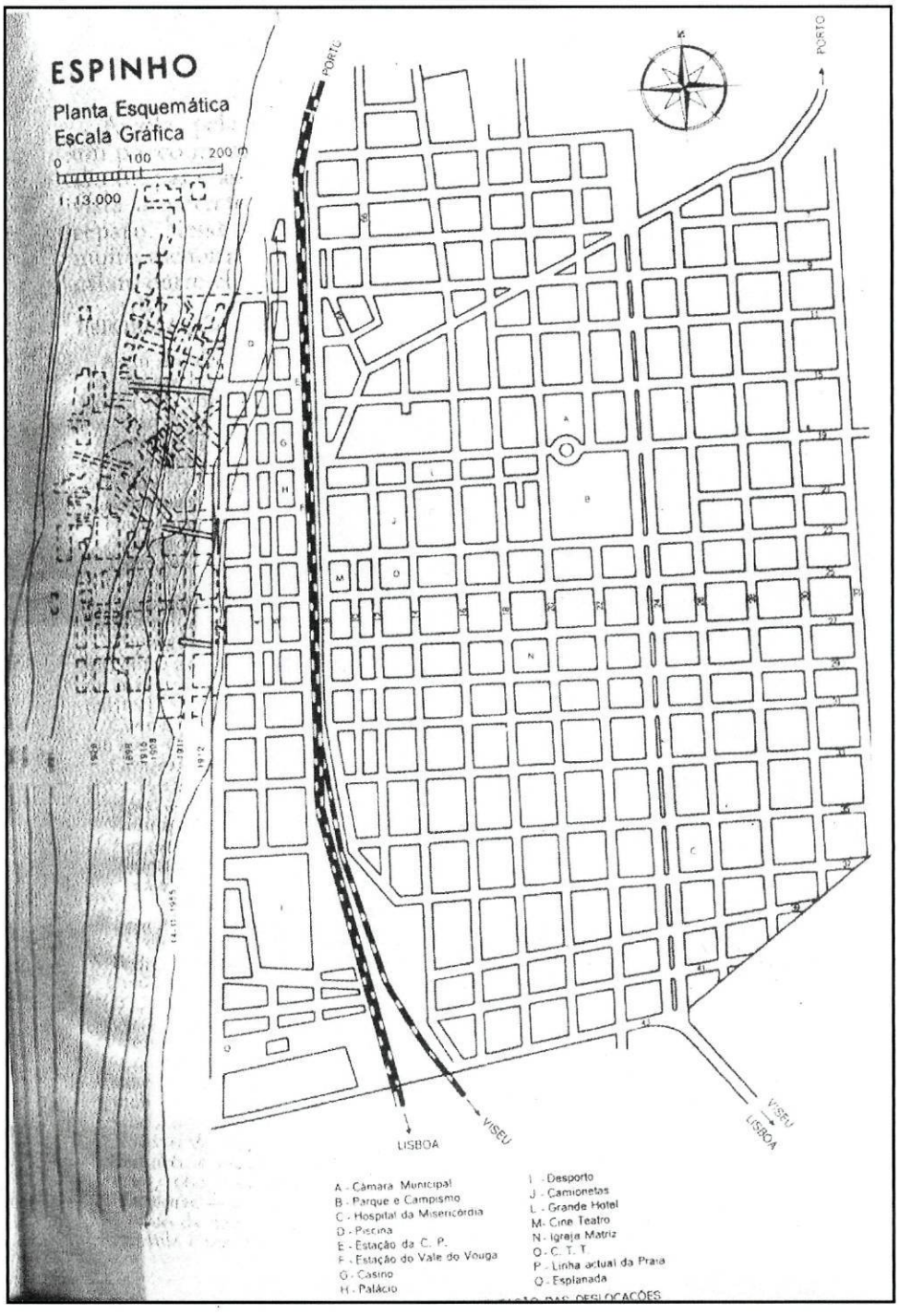
Anexo 18 (continuação)

Toponímia em 1910:

