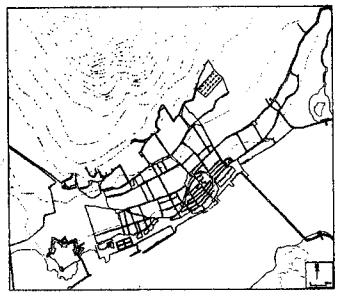
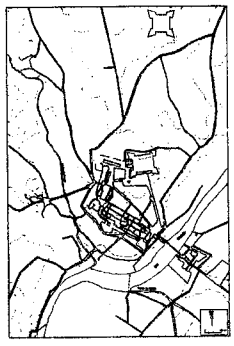
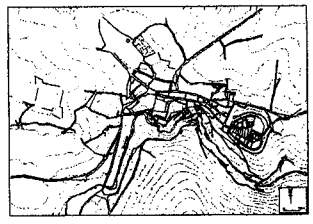
Mário Gonçalves Fernandes



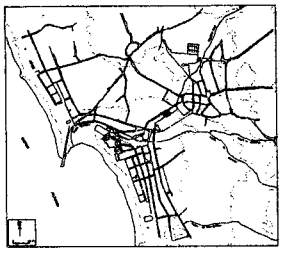


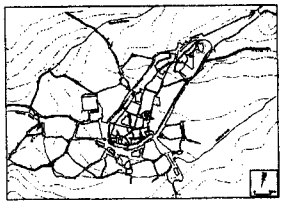


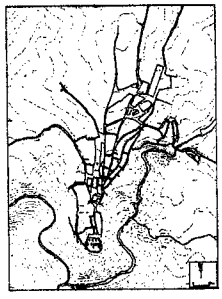
Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal

(Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança)

1852/1926







Volume I

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2002

Mário Gonçalves Fernandes

Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal

(Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança)

1852/1926

Volume I

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

2002

Tese apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto,

para a obtenção do Grau de Doutor em Geografia.

Agradecimentos

Nasci na cidade. Encontro-me a percorrer um caminho que começou na infância: conhecer a cidade... Foi na cidade que cresci. É na cidade que me sinto confortável. Foi na cidade que encontrei energia. Sendo humanista, acreditar na humanidade faz-me gostar do que ela constrói e não existe pedaço terrestre mais semelhante ao seu criador do que a cidade, para o bem e para o mal.

Ao Professor José Manuel Pereira de Oliveira, orientador, Mestre e amigo, agradeço a paciência e compreensão que demonstrou em relação a tudo, particularmente com as minhas fragilidades, humanas e científicas. Agradeço-lhe ainda, como ex-aluno de licenciatura e de mestrado, a dedicação com que serviu e serve a Geografia portuguesa e em especial o seu papel no desenvolvimento da Geografia Urbana na escola do Porto. À Professora Rosa Fernanda Moreira da Silva, agradeço a confiança que depositou em mim, desde que em Setembro de 1988 iniciei funções, como assistente convidado, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Fiz e encontrei amigos na cidade. Penso que todos, ou quase todos, residem hoje em cidades. Por vezes recordo-os e com as memórias vou refazendo energias, tentando não os defraudar. Alguns trabalham comigo na Universidade do Porto e, parafraseando um deles, cada um sabe os seus créditos. De entre todos, devo e quero nomear uns tantos, todos importantes: a Elsa Pacheco, o Helder Marques, o João Carlos Garcia, o José Alberto Rio Fernandes, o Luís Paulo Martins, o Miguel Sopas Bandeira (da Universidade do Minho) e a Teresa Sá Marques, todos geógrafos aos quais adiciono um arquitecto, o Rui Mealha. Sem eles este trabalho não seria o mesmo. Naturalmente, qualquer erro ou omissão é de minha responsabilidade. Por inteiro. Todas as pessoas com quem contactei, em arquivos, bibliotecas e câmaras municipais, trabalham em cidades. A maioria foi competente e eu, por vezes, não sou propriamente simpático. Não sei onde residem, mas espero que sejam felizes e continuem a desempenhar as suas funções com competência. Antes do fim, a todos os meus alunos, com quem convivi e trabalhei em cidades (Matosinhos, Porto, Barcelos e Viana do Castelo). Ao Joca, outro arquitecto, que também está a terminar a sua "tese" de granito e cimento armado. A todos os meus irmãos, especialmente àquela que sempre me chamou *mano*, agradeço que gostem de mim como sou. Por fim, à Paula, tronco duriense vicejante frutificado em duas colheitas generosas: Filipe 1991 e Ana 1995. Dois nectares de vida e aconchego, que sabem que o pai gosta de mapas e de cidades. Os três, tronco e frutos, foram os mais marcados por este meu percurso e os mais merecedores da sua conclusão. Descansemos de "contar palavras...".

Continuarei a trilhar o caminho que começou na infância: conhecer a cidade... e os Homens. Apesar de pensar que nunca chegarei a qualquer porto, espero morrer na cidade. Esta, ao que parece, não morrerá tão cedo e *terá, no futuro, um papel ainda mais significativo a desempenhar do que o papel que lhe coube no passado*.

À minha mãe.

À memória de meu pai.

PLANO GERAL

ENQUADRAMENTOS

I – A cartografia das cidades

1. Percursos da cartografia
   1.1. A questão do rigor
   1.2. O desenho cartográfico: *linhas e aguadas*
   1.3. A Carta Geral do Reino: a escala possível
   1.4. A impressão de cartografia
2. A cartografia das cidades do Norte de Portugal
   2.1. Vistas, panorâmicas e perspectivas
   2.2. Cartografia de engenheiros militares
   2.3. Cartografia e obras públicas
      2.3.1. Planos e projectos hidrográficos
      2.3.2. Projectos de estradas
      2.3.3. *Melhoramentos* urbanos
   2.4. Imagens publicadas

II – Contextos para o estudo das cidades

1. Urbanismo e morfologia urbana na Europa
2. Obras públicas e articulação da rede urbana
3. O plano urbano: marcas de origens e vestígios de percursos

III – As transformações das cidades

1. Os instrumentos
   1.1. Enquadramento legal
   1.2. Planos e projectos
      1.2.1. Viana do Castelo
      1.2.2. Guimarães
      1.2.3. Bragança, Chaves, Vila Real e Póvoa de Varzim
   1.3. Financiamento
2. As concretizações
   2.1. Equipamentos
      2.1.1. Cemitérios
      2.1.2. Matadouros
      2.1.3. Mercados
      2.1.4. Paços concelhios
   2.2. Infra-estruturação e emergência dos serviços municipais
      2.2.1. Distribuição de água e esgotos
      2.2.2. Limpeza dos espaços públicos
      2.2.3. Iluminação dos espaços públicos
   2.3. Alterações nos planos urbanos
      2.3.1. Espaços de circulação
      2.3.2. Arborização e jardins
      2.3.3. O edificado

CONCLUSÕES

SIGLAS utilizadas

ADI – Anexo Documental de Imagens (Volume II deste trabalho)

ADBç – Arquivo Distrital de Bragança;
ADVR - Arquivo Distrital de Vila Real;
ADVC – Arquivo Distrital de Viana do Castelo;
ADEB – Arquivo da Direcção de Estradas de Braga;
ADEVC - Arquivo da Direcção de Estradas de Viana do Castelo;
ADEVR - Arquivo da Direcção de Estradas de Vila Real;
AHM – Arquivo Histórico Militar;
AHMOP- Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas;
AHMBÇ - Arquivo Histórico Municipal de Bragança;
AHMC - Arquivo Histórico Municipal de Chaves;
AHMVC - Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo;
AMAP - Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (Guimarães);
ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo;
BMC – Biblioteca Municipal de Chaves;
BMPV – Biblioteca Municipal da Póvoa de Varzim;
BPMP – Biblioteca Pública Municipal do Porto;
BNL – Biblioteca Nacional de Lisboa;
BSGL – Biblioteca da Sociedade de Geografia de Lisboa;
DGOT-DU – Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano;
GEAEM – Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar;
IPCC – Instituto Português de Cartografia e Cadastro.

Tentar explicar uma aglomeração urbana é, antes de mais nada, inseri-la neste contexto complexo: 'posição' no espaço, 'lugar' que ocupa entre as suas congéneres, 'sítio' onde se implantou: mas é também, partindo da observação do actual, rastrear no tempo as condições da sua génese e as vicissitudes do seu destino, mostrar o que é antigo e persistente na sua figura, tanto como as transformações que, sob a acção de novos processos de construir e maneiras de circular e de outras necessidades ou desejos dos homens (em cuja escolha a 'moda' tem o mais largo papel), deram, a tantas cidades velhas, uma expressão moderna e diferente.

Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1969, "Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas", in *Opúsculos Geográficos*, Volume V: Temas Urbanos, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 169-178 (pág. 170).

Alguns traços, quer físicos quer geo-humanos, porém, parece serem verdadeiramente estruturantes, principalmente quando conjugados, como sucede com a topografia natural dos sítios e os suportes geo-humanos dos factos de relação, o sistema viário. Quase sempre a crescente e contínua apropriação dos espaços encontra no desenho de adaptação do sistema de caminhos às condições das suas características topográficas as linhas de força estruturantes do seu contínuo devir morfofuncional. É certo que a evolução tecnológica dos transportes ao longo dos tempos condiciona e altera o peso dos valores-força do quadro viário herdado. A maior ou menor possibilidade de adaptação das vias a essa evolução tecnológica é condição significativa como factor da evolução geral.

J. M. Pereira de OLIVEIRA, 1995, *Prefácio*, in Mário G. Fernandes, *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri, pp. 11-15 (pág. 14).

ENQUADRAMENTOS

Nas suas "achegas" ao estudo da cidade de Viseu, Orlando RIBEIRO escreveu que *o ponto de partida do geógrafo é sempre a 'observação', e a 'descrição' deve preceder as aproximações complexas e a subtil ponderação de relações que poderão abrir o caminho à 'interpretação'*[1]. De certo modo, todos os geógrafos partem da observação, de formas concretas da superfície terrestre ou de imagens conceptuais que podem concretizar-se como consequências de processos, quer físicos quer socioeconómicos e culturais, também eles "observáveis" e mesmo mensuráveis. Para todos os efeitos, o geógrafo parte de um pedaço terrestre e, de facto, começa por o observar. Nesta atitude utiliza múltiplos meios, da cartografia à observação *in loco*, com metodologias qualitativas e quantitativas, desenvolvendo descrições que lhe permitam a compreensão e necessitando frequentemente desta para melhorar a descrição, de novo modificada para, gradualmente e por aproximações, chegar ao conhecimento[2].

Foi esta trilogia que seguimos como método, embora, como parece implícito, ao longo de um processo em que descrição e explicação se foram regenerando e mutuamente transformando, seja pela observação ou pela inacabável reflexão. Assim, o nosso ponto de partida foi a observação, orientada pelo objecto observado e pela formatação teórica com que qualquer observador sempre se estrutura, primeiro de Viana do Castelo[3] e depois ainda

---

[1] Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1969, pág. 170.

[2] Utilizamos o termo conhecimento no seu sentido "superior", que permite o domínio do tema e, portanto, a síntese e não no sentido frequentemente utilizado no âmbito pedagógico, introduzido pela taxonomia de Bloom e seus colaboradores em 1956 (ver Viviane de LANDSHEERE e Gilbert de LANDSHEERE, 1976, pp. 83-90), quase unanimemente utilizada desde à trinta anos em Portugal, que associa o termo ao nível mais elementar do processo de ensino-aprendizagem, ou seja, à aquisição de conhecimentos fragmentados.

[3] Mário Gonçalves FERNANDES (1995), *Viana do Castelo, A consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Edições Colibri.

de Viana do Castelo e de outras cinco cidades: Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança, numa nomeação orientada do litoral para o interior[4].

A delimitação temporal que utilizamos no estudo desenvolvido sobre Viana do Castelo (1855-1926), foi agora ajustada para 1852-1926. A justificação da mudança da primeira referência prende-se com a necessidade de considerar uma data com importância suficientemente abrangente para que tenha significado em relação a todas as aglomerações urbanas do país, como é o caso da criação do *Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, com Fontes Pereira de Melo (Decreto de 30 de Agosto de 1852). Mantivemos a segunda referência por continuarem válidas as justificações apresentadas naquele estudo, ou seja, porque foi na década de 1920 que, com a generalização dos transportes automóveis, se alteraram as circunstâncias que caracterizaram a segunda metade do século XIX, como referiram Jorge GASPAR e Fernanda ALEGRIA[5], e porque a partir de 1926 se entraria numa nova fase, quer em termos conceptuais quer nos aspectos legislativos, do urbanismo e do planeamento urbano em Portugal[6].

O conjunto de cidades objecto deste estudo foi definido em duas fases. Em primeiro lugar, este estudo contextualiza-se, institucional e cientificamente, no projecto Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)[7], no âmbito do qual se escolheram as cidades de maior dimensão e significado na região Norte, exceptuando-se a Área Metropolitana do Porto (*por se entender que a sua especificidade impõe tratamento diferenciado*[8]), o que prefez as cidades de Braga, Bragança, Chaves, Guimarães, Viana do Castelo e Vila Real. No entanto, sendo este um estudo que incide no período de 1852 a 1926, numa época em que apesar da preponderância da cidade do Porto se estava muito longe da realidade metropolitana actual, fomos forçados, por questões metodológicas, a aplicar o critério da dimensão a todas as sedes de concelho da Região Norte, sendo esta considerada pela agregação dos cinco distritos setentrionais de Portugal Continental. O limiar populacional foi fixado em 5000

[4] Será esta a sequência com que apresentaremos os conjuntos de figuras constituídas pelas plantas, quer de base, quer temáticas, das seis cidades estudadas. Apenas na apresentação dos conjuntos de figuras compostas pelos gráficos que representam a informação dos orçamentos municipais e por se tratar de representações não espacializadas, a sequência será organizada por ordem alfabética.

[5] Jorge GASPAR, 1975, pág. 125 e Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 26.

[6] Mário Gonçalves FERNANDES, 1995, pág. 20.

[7] Projecto (PCSH/C/GEO/968/95 da JNICT) iniciado em 1995, coordenado pelo Prof. José Manuel Pereira de Oliveira e sediado no Gabinete de Estudos de Desenvolvimento e Ordenamento do Território (GEDES) do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

[8] José Manuel Pereira de OLIVEIRA (coord) et al, 2000, pág. 3.

habitantes[9]. O ano considerado foi o de 1864, porque apesar das fragilidades atribuídas ao Censo de 1864, inerentes às condições da época e logo assumidas pelo seu responsável[10], foi *o primeiro recenseamento sistemático de toda a população portuguesa elaborado pelo método numeral e simultâneo*[11], permitindo que, pela sua proximidade temporal a 1852, se avaliasse a importância das povoações, em termos populacionais, antes das transformações que pretendíamos estudar. O resultado adicionou apenas três unidades ao grupo em estudo naquele atlas: o Porto, a Póvoa de Varzim e Vila Nova de Gaia. De todo o conjunto optamos por retirar três sedes concelhias: o Porto porque já existem sobre ele estudos aprofundados, Vila Nova de Gaia porque o seu estudo imbrinca com o do Porto e ainda Braga porque outro elemento da equipa de investigação do Atlas das Cidades do Norte de Portugal desenvolve, paralelamente, o seu estudo[12]. Restam, assim, como aglomerações urbanas[13] objecto deste estudo: Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real (figura 0).

Seguindo o lema de que o *grande gabinete de trabalho* do geógrafo *é, e será, sempre, o campo, sob o céu, descoberto ou carregado de nuvens, mas real*[14], caminhar pelas cidades, sempre com uma planta, ora na mão ora no bolso, foi essencial em todas as fases do percurso metodológico, para a identificação e compreensão dos espaços urbanos. A busca de meios de observação, quer escritos quer cartográficos, dos cenários passados foi imprescindível para a interpretação da cidade. Sendo o trabalho de um geógrafo, foi privilegiada a cartografia, não só enquanto representação de um espaço num tempo particular, mas também como meio de organização e estruturação de informação e, enfim, como documento de explicação e apresentação de resultados. Como afirmou J. BEAUJEU-

---

[9] Teresa Barata SALGUEIRO (1992, pág. 35), considerou o valor de 4500 para identificar os centros urbanos em 1801. Com o número que propomos pretendemos ajustar o limiar à passagem de mais de meio século. No entanto, mesmo que se utilizasse o valor proposto por Teresa Barata SALGUEIRO o conjunto de aglomerados urbanos resultante era o mesmo, apenas se aproximando Vila do Conde (contabilizava 4299 habitantes em 1864) daquele limiar.

[10] *A minha posição official dá-me direito a esperar que o publico acreditará os algarismos que apresento como a expressão da verdade, não do que realmente existe, porque um recenseamento perfeito é quasi impossivel e o nosso está cheio de imperfeições; mas a verdade, referindo-me ao que se apurou, ao que na repartição se recebeu; verdade official enfim. (...) Bebi o que escrevo na única fonte authorisada; e confrontando o meu modesto trabalho com os dados officiaes respondo pela exactidão. Será a fonte inteiramente pura?* (João da Costa Brandão e ALBUQUERQUE, 1866, pp. VI-VII).

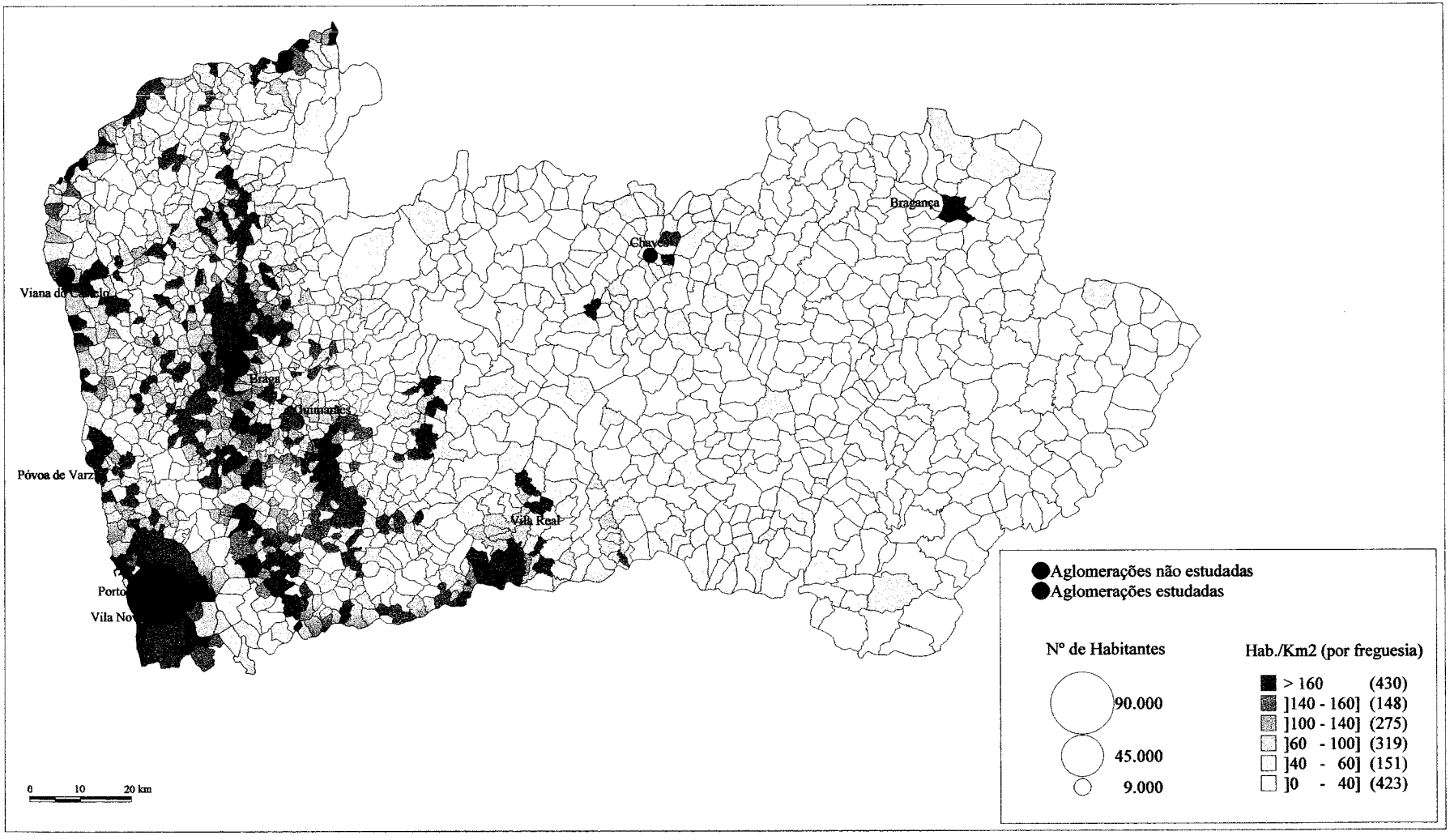
[11] Teresa Barata SALGUEIRO, 1992, pág. 35.

[12] Miguel Sopas de Melo Bandeira, 2002, *O espaço urbano de Braga*, Braga, Universidade do Minho, Tese de Doutoramento.

[13] À época apenas três tinham o título de cidade: Bragança desde 1464, Viana do Castelo (1848) e Guimarães (1853). As restantes adquiriram-no em 1925 (Vila Real), 1929 (Chaves) e 1973 (Póvoa de Varzim). Ver Teresa Barata SALGUEIRO, 1992, pp. 423-426.

[14] José Manuel Perreira de OLIVEIRA, 1975, 1ª edição 1963, pág. 419.

Figura 0 - Aglomerações urbanas (com mais de 5000 habitantes) e densidade populacional por freguesia, no Norte de Portugal Continental, em 1864



FONTE: INE, Recenseamento Geral da População, 1864.

GARNIER, *de certo modo, a planta de uma cidade é o resumo da sua história; por ela podem seguir-se as várias etapas do seu desenvolvimento* (...) *é um documento primordial para o geógrafo*[15].

Neste sentido, foram desenvolvidos esforços na recolha do maior número possível de documentos cartográficos existentes, e conhecidos, retratando as cidades objecto deste estudo, desde as primordiais representações de Duarte d'Armas até às plantas relativas aos *ante-planos* do Estado Novo, o que consubstanciou um acervo qualitativa e quantitativamente diversificado (em volume à parte, denominado Anexo Documental de Imagens e que passaremos a identificar com a sigla ADI), que impunha uma necessária análise crítica dos documentos. Daqui decorre, afinal, a justificação e a necessidade da parte I deste estudo ("A cartografia das cidades"), onde se analisa e tenta compreender aquela fonte fulcral, identificando e contextualizando a sua origem, avaliando o rigor dos documentos e a qualidade da informação que oferecem à leitura, ajustando o seu lugar no processo de conhecimento dos espaços que representam.

A observação de plantas urbanas, e da cartografia em geral, facilita e potencia a comparação de espaços diferentes, sendo esse mais um dos caminhos que trilhamos. A comparação das formas urbanas existentes, dos processos da sua transformação e dos seus resultados, utilizando sempre a cartografia, é uma atitude metodológica basilar neste trabalho. Por isso, para cada cidade, elaboramos plantas que nos permitissem observar e interpretar o existente, que descrevessem o projectado e o realizado e concretizassem os resultados da busca de faseamentos e de responsáveis, procurando uma leitura. Socorramo-nos de Orlando RIBEIRO: *se uma cidade é sempre um ser único – ou pela estrutura, ou ainda por todas essas e outras razões – a Geografia urbana, como toda a Geografia, encontra na comparação o principal caminho da interpretação e da síntese*[16].

As cidades podem e devem estudar-se sob variados ângulos, o *inquérito* à cidade, para utilizar a terminologia de José-Augusto FRANÇA[17], pode ser feito com múltiplos objectivos. O nosso procura entender a(s) forma(s) da cidade. Como afirmou, mais uma vez, Orlando RIBEIRO *o estudo geográfico das cidades tem de fazer-se dentro dos princípios de toda a Geografia. Uma cidade é uma 'forma', acessível portanto ao exame directo e inscrita simplificadamente na planta ou na fotografia aérea, como qualquer*

[15] J. BEAUJEU-GARNIER, 1983, 1ª edição 1980, pág. 114.
[16] Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1969, pág. 236.

rugosidade ou vestimenta da superfície terrestre[18]. Clarifique-se, desde já, que nos interessa, a sua forma nas três dimensões que, geometricamente, o espaço da superfície terrestre permite e não apenas a bidimensional[19], embora se dê a esta o privilégio enquanto matrizadora da forma urbana e vertível no que usualmente se designa como plano urbano. Entenda-se plano urbano, como explicitamos em estudo anterior[20], com o mesmo significado que lhe atribuiu J. M. Pereira de OLIVEIRA, ou seja, como a estrutura resultante, num dado momento, da distribuição relativa dos *espaços construidos* e dos *espaços livres*, incluindo nestes os *espaços de circulação* e os *espaços verdes*[21]. Digamos que, como Teresa Barata SALGUEIRO, *apesar de reconhecermos a complexidade morfológica presente nas cidades, privilegiamos aqui a sua análise em sentido restrito, isto é, o estudo da malha ou dos traçados*[22]. Mesmo assim, não deixaremos de aflorar os campos da História da Arte ou da Arquitectura, importantes áreas do conhecimento no âmbito do estudo dos aspectos morfológicos da cidade e do urbanismo, nomeadamente pelas possibilidades de leitura que os *modelos* e os *tipos* contêm[23]. O parcelamento da propriedade, que constitui um dos três elementos considerados por M. R. G. Conzen como componentes da morfologia urbana[24], foi essencialmente entendido enquanto factor explicativo, por vezes condicionador, dos outros dois (traçados e edifícios). De alguma maneira, procuraremos compreender como se formam os planos urbanos, privilegiando os factores geográficos, sem menosprezar os contextos económicos e culturais, numa abordagem que alguns considerarão lavedaniana[25].

A cidade é uma criação humana e, como tal, consequência dos seus poderes, que são classificáveis como público e privado, subdividindo-se o primeiro em central (incluindo as suas extensões distritais) e local ou municipal. Assim, apontamos a nossa atenção para a acção dos agentes dos poderes públicos, pagadores das obras que transformaram o

---

[17] José-Augusto FRANÇA, 1987, 1ª edição 1983, pág. 12.
[18] Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1969, pág. 170.
[19] Como lembrou Pierre MERLIN (1988b, pág. 16), alguns autores, das áreas de arquitectura e urbanismo, *consideram o espaço a duas dimensões o objecto morfológico fundamental*, outros, arquitectos e geógrafos, *integram não somente a terceira dimensão, mas a tipologia dos edifícios, na morfologia urbana*.
[20] Mário Gonçalves FERNANDES, 1995, pág. 19.
[21] José Manuel Pereira de OLIVEIRA, 1973, pp. 346-347.
[22] Teresa Barata SALGUEIRO, 1992, pág. 162.
[23] Sobre os conceitos de *modelo* e *tipo* em Arquitectura, ver Francisco Barata FERNANDES (1999, pp. 30-54).
[24] Ver Spiro KOSTOF, 1991, pp. 25-26.
[25] Ver Antonio NAVAL MAS, 1985, pág. 89.

território nacional e os seus espaços urbanos, contudo, não nos desviamos do poder dos técnicos, das técnicas e das ideias, que o enformaram.

No estudo introdutório que fizemos a estas questões verificamos que o poder municipal foi o mais voluntarista e decisivo na gestão e transformação dos centros urbanos, entre 1852 e 1926. Na altura sublinhamos a importância da análise das actas e orçamentos camarários, geralmente insertos nas actas municipais, constituindo-se estas como fonte imprescindível, cuja importância já fora referida por Jorge GASPAR (1975). Confirmamos que legal e efectivamente era o poder municipal quem mandava na transformação da cidade e que mesmo das acções desenvolvidas por outros agentes existem referências nos livros que testemunham a efectividade deste poder. Por isso, as actas municipais mantiveram-se como a outra fonte nuclear deste trabalho.

Já referimos a importância dos documentos cartográficos como primordial instrumento para encetar qualquer avaliação de transformação do espaço, contudo, apesar da sua prolixidade no período em estudo, o número de documentos e respectiva distribuição temporal é desigual em relação a cada um dos centros urbanos, pelo que, por si só, são insuficientes para a sistematização da análise e, principalmente, para a elaboração de comparações que permitam esboçar o faseamento das intervenções no plano urbano. Assim, conjugamos três fontes (documentos cartográficos, orçamentos municipais e actas das reuniões camarárias) e tentamos desenvolver uma análise articulada que permitisse a elaboração de um retrato do que realmente foi concretizado, que se julga fiel e que foi precisado com o apoio de informação bibliográfica, nomeadamente a coeva.

Naturalmente, nenhuma das fontes, quando abordada isoladamente, garante conclusões seguras: a existência do desenho de um projecto, a orçamentação da despesa para a sua concretização ou a sua explicação e defesa transcritas nas actas, nem sempre possibilitam afirmar a sua realização ou precisar a data em que a mesma aconteceu. Não nos podiamos limitar, por exemplo, aos orçamentos camarários, que utilizamos como elemento condutor da análise da acção municipal, pois apenas recorrendo às outras fontes se pode colmatar as lacunas decorrentes do facto de, em alguns casos, aqueles se terem perdido[26]. A validação da execução orçamental pôde ser efectuada quer através da análise dos orçamentos

[26] Apesar da melhor persistência, por vezes teimosia, não foi possível construir as séries anuais completas dos orçamentos camarários. As datas dos orçamentos encontrados são as seguintes: Bragança, de 1854 a 1858 e 1889 a 1926; Chaves, 1855 a 1889, 1904 e 1905; Guimarães de 1842 a 1901; Póvoa de Varzim, de 1866 a 1907; Viana do Castelo de 1855 a 1926; Vila Real, 1843 a 1921, com hiatos.

posteriores, quer pela observação de documentos cartográficos também posteriores e representativos do existente ou pela simples, mas clara, afirmação da sua concretização, seja nas actas camarárias ou nos testemunhos de autores coevos e de investigadores, tudo contribuindo para o despiste de potenciais equívocos, e permitindo a descrição cartográfica das transformações dos planos urbanos de cada urbe. O menor recurso à imprensa local como fonte de informação justifica-se com o alerta de Joel SERRÃO quando lembrou *que a imprensa da época é, em primeiro lugar, política, em segundo lugar, literária e só acidentalmente noticiosa dos acontecimentos da vida quotidiana*[27].

Finalmente, além dos breves Enquadramentos preambulares, organizamos a dissertação em três partes[28]. Na primeira, desenvolve-se uma análise das fontes cartográficas existentes para o estudo das cidades do Norte de Portugal Continental. Na segunda, abordam-se os contextos da transformação e produção do plano urbano das cidades do Norte de Portugal Continental através da elaboração de sínteses sobre o urbanismo europeu, sobre as obras públicas de articulação territorial e de iniciativa do poder central e, ainda, sobre a evolução do plano urbano das aglomerações objecto antes do período em que se centra este estudo. Na terceira, analisam-se as transformações dos centros urbanos, referenciando-se os instrumentos (enquadramento legal, planos e projectos elaborados e financiamento) e as concretizações (equipamento dos centros urbanos, organização dos serviços municipais e alterações dos planos urbanos), de maneira a explicar os processos de produção do plano urbano das cidades do Norte de Portugal Continental e clarificar o seu faseamento.

[27] Joel SERRÃO, 1978, pág. 41. De alguma forma, confirmamos esta deia com a consulta do jornal *A Aurora do Lima*, publicado desde 1855, em Viana do Castelo.

[28] A bibliografia, inserida no final do trabalho, também está organizada em função de cada parte. Além disso, os Enquadramentos iniciais têm bibliografia própria. As referências bibliográficas das Conclusões finais são apresentadas, na sua totalidade, em nota. Em todas as citações de bibliografia publicada em língua estrangeira as traduções são de nossa responsabilidade.

I - A Cartografia das Cidades

Na procura do conhecimento dos centros urbanos, os documentos cartográficos adquirem particular realce, seja como expressão das imagens que construimos das cidades do presente, seja enquanto referências clarificadoras do seu aspecto no passado. A existência do *mapa*, entendido, numa definição abrangente, como a *representação gráfica plana de toda ou parte da superfície da terra*[29], permite delinear uma imagem dos espaços urbanos. O mapa, enquanto resultado da aplicação dos elementos de base da geometria (ponto, linha e plano), contribui para *organizar e estruturar o pensamento, assumindo-se como um instrumento indispensável às operações intelectuais que envolvem qualquer relação espacial*[30]. Da mesma forma, é difícil estudar um espaço urbano do passado utilizando apenas documentos narrativos, por mais numerosos e detalhados que estes se apresentem.

À luz destes pressupostos, qualquer equipa de planeamento urbano (geral, de pormenor, estratégico, director, etc.), qualquer gabinete de preservação do património urbano, qualquer estudioso da cidade, deve recorrer a documentos que lhe proporcionem a "materialização" da imagem da cidade, do presente como de épocas anteriores. Assim, os interessados pelo fenómeno urbano utilizam, entre outros meios, representações da cidade identificadas vulgarmente por mapas, cartas e plantas, cuja diversidade implica o recurso a classificações enunciadas de múltiplas formas, tantas quantas os critérios que adoptarmos.

Podemos classificá-las, como o fez por exemplo David BUISSERET[31], a partir da relação entre a posição do observador e o plano imaginário constituído pela superfície da terra que, desde a sua totalidade até à mínima parte, é o objecto representado. Assim, encontramos todas as possibilidades que as cidades, os objectivos e as técnicas de levantamento e representação permitem: a horizontalidade (*vistas* do perfil da cidade), a obliquidade (*vistas* em *perspectiva cavaleira*, *voo de pássaro*, etc.) e a perpendicularidade ou

[29] M. Helena DIAS, 1991, p. 336.
[30] Domingos TAVARES e Vítor MURTINHO, 1998, pág. 119.
[31] David BUISSERET, 1998, pp. IX-XIII.

ortogonalidade (*plantas, planos, cartas*)[32]. Apesar disso, os critérios mais frequentemente utilizados são a escala e a função, pelo que é comum encontrarem-se referências à cartografia de grande e pequena escalas, no primeiro caso, ou aos *mapas de base* (também identificados como gerais, de referência, topográficos, etc.) e aos *mapas temáticos*, no segundo[33].

No estudo das cidades, os documentos cartográficos são utilizáveis em todas as suas variações e potencialidades, sejam estas na razão matemática que suporta a representação ou na função que os documentos desempenham. Apesar disso, quando nos referimos à cartografia urbana, estamos implicitamente a considerar a cartografia de grande escala, enquanto no que à função se refere importa explicitar que nos interessa a cartografia de base, vulgarmente identificada como *planta*[34]. Por vezes, a cartografia urbana temática, como a produzida com o fim de delinear as redes de iluminação pública ou de abastecimento de água, por exemplo, torna-se informação preciosa face à escassez de outras imagens da cidade. Naturalmente, quando se estuda a hierarquia ou se analisa a inserção regional da cidade, os mapas de pequena e média escala são chamados à colação. Porém, se pretendemos entender e pormenorizar a sua estrutura e organização interna, é às grandes escalas que recorremos.

A cartografia de base é um instrumento incontornável. Independentemente das opções subjectivas do cartógrafo e da maior ou menor generalização imposta pela escala, ao reflectir o levantamento do que é directamente observável, a cartografia de base apresenta-se como o registo do que existe num determinado momento; além do mais, é também o suporte da cartografia urbana temática, permitindo organizar e interpretar outro tipo de

---

[32] David BUISSERET (1998, pág. XIII) acrescenta a reprodução tridimensional (a maquete), descrevendo assim quatro categorias de representação da cidade: *vertical plan, bird's-eye view, profile* e *model*.

[33] ROBINSON, A. H. et al (1987, 1ª edição 1953, pág. 9), utiliza ainda o termo *carta* para identificar o tipo de *mapas especialmente desenhados para cobrir as necessidades dos navegantes, tanto nauticos como aéreos*.

Foi publicado um precioso auxiliar de orientação no imenso universo que são os termos e as classificações ligadas à cartografia por M. Helena DIAS e M. J. FEIJÃO (1995), *Glossário para indexação de documentos cartográficos*, IBL, Lisboa. Veja-se também a importante obra de apoio de Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON (1987), onde os autores apresentam a definição e um comentário com *detalhes da inovação e difusão* de cada um dos 191 termos e expressões relacionadas com a cartografia e subdivididos em oito grupos ou secções que vão desde o *Tipo de Mapas* (1) até aos *Atlas* (8), passando pelos *Mapas de actividades e ocupações humanas* (2), *Mapas de fenómenos naturais* (3), *Sistemas de referência e conceitos geodésicos* (4), *Simbolismo* (5), *Técnicas e Meios* (6) e *Métodos de duplicação* (7).

[34] Não havendo uniformidade entre os autores quanto ao limite da redução a partir do qual uma escala deixa de ser grande, optamos, no caso das plantas urbanas pelo valor de 1:10000, considerado por Mª H.

informação, pelo que deve ser, em rigor, o ponto de partida para a elaboração de plantas conjecturadas, seja em relação ao passado ou a projectos futuros[35].

Neste contexto, torna-se fulcral a identificação dos exemplares cartográficos existentes e o desenvolvimento de estudos, que contribuam para aprofundar conhecimentos sobre, entre outros aspectos, as técnicas e os instrumentos utilizados na sua feitura, a formação e a actividade dos seus autores, as simbologias, as normalizações e os graus de generalização aplicados, o "rigor possível" dos levantamentos em cada época, a destrinça entre verdadeiros levantamentos, variantes e cópias, a identificação das bases que suportam a cartografia temática, visando, enfim, tirar o melhor partido dos documentos cartográficos.

Infelizmente, ainda existe muita documentação por referenciar, sobretudo no âmbito das grandes escalas. Dada a escassez de catalogações, em alguns arquivos apenas é possível conhecer na generalidade, por vezes intuir, o seu acervo. Da cartografia catalogada só uma percentagem mínima foi objecto de estudo e a simples observação da esmagadora maioria dos exemplares não pode realizar-se senão directamente, já que não existem publicações ilustradas suficientemente abrangentes, como os que se vão publicando noutros países, nomeadamente em Espanha[36].

Depois de décadas em que a atenção recaiu na inventariação e estudo da cartografia elaborada entre os séculos XV e XVII, temos vindo a assistir ao aparecimento de importantes contributos para um conhecimento temporalmente mais alargado da cartografia portuguesa[37], que permitem, mais claramente, a inserção do caso português no amplo conjunto de estudos existentes sobre a cartografia dos países ocidentais[38]. Além disso, têm aumentado o número de exposições públicas com base em acervos cartográficos, cujos catálogos, apesar de não reproduzirem todos os exemplares expostos,

---

DIAS (1993, pág. 20) e por José Manuel Pereira de OLIVEIRA (1992, pág. 21), que baliza as plantas urbanas em representações com escalas compreendidas entre 1:500 e 1:10000.