RUAS						
ÍMPARES			PARES			LEVADAS PELAS INVASÕES DO MAR
Designação actual	Designação antiga		Designação actual	Designação antiga		
	Nascente da linha férrea	Poente da linha férrea		Nascente da linha férrea	Poente da linha férrea	Rua da Pesca
1	Rua Alegre		2	Rua do Cruzeiro		Rua da Costa
3	Rua Manuel António		4	Rua do Norte		Rua do Areal
5	Rua do Sol	Rua Nova do Sol	6	Travessa da Assembleia		Rua da Aliança
7	Rua de El-Rei	Rua Nova de El-Rei	8	Rua (Avenida) da Graciosa	Avenida Serpa Pinto	Rua (Largo) do Anjo
9	Rua Alexandre Herculano	Rua Nova de Alexandre Herculano	10	Rua Mousinho da Silveira		Rua Aldeia Nova
11	Rua Marquês de Pombal	Rua José Estevão	12	Rua Passos Manuel		Rua dos Banheiros
13	Rua do Progresso		14	Rua Vaz de Oliveira		Rua do Bispo
15	Rua da Boavista		16	Avenida do Teatro (ou Avenida Espinho-Granja)		Rua da Capela
17	Rua da Estação		18	Rua Sá Couto		Rua da Costa
19	Rua Bandeira Coelho		20	Avenida Augusto Gomes		Rua Direita
21	Rua Formosa	Rua do Retiro	22	Rua do Parque		Rua da Estrela
23	Rua Bandeira Neiva		24	Rua Conselheiro Albano de Melo		Rua da Fonte
25	Rua de Camões		26	Rua Alfredo Meneres		Rua da Igreja
27	Rua Nova de Camões		28	Rua 21 de Setembro		Rua da Liberdade
29	Rua Vasco da Gama	Rua Vaz Preto	30	Rua 23 de Maio		
31	Rua dos Pescadores	Rua Luciano de Castro	32	Avenida das Vareiras		
33	Rua dos Arrais	Rua Francisco Furtado	62	Rua do Passeio Alegre		
35	Rua Macário de Castro	Rua das Flores	64	Rua de Veiros		
35A	Rua D. Maria Pia		66	Rua da Fonte Nova		
37	Rua Comércio do Porto					
37A	Rua da Saúde					
37B	Rua da Praia					
39	Rua Dr. Pinto Coelho	Rua Almeida Garrett				
41	Rua da Fábrica	Rua 5 de Fevereiro				
43	Rua da Divisão					

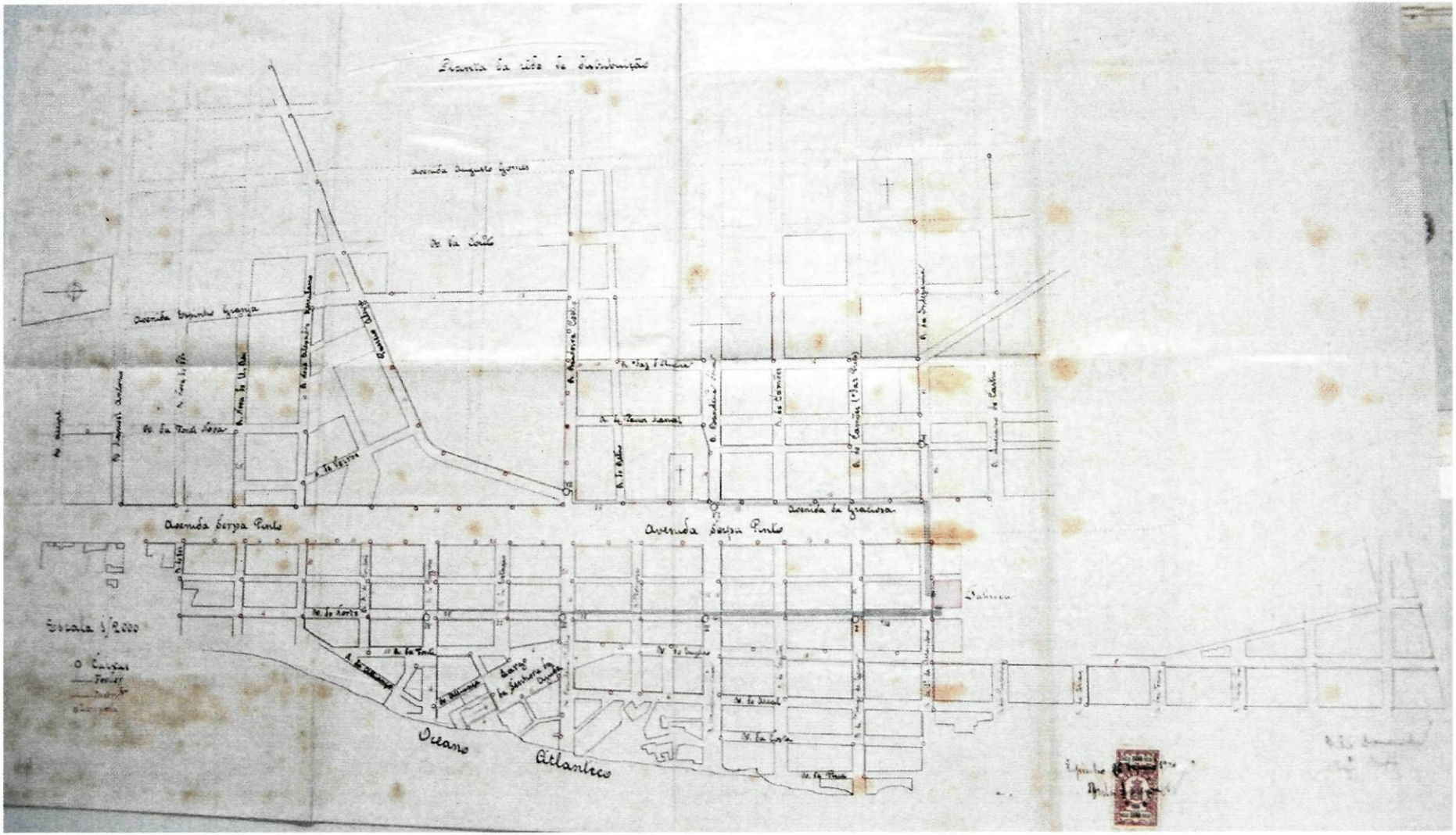
Fonte: AJFE: FAUSTINO, Artur – *Antigos nomes das ruas de Espinho* e *Ruas antigas tomadas com as invasões do mar e ainda existentes no ano de 1896*

Anexo 19 – Território engolido pelo mar ao concelho de Espinho.



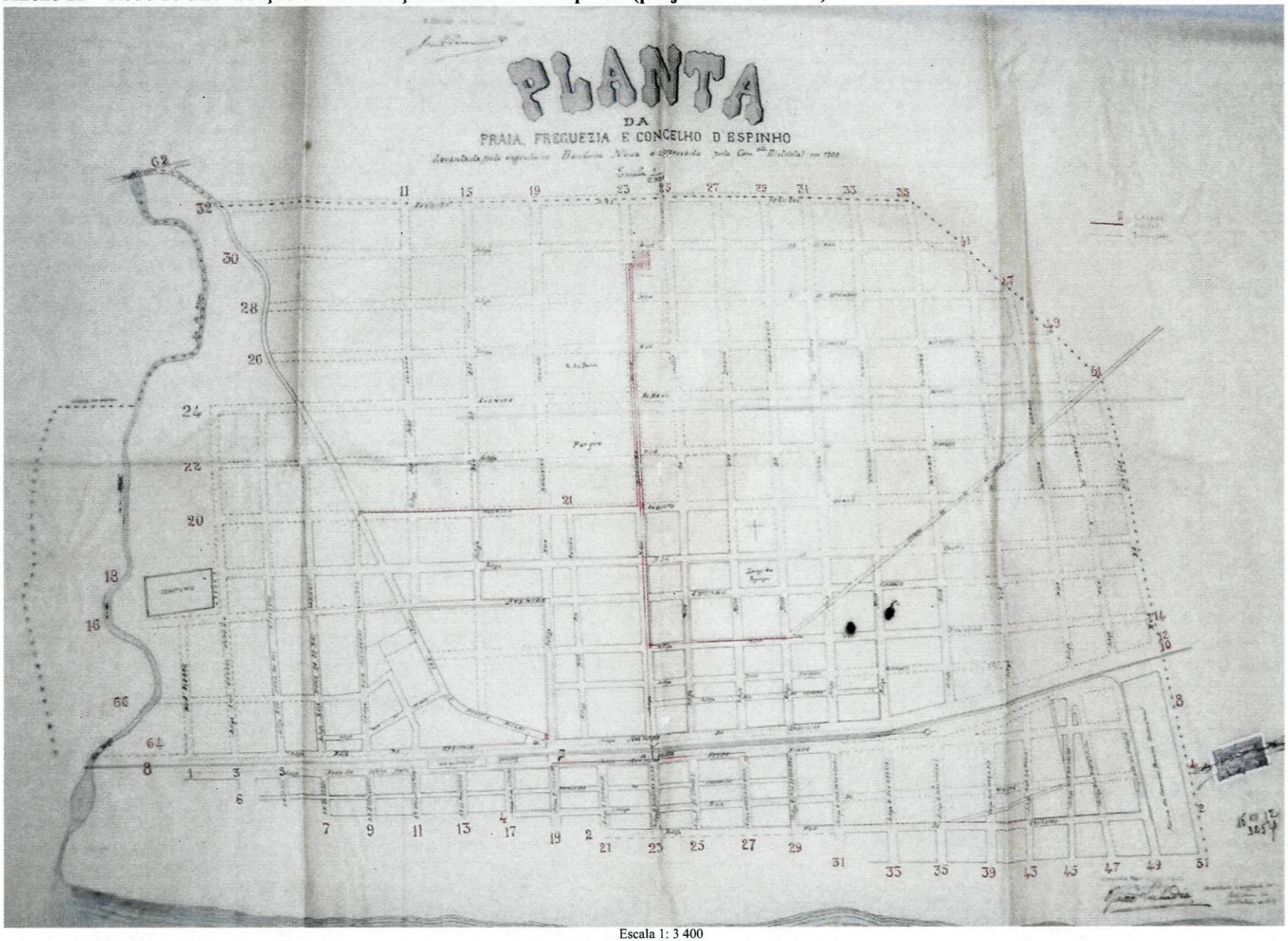
Fonte: DIONÍSIO, Sant´Anna – (1985 1ª edição 1964) – *Guia de Portugal, Entre Douro e Minho*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, Vol. IV, Tomo I.