[35] A título exemplificativo, vejam-se os inúmeros atlas de cidades que, segundo Manoel GUÀRDIA (1998, pág. 29), podem ser divididos em duas tipologias: *os que estudam a evolução de uma cidade através da compilação, selecção, análise crítica e comentário da documentação cartográfica e iconográfica*, e os que *comportam um processo de elaboração de material histórico, com um uso sistemático dos recursos de interpretação gráfica, e em especial da cartografia temática.*

[36] Veja-se, por exemplo, Antonio BONET CORREA (1991); Carmen LÍTER MAYAYO et al. (1994); Joaquim CORTÉS JOSÉ (1998).

[37] Veja-se a obra que aborda *o passado, o presente e o futuro da Cartografia portuguesa*, com contributos de autores nacionais e estrangeiros, coordenada por Mª Helena DIAS (1995), *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, Ed. Cosmos, Lisboa. Este livro inclui uma síntese do conhecimento actual da história da cartografia portuguesa elaborada por M. Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, que fora publicada em 1991. Vejam-se também muitos dos artigos insertos na *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, desde 1981.

constituem, no entanto, documentos preciosos, quer pela reprodução das peças que os organizadores consideram mais pertinente publicar, quer pela qualidade da impressão e, principalmente, dos textos que incluem. Em quase todos os catálogos nos deparamos com exemplares de grande escala, representando centros urbanos ou trechos dos mesmos, sendo algumas das obras totalmente dedicadas à representação urbana[39].

Assim, apesar de existirem elementos suficientes que constituam referência para a análise e contextualização da cartografia urbana histórica, se exceptuarmos os contributos relativos à cartografia das principais cidades do país, como os estudos inseridos nos catálogos de exposições que enriquecem e secundam os exemplos de A. Vieira da SILVA (1913)[40] para a cidade de Lisboa ou o de Monteiro de ANDRADE (1943) para a cidade do Porto, e o referente às *Cidades Portuguesas do Ultramar*, de Luís SILVEIRA[41] ainda está por fazer

---

[38] Veja-se Francesc NADAL, 1994, pp. 181-191.

[39] Entre outros e só na última década:

- *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Biblioteca Pública Municipal do Porto, Porto, 1992, no âmbito do VI Colóquio Ibérico de Geografia, com introdução de Suzanne DAVEAU;
- *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Câmara Municipal do Porto (Porto, 1992), onde, entre a representação de exemplares mais remotos, se analisa o labor de Augusto Gerardo Teles Ferreira e a sua *Carta Topográfica da Cidade do Porto*;
- *Cartografia Impressa dos Séculos XVI e XVII, Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas*, Comissão Municipal Infante 94 e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (Porto, 1994), com uma parte dedicada à representação das cidades (pp. 135-141);
- *Lisboa em Movimento, 1850 – 1920*, Sociedade Lisboa 94 (Lisboa, 1994), onde, além da grande profusão de documentação cartográfica que é permitido observar, Raquel Henriques da SILVA (pp. 41-80) estabelece uma interessante comparação sistemática de algumas das folhas das plantas de Lisboa de 1857 e 1911;
- *Cartografia de Lisboa, séculos XVII a XX*, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, no âmbito do XVII Cong. Int. de História da Cartografia (Lisboa, 1997) que retrata o fundamental da história da cartografia da cidade de Lisboa;
- *Lugares e Regiões em Mapas Antigos*, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, no âmbito do XVII Cong. Int. de História da Cartografia (Évora, 1997), com introdução de Suzanne DAVEAU (pp. 13-44) e um interessante *Mappa das Villas do Conde e Azurara* do primeiro quartel do séc. XIX (pág. 57);
- *Tesouros da Cartografia Portuguesa*, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, no âmbito do XVII Cong. Int. de História da Cartografia (Lisboa, 1997), onde José Manuel GARCIA descreve algumas das principais referências na representação das regiões e povoações portuguesas até ao século XVII (pp. 51-63);
- *A Engenharia Militar e a Construção, 350 anos de História*, Regimento de Engenharia nº1, onde se publica, a cores, a notável *Planta do Funchal* de 1567 (Lisboa, 1997);
- *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa*, União Geográfica Internacional, Conferência Regional 98 (Lisboa, 1998), onde Mª Helena Dias, que também coordenou a exposição, traça a mais completa resenha sobre os percursos da generalidade da cartografia portuguesa.

[40] Foi de novo publicado, em 1914, com o mesmo título e enquanto separata (ou *Extracto*) da *Revista de Obras Publicas e Minas*, Typographia do Commercio, Lisboa.

[41] Luís SILVEIRA [1956], *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, Lisboa, Tipografia Silvas, Lda., 4 vols. O autor construiu um atlas com iconografias e plantas de cidades, desde as mais antigas conhecidas até aos "ante-planos de urbanização" do Estado Novo. Entre estes, reproduziu plantas relativas a cidades como Luanda (Vol. 2 pág. 209), Lourenço Marques (Vol. 2, pág.

uma história da cartografia urbana que sirva de suporte ao estudo das cidades portuguesas, particularmente das cidades médias, encarando e avaliando os exemplares cartográficos, quer como fonte para o estudo dos centros urbanos, quer enquanto instrumento de compreensão de outras informações. É para este esforço que pretendemos contribuir.

1. Percursos da cartografia

1.1. A questão do rigor

Um dos problemas que se coloca ao pesquisador do fenómeno urbano, quando encara uma imagem de uma determinada época, centra-se no debate sobre o valor da sua representatividade, ou, dito de outra forma, do seu rigor. Mas o que é o rigor em cartografia? À partida, devemos relativizar este conceito, como o fez JOLY, considerando que *a precisão é a qualidade de uma carta onde o erro gráfico é mínimo tendo em conta a sua escala e os instrumentos utilizados no momento do levantamento e da redacção*[42]. Neste sentido, quando se pretende avaliar o rigor de um levantamento ou de uma representação, interessa contextualizá-lo com os conhecimentos e práticas cartográficas existentes na época em que foram efectuados, sendo que a maior ou menor adequação do grau de generalização à escala de representação foi sempre marcada também por aqueles. Mas, importa ainda conhecer os autores e os contextos da sua acção, para se aferir devidamente o rigor de cada documento com o rigor possível em cada época, o que permitirá melhorar a avaliação dos documentos e deles não prescindir, apressadamente, nem retirar leituras inadequadas.

Além disso, deve-se destrinçar o rigor do levantamento do rigor da representação, pois o levantamento pode ser rigoroso, com a precisão que os instrumentos permitirem, e a representação ser grosseira. Aliás, do levantamento até à representação, em qualquer época, sempre houve e haverá perdas de informação, quer pela não representação quer pela generalização na representação, derivadas do simples facto de se tratar de figurações,

257), Quelimane (Vol. 2, pág. 267), Tete (Vol. 2, pág. 269) e Dili (Vol. 3, pág. 491), todas da autoria do Gabinete de Urbanização do Ultramar, levantadas na escala de 1:2000.

reduzidas e expressas por meio de símbolos cuja utilização pressupõe escolhas. Como clarificou João C. GARCIA, *a simbologia utilizada na figuração dos fenómenos, a maior ou menor fidelidade à realidade (...) implicam escolhas que traduzem um certo estádio de evolução dos conhecimentos, mas também a personalidade de mestres e de escolas, sem esquecer as exigências e necessidades do público*[43].

O desenvolvimento do rigor dos levantamentos cartográficos, como o do conhecimento em geral, beneficiou com a revolução científica que, a partir de finais de Quatrocentos, os Descobrimentos sustentaram e a invenção da imprensa, em meados do mesmo século, tornou possível[44]. Como afirmou Armando CORTESÃO, *o desenvolvimento da ciência náutica (...) e a invenção da imprensa de tipo móvel, constituíram as alavancas mais poderosas que moveram a Humanidade da Idade Média para o Renascimento*[45]. A imprensa, que nos finais do século XV já se tinha expandido por toda a Europa, proporcionou o *acesso às fontes da Antiguidade*[46] e a divulgação de novas imagens e teorias fomentando, assim, a comparação e o aprofundamento do espírito crítico.

Simultaneamente, apesar de se ter assistido à difusão do poder censório do Santo Ofício espartilhando os países da Europa católica[47], com o aumento da rapidez de impressão e do número de exemplares impressos e com a consequente diminuição do custo unitário, a tipografia multiplicou as *fontes disponíveis, consultáveis, criticáveis*[48], tornando-se num poderoso difusor de conhecimento. A partir da divulgação de contributos como os de Nicolau Copérnico (1473-1543), estabelecendo a teoria heliocêntrica e de Galileo Galilei (1546-1642), nomeadamente com a confirmação da teoria copernicana e com o impulso que imprimiu ao desenvolvimento da astronomia, criou-se na Europa *uma atitude mais favorável perante a ideia de ciência*[49]. Além disso, ao permitir a multiplicação dos

---

[42] F. JOLY, 1976, pág. 110.
[43] João C. GARCIA, 1994, pág. 12.
[44] Douglas C. McMURTRIE, 1982, 1ª edição 1965, pág.159.
[45] Armando CORTESÃO, 1962, pág. 1.
[46] *O espírito científico, como ainda hoje o compreendemos, desenvolveu-se no Renascimento pelo encontro de três correntes: a renovação da cultura pelo acesso às fontes da Antiguidade, largamente difundidas com a invenção da imprensa, o alargamento dos horizontes da pesquisa pelo descobrimento de novas terras, mares e gentes, e o desenvolvimento da atitude crítica, exercida tanto em relação aos dados do saber clássico como às novas aquisições da observação e da experiência.* Orlando RIBEIRO, 1949, pág. 32.
[47] Luís Humberto MARCOS, 1999, pp. 10-101.
[48] Douglas C. McMURTRIE, 1982, pág. 147 e Christian JACOB, 1992, pág. 92.
[49] Norman J. W. THROWER, 1996, pág. 92.

exemplares cartográficos[50] e de manuais dedicados ou relacionados com a produção de cartografia, a imprensa teve um papel fundamental na difusão e consequente homogeneização das características da cartografia europeia[51].

Concomitantemente, com a génese do espírito científico moderno que se foi instalando, assistiu-se nos séculos seguintes à criação de instituições que fomentariam o conhecimento científico e contribuiriam para os desenvolvimentos da geodesia, para a adopção e generalização do método de determinação das distâncias por triangulação trigonométrica ou para o aumento de rigor na medição da longitude, tentada desde o estudo dos eclipses das luas de Júpiter, por Galileu, até ao cronómetro setecentista de John Harrison, cujo aperfeiçoamento ainda no século XVIII o Parlamento Inglês procurava incentivar[52].

O interesse pela matemática e pela geometria, em particular, fora renovado no Renascimento. A obra *Elementos de Geometria* do matemático grego Euclides (300 a.C.), apesar de ter sido impressa pela primeira vez em 1482, era já uma das mais procuradas, em exemplares manuscritos, durante todo o século XV[53]. Alguns autores referem Leon Battista Alberti como *o primeiro grande teórico da topografia e da perspectiva*[54] e o clarificador, nos seus *Ludi Matematici* (1445), das bases do método da triangulação, aludindo ao florentino Cósimo Bartoli, editor e difusor da obra de Alberti, como divulgador, em 1564, de *como para fazer um mapa exacto há que realizar observações de ângulos a partir pelo menos de dois lugares, além de um terceiro para o controle e como as triangulações devem repetir-se tantas vezes quantas sejam necessárias para cobrir um território*[55]. Outros autores, consideram que foi o matemático flamengo Gemma Frisius quem *descreveu e presumivelmente inventou em 1533 a técnica de triangulação*[56]. Apesar das divergências, o que importa sublinhar é que no século XVI já era conhecida a possibilidade de utilização da triangulação trigonométrica nos levantamentos cartográficos,

---

[50] Apesar dos problemas com que se defrontou, nomeadamente na questão da impressão da cor (veja-se, neste trabalho e nesta parte I, o ponto 1.4.).

[51] Christian JACOB, 1992, pág. 95.

[52] Veja-se Dava SOBEL, *Longitude*, Ed. JC Lattès, Paris, 1996.

[53] Douglas C. McMURTRIE, 1982., pág.302.

[54] Antonio BONET CORREA, 1991, pág. XXXV.

[55] No livro *Del modo di misurare la distantie, la superficie, i corpi, le piante, le provincie, le prospettive, e tutte el altre cose terrene* (...) (Idem, pág. XXXVI). Segundo BONET CORREA (1991, pp. XXXV-XXXVI), Leon B. Alberti tratou *a maneira de medir as dimensões lineares de um terreno ou obras inacessíveis* e *fundando-se nas relações que existem entre os triângulos semelhantes e de acordo com a indeformalidade dos triângulos planos* (...) *conseguiu o levantamento por intersecções sucessivas do circuito ou âmbito de um território.*

[56] Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pág. 74. Veja-se também Norman J. W. THROWER, 1996, pág. 91.

apontando-se, normalmente, o ano de 1617 como aquele em que o método terá sido utilizado, pela primeira vez, por Willebrord Snell (Snellius) para cartografar parte do norte da Holanda[57].

Apesar disso, a França seria o primeiro país a promover a modernização da cartografia do seu território, tendo em vista tanto fins militares como civis, ao investir no desenvolvimento da ciência através da criação de instituições e da formação dos recursos humanos necessários à sua prossecução (por exemplo, a criação do *Dépôt de la Guerre* em 1668, do *Corps d'Ingénieurs Militaires* em 1698, ou da *École des Ponts et Chaussées* em 1716). Assim, a partir da segunda metade de Seiscentos a *Academia de Ciências de Paris* [fundada em 1666] *fará a cartografia passar do domínio da estimação ao da precisão*[58]. Para tal foi construido o *Observatório de Paris* para uso dos académicos franceses, embora a instituição estivesse sob a autoridade dos Cassini[59], aprofundaram-se esforços no sentido de tornar mais rigorosas as medições do arco de meridiano, a determinação da posição astronómica de cada lugar e o estabelecimento de uma rede de localizações astronómicamente conhecidas[60], aperfeiçoando-se os levantamentos cartográficos.

Foi com base no aperfeiçoamento dos instrumentos e dos princípios da geodesia, testados com levantamentos como o da *Carte particulière des environs de Paris* (1:86.400) publicada em 1678, que a *Academia de Ciências de Paris* decidiu concretizar os trabalhos de triangulação geral de França, desenvolvidos a partir de 1733 e dirigidos por Cassini III (César-François Cassini de Thury). Os resultados foram publicados, em 1746/47, na *Carte qui comprend touts les lieux de la France Qui ont étés déterminés par les opérations géometriques* e, em 1790, terminaram-se os trabalhos sobre o terreno relativos à *Carte de France* (também na escala de 1:86.400) já sob a direcção de Cassini IV (Jacques-Dominique Cassini), a qual, segundo Monique PELLETIER, viria a desempenhar

[57] Norman J. W. THROWER, 1996, pág. 110. Amorim GIRÃO sugeriu, em 1952 (pág. 116), que antes de Snelius já Álvares Seco teria utilizado, em 1560, o método da triangulação. Em 1957, em estudo dedicado ao mapa de Portugal de Álvares Seco, os autores (entre os quais estava Amorim GIRÃO) seguem esta hipótese e concluem que *somos levados a inclinarmo-nos para o uso da triangulação por Álvares Seco* (Alves FERREIRA, Custódio de MORAIS, Joaquim SILVEIRA e Amorim GIRÃO, 1957, pág. 31).

[58] Monique PELLETIER, 1990, pág. 41.

[59] Jean-Dominique Cassini, astrónomo da Universidade de Bolonha fora convidado para contribuir para os esforços desenvolvidos na busca do aumento do rigor no cálculo das longitudes (Idem, pág. 45).

[60] Ivan KUPCÍK, 1981, pág. 174.

importante função *na grande reforma da rede de estradas* encetada pelos engenheiros da *École des Ponts et Chaussées*[61].

Assim, como consequência de novos trabalhos teóricos e do emprego de renovados instrumentos e métodos de medida, a França seria pioneira na reforma da cartografia terrestre, sendo também percursora na introdução dos espaços em branco sempre que se não possuia um conhecimento seguro das áreas a cartografar[62], colocando o interesse científico acima de quaisquer outros e contribuindo para terminar com as representações do interior dos continentes assentes na criatividade dos seus autores, ou seja, acabar com alguma da *cartografia imaginativa*, para utilizar a classificação de David WOODWARD ao pretender distinguir os métodos artísticos dos científicos na cartografia[63].

Na senda do exemplo francês, aprofundado com novos levantamentos efectuados ao longo da segunda metade do século XVIII, sob a égide dos engenheiros militares, a generalidade dos países europeus empreenderia a triangulação e levantamento cartográfico detalhado dos seus próprios territórios, apesar de, em muitos casos, os levantamentos só se efectivarem durante o século XIX[64], o que se verificou também em Portugal, como veremos.

Na cartografia urbana, por se tratar de áreas pequenas e claramente delimitáveis, um relativo rigor nos levantamentos era possível mesmo antes da utilização dos métodos de triangulação. A questão colocava-se, fundamentalmente, nos métodos de representação e nos objectivos que lhes estavam subjacentes, sendo possível encontrar, desde cedo, cartografia urbana com rigor *descritivo*, independentemente de o observador se encontrar colocado ortogonal, obliqua ou paralelamente ao plano do representado.

Planta, *vista geral*, *panorâmica* e *perspectiva*, para utilizar a terminologia de R. A. Skelton adoptada por Helen WALLIS (1987), eram comuns na Renascença, situando-se o observador na vertical no caso da *planta* e no plano horizontal no da *perspectiva* e considerando-se a *vista geral* e a *panorâmica* como duas formas de representação

---

[61] *Na grande reforma da rede de estradas, a carta de Cassini, com a posição exacta das cidades e das vilas, constituirá um primeiro instrumento de planificação. Um mesmo espírito geométrico habitava engenheiros de Pontes e Estradas e engenheiros de Cassini.* (Monique PELLETIER, 1996, pág. 78).

[62] Ivan KUPCÍK, 1981, pág. 174 e Suzanne DAVEAU, 1998, pág. 143.

[63] O autor exemplifica a cartografia *descritiva* com o ortofotomapa, *com um mínimo de subjectividade introduzida pelo cartógrafo*; a *interpretativa* com uma carta geológica de síntese, *onde os conhecimentos individuais e a habilidade do cartógrafo se manifestam, particularmente através da sua competência para a generalização*; referindo para exemplificar a cartografia *imaginativa* a existência de muitos exemplos na história e lembrando que *não só os mappaemundi mas também outros mapas mundanos muito literários a mostram.* (David WOODWARD, 1987, pág. 7).

intermédias. A panorâmica diferencia-se da perspectiva *porque a primeira coloca o observador num ponto mais elevado, oblíquo ao plano representado*, enquanto, na *vista geral*, embora o observador se coloque também na oblíqua, *toma como pano de fundo a visão global da cidade, tal como na planta*[65]. Assim, ainda segundo Helen WALLIS, *apenas a planta e a vista geral são inteiramente desenhadas a uma escala uniforme e espacialmente correctas*. Contudo, *como testemunho visual, a perspectiva é realista e documental*, enquanto na *vista geral e* [na] *panorâmica* o *pitoresco pode sobrepor-se à exactidão*[66].

A discussão sobre o rigor de alguma iconografia portuguesa, encontra-se nas referências à possível existência de uma *escala oculta*, nas palavras de Miguel BANDEIRA a propósito do *Mappa das Ruas de Braga,* de 1750[67], ou no debate sobre a exactidão das imagens do *Livro das Fortalezas* (c. 1509-16), de Duarte D'ARMAS, que Luís de ALBUQUERQUE considerou darem *uma visão muito correcta das praças representadas*[68]. A mais clara defesa da *fidelidade dos desenhos* foi construida por Manuel Silva CASTELO BRANCO, no seu estudo introdutório à edição *fac-simile* do *Livro das Fortalezas*, que reuniu seis testemunhos de vários pesquisadores, entre os quais o citado Luís de ALBUQUERQUE e o dele próprio[69]. Naturalmente, importa sublinhar que o objectivo primordial de Duarte D'ARMAS, era ilustrar o tipo de fortificações que existiam e o seu estado de conservação, pelo que privilegiou a elaboração da planta do elemento central da fortificação, à qual adicionou duas *pespectivas/panorâmicas* da povoação. Nestas, apesar de não conseguirmos saber o traçado dos arruamentos e de o desenho das casas ser padronizado, observamos a forma geral das povoações, numa imagem relativamente próxima da que um viajante coevo teria ao aproximar-se delas, dirigindo-se de Este ou de Oeste.

A ideia de representação do plano de cidade (vertida em *planta* ou em *vista* mostrando o plano) foi desenvolvida, pelo menos, desde a Mesopotâmia, existindo também outros exemplos na Antiguidade quer na Grécia ou em Roma. Uma pintura de parede (encontrada em território da actual Turquia – em Çatal Hüyük - e datada de cerca de 6200 antes de Cristo) é, de qualquer forma, o exemplar mais antigo conhecido. As *vistas*, atingiriam

---

[64] Veja-se, por exemplo, Ivan KUPCÍK (1981, pp. 183-208), que aborda os exemplos de quase todas as nações europeias.
[65] Helen WALLIS, 1987, pp. 127 e 129.
[66] Idem, pág. 129.
[67] Miguel Sopas de M. BANDEIRA, 2000, pp. 44-45.
[68] Luís de ALBUQUERQUE, 1986, pág. 1074.
[69] Manuel da Silva CASTELO BRANCO, 1997, pp. 18-19.

grande aperfeiçoamento, a partir de finais do século XV, nas representações de cidades da península itálica, tornando-se mesmo muito populares e destacando-se de entre todas a imagem de Veneza (1500) de Jacopo de Barbari[70]. Foi também na península itálica que se concebeu a ideia de reunir, para os seus clientes, diferentes cartas num mesmo volume, iniciando o protótipo dos futuros atlas[71]. Depois, por acção dos editores europeus, com particular destaque para os holandeses, proliferariam colecções ou Atlas Universais contendo imagens urbanas (por vezes constituidos apenas por imagens urbanas), em conjunto com cartas de regiões, de países e de continentes, tirando-se assim partido da conciliação entre o todo e o detalhe que o Atlas permite[72] e assegurando desta forma grande sucesso comercial. O mais famoso, de entre todos[73], é o *Civitates Orbis Terrarum* (1572-1617) de George Braun e Franz Hogenberg, *uma obra concebida inicialmente como complemento do atlas de Ortelio* [*Theatrum Orbis Terrarum*, 1570][74] *que continha em seis volumes uma magnífica colecção de vistas, planos e descrições de cidades de todo o mundo*[75].

Como referiu Helen WALLIS, *apesar de não se restringir apenas a vilas e cidades, a técnica de representação da paisagem utilizada na vista geral atingiu o seu auge artístico e cartográfico nos planos de cidades renascentistas*[76], sublinhando-se assim, de alguma maneira, a recuperação da cultura urbana e do fascínio pela cidade, encetada desde a baixa Idade Média e assente na sua importância enquanto elemento fundamental de estruturação e de domínio territorial, mas também a ideia de que os cartógrafos (muitas vezes pintores) *trabalhavam mais para o "contentamento da vista" do público do que para a sua instrução*[77].

As *vistas*, as *panorâmicas* e as *perspectivas* serviram para retratar ou descrever as povoações, numa visão essencialmente contemplativa/demonstrativa do poder, da riqueza e da beleza de cada cidade e de quem nelas mandava. Quando se tratava de levantamentos

---

[70] Veja-se Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pp. 41-42 e 52-53.
[71] Ivan KUPCÍK, 1981, pp. 130-134.
[72] Veja-se Christian JACOB, 1992, pp. 97-109.
[73] Refiram-se, entre outros, os Atlas de Gerard Jode (1578), Antonio Lafreri (1580), Jan Van Linschoten (1598), Gerardus Mercator (1607), Gerardus Mercator/Hondius (1633), Willem Blaeu (1630), Joan Blaeu (1662) e Frederick de Wit (1671). Vejam-se reproduções parciais destes e outros Atlas em Phillip ALLEN (1993).
[74] Na verdade o *Theatrum Orbis Terrarum, que permitiu a larga e duradoura difusão do mapa de Portugal de Álvares Secco*, teve a sua primeira edição em 1570 e *conheceu, até 1612, não menos de 33 edições em várias línguas*. (Suzanne DAVEAU, 1998, pág. 135).
[75] Alfredo F. PRIETO, 1996, pág. 111.
[76] Helen WALLIS, 1987, pág. 131.

que visavam a intervenção e transformação do espaço era utilizada a representação ortogonal, nas plantas e planos dos engenheiros militares. Em França, por exemplo, *o plano geométrico* (...) *conheceu os seus primeiros adeptos entre os engenheiros do Rei*[78], desde o séc. XVI, e em Portugal, também os engenheiros reais nos deixaram alguns exemplos notáveis, como a Planta do Funchal de 1567[79], a Planta da vila de Sesimbra de 1570[80] ou a planta da vila de Cascais e a planta do porto de Sines[81].

O abandono da obliquidade e a adopção da projecção ortogonal na representação de cidades não é um acontecimento que possa ser assinalado com exactidão temporal, tendo-se tratado de um processo lento, que se prolongou desde o século XVI até ao século XIX, época em que se generalizará a utilização do rigor geométrico, quer na planimetria, quer na altimetria. Além disso, continuaram a ser elaboradas *vistas* e *plantas* de cidades, clarificando-se gradualmente a função de cada técnica de representação. O *plano geométrico*, feito por e para especialistas, é usado *para as fortificações porque é o que permite, melhor que qualquer outra técnica, representar o estado de uma praça forte e suas fortificações e conceber os projectos que devem ser realizados para melhorar a sua defesa*[82], enquanto as *vistas* de cidades se tornaram cada vez mais um produto editorial para o consumo do grande público. Apoiando-se, por vezes, em documentos cartográficos cada vez mais rigorosos, as vistas evoluiram paralelamente à cartografia, atingindo um nível de aperfeiçoamento que as tornaram muito populares e procuradas. Na Europa, Alfred Guesdon foi um dos autores expoentes deste labor, nomeadamente com as séries *Viaje aéreo por Francia, Suiza a vista de pájaro, Italia a vista de pájaro* e *España a vista de pájaro* [83], todas de meados de Oitocentos[84].

Em Portugal, bem como na generalidade dos países europeus foi-se concretizando, a partir do século XVIII, a passagem *da utilização simbólica da representação urbana que caracteriza a produção de planos em perspectiva,* (...) *a uma representação prática, directamente utilizável para o ordenamento, a extensão e o controle geral do espaço*

---

[77] Numa BROC, 1980, 106.
[78] Philippe PROST, 1994, pág. 89.
[79] CATÁLOGO, 1997a, pág. 33.
[80] Rafael MOREIRA, 1994, pág. 152.
[81] Inseridas *no Códice Cadaval* de 1594 (Idem, 1992, pp. 101 e 105).
[82] Philippe PROST, 1994, pp. 89 e 90.
[83] Veja-se o CATÁLOGO da exposição *Ciudades, del globo al satélite*, Ed. Electa, Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1994.

urbano[85], que se generalizará apenas em meados do século XIX. Nesta evolução aperfeiçoaram-se e normalizaram-se unidades de medida, escalas e formas de representação.

Um dos obstáculos a ultrapassar foi a grande variedade de medidas, que diferiam quer entre os países, quer no interior de cada país. Em termos genéricos, as medidas elementares de comprimento tinham correspondência conceptual em vários países, pois decorriam sempre de referências antropomórficas: polegada, pés, palmos e braças. Contudo, o seu significado em termos de mensuração era diversificado. Este facto levava a que, na generalidade dos manuais antigos de arquitectura, de fortificação ou de cartografia, existissem referências comparativas com intenções clarificadoras.

Manuel de Azevedo Fortes, por exemplo, sobre cuja acção nos debruçaremos adiante de forma mais detalhada, tratou de substituir e uniformizar as medidas utilizadas pelos engenheiros em todas as suas actividades, o que se reflectiu também nas que se utilizavam nas escalas cartográficas. De facto, apesar de Azevedo Fortes admitir a utilização do *pé português* no *petipé*, ou escala, (*huma linha arbitraria, dividida em hum certo numero de partes iguaes, que denotão indifferentemente quaesquer medidas, ou sejão legoas, ou braças, varas, pés, palmos, &c.*)[86], criticava o facto de entre os engenheiros essa medida ser a mais ordinaria desde que foi introduzida pelos engenheiros franceses contratados depois da aclamação de D. João IV[87], ao considerar que *os Engenheiros Portuguezes introduzirão essa medida sem razão alguma, como em outro lugar diremos, tendo nós o palmo, medida certa e conhecida de todos*[88].

O *outro lugar,* mencionado por Fortes, remete para o Tomo II do *Engenheiro Portuguez,* onde volta ao assunto para reafirmar que *não sey que razão tiverão os Engenheiros Portuguezes para introduzirem as medidas de pé e Toeza* [braça francesa] *para as suas fortificaçoens, tendo nós medida propria de que nos podemos servir com muito maior*

---

[84] As vistas relativas às cidades espanholas foram utilizadas como fonte de estudo urbano por Francisco QUIRÓS LINARES (1991), *Las Ciudades Españolas a mediados del Siglo XIX, Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon, Planos de Francisco Coello*, Valladolid, âmbito Ediciones.

[85] Francisco Javier MONCLÚS FRAGA, 1989, pág. 31.

[86] Manuel de Azevedo FORTES, 1722, *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas, assim da Terra como do Mar, e tirar as plantas das Praças, cidades, e edificios com instrumentos e sem instrumentos* (...), Offic. de Joze Antonio Plates, Lisboa, pág. 2.

[87] O *Pé Portuguez* [foi] *introduzido com a felice acclamação do Senhor Rey D. João IV, por alguns Engenheiros Francezes, que usarão do Pé regio, e logo os Engenheiros Portuguezes vendo a pouca differença, que fazia com o palmo e meio da nossa craveira, determinarão assim o pé de palmo e meio.* (Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pág. 53).

[88] Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pp. 60-61.

facilidade, usando (como devemos usar) da dizima nos nossos calculos, para o que a nossa braça se acha já dividida em 10 palmos (...) *mas, supponho, que os nossos Engenheiros do tempo da primeira introducção quizerão fazer esta Sciencia misterioza, usando de medidas estranhas. Nós nos serviremos neste tratado da nossa braça Portugueza, e da sua divizão em palmos, polegadas, e linhas, restituindo à nação o que he seu*[89].

As razões que moviam Fortes não eram apenas, nem essencialmente, relacionadas com o amor pátrio. A questão fundamental é muito mais pragmática e relaciona-se com a necessidade de simplificação dos cálculos. De facto, o pé *conthem palmo e meio da craveira que se acha na Camara de Lisboa Oriental*[90], enquanto a braça portuguesa continha dez palmos craveiros o que, sendo o palmo craveiro a unidade de referência, dava lugar a um sistema decimal (a dizima) muito mais simples.

Pese embora a definição genérica que enunciara em 1722, Azevedo Fortes especificaria, em 1728, que a escala das cartas e plantas deve ser *huma linha dividida em hum certo numero de partes iguaes, que significão braças, palmos, ou polegadas, e linhas*[91]. Aliás, a sua afirmação de que *não concelho* [sic] *aos Enginheiros, e Dessenhadores, que houverem de fazer alguma planta, de se servir dos petipés feitos arbitrariamente, e sem respeito ao palmo, e à polegada dividida em linhas*[92], é bem revelador da sua opinião sobre o assunto. A observação de plantas do início do século XVIII, com a escala em pés (como a da *Planta da Cidade de Chaves que se tomou e demoliu neste ano de 1706,* de João Thomaz Correa) e a constatação de que todas as que foram efectuadas depois de 1728 têm as escalas expressas em palmos ou em braças, confirmam como os ensinamentos de Azevedo Fortes foram seguidos.

Apesar de em 1795, no aprofundamento da tendência de objectivação e standardização que percorria a Europa ilustrada, o metro-padrão ser definido pela *Academia de Ciências de Paris* como a décima milionésima parte do quarto do arco de um meridiano terrestre (seria decretado a 4 de Novembro de 1800), toda a cartografia portuguesa do princípio do século XIX continuou a ser executada em braças. Mesmo a *Carta dos Principaes triangulos das operaçoens geodezicas de Portugal* (1803), de Francisco Ciera (talvez o primeiro

[89] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pág. 64.
[90] Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pág. 7.
[91] Idem, pág. 334.
[92] Idem, pág. 336.

documento cartográfico português a ter expresso o nóvel sistema métrico), apresentando escalas nos dois sistemas mantém a primazia das braças, pois são as que expressa em números inteiros e foi com as braças que Ciera fez os levantamentos. Inversamente, na *Carta Geral do Reino*, da segunda metade de Oitocentos, foi utilizado o sistema métrico quer nos levantamentos quer na representação, apresentando-se, no entanto, graficamente, a sua conversão para *legoas itinerarias*.

Em 1843 (decreto de 18 de Dezembro), seria nomeada uma comissão, da qual fez parte Filipe Folque, para tratar das *convenções de desenho topográfico e de escalas*[93]. As suas conclusões seriam aprovadas, assim se adoptando, *em analogia com o que se pratica na França, as escalas decimaes e as suas duplas e sub-duplas*[94]. Apesar disso, continuaram-se posteriormente a usar as braças, em projectos de estradas, como o demonstra a *Circular preescrevendo a maneira como devem ser feitos os projectos de estradas*, emanada em 1851 pela *Inspecção Geral das Obras Publicas do Reino* e assinada pelo Barão da Luz, onde as escalas determinadas para as plantas, como para perfis e desenhos de obras de arte, eram dadas em braças. Contudo, Fontes Pereira de Melo incluiu nas suas primeiras decisões o estabelecimento do sistema métrico-decimal (Decreto de 13 de Dezembro de 1852) e aquelas determinações seriam substituidas por este sistema em 1853, através do *Oficio alterando as escalas para os desenhos dos projectos de estradas*, assinado pelo mesmo Barão da Luz[95]. No entanto, fora dos serviços públicos, as medidas antigas perdurariam até bem mais tarde, mantendo-se mesmo durante a segunda metade do século XIX, apesar das tentativas para a introducção legal do sistema métrico-decimal em 1812[96] ou do referido decreto fontista de 1852.

---

[93] Filipe FOLQUE, 1848, pp. 14-15.

[94] Francisco António de Brito LIMPO, 1877, pág. 142.

Ao referir-se aos resultados do trabalho daquela comissão Brito LIMPO especifica as escalas definidas para os levantamentos cartográficos: decimais de 1/1 a 1/1000000, as escalas duplas de 1/5 a 1/500000 e as sub-duplas de ½ a 1/200000. Depois indica as suas utilizações: *As escalas de 1/1, ½, 1/5, 1/10* (...) *1/500, são proprias para as projecções ou plantas de machinas, instrumentos, modelos e construcções civis e militares* (...). *As de 1/1000, 1/2000, 1/5000, são geralmente empregadas nas operações de cadastro, e em levantamentos especiaes para construcção de estradas, fortificações, etc. A de 1/10000 serve para o levantamento da topographia completa de um paiz de mediocre extensão. A de 1/20000 serve para o desenho e reducção das cartas topographicas, para alguns levantamentos topographicos de grande extensão, reconhecimentos militares, etc. As de 1/50000 e 1/100000 são destinadas ás cartas chorographicas, e é nesta ultima escala que está sendo publicada a nossa carta. Finalmente as de 1/200000 e 1/500000 servem para as cartas geographicas.* (Francisco António de Brito LIMPO, 1877, pp. 142 e 143).

[95] Ver Gaspar Candido G. Correia FINO, 1889, pp. 37-41 e 46-47.

[96] Manoel G. HENRIQUES (1863, pp. 8-9), afirmava que *cabendo a gloria a Portugal de ter sido a primeira nação depois da França, que intentára tão importante reforma, se bem que a guerra peninsular por uma parte, e por outra as nossas dissenções politicas impediram o adiantamento dos*

Outra das grandes dificuldades no rigor dos documentos cartográficos foi a representação do relevo. A utilização das falsas *hachures* desde o século XVII, particularmente pelos militares, melhorou a forma de representação do relevo, que até aí era feito por pequenas boças ou montinhos mais ou menos standardizados e alinhados. Contudo, não permitiam a representação de altitudes e mesmo a utilização de *hachures*, que se generalisaria no século XVIII, não permitia uma leitura rigorosa de declives, o que só seria possível a partir da sistematização das *hachures* elaborada por Johann G. Lehmann, em 1799[97].

Apesar da medição de altitudes se ter tornado possível desde o desenvolvimento da trigonometria e, particularmente, da invenção do teodolito (*círculo graduado que mede ângulos horizontais e verticais*, criado pelo inglês Digges, em 1571)[98], só na segunda metade do século XVIII, engenheiros militares franceses desenvolveram esforços no sentido de encontrar uma forma de representação geometricamente rigorosa, quer das altitudes quer dos declives, que viriam a resultar nas *curvas de nível*. De facto, apesar de inicialmente utilizadas para a representação de profundidades em levantamentos hidrográficos (o primeiro exemplo conhecido é holandês e de 1584)[99], a sua utilização como linhas que unem pontos de igual distância vertical, acima de um nível médio zero convencionado, data apenas de finais do século XVIII. Em 1749 militares franceses concretizam um *plano cotado* e em 1789 surgirá a ideia de *exprimir rigorosamente a figura do terreno unindo todos os pontos com a mesma cota por curvas*[100].

Em algumas plantas militares de finais de Setecentos e princípios de Oitocentos, (como na *Planta da Cidade de Bragança e suas Dependencias*, levantada por Luiz Gomes de Carvalho em 1801 e na *Planta da Praça de Marvão*, levantada em 1818 por Pedro Folque), ou em planos hidrográficos de meados de Oitocentos (é o caso da *Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello*, c.a. de 1855) pode-se observar aquilo a que poderíamos chamar de curvas figurativas ou pictóricas. Contudo, durante a primeira metade do século XIX, as *hachures* continuaram a ser a forma de representação do relevo,

---

estudos feitos por differentes commissões, tendo sido a primeira nomeada por decreto de 17 de Outubro de 1812, a qual elevou á real presença o seu parecer em que expunha os grandes inconvenientes que se experimentavam com a diversidade de pesos e medidas, e a conveniencia da adopção do systema metrico, e já em 10 de Abril de 1849 foi apresentado ás côrtes um projecto de lei com a indicada reforma, fazendo parte da commissão nomeada para este fim o Sr. João Baptista da Silva Lopes, que com o seu incansavel zelo e conhecimentos contribuiu para tão importante obra.

[97] Veja-se Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pág. 218 e 219 e Norman J. W. THROWER, 1996, pág. 113.

[98] Antonio BONET CORREA, 1991, pág. XXXVII e Norman J. W. THROWER, 1996, pág. 113.

[99] Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pp. 221-222.

quer na generalidade da cartografia europeia, quer na portuguesa. A primeira folha publicada da Carta Geral do Reino (nº 23 - Lisboa, Sintra), em 1856, ainda as utilizava, sendo posteriormente reeditada, em 1865, com curvas de nível, depois de Filipe Folque ter proposto ao Ministro das Obras Públicas, em 1861, a adopção do sistema de representação por curvas de nível *para o que submetia à sua apreciação dois exemplares da última folha publicada, a nº 24* [Lisboa Benavente], *um com o relêvo figurado por este sistema e outro por normais, com luz de 45 graus*[101].

Como referiu J. J. de Mendonça CORTEZ, em 1884, as curvas de nível eram *uma ideia sã e racional, e um verdadeiro progresso na cartografia científica*[102]. Contudo, continuaria a usar-se quer o método das *hachures*, quer o da relevagem, também denominado de *cartas em relevo*[103], ou *planos-relevos*, como os identificou Brito LIMPO, que sublinhou a utilidade dos três métodos de representação, embora considerando as curvas de nível como o *método mais exacto e mais simples*. Quanto às *normaes* (*hachures*), considera a sua utilização *só para dar rapidamente uma idéa geral das fórmas do terreno* e, finalmente, aceita os *planos-relevos* apenas enquanto *auxiliares de estudo da configuração do terreno*[104], ou seja, como instrumento pedagógico.

Enfim, com os métodos de levantamento já definidos, conseguia-se com as curvas de nível concretizar, na representação, a conciliação do rigor planimétrico e do altimétrico, ou seja, o culminar de um processo de aperfeiçoamento e objectivação que se consubstanciou na denominada *cartografia científica*.

1. 2. O desenho cartográfico: *Linhas e aguadas*

Ao pretender abordar as simbologias utilizadas para representar cartograficamente os diversos aspectos da paisagem, optamos por centrar a análise nos primeiros elementos

---

[100] PROST, Philippe, 1994, pág. 105. Veja-se também Norman J. W. THROWER, 1996, pp. 114.

[101] Luis de Pina MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, pág. 29.

[102] J. J. de Mendonça CORTEZ, 1884, pág. 7.

[103] Em 1884 J. J. de Mendonça CORTEZ, numa perspectiva de negócio, anuncia o seu novo método de relevagem de cartas, feita em papel prensado e envernizado o que lhe permitia ser enrrolável e portanto tão prático como as cartas em papel, com curvas de nível ou em normais e superando os problemas dos modelos em gesso ou em cartão.

[104] Francisco António de Brito LIMPO, 1877, pp. 207 e 212.

publicados na língua portuguesa sobre desenho cartográfico, da autoria de Manoel de Azevedo Fortes, porque logo nas primeiras leituras, nos pareceu serem documentos fulcrais para a explicação das simbologias utilizadas quer nas plantas militares de Setecentos, quer nas plantas urbanas oitocentistas.

De facto, independentemente de se tratar de plantas integralmente manuscritas, impressas e posteriormente pintadas à mão ou cromolitografadas, observa-se a persistência de uma linha de continuidade na simbologia utilizada, ou seja, na forma dos traços, nas cores empregues e nos seus significados ou, para utilizar a expressão de Azevedo Fortes, nas *linhas e aguadas*.

O labor de Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749)[105] fez com que o início do século XVIII se consubstanciasse numa fase de viragem na renovação da cartografia portuguesa e da urbana em particular. De facto, Azevedo Fortes não só *estará à frente do primeiro*

[105] Apesar do elevado número de referências bibliográficas a Manoel de Azevedo Fortes, a sua mais interessante resenha biográfica foi apresentada à *Academia Real da Historia* por Jozé Gomes da CRUZ (1754). Aí se pode ler que nasceu em 1660, na Corte, sendo exposto no Hospital Real de Todos os Santos e embora não existam provas, o autor ficou convencido (*nas conversações familiares que tive com o Senhor Manoel de Azevedo Fortes*: pág. 2) que *fora filho natural de Monsieur Lembrancour, Francez nobre, e erudito, que sendo nesta Corte Intendente, ou pagador geral das Tropas Francezas, o ouve de mulher Portugueza bem reputada, cujo nome, que então encobriu o recato, hoje nega o esquecimento*. É com esta origem que a seguir se justifica o seu percurso: primeiro foi mandado para Espanha, para que aprendesse Filosofia na Universidade de Alcalá, depois para o Colegio de Plessis, na Corte de França, onde estudaria Filosofia, Teologia e Matemática. Mais tarde concorreu à cadeira de Filosofia em Siena (Cena). Regeu durante seis anos a cadeira, período durante o qual Monsieur Leblancour, que vivia em França, faleceu, tendo cessado a *assistencia oculta que seu Pay lhe fazia*. Deslocou-se a Lisboa onde a notícia da sua presença e de seus atributos chegou a D. Pedro II, que *o honrou ouvindo-o muitas noites em conferencias particulares* e *o empregou no exercicio da Mathematica na Aula militar da fortificação* (...) *que exercitou desde 18 de Abril de 1695 até 1701* (...) *No anno de 1702 foy a Capitão de Infantaria com applicação de Engenheiro; e substituto da Aula; e conservando este emprego ao de Sargento mór do qual passando no anno de 1704 ao posto de Tenente de Mestre de Campo General.* (...) *Girou o Reino para muitos exames de graves importancias. Determinou na Villa de Setuval o sitio para a descarga dos lastros dos Navios Estrangeiros. Diliniou em Coimbra o encanamento do Mondego, que explicou num Mappa admiravel.* (...) *Era preciso examinarem-se com certeza, e pericia as forças interiores da Praça de Badajós no tempo da guerra, e fiando-se do talento do Senhor Manoel de Azevedo, exame igualmente perigozo e importante, o dispoz, e concluio com juizo, e felicidade; porque disfarçado no traje de Ortelão Castelhano se introduzio na Praça* (...) *Correrão pela sua direcção, e pelo seu esforço os aproxes do sitio de Valença (...) No anno de 1708 passou a Coronel de Infantaria* (...), foi Governador de Castelo de Vide de 1709 a 1725, tendo-se a partir desta data empregue no *Mappa do Arcebispado de Lisboa, foy a Brigadeiro dos Exercitos do Reino até 1735 e descançou dahi em diante em Sargento mór de Batalha, e Engenheiro mór* (pp.5-7). Em 1720 foi nomeado um dos 50 primeiros membros da Real Academia de História. *Fallou com propriedade, e dialecto as linguas Portugueza, Castelhana, Italiana, e Latina, e a Franceza com a ultima perfeição* (pág. 11). *Deixou impressos dous tomos em quarto intitulados Engenheiro Portuguez. Em outavo o Discurso Filozofico sobre os pós de Monsieur de Rebel. Em outavo o methodo para as Cartas Tepograficas e Geograficas. Em quarto a Evidencia Apologetica no nome dos praticantes da Aula. Traduziu por orden Real o Governador das Praças pelo Conde de Pagan; e o Methodo das tres Guias* [usa ambas as obras, abundantemente, no *Engenheiro Portuguez*, Tomo II, pp. 61-108] *e compôs*

grande período de levantamentos topográficos em Portugal, onde a influência dos princípios, métodos e técnicas franceses é flagrante[106], como a sua acção dinamizadora da formação dos engenheiros militares e as obras que fez publicar terão sido cruciais na normalização de escalas, de formas de representação ou de simbologias utilizadas, que enformam e explicam a generalidade da cartografia militar posterior. Azevedo Fortes interveio decisivamente, utilizando como modelo o exemplo francês (que descreveu no Capítulo XI de *O Engenheiro Portuguez*[107]), na organização e na formação dos engenheiros militares, visando criar um corpo, para o qual chegou a sugerir um esboço de regulamento.

Em 1720, por se encontrarem a funcionar apenas as Aulas de Fortificação da Corte e de Viana (apesar de no Decreto de 20 de Julho de 1701 se preverem Academias Militares em todas as Províncias do Reino, para as quais se chegaram a nomear Lentes)[108], Azevedo Fortes fizera uma *Representação* (...) *sobre a reforma e direcção que devem ter os engenheiros*, onde propõe que *nas praças principaes das provincias, em que houvesse regimentos de infanteria e artilheria, se estabelecessem academias militares, nas quaes fossem obrigados a lêr os engenheiros*[109]. Esta iniciativa teria os seus frutos, referidos pelo próprio Fortes, em 1729, ao indicar que D. João V tinha, em consequência, *servido mandar lavrar um Decreto, pelo qual, alem da Academia Militar da Corte, e a da Praça de Viana na Provincia do Minho, manda estabelecer outras duas Academias Militares, huma na Praça de Elvas Provincia do Alentejo, e outra na Praça de Almeida, Provincia da Beira*[110], as quais viriam a ser criadas por Decreto de 24 de Dezembro de 1732[111].

Além disso, escreveu o *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas, assim da Terra como do Mar, e tirar as plantas das Praças, cidades, e edificios com instrumentos e sem instrumentos* (...), de 1722 e o *O Engenheiro Portuguez: dividido em dous Tratados* (1728: *Tomo Primeiro que comprehende a Geometria Pratica*;

---

ultimamente [1744] *em folha a Logica Racional* [Logica Racional Geometrica e Analitica] (pág. 12). Faleceu na noite de 28 de Março de 1749. (Veja-se também Sousa VITERBO, 1899, pp. 79-84).

[106] Mª Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, 1995, pág. 68.

[107] *O Engenheiro Portuguez* foi reeditado, pela Direcção da Arma de Engenharia, em 1993.

[108] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pág. 434.

[109] José Silvestre RIBEIRO, 1871, pp. 184-185.

[110] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pág. 433.

[111] Luiz da Costa de S. MACEDO, 1947, pág. 59. As três Academias ainda eram referidas em 1790, como refere Mª Adelaide MEIRELES, na Introdução à publicação fac-similada de Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO (1758): *Num decreto de 13 de Agosto de 1790, há referência às aulas militares que tinham sido estabelecidas nas Províncias (na Praça de Viana, na de Elvas e na de Almeida), sendo permitido*

1729: *Tomo Segundo que comprehende a Fortificação*), clarificando, no tomo segundo e entre outros aspectos, como se deviam distribuir os engenheiros pelas Províncias e quais as suas obrigações e subordinações[112].

Muito antes de Azevedo Fortes, já em 1571 Francisco de Holanda sublinhava a importância do desenho na formação dos militares[113] e desde o século XVI que o engenheiro-mór do reino desempenhava um papel crucial na determinação das formas, quer das fortificações quer da cartografia militar. Aliás, sendo o cargo atribuido, *por regra, a quem provasse ter permanecido pelo menos quatro anos no estrangeiro, nomeadamente em Itália*[114], além de várias vezes ser desempenhado por estrangeiros (Filipe Terzi, Leonardo Turriano, Charles Lassart)[115], os seus titulares mantinham-se em contacto com a vanguarda do saber europeu. Foi também sob a acção de um engenheiro-mór, Luis Serrão Pimentel (1613-1678, engenheiro-mór a partir de 1673)[116], e na sequência da restauração da independência portuguesa, que foi criada em 1641 uma *Aula de Artilharia e Esquadria*, nos Paços da Ribeira, que originaria, em 1647 (data que os engenheiros militares sempre consideraram como o ano um da sua existência), a *Aula de Fortificação e Architectura Militar*[117], onde Pimentel ensinou.

De qualquer das formas, grande parte das preocupações centravam-se nas fortificações, como o confirma o conteúdo do *Methodo Lvsitanico de Desenhar as Fortificaçoens das Praças Regulares & Irregulares* (...), publicado em 1680 e da autoria de Serrão Pimentel. Nesta obra, as referências ao desenho gravitam apenas em torno dos elementos das fortificações, contendo algumas indicações do âmbito da cartografia quando indica o *modo de relevar hua Planta para que represente a Fortificação levantada sobre o terreno*[118]. Aqui, explica o método pelo qual se pode realizar uma *planta em relevo*, de um Forte, pela utilização de linhas perpendiculares ou oblíquas da *linha iconográfica* (que representa o circuito do Forte pelo alto da muralha) a um segmento de recta imaginário e de localização arbitrária, de forma a que o desenho do sombreado resulte numa *Planta bem relevada para*

---

aos seus alunos serem examinados na Academia Real da Marinha e ficando habilitados, se aprovados, a entrar para a Academia de Fortificação e Desenho criada nesse mesmo ano.

[112] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pp. 439-448.

[113] Beatriz P. S. BUENO, 1998, pp. 92-94.

[114] Rafael MOREIRA, 1992, pág. 101.

[115] Sobre a cronologia dos chefes do corpo de engenheiros militares veja-se Luiz da Costa de S. MACEDO, (1947).

[116] Veja-se, de entre muitas referências, uma descrição da actividade de Luís Serrão Pimentel em Luiz da Costa S. de MACEDO (1940).

[117] Gen. Guilherme S. V. VIEIRA, 1997, pág. 437.

representar a obra futura; pois fica sem alteração das medidas; o que não succede na Perspectiva rigorosa que as altera[119].

No caso de Azevedo Fortes, se o *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas* é considerado o primeiro manual dedicado à prática cartográfica[120], ele terá que ser apenas considerado, essencialmente, como um manual sobre os métodos de medição e de levantamento, enquanto que os capítulos IX e X[121] do Livro III (*Da Stereometria*), do Tomo I de *O Engenheiro Portuguez*, constituem o seu verdadeiro complemento, pois abordam as questões relacionadas com as técnicas de desenho, os elementos do mapa e a definição de simbologias, ou *avant la lettre* as variáveis visuais.

Naturalmente, a generalidade das regras que Azevedo Fortes preceitua já existiam nos manuais coevos europeus, eram utilizadas na cartografia europeia e na portuguesa, nomeadamente a partir do ensino desenvolvido pelos engenheiros franceses, em Portugal, depois da Restauração. Fortes apenas tratou de elaborar manuais na língua portuguesa, onde compilou preceitos que guiassem a formação dos engenheiros militares[122], contribuindo assim para a sistematização das regras que iam sendo utilizadas. O método de triangulação trigonométrica nos levantamentos, por exemplo, já se começara a generalizar na Europa no século anterior, contudo Fortes teve o mérito de o explicar (*o modo mais facil e mais exacto de fazer cartas*, do título da obra de 1722, refere-se precisamente à triangulação), contribuindo para a sua divulgação quando, em Portugal, ao que se infere das palavras do autor, ainda se colocavam dúvidas sobre as suas potencialidades[123]. Muitas das regras gráficas que indica também se observam em plantas anteriores, mas Fortes pretendeu generalizar/convencionar a sua utilização. Ou seja, o pilar que estrutura toda a

---

[118] Luis Serrão PIMENTEL, 1680, pp. 235-237 e Estampa XXVI.

[119] Idem, pág. 237.

[120] Mª Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, 1995, pág. 68.

[121] *Do uso dos instrumentos mais necessarios aos Engenheiros* e *Do desenho das plantas Militares*, respectivamente.

[122] *Não me moveo para esta composição a vaidade de me erigir em Author; mas sim a precisa necessidade, vendo que os Engenheiros, que me devem ajudar, não tem cousa alguma de que se possão valer; porque não sey que haja quem atè o presente escrevesse na lingua Portugueza sobre esta materia;* (...) *a mayor parte dos Engenheiros deste Reyno tem pouco exercicio das operações da Geografia, e por consequencia pouco uso dos instrumentos, de que precisamente hão de usar para fazer as Cartas Geograficas.* (Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pp. 3-4 do Proemio).

[123] *Os que duvidarem ser o methodo, que sigo, o mais facil, e o mais exacto, fação a experiencia, e vejão se lhes he possivel fazer a Carta particular de qualquer Paiz que seja por meyo das latitudes, e longitudes dos seus lugares, que de legua a legua não dão differença sensivel; ou se achão mayor exacção nas distancias, resolvendo trigonometricamente os triangulos, que formão os rayos visuaes dos instrumentos: e logo se desenganarão, e em lugar de condenar este meu trabalho, o procurarão adiantar com novas observaçoens, emendando por meyo dellas os meus defeytos.* (Idem, Proemio).

acção de Fortes assenta na ideia de rigor, da qual decorre a necessidade de normalização. Rigor nos levantamentos e nas representações, normalização de processos e de simbologias.

Azevedo Fortes fundamentou as suas publicações quer nos autores de manuais estrangeiros, quer na sua própria experiência enquanto cartógrafo (veja-se, por exemplo, a sua *Planta do rio Mondego desde Coimbra até ao mar*, de 1703), bem como na observação atenta da cartografia estrangeira, o que o próprio refere quando sublinha que as sugestões indicadas *se achão conformes com as Cartas, e plantas mais exactas, que tenho visto, assim geraes, como particulares, feytas pelos melhores Engenheiros dos Reynos do Norte*[124].

A influência estrangeira, a que a citação anterior alude foi holandesa e, essencialmente, francesa. Aliás, é ainda o próprio a afirmar no *Tratado*, que *nelle poderão ver os Engenheiros, e curiosos não só o que se acha escrito nos Authores Estrangeiros* (...) *mas tambem o que a experiencia me tem mostrado nestes ultimos annos, que occupey quasi todos na pratica de tirar plantas, e Cartas de differentes Praças, e territorios, e só esta pequena parte das minhas observaçoens quero se me atribua; porque o mais he tirado do Padre Claudio Milliet Deschales, de Mons. Ozanão na sua Introducção às Mathematicas, do Engenheiro Francez moderno, e principalmente do único Author, que achey escrevesse ex professo esta materia, intitulado Methode de lever les plans. A este ultimo Author anonymo segui em muita parte, e não fiz escrupulo de copiar aquillo, que me pareceu se não podia expor melhor*[125].

Pretendendo alcançar o enciclopedismo temático (ao reunir todos os saberes da engenharia militar), a obra de Azevedo Fortes, como o próprio assume, apoiou-se em vários autores mas privilegiou um que, de facto, seguiu muito de perto: o *Methode de lever les plans* (1ª edição de 1693)[126]. Quando se compara esta publicação com o *Tratado*, rapidamente se

---

[124] Idem, pág. 11.

[125] Idem, Proemio.

[126] Beatriz P. S. BUENO, afirma na página 105 do seu artigo (1998, pp. 87-118) que o *Methode de lever les plans*, que encontrou na Biblioteca Nacional de Lisboa, de 1750, é de Jacques Ozanam, contudo Azevedo Fortes refere Ozanão e não o associa ao *Methode*, considerando esta obra de autor anónimo. De facto o exemplar do *Methode* que se encontra na Biblioteca Pública Municipal do Porto, publicado em Paris, chez Jean-Baptiste Delespine, em 1700 (apesar de lhe ter sido acrescentado, à mão, um L no fim da data, só sem esse L a mancha gráfica, que a data constitui, se encontra centrada em relação aos limites laterais da página de rosto, pelo que pensamos ser de facto de *M.DCC* e não de *M.DCC.L*) também não apresenta autor. Aliás, Ozanam é referido e depreciado no *Methode* (pp. 75-82), pelo que não nos parece que seja ele o seu autor.

encontram excertos que ora são cópias literais, ora reescritas ou adaptações. Sempre que julgava necessário, Azevedo Fortes adaptava algumas indicações. Por exemplo, as páginas 8 a 11 do *Tratado* são retiradas das páginas 9 a 13 do *Methode*, contudo, como se referem às escalas que se devem usar para cada tipo de carta, Fortes ajusta-as à realidade em que vive e enquanto o *Methode* propõe que a menor escala (*le plus petit point*) em que se devem fazer as cartas de reinos são 15 léguas por polegada de papel e para as cartas de províncias 3 léguas por polegada, Fortes usa o mesmo discurso, os mesmos argumentos, por vezes mesmo a tradução literal (*o menor ponto*), mas modifica os valores para 10 léguas por polegada de papel para o Reino (cerca de 1:2255000)[127] e 2 léguas por polegada para as províncias (cerca de 1:451000[128]). Outras vezes, faz adaptações jogando com o conceito de escala, como a seguinte comparação atesta:

- *Les cartes particulieres des environs d'une place, ou d'une ville, à la portée du canon, se pouvent reduire à 100 toises au pouce; & sur cette échelle on peut fort bien distinguer toutes les fortifications, & tout le détail d'une place. Lorsqu'on veut plus d'etenduë, il faut mettre 150 ou 200 toises au pouce*. (*Methode*, pág. 10);

- *As plantas das Praças com o terreno à roda em distancia de artelharia, se podem reduzir a 100 braças por cada pollegada de papel; porque com esta proporção se podem distinguir todas as partes de huma Fortificação, e tudo o que contèm dentro dos seus*

---

[127] Partindo das próprias afirmações de Manoel de Azevedo Fortes é possível, com alguma aproximação, converter para o sistema métrico-decimal as medidas que utilizou nos seus livros. De facto, quando pretende explicar a escolha das escalas para as *Cartas das Provincias*, que projectava concretizar, o autor afirma que *Pelas observações dos Mathematicos de Pariz feitas com a mayor exacção, e com os mais ajustados instrumentos se achou que cada grao do circulo maximo da Esfera correspondia na terra a 342360 pès regios de França* (...) *e porque os pès Portuguezes são alguma cousa mayores* (...) *por cada hum grao da Esfera nos correspondem 507200 palmos craveiros, ou palmos de vara Portugueza* (Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pág. 5). Ora Fortes referia-se, provavelmente, às medições de Jean Picard, que em 1669/70, visando elaborar uma lista de localizações astronomicamente reconhecidas para apresentar à Academia de Ciências de Paris, renovou as anteriores medidas, tomadas por Jean Fernel, em 1525 e em Amiens, calculando como dimensão de um grau do meridiano o valor de 57000 Toesas, ou braças francesas, o que perfazia 111,211 Km. (Ivan KUPCÍK, 1980, pág. 174). Então, se partirmos do valor da Toesa (11121100 cm a dividir por 57000 toesas) e sabendo que a mesma perfazia 9 palmos de craveira, apesar de *escassos* como afirmava Azevedo FORTES (1722, pág. 3), chegamos ao valor métrico decimal, aproximado, do palmo craveiro referido por Fortes: 21,678 cm. Depois, sabendo que oito polegadas são um palmo, dez palmos são uma braça e 2818 braças perfazem uma légua, no dizer de Azevedo Fortes, convertemos todas as medidas em centímetros. Naturalmente, que estes cálculos são apenas uma aproximação e qualquer outro caminho levar-nos-ia a diferentes valores, os quais, apesar de tudo, não seriam muito distantes destes, pelo que qualquer que fosse a forma escolhida responder-se-ia sempre ao que se pretende: ter ideia da grandeza das escalas, referidas por Fortes, no sistema métrico-decimal.

[128] Se utilizarmos a tabela de equivalências elaborada por Miguel da Silva MARQUES (2001), que faz equivaler a polegada a 2.75 cm e a légua, datada de 1727, a 653594 cm, então os valores das escalas seriam de 1: 2376705 para o Reino e de 1:475341 para as províncias.

muros: mas se quizerem que seja mais distinta, poderão regular o petipé a 75 ou 50 braças por cada pollegada de papel. (*Tratado*, pág. 8).

Já no caso das plantas de Praças que mostrem grande pormenor (suficiente para que se reconheça a grossura das muralhas, por exemplo), Fortes faz apenas as modificações necessárias para ajustar as medidas francesas às portuguesas e assim propõe 30 braças por polegada de papel, que *sahe a tres braças por linha* enquanto no Methode se indicam 36 braças por polegada, ou seja, *c'est trois toises pour ligne*[129].

O cotejo sistemático de ambas as obras quase nos leva a sugerir que quem lê uma leu a outra e que pouco terão contribuido os outros autores que Fortes refere como tendo sido a sua base bibliográfica. Aliás, é Fortes que, por vezes, faz questão de sublinhar o anónimo autor da obra sobre a qual caminha, ao lembrar que *o Author* [do] *moderno Methode de lever les plans diz que*.[130] Contudo, algumas diferenças se encontram, como quando Fortes sintetiza as páginas 74 a 82 do *Methode*, em três (contidas nas pp. 59-62 do *Tratado*) onde prescinde de fazer a descrição da prancheta de Ozanam e apenas refere as razões pelas quais o autor do *Methode* a tem em pouca conta. Por outro lado, algumas partes, embora pequenas, são de sua lavra, sejam as referências a exemplos portugueses, as definições correntes dos diferentes tipos de cartas (Cartas Topográficas, Corográficas, etc.), as referências às latitudes e longitudes em Portugal ou aquelas indicações cuja aprendizagem decorrem da própria prática, como a *receita da aguada de rios*, ou seja, a forma como fazer a aguarela para simular a água[131].

Apesar de tudo, quer o *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas* quer o *O Engenheiro Portuguez* - provavelmente baseado no *L'Ingénieur Français* (1693) – viriam a constituir elementos de referência fundamentais na formação cartográfica dos engenheiros militares portugueses.

Que era essa a sua intenção declarou-o explicitamente ao afirmar, em 1722, que o seu *principal intento he escrever para os Engenheiros, que devem trabalhar na fabrica das Cartas Geograficas da Historia de Portugal*[132], e ao voltar ao assunto, em 1728, para

---

[129] Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pág. 9 e *Methode (...)*, pág. 10.
[130] Idem, pág. 144.
[131] Idem, pp. 191-200. Aliás, na própria *Aprovaçam da Academia Real*, contida na obra (pág. **2), o Conde da Ericeira refere que Fortes *seguio os melhores Authores* (...) *acrescentando alguns Problemas, e muitas observações dignas de publicarse*.
[132] Idem, pág. 1.

sublinhar o mesmo objectivo[133]. Que as suas obras foram muito utilizadas afirma-o F. G. STOKLER, em 1819, ao escrever que *serviram por muitos annos de instrucção e premio aos discipulos, que mais se distinguiam na escola dos Engenheiros*[134] e sublinha-o J. S. RIBEIRO, em 1871, ao referir que de entre as três obras mais utilizadas para o ensino da ciência militar, na época de D. João V, o *Engenheiro Portuguez* era o que *continha doutrina mais moderna, era disposto com melhor ordem, e com maior clareza* (as outras obras eram o *Methodo Luzitanico* de Luiz Serrão Pimentel, de 1680 e a tradução de *A Fortificação Moderna,* de Pfeffinger e de 1713)[135]. Além disso, a cópia integral do apêndice final do *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas,* realizada por José de Figueiredo Seixas, no seu *Tratado de Ruação* (datado de entre 1759 e 1769), como informa Rafael MOREIRA[136], só releva a influência que as obras de Azevedo Fortes exerceram no século XVIII, sublinhada ainda em 1793, por António José MOREIRA, ao informar que se serviu da obra de Azevedo Fortes para elaborar as suas *Regras de Desenho para a Delineação das Plantas, Perfis e Prespectivas Pertencentes á Architectura Militar e Civil* (...) *Para uso da Real Academia de Fortificação, Artilheria e Desenho*[137]. Mas, se mais não existisse, a simples análise das plantas militares, de Setecentos e mesmo de Oitocentos, tendo presente o conteúdo dos escritos de Azevedo Fortes é a mais eloquente prova da utilização dos seus ensinamentos, adequados ao contexto científico, técnico e cultural da sua época e pretendendo que as plantas fossem desenhadas de forma a que respeitassem o rigor planimétrico na representação.

Assim, apesar da beleza de algumas plantas, o seu objectivo era militar e, portanto, importava identificar e posicionar, o mais correctamente que os instrumentos permitiam, os edifícios, as pontes, o número e o tipo de árvores, bem como a sua distribuição concentrada, alinhada ou dispersa. Embora a arte e a cartografia, tenham trilhado um

---

[133] *que a arte de dessenhar as plantas Militares* (...) *até ao presente não tem sido praticada neste Reino, nem as suas regras conhecidas, e só de sete ou outo annos a esta parte se vay introduzindo, pela Real Providencia de Sua Magestade, que fez partido ao hum bom Desenhador, para instruir os Praticantes da Academia Militar, entre os quais se acha já hum bom numero, que imitam perfeitamente o Mestre. Como nesta materia se não acha nada escrito no nosso idioma, me pareceo seria de não pequena utilidade, ensinar nesta Geometria a Pratica do Dessenho, e o que se deve observar no risco das plantas Militares* (Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pp. 410-411).

[134] Citado por Inácio Francisco da SILVA, 1947, pág. 38.

[135] José Silvestre RIBEIRO, 1871, pág. 186. Nem a obra de Pimentel nem a de Pfeffinger abordam questões relativas à cartografia.

[136] Rafael MOREIRA, 1984, pág. 141.

caminho paralelo começado nos primórdios da humanidade, o espírito científico levaria à divergência de percursos a partir do século XVII, com o desenho em cartografia tendendo a tornar-se cada vez mais rigoroso e situando-se *entre a representação estética e a verdade científica*[138].

Manuel de Azevedo Fortes, tratou de clarificar as questões ao assinalar que *a Arte de dessenhar as plantas Militares consiste em certas maximas, ou regras, das quaes humas são naturaes, e outras de uso, ou convenção: estas maximas, ou regras destinguem o dessenho da pintura, e da minhatura*[139]. Não se tratava, portanto, de fazer o retrato da realidade pela pintura ou por miniaturas (referindo-se certamente às vistas e panoramas) mas simplesmente de desenhar, o que neste contexto significava desenho rigoroso. Para o conseguir, Fortes, desenvolverá exaustivamente as suas explicações, começando por lembrar que o desenho de plantas consta de *linhas, e aguadas,* pelo que *para riscar e dar aguadas nas plantas Militares* importava saber as doze *maximas, ou regras principaes, estabelecidas por convenção dos melhores Dessenhadores da Europa*[140].

Ao ler essas *maximas,* entende-se melhor a cartografia militar. Por exemplo, por ser uma convenção, em algumas plantas, não se indica, na explicação, que as linhas e aguadas

---

[137] *Manoel de Azevedo Fortes, que foi o primeiro que na lingua Portugueza deo algumas regras para o desenho Militar, e de quem com especialidade me servi para este Tratado.* (António José MOREIRA, 1793, Prefação).

[138] Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, 1995, pág. 94.

[139] Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pág. 410.

[140] *1 Toda a obra de pedra, e cal nas Fortificações, que chamão alvenaria, se deve riscar, e lavar, ou dar aguada de vermelho.*
2 Toda a obra de terra, se deve riscar, e lavar de preto.
3 Toda a obra em projecto para executar, se lava de amarello.
4 Se o projecto não he rezoluto, as linhas são de pontinhos com a aguada de amarello.
5 A obra de pedra e cal arruinada se risca de linhas pontuadas de vermelho, e aguada do mesmo.
6 As obras de terra arruinadas, se riscão de linhas de pontinhos em preto, e aguada de tinta da China.
7 As linhas pontuadas de vermelho se devem usar para donotar os subterraneos do livel da Campanha para cima, e as pontuadas em preto do livel da Campanha para baixo; o que facilmente se conhece pelos lugares em que se achão.
8 As obras de qualquer utilidade, que sejão devem ser lavadas com tinta mais forte para a parte de cima, do que para o pè: mas esta tinta deve ser deminuida, ou adoçada insensivelmente para o pé da obra.
9 Em tudo que he mar, rio, ribeira, se deve dar aguada adoçada de verdete liquido, chamada aguada de rios.
10 Os foços secos se lavão de cor de terra diminuida, e havendo refocete, se deve riscar por duas linhas paralelas, e huma aguada cor de terra em meia tinta.
11 Os caminhos, as ruas das praças, ou das hortas, os jardins, os pateos, e tudo o mais, que he descorberto dentro das Praças, se deve deixar com a brancura do papel.
12 Os Templos, Igrejas, Ermidas &c. Se lavão em todo o seu vão de huma tinta inteira de carmim, para destinção de quaesquer outros edificios; e se o ponto da planta o premitir, se lhe deixará huma Cruz no altar mòr, formada de linhas de tintas da China.
(Idem, pág. 411-413).

amarelas representam projectos ou que se as linhas forem de pontinhos se trata, ainda, de propostas de projecto. Ao observar plantas de Chaves e Bragança da segunda metade de Setecentos, verifica-se que quando os projectos estão representados pela cor amarela nada é referido na explicação, enquanto quando a cor utilizada é outra, o desenhador se sente na necessidade de especificar, na legenda, que se trata de projectos.

Mas Azevedo Fortes não se limitou à clarificação das *maximas* e, entre as páginas 413 e 453 do Tomo I de *O Engenheiro Portuguez*, alonga-se na explicação das regras *menos principaes,* dissertando sobre as tintas (como produzir e a que aplicar)[141], os instrumentos e as regras da sua escolha, utilização e conservação (*regoas, pennas*[142] e *pinceis, lapis*[143] e *a melhor forma de os aguçar,* canivetes para aparar lápis e penas ou para apagar erros de tinta, miolo de pão para apagar o lápis, papel[144], mesa *firme e liza, cola de Inglaterra para grudar o papel à mesa,* etc.) e tantas indicações relacionadas com o desenho, que chegam a pormenores como a advertência para se *colocar papeis por baixo das conchas, ou tijelinhas, para que lhe não caia algum borrão na planta*[145].

De todas, relevamos as referências vertíveis nos desenhos, ou seja, as que se relacionam com os elementos de composição e de informação (as cercaduras, a posição do desenho, a localização da orientação, do título, da escala e da legenda) e com as simbologias de representação. Quanto aos elementos de composição e de informação, Fortes foi geralmente preciso e claro[146], salientando-se a recusa de elementos (como as targes e

---

[141] Melhora a explicação da *receita para agoada de rios* que já expusera no *Tratado* de 1822.

[142] *As de corvo são proprias para o dessenho de linhas extremamente delgadas, e das ordinarias as da aza esquerda são melhores, que as da aza direita* (Idem, pág. 420).

[143] *os milhores vem de Inglaterra* (Idem, pág. 421).

[144] *O melhor papel vem de França, e o de Holanda tem o segundo lugar, e entre eles o mais ordinario he o que chamão imperial, ainda que muitos applicão este nome a todo o papel de marca maior: os outros papeis tem differentes nomes, e marcas. Para as plantas grandes o papel da Aguia he de bom uso* (Idem, pág. 422).

[145] Idem, pág. 447.

[146] Manuel de Azevedo FORTES (1728): *havendo alguma ribeira, que passe por dentro, ou por fóra da Praça, se deve notar nella com huma flexa a parte para onde correm as aguas* (pág. 430); *buscar para baze de huma planta a parte mais accomodada, para que os objectos nella reprezentados fiquem mais agradaveis à vista, e dispostos do modo, que naturalmente são vistos: por exemplo, para representar huma, ou duas Tenalhas de Fortificação, as explanadas devem ficar para a baze da planta; porque he da parte donde naturalmente são vistas* (pág. 449); *chamamos orientar huma planta, po-la de sorte que se conheça a parte que olha ao Norte, a que olha ao Sul, a que olha a Nascente, e a que olha a Poente; o que se consegue pondo-lhe huma flor da liz na direcção da linha Norte-Sul daquelle lugar* (...) *Se na planta houver algum braço de mar, ou rio grande, he o lugar proprio, para nelle se colocar* (...) *não havendo mar, ou rio capaz, se porá na parte, que melhor accomodar, e quanto mais perto, da baze da planta, melhor.* (...) *Para riscar a rosa dos ventos, se póde tomar por modello a da Estampa decima: alguns a riscão de tinta da China, e lhe dão differentes cores: porém nas plantas Militares, se devem riscar, e lavar de tinta da China em forma de estrella* (pág. 450); *Toda a planta grande, ou pequena, deve ter seu petipé* (...)*: o seu lugar he junto à baze da planta, ou por baixo do titulo, ou este se ponha*

debuchos) apenas com a função de ornamento, na defesa de um modelo de planta que, de alguma forma, se aplicou na cartografia militar de Setecentos. De facto, quer nas plantas de Bragança, de Chaves, do Forte de Viana do Castelo ou na generalidade das plantas de Praças da metrópole ou do Brasil, começaram a uniformizar-se os elementos compositivos, acrescentando-se à uniformização das escalas a simplificação e padronização das cercaduras, das legendas ou da rosa-dos-ventos, ilustradas na *Estampa 10ª* de *O Engenheiro Portuguez,* que reproduzimos na figura 1. Finalmente, apesar de referir o método usado pelos *Geografos,* que *costumão nas suas Cartas pôr a linha do Norte parallela ao lado do papel*[147], no caso das plantas militares importava antes a forma da praça ou fortificação representada, pelo que ao não determinar outra regra além de que *os objectos nella reprezentados fiquem mais agradaveis à vista,* só por acaso qualquer das plantas militares coevas estará orientada com o Norte para o topo da folha.

As ideias que estão subjacentes às simbologias de representação divulgadas por Azevedo Fortes reflectem, mais uma vez, o patamar a que tinha chegado na Europa o processo de separação entre a cartografia e a pintura, visando-se na cartografia não só a elaboração de representações mas também de instrumentos de controle e transformação do território, para o que se tentava a representação da realidade o mais próximo possível do aspecto observável e, simultaneamente, com o máximo de rigor e simplificação que os conhecimentos e os instrumentos permitiam. Daí que, como Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, se título esta fase da cartografia com expressões como *pintura geometral*[148] ou *território ao natural*[149], explicando-se que *a imitação da natureza é um princípio fundamental em cartografia que perdura ao longo de todo o século XVIII, mas*

---

na parte superior da planta, ou por baixo da baze, sendo que os titulos das plantas, sempre parecem melhor na parte superior, do que na inferior. (pág. 451); *Quando he necessario explicar as cousas, que a planta contém, deve o Dessenhador procurar, que o lugar da explicação fique em hum dos lados direito, ou esquerdo; segundo o permittir o dessenho* (...) *muitos costumão debuchar targes para meter a explicação das plantas, e he cousa de que se deve fugir nas plantas Militares, e só se devem dividir do mais por linhas groças, e outras delgadas pela parte interior, que formem um quadrado, ou rectangulo, dentro do qual se escreve a explicação.* (pág. 451); *As cercaduras são a ultima cousa que se faz nas plantas Militares, as quaes não devem ter debucho algum, como muitos erradamente tem feito, imitando as cercaduras, ou bordaduras das laminas da minhatura: devem constar sómente de duas linhas paralellas, huma groça, e outra delgada; e a grossura destas linhas deve ser proporcionada à grandeza do papel, ou tamanho da planta: a mais groça deve ser a exterior, e a delgada a interior. Alguns lhe accrescentão huma terceira linha delgada por fóra, ficando a groça no meio porém o mais usado dos melhores Dessenhadores, he de fazerem as cercaduras de duas linhas sómente* (pp. 451 e 452).

[147] Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pág. 52.

[148] Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, 1995.

[149] Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, 1998.