Anexo 20 – Rede de distribuição de iluminação eléctrica, em Espinho, em 26 de Janeiro de 1904. Escala 1: 2700



Fonte: AME: Iluminação Pública, Documento 1.

Anexo 21 – Rede de distribuição da iluminação eléctrica em Espinho (projectado em 1912).



Escala 1: 3 400

Fonte: AME: Iluminação Pública, Documento 20, 1912.

Anexo 22 – Mandados de pagamentos camarários para *Limpeza de ruas* e *Saúde pública* (1900-1913)

Ano	N.º de sessões camarárias	N.º de Mandados de Pagamento	
		Limpeza de ruas	Saúde publica
1900	44	38	0
1901	45	26	0
1902	44	22	2
1903	41	29	8
1904	36	27	7
1905	28	25	3
1906	31	29	4
1907	32	29	3
1908	34	30	5
1909	45	42	4
1910	28	25	4
1911	48	35	3
1912	50	43	2
1913	54	43	2

Fonte: AME – Actas das sessões camarárias 1900-1913

Anexo 23 – Alfabetização populacional

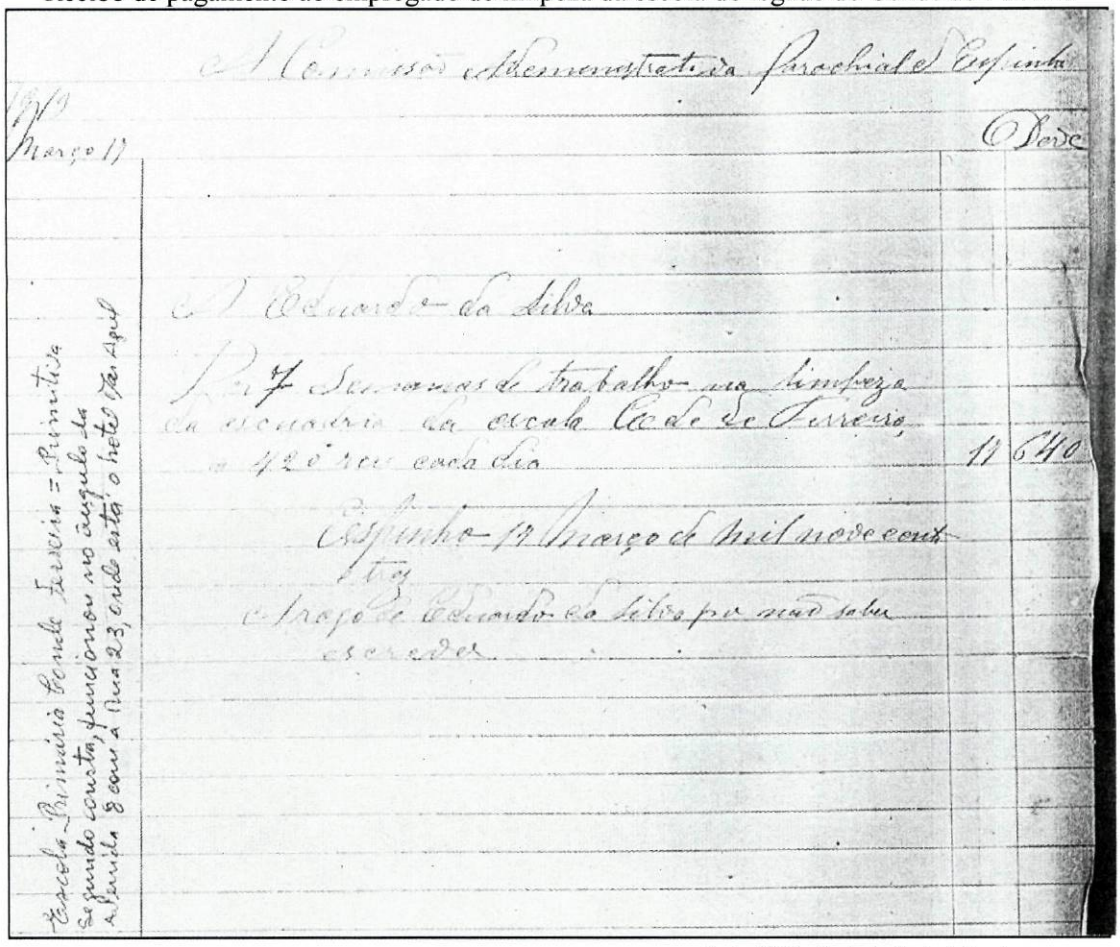
Percentagem de Alfabetização (homens e mulheres)