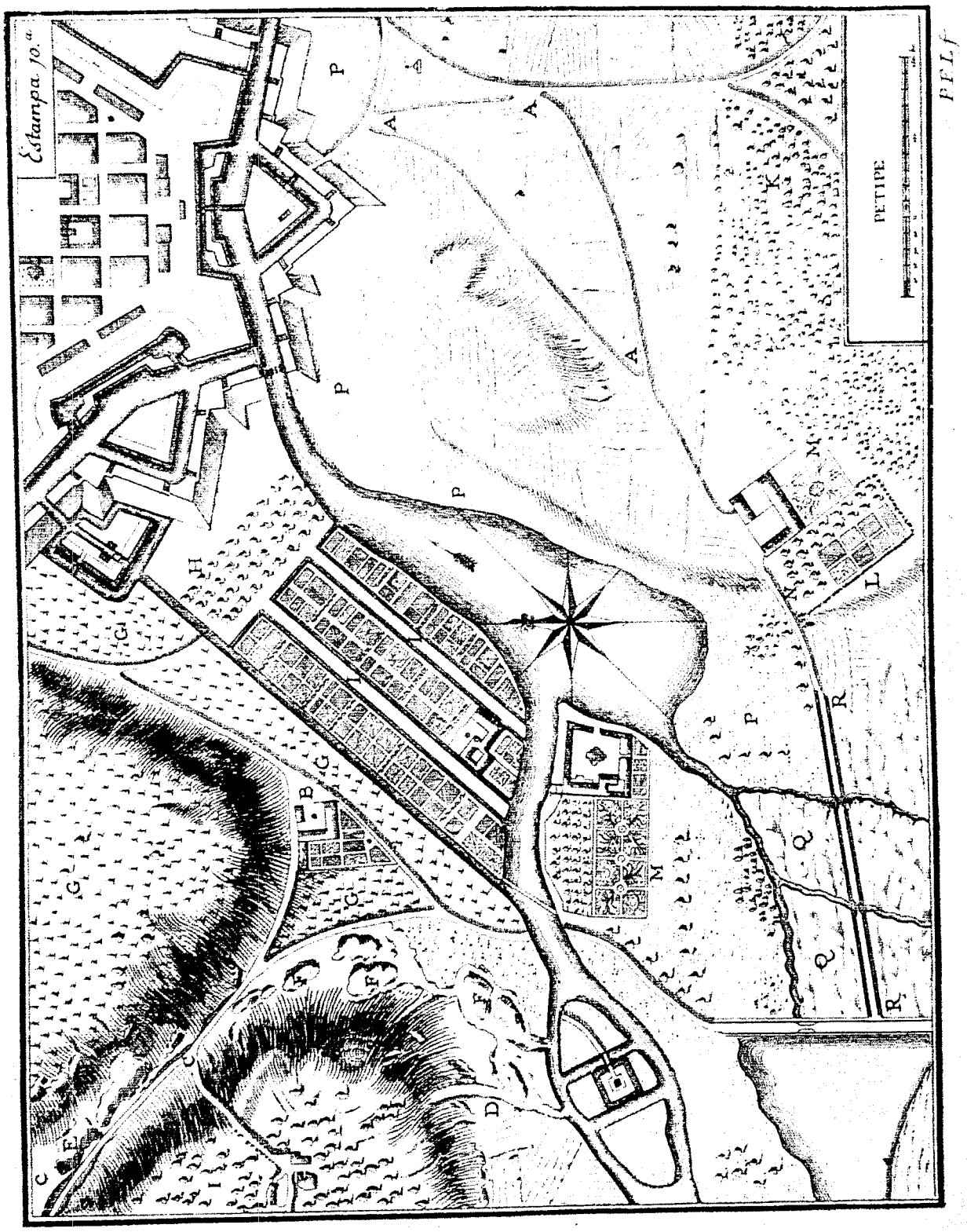


Figura 1 - Estampa 10ª de *O Engenheiro Portuguez,* Tomo I, de Manoel de Azevedo Fortes (1728)

oscila entre dois pólos de atracção: a verdade da representação e a exactidão das medidas[150]. Para se conciliar aqueles objectivos eram necessários dois artefícios: perspectiva e cor, pressupondo a primeira a inevitável questão da iluminação, já que era com a aparente gradação da luz que aquela se representava.

Quanto à côr, as questões eram claras, pois de há muito que era utilizada na cartografia e algumas das suas leituras eram já comuns. Por exemplo, *a associação do azul ou verde com água e vermelho com a habitação humana, especialmente nas vilas e cidades era correntemente utilizada na época medieval*[151], estando já demonstrado que existe uma linha de continuidade entre algumas das tradições de utilização de cores dos miniaturistas medievais e as regras para a sua utilização sistematizadas nos manuais que começaram a aparecer no século XVI[152]. Assim, para as aguadas, tratava-se de preencher o representado com cores próximas das que apresentavam na realidade e que Fortes propunha assim: o *carmim* ou o *vermelhão* para os telhados dos edifícios; o *verdete liquido* (que *para ser bom deve tirar a azul celeste*) para a aguada de rios; o *verde-bechiga* ou o *verde-lirio* para as hortas e jardins; *aguada de tabaco* conjugada com o *vermelhão* para fazer cores de pedra; o *vermelhão* diferentemente misturado com tinta da China, para fazer distintas cores de terra; etc..

Mas Azevedo Fortes admitia também a possibilidade de elaboração de plantas sem a utilização da cor ao afirmar que *tambem com huma só cor se póde fazer huma planta a imitação de gravura, como se vé nas plantas estampadas, pondo-lhes letras, ou caracteres para denotar as differentes obras, com a sua explicação em hum dos lados da planta*[153]. Contudo, não o aconselhava pois concedia à cor uma importante função na representação, nunca a sugerindo com a função de ornamentação/decoração.

Apesar de tudo, a questão da iluminação (da relação luz/sombra) era a fundamental, particularmente numa época em que ainda se não encontrara método mais expedito para representar o relevo terrestre do que os falsos "hachures". Azevedo Fortes apresenta a questão claramente: *ainda que o desenho não seja perspectiva não deixa de representar de algum modo o levantado, por exemplo dos montes, e o profundo dos valles, mas de um modo plano, de sorte que se póde conhecer a superfice da terra, que os montes occupão:*

---

[150] Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER, 1995, pág. 96.
[151] Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pág. 208.
[152] Ulla EHRENSVÄRD, 1987, pp. 123-146.
[153] Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pp. 417-418.

a este modo de representar chamão vista de passaro, porque se suppoem vistos do ar, e as sombras nas plantas são necessarias como na pintura, principalmente nas elevações, e assim he preciso, que o Dessenhador concidere a parte donde vem a luz; e ainda que se póde suppor vir de qualquer parte, he melhor suppor, que vem da parte esquerda do papel, para que as sombras fiquem todas da outra parte, oppostas à luz[154].

Assim, apesar da decisão sobre o ponto de origem da luz ser individual, de cada cartógrafo, Azevedo Fortes sublinha uma opção, tratando de a tornar uma convenção. De facto, referia apenas mais uma regra da pintura que já era utilizada em plantas antes de Fortes, como no caso de Serrão Pimentel, que apesar de não verbalizar qualquer sugestão em relação à posição da fonte de luz imaginária, desenha um pequeno Sol na parte superior esquerda do papel onde demonstra como se deve relevar, através das sombras, a planta de um Forte[155]. De facto, apesar de existirem algumas excepções, quase sempre as plantas são "iluminadas" pelo quadrante superior esquerdo (margem esquerda, ângulo superior esquerdo ou margem superior do desenho).

Com as sombras, buscava-se o efeito da tridimensionalidade, o que se conseguia pelo adoçamento ou pelo corte da cor[156] e pelo jogo de linhas finas e linhas de maior espessura, *que devem ser mais delgadas as que são expostas à luz, e mais grossas as que lhe ficão oppostas*[157]. Por isso, os caminhos, os rios ou as casas tinham linhas delgadas de um lado e grossas do outro, enquanto as árvores e as casas eram preenchidas por aguadas adoçadas.

Para representar as elevações Azevedo Fortes sugeria o método do penejado, ou seja, um conjunto de traços que podemos denominar de falsas "hachures", naturalmente ainda não mensuráveis, ant*es feitos como ao descuido,* mas respeitando a proporção relativa das elevações, pois *esse penejado he mais, ou menos comprido, segundo he mais, ou menos comprida a escarpa dos montes*[158]. Relembre-se que Fortes preconizava o que o contexto

---

[154] Idem, pág. 424.

[155] Luis Serrão PIMENTEL, 1680, Estampa XXVI.

[156] *As sombras, que hum corpo causa em outro, são sombras cortadas, e as sombras causadas do mesmo corpo, nas partes em que he exposto à luz, são sombras adoçadas.* (Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pág. 419).

[157] Idem, pág. 427.

[158] *Os montes, e serranias se configurão com huma penna bem delgada molhada em tinta da China sobre clara, e o penejado hirá imitando a volta, que os montes fazem; e esse penejado he mais, ou menos comprido, segundo he mais, ou menos comprida a escarpa dos montes, e a aguada tambem à proporção mais, ou menos clara, observando a parte da luz; e não devem ser os riscos do penejado, nem todos iguais em comprimento, nem em distancia huns dos outros, mas feitos como ao descuido; e como os montes são representados chatos, ou em vista de passaro, o penejado não só deve acabar em riscos delgados para a parte da baze, mas tambem para o alto, fazendo estes ultimos mais curtos, que*

científico, técnico e cultural da sua época permitia, pretendendo que as plantas fossem desenhadas de forma a que respeitassem o rigor planimétrico em termos da representação da distribuição dos objectos e da ocupação do solo.

De facto, como se infere das explicações sobre a simbologia utilizada na representação dos espaços verdes, importava delimitar áreas de diferentes ocupações que se preenchiam com simbologias que as destrinçasse. Por exemplo, quando se tratava de bosques ou florestas delimitavam-se as áreas ocupadas que depois eram preenchidas por pequenas árvores cuja distribuição não pretendia ser a real mas apenas distinguir o pomar, do bosque, do olival ou da vinha, a partir da variação da forma no desenho das árvores. Delimitava-se a área de cultivo, mas o encanastramento dos campos era simbólico, como o eram os *pontos ao comprido, dous a dous, ou tres a tres parallelos à baze da planta*, com que se devia preencher a área ocupada por prados. Delineavam-se os contornos das hortas ou dos jardins, mas o seu preenchimento visava apenas a sua diferenciação e não o desenho real do interior. No entanto, alertava que as árvores dispersas *sobre terras lavradas só se dessenham nas partes em que as hà*[159], o que deixa pressupôr que as árvores desenhadas ao longo das estradas e nos largos e arruamentos correspondam às existentes e a sua localização fosse aproximadamente a real.

Em síntese, as plantas eram desenhadas de forma planimetricamente correcta, com o observador na ortogonal em relação ao plano da superfície representada, recorrendo-se na simbologia à perspectiva da *vista de pássaro*, o que era concretizado com o artefício visual do sombreado, localizando-se a origem da luz ao lado esquerdo da representação.

---

os primeiros. Imite-se a configuração dos montes notados na Estampa, ou em quaesquer dessenhos de boa mão; porque estas cousas se apprendem mais vendo, e obrando, do que com a lição dos livros. (Idem, pág. 433).

[159] *Se dessenhão as vinhas com risquinhos pequenos, e tortuosos, paralellos à baze da planta, e cortados por outros perpendiculares* (pág. 435); *Os pumares se riscão com arvores iguaes, e igualmente compassadas humas das outras, no que só se distinguem dos olivaes, e arvoredos, que não guardão regularidade* (pág. 435); *Os olivaes não differem dos bosques nas aguadas dos terrenos; porèm as arvores são maiores, e quasi equidistantes humas das outras, particularmente nas terras planas, em que são postas ao cordel, excepto nos terrenos montuosos, em que differem pouco dos bosques, e as que ha sobre terras lavradas, se riscão, e lavam como as mais, e só se dessenham nas partes em que as hà* (pág. 436); *As terras lavradas se riscão de tinta da China sobre clara* (...) *mas a modo de tremidas humas mais que outras, dividindo o campo em courellas irregulares* (...) *mas não hão de meter humas courellas por outras, de modo que fação canastra* (pág. 437); *as hortas se riscão com a regoa sobre o papel* (...) *fazendo os canteiros em paralelogramos desiguais, ou quadrados, de sorte, que não affecte a regularidade dos jardins* (pág. 438); *O dessenho dos jardins, quanto aos canteiros, não differem do dessenho das hortas, se não na regularidade, e semetria* (...) *os lavores que representão a murta, são differentes segundo o gosto, e capricho de cada hum* (pp. 438-439); *os prados se dessenhão dando em toda a sua extensão huma aguada unida, em meia tinta sobre clara de verde-lirio; e depois com huma*

Naturalmente, nem todas as plantas militares da segunda metade de Setecentos se adequam, pelo menos na sua totalidade, ao modelo preconizado por Azevedo Fortes. Compreende-se, por exemplo, que o rigor geométrico dos levantamentos se limite, por vezes, ao edificado com importância militar imediata, pelo que o "míolo" das povoações possa ser representado de forma ligeira, por vezes grosseira. Em vários exemplares existe a tendência para definir apenas a estrutura do tramado dos arruamentos, apressando-se o traço e simplificando ou "rectificando", no papel, o traçado de arruamentos, chegando-se mesmo, em alguns casos, a transformarem-se arruamentos tortuosos em simples segmentos de recta, traçados a régua e esquadro. No entanto, mantêm a sua utilidade, nomeadamente quando abarcam toda a povoação, já que nos dão uma imagem da dimensão do espaço edificado e da sua estrutura fundamental.

Assim, nos finais do século XVIII, como afirmou Suzanne DAVEAU, *vai-se fixando pouco a pouco uma simbologia aceite por todos e vão-se desenvolvendo e clarificando as legendas. Aparecem igualmente novas e mais exactas técnicas de representação do relevo, que substituem os anteriores alinhamentos arbitrários de montinhos abstractos*[160]. De facto, a generalidade dos exemplares da cartografia urbana setecentista apresenta inúmeras semelhanças e possui já as características fundamentais da simbologia gráfica que perdurará e que reencontramos nas plantas oitocentistas, onde o que muda são os instrumentos e com eles o rigor do desenho, pois o alfabeto gráfico estava já definido.

Nas plantas da segunda metade de Oitocentos, a exemplo das de Lisboa (1856/58), de Viana do Castelo (1868/69) ou do Porto (1892), persiste sensivelmente a mesma gama de cores utilizadas sem alteração do seu significado, bem como se encontram elementos gráficos que pretendem dar a visão da tridimensionalidade, como o sombreado das pequenas árvores ou o sombreamento, seja pelo escurecimento da cor ou pelo aumento da espessura dos traços, dos limites das massas edificadas ou das edificações isoladas. Mantém-se a forma de destacar os edifícios mais significativos (templos, igrejas e ermidas, como refere Fortes, mas também os edifícios ligados ao poder político, cultural e militar) por meio de pequeno artefício cromático (geralmente a saturação da tinta ou *tinta cheia*). Finalmente, e recorrendo de novo a Azevedo Fortes, *as casas* [ainda] *se riscão, e lavam de carmim* [de vermelho ou de rosa], *como Armazeins, Corpos de Guarda, Quarteis,*

---

pena bem fina, molhada em tinta da China se darão varios pontos ao comprido, dous a dous, ou tres a tres parallelos à baze da planta (pág. 439) (Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pp. 435-439).

[160] Suzanne DAVEAU, 1992, pp. 13-14.

Vedorias, Casernas, &c. e o mesmo se entende dos demais edificios, e casas da Architectura Civil, e em tudo se deve observar, a respeito das linhas, o que fica dito, riscando sempre delgadas as que forém expostas à luz[161], a qual, por sua vez, continua a ser simulada com origem no quadrante superior esquerdo do desenho.

Naturalmente, não eram já os ensinamentos de Fortes que regulavam o desenho das plantas urbanas de Oitocentos, mas sim os *signaes convencionaes para os trabalhos topographicos e hydrographicos, publicados pela direcção geral dos trabalhos geodesicos em 1864*, como refere Brito LIMPO, alguns dos quais *dependem exclusivamente das cores*, enquanto *os signaes para os trabalhos corographicos* (...) *são todos feitos com tinta preta*. Contudo, todos tinham sido definidos por Filipe Folque e decorriam da simbologia utilizada, à época, na cartografia francesa a qual, por sua vez, representava o padrão para a cartografia europeia, mantendo-se como a fonte onde toda a cartografia portuguesa se inspirava desde Manuel de Azevedo Fortes.

Finalmente, a simbologia utilizada nos organismos produtores de cartografia foi-se generalizando a partir da vulgarização nos manuais escolares publicados. A título de exemplo, note-se a referência à *Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos, Topographicos, Hydrographicos e Geologicos do Reino* inserta no manual de *Topographia illustrada com gravuras e adequada ao ensino dos que frequentam o Curso Geral dos Lyceus*, publicado em 1884[162], ou as 21 estampas coloridas inseridas no *Curso de Topographia*, publicado em 1899 para uso da Escola do Exército, contendo os *signaes e côres convencionaes, com muito cuidado respigados no guia itinerario de Portugal, publicado em 1884, e nas cartas florestaes, agricolas, geologicas e minerographicas*[163].

---

[161] Manuel de Azevedo FORTES, 1728, pág. 428.

[162] David CORAZZI (Ed.), 1884, pág. 52: *Para as plantas hydrographicas e topographicas são empregados na Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos, Topographicos, Hydrographicos e Geologicos do Reino, signaes convencionaes a côres, os quaes são os seguintes: edificios particulares de alvenaria, de cantaria e tijolo, muros, aqueductos, pontes de pedra e levadiças, pilares, moinhos, divisões territoriaes, carmim claro; edificios publicos, carmim carregado.*

[163] Ver a recensão sobre o *Curso de Topographia – por A. Mendes de ALMEIDA, capitão de engenharia, lente adjunto da escola do exercito, e Rodolpho GUIMARÃES, tenente de engenharia, socio da academia real das sciencias; prefaciado por L. F. Marrecas FERREIRA, tenente coronel de engenharia, lente da escola do exercito, socio correspondente da academia real das sciencias* (*Revista de Obras Publicas e Minas*, Nº 30 e 31, 1899, pp. 434-435 e 576-578).

1. 3. A Carta Geral do Reino: a escala possível

Os levantamentos detalhados encetados pela generalidade dos países europeus a partir do século XVIII, iriam marcar de forma irreversível toda a evolução das cartografias nacionais, nos diversos ramos e escalas. Assim, não podemos abordar qualquer apartado da cartografia portuguesa sem referir o processo de elaboração da Carta Geral do Reino, cujas raízes remontam aos finais de Setecentos, quando se iniciou a primeira tentativa de institucionalização e sistematização do levantamento rigoroso de todo o país.

Já no início do século XVIII, Manoel de Azevedo Fortes, porque considerava que não havia nenhuma carta rigorosa do país[164], tentou impulsionar no âmbito da *Academia Real de Historia Ecclesiastica e Secular destes Reynos*, a concretização da *fabrica dos Mappas, ou Cartas Geograficas, assim a geral do Reyno, e Conquistas, como as particulares dos seus Bispados e Prelasias*, que foi mesmo a razão maior, como afirmava o autor, para escrever o *Tratado do modo o mais facil, e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas* (...) de 1722, onde se preconiza a execução da carta geral a partir dos levantamentos de cada Província, sendo estes feitos na escala aproximada de 1:450.000 e a carta geral na de 1:2.255.000[165].

Contudo, demoraria até que existissem engenheiros militares habilitados com conhecimentos cartográficos em todas as Províncias, como o projecto de Azevedo Fortes previa, o que só aconteceria a partir das últimas décadas de Setecentos. De facto, nos primeiros dezanove anos de funcionamento da Academia da Província do Minho, por exemplo, só três indivíduos passaram a ajudantes engenheiros[166], enquanto que em 1809 já o Real Corpo de Engenheiros (criado em 1792 e regulamentado em 1812) contava com 97 oficiais no Continente, segundo relatório do seu Comandante José de Moraes Antas

---

[164] (...) *não sey que haja neste Reyno Carta algua particular de nenhum dos seus Bispados: entre as Cartas geraes, que há do Reyno, a que passa por melhor, e mais exacta, he a de Pedro Teixeira, que se estampou em Madrid no anno de 1662 a qual (excepto as costas maritimas, que se achão menos mal arrimadas) he tão defectuosa, e tão chea de erros de posição, que para o intento presente he o mesmo que se a não houvera* (Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pág. 4 do Proemio).

[165] Propunha *fazer a medição das Cartas Geograficas da Historia de Portugal por braças; e segundo as melhores orbservações assentamos dar a cada legoa Portugueza 2818 braças; nos petipès, que se houver de fazer para ellas, usarão todos os Engenheyros desta medida nas Cartas dos Bispados, e Prelasias; e por cada 2818 braças tomarão huma pollegada das oito, que contèm o palmo; e assim huma pollegada quadrada do papel darà na Carta huma legoa quadrada de terreno.* (Idem, pág. 11).

[166] J. S. RIBEIRO, 1871, pág. 185.

Machado, apesar de poucos serem considerados habilitados para o levantamento e desenho cartográfico[167].

Assim, apenas em 1788, já durante o reinado de D. Maria I, foram iniciadas as primeiras operações geodésicas (sob a orientação de Miguel Ciera e a colaboração de Pedro Folque e Carlos Frederico Bernardo de Caula), que levariam à concretização da primeira triangulação geral do país (iniciada em 1790, sob a orientação de Francisco António Ciera, filho de Miguel Ciera), vertida na *Carta dos Principaes Triangulos das Operações Geodezicas de Portugal*, publicada em 1803. O primeiro passo terá sido a reforma da Universidade de Coimbra, ainda sob a intervenção de Pombal (1772), da qual resultou o reforço da Matemática e da Filosofia no seu ensino. Depois, no reinado de D. Maria I, foram criadas simultaneamente, em 1779, a *Academia Real da Marinha* e a *Academia Real das Ciências*. A primeira ocupou o lugar da *Aula de Fortificação* de 1647 e seria substituida em 1790 pela *Academia Real de Fortificação, Artelharia e Desenho*, antecessora da *Escola do Exército*, fundada em 1837. Em ambas pontificaria a acção de Miguel Franzini e de Miguel António Ciera e *o cultivo e o ensino da cartografia será uma preocupação constante*[168] .

Iniciava-se uma curta mas profícua fase para a cartografia portuguesa, que seria incentivada por D. Rodrigo de Sousa Coutinho (que havia sido discípulo de Miguel Ciera), ao levar a Rainha a criar a *Sociedade Real Maritima, Militar e Geographica, para o desenho e impressão das cartas hidrographicas, geographicas e militares* (1798), que constituiria o *primeiro organismo cartográfico com estrutura e plano definido*[169]. Contudo, todos os esforços seriam interrompidos com a saída do governo de D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em 1803.

---

[167] Ver N. C. (1910). O Real Corpo de Engenheiros, possuia, em 1809, 2 Brigadeiros, 8 Coroneis, 16 Tenentes-Coroneis, 28 Sargentos-mor, 24 Capitães, 11 Primeiros Tenentes e 8 Segundos Tenentes; entre eles contam-se vários que se destacariam na cartografia, como os Tenentes Coroneis Pedro Folque (*Empregado na commissão dos Telegraphos e que tem servido muito em levantar Cartas Topographicas e Geographicas*), José Aussdiner (*É official habil para dezenho e Direcção de obras*), Maximiano José da Serra (*Na Praça de Almeida, Official muito habil e de muitos conhecimentos praticos para levantar Cartas e reconhecer terrenos*), Carlos Frederico Bernardo de Caula (*Encarregado da fortificação de Vila Franca. Muito habil e de muitos conhecimentos praticos para levantar Cartas e reconhecer terrenos*) e Luiz Gomes de Carvalho (*Na cidade da Guarda. Consta-me ser um excellente official activo, e de muito talento na sua profissão*); o sargento-mór Marino Miguel Franzini (*Dezenhando no Archivo Militar para o que tem especial propenção e talentos*).

[168] Mª Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, 1995, pág. 71.

[169] H. Gabriel MENDES, 1982, pág. [8].

As invasões francesas (1807, 1809 e 1810), que provocam a fuga da família real para o Brasil, levando com ela importante acervo cartográfico[170], a mudança da capital para o Rio de Janeiro e a consequente instabilidade política no continente; a revolução liberal de 1820 e as contra-revoluções, com a independência do Brasil de permeio (1822), mergulhariam o país numa fase de estagnação (de que só a partir de 1834, com o fim da guerra civil e a vitória do liberalismo, começaria tibiamente a sair) e impossibilitariam a continuação dos trabalhos de triangulação do país, adiando por quase meio século a modernização e sistematização dos levantamentos cartográficos. Naturalmente, o labor cartográfico dos engenheiros militares manter-se-ia[171], sendo possível encontrar alguma cartografia que se revelaria útil para o estudo de algumas localidades. No entanto, à excepção da cidade do Porto (refiram-se as cartas demonstrativas das posições dos contendores no Cerco do Porto), não encontramos qualquer exemplar para os centros urbanos objecto deste estudo.

Os trabalhos geodésicos foram *suspensos em 1803 e assim ficaram esquecidos e abandonados até 1833*[172], ano em que Agostinho José Freire, ministro da Guerra e da Marinha, no governo formado na ilha Terceira por D. Pedro e ainda antes de acabada a guerra civil entre absolutistas e liberais, assinou uma Portaria (12 de Setembro) que ordenava que Pedro Folque (1744-1848) e seu filho, Filipe Folque (1800-1874)[173], *compilassem os trabalhos executados pelo Dr. Ciera*[174]. Já depois de assinada a Convenção de Évora Monte (26 de Maio de 1834), um novo Decreto (13 de Setembro de 1834) determinava que continuassem os trabalhos de triangulação do país, o que começaram no princípio de 1835, depois de concluirem, *com muita magoa, que os antigos trabalhos do Dr. Ciera não podiam servir de fundamento, aos que faltavam ainda á triangulação geral do reino, sem primeiro serem bem verificados e correctos*[175].

Iniciada a actividade com a determinação da posição astronómica do *observatório do castelo* (Castelo de S. Jorge, em Lisboa, que seria o vértice da triangulação fundamental), a instabilidade governativa que se seguiu (e que explicaria a substituição dos Folques por

[170] Mª Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, 1995, pág. 73.
[171] Veja-se o exemplo do labor do oficial do Real Corpo de Engenheiros José Maria das Neves Costa, revelado por Mª Helena DIAS (2001). Apesar disso, esta autora sublinha que *nos começos de Oitocentos, quando Neves Costa principiou as suas actividades profissionais, era deplorável a situação dos trabalhos cartográficos.* (Idem, pág. 50).
[172] Filipe FOLQUE, 1848, pág. 4.
[173] Uma extensa e completa biografia de Filipe Folque foi publicada por Maria Clara Pereira da COSTA (1986).
[174] Filipe FOLQUE, 1848, pág. 4.
[175] Idem, pág. 5.

José Manuel Sacoto Galaxe, na direcção dos trabalhos geodésicos, entre Outubro de 1838 e Abril de 1843)[176] e as depauperadas finanças do país (que, além das fragilizantes convulsões internas, perdera uma das suas fontes de riqueza, com a independência do Brasil) tornaram os trabalhos morosos e intermitentes até ao início da década de cinquenta.

Disso se queixa Filipe Folque, no seu *Relatório* de 1848 (em que expõe *o estado dos trabalhos geodesicos e topograficos do reino e quaes os embaraços, que mais ou menos teem difficultado a sua execução*)[177], ao referir a *revolução de 1836* (Setembrismo) e a *revolução do Minho de 1846* (Patuleia), como exemplos das *revoluções continuadas deste malfadado paiz,* que dificultam os seus trabalhos pois fazem com que *o povo, nimiamente desconfiado, vendo-os* [aos engenheiros] *pelas alturas com oculos e instrumentos, julga quasi sempre serem estas causas presagios de guerras ou de novos tributos: se é facil dissuadil-os desta persuação em tempos tranquilos, pelo contrario é isto impossivel nas crises revolucionarias*[178]. Por outro lado, reconhecendo as dificuldades financeiras do Governo, lembra que poucos e de qualidade limitada são os instrumentos que possue (apenas *quatro Theodolitos Throughton de diversas forças e grandezas*)[179] e que *as despezas do expediente, de guias e praticos, da construcção de pequenos signaes, da conducção de instrumentos, etc. chegam a ser pagas com trez e cinco meses de atraso,* sublinhando que *se é verdade que a Carta Topographica do Reino é um dos instrumentos fundamentaes de uma administração illustrada, é preciso que se faça algum esforço pecuniario para se conseguir tão importante fim*[180].

---

[176] Idem, pp. 10 e 11.

[177] Idem, pág. 26. No qual também resume e prolonga a *Memoria sobre os trabalhos geodesicos executados em Portugal publicada por ordem de sua Magestade* (Typografia da Academia Real das Ciências, Lisboa, 1841).

[178] Filipe FOLQUE, 1848, pp. 6, 15 e 21.

[179] Sobre os instrumentos sucessivamente utilizados entre 1788 e 1895, veja-se Mário M. Silva FALCÃO, 1985, pp. 103-110. Nesta obra e na página 106, refere-se a existência de três teodolitos Throughton & Simms em 1843-1845, contudo foi o próprio Folque quem referiu, em 1848, que *a respeito de instrumentos foi recentemente em 1845 a 1846, que obtivemos quatro Theodolitos de Trougthon de diversas forças e grandezas* (Filipe FOLQUE, 1848, pág. 23).

[180] Idem, pág. 22 e 24. Em 1849 repetia as reclamações em relação às dificuldades económicas: *os trabalhos da Comissão da Carta Geral do Reino tem estado quasi a parar de todo por falta de meios, e que foi só em 14 do corrente mez, que se receberam as quantias, que os Officiaes generosamente adiantaram desde Setembro de 1848, até Junho de 1849.* Ver Filipe FOLQUE, in *Copia de Oficio do Tenente Coronel Filippe Folque, Director dos trabalhos da Carta Geral do Reino, em que declara não existirem instrucções algumas por onde se regulem o dito Director e Officiaes respectivos,* 23 de Agosto de 1849 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

Finalmente, apesar de, juntamente com seu pai, ter desenvolvido as observações que permitiriam construir a *nova carta da triangulação geral do reino* ainda antes de 1848[181], justificava o atraso dos trabalhos com a falta de pessoal habilitado em número suficiente[182], facto que, apesar de tudo, minimizava, porque *felizmente o renascimento dos trabalhos geodesicos do reino em 1835, e a creação da cadeira de astronomia e geodesia em 1837 na Eschola Polytecnica* [de Lisboa, onde era professor daquela cadeira], *completando o ensino theorico e pratico d'este ramo do serviço publico, tem já produzido um certo pessoal, de que muita vantagem se póde tirar nos trabalhos geodesicos, cadastraes e topographicos do reino, se o governo quiser e poder fazer as despezas, que todos elles demandam*[183].

Homem de formação sólida e observador atento das sucessivas concretizações da escola francesa, Filipe Folque acalentava um projecto grandioso de levantamentos topográficos que articulasse todos os interesses e necessidades da sociedade do seu tempo. Elegendo a *nova carta topographica de França* como o espelho do que a ciência recomendava, considera que se a deve *adoptar para modelo dos trabalhos da carta topographica de Portugal, imitando-a por consequencia em todos os seus desenvolvimentos*[184]. É nesta

[181] Filipe FOLQUE, 1848, pág. 13.

[182] Em 1849 eram apenas oito, contando com Filipe Folque, os oficiais do Real Corpo de Engenharia que se encontavam envolvidos nos trabalhos da Carta Geral do Reino: Tenente-Coronel Graduado Filippe Folque, Capitão Eduardo José Xavier, Tenentes João Manuel d'Aral, Carlos Ernesto d'Arbués Moreira, Faustino Jozé de Menna Aparicio e Jozé Joaquim de Castro, Tenente-Coronel Graduado Miguel Joaquim Pires e Capitão de Artilharia Luiz de Souza Folque (*Relação dos Officiaes do Real Corpo de Engenharia, que se achão empregados nos trabalhos da Carta Geral do Reino*, 16 de Agosto de 1849; AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

[183] Filipe FOLQUE, 1848, pág. 21. Não era só na *Escola Politécnica de Lisboa*, fundada em 1837, que se produzia *um certo pessoal*. Também na *Academia Politécnica do Porto*, fundada no mesmo ano e considerada sucessora das *primitivas aulas de náutica e desenho, criadas* [em 1762 e 1779, respectivamente] *à custa dos mercadores do Porto* (Tomás Joaquim DIAS, 1927, pág. 7), se ensinava topografia e cartografia e existiam cursos preparatórios para oficiais de exército (Engenheiros, Artilheiros e Infantaria e Cavalaria). Àquelas datas Setecentistas, Artur de Magalhães BASTOS (1937, pág. 1) acrescenta a de 1803, quando se fundou a *Academia Real da Marinha e Comércio do Porto*, onde, no curso de desenho, os estatutos *impunham ao professor respectivo a obrigação de apropriar as lições do desenho às profissões a que os alunos se destinavam (§28). Para isso obrigavam-o a observar cada ano um curso completo, compreendendo os diversos ramos de desenho, 'de maneira que faça públicas as obras da arte, assim naturais como de arbítrio e de convenção, explicando distintamente os princípios da perspectiva, o modo de preparar as tintas e aguadas' (§30). Atendiam, porém especialmente ao desenho topográfico e de marinha, determinando que o professor ensinasse 'mui positiva e eficazmente o desenho de marinha, fasendo copiar plantas de cartas, baías, enseadas e portos, representando navios considerados em diferentes posições e manobras, e que ùltimamente habilitasse os seus discípulos na praxe do ensino das cartas geográficas e topográficas' (§31).* (Idem, pp. 26-27).

[184] Idem, pág. 14. E Filipe Folque continua, metódico, sublinhando que já *mandámos vir (á nossa custa) a famosa e ultima obra do incansavel coronel Puissant, que tem por titulo – Nouvelle Description Gèométrique de la France – e bem assim tres folhas da dita carta, representando terrenos montanhosos, planos e medianamente accidentados.*

ordem de ideias que defende que os levantamentos topográficos sejam efectuados, como em França, à escala de 1:10000, visto *nesta escala se poder representar com clareza, tudo o que póde interessar, tanto á administração do reino, como à sciencia da guerra,* enquanto para a sua impressão propõe a escala de 1:40000[185]. Filipe Folque referia-se já à nova *Carte de France* que uma *Comissão Real* (ordenada em 1817 e presidida pelo astrónomo Laplace) decidira realizar, articulando os trabalhos do *Depósito da Guerra* e do Cadastro e partindo, assim, de levantamentos a 1:1250 ou 1:2500, reduzidos posteriormente a 1:10000 e finalmente a 1:40000, mas que enfrentando dificuldades financeiras, como Folque experimentará, acabará por efectuar os levantamentos a 1:10000 e as reduções a 1:80000[186].

Filipe Folque, fez iniciar os levantamentos topográficos, nas proximidades de Lisboa (onde fizera reconstruir as pirâmides do Montijo e Batel), à escala de 1:10000. Contudo, os constantes problemas financeiros com que se debatia e as dificuldades criadas ao financiamento do seu projecto por personalidades de prestígio como Marino Miguel Franzini[187], levaram-no a que, visto que o Governo fora autorizado, em 1846, a proceder ao levantamento do *Cadastro Parcellar Topographico do Reino,* apostasse essencialmente na continuação dos trabalhos de geodesia, apenas com a preocupação de que os trabalhos apresentassem *rezultados d'uma approximação superior áquella, que se pode dezejar para o levantamento do Cadastro Parcellar ou da Topographia do Reino*[188], como o pretendia o *Dépôt de la Guerre* francês.

---

[185] Idem, pág. 14. A escala de impressão no caso francês tinha sido de 1:80000, mas tendo *em attenção a pequenez do nosso reino, se devia adoptar a escala de 1:40000; porque além da grande vantagem de ser uma escala duas vezes maior, que a de França para a gravura, a reducção é mais fácil, e bastam sómente 192 folhas de gravura com as mesmas dimensões que as de França para comprehenderem a superficie de Portugal. Taes foram as bases da construcção do 'Quadro de Juncção das folhas, que formam a carta topographica do Reino, mostrando igualmente os triangulos fundamentaes'.*

[186] M. BACCHUS e J-C DUPUIS, 1990, pág. 56.

[187] Veja-se a polémica que derimiu na imprensa, em 1849, com Marino Miguel Franzini, referida por Mª de Fátima NUNES (1988, pp. 232-235), cuja razão nos parece assentar não em quaisquer receios de comparações, em termos de rigor científico, com os projectos de Franzini de elaboração de uma Carta Geral de Portugal à escala de 1:200000 (que é de facto incomparável com os projectos e labor de Folque); também não pretendia colocar em causa os conhecimentos ou a sensibilização de Franzini para as questões, a quem, aliás, agradecera publicamente um ano antes pela sua colaboração na congregação dos recursos para a construção das pirâmides de 1ª ordem do Montijo e Batel. O que de facto preocupava Folque era que a ideia de facilidade de execução dos levantamentos que se poderia inferir das opiniões de Franzini pudessem *indispôr a opinião das Câmaras, do Governo, e do publico contra os Trabalhos Geodesicos e Topograficos do Reino, a fim de se anular a verba do Orçamento, que lhes é destinada,* como citou Mª de Fátima NUNES (1988, pág. 233).

[188] *Relatorio do Director dos Trabalhos Geodesicos Cadastraes e Topographicos do Reino*, 13 de Setembro de 1850 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

A sua visão é a de um espírito absolutamente metódico, científico e actualizado, como o demonstra no ofício de 1851 (Anexo 1) em que defende a necessidade de partir do cadastro parcelar para os levantamentos topográficos (levantados às escalas de 1:1000, 1:2000 e 1:5000)[189]. Pretendia, à imagem de Gaspar François de Prony (primeiro director do *Bureau du Cadastre* francês), efectivar uma *cartografia centralizada, agrupando geodesia, levantamentos parcelares cadastrais e cartas topográficas*[190]. Na forma como encarava a articulação entre o cadastro parcelar e os restantes levantamentos, com a reducção sucessiva de escalas até à Carta do Reino, comungava e sublinhava as ideias de António José de Ávila, que estudara os exemplos italiano e francês e que nas conclusões do seu *Relatório Sobre o Cadastro* de 1847, defendia que *cumpre que os triângulos das plantas cadastrais estejam todos de acordo com os da planta geral, havendo-a; e não a havendo, que se forme primeiro a grande triangulação do país, e depois o Cadastro, subdividindo em triângulos mais pequenos os triângulos obtidos pela primeira*[191].

Contudo, tratava-se de obra demasiada que chocava com os parcos recursos orçamentais do país e as inúmeras necessidades a que havia que responder, pelo que Folque acabaria por ceder ao pragmatismo e sugerir, ainda em 1851, que face às necessidades prementes de cartografia rigorosa para iniciar os projectos de obras públicas de que o país necessitava e *attendendo aos poucos meios, de que o Governo pode dispor, me persuade, que se deve tratar quanto antes da construcção de uma Carta Corographica do Reino levantada na Escala de 1/100000*[192]. Assim, apesar de já em 1801 se ter legislado no sentido da sua execução, adiava-se mais uma vez a concretização do cadastro parcelar geométrico que, se

---

[189] Um ano antes tinha sugerido as escalas de 1:1250, 1:2500 e 1:5000, ou seja, as escalas usadas no cadastro Francês.

[190] M. BACCHUS e J-C DUPUIS (1990), pág. 54.

[191] António José de ÁVILA, 1963, 1ª edição 1847, pág. 31.

[192] Filipe FOLQUE, *Officio ao Illmº e Exmº Snr Rodrigo da Fonseca Magalhães, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino*, 7 de Outubro de 1851 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12): *A opinião, em que estou, de que a Carta Topographica do Reino levantada na Escala de 1/10000 não deve continuar sem dependencia dos trabalhos do Cadastro, porque ja mostrei, que era uma consequencia d'elle, o qual levará entre nos bastantes annos a concluir-se, attendendo aos poucos meios, de que o Governo pode dispor, me persuade, que se deve tratar quanto antes da construcção de uma Carta Corographica do Reino levantada na Escala de 1/100000, na qual se devem principalmente mostrar as linhas das agoas e das comeadas, as quaes indicando logo as bacias importantes do paiz, facilitam extremamente a configuração de todas as Serras; alem disto deve tambem esta Carta indicar a posição de todas as povoações, a direcção das principaes estradas e caminhos, as sinnosidades das costas e fronteiras, bem como os lemites dos Districtos Administractivos e dos Concelhos.*

Esta Carta Corographica deve ser levantada por Districto Administractivo á medida que nos mesmos se procede no dezenvolvimento das Triangulações Secundarias; a sua importancia nos grandes projectos de estradas, canaes, systema geral de irrigações, caminhos de ferro, divizão do territorio, e outros objectos de interesse publico, he tão evidente, que ninguem ouzará duvidar da sua grande utilidade.

exceptuarmos as plantas urbanas cadastrais ainda de Oitocentos, só viria a ser seriamente retomado no Estado Novo[193].

Só com António Maria Fontes Pereira de Melo se investiu, de forma consistente e definitiva, na elaboração de cartografia moderna, rigorosa e sistemática, cuja existência era uma condição necessária para a execução da política de obras públicas da Regeneração, centradas na preocupação em facilitar as comunicações e cujo vector fundamental era a construcção da rede de caminhos de ferro, mas que passava também pela ampliação e renovação da rede de estradas, dos portos e faróis e pela introdução da telegrafia eléctrica. Fontes Pereira de Melo, cursou a *Academia de Fortificações, Artilharia e Desenho,* foi aluno de Filipe Folque na cadeira de Astronomia do Instituto Politécnico e sob as suas ordens trabalhara nos trabalhos de triangulação do país[194]. Como refere H. Gabriel MENDES, *através de Filipe Folque,Fontes Pereira de Melo terá apreendido teórica e praticamente a primordial importância dos trabalhos geodésicos e cartográficos no desenvolvimento económico de um país e a situação que eles deviam ter no quadro dos diferentes ministérios*[195].

Assim, em 1852 foi criado o *Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria,* chefiado por Fontes, que passará a tutelar a *Comissão Geodésica e Topográfica do Reino* dirigida por Folque (os serviços chefiados por Folque tinham vagueado, desde 1788, pelas pastas dos Negócios Estrangeiros, Guerra, Marinha e desde 1849 estava nos Negócios do Reino)[196]. Seguindo a sugestão deste, como o cotejo entre o referido ofício de Folque de 1850 e o preâmbulo dos documentos legais o demonstra, Fontes legisla no sentido de proceder-se ao levantamento da Carta Geral do Reino, na escala de 1:100000[197].

A *Comissão Geodésica e Topográfica do Reino,* sempre sob a direcção de Filipe Folque, integrada por engenheiros militares e por engenheiros civis, aumentaria a sua importância e competências até chegar ao *auge de organização e desenvolvimento em 1869*[198], com a sua transformação em *Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos,*

---

[193] Veja-se Rui Henriques G. Barata PINTO, 1985, pp. 5-26.
[194] Mª Filomena MÓNICA, 1999, pág. 13.
[195] Humberto Gabriel MENDES, 1982, pág. [11].
[196] À excepção de um curto período (1868/69) e apesar de ter mudado de denominação com alguma frequência até 1926 (data a partir da qual se designaria pela denominação que a popularizou no século XX, *Instituto Geográfico e Cadastral*), manteve-se quase sempre tutelada por Ministérios que geriam as obras públicas e comunicações.
[197] Portaria de 27 de Outubro de 1852 – D. G. nº 255 de 28 de Outubro e Portaria de 9 de Novembro de 1852 – D. G. nº 268, de 12 de Novembro.
[198] Humberto Gabriel MENDES, 1981, pág. 25.

Hidrográficos e Geológicos do Reino. Tratava-se de mais uma reforma[199], decorrente das disputas de estatuto entre engenheiros militares e civis[200], sendo esta a resposta ao Decreto de 30 de Outubro de 1868[201], que extinguira o *Corpo de Engenharia Civil,* passara a tutela dos trabalhos geodésicos e cartográficos para o Ministério da Guerra e reimpusera o regulamento de 1812, do *Real Corpo de Engenheiros.* Finalmente, ainda como reacção ao Decreto de Outubro de 1868 seria criada, em 17 de Dezembro de 1868, a *Associação dos Engenheiros Civis Portugueses* (antecessora da *Ordem dos Engenheiros*), passando esta a publicar a *Revista de Obras Publicas e Minas* (a partir de Janeiro de 1870), como forma de suprimir a falta do *Boletim do Ministério das Obras Publicas, Comércio e Industria,* que deixara de existir em 1868.

Apesar de tudo, continuavam os trabalhos da série de folhas da *Carta Corográfica de Portugal,* como também ficou conhecida, que teria a sua publicação iniciada em 1856 (Folha nº 23: Lisboa-Cintra) e finalizada em 1904 (Folha nº 6: Bragança)[202]. Sendo a obra mais importante da cartografia nacional no século XIX, durante a sua concretização formaram-se profissionais e criaram-se os fundamentos para outros empreendimentos.

Assim, face à prevista morosidade dos trabalhos da carta de 1:100000 e à premente necessidade de uma representação rigorosa da totalidade do país, *a fim de poder satisfazer ás precisões mais urgentes, e especialmente ao reconhecimento geologico do reino,* legislou-se, em 1859, no sentido de elaborar a *Carta Geographica do Reino*, na escala de 1:500000, *em que pelo menos sejam representados com exactidão o regimen das aguas e a posição relativa das povoações, o que não succede nas cartas geographicas do paiz até hoje publicadas, as quaes nenhum credito merecem por sua manifesta inexactidão, e por lhes faltar o indispensavel fundamento das triangulações*[203].

---

[199] Decreto de 18 de Dezembro de 1869, do governo presidido pelo Duque de Loulé.

[200] Vejam-se os trabalhos de Humberto Gabriel MENDES (1981, pp. 51-73) onde se descreve e analisa toda a contenda entre engenheiros civis e militares, desde 1864 a finais do século XIX; de Jorge Fernandes ALVES e José Luís VILELA (1995, pp. 74-78), que aborda a criação da Associação de Engenheiros Civis e o seu contexto; e de Mª Helena C.-B. L. BARATA-MOURA (1996, pp. 18-54), onde estas questões são abordadas no Capítulo I e no contexto do ponto 2: *Evolução orgânica do Ministério das Obras Públicas e a sua compreensão no contexto da vida económica e política do país.*

[201] Do governo presidido pelo Marquês de Sá da Bandeira.

[202] Veja-se a descrição dos trabalhos de elaboração da Carta Geral do Reino em Luiz de Pina MANIQUE, 1995, fac-simile da ed. de 1943), onde consta, entre outras úteis informações, a listagem dos nomes de todos os engenheiros envolvidos nas triangulações geodésicas (pág. 76) e no levantamento (pp. 77-88) e dos artistas que executaram gravuras, bem como as datas de publicação de cada folha (pp. 89-92).

[203] *Comunicação do ministerio das obras publicas, commercio e industria ao conselheiro director geral dos trabalhos geodesicos, chorograficos, hydrograficos e geologicos do reino*, em 5 de Maio de 1859. (*Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1859, Vol. I, pág. 358).

A *Carta Geographica do Reino* seria publicada em 1865 e serviria, bem como as folhas de 1:100000 sucessivamente publicadas, de base ao desenvolvimento de cartografia temática, a qual, apesar de se conhecerem testemunhos oitocentistas anteriores[204], só a partir daquela cartografia de base conheceria grande profusão. Não cabendo aqui o registo extensivo da cartografia temática portuguesa, aliás já realizado por Suzanne DAVEAU[205], refira-se a título ilustrativo a *Carta de Incultos* (1868) e a primeira *Carta Geológica de Portugal* (apresentada na Exposição de Paris de 1867 e impressa em 1876) feitas a 1:500000 e ambas de Carlos Ribeiro e Nery Delgado ou a cartografia geológica feita a partir de algumas folhas de 1:100000, estas particularmente importantes, quer para a definição de traçados das vias de comunicação quer para o estudo dos recursos mineiros; as *Cartas Elementares de Portugal*, de Bernardino Barros GOMES (1878)[206]; os traçados dos vários projectos alternativos das redes de estradas e de caminhos de ferro, amplamente debatidos na *Associação dos Engenheiros Civis Portugueses* e publicados na *Revista de Obras Publicas e Minas*[207] ou as *Cartas Figurativas*, de hemi-círculos proporcionais, elaboradas em 1881 para demonstrar as quilometragens de estradas construidas ou dos gastos com a sua conservação[208].

1.4. A impressão de cartografia

A impressão de imagens, em tecido e em papel, através de tábuas de madeira gravadas (xilogravura) é certamente anterior à invenção da imprensa (mais precisamente da

---

[204] Suzanne DAVEAU, 1995, pág. 162.

[205] Idem.

[206] Nicole DEVY-VARETA et al (1990), pág. XI. Reeditado, em *fac-simile* em 1990, este pequeno atlas considerado por J. Leite de Vasconcelos como um dos marcos - juntamente com a *Geografia e estatística geral de Portugal e colónias*, de Gerardo PERY (1875), que viria a dirigir os trabalhos da *Carta Agrícola de Portugal* a partir de 1886 - da história da Geografia de Portugal, que assinala a viragem da fase descritiva para a fase interpretativa (Citado por Suzanne DAVEAU e Orlando RIBEIRO, 1986, pág. 1042).

[207] Por exemplo, a *Rede de Caminhos de ferro projectada pela Commissão da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes*, desenhada sobre uma redução a 1:1000000 da carta de 1:500000 e publicada na *Revista de Obras Publicas e Minas*, Anno IX, Tomo IX, Imp. Nac., Lisboa, 1878.

[208] Ministério das Obras Publicas Commercio e Industria (1881), *Carta Figurativa da extensão das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, construidas em cada districto do continente do Reino até 30 de Junho de 1880* e *Carta Figurativa da Despeza Kilometrica de conservação ordinaria e de grande reparação das estradas reaes em cada districto do continente do Reino*, ambas elaboradas em 1881, no âmbito do

tipografia) e parece ter ascendido ao século XIII na indústria têxtil e ao século XIV na impressão de imagens de carácter religioso e de cartas de jogar e na confecção de livros de impressão tabulária. Contudo, a invenção da imprensa na Europa (atribuida a Joahnn Gutemberg que provavelmente a concretizou, durante a década de 1440, em Mainz ou Mogúncia na denominação latina, povoação das proximidades do Reno de onde se difundiria inicialmente para Estrasburgo, Colónia e Veneza) permitiu uma maior celeridade na feitura de livros e o aumento do número de volumes executados, pelo que rapidamente se transformaria num bom negócio e num poderoso instrumento de difusão do conhecimento, alastrando a todo o Continente ainda antes do final de Quatrocentos[209].

Para tornar o produto mais atraente desde logo se começou a ornamentar os livros tipografados e a partir da década de 1490, *quando os impressores perceberam que existia um mercado para o livro ilustrado*[210], aumentaria o número de incunábulos com ilustrações, predominantemente xilogravuras (o primeiro livro impresso ilustrado data de 1460). De facto, apesar de ainda no século XV se ter também experimentado a utilização da gravura em cobre, a xilogravura, tecnicamente coordenada com a impressão tipográfica, manter-se-ia como o meio com melhor relação de preço e eficácia para a ornamentação e para a ilustração de livros até ao século XIX. A razão assentou na constatação de que na gravura em cobre para a ilustração de livros tipografados, *eram precisas duas impressões completamente independentes para se obter o texto e a gravura na mesma folha, ao passo que o impressor que usava xilogravuras conseguia o mesmo resultado com um só movimento de prensa*[211], pelo que a gravura em cobre seria abandonada para a ilustração da generalidade dos livros impressos.

Contudo, a gravura em cobre teria grande utilidade para fins específicos, nomeadamente a cartografia, tendo sido com este método que foram impressos os mapas da primeira edição ilustrada da *Geographia* de Ptolomeu, em 1477, considerada a primeira obra impressa com gravuras em metal[212]. De facto, *a possibilidade de se conseguirem pormenores nítidos tornava estas gravuras* [em cobre] *especialmente próprias para mapas e cartas que tinham de reproduzir-se com minúcia, o que levou a utilizá-las, em larga escala, em*

Ministério das Obras Publicas Commercio e Industria, Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, Repartição de Obras Publicas, 1881.

[209] Veja-se Douglas C. McMURTRIE, 1982, pp. 159-185 e Diogo Ramada CURTO, 1998, pp. 23-38.

[210] Diogo Ramada CURTO, 1998, pág. 32.

[211] Douglas C. McMURTRIE, 1982, pág. 283.

[212] Idem, pág. 285.

geografias e outras obras idênticas[213], passando a ser o método utilizado para a impressão ou estampagem de cartografia em folhas soltas ou inserida em livros, sendo que neste caso as imagens se encontram geralmente impressas em página inteira e independentes do texto, pelo que apesar de poderem aparecer entremeadas com as folhas de texto se localizam frequentemente no seu final. Aliás, a gravura em cobre seria, a partir de meados do século XVI, a técnica preferida para a impressão de todos os mapas, excepto os que utilizassem letra de imprensa, só sendo substituida com o advento da litografia[214].

A invenção da litografia, feita em Munique e em finais do século XVIII, por Aloys Senefelder[215], difundir-se-ia rapidamente, competindo com a gravura em cobre quer pela qualidade na impressão dos mapas quer pela *facilidade com que se fazia a impressão de gravuras a preto, a branco e a cores*[216]. A cor sempre fora um dos problemas da impressão em geral e apesar de a impressão de cores em cartografia já ter sido tentada no século XVI, a imprecisão dos resultados e os seus excessivos custos determinaram o insucesso, pelo que a generalidade dos mapas eram gravados e impressos a preto, sendo posteriormente coloridos de forma manual, segundo as tradições da cartografia manuscrita. Só a litografia e os aperfeiçoamentos, de princípios de Oitocentos, levados a cabo pelo mesmo Aloys Senefelder, permitiriam que a impressão da cor em mapas se desenvolvesse[217].

Apesar de se registar a existência de incunábulos tipografados em Faro, Lisboa, Leiria, Porto, Braga e Chaves[218], as primeiras impressões de exemplares cartográficos portugueses foram concretizadas por editores estrangeiros e a estes se deve a sua preservação, relevando-se o caso do mapa de Portugal de Vernando Álvares Secco, editado pela primeira vez em Roma (1561) e que teria sucessivas republicações (bem como as vistas de Braga, Lisboa e Coimbra) nas várias edições do *Theatrum Orbis Terrarum* de Ortélius, nas do atlas Mercator/Hondius[219] e em tantos outros.

A impressão dos primeiros mapas gravados em Portugal data do século XVIII[220] e embora existam livros técnicos com ilustrações gravadas já no século XVII (como o *Methodo*

---

[213] Idem, pág. 284.
[214] Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pág. 296.
[215] Douglas C. McMURTRIE, 1982, pág. 568 e Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pp. 302-303.
[216] Douglas C. McMURTRIE, 1982, pág. 570.
[217] Veja-se Helen M. WALLIS e Arthur H. ROBINSON, 1987, pp. 249-250, 289-291 e 306 e Ulla EHRENSVÄRD (1987), cuja abordagem à cor é estruturada em função dos métodos da sua aplicação.
[218] Douglas C. McMURTRIE, 1982, pp. 216-217.
[219] Suzanne DAVEAU, 1998, pp. 129 e 130.
[220] Idem, pág. 133.

Lvsitanico de Lvis Serrão Pimentel, de 1680), apenas no final de Setecentos se tratou de criar uma instituição que, em consequência dos levantamentos geodésicos então iniciados, se encarregasse da publicação cartográfica em Portugal. Foi então fundada a *Sociedade Real Maritima, Militar e Geographica, para o desenho e impressão das cartas hidrographicas, geographicas e militares* (1798), vocacionada para o desenho e para a impressão de documentos cartográficos[221]. Contudo, apenas se lhe conhece a publicação da *Carta dos Principaes Triangulos das Operações Geodezicas de Portugal*, em 1803, continuando a impressão de cartografia a depender de gravações realizadas no estrangeiro.

Assim, apenas a partir de 1853, com Filipe Folque e com o objectivo primeiro da impressão das folhas da Carta Geral do Reino, seria introduzida a litografia na *Comissão dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos e Cadastrais do Reino* através da contratação de Jean Lewicki, emigrado polaco empregado até então no *Depósito de Guerra* de Paris[222] e em 1870, Filipe Folque expunha à tutela a necessidade de substituição dos processos da gravura em cobre e em pedra pelos métodos então em voga na Europa: a heliogravura e a fotolitografia[223].

Em 1877, Brito LIMPO congratulava-se porque *na actualidade, os modernos processos de chromolitographia permittem a estampagem com todas as cores convencionaes*[224], o que de facto já era possível no âmbito da *Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos* desde que,

---

[221] No preâmbulo da Lei criadora, citado por H. Gabriel MENDES, pode ler-se: *desejando eu por todos os modos possiveis ampliar e favorecer aquelles uteis conhecimentos, que tem huma conexão mais immediata, seja com a grandeza e augmento da Minha Marinha Real e Mercante, seja com a melhor defeza dos Meus Estados, seja com a extensão das luzes, de que depende o mais exacto conhecimento de todos os Meus Dominios, para poder elevallos ao melhor estado de cultura, e promover as communicações interiores, assim como favorecer o estabellecimento de Manusfacturas, que se naturalizem facilmente, achando uma situação territorial, que mais lhe convenha: E sendo-me presente de huma parte a falta e penuria que sente a Minha Marinha Real e Mercante de boas Cartas Hydrograficas, achando-se até na necessidade de comprar as das Nações Estrangeiras, e de se servir muitas vezes de algumas, que pela sua incorrecção expõem os Navegantes a gravissimos perigos; e de outra parte reconhecendo a necessidade de publicar-se a grande e exacta Carta Geral do Reino, em que Tenho mandado trabalhar Pessoas de grande merecimento, e que nada tem que invejar, no que se acha já principiado, aos estabelecimentos da mesma natureza, que existem na Europa: E sentindo igualmente a necessidade de fazer gravar para o serviço dos Meus Exercitos Cartas Militares, assim como Cartas, em que delineem as Obras Hydraulicas de Canaes, e outras semelhantes: Sou servida crear huma Sociedade Real Maritima, Militar e Geografica para o Desenho, e impressão das Cartas Hydrograficas, Geograficas e Militares, organizada e composta* (...). (H. Gabriel MENDES, 1982, sem numeração de páginas).

[222] Ver Maria Clara Pereira da COSTA (1986, pág. 105) e, principalmente, Luiz de Pina MANIQUE (1995, 1ª edição 1943, pp. 53-73) que historia a instituição da litografia nos Serviços Geográficos Portugueses, descrevendo todo o processo de contratação e instalação de Lewicki, a formação dos primeiros gravadores cartográficos e a publicação dos primeiros exemplares.

[223] Maria Clara Pereira da COSTA, 1986, pág. 106.

[224] Francisco António de Brito LIMPO, 1877, pp. 171 e 172.

em 1872, foi criada a *Secção Fotográfica*[225]. Em 1876, como escreveu em 1880 o Director Geral dos Trabalhos Geodésicos, Francisco Maria Pereira da Silva (director desde o falecimento de Filipe Folque, em 1874, até 1879), a Secção *apresentava, além dos diversos processos fotográficos conhecidos, a heliogravura por entalhe, a gravura química, a heliogravura em relevo ou tipográfica, a fototipia, as reduções, pelo caoutchouc, a cromolitografia, a litografia a pincel e tira linhas, uma oficina tipográfica, dois prelos e outras máquinas a vapor, três prelos manuais, um torno mecânico, e muitos outros aparelhos e utensílios*, acrescentando que *nestas circunstâncias já não pertencia a esta secção a denominação de fotográfica, mas sim de artística para a reprodução de trabalhos gráficos*[226]. A *Secção Fotográfica* seria extincta por portaria de 1879, ficando os trabalhos de gravura para o Estado a cargo da *Imprensa Nacional*[227], que entretanto adquirira competências para a publicação cartográfica.

Por esta altura, outra importante oficina editora laborava com qualidade, dedicando-se à edição de obras académicas e de manuais escolares. Referimo-nos à *Imprensa da Universidade* de Coimbra (que havia sido criada em 1772), onde se publicou em 1861, sob a autoria de Manuel Francisco de Medeiros Botelho, a primeira edição das *Noções elementares de Geographia Matemática, Geologica, Atmosphero-Metereologica, Phisica e Politica, accomodadas ao estado actual do Mundo e adornadas de figuras geometricas gravadas no texto* (segunda edição em 1867), enquanto as *Lições de Geographia* do Abbade GAULTIER, numa das suas versões em língua portuguesa (a publicada em Paris, em 1872, pela casa de V^a^ J.-P. Aillaud, Guillard e C^a^), é apenas *acompanhada de uma estampa geometrica e cosmografica.*

Finalmente, em relação às publicações periódicas, entre 1641 (quando com o aparecimento das "Gazetas da Restauração" se deu início ao periodismo português[228]) e o primeiro

---

[225] Já antes, em 1859, havia sido adquirido *um aparelho fotográfico com objectiva para a paisagem e todos os demais acessórios e produtos químicos que entram no uso e estudo prático dos processos fotográficos, para servir de ensino aos discípulos de desenho e gravura* (Luiz de Pina MANIQUE, 1995 1ª edição 1943, pág. 66).

[226] Citado por Humberto Gabriel MENDES, 1981, pág. 26.

[227] Em 1768, foi criada a *Impressão Régia*, também designada *Régia Oficina Tipográfica*, que por deliberação das Cortes Constituintes de 1820 passou a designar-se *Imprensa Nacional*, denominação que perdeu em 1823 e retomou em 1833, perdurando até hoje. (ver João Carlos V. César MESQUITA, 1997, Vol. I, pp. 51-52.

[228] João Carlos V. César MESQUITA, 1997, Vol. I, pág. 16.

quartel de Oitocentos, a ilustração *esteve na maior parte dos casos ausente, limitando-se a esporádicos ornatos, vinhetas e uma ou outra gravura xilografada*[229].

2. A cartografia das cidades do Norte de Portugal

A Cartografia também é classificável pelos seus fins ou, dito de outra forma, pelas razões e objectivos que estiveram na origem da sua feitura. Sendo os levantamentos cartográficos instrumentos estratégicos e objectos para cuja confecção sempre foram necessários conhecimentos especializados e avultados recursos materiais, desde cedo estiveram associados ao poder, seja ele político, militar ou económico, pelo que a cartografia sempre foi uma *ciência dos princípes,* na qual *o geómetra caminha ao lado dos soldados,* onde *o geómetra caminha ao lado do proprietário,* como referia Brian HARLEY[230]. Daí que, classificar os documentos cartográficos em função do seu fim é também identificar o "dono da obra". Até ao fim de Setecentos eram o poder central e os militares, aos quais se associaram o poder municipal e os proprietários privados a partir do século XIX. Assim, a história da cartografia implica não só, e previsivelmente, uma análise restrita da evolução do conhecimento e da técnica, como ainda a sua integração nas questões políticas, económicas e sociais.

O que aqui se pretende é, não só, identificar os documentos de cartografia e iconografia urbana disponíveis para as cidades objecto deste estudo, como também, e em função do fim para que foram elaborados, contextualizar o seu aparecimento em cada época, visando-se ainda - tendo em conta o tipo de informação que contêm - avaliar o contributo que podem fornecer ao estudo desses centros urbanos.

Assim, na busca de imagens de cidades portuguesas, que nos permitam documentar as suas formas e dimensões em épocas recuadas, podem acalentar-se fundadas esperanças de encontrar pelo menos uma representação geral (iconográfica ou cartográfica de base), de grande escala, em cada uma de três fases: da segunda metade do séc. XVIII e início do século XIX, de meados de Oitocentos ao início do séc. XX e entre os anos 30 e 50 do

[229] Idem, pág. 33.

século XX. Contudo, a probabilidade maior centra-se sobretudo nas segunda e terceira fases e nesta é provável que a planta possua uma data situada na década de 1940. É esta a ideia mais significativa que se pode reter ao observar a distribuição temporal dos exemplares cartográficos recolhidos e que representam algumas das principais cidades do Norte de Portugal (Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real), se se generalizar esta amostra à totalidade do país continental.

Na recolha efectuada nos arquivos centrais, distritais e municipais, bem como em diferentes publicações, foram contabilizados cerca de 180 documentos, iconográficos e cartográficos, para o conjunto das seis povoações referidas (inseridos no Volume II, Anexo Documental de Imagens), com predomínio dos cartográficos, pois as iconografias apenas foram consideradas até meados de Oitocentos, dada a escassez de documentos até esta data. Admitindo não se atingir a exaustividade na recolha efectuada se se considerar a totalidade dos documentos (figura 2B), que inclui mesmo aqueles que representam apenas um arruamento[231], reconhece-se uma maior fragilidade do levantamento em relação às décadas de 1940 e 1950, particularmente porque, para este período, a preocupação se centrou nos documentos que representam a totalidade ou partes consideráveis dos centros urbanos, sendo o gráfico referente a este conjunto de documentos aquele cuja análise nos fornece a justa medida do contributo relativo de cada fase para a produção cartográfica urbana (figura 2A).

2.1. Vistas, panorâmicas e perspectivas

Em relação ao período que decorre até à primeira metade de Seiscentos deveremos alimentar poucas expectativas de encontrar documentos, sobretudo se se tratar de povoações de pequena ou média dimensão e cuja situação geográfica lhe confira pouco interesse em termos de estratégia militar na defesa do território nacional. Conhecem-se inúmeros exemplares de cartografia urbana elaborados por cartógrafos portugueses,

[230] J. Brian HARLEY, 1995, 1ª edição 1988, pp. 25, 26 e 30.

[231] No limite oposto, apesar de se terem registado os exemplares de escalas inferiores a 1:10000, estas não foram contabilizadas graficamente.

contudo poucos são os que representam povoações de Portugal Continental[232]. As poucas e preciosas excepções são, geralmente, representadas por documentos iconográficos, uns elaborados com fins militares, visando conhecer o estado das fortificações, outros inseridos num contexto cultural e económico de renovado interesse pela imagem urbana.

Bragança e Chaves, fazendo parte do grupo das povoações que se apresentavam como *as fortalezas que constituiam a nossa primeira linha defensiva face ao país vizinho*[233], aparecem representadas no conjunto de *vistas panorâmicas* reunidas no *Livro das Fortalezas* (ca. 1509-16) de Duarte D'ARMAS. As imagens de Duarte D'ARMAS constituem um precioso documento para o conhecimento das povoações portuguesas, num período em que escasseiam as iconografias urbanas.

De algumas das cidades portuguesas mais importantes da época, existem *vistas gerais* publicadas em vários atlas que, com fins essencialmente comerciais, proliferaram na Europa a partir do século XVI, dos quais se destaca o já referido *Civitates Orbis Terrarum* (1572-1617) de George Braun e Franz Hogenberg. Como refere João C. GARCIA, *não será por acaso que as cidades portuguesas escolhidas para figurarem em Civitates de Braun são Lisboa, Coimbra e Braga. A primeira com funções de capital e de grande porto marítimo, com privilegiadas ligações aos novos territórios descobertos pela Europa; a segunda famosa pela sua velha Universidade; a terceira pontificando como sede espiritual não só de Portugal mas da Península, por nela residir o Arcebispo Primaz*[234]. A importância de Braga, por via do seu papel enquanto importante centro do poder religioso, é ainda reforçada com o *Mappa da Cidade de Braga Primas*, de Andre Ribeyro Silva, que apresenta uma vista seiscentista na qual a legenda denota a preocupação especifica em identificar apenas os *Templos*.

É ainda naquela acepção que, provavelmente, deve ser encarado o album *de aguarelas seiscentistas, representando 39 vistas de povoações portuguesas*, ou seja, *o conjunto mais completo de representações iconográficas de Portugal que se executaram no século XVII* (entre as quais se encontram Braga, Viana do Castelo – ADI: VC1 – Caminha, Monção e Ponte de Lima), divulgado em primeira mão por Artur ANSELMO[235]. Ainda

---

[232] Veja-se, por exemplo, as *plantas, planta formas, taboas* e *vistas*, representando povoações do oriente e do brasil, inseridas nos volumes IV e V de Armando CORTESÃO e Avelino Teixeira da MOTA (1960).

[233] Manuel da Silva CASTELO BRANCO, 1997, pág. 1.

[234] João Carlos GARCIA, 1994, pág. 24.

[235] Artur ANSELMO, 1989, pág. 107. A imagem de Braga foi publicada por Eduardo Pires de OLIVEIRA, o qual data o album de entre 1687 e 1694 (1994, pp. 37-53); foi também reproduzida e comentada por Miguel Sopas de Melo BANDEIRA, 1994, pp. 25-36.

Figura 2A - Documentos cartográficos, de grande escala, representando toda ou grande parte da povoação, por década e por cidades do Norte de Portugal (1750-1950)

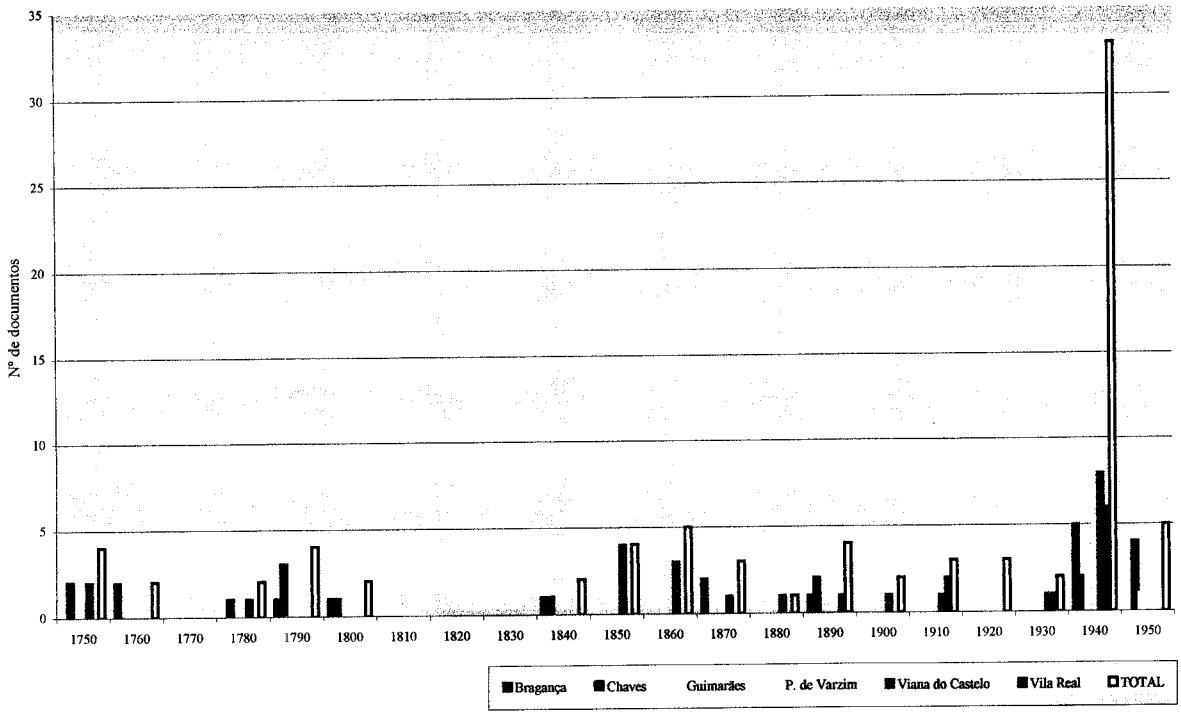
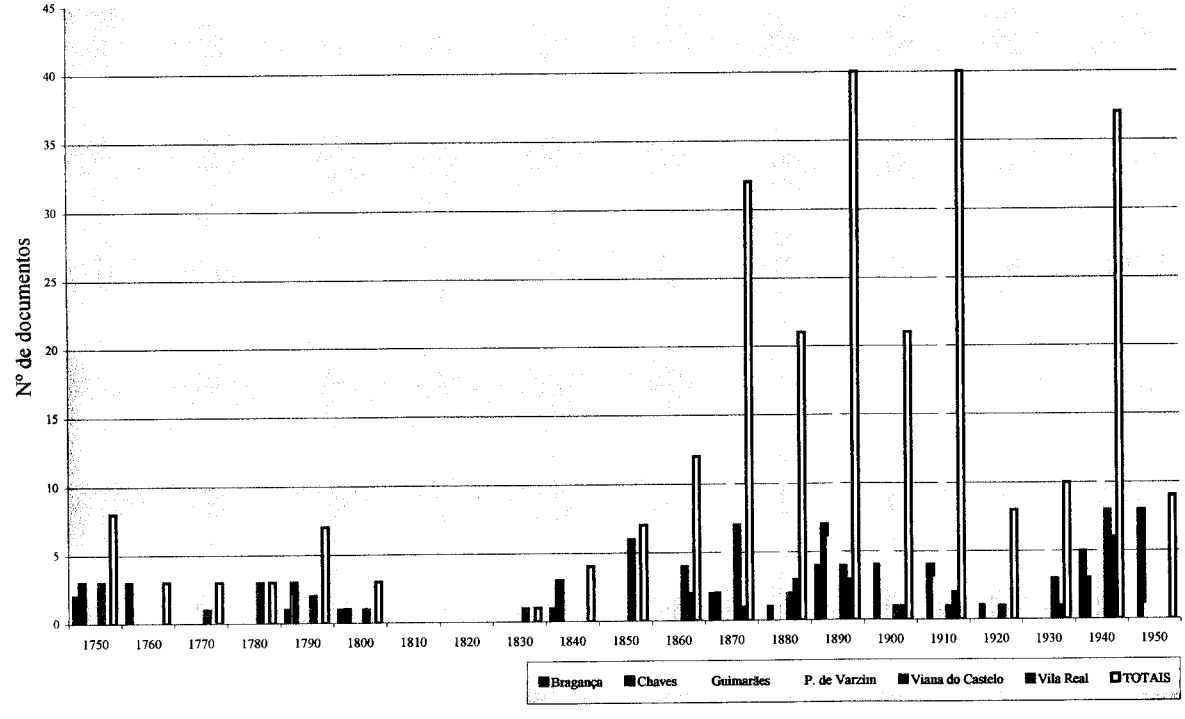


Figura 2B - Documentos cartográficos, de grande escala, por década e por cidades do Norte de Portugal (1750-1950)



naquela linha conceptual, mas simultaneamente como arrolamento de bens, deverão ser encarados *os 23 desenhos com vistas e plantas de povoações e igrejas do priorado do Crato efectuados em 1620 por Pedro Nunes Tinoco*[236]. Finalmente, também a *Vista Meridional de Vianna*, tendo sido gravada, em 1780, para ilustrar a obra *Os estrangeiros no Lima*[237], procurava apenas marcar a imagem da vila de então, optando pelo retrato da sua silhueta, onde se salientavam as cúpulas dos edifícios mais importantes que são identificadas na explicação.

Por outro prisma deve ser encarado o *Mappa das Ruas de Braga*, de 1750, já que se trata de um documento visual complementar de um outro escrito (os *Índices dos Prazos*) e que, em conjunto, demonstram uma *deliberada intenção cadastral em conjugar o registo da propriedade* (...) *com os objectivos tributários de fiscalização dos proventos e do estado de conservação das casas*, tornando-se assim numa fonte riquíssima para o estudo da cidade de Braga, como o mostrou Miguel Sopas M. BANDEIRA[238].

2.2. Cartografia de engenheiros militares

A partir da restauração da independência portuguesa em 1640, com a consequente retoma das preocupações em relação à importância da renovação da defesa do país, particularmente a terrestre, fomentou-se a formação de *um corpo técnico de profissionais que responda às necessidades prementes de restauro ou construção das defesas militares*[239]. Este *corpo técnico* português, paulatinamente formado e alargado, e os estrangeiros contratados, efectuarão levantamentos dos elementos defensivos existentes, quer se trate ainda das velhas cinturas de muralhas urbanas medievais ou das fortalezas baluartadas renascentistas, e desenharão os projectos de edificação das fortificações, segundo os preceitos do Conde de Pagan (1636), do Cavaleiro Antoine de Ville (1645) e

[236] José Manuel GARCIA, 1997, pág. 54.
[237] Manuel Gomes de Lima BEZERRA (1785: Tomo I e 1791: Tomo II). Existe uma edição *fac-simile*, publicada pela Câmara Municipal de Viana do Castelo, em 1992. A *Vista Meridional de Vianna*, encontra-se no Tomo II, entre pp. 70-71.
[238] Miguel Sopas de Melo BANDEIRA, 2000, pág. 41.
[239] Mª Fernanda ALEGRIA e João Carlos GARCIA, 1995, pág. 65. Veja-se também Suzanne DAVEAU, 1997, pág. 36.

de Sébastien Le Prestre, seigneur de Vauban (1669)[240], que na segunda metade do século XVII e durante o século XVIII foram levantadas ao longo da orla litoral e em todas as povoações próximas do perímetro fronteiriço.

Assim, não tardaram a surgir representações cartográficas que, embora relacionadas com questões defensivas, por vezes se tornam fontes importantes para o conhecimento das povoações que representavam. A *Planta de Lisboa* de João Nunes Tinoco (1650)[241] é um dos mais paradigmáticos exemplos conhecidos, já que foi elaborada visando proceder-se a intervenções na muralha fernandina e, pese embora algumas incorrecções que contenha[242], viria a servir de planta de base para o traçar dos planos da reconstrucção da baixa pombalina, a seguir ao terramoto de 1755.

Apesar de tudo, como já foi referido, só no século XVIII, a exemplo do que aconteceu na Europa, a cartografia portuguesa registaria um desenvolvimento significativo. De facto, a intensificação da formação dos engenheiros militares, impulsionada pelo Rei e pela corte e personificada no engenheiro-mor do reino Manoel de Azevedo Fortes, renovaria e modernizaria procedimentos, visando fundamentalmente os levantamentos no Brasil (para os quais, apesar de tudo, não se dispensou o recurso a padres matemáticos estrangeiros[243]) com o fim de acautelar os interesses coloniais portugueses nas disputas com outras nações europeias, quer na defesa dos centros urbanos litorais quer na delimitação de fronteiras, neste caso principalmente com a Espanha, na América meridional.