	1878		1890		1900		1911		1920	
	H	M	H	M	H	M	H	M	H	M
Reino	25	**10.7**	27.5	**14.6**	28.4	15	31.6	18.8	35.6	23.2
Aveiro	27.7	4.9	28.2	7.9	34.1	10.5	37.4	14.9	42.5	20.7
Feira	26.2	3.5	**30.2**	8.4	36	11.2	36.5	15.1	37.4	18.2
Anta	23.7	2.8	27.3	9.1	29.8	4.8	37.2	13.1	47.8	21
Espinho	-	-	-	-	-	-	**43.5**	**28.7**	**56.7**	**43.5**
Silvalde	16.8	1.2	14.1	1.6	17.8	3.3	25.9	5.3	26.4	9
Paramos	21	3.9	14.3	1.9	**37.6**	**17.2**	29.4	19.2	41.3	28.2
Guetim	**31.5**	3.3	25.5	2.9	21	4.4	33.1	10.8	39.9	18.2

Fonte: BERNARDO, Francisco Manuel T. (1999) – *Espinho: educação, sociedade e desenvolvimento, no primeiro quartel do século XX*, Universidade do Minho, mestrado em educação, p.7.

Anexo 24 – Nova escola Conde de Ferreira

Recibo de pagamento ao empregado de limpeza da escola do legado do Conde de Ferreira



A Comissão Administrativa Paroquial de Espinho

Março 11

Escola Primária Grande Frente = Primitiva
Segundo contrato, funcionou no angulo da
Avenida e rua 23, onde está o hotel Mar Azul

Deve

A Eduardo da Silva

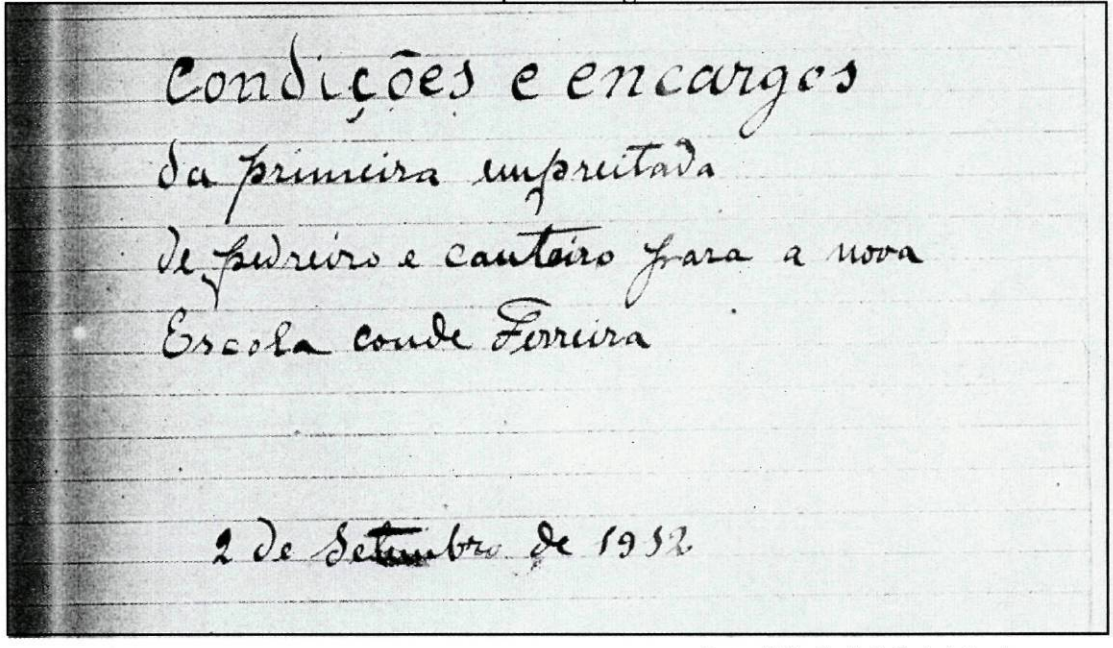
17 Semanas de trabalho na limpeza
da escadaria da escola Conde de Ferreira,
a 40$ por cada Dia ..... 11$640