A corte portuguesa concentrara a sua atenção no Brasil a partir do fim da guerra da restauração (1668) e *a fundação da Colónia do Sacramento, em 1680, na margem norte do Rio da Prata (...) viria a constituir a principal razão de conflito entre as coroas portuguesa e espanhola na América, até finais do século XVIII*[244]. Este conflito, daria origem a um longo e complexo litígio diplomático no qual, e em qualquer dos casos (fosse

[240] As datas referem-se à publicação dos manuais de fortificação no caso dos dois primeiros autores, em relação a Vauban refere-se à data da conclusão da cidadela de Lille, a sua primeira obra e símbolo do poder militar francês (ver Philippe PROST, 1997, pp. 35-51).

[241] Desta planta conhece-se apenas a cópia litografada na segunda metade do século XIX, sendo entretanto esta reprodução inúmeras vezes publicada, como ainda recentemente, por exemplo, no catálogo da exposição *Cartografia de Lisboa, Séculos XVII a XX*, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Câm. Mun. de Lisboa, 1997 (pág. 40).

[242] Ver A. Vieira da SILVA, 1914, pp.10-12.

[243] André Ferrand de ALMEIDA, 1999, pág. 80.

[244] João Carlos GARCIA e André Ferrand de ALMEIDA, 2000, pág. 16.

pela discussão da demarcação, no terreno, da longitude do tratado de Tordesilhas ou pela utilização do princípio *uti possidetis*), a cartografia desempenhava um papel fulcral[245].

Neste contexto, foi-se desenvolvendo o reconhecimento dos territórios do interior do Brasil e com ele a multiplicação de cartografia de grande escala, entre a qual se contam diversas representações de povoações. Por exemplo, pelos finais do século XVII foram descobertas as primeiras minas de ouro no Brasil, pelo que a *corrida ao tesouro*, a fundação de *arraiais*, enfim, a apropriação do território através do povoamento, tornou a Capitania de Minas Gerais *o espaço mais cartografado à escala local, no conjunto do território brasileiro, durante o século XVIII*[246].

Digamos que, como afirmou Suzanne DAVEAU, *à cartografia náutica sucedia a cartografia terrestre*[247] e com esta nasceria uma nova elite que marcaria a cartografia portuguesa: os engenheiros militares. A mesma ideia utilizou Armando CORTESÃO para sintetizar esta fase (que periodiza desde cerca de 1725, quando *começaram a ser determinadas longitudes em Portugal e pouco depois no Brasil*, até à independência deste, em 1822), que denominou de *renovação*: *a cartografia náutica dera lugar à cartografia terrestre, e este período poderia também chamar-se dos engenheiros militares*[248].

No território metropolitano, além de se manterem as recorrentes disputas militares um pouco por toda a fronteira com a Espanha, que deram origem a inúmeros levantamentos cartográficos das povoações raianas, elaborados tanto pelos engenheiros militares portugueses como pelos espanhóis[249], o poder real, absoluto e iluminista, enriquecido com os lucros provenientes da exploração do ouro brasileiro, encetou um conjunto de projectos

---

[245] Já J. Brian HARLEY sublinhou que n'*a Europa moderna, da Itália aos Países Baixos e da Escandinávia a Portugal, os monarcas absolutos e os dirigentes tiveram sempre consciência do valor das cartas para a defesa e para a guerra, para a administração interior ligada à expansão do governo central, e como instrumento de propaganda territorial visando legitimar as identidades nacionais.* (J. Brian HARLEY, 1988, pp. 25-26).

[246] João Carlos GARCIA e André Ferrand de ALMEIDA, 2000, pág. 60.

[247] *Não se tratava já de descobrir rotas de navegação; tratava-se sobretudo da manutenção e do alargamento militar dos territórios ocupados; tratava-se também de melhorar o povoamento, comércio e administração civil e religiosa. À cartografia náutica sucedia a cartografia terrestre.* (Suzanne DAVEAU, 1997, pág. 14).

[248] Armando CORTESÃO, 1969, pág. 7.

[249] Refira-se, por exemplo, no contexto da guerra de 1762, o *Plano de la Plaza de Berganza con sus Castillos antiguo y moderno en que se manifesta la situacion que ocupó el dia 16 de Maio de 1762 el destacamiento del mando del Tenente General Marques de Cevallos*, de 1762, (publicada em Luis Alexandre RODRIGUES, 1997, Vol II: pág. 1153) ou a *Planta de la Plaza de Chaves en la Provincia Tras losmontes* (publicada em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, 1999, pág. 170) que apesar de não datada, é certamente próxima da anterior, pois também se refere ao destacamento do Marques de Cevallos. Ambas se encontram descritas no *Boletim do Arquivo Histórico Militar*, Vol. 49, 1979, pp. 23-28.

e de realizações no âmbito das obras públicas que seria fomentador da elaboração de grande número de documentos cartográficos – centradas na capital do império com D. João V[250] e depois com D. José, por interposto Marquês de Pombal, ainda e mais intensamente na capital, na sequência do terramoto de 1755[251], mas alargando-se a outros pontos do país, visando o seu desenvolvimento[252].

O investimento na formação dos engenheiros militares, iniciado ainda no século XVII com Luis Serrão Pimentel, reflectiu-se nos inúmeros levantamentos setecentistas, nas mais diversas escalas, quer dos territórios do império quer dos territórios da metrópole, assistindo-se ao aumento da diversificação de documentos cartográficos, particularmente nos de maior escala, pois não só perdurou o contexto militar como apareceram os levantamentos e projectos virados para as obras públicas civis, frequentemente também elaborados pelos engenheiros militares.

Em relação à cartografia militar, apesar das dezenas de exemplares disponíveis referentes a plantas e projectos de Bragança e de Chaves, e de tantas outras praças militares, ou das fortalezas litorais como do Forte de Santiago da Barra em Viana do Castelo, e tendo em conta o elevado número de documentos existentes, poucos se apresentam como pertinentes no que ao estudo dos centros urbanos se refere. Na verdade, muitos desses documentos são esboços e desenhos, frequentemente de pormenores, de tal forma incessantemente repetidos que aparentam tratar-se de exercícios de apuramento técnico[253]. Além disso, relembre-se que, nas plantas militares, o objectivo fundamental que se visava atingir centrava-se na defesa de uma fortaleza ou de uma cidade fortaleza. Os levantamentos eram necessários para projectar obras militares (reforço, acrescento ou edificação *ex novo* de elementos defensivos), para organizar a defesa ou, como documento de espionagem, para delinear o ataque, ou seja, sempre os *muros* e *fossos* como objecto previlegiado da representação cartográfica. Sublinhando a sua importância, os *muros* são mesmo, por vezes, os únicos objectos representados, o que acontece geralmente nas escalas maiores, aos quais se associam, por vezes, elementos interessantes da estrutura urbana como as igrejas, os conventos e as fontes, mas sem o plano dos arruamentos que os articulem.

---

[250] Veja-se Walter ROSSA (1998).

[251] Ver José-Augusto FRANÇA (1987).

[252] Veja-se, por exemplo, Bernardo José FERRÃO (1989); Joaquim Jaime B. Ferreira ALVES (1988); José E. C. Horta CORREIA (1984).

[253] Referimo-nos, por exemplo, aos 18 desenhos, sem data, do Capitão Joaquim José Correia da Serra, que representam apenas a cidadela de Bragança (GEAEM: nº 907 a 925) ou a outros 10 desenhos/vistas do mesmo autor e também da cidadela de Bragança (GEAEM: nº 3830 / I a X).

Apesar de tudo, cuidando de distinguir entre projectos e levantamentos, frequentemente estes documentos tornam-se preciosos para a determinação do traçado dos perímetros muralhados e da localização das portas, frequentemente já desaparecidos, em parte ou na totalidade, na cidade hodierna. Estão neste caso, por exemplo, a *Planta da Praça de Bragança cituada na Provª de Tras-osmontes*, de 1754, desenhada pelo Engº Ajudante José Monteiro de Carvalho[254] e onde se encontram as fortificações existentes à data, se identificam as portas e se projecta a renovação da cidadela (que não seria concretizada), a *Planta de Bragança feita por ordem do Illmo e Exmo Sr. Gorge Cary, Tenente General dos Exercitos de Sua Magde Fidell.ma* (ca. 1763), assinada pelo Capitão de Infantaria Engenheiro Gioze Maria Cavanha, cujo objectivo era levantar os estragos nas fortificações infligidos pelos espanhóis e na qual se podem observar os contornos dos elementos defensivos e suas portas e postigos e, finalmente, a *Planta da Praça de Chaves Capital da Provincia de Trasosmontes*, também desenhada por José Monteiro de Carvalho, na qual, além dos projectos de edificação de pequenos novos baluartes (que não se concretizariam), é possível observar o traçado rigoroso do sistema defensivo moderno que fora edificado, em parte ainda existente, bem como os *muros* e torres medievas.

No caso de Viana, chegaram-nos numerosos documentos cujo objectivo primeiro foi representar a fortaleza de Santiago da Barra que Filippo Terzi (ou Tiburzio Spanochi ?)[255] construira nos últimos anos do séc. XVI. Contudo, apesar do número de exemplares existentes[256], com datas que vão desde 1777, de José Champalimaud de Nussane[257], até 1830, de Domingos Zacarias da Silva Santos[258], os planos militares abrangem geralmente apenas a fortificação e, por vezes, as suas proximidades. No entanto, existem três plantas

---

[254] Frequentou a Aula da Esfera no Colégio de Santo Antão e a Academia de Fortificações, após o que foi nomeado Ajudante de infantaria com exercício de engenheiro na Província de Trás-os-Montes; em 1760 foi nomeado arquitecto das obras do conselho da fazenda, em substituição de Eugénio Carvalho dos Santos, falecido nesse ano, em 1766 foi encarregado de delinear o bairro de Alfama (Sousa VITERBO, 1904, pp. 175-176). Em 1756 já se encontrava de novo em Lisboa, onde desenhou a *Planta da Freguesia de Stª Isabel* e a *Planta da Freguesia de S. Mamede*, publicadas por Walter ROSSA (1998, pág. 58).

[255] Em relação à dúvida sobre a autoria do desenho da fortaleza, veja-se a nota 23 do artigo de Rafael MOREIRA, 1992, pp. 97-107.

[256] Vejam-se as plantas setecentistas do Castelo de São Tiago, existentes no Arquivo Histórico Militar (3ª Div, 47ª Sec, nº 18518 e 18519, AH3/8) ou as que se encontram arquivadas no GEAEM (nº 2898, 2899, 2901, 2903, 2904, 2906, 2907, 2921, 2925).

[257] Sargento-mor de infantaria com exercício de engenheiro, trabalhou na Junta de obras públicas da cidade do Porto onde elaborou várias plantas (Sousa VITERBO, 1899, pp. 538 e 539).

[258] Era tenente de engenheiros em 1825, tendo pertencido ao exército de D. Miguel. (Sousa VITERBO, 1922, pág. 47). Foi amnistiado pela convenção de Évora-Monte, tendo pedido a sua demissão em 1838, que lhe foi concedida, *para poder tornar menos precária a sua sobrevivência ganhando a vida na qualidade de paisano*. (Arquivo Histórico Militar, Caixa nº 902).

que, apesar de manterem o objectivo da representação da fortificação como fulcral, abarcam também todo o edificado da época: a *Planta da Villa de Vianna e sua Barra e Castello*, atribuída a Manuel Pinto de VilaLobos (1713 ?)[259], a *Planta de Vianna, Barra e Castelo feita em 1756 e acrescentada na Cerca do convento dos Cruzios em 1758*, delineada por Gonçalo Luís da Silva Brandão e a *Planta do Castello da Villa de Vianna* (1759), de José Martins da Cruz[260], qualquer uma delas fazendo parte de colecções de levantamentos que abarcam as fortificações da *Provincia de Entre Douro e Minho*[261].

Na planta de 1759, a atestar a importância das fortificações e o privilégio que sempre lhes é dado, optou-se pela representação geometricamente rigorosa em relação ao forte de Santiago, representado em *bordadura* independente. Contudo, recuperou-se a perspectiva figurativa/monumental na representação da vila, desenhada, neste caso, de forma algo ingénua e com muitos erros nas posições relativas dos objectos, pelo que, apesar de apresentar uma legenda identificadora de conventos e igrejas, perde alguma importância, em termos do estudo da povoação, quando comparada com a planta de 1756/58. De facto, revelando a preocupação de homogeneizar o mesmo rigor de representação a tudo o que é edificado, a planta de 1756/58 tem a vantagem de representar toda a povoação na projecção ortogonal, pelo que se torna num documento precioso para a história urbana vianense, já que estabelece uma imagem clara do plano urbano em meados de Setecentos, ao que se acrescenta o interesse de possuir uma legenda mais rica (que enumera e identifica todas as igrejas, capelas, conventos e fontes existentes na vila) e localizar uma torre na

[259] A atribuição da autoria, feita em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA (1999, pág. 41), parece dever-se ao facto de esta planta ser em tudo idêntica a outras de Monção e Valença (Idem, pp. 187 e 204), assinadas por Manuel Pinto de VilaLobos. A atribuição da data é feita por nós, seja para a de Viana como para a de Caminha (Idem, pág. 175), visto as quatro plantas serem idênticas, as de Monção e Valença estarem assinadas e datadas de 1713 e apenas o facto de as de Viana e Caminha, contrariamente às outras, apresentarem o aspecto de não concluidas (algumas das *aguadas* estão só iniciadas, cobrindo apenas os contronos das superfícies a preencher), justifica a ausência da conclusiva assinatura e respectiva data.

[260] José Martins da Cruz, começou a servir no posto de ajudante de Infantaria com exercício de Engenheiro na Provincia do Minho, em 1750, sendo o Coronel Bento Pr[a] Mendes governador das Armas da Província do Minho. Em 1761 o governador atestou que *José Martins da Cruz cumpre a sua obrigação dando pronta execução a todas as ordens (...) pertencentes às fortificações.* Faleceu em 15 de Junho de 1787. (Arquivo Histórico Militar, Caixa 388).

[261] A de 1756/58 está inserida em Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO (1758). Trata-se de um album com 24 desenhos, dedicado a Sebastião José de Carvalho e Mello (Marquês de Pombal), que inclui, em página independente, a planta geométrica da fortaleza de S. Tiago, bem como um perfil dos seus muros e fossos; o mesmo album apresenta representações de todas as fortificações costeiras e da margem esquerda do rio Minho, desde Vila do Conde até ao Lindoso.

Quanto à de José Martins da Cruz, conhecemos plantas, do mesmo tipo, de Vila do Conde e V. N. de Cerveira (ADI: O6), que se encontram no GEAEM (nº 2931 e 2937 e 2938, respectivamente). Todas são de 1759, a de Cerveira datada do mesmo dia da de Viana (25 de Março) e a de Vila do Conde de 15 de Agosto.

muralha medieva que, de entre todos os documentos conhecidos, apenas nesta e na planta de 1713 é referenciada.

As plantas de 1713 e de 1756/58 são de tal forma semelhantes que se é imediatamente tentado a afirmar que a segunda é, pelo menos em parte, uma cópia da primeira. Não se conhecendo as referências relativas aos autores e datas de cada uma delas, concluir-se-ia que a primeira é o esboço e a segunda o resultado final do trabalho de um mesmo autor. Contudo, existe uma explicação para esta similitude e que passa pelo facto de Manuel Pinto de VilaLobos ter sido um dos *mestres* da Aula de Fortificação estabelecida em Viana (em 1701) e de Gonçalo Luís da Silva Brandão, natural de Viana[262], poder ter sido *Discipullo d'Engenharia*, como o próprio se intitula, na referida *Aula*, onde eram ministrados ensinamentos de *fortificação, estratégia e tácticas militares, topografia e levantamento de cartas*[263].

Voltando, munidos agora com estas informações, a comparar as duas plantas e face á constatação de escalas e traçados exactamente iguais, a conclusão é que a planta de 1756/58 terá utilizado como fundo de mapa a planta de 1713, depois actualizada e acrescentada com elementos que exigiram levantamentos, como a cerca do convento dos Cruzios, o acrescento no edifico da Misericordia, a representação do *Recolhimento dos Mártires* que entretanto surgira (1730) ou a orla litoral no canto superior esquerdo, onde estava a *explicação*[264] na planta de Manuel Pinto de VilaLobos. O acrescento da orla litoral, até ao Forte de Rego de Fontes, poderá ser sinal de uma tentativa de adequação aos ensinamentos de Azevedo Fortes, alargando o alcance da representação em torno da fortificação.

De facto, quando se tratava de cartografia que visava servir de suporte à estratégia militar, havia que atender à representação de todo o terreno em torno da fortificação até à distância dos *tiros de artilharia*, como preceituava Azevedo Fortes[265], razão porque era desenhada a

---

[262] É o próprio quem o afirma na legenda: *Patria minha he a villa de Vianna.*

[263] Veja-se Mª Adelaide MEIRELES, na Introdução à publicação fac-similada da obra de Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO (1758).

[264] Na planta de 1758/56 a legenda encontra-se na contra-página.

[265] Manuel de Azevedo FORTES (1928, Tomo I, pág. 431): *Quando o Principe manda tirar a planta de huma Praça, para por ella se poder fazer juizo da sua força, segundo o terreno, que occupa com as suas obras, e o que tem arroda do seu recinto em distancia dos tiros de Artilharia; além do dessenho da Praça até a explanada, deve o Engenheiro Dessenhador configurar tambem o terreno, e nisto mostra mais a sua habelidade; porque lhe he necessario mostrar os montes, os outeiros, ou emminencias do terreno, os valles, os arvoredos, as vinhas, as hortas, os casaes, que houver, os caminhos, as quebradas, as ravinas, as pedreiras, os moinhos de agoa, ou de vento, as terras lavradias*

povoação e a sua envolvência numa escala que nos permite, actualmente, detectar os caminhos que se viriam a tornar os eixos de crescimento de cada urbe. Nestes casos, aliás, também o "miolo" das povoações aparece representado com rigor suficiente para se entender a sua estrutura interna. É por isso que é possível encontrar documentos tão preciosos, como o são a *Cópia da Planta da Praça de Chaves Levantada por ordem do Illm^{o} e Exm^{o} Snr. Tte. Gen. Governador das Armas desta provincia por José Joaquim de Freitas Coelho, 1^{o} Tenente Demarcante desta Prov^{a}*, de 1797; a *Planta de Chaves e suas Dependencias* e a *Planta da cidade de Bragança e suas Dependencias*, ambas de 1801 e da autoria do Capitão do Corpo Real dos Engenheiros Luiz Gomes de Carvalho[266], a última muito idêntica à inacabada *Cidade de Bragança e Forte de S. João de Deus*, elaborada por Luiz Gomes de Carvalho e por Carlos Frederico Bernardo de Caula (provavelmente em 1797, data em que ambos assinaram conjuntamente várias obras sobre Bragança)[267]. Refira-se, finalmente, as duas plantas intituladas simplesmente *Bragança* e *Chaves*, levantadas e desenhadas pelo capitão engenheiro A. J. B. Vasconcelos e Sá, a primeira datada de 1840, devendo a segunda, apesar de não mencionar qualquer data, ser também de cerca de 1840. De facto, não só o autor utiliza exactamente a mesma técnica e simbologias de representação, usando os mesmos tons para a mesma cor em ambos os documentos, como também terá estado em Chaves em 1840, pois será ele, certamente, o autor do documento *Desenhos relativos as Portas do Anjo de Chaves em 1840*, assinado apenas como Capitão Engenheiro Vasconcelos e onde são utilizadas, mais uma vez, as mesmas técnicas e simbologias de representação.

A explicação para o facto de existirem plantas de autores diferentes, quase idênticas e por vezes de datação próxima, como no caso de Bragança, pode encontrar-se na afirmação de Azevedo Fortes de que *todo o Engenheiro em chefe deve tirar com toda a exacção a planta da sua Praça, e nella configurado o terreno arroda, em distancia do alcance da Artelharia; e se não izentará de a fazer, ainda que a haja feita por outros Engenheiros, assim porque póde já ter alguma mudança nas obras, e terreno, como para melhor se inteirar da sua força, e da resistencia matherial, e fórmal das suas obras*[268].

&c., e tudo o referido, e o mais que se achar, deve ser configurado em suas justas distancias, e posições.

[266] Sobre Luís Gomes de Carvalho (que terá sido o primeiro aluno a ser formado na *Academia Real de Fortificação, Artelharia e Desenho*, que em 1790 substituiu a *Aula de Fortificação* de 1647) ver Luis Alexandre RODRIGUES, 1997, pp. 536-542.

[267] Idem, pág. 538.

[268] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, pp. 445.

Mas a importância dos engenheiros militares na cartografia de grande escala e com utilidade para os estudos urbanos, não acaba nos princípios do século XIX. Durante a segunda metade deste século e ainda no dealbar de Novecentos encontramos alguns exemplares elaborados por engenheiros militares, cujo objectivo era a delimitação das propriedades militares. Visava-se acautelar direitos postos em causa pelas obras públicas municipais ou do poder central, a cedência de terrenos às câmaras municipais ou mesmo as intenções de venda de propriedades que entretanto tinham deixado de possuir valor militar e constituiam, frequentemente, objecto de gastos de conservação dispendiosos. Veja-se, em Bragança, a *Planta do Forte de S. João de Deus de Bragança e Terrenos dependentes* (ADI: B13), de 1899 e relacionada com a construção da estrada para Chaves; em Chaves as plantas de 1893 (ADI: C16a a C20) e de 1902 (ADI: C25 a C27), elaboradas para a cedência e venda de fossos e baluartes ou as plantas de 1917 a 1922 (ADI: C28 a C31 e C33) todas relativas com as obras municipais; em Guimarães a *Planta do Castelo de Guimarães e terrenos adjacentes* (ADI: G23), de 1895, cuja elaboração se prende com a intenção municipal de construção de um parque urbano; ou ainda, na Póvoa de Varzim, a planta do *Castello da Povoa de Varzim dividido em lotes para ser vendido* e a do *Metrado do Castello da Povoa de Varzim* (ADI: PV6 e PV7), cujos títulos não deixam equívocos quanto aos objectivos que presidiram à sua elaboração.

Finalmente, ainda no que se refere à cartografia de índole militar e apesar de não se tratar de um dos centros urbanos objecto deste trabalho, refira-se a notável *Planta da Villa de Barcelos para Intelligencia da Informação sobre o Aquartelamento de hum Regimento de Cavallaria na dita Villa* (ADI: O1), que o Sargento Mor Engº Costodio Jose Gomes Villas Boas elaborou em 1806, cujo objectivo era indicar os edifícios onde se poderiam alojar tropas e cavalos, mas que fornece também outras preciosas informações como a localização do Campo da Feira, do Campo de Touros, de todos os conventos e que, não sendo cadastral, individualiza todos os edifícios, constituindo-se assim num excepcional documento urbano.

2.3. Cartografia e obras públicas

Entre a cartografia elaborada para servir de base à concretização de obra, contam-se quer as plantas e projectos de edificações militares quer as civis. Depois de abordar as militares, pretendemos agora centrar a análise na cartografia elaborada visando as obras públicas civis, que aliás foi também, por vezes, da autoria de engenheiros militares, como evoca o exemplo do labor do engenheiro militar Luiz Gomes de Carvalho, que além da cartografia militar já referenciada elaborou o *Plano topografico e hydrografico da villa da Figueira, sua foz e contornos, contendo o projecto d'abertura da barra da mesma villa* (...), em 1795[269]; o projecto da estrada Coimbra-Porto, por Aveiro, em 1806[270]; várias cartas (por exemplo o *Mapa da Ria de Aveiro para intelligencia do Plano de Abertura da Nova Barra*, de 1813)[271] e uma *Memória* relativas às obras de abertura da barra de Aveiro, de cuja direcção foi encarregue juntamente com o seu sogro, coronel Reynaldo Oudinot, em 1802 e nas quais colaborou até 1823[272]; tendo ainda elaborado levantamentos na barra do Douro em 1816 e 1823 e redigido uma *Memória* sobre o assunto[273].

Mesmo depois da criação das escolas politécnicas de Lisboa e Porto (1837) e apesar da formação continuada de engenheiros civis, os engenheiros militares mantiveram um contributo importante para o desenvolvimento do país, apesar de se assistir a alguma dificuldade na clarificação de funções e a alguma competição em torno das questões de estatuto profissional com os engenheiros civis, como já foi referido. O Ministério das Obras Públicas *contava com o Corpo de Engenharia Militar como a principal fonte de*

---

[269] Ver catálogo da exposição *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Bibl. Pública Mun. do Porto, Porto, 1992, pág. 40.

[270] Artur Teodoro de MATOS, 1980, pág. 37.

[271] Biblioteca Nacional de Lisboa, Cartoteca: CC 3129.

[272] S. Rocha e CUNHA, 1923, pp. 77-87 e 1924, pp. 11-25.

Aliás, anteriormente vários outros engenheiros militares se dedicaram às tentativas de resolução do problema que constituía a abertura da barra de Aveiro, sucessivamente assoreada, o que fez com que esta cidade possua um acervo cartográfico muito rico de finais de Setecentos e princípio de Oitocentos. Veja-se Humberto Gabriel MENDES (1974).

[273] Ver Afonso Soares, director das obras da barra do Douro na segunda metade do século XIX, que se lhe refere: Affonso Joaquim Nogueira SOARES, 1879, p. 134.

Através dos documentos existentes no Arquivo Histórico Militar (Caixa nº 461), é possível verificar a riqueza da actividade de Luiz Gomes de Carvalho, até ao seu falecimento em 1826. Além das referências já aduzidas, foi encarregue da *Direcção das obras hidraulicas da Barra de Aveiro* (1803), do *Melhoramento dos rios Vouga, Agueda e Sertima* (1813), do *Melhoramento da Barra do Porto, Rio, Caes de amarrações e estrada ao longo do Douro* (1816), do *Melhoramento e restauração do porto de S. Martinho* (1816), dos *Reparos no Forte da Gafanha, na Barra de Aveiro* (1822), da *Construcção da Barrinha da Nazaré* (1824) e do *Melhoramento da Barra e Caes de Vila do Conde e encanamento do rio Ave* (1825).

recrutamento dos recursos humanos especializados[274] e dois terços do contingente daquele corpo era destinado àquele ministério. Será então normal que na segunda metade do século XIX os autores de plantas e projectos tenham sido engenheiros, quer militares quer civis, aos quais se acrescentam os conductores de obras públicas, que constituiam um dos *corpos auxiliares* das Obras Públicas e que também possuiam formação topográfica e cartográfica. Além disso, a nível local os autores da cartografia de que as câmaras municipais necessitavam, quase sempre exteriores aos quadros de funcionários municipais, pertenciam muitas vezes às direcções distritais de obras públicas. De facto, face ao reduzido número de profissionais, era solicitada a colaboração dos corpos técnicos das repartições distritais de obras públicas, como o demonstra o caso do Conductor de Obras Publicas Antonio Martins Ferreira, pertencente à Direcção de Obras Públicas de Braga e autor quer da generalidade dos projectos da Câmara de Guimarães quer dos de alguns particulares[275], o exemplo do engenheiro João Thomaz da Costa, director das obras públicas distritais de Viana do Castelo, que elaborou o plano de melhoramentos da cidade ou ainda o do engenheiro Augusto Julio Bandeira Neiva, director-substituto das obras públicas distritais de Aveiro, que delineou o prolongamento da expansão de Espinho, em 1900, e que manteve colaboração estreita com a edilidade espinhense[276].

Outra solução passou pela contratação, individual e pontual, de engenheiros que por vezes eram ainda militares, particularmente em povoações como Bragança e Chaves onde a escassez de técnicos era mais evidente e onde as guarnições militares possuiam sempre algum elemento com as competências necessárias. Em Chaves, o engenheiro militar Augusto Xavier Teixeira, aí aquartelado nas últimas décadas de Oitocentos, colaborou frequentemente com a câmara na elaboração de projectos de obras municipais[277], levando a

---

[274] Mª Helena C.-B. L. BARATA-MOURA, págs. 19 e 29.

[275] Veja-se AMAP: Processos de Obras, 25-7-125.

[276] Como lembrava a câmara municipal de Espinho ao solicitar, em 1907 e ao Ministério das Obras Públicas, a autorização para que aquele engenheiro acompanhasse os trabalhos de definição do traçado da linha do Vouga no interior da povoação: *Foi lembrado para essa missão o nome do illustre engenheiro director substituto das Obras Publicas d'este districto o Exº Sr. Augusto Julio Bandeira Neiva, que pela sua muita competencia, grande dedicação por esta praia e reconhecida actividade é das pessoas mais idoneas para representar esta camara em tão importante assumpto. E foi lembrado (...) visto que a planta geral d'este concelho foi traçada por S. Exª e por elle generosamente offerecida a esta Camara. Parece-nos portanto um acto de justiça o ser este engenheiro escolhido para estudar e combinar com os representantes da Companhia do Valle do Vouga a alteração a introduzir na planta de Espinho pelas exigencias de installação d'aquellas linhas;* (AHMOP: Processos Individuais, ordem alfabética).

[277] Por exemplo, em 1889 *O presidente* [Luis Paulino Teixeira] *communicou á camara que se achava sobre a meza a memoria, medição, orçamento na importancia de um conto e cem mil reis e desenhos, do projecto d'uma rampa de communicação entre a rua do Poço e a rua do Sol, estudado pelo distincto*

que o seu labor fosse reconhecido com a inscrição do seu nome na toponímia flaviense em 1922[278]. Em Bragança, em 1864, pretendendo a edilidade encetar a *reforma das principais ruas da cidade* foi ainda aos engenheiros militares que recorreu e depois da impossibilidade manifestada por Jozé Correia Telles Pamplona *Tenente d'Enginheiros*, seria o também *Tenente d'Engenheiros* Pedro Alves d'Avellar Machado a executar a tarefa[279].

Não foram frequentes os casos de prestação de serviços de forma continuada, contudo, por vezes acontecia, como no caso da Póvoa de Varzim onde o *architecto* Manuel Fortunato de Oliveira Motta foi o autor de todas as plantas e projectos entre 1875 e 1883 e o architecto Gonçalo Cruz entre 1908 e 1925[280]. Em alguns casos a colaboração estendia-se da elaboração dos projectos ao acompanhamento e fiscalização da execução das obras (como aconteceu com o engenheiro civil Mário Filgueiras, em Chaves e entre 1916 e 1926 ou com o engenheiro civil Achiles José Cardoso, em Vila Real e entre 1906 e 1910). Apesar de tudo, as câmaras municipais não possuiam condições (quer em relação aos recursos humanos quer aos instrumentos adequados)[281] para internalizar processos, pelo que sempre

---

engenheiro militar, estacionado n'esta villa Augusto Xavier Teixeira. (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, iniciado em 12 de Julho de 1888, Sessão de 18 de Setembro de 1889, pág. 181 F).

[278] *Proposta: O distintissimo engenheiro tenente coronel Augusto Xavier Teixeira há anos falecido n'esta Vila tendo prestado, durante bastante tempo, os seus importantissimos serviços a antigas vereações municipaes de Chaves, foi o iniciador dos modernos progressos materiais da nossa terra, devendo-se ao seu estudo creterioso e ao seu zelo notabilissimo alguns importantes melhoramentos* (...) *De toda a justiça é pois que o nome de tão ilustre cidadão se não apague na memoria agradecida dos flavienses e por isso, no intuito de o perpetuar e de lhe prestar uma homenagem que é bem merecida tenho a honra de propor que a nova Avenida ligando a praça da Grande Guerra com o largo do Cemiterio municipal tenha a designação de 'Avenida Xavier Teixeira'. Chaves, vinte e oito de Dezembro de mil nove centos e vinte e um. Augusto Carvalho.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da C. Municipal de Chaves, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, 4 de Janeiro de 1922, pág. 108 F e V

[279] *Officio de Jozé Correia Telles Pamplona Tenente d'Enginheiros addido á 5ª Devisão Militar de 16 do corrente, em resposta ao desta Camara de 13 do mesmo mez, que dizia á mesma que lhe não hera possivel anuir ao convite que se lhe havia feito para effectuar os trabalhos graphicos necessarios nas principaes Ruas desta Cidade, por ter que marchar immediatamente para a Capital em vista d'ordem superior que havia recebido.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, 22 de Abril 1864, pág. 154 V);

A Camara accordou arbitrar a quantia de sessenta e sete mil e quinhentos reis ao Tenente d'Engenheiros Pedro Alves d'Avellar Machado pelo nivelamento e mais trabalhos graphicos, orçamentos e discripção sobre o projecto de reforma das principaes ruas da Cidade. (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, 23 de Março de 1865, pág. 229 V).

[280] As plantas da Póvoa de Varzim datadas de 1908 a 1925 têm sempre a mesma assinatura e apesar de a mesma ser de difícil legibilidade, Viriato BARBOSA (1972, 2ª edição, pág. 292), desvenda a identificação ao informar que o arquitecto da Câmara, em 1909, era Gonçalo Cruz. Se pensarmos na abreviatura G. Cruz, trata-se, com grande probabilidade daquele autor.

[281] Veja-se o caso de Vila Real, que na sequência da contratação do Engº Achiles José Cardoso, orçamentou 122$450 reis, em 1906, *para compra de instrumentos de engenharia pois esta camara não tem nenhuns e são lhe absolutamente necessarios para o serviço do engenheiro que superiormente autorisada contratou, para informações sobre projectos submettidos á approvação da Camara e sobretudo para alinhamentos, levantamentos de plantas e elaboração de projectos de obras municipais, pois a experiencia tem demonstrado que de modo algum pode esta Camara prescindir da acquisição d'esses*

recorreram às contratações externas e pontuais quer para os levantamentos de base, quer para o desenho de projectos.

Finalmente, de entre a cartografia para a execução de obra, devem também referir-se as plantas subjacentes às obras de particulares, cuja exigência todas as municipalidades sistematizariam durante a segunda metade do século XIX. Decorrente do Código Administrativo de 1842, a generalidade das câmaras municipais exigia nas suas *Posturas* a entrega de plantas das obras para as quais os munícipes solicitavam licença. A câmara de Vila Real, por exemplo, no artigo 20° das posturas que coligiu em 1854, afirmava que *Ninguem dentro da Villa ou nas beiras das estradas do Concelho podera edeficar cazas novas ou reedificadas sem aprezentarem á Camara o risco de plano da obra, para esta lhe conceder apercisa licença e approvar o prospecto em conformidade com as disposições do Codigo Administrativo no artigo cento e vinte*[282]. A câmara de Viana do Castelo obrigava a *apresentar em duplicado o risco e planta d'ella* [a obra], *se confinar com rua, ou praça publica*[283]. Em Guimarães, cujas posturas são assumidamente baseadas nas do concelho do Porto de 1869, a referência é ainda mais clara, em 1873: *A licença obtem-se por meio de requerimento dirigido á Camara acompanhado de duas plantas perfeitamente eguaes e bem executadas, designando a obra que o requerente pertende fazer, afim de serem approvadas: uma dessas plantas ficará archivada com os respectivos documentos no cartório municipal e a outra será entregue ao requerente quando se expedir a competente licença*[284].

No entanto, apesar da pertinência daqueles documentos ao representarem, por vezes, locais privilegiados do plano urbano (praças, largos e arruamentos principais) e enquanto documento ilustrador do desenho de fachadas da época, não lhes dedicamos um ítem

---

instrumentos os instrumentos eram *nivel de oculo, mira falante, bandeirollas, nivel de agua e tripé, mira d'alvo, prancheta alidade, pantometro com bussola, prumo e bussola declinatoria e transporte d'esses instrumentos para esta Villa, onde não se vendem* (ADVR: *Livro das actas das sessões da camara*, n° 71, Sessão de 12 de Novembro de 1906). Contudo, Apesar destas intenções não se vislumbrariam melhorias e ainda em 1926 a câmara viu-se obrigada a resolver *por unanimidade pedir ao Exm° Ministro da Instrução a cedencia ou emprestimo, por um dia, do teodolito existente no gabinete de fisica do Lyceu de Camilo Castelo Branco, de Vila Real, a fim de esta Comissão Executiva mandar proceder a um nivelamento, ficando esta Camara responsavel pela sua conservação e entrega.* (ADVRL/ALL-CMVR/B/A/001/Lv 1090: *Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real*, pág. 213V).

[282] ADVR: *Livro das actas das sessões da camara*, Livro n° 41, pp. 57F-62V.

[283] CÂMARA Municipal de Viana do Castelo, 1863, pág. 33 (artigo 96°).

[284] AMAP: *Livro de Actas da Câmara*, Livro M–1856, pp. 247 V e segs.; Livro M-1857 pp. 1F-24F (§ 4° do artigo 27°, pág. 5V). O texto mantém-se inalterado na revisão deliberada em 27 de Fevereiro de 1880 (Livro M-1860, pág. 170F) e é exactamente igual ao do § 4° do artigo 34° da CÂMARA Municipal do Porto, *Codigo de Posturas Municipaes do Porto* (Porto, Imp. Portugueza, 1869, pp. 21-22).

específico porque a generalidade delas se perdeu, sendo bastante reduzido o número de documentos cuja localização é conhecida. Contudo, tratando-se de uma competência específica e sendo o número de técnicos restrito, frequentemente as plantas de obras particulares eram elaboradas pelos mesmos autores das plantas para as obras públicas, não apresentando, assim, diferenças de concepção.

Para uma análise de algum pormenor vamos distinguir, nas obras públicas, os planos hidrográficos, a cartografia relacionada com os projectos de estradas e as plantas elaboradas visando os melhoramentos urbanos, nas quais se incluem plantas cadastrais. Não especificamos o caso das plantas subjacentes à construção de vias férreas porque apesar dos esforços desenvolvidos no sentido de encontrar os projectos coevos da sua construção no interior ou nas proximidades dos centros urbanos objecto deste estudo, apenas foi possível ter acesso aos projectos relativos às vias construidas em Viana do Castelo.

2.3.1. Planos e projectos hidrográficos

Na segunda metade do século XVIII os esforços de fomento do comércio alicerçaram-se, mais do que na viação terrestre, numa política cujo fim último seria a articulação de uma *rede de água*, o que passaria quer pela modernização da cartografia hidrográfica, que tornasse mais segura a navegação, quer pela melhoria das infra-estruturas portuárias, assim como pelo acalentar de projectos de desenvolvimento da navegabilidade fluvial. De facto, no contexto das condições naturais do território continental português, pela maior dificuldade e morosidade das comunicações terrestres, desde sempre a cabotagem e a navegação fluvial se apresentaram como meio priveligiado de transporte.

São estas preocupações que contextualizam e justificam a existência de cartografia como a *Carta geral que comprehende os planos das principaes barras da costa de Portugal* (1811) de Marino Miguel Franzini (1779-1861)[285], a quem *devemos as primeiras cartas*

[285] Filho de Miguel Franzini que juntamente com Miguel António Ciera (ambos italianos) haviam sido contratados pela corte visando a renovação da cartografia portuguesa. Sobre Marino Miguel Franzini veja-se Mª de Fátima NUNES (1988) e Mª Helena DIAS e Mª Fernanda ALEGRIA, (1994, pp. 231-265).

modernas do litoral português[286] e de grande número de plantas centradas em quase todos os rios e nas suas embocaduras, particularmente naqueles que suportavam portos fluvio-marítimos. Além dos portos de Lisboa e Porto, também os de menor dimensão, como Figueira da Foz, Aveiro[287], Fão, Viana do Castelo e Caminha, por exemplo, possuem levantamentos hidrográficos desta época.

De Viana do Castelo, o único porto fluvio-marítimo objecto do nosso estudo, refira-se para este período a *Carta corographica das correntes do rio Lima desde Villa Mou até a foz do Lima* (1782), na escala de 1:13054, aproximadamente, elaborada por Francisco Pinheiro da Cunha, ajudante de infantaria com o exercício de engenheiro, que havia sido pedida ao *Governador de Armas da Provincia do Minho*, em virtude da *ordem de Sua Magestade expedida ao Juiz de fora da Villa de Vianna*. O seu objectivo era servir de base para o estudo de novas obras na barra (dois anos antes a *Planta ichnographica do molhe de S. Bonhome e do novo caes*, de 1780, *representa uma parte das obras hydraulicas feitas em Viana do Castello para melhoramento do seu porto*, como notou Ernesto de VASCONCELLOS em 1892)[288], por isso Francisco Pinheiro da Cunha assinala que *vão notadas todas as sondas da barra, & dos diferentes canaes, as linhas de baixamar, prayamar, agoas vivas, os areiaes & ilhas tanto as que se cobrem com as agoas vivas, & os areiaes que se descobrem de verão e embaração a navegação*.

Mas como o assoreamento era implacável, as obras eram sempre insuficientes e por vezes desvastadas por temporais. Por isso, em 1805 novos projectos de intervenções eram descritos na *Planta das Obras Hydraulicas projectadas novamente no porto de Vianna para o melhoram^o^ da Barra, desaream^o^ do Rio, surgedouro, amarração, e abrigo das embarcações, com relação ao projecto da ponte indicada na mesma Planta*, da autoria de Costodio José Gomes Villas Boas[289], Sargento Mór Engenheiro. A construção da ponte, pensada em pedra, seria autorizada em 1807, mas logo adiada devido às guerras peninsulares e só em 1820 construida, se bem que em madeira. Ainda a ponte, voltaria a estar no centro de novo processo de transformação do porto de Viana do Castelo, que se iniciou em 1852 e que justifica a *Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello* (de 1855, na escala de 1:10000 e da autoria da *Repartição Técnica* do Ministerio das Obras

[286] Mª Helena DIAS e Mª Fernanda ALEGRIA, 1994, pág. 241.
[287] Ver Humberto Gabriel MENDES (1974).
[288] Ernesto J. C. VASCONCELLOS, 1892, pág. 14.
[289] Costodio José Gomes Villas Boas também elaborou um projecto de encanamento do rio Cávado (Sousa VITERBO, 1922, pág. 192).

Publicas), que era suficientemente rigorosa, na parte hidrográfica (apesar de se mostrar errónea na representação da cidade), para servir de base ao relatório do engenheiro inglês John Rennie (6 de Julho de 1855), sobre as medidas para o melhoramento/desassoreamento do estuário e porto do rio Lima, o qual, com as alterações propostas pelo Conselheiro Engº Placido António da Cunha Abreu, seria publicado no Boletim do MOPCI (*Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento*, 1856, 1:10000)[290], onde se modificou a orientação da planta de base que tinha o Sul para a parte superior da folha[291].

Nas cidades portuárias podemos esperar encontrar vários documentos do cariz dos que acabamos de descrever, que se multiplicarão ao longo de Oitocentos, particularmente na segunda metade, alguns dos quais serviriam de base a Adolfo LOUREIRO para a publicação da muito divulgada *Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, de 1904[292]. Contudo devem ser encarados e utilizados com o devido cuidado, quando os queremos utilizar como instrumento de análise do plano urbano. Os planos hidrográficos, tendo como objecto privilegiado a barra e o estuário, quando representam a povoação adjacente, o que nem sempre acontece, ou o fazem de forma errónea (como na referida planta que acompanha o relatório de John Rennie – ADI: VC12), ou apenas representam uma estreita franja ribeirinha (como os de 1805 e de 1875, por exemplo), ou reflectem o rigor do levantamento batimétrico, aquele que de facto se efectuou naquela data, numa planta de base pré-existente. Raramente as questões são tão claras como na planta do *Porto e Barra de Vianna do Castello*, de 1903, onde talvez a probidade de Adolfo Loureiro tenha levado a que fosse expressamente indicado, no canto inferior direito da planta, que *esta planta foi levantada em 1865 pelo hydrographo D. C. B. de Vasconcellos e pelo chorographo A. G. T. Ferreira, e posteriormente reduzida e completada com a indicação das obras para o seu melhoramento pela 1ª Circunscripção Hydraulica*. De facto, o *Plano Hydrographico da Barra e Porto do Rio Lima e Costa Adjacente*, de 1865, é o primeiro resultado dos levantamentos efectuados entre 1864 e 1867, sob a direcção de Filipe Folque, por D. Carlos Frederico Botelho de Vasconcelos de Melo e Matos de

[290] *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1856, pág. 186.
[291] Sobre as pontes e o porto de Viana do Castelo, ver Mário G. FERNANDES (1995, pp. 60-65 e 76-81).
[292] Sobre a actividade de Adolfo Loureiro veja-se a *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XLIII, 1912, pp. 17-19. Em relação ao porto de Viana do Castelo, cujas obras Adolfo Loureiro inspeccionou em 1894, foi publicada em separata: Adolfo LOUREIRO (1905).

Noronha e por Augusto Gerardo Telles Ferreira[293] e que seriam vertidos no *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello*, na escala de 1:2500, cuja importância releva, imediatamente, do facto de conjugar a representação do levantamento do estuário com o de toda a povoação.

Pela observação comparada dos documentos cartográficos conclui-se, com alguma segurança, que este foi o único levantamento hidrográfico de raíz de Viana do Castelo na segunda metade de Oitocentos, sendo todos os posteriores seus derivados. O *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello* é um documento fulcral para as obras de transformação da barra e porto de Viana do Castelo. Aparentemente realizado para superar a insuficiente documentação dos projectos de John Rennie e de Placido António da Cunha Abreu, de 1855, seria o ponto de partida do qual decorre a elaboração do projecto de *Melhoramento do porto de Vianna do Castello*, elaborado na mesma escala em 1869, pela respectiva Direcção Hidraulica e assinado pelo Engº Chefe de Secção Alvaro Kopke de Barbosa Ayalla, secundado por documentação fundamentadora dos mesmos melhoramentos enviada pelo presidente camarário Engº Manuel Affonso Espregueira[294].

Finalmente, nas primeiras décadas de Novecentos, nova vaga de levantamentos hidrográficos do litoral e dos estuários nacionais seria concretizada, entre 1913 e 1938, pelos *Serviços Hidrográficos* (que se tinham autonomizado, em 1892, da então Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos, Hidrográficos e Geológicos do Reino)[295] no âmbito da *Missão Hidrográfica da Costa de Portugal*. Estão neste caso o *Plano Hidrografico da Barra e Porto do Rio Lima* e o *Plano Hidrografico do Porto da Póvoa de Varzim*, ambos levantados em 1913 por equipas lideradas pelo Capitão Tenente E. T. de Almeida Carvalho. Contudo, nem sempre a sua escala é a mais conveniente para a análise dos planos urbanos (1:10000 a de Viana do Castelo e 1:20000 a da Póvoa de Varzim) e com o aumento da mancha construida os planos começam a não abranger a totalidade das áreas construidas adjacentes.

---

[293] Ambos os autores tinham participado na equipa que concretizou o levantamento do Plano Hydrographico da Barra do Porto, efectuado entre 1861 e 1862 e que, também na escala de 1:2500 e sob a direcção de Filipe Folque, seria publicada em 1871.

[294] AHMOP: CSOP, 1-4.

[295] Suzanne DAVEAU, 1995, pp. 165-166.

2.3.2. Projectos de estradas

As repartições distritais de obras públicas também contribuiram para a proliferação de cartografia urbana. De facto, estas extensões das obras públicas centrais foram responsáveis pela multiplicação das representações de partes de centros urbanos ou de pequenas aglomerações, por onde passavam os trajectos das estradas reais e distritais, quase todas construidas, alargadas ou rectificadas na segunda metade de Oitocentos.

A legislação oitocentista, visando padronizar as características das estradas e prevenir eventuais conflitos neste âmbito com o poder municipal, determinou em Carta de Lei de 15 de Julho de 1862, que *no interior das povoações atravessadas pelas estradas de primeira ordem* [Reais] *ou segunda ordem* [Distritais], *o governo, ouvido o conselho das obras publicas e as respectivas camaras municipaes, terá a faculdade de designar por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas e os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito d'ellas*[296]. Esta imposição, reafirmada no *Regulamento de conservação, arborização e policia de estradas*, de 21 de Fevereiro de 1889[297] e que só perderia efeitos depois de 1910 quando durante a primeira república se iniciou a entrega dos troços das estradas no interior das cidades às câmaras municipais, obrigaria as repartições distritais de obras públicas a intervir na cidade e, portanto, a cartografá-la em parte ou na sua totalidade.

É, portanto, possível encontrar, para o período de 1862 a 1910, inúmeros documentos cartográficos, importantes para o estudo das cidades portuguesas, armazenados nas ex-Direcções Distritais de Estradas (actuais delegações distritais da Junta Autónoma de Estradas)[298]. A abrangência espacial destes documentos vai desde a representação de uma parte de um arruamento até à planta geral das povoações e a sua importância reside, por um lado, no facto de podermos encontrar quer os levantamentos quer os projectos de construção das estradas que estruturaram o crescimento das periferias das cidades e, por

---

[296] *Carta de Lei sobre a classificação geral das estradas do reino e ilhas, sua construcção, conservação, policia, etc.*, de 15 de Julho de 1862, Artigo 9º, § 2º (Gaspar Candido G. Correia FINO, 1889, pág. 121).

[297] Capitulo I, Artº 4º (Idem, 1889, pág. 577).

[298] Estão por identificar e catalogar milhares de desenhos, plantas e projectos, de grande escala, incluidos nos acervos, muitas vezes amontoados em armazéns, dos Arquivos das Direcções Distritais de Estradas, bem como em arquivos da administração central, como o Arquivo Histórico do Conselho Superior de Obras Públicas. Apesar do pó e da desorganização, foi-nos permitido efectuar a consulta possível em quase todos os distritos do Norte de Portugal (as dificuldades surgiram apenas em Bragança), enquanto

outro, porque os arruamentos do interior das povoações designados como fazendo parte das estradas passavam, por vezes, no centro ou em partes funcionalmente importantes das urbes que atravessavam[299]. Finalmente, algumas das avenidas de articulação das povoações com as estações do caminho de ferro foram construidas ou fiscalizadas pelas obras públicas distritais, pelo que foi possível encontrar, por exemplo, os projectos relativos à avenida de Viana do Castelo e o processo completo das avenidas de Guimarães.

As plantas de estradas inseriam-se em dossiers de que constava uma panóplia de documentos, por vezes também pertinentes, que consubstanciavam o projecto. Assim, orçamentos, memórias descritivas, mapas de cálculos, folhas de pagamentos, listagens de proprietários a expropriar, etc., compunham as partes escritas do projecto, enquanto os perfis longitudinais e transversais, as plantas parcelares e os desenhos das obras de arte e de encanamentos, perfaziam a parte gráfica.

Tratando-se de obras desenvolvidas pelo poder central ou pelas suas delegações distritais, eram obras fiscalizadas centralmente, pelo que sucessivamente a tutela foi determinando as suas regras e contribuindo para a sua normalização. Assim, em 1853 foram ordenadas as escalas a utilizar e as regras básicas a seguir na elaboração das partes gráficas, relevando-se de entre as mesmas que *a escala para as plantas será de 1 por 2500*, mas *tratando-se de expropriações ou de estradas através dos povoados, ou em outros quaesquer casos excepcionais, haverá plantas supplementares na escala de 1 para 1000* e, ainda, que *todas as plantas devem ser orientadas, conter as competentes escalas, ter a assignatura do individuo que as levantou, a rubrica do director de obras publicas do districto, ou do chefe da commissão, havendo-o, e finalmente o nome da povoação e a data do dia em que foi concluida e assignada*[300].

Mas, as regras não ficariam por aqui. Através de circulares dirigidas aos directores de obras públicas distritais ou por meio de portarias foi-se, ao longo do tempo, minimizando a diversidade. Por exemplo, em 1859 exigia-se que *os projectos preliminares, estudados para a determinação do traçado de qualquer estrada, subam a este ministerio acompanhados de um esboço corographico do terreno que a estrada atravessar*[301]; em

---

no Conselho Superior de Obras Públicas as várias tentativas desenvolvidas nos últimos três anos não frutificaram.

[299] Veja-se, em relação a Chaves, a planta de 1887 (ADI: C19), que representa a parte da Estrada Real nº 28 que vai desde a Madalena, pela ponte romana e pela rua de santo António, até Santo Amaro.

[300] Gaspar Candido G. Correia FINO, 1889, pág. 46.

[301] Idem, pág. 95.

Janeiro de 1860 impõe-se que todos os projectos ou desenhos *além da designação da escala com que foram elaborados, tragam marcadas com algarismos, em côr bem distincta, as dimensões de cada uma das partes* (...) *de que o desenho se compuser*[302] e em Março de 1860 determinou-se que todos os desenhos *sejam feitos em papel commum de desenho encorpado, ou em papel panno transparente* e que *a altura do papel para os projectos de estradas não há de exceder 0,30 m, devendo dobrar-se convenientemente, quando a directriz da estrada tiver inflexões taes que exija um espaço de maior altura*[303].

Todas as directivas para os estudos de estradas seriam congregadas, por Portaria de 24 de Abril de 1860, no *programma respectivo aos estudos que devem preceder a construcção de estradas*[304]. Neste programa não só se concretiza que o *reconhecimento chorographico*, referido em 1859 como *esboço chorographico*, devia ser elaborado na escala de 1:100000 e que *para facilitar a carta chorographica serão postos á disposição do engenheiro os dados ou trabalhos que a commissão geodesica ou qualquer repartição podér fornecer sobre a chorographia d'aquella parte do paiz*, como se referem todos os pormenores relativos às peças constitutivas dos estudos e suas características.

Que os técnicos ligados à elaboração dos projectos de estradas eram conhecedores e possuiam a formação necessária, sugere-o o *programma de concurso para admissão de desenhadores de 3ª classe do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas*, de 1888, onde se exigiam conhecimentos sobre *desenho linear, desenho topographico e de minas, desenho de architectura, de ornato e de figura* e *desenho de machinas*, fazendo parte do segundo, entre outras competências, a *applicação das tintas, signaes convencionaes e legendas, aos desenhos de topographia*[305]. Aliás, a diversidade de referências de que deviam apetrechar-se potenciou o aparecimento de publicações de apoio como o *Guia do Empregado de Obras Publicas*, publicado em 1886, por um conductor de obras públicas do distrito de Castelo Branco[306].

Apesar da simbologia empregue ser no essencial idêntica à tradicionalmente utilizada, as plantas do traçado de estradas (na escala de 1:2500) apresentam frequentemente uma especificidade na representação do edificado. De facto, apesar de manterem a ideia de representação de volume, através da utilização de traços mais grossos no lado oposto à

[302] Idem, pág. 96.
[303] Idem, pág. 98.
[304] Idem, pp. 100-106.
[305] Idem, pp. 565-568.

origem da luz (ainda e geralmente do lado esquerdo), a mancha edificada, na qual raramente se representam os limites laterais e traseiros dos edifícios, é frequentemente preenchida com uma trama de segmentos de recta paralelos e negros ou por aguadas cinzentas (também se utilizavam os ocres), mesmo nas plantas em que é utilizada a cor. Em contraponto, o vermelho é utilizado para o desenho dos traçados da estrada e da localização dos perfis transversais, numa escolha que aparenta visar a minimização gráfica do edificado e a evidenciação de toda a informação que se relacione directamente com a estrada. Nas plantas de expropriações (na escala de 1:1000) a informação colocada em destaque e inscrita sobre a planta é, naturalmente, o nome do proprietário e um número de ordem que referencia cada parcela/edifício à tabela descritiva das expropriações a efectuar.

Raramente se encontram documentos cartográficos tão abrangentes do espaço urbano como as plantas de Fortunato Anselmo Damazio, de 1855 (*Planta da Cidade de Vianna do Castello*) e de Thomaz Correia, de 1859/60 (*Planta Geral da cidade de Vianna do Castello)*, ambas na escala de 1:1000 e que representam a totalidade da cidade. A planta de 1855, justifica-se e enquadra-se no âmbito das regras definidas em 1853, segundo as quais se previa no caso de *estradas através dos povoados, ou em outros quaesquer casos excepcionais*, a elaboração de plantas na escala de 1:1000. Aliás, a mesma referência explica a *Planta da Estrada-rua a través de Guimarães e do lanço da Madroa e cruz da Pedra*, provavelmente de 1863 e também na escala de 1:1000, que ao representar a articulação da estrada de Braga com a de Fafe e a da estrada de Stº Tirso e Porto com aquelas, representa parte significativa do plano urbano vimaranense, adjacente ao largo do Toural e às muralhas.

Contudo, com a localização da nova ponte por definir, com as obras portuárias previstas e também com a necessidade de articular as estradas do Porto, Caminha e Ponte de Lima, Viana do Castelo não era um simples caso de *estradas através dos povoados*, mas antes um dos *casos excepcionais* previstos em 1853, pelo que se justifica que a planta de 1855, de Fortunato Anselmo Damazio, represente toda a urbe vianense de forma a facultar o exame de todas as alternativas, como exigiam a posição da cidade e a extensão das transformações a concretizar.

No que à planta de 1869/70 (de Thomaz Correia) se refere, a identidade que apresenta quando comparada com a de 1855 (de Fortunato Damazio), quer no representado quer na

[306] J. E. Cesar GARCIA (1886).

forma da representação, associada à dificuldade em justificar a necessidade de dois levantamentos temporalmente tão próximos, realizados por dois técnicos da mesma instituição (*Direcção Geral das Obras Publicas do Districto de Vianna*) que trabalhavam conjuntamente, conduz-nos à ideia de que a planta de Thomaz Correia possa ser uma cópia da de 1855, efectuada num acto de afirmação profissional do recém nomeado *Engenheiro Conductor*[307], ou como exemplar de trabalho da direcção de obras públicas. As plantas de Fortunato A. Damazio e de Thomaz Correia, denotam claramente as preocupações profissionais dos seus autores. De facto, ao colocar a tónica na representação do plano dos arruamentos, prescindiram na representação do edificado de utilizar todas as potencialidades que a escala permitiria e, assim, apresentaram a individualização de cada edifício de forma grosseira (através de segmentos de recta que simbolizam as empenas) e não estenderam o levantamento ao recorte do limite das traseiras dos edifícios, nem delimitaram a propriedade no interior dos quarteirões. Apesar de tudo, a planta de Fortunato A. Damazio constitui a primeira planta de conjunto, planimetricamente rigorosa, da urbe vianense.

Finalmente, talvez ainda justificada pelas mesmas razões que sustentaram as plantas anteriores, está a *Planta de Villa Real,* na escala de 1:2000. Trata-se de uma planta sem data ou autor que, provavelmente, foi realizada por alturas da implantação da República, ou imediatamente a seguir, pois ainda identifica a Avenida que viria a ser da República, como Avenida D. Carlos, mas já indica a designação de "estrada nacional", em vez de "estrada real", pelo que poderá ter sido elaborada entre 1910 e 1911. O original, desenhado em tela, está orientado com a direcção Este para o topo da folha, existindo uma cópia com a cidade

---

[307] A *Planta da Nova linha de Braga a Valença, 4ª Secção, do Estremo no Logar da Lapa, escala 0,002 m por 5,000 m*, foi *levantada pelo Conductor de Trabalhos Thomaz Corrêa* e *Copiada pelo Engº Conductor Fortunato Anselmo Damazio*, escala 1:2500, 1857 (AHMOP: R 9A).

Fortunato Anselmo Damazio (1813-1894) já em 1846 assinava a *Planta da Rechousa á Srª do Monte*, da *Estrada de Lisboa ao Porto, Devisão do Porto a Coimbra, Secção do alto da Bandeira a Grijó* (AHMOP: D, R-13, A) e quando assina a planta de Viana do Castelo, em 1855, já o faz como Engenheiro Conductor da Direcção Geral de Obras Publicas dos Districtos do Porto, Braga e Vianna; frequentou o 1º ano de Matemática e desenho na Academia Politécnica do Porto em 1842, entrou para a Direcção Geral das Obras Publicas do Districto de Vianna em 16 de Nov. de 1845, na qualidade de Conductor de obras (AHMOP: CPI, Colecção de Processos Individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas, ordem alfabética).

Tomás Correia começou como *empregado de trabalhos gráficos* na Direcção Geral das Obras Publicas do Districto de Vianna, foi proposto por Placido Antonio da Cunha Abreu (director distrital de obras públicas) para *aspirante a conductor de obras*, em 10 de Julho de 1854, passando de *conductor de obras* a *engenheiro conductor* em 10 de Junho de 1857 (AHMOP: CPI, Colecção de Processos Individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas, ordem alfabética).

"reorientada" com o Norte para o topo da folha, reajustando-se todos os topónimos de forma a serem lidos com esta nova orientação da planta.

2.3.3. *Melhoramentos* urbanos

Na cartografia direccionada para obras urbanas, impõe-se à partida uma primeira e inevitável referência aos conhecidos exemplos dos projectos pombalinos para a construcção e reconstrucção de Lisboa[308] ou às centenas de plantas elaboradas na *Junta de Obras Públicas do* Porto e no âmbito das transformações almadinas da cidade[309]. Se exceptuarmos esta época e estas cidades, só a partir de meados de Oitocentos é possível detectar um número significativo de exemplares cartográficos elaborados como instrumento de transformação das urbes portuguesas.

Tivesse o país tido tempo e recursos financeiros para seguir as ideias iniciais de Filipe Folque e a obra de que foi o principal mentor teria sido muito mais vasta e precioso auxiliar também para as Câmaras Municipais de todo o país, igualmente e sempre assoberbadas com problemas financeiros e da mesma forma necessitadas de cartografia rigorosa, que servisse de base aos empreendimentos que pretendiam desenvolver no contexto e em consequência dos melhoramentos materiais encetados pelo poder central. No entanto, várias Câmaras Municipais sentiram a necessidade e desenvolveram esforços no sentido de possuirem cartografia rigorosa da totalidade das respectivas sedes concelhias. Em primeiro lugar, precisou dela a cidade de Lisboa, capital do reino de onde todas as redes de comunicações partiam e para onde todas convergiam. Os *terminais* de caminho de ferro, que era necessário cozer ao tecido urbano existente e articular com os nós de outras redes de transporte e com os lugares fundamentais da estrutura urbana, o crescimento populacional que começava a acentuar-se, a necessidade da melhoria das condições de trânsito e salubridade existentes, entre outras realidades, exigiam uma acção transformadora e para a concretização desta eram necessárias plantas, de grande escala, com o rigor de que o país já possuía competência para concretizar.

---

[308] Veja-se José-Augusto FRANÇA (1987), bem como Walter ROSSA (1998).
[309] Veja-se Mª Adelaide MEIRELES (1982).

São aquelas razões que estão subjacentes às justificações que Fontes Pereira de Melo explicita na Portaria de 2 de Novembro de 1853 (D.G. nº 262, de 7 de Novembro de 1853), na qual se ordena a Filipe Folque (então *Conselheiro Director dos trabalhos geodésicos e topográficos do reino*) que proceda ao levantamento da *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa* (*na escala de 1:1000, a qual compreenderá todo o terreno incluido na linha de circunvalação, e o que existe até 200 metros além dela*), quando afirma ser *de absoluta necessidade haver uma exacta carta topográfica de Lisboa, que sirva de base aos trabalhos especiais que hajam de executar-se na mesma cidade, tais como alinhamento de ruas, aformoseamento de praças, encanamento de águas, construção de cais, de canos gerais e outras obras de semelhante natureza*[310].

Outros centros urbanos trataram de promover levantamentos cartográficos, nem sempre com a mesma premência e sempre com mais dificuldades. De facto, a *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa*, (levantada entre 1856 e 1858, por Carlos Pezerat, João Goulart e Francisco Goulart, sob a direcção de Filipe Folque), baseou-se em triangulação feita pelos Serviços Geodésicos e o orçamento destes pagou a empreitada do levantamento e desenho, feita por privados e por concurso, porque Folque considerara que os seus serviços não tinham recursos humanos suficientes[311], enquanto que as plantas que se elaboraram para outros centros urbanos do país, foram pagas pelos orçamentos municipais (com a excepção da triangulação fundamental e nivelamento para a Carta de 1892 da cidade do Porto[312] e, provavelmente, dos mesmos elementos para a carta de 1868/69 de Viana do Castelo, executados pelos Serviços Geodésicos centrais).

---

[310] Portaria transcrita em Luiz de Pina MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, pág. 34.

[311] Luiz de Pina MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, pp. 35 e 51. Nesta obra o autor historia todo o processo relativo à elaboração da *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa* (pp. 33-52).

[312] Veja-se o ofício do Duque de Loulé dirigido a Filipe Folque em 28 de Julho de 1863: *Havendo-se ordenado por portaria de 8 de Setembro ultimo que se procedesse á triangulação que devia servir de base ao levantamento da planta topographica cadastral da cidade do Porto na escala de 1/500 sobre uma area de 800 hectares, formando tudo um atlas de 80 folhas, tendo cada uma 0,8 m de comprimento sobre 0,5 m de largura, conforme tinha sido proposto pela camara municipal da referida cidade; e representando agora a mesma camara a conveniencia de que esta triangulação comprehenda os terrenos em que a mesma cidade se vae desenvolvendo e em que se acham já projectados alguns arruamentos e edificios: ha por bem Sua Magestade El-Rei, annuindo á mencionada representação e conformando-se com o parecer do conselheiro director geral dos trabalhos geodesicos, chorographicos, hydrographicos e geologicos do reino, ordenar ao referido conselheiro director geral que espeça as ordens necessarias para que a triangulação da cidade do Porto determinada na citada portaria abranja igualmente os pontos da Foz, Cruz da Regateira e Campanhã, na extensão superficial de 3000 hectares. O que, pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria, se lhe communica para seu conhecimento e mais effeitos. Paço, em 28 de Julho de 1863. Duque de Loulé. Para o conselheiro director geral dos trabalhos geodesicos, chorographicos, hydrographicos e geologicos do reino.* (*Boletim do Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria*, 1863, pág. 98).

Foi com o mesmo tipo de intenções que justificaram o levantamento da *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa,* que várias municipalidades promoveram os levantamentos cartográficos das suas sedes concelhias. Aliás, tendo em conta os documentos conhecidos, pode considerar-se que, em meados de Oitocentos, Portugal entrou na primeira fase de generalização da cartografia urbana científica elaborada como suporte às acções de planeamento urbano. Apesar dos exemplos já existentes no século XVIII, quer das colónias quer da metrópole pombalina, a restante maioria das imagens encarava o centro urbano enquanto objecto cultural ou militar. Só a partir de meados de Oitocentos começamos a encontrar maior número de povoações portuguesas possuidoras de cartografia que visa a cidade na sua totalidade, sendo o objecto o centro urbano e o objectivo o seu ordenamento e transformação.

Também a partir deste período é frequente detectarem-se verbas orçamentadas pelos municípios para pagar serviços relacionados com a cartografia, visando a concretização de obras específicas e tão diversas como a reconstrucção de pisos ou alargamento e abertura de arruamentos[313], a canalização de águas, a construção de cemitérios, a edificação de mercados e matadouros ou o arranjo de largos e de jardins. Por vezes, essas verbas, estão incluidas nos totais orçamentados de cada obra, não sendo possível quantificar a fatia relativa aos estudos. Outras vezes, são independentes e o seu destino identificado como sendo, por exemplo, para a *organização de estudos, plantas e projectos de obras* ou para *plantas, desenhos e orçamentos de obras,* como no caso de Guimarães, para *levantar a planta e fazer orçamentos de obras* ou *levantar plantas e tirar cotas de nível,* como se referem em Chaves, ou ainda para *plantas e mais estudos* ou para *elaborar projectos e orçamentos* de obras, como se indica nos orçamentos de Vila Real. A orçamentação era, naturalmente, mais frequente nas fases de maior investimento em obras urbanas, no entanto, em alguns casos, tornam-se artigos orçamentais recorrentemente constantes, mesmo que às vezes não cheguem a ser executados.

Apesar de tudo, uma ideia fundamental marca a distribuição das verbas orçamentadas para a despesa em estudos e cartografia que podemos observar nas figuras 3A e 3B: só a partir da década de sessenta de Oitocentos elas passam a ser detectáveis, o que se relaciona com

[313] Para efectuar uma expropriação era necessária a respectiva planta, como o artigo 3º da lei de expropriações, de 23 de Julho de 1850, deixava entender. A importância da planta nos processos de expropriação foi sublinhada pelo advogado José Manuel Ribeiro FORTES (1928, pág. 44), ao analisar a legislação portuguesa sobre a matéria: *em todos os casos é necessário que hája projecto aprovado da obra a realizar, e a peça do projecto que mais interessa à expropriação é precisamente a planta.*

Figura 3A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para cartografia, por concelho (em Reis)

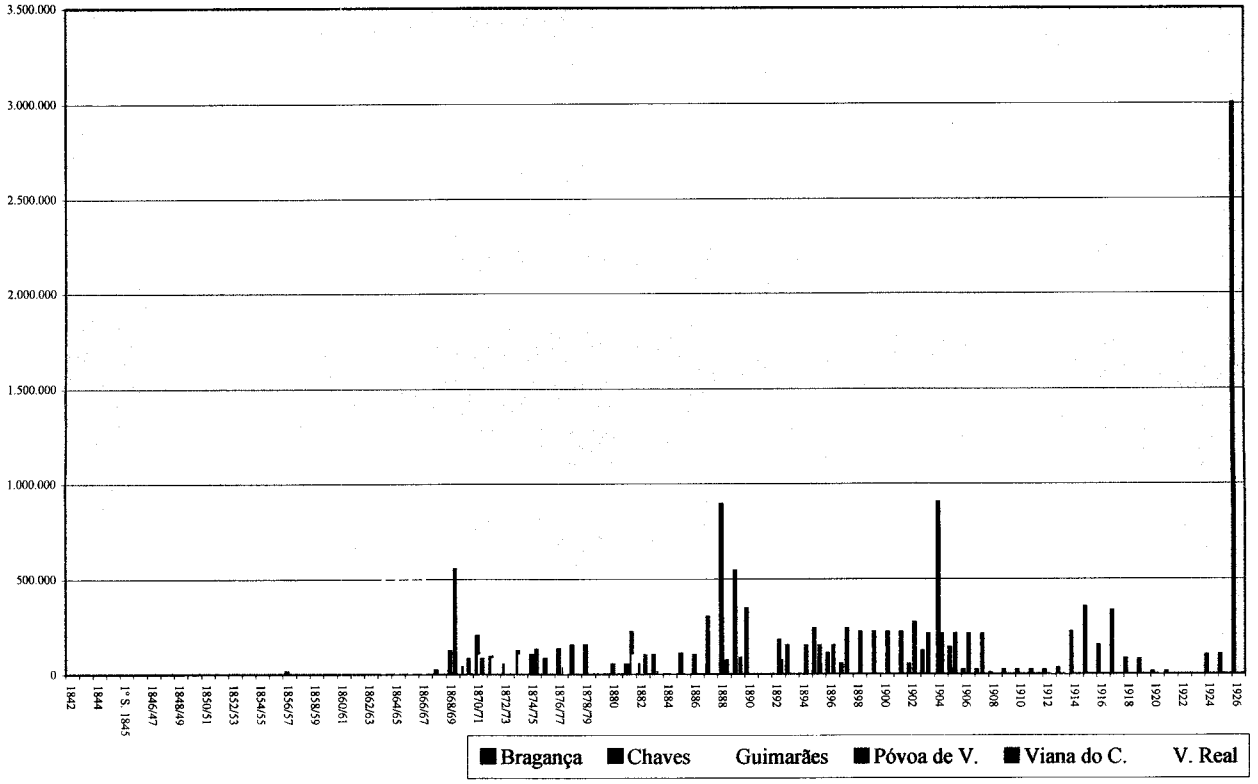
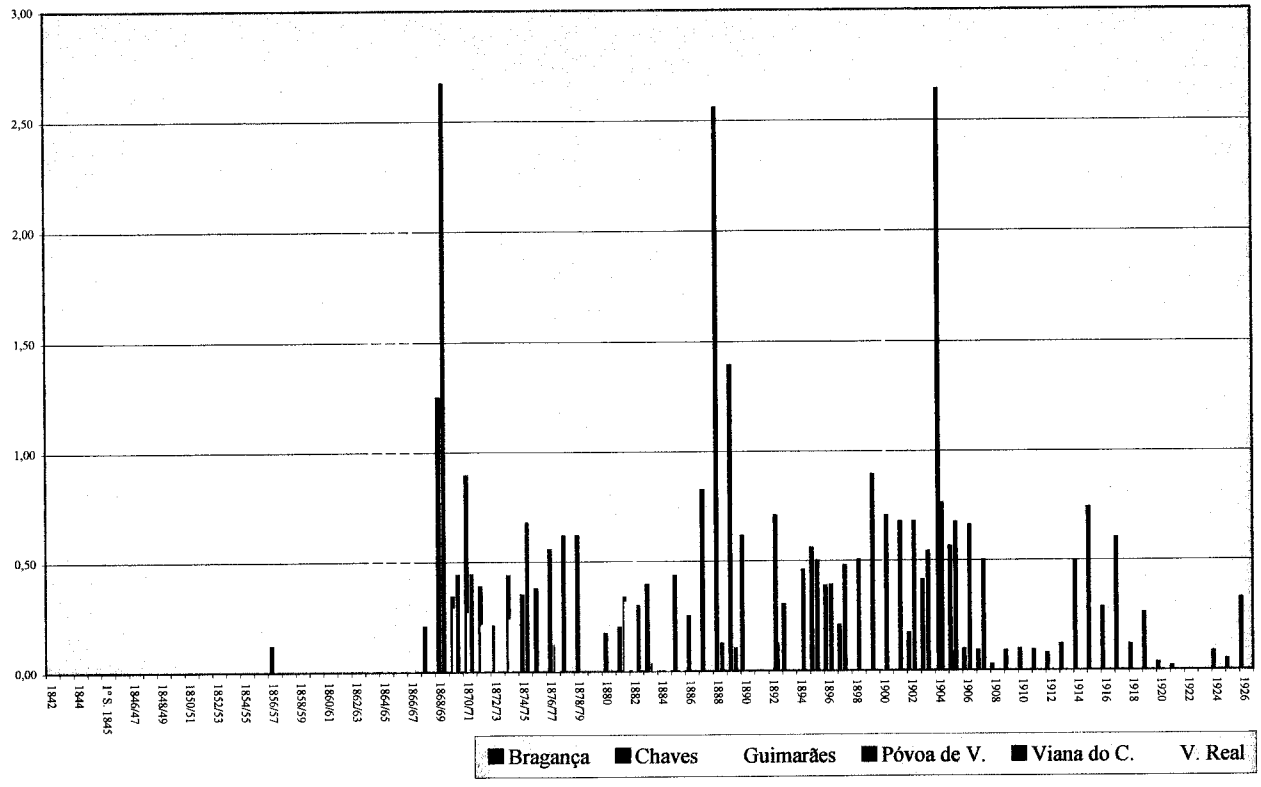


Figura 3B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para cartografia, por concelho (% dos totais de despesa)



o facto de ter sido também a partir dessa época que aconteceram os melhoramentos materiais das sedes concelhias e que, com a crescente importância das fatias orçamentais dedicadas aos trabalhos gráficos, estas começaram a ser destrinçadas. De facto, muitas vezes, as verbas relativas à elaboração dos projectos para obras específicas não eram discriminadas, fazendo parte da verba geral orçamentada para cada obra. Será essa a explicação para, apesar da inexistência de verbas para cartografia, antes de 1892, nos orçamentos da Póvoa de Varzim, existirem cerca de 30 plantas e projectos de obras parciais de responsabilidade camarária, destacando-se o nome do architecto Manuel Fortunato de Oliveira Motta, autor de todos os projectos entre 1875 e 1883, num total de 17. Sublinhe-se que a Póvoa de Varzim é, de entre as povoações que estudamos a que, de alguma forma, preservou talvez mais de 90% dos desenhos da época, pois entre 1859 (data do primeiro documento) e 1926, encontramos cerca de uma centena de documentos (Anexo Documental de Imagens).

Apesar de tudo, as verbas envolvidas em cartografia eram geralmente pouco significativas, raramente ultrapassando os 400$000 reis ou pesando mais do que 1% na despesa total de cada município. Quando as verbas se situavam entre os dois e os três por cento, já não se tratava apenas de estudos para obras específicas, correspondendo antes ou também, às tentativas, concretizadas ou não, de fazer levantar a *Planta Geral da Cidade* ou a *Planta Geral da Villa*. Foi assim no caso de Guimarães, que orçamentou desde 1863 as verbas necessárias à execução da *Planta da Cidade de Guimarães,* embora só dispendesse os 600$000 reis em 1867, data em que Manoel de Almeida Ribeiro a concluiria. Foi assim no caso de Viana do Castelo, que em 1869 pagaria a *Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo* a Augusto Gerardo Teles Ferreira e Emílio Vidigal Salgado. Foi assim com a câmara de Chaves, que apesar de (pelo que sabemos) não ter concretizado os seus intentos, orçamentou 350$000 reis, em 1888, *para levantamento da planta geral desta Villa* e 600$000 reis, em 1904, *para levantamento das plantas desta Villa a fim de sobre a mesma traçar alinhamentos das ruas e orientar os melhoramentos do saneamento e aformoseamento*. Foi assim, finalmente, em Bragança, que em 1926 orçamentou 2000$00 escudos[314] para levantamento da planta geral da cidade, que no entanto não viria a concretizar.