Espinho 11 Março de mil novecentos
e 13

Rogo o Eduardo da Silva por não saber
escrever

Fonte: AJFE – Escola do Conde de Ferreira

Preparação para os trabalhos de construção da Nova Escola do Conde de Ferreira pela Junta de Paróquia de Freguesia



Condições e encargos
da primeira empreitada
de pedreiro e canteiro para a nova
Escola Conde Ferreira

2 de Setembro de 1912

Fonte: AJFE – Escola do Conde de Ferreira

Anexo 25 – Palheiros em Espinho

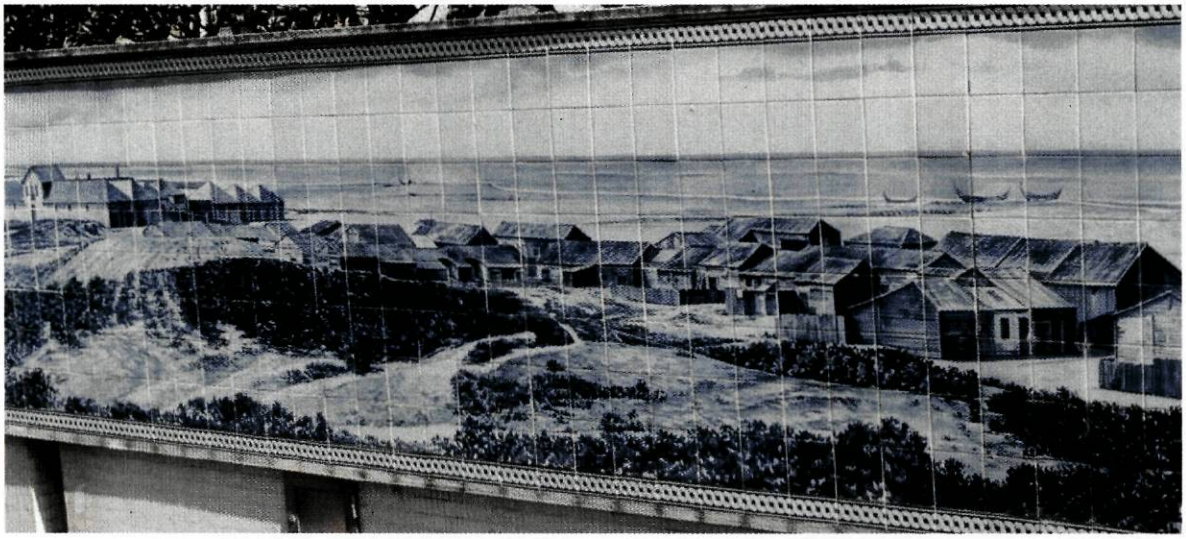


Fig.1 – Palheiros da Praia de Espinho

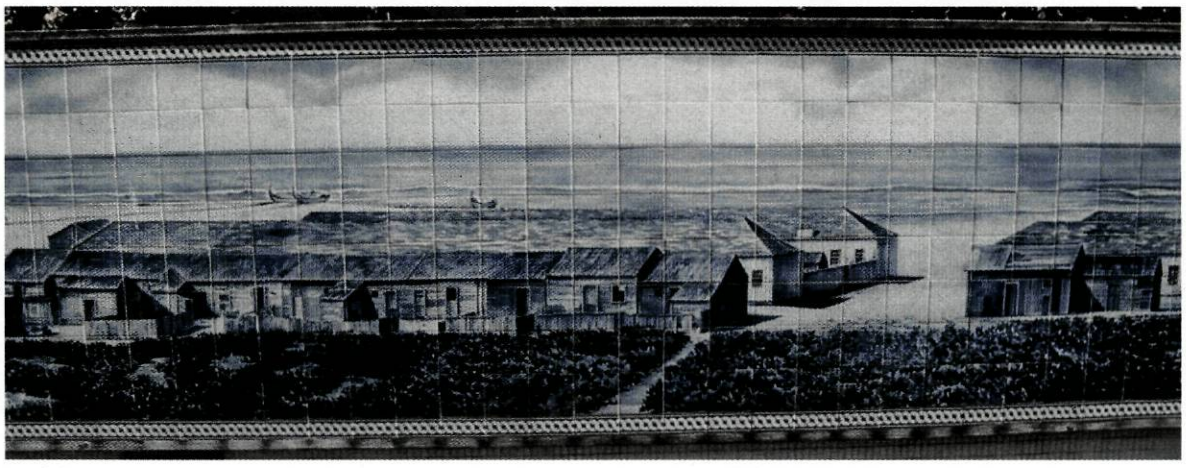


Fig.2 – Palheiros e casas de pedra e cal da Praia de Espinho

Fotografias do muro da passagem subterrânea da linha férrea junto à estação. Obra a cargo da JFE.