[314] Apesar de a partir de 1912 os orçamentos serem elaborados em escudos (fora introduzido em 1911), no gráfico multiplicamos esses valores por mil, para serem comparáveis com os anos anteriores,

Notórias são apenas duas excepções em Chaves e em Guimarães e ambas relacionadas com a aposta municipal na exploração dos seus recursos termais. Em 1869, a câmara flaviense investiu no *pagamento a Bartolomeu Achiles Dejante, engenheiro civil, que veio de Lisboa a Vidago para examinar as águas minerais, levantar plantas e fazer orçamentos das obras para melhorar aquele estabelecimento* e em 1900, a câmara vimaranense orçamentou o *custo de plantas, desenhos e orçamento para novo estabelecimento thermal nas Taipas, canalização e abastecimento de aguas á cidade e edificios de matadouro nas povoações de Vizela e Taipas.*

Com orçamentos comparativamente mais pequenos, também Vila Real e a Póvoa de Varzim denotam o incremento de esforços no sentido de se dotarem com os instrumentos cartográficos que consideravam necessários ao aumento da eficácia e à modernização da administração municipal. No orçamento de 1876/77 a câmara de Vila Real destinou 400$000 reis para a *Planta da Villa* e previa mesmo a aquisição de uma *lithografia para o serviço municipal e administração do concelho.* Contudo, por aquelas realizações não serem consideradas urgentes as verbas envolvidas viriam a ser redistribuidas nos orçamentos suplementares. No caso da Póvoa de Varzim, apesar de possuirmos a informação relativa aos orçamentos desde 1866/67 e de só em 1892 aparecerem as primeiras verbas para cartografia, o seu destino demonstra a existência de um projecto claro de transformação da povoação, que vinha sendo posto em prática, desde a década de sessenta, e que era necessário continuar, mas ao qual faltava um documento ilustrativo da sua imagem global, para o que se pretendia a *conclusão da planta geral desta villa* (ver anexo 9, ano de 1892), que seria concluída em 1901. Também em Guimarães, Viana do Castelo e nas adiadas intenções de Vila Real, a inscrição das primeiras verbas para cartografia destinaram-se ao levantamento de plantas gerais. Em síntese, nesta fase (que decorre desde a década de sessenta de Oitocentos até às primeiras décadas do século XX) a maioria das câmaras municipais concretizou, ou pelo menos tentou concretizar, um levantamento de grande escala das suas sedes concelhias e, por vezes, de outras povoações do seu concelho, como o demonstra o caso de Espinho, à época uma praia do município de Vila da Feira[315].

independentemente da inflação da década de 1920, que aliás explica o pequeno peso nas despesas camarárias de Bragança dos 2000$00 orçamentados em 1926.

[315] Para Espinho foram elaboradas a *Planta relativa ao plano de melhoramentos da praia de Espinho*, de 1870, elaborada à escala de 1:1000 pelo engenheiro José Bandeira Coelho. A partir desta foi efectuada cópia em 1880, mantendo-se com o mesmo título, mas alterando-se, pontualmente, o traçado de alguns

Viana do Castelo é não só o centro urbano que conta com maior número de exemplares cartográficos gerais para o período em causa, como também o que possui um dos exemplares mais importantes no contexto da cartografia urbana portuguesa. De facto, a *Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo,* levantada em 1868/69, por Augusto Gerardo Teles Ferreira e Emílio Vidigal Salgado, foi encomendada pela Câmara Municipal de Viana do Castelo para, expressamente, servir de base à elaboração do plano de melhoramentos da cidade. Teles Ferreira e Vidigal Salgado participaram nos levantamentos da folha nº 4 (Braga, Viana do Castelo) da *Carta Geral do Reino,* entre 1868 e 1869, e a municipalidade vianense aproveitou a sua presença, bem como a competência e experiência que possuiam (Teles Ferreira já havia colaborado no *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello,* de 1864/67). Concretizada na escala de 1:500[316] e elogiada publicamente pela edilidade vianense *pelo aprimorado esmero e inexcedível exactidão com que fora executada*[317], tornar-se-ia num dos mais notáveis documentos cartográficos urbanos oitocentistas, de Viana do Castelo e do país, por ser, ao que sabemos, a primeira planta do cadastro da propriedade urbana em Portugal.

A Carta vianense nada fica a dever à *Carta Topographica da Cidade do Porto* (concluída em 1892, depois de um processo cujo primeiro propósito se assinala já em 1856)[318], levantada com iguais métodos e na mesma escala, também por Telles Ferreira, cujas características cadastrais lhe deram a importância que o próprio autor já salientava em 1890[319]. Contudo a Carta de Viana do Castelo foi a primeira e uma das justificações para o convite que Teles Ferreira receberia da edilidade portuense, em 1877, como as palavras do próprio o sublinham: *fui convidado a vir desempenhar este trabalho, sem que n'esse convite influisse outra recomendação, para além da carta de Vianna do Castello levantada na mesma escala* (...) *e ter 25 annos de pratica d'estes trabalhos, fazendo parte*

---

arruamentos em projecto (ver ADI: O3). Este exemplar seria ainda copiado em 1912 e 1953. Finalmente, foi desenhada, na escala de 1:5000, a *Planta da praia, freguesia e concelho de Espinho*, em 1900, pelo engenheiro Augusto Julio Bandeira Neiva, que lhe acrescentou o prolongamento do plano de expansão (ver ADI: O4).

316 Composta por 18 folhas e cujo exemplar original conhecido se encontra no AHMOP (ver ADI: VC16).

317 AHMVC: Livro de Actas, 788 I, Agosto de 1869..

318 Veja-se a história e contextualização da elaboração desta planta no catálogo *Uma Cartografia Exemplar* (1992) e no texto de Rui TAVARES, que acompanha a *Edição Comemorativa do 1º Centenário da Carta Topographica da Cidade do Porto,* Ed. da Câmara Municipal do Porto, 1992, ou, ainda, em Rui TAVARES (1991/92).

319 Ao justificar as verbas dispendidas a mais quando comparadas com as verbas previstas no concurso inicial para a feitura da Carta do Porto, Teles Ferreira releva que *a planta actual é uma planta cadastral, em que a propriedade está minuciosamente descripta, ao passo que a planta do concurso não era mais que a planta das ruas do Porto.* (Augusto Gerardo Teles FERREIRA, 1890, pág. 73).

da commissão geodesica, unica repartição do estado encarregada de levantamentos de cartas em todas as escalas[320].

A *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa*, levantada em 1856/58, apesar de a sua escala o permitir e de conter elementos cadastrais, não é em rigor uma planta cadastral, já que a propriedade urbana privada não foi individualizada, como permitiu e prescreveu o próprio *Programa para os trabalhos da Carta Topográfica de Lisboa*, no seu artigo 3°: *A Carta indicará na parte edificada do terreno quais são os edifícios públicos ou do Estado, os que pertencem a quaisquer corporações, e os que são propriedade de particulares, estes últimos podem ser apresentados por massas.* Contudo, é ela o modelo na metodologia de levantamento e, particularmente, na técnica de representação, pois toda a simbologia que utiliza será seguida quer nas plantas do Porto e Viana do Castelo, de Teles Ferreira, quer na *Planta de Braga*, também na escala de 1:500, da autoria de Francisco Goulard, que é, aliás, co-autor da de Lisboa.

Quanto aos planos de melhoramentos elaborados a partir do levantamento cadastral vianense, a única versão global conhecida do Plano de Melhoramentos de Viana do Castelo foi delineada sobre uma planta de trabalho (na escala de 1:500 e prévia à versão final da Carta Cadastral de 1868/69, apresenta a lápis os limites de cada uma das 18 folhas definitivas e uma grelha de junção ou de disposição das folhas da Carta Cadastral), composta por três longas folhas (cujas dimensões longitudinais variam entre 3.40 e 5.95 metros) onde apenas consta o traçado dos arruamentos e a individualização da propriedade urbana, quer a livre quer a edificada, tudo em traços negros. João Thomaz da Costa (Director de Obras Públicas do Distrito de Viana do Castelo, que coloca a sua assinatura, em cada uma das três folhas, sob a data de 22 de Novembro de 1882) acrescentou-lhe as ruas e avenidas a abrir e os novos alinhamentos previstos para os arruamentos existentes com linhas de cor vermelha e preenchendo cada edificação, ou fatias de edifícios, a demolir com tinta de cor azul clara.

Enquanto que em Viana do Castelo levantamento e plano de melhoramentos são documentos independentes, apesar de relacionados já que o último se apoiava no conhecimento do centro urbano que lhe era fornecido pelo primeiro, no caso de Guimarães levantamento e projecto de melhoramentos são um mesmo documento e isto porque não se tratava ainda da figura do *plano geral de melhoramentos,* previsto pelo Decreto de 31 de

[320] Idem, pág. 70.

Dezembro de 1864, mas antes do, mais apropriadamente designado, *plano de alinhamentos*. Assim, a *Planta da Cidade de Guimarães* apresenta um levantamento da cidade feito em treze folhas, na escala de 1:500, sobre as quais se indica, a ponteado negro, os alinhamentos a respeitar do plano de melhoramentos. Além destas treze folhas, o documento é composto por uma outra folha onde, pela redução daquelas para 1:2000, é representada a totalidade do burgo e mais duas folhas de texto, numa se indicando *os pontos trignométricos e as cotas de nível* de *todo o nivelamento feito em Agosto de 1863* e noutra, datada de 9 de Maio de 1867, se descrevendo os *projectos de melhoramentos* (indicados a ponteado nas plantas parciais)[321]. Contudo, com a planta de conjunto (1:2000) apenas se pretendeu fornecer uma imagem global da rede de arruamentos, não apresentando, por exemplo, qualquer simbologia que permita a localização do edificado e mesmo nas treze folhas parciais, apesar de permitirem a destrinça entre espaços edificados e não edificados, isto só é possível no faceamento dos arruamentos já que além das manchas de tinta, de cor vermelha para representar espaços construidos e de cor verde para as partes dos arruamentos onde as edificações eram inexistentes, não foram delimitados os edifícios e o interior dos quarteirões não apresenta qualquer representação (figura 4).

Portanto, a planta de Guimarães, quando comparada com as de Braga, Lisboa, Porto ou Viana do Castelo, apresenta diferenças assinaláveis: a triangulação não está articulada com a da *Carta Geral do Reino,* a simbologia utilizada e a forma da sua aplicação é também diversa e não cartografa todo o espaço urbano (falta-lhe o interior dos quarteirões), tendo-se o levantamento centrado, exclusivamente, na rede de arruamentos. Além disso, tendo o levantamento sido realizado apenas na estrita medida das necessidades que a elaboração do plano de alinhamentos pressupunha (o que, não lhe retirando precisão, a limita, significativamente, na comparação com as supracitadas plantas), a própria disposição das folhas de 1:500 (com o topo orientado para NNW, sobrepondo-se e construindo uma grelha emaranhada de rectângulos, *uns deitados e outros em pé* – figura 5) que o autor não explicita nem explica em nenhum momento, parece ter sido decidida apenas por razões pragmáticas, ajustando-se à mancha de arruamentos. Finalmente, cada folha apresenta o desenho dos alinhamentos previstos, o que não acontece em nenhum dos outros levantamentos de base referidos. Enfim, o seu autor (engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro, identificado na *Planta da Cidade de Guimarães* como *professor de architectura*

[321] O conteúdo de ambas as folhas de texto foi publicado, quase na íntegra por Manuel Alves de OLIVEIRA (1985). Tendo-o publicado também em 1986.

civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes)[322], apesar de não ser topógrafo, possuía os conhecimentos necessários para realizar o levantamento da planta de Guimarães, o que fez visando apenas a elaboração dos *projectos de melhoramentos.*

Assim, a explicação para a peculiaridade da planta de Guimarães assenta em três aspectos. Por um lado, na busca que desenvolvemos sobre Manoel de Almeida Ribeiro não encontramos qualquer ligação com o conjunto de cartógrafos ligados, de alguma forma, à Comissão Geodésica liderada por Filipe Folque, não partilhando, portanto, da sua praxis comum. Por outro, a Câmara Municipal de Guimarães foi demasiado diligente, ou pouco informada, ao tratar de concretizar a cartografia da sede concelhia sem esperar pelos levantamentos da *Carta Geral do Reino* (que no caso da folha nº 4, que contém Guimarães, foram realizados entre 1868 e 1883), a cujos técnicos poderia recorrer, como o fez a municipalidade de Viana do Castelo, sensivelmente pela mesma verba despendida pela de Guimarães. Finalmente, porque foi o próprio cliente, a Câmara Municipal, quem pressupôs a limitação do levantamento aos arruamentos, visto o seu objectivo se limitar à elaboração de um *plano de alinhamentos.*

De facto, já em 1859 o presidente da câmara municipal (Comendador António Alves Carneiro) fez orçamentar 600$000 reis para *levantar a planta geral da cidade o quanto antes, contratando-se um Engenheiro que se preste a levanta-la pela verba ja votada no orçamento geral do prezente anno economico*[323]. Apesar do levantamento da planta não se ter concretizado no imediato, a verba seria sucessivamente orçamentada e António Alves Carneiro realizaria escritura com o engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro em 2 de Outubro de 1863. A planta levantada por Almeida Ribeiro bem como a respectiva proposta de alinhamentos viriam a revelar-se de grande importância, como veremos na segunda parte deste trabalho.

---

[322] Não possui qualquer referência na Colecção de Processos Individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas (AHMOP: CPI, ordem alfabética) e o seu percurso conhecido apenas o liga à Academia Politécnica e à Academia Portuense de Belas Artes: em 30 de Setembro de 1847, Manoel de Almeida Ribeiro, filho de Domingos de Almeida Ribeiro e natural do Porto, solicitou a matrícula no primeiro ano de *Architectura Civil do Curso de Bellas Artes da Academia Portuense de Bellas Artes* e em 26 de Setembro de 1853 matriculou-se no *5º anno do Curso d'Engenharia de Pontes e Estradas* da Academia Politécnica do Porto. A 5 de Maio de 1865, foi aceite, com mais 2 candidatos, ao concurso para o *provimento da propriedade e da substituição da cadeira d'Architectura civil e naval da Academia portuense de Bellas Artes* (AFBAUP: 105-A: *Actas das Sessões de conferência ordinaria da Academia de Belas Artes*, 10/10/1849 a 06/10/1883). Na *Relação dos professores que tem havido nesta Escola* [Academia Portuense de Bellas Artes], pode confirmar-se que foi *Manuel d'Almeida Ribeiro, nomeado professor d'Architectura Civil por Decreto de 30 de Agosto de 1865* (AFBAUP: nº 69).

[323] AHMAP: Livro de Actas M-1849, pág. 56 F.

Figura 4 - Guimarães – 1863/1867, *Planta da Cidade de Guimarães*, Engº Manoel de Almeida Ribeiro, professor de architectura civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes, 1:2000 (planta geral) e 1:500 (folhas parciais: 13), ca. 104x136 cm, AMAP: s/cota.

OBS.: cópia, a preto e branco, da planta geral, colorida de acordo com os originais das folhas parciais.

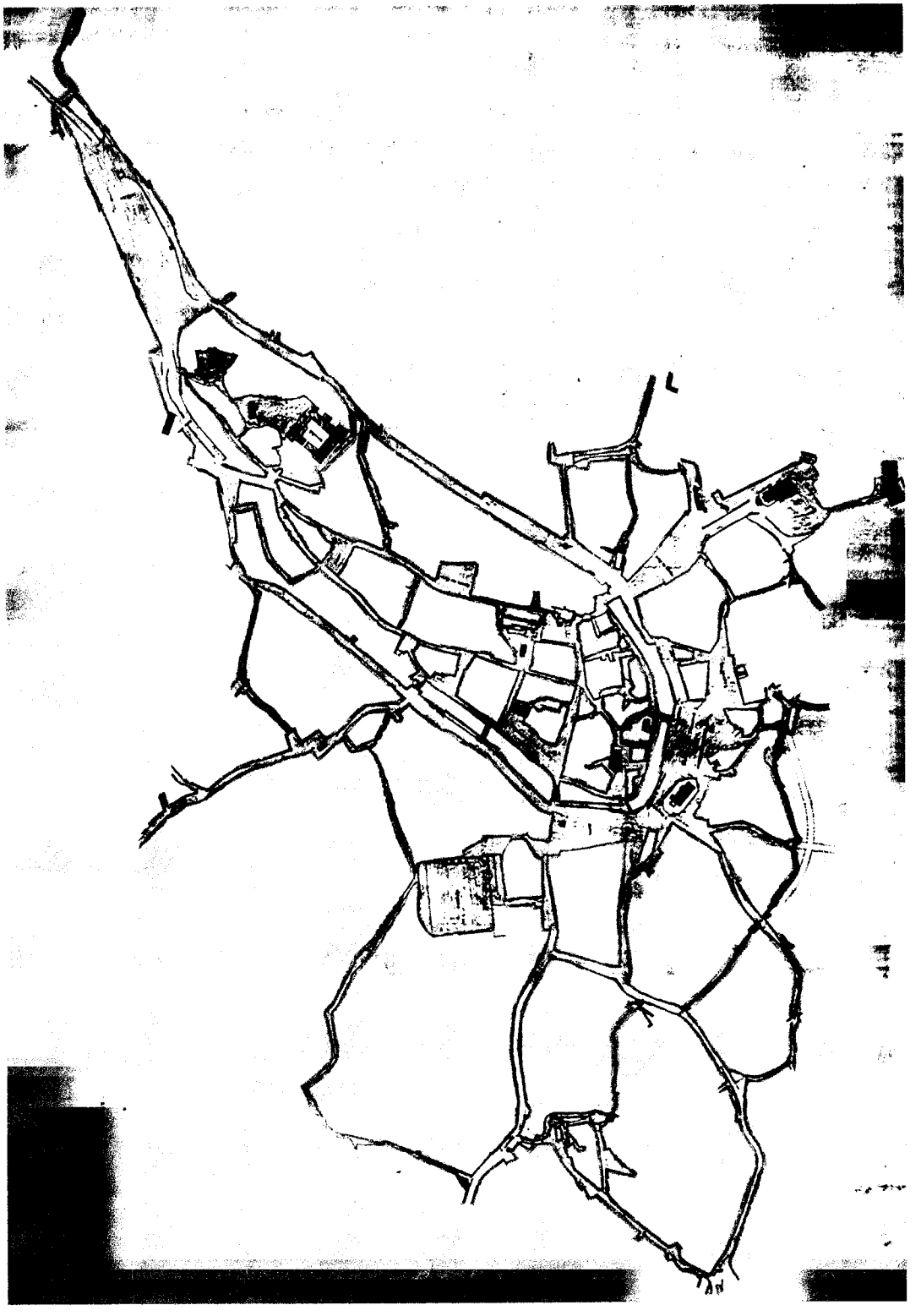
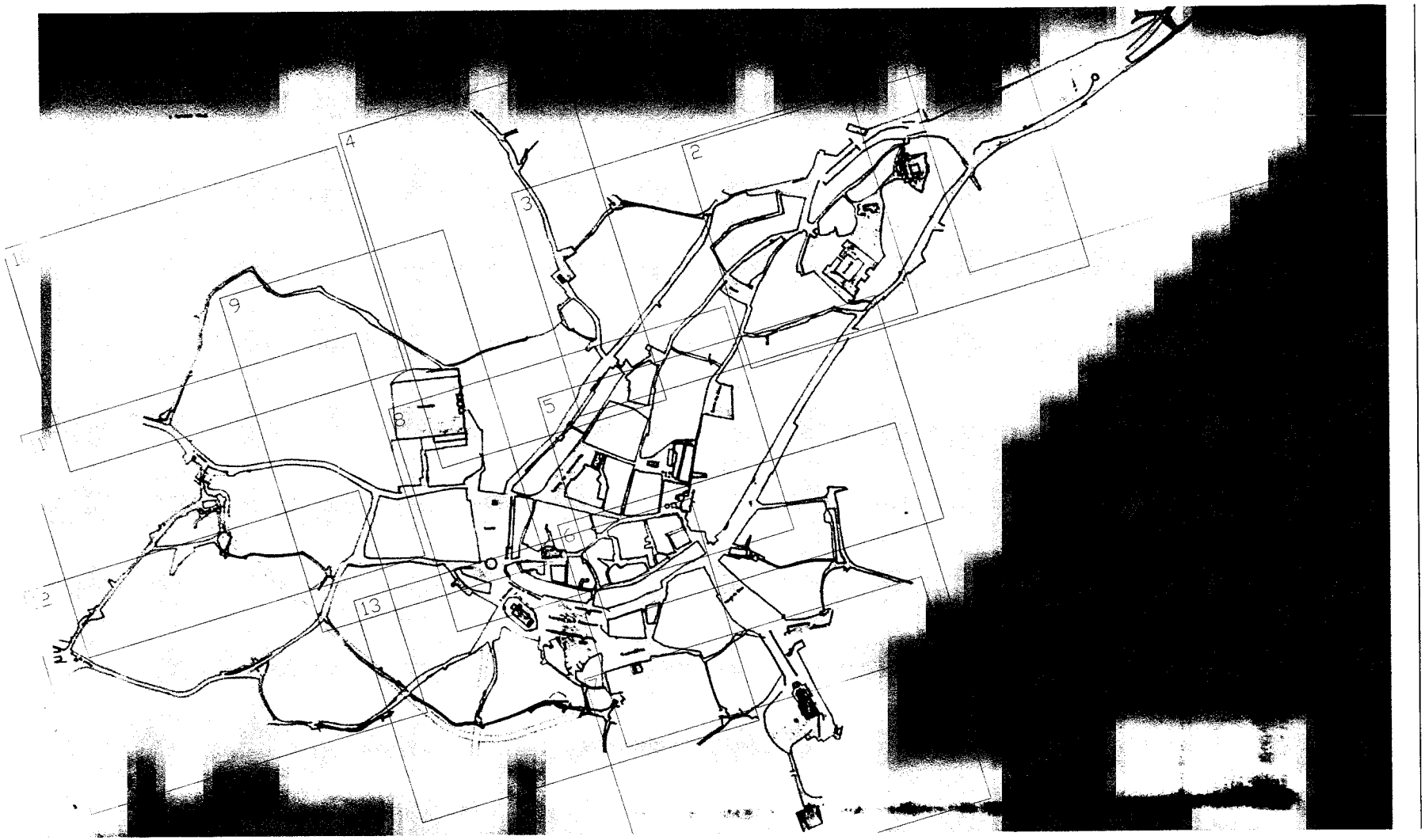


Figura 5 – Reconstituição do esquema de junção das 13 folhas da *Planta da Cidade de Guimarães* (1869), sobre cópia da planta de conjunto. (A diferença de cores é utilizada apenas para facilitar a destrinça dos limites de cada folha).



Também intimamente relacionada com planos de melhoramentos urbanos está a *Planta Topográfica da Villa de Chaves*, de 1915/16, da qual se desconhece até ao momento a localização de qualquer exemplar, apesar de existirem provas de ter sido executada e enviada à câmara municipal e de com ela ter contactado o engenheiro civil Mário José Filgueiras que na época colaborava com a câmara de Chaves[324]. De facto, depois das tentativas goradas de 1888 e de 1904, a que se acrescenta uma outra em 1891 quando a câmara municipal deliberou, em vão, *autorizar o presidente a tratar com Ribeiro de Carvalho*[325] *o levantamento da planta de Chaves*[326], seria aberto concurso para a arrematação do levantamento da planta, ao qual concorreram apenas dois oponentes (José Victorino Damasio, Conductor Principal do quadro d'Engenharia Civil, de Espinho, e Manuel José Vieira Ribeiro, de Vila Real) e cujas propostas seriam divulgadas em sessão da *Comissão Executiva da Camara Municipal*, a 21 de Janeiro de 1915.

Face às declarações do concorrente de Vila Real, segundo as quais nas condições do concurso se exigia um rigor exagerado e só se proporia a executar o trabalho, *segundo condições praticas que sejam aprovadas pela Direcção das Obras Publicas do distrito ou por pessoa da Direcção dos trabalhos geodesicos do Paiz*, a obra seria adjudicada a José Victorino Damasio[327].

---

[324] Procuramos incessantemente qualquer folha das 21, pelo menos, que a planta possuía. Não existem espólios pessoais, quer do engenheiro José Vitorino Damásio (seu autor) quer do engenheiro Mário José Filgueiras. Tentamos localizar, sem sucesso, o processo administrativo intentado contra Nicolau Mesquita que fora presidente da câmara na década de 1920 e com o qual trabalhou o engenheiro Mário Filgueiras, que conterá ao que sabemos pela informação da publicação da defesa (Hermenegildo da Costa PINTO, 1931) alguns documentos cartográficos. Nesta publicação (pág. 57) refere-se que desapareceram, para criar dificuldades a Nicolau Mesquita, muitos documentos municipais, *antigos e modernos*, podendo estar aqui parte da explicação. O zelador do Arquivo Histórico Municipal de Chaves nunca ouviu falar em tal planta. Resta-nos, apesar de tudo, uma possibilidade: o Arquivo Histórico Municipal de Chaves não está completamente organizado e não existe qualquer catalogação, restando muita documentação por identificar, pelo que, talvez um dia se descubra algum vestígio da planta topográfica de Chaves, de 1915/16. Para já, resta-nos a Planta da vila de Chaves (ca. 1921), que poderá ter sido desenhada a partir da de 1916 (ver ADI: C34).

[325] Talvez se trate de Augusto César Ribeiro de Carvalho, um militar que chegaria a general em 1920 e que seria presidente da câmara municipal de Chaves entre 1919 e 1922.

[326] AHMC: *Livro das actas das sessões da camara*, Livro nº 14, Janeiro de 1891.

[327] *Tendo terminado o praso para o recebimento das propostas para a arrematação do levantamento da planta e desenhos digo do levantamento dos desenhos da planta topografica desta Vila e seus suburbios, a qual fora devidamente anunciada, o senhor presidente apresentou á Comissão as duas propostas que foram recebidas no praso legal, com os documentos comprovativos de os proponentes terem efectuado na thesouraria da Camara os competentes documentos digo competentes depositos provisorios. Em seguida procedeu-se á abertura da proposta designada com o numero um, que se verificou estar assinada por Jose Victorino Damasio, Conductor Principal do quadro d'Engenharia Civil, casado e residente em Espinho, que declara que tendo como auxiliares Emilio Mangeon e Anthero de Paula, casados e residentes no Porto, ambos de larga pratica de trabalhos topograficos, se propunha a faser o levantamento e planta digo e desenho da planta topografica da Vila de Chaves com*

O processo de elaboração da planta seria atribulado e José Vitorino Damásio, que em 1915 contava com 61 anos de idade e se encontrava na Direcção Fiscal de Exploração de Caminhos de Ferro[328], começou por não cumprir os prazos. De facto, depois de no final de 1915 solicitar a prorrogação do prazo de entrega por mais quatro meses[329] e de em Maio de 1916 informar a câmara que *os trabalhos de desenho se não encontram concluidos por* (...) *principalmente a quantidade do trabalho que o desenho representa, a doença do desenhador e o não ter ainda em seu poder os elementos indispensaveis para incluir nas*

---

curvas de nivel, conforme o programa do concurso, pelo preço de oitocentos setenta e tres escudos, sujeitando-se a todas as condições exaradas no caderno de encargos. Procedendo-se depois á abertura da proposta designada com o numero dois, verificando-se que é assignada por Manuel Jose Vieira Ribeiro, datada de Vila Real, em dezeseis do corrente, na qual expoe ou diz o seguinte: que julgando inexequiveis as condições do concurso para levantamento da planta da Vila de Chaves e que pelas rasões abaixo expostas não concorre ao referido trabalho, primeiro, os erros apreciaveis até um oitavo de milimetro não é apreciação pratica, pois n'um desenho o mais que se pode medir é um quinto de milimetro, 2º o nivelamento com o rigor exegido nas condições não é pratico, em rigor exige-se para nivelamentos de precisão, feitos com instrumentos e methodos especiaes e teem apenas valor scientifico. Terceiro. A restrição do methodo de trabalho tem apenas a vantagem de dificultar o trabalho sem utilidade pratica. Etc... Contudo que se promptifica a faser esse trabalho, segundo condições praticas que sejam aprovadas pela Direcção das Obras Publicas do distrito ou por pessoa da Direcção dos trabalhos geodesicos do Paiz. A Comissão considerando que este documento se não acha nas condições de ser tomado como proposta deliberou unanimemente excluir do concurso o seu signatario e por consequencia adjudicar ao proponente Jose Victorino Damazio, casado, conductor Principal do Quadro d'Engenharia Civil, residente em Espinho, visto ser o unico concorrente e o snr. presidente declarou que este lhe tinha apresentado o seu diploma, a arrematação para levantamento e desenhos da planta topografica desta Vila e seus suburbios, em harmonia com a sua proposta e com as condições constantes do caderno d'encargos, pela quantia de oitocentos setenta e tres escudos, ao que o adjudicatario que se achava presente declarou obrigar-se por sua pessoa e bens, sendo tambem deliberado auctorisar o senhor presidente a assinar o respectivo auto com as respectivas condições, passando-se já guia para efectuar o deposito difinitivo na importancia de cem escudos, devendo entregar-se ao snr. Manuel Jose Vieira Ribeiro o deposito provisorio que tinha feito, o que se cumpriu. (AHMC: *Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves*, 3 de Janeiro 1914 a 29 de Julho de 1915, pp. 125 V-128 F).

[328] José Vitorino Damasio Junior, assim é identificado, nos *Processos Individuais* do MOP, porque seu pai, com o mesmo nome, também trabalhou no Ministério das Obras Públicas (sobre este, eminente figura da engenharia portuguesa, veja-se Jorge Fernandes ALVES e José Luís VILELA, 1995), nasceu na freguesia de Stª Catarina, em Lisboa, a 28 de Setembro de 1854. Concluiu as habilitações para conductor de obras públicas, em 1873, no Instituto Industrial e Comercial de Lisboa, sendo nomeado conductor auxiliar, por despacho de 26 de Dezembro de 1874, indo servir na Direcção de Fiscalização de Serviços de Caminhos de Ferro de Leste e Norte. Manteve-se ao serviço do Ministério de Obras Públicas até 1916, ano em que passou para o Ministério do Trabalho, em 1917 transitou para o Ministério do Comércio. Aposentar-se-ia, por limite de idade em 1927, vindo a falecer em 4 de Maio de 1928.

[329] (...) *foi novamente presente o oficio do snr. Jose Victorino Damasio, adjudicatario do desenho e planta desta Vila, oficio transcripto na sessão de quinze do corrente e em que pede a prorrogação do praso para a conclusão dos trabalhos por espaço de quatro mezes, visto que por força digo por motivo de força maior os não pode concluir no praso legal e o pagamento de mais dusentos escudos. A Comissão em vista da informação favoravel dada pelo senhor Engenheiro Gaudencio Rodrigues Pacheco, em oficio que n'este acto foi lido, deliberou, conceder a prorogação pedida, a contar de hoje e auctorisar o pagamento de mais dusentos escudos por conta da empreitada.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, Sessão de 23 de Dezembro de 1915, pág. 52V)

folhas o traçado da linha de ferro e estação, conforme o desejo da Camara[330] (que já tinha o traçado definido e seria inaugurada em 1922), só concretizaria a sua entrega, de uma forma apressada, no Verão de 1916.

Quando a comissão executiva da câmara municipal recebeu os *desenhos* [da] *planta e uma copia somente, apesar de se lhe terem encomendados tres*, reuniu em 7 de Setembro e *depois de examinar os mencionados desenhos, planta e copia deliberou mandal-os examinar por um technico, a fim de se verificar se se acham executados em harmonia com as condições do contracto para em vista do parecer desse technico resolver o que for justo, deliberando tambem encarregar desse exame o Exm° Manuel Vieira, major d'engenharia, residente em Vila Real*[331]. O *technico* a quem a câmara solicitou a avaliação da planta foi o engenheiro Mário Filgueiras que em ofício de 9 de Abril de 1917 afirmava que *embora a planta não prime em demasiado rigor, satisfaz comtudo para os fins em vista, salvo as folhas numeros dez, onze e vinte e um, cujos desvios são de grande importancia. Em detalhe* (...) *precisam de ser rectificadas as folhas numeros dez, onze, quinze, dezeseis e vinte e uma. O nivelamento satisfaz. Algumas culturas necessitam egualmente de rectificação assim como os nomes de algumas ruas. A má ligação de folhas dá-se na maior parte delas*[332]. Face a esta opinião a comissão executiva deliberou oficiar a José Victorino Damasio *a fim de proceder ás rectificações indicadas e a apresentar as*

---

[330] *Oficio do Exm° Snr Jose Victorino Damasio, arrematante da elaboração dos desenhos e planta topografica desta Vila, com data de dezoito de maio ultimo, disendo em resposta ao que esta Comissão lhe dirigiu com o numero cento e trinta e cinco e data de doze do mesmo mez, que se os trabalhos do desenho, bem a seu pesar, se não encontram concluidos por circunstancias independentes da sua vontade e as quaes tiveram por origem, principalmente a quantidade do trabalho que o desenho representa, a doença do desenhador e o não ter ainda em seu poder os elementos indispensaveis para incluir nas folhas o traçado da linha de ferro e estação, conforme o desejo da Camara. Que tencionava vir pessoalmente informar a Comissão quando recebera o seu oficio, o que faria logo que lhe fosse possivel, informando desde já que os trabalhos de desenho se acham adiantados, embora incompletos e presentemente dado o restabelecimento do desenhador, está-se-lhes imprimindo o maior andamento, contando ficarem concluidos n'um praso relativamente curto, exceptuando-se as folhas em que se tem de incluir a linha ferrea. Com relação aos prejuisos que á Camara possa traser a demora declara que está prompto a fornecer os elementos extrahidos da planta, como copias em papel vegetal, das areas que a Camara necessitar desde já. A Comissão lamentando que o arrematante não tenha cumprido o contracto nos prasos legaes, nem se tivesse dirigido á Camara, logo que terminou o praso da prorrogação para a entrega da planta, para justificar o caso de força maior que disso o impediu, deliberou oficiar-lhe novamente para diser ao certo quando poderá faser a entrega e pedindo-lhe que envie já os trabalhos que se acharem concluidos, pois que da demora tem resultado graves inconvenientes ao municipio para o plano de melhoramentos que tem em vista.* (AHMC: *Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves*, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, pp. 103V-104F).

[331] AHMC: *Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves*, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, pág. 152F.

[332] Idem, 25 de Janeiro de 1917 a 3 de Julho de 1918, pp. 25F e V.

folhas, convenientemente ligadas[333], tarefa cuja concretização não foi possível confirmar, pois não encontramos qualquer informação posterior a esta data.

Ainda relacionada com projectos de melhoramentos urbanos, refira-se a *Planta do Projecto Geral de Melhoramentos* da cidade de Guimarães, da autoria do Capitão Luís de Pina, na escala de 1:4000 e publicada em 1925[334]. Trata-se de uma ampliação da Carta Corográfica na escala de 1:50000, composta e rectificada por observações locais efectuadas por Luís de Pina. De facto em 1923 a câmara municipal *resolveu conceder o subsidio da quantia de cinco mil escudos, ao Capitão Luiz Augusto de Pina Guimarães, pelo trabalho de organização da planta topografica da cidade e concelho de Guimarães*[335], não se referindo a um levantamento de raíz. Aliás, a planta não representa toda a povoação existente à data (falta a parte Sul da cidade, nomeadamente a área de Couros e as avenidas da estação que tinham sido rasgadas um quarto de século antes), o que se explica pelo facto de o seu objectivo se centrar na representação do projecto de abertura de uma nova praça municipal e de expansão da cidade, o qual foi apresentado em 1925, por Mariano da Rocha Felgueiras, como Plano geral de alargamento da cidade[336]. Aquela planta é o elemento principal de um acervo prolixo, de cartografia e desenhos relativos aos projectos de melhoramentos dos consulados de Mariano Felgueiras, depositado no Arquivo Municipal Alfredo Pimenta e não disponível, à data, para consulta, mas cuja listagem foi já publicada em 1984, a propósito da passagem do primeiro centenário do nascimento de Mariano Felgueiras[337].

Finalmente, importa referir o *Plano Geral da Cidade de Bragança em 1878,* na escala de 1:1000, da autoria de E. Larmande, *Geometro* (ADI: B10). Apesar dos esforços desenvolvidos, não conseguimos detectar qualquer informação relativa quer ao processo e aos objectivos de concretização deste levantamento, quer ao seu autor. Trata-se de uma planta de grandes dimensões (200x150 cm, aproximadamente), emoldurada e armazenada nas reservas do Museu Abade Baçal, pelo que o conhecimento da sua existência só foi possível através da referência efectuada por João JACOB (actual director do museu) ao seu *paupérrimo estado de conservação*[338]. A partir da observação directa que nos foi permitida,

---

[333] Idem, ibidem.
[334] Câmara Municipal de GUIMARÃES (1925).
[335] AHMAP: Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães, M-1886, sessão de 13 de Dezembro de 1923, pág. 110 F.
[336] Idem, sessão de 27 de Fevereiro de 1925, pág. 146 F.
[337] Câmara Municipal de GUIMARÃES, 1984, pp. 38-40.
[338] João JACOB, 1997, pág. 40.

verificamos, apesar do mau estado de conservação, o rigor da cópia efectuada em 1941 pelo engenheiro industrial A. Potier, dividida em 12 folhas e denominada *Planta da Cidade de Bragança* (ADI: B11). Ainda que possa ter contribuido para o aumento da degradação do documento, A. Potier também possibilitou, com a sua cópia, a preservação da imagem da cidade oitocentista, à qual acrescentou outra imagem, de princípio da década de quarenta de Novecentos, pois efectuou uma segunda cópia que coloriu e actualizou, datando a actualização de algumas folhas em 1941 e de outras em 1944 (ADI: B16)[339].

Esta planta de 1941/44 ganha particular importância pelo facto de Bragança ser a única cidade, das seis que constituem o objecto deste estudo, para a qual não encontramos o levantamento aerofotogramétrico de 1941/42, apesar de ele ter sido, muito provavelmente, efectuado. De facto, pelo Decreto-lei nº 24802 (de 21 de Dezembro de 1934), o governo obrigava todas as câmaras municipais do continente e ilhas adjacentes a *promover um levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios* (artº 1º). Acreditando que só com uma estrutura centralizada seria possível levar a tarefa a bom termo, Duarte Pacheco prescreveu no mesmo decreto-lei a *abertura de um concurso geral para a organização, no prazo de três anos, das plantas topográficas a levantar* (artº 6º), informou que *as áreas a levantar serão delimitadas por comissões constituidas por um delegado do Ministério do Interior, um engenheiro designado pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações e um representante da câmara municipal respectiva* (artº 6º, § único) e determinou que *as câmaras municipais pagarão ao Estado, em três prestações iguais, vencíveis nos anos económicos de 1935-1936, 1936-1937 e 1937-1938* (...) *as importâncias correspondentes a 100$ por hectare levantado* (artº 7º).

Era impossível fugir ao pagamento dos levantamentos pois era clarificado que se *alguma câmara não efectuar no prazo devido o pagamento que lhe respeita promover-se-á a sua cobrança de conta das receitas arrecadadas pelo Estado pertencentes à mesma câmara* (artº 7º, § 2º). Assim, em 1938 seria criada, no âmbito do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, a Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos[340] e entre