Anexo 26 – Fachada de uma habitação de pedra e cal na povoação de Espinho, 1909

Fonte: AME – Requerimentos de licença de construção, Documento 8, Requerimento de edificação na rua 16, 1909.

ÍNDICE

ENQUADRAMENTO **4**

I. CONTEXTUALIZAÇÃO DAS DINÂMICAS URBANAS DO SÉCULO XIX **8**

1. NA EUROPA 8
1.1. Modelos Utópicos *12*
1.2. Concretizações de referência da segunda metade oitocentista *15*
1.2.1. Legislação sanitária londrina 15
1.2.2. Grands Travaux Haussmannianos em Paris 16
1.2.3. Ring de Viena 20
1.2.4. Ensanches de Cerdà em Barcelona 21
1.3. Utopias do final do século XIX: cidade-linear e cidade-jardim *27*
2. EM PORTUGAL 30

II. EVOLUÇÃO URBANA DO AGLOMERADO ESPINHENSE **34**

1. ESPINHO: ENQUADRAMENTO 34
2. ESPINHO: 1863 – 1913 38
2.1. Acessibilidades *38*
2.1.1. Rede de Estradas 40
2.1.2. A ferrovia 52
2.2. Gestão do espaço urbano *66*
2.2.1. Arruamentos 79
2.2.2. Serviços 85
2.2.2.1. Água: minas e fontes 85
2.2.2.2. Iluminação 88
2.2.2.3. Higiene e Saúde Pública 93
2.2.2.4. Policia 97
2.2.2.5. Arborização e ajardinamento 98
2.2.3. Equipamentos 101
2.2.3.1. Parque 101
2.2.3.2. Mercado 103
2.2.3.3. Matadouro 107
2.2.3.4. Cemitério 108
2.2.3.5. Igreja Matriz 110
2.2.3.6. Escolas 112
2.2.4. Edificação privada 117

CONCLUSÕES **123**

BIBLIOGRAFIA **130**

ÍNDICE FIGURAS

Figura 1 – **Percursos aproximados das estradas existentes em 1863 e das abertas no período de estudo (1863-1913), de ligação de Espinho à sua envolvente.** 46

Figura 2 – **Verbas orçadas na rubrica *Viação municipal*, pela CMF, para a envolvente espinhense, por ano (1863-1899)** 49

Figura 3 – **Total das verbas orçadas na rubrica *Viação municipal*, pela CMF, para a envolvente espinhense, por estrada (1863-1899)** 50

Figura 4 – **Peso da verba orçada para as Obras Públicas na despesa total orçada, pela CMF, por ano (1863-1899)** 74

Figura 5 – **Peso da verba orçada para as Obras Públicas na despesa total orçada, pela CME, por ano (1899-1909)** 75

Figura 6 – **Peso de Espinho na verba orçada para as Obras Públicas, pela CMF, por ano (1863-1899)** 76

Figura 7 – **Verba Orçada para Obras Públicas em Espinho, pela CMF, por ano e categoria (1863-1899)** 76

Figura 8 – **Verba Orçada para Obras Públicas em Espinho, pela CME, por ano e categoria (1889-1913)** 77

Figura 9 – **Verba Orçada para a rubrica a categoria *Serviços,* pela CME, por ano (1899-1913)** 78

Figura 10 – **Verba Orçada para a categoria *Outros melhoramentos,* pela CME, por ano (1899-1913)** 78

Figura 11 – **Abertura de arruamentos em Espinho, por época (1863-1913)** 80

Figura 12 – **Distribuição das minas e fontanários, em Espinho, no final da primeira década do século XX** 86

Figura 13 – **Distribuição dos equipamentos edificados, na povoação de Espinho, entre 1863 e 1913** 101

ÍNDICE DE ANEXOS

1. Evolução da população em Espinho 138
2. Despesa orçada para Obras Públicas em Espinho e sua envolvente, pela Câmara Municipal da Feira (1863-1899)..... 140
3. Detalhe das despesas orçadas para Obras Publicas em Espinho e sua envolvente, pela Câmara Municipal da Feira (1863 – 1899) 144
4. Despesa orçada para Obras Públicas em Espinho, pela Câmara Municipal de Espinho (1899 – 1913) 149
5. Detalhe das despesas orçadas para Obras Públicas em Espinho, pela Câmara Municipal da Espinho (1889-1913). 150
6. Subsídios para a Câmara Municipal da Feira, pelo Ministério das Obras Públicas para a construção de estradas municipais 154
7. Planta de Espinho e projecto de arruamentos para edificações – 1866 155
8. Planta de Espinho de 1870 (base do plano de melhoramentos) 156
9. Planta relativa ao plano de melhoramentos da praia de Espinho, de 1880 157
10. Planta do concelho de Espinho, 1900 158
11. Planta dos limites do concelho em 1900 159
12. Anteplano de Espinho, pelo Arquitecto Januário Godinho, 1949 160
13. Planta actual da cidade de Espinho 161
14. Plano de Ordenamento do PDM, em período de aprovação, para Espinho 162
15. Fig 1) Planta dos terrenos necessários para o alargamento da via férrea;
Fig. 2) Passerelle da Estação dos caminhos de ferro em Espinho 163
16. Anulação das negociações entre a CME e a CRCFP para a mudança da estação ferroviária para os terrenos do Parque 164
17. Expropriações de palheiros para regularização de arruamentos em Espinho, 1867 166
18. Toponímia 167
19. Território engolido pelo mar no concelho de Espinho 169
20. Rede de distribuição de iluminação eléctrica, em Espinho, em 26 de Janeiro de 1904 170
21. Rede de distribuição da iluminação eléctrica em Espinho (projectado em 1912) 171
22. Mandados de pagamento municipais para Limpeza de ruas e Saúde Pública (1900-1913) 172
23. Alfabetização populacional 172
24. Nova escola do Conde de Ferreira..... 173
25. Palheiros em Espinho 174
26. Fachada de uma habitação de pedra e cal 174

Dissertação de mestrado: Morfologia Urbana Espinhense (1863-1913)

RESUMO

Este trabalho é constituído por duas partes. A primeira debruçada na contextualização sobre a temática urbana, necessária para o devido enquadramento quer conceptual, quer do objecto de estudo, nas dinâmicas europeias e nacionais coevas. A nível europeu, o urbanismo surge durante o século XIX, pela mão de Ildefonso Cerdà, considerado por vários autores *o pai do urbanismo,* embora o vocábulo urbanismo apenas tenha aparecido em Geografia num *artigo de Paul Clerget no Bulletin de la Société Geographique de Neuf Châtel, em 1910, para designar a ciência da organização da população no solo – ou ciência de planeamento das cidades.*[1] Relativamente a Portugal, é defendido que *o urbanismo tenha surgido em Portugal na segunda metade do século XIX com a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos em 1864.*[2]

À segunda parte corresponde um primeiro ponto referente às acessibilidades, que parece essencial para a compreensão da evolução de qualquer aglomerado populacional pois é normalmente encarado como a base de todo o desenvolvimento. Será de salientar a importância do período analisado para esta temática, já que se verifica a melhoria expressiva das acessibilidades rodoviárias da localidade, bem como, a dotação de rede ferroviária resultante do grande impulso no respeitante ao sector dos transportes, verificado por todo o país nesta época.

O segundo ponto diz respeito às Obras Públicas planeadas e realizadas, principal agente de modificação da morfologia territorial, estruturada através de quatro categorias: os arruamentos; os serviços municipais; os equipamentos; e a edificação que apesar de privada, resulta de decisões e acções do poder central e local, contribuindo com informação e influenciando a morfologia territorial dos locais.

A associação da melhoria das acessibilidades, o reconhecimento social conferido de praia de banhos, a consequente fixação populacional, o crescimento comercial e os planos efectuados, proporcionaram um crescimento e desenvolvimento local, que se traduziu na independência paroquial (1889) e concelhia (1899).

---

[1] LAMAS, José Manuel Ressano Garcia (2000 2ª edição) – *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, p.532.

[2] LOBO, Margarida Sousa (1995) – *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Porto, DGOTDU/FAUP, p.13.

Destacam-se como pontos estruturantes na evolução da morfologia urbana, a alegada Planta do Projecto d'Arruamentos para edificações de 1866, a Planta de 1870 (plano de 1876) e a Planta e plano de 1900. Desde o primeiro projecto que a ordenação do território era planeada assente numa malha ortogonal, o que pressupunha a expropriação de edificações para o alargamento e /ou alinhamento de ruas, dada a forma irregular da povoação resultante de uma implantação "espontânea" da população.

A justificação da opção por este tipo de traçado é equacionada neste trabalho, sugerindo influências possíveis e equacionando os respectivos paralelismos, sendo que não se ultrapassa o campo das especulações, dada a inexistência de documentos que possam comprovar qualquer tipo de justificação irrefutável. Em todo o caso será de realçar o facto de, ao que tudo indica, ter sido um Engenheiro Militar a eleger o tipo de malha a adoptar na localidade, o que poderá indiciar uma pré-disposição para este tipo de traçado, frequentemente utilizado pela sociedade militar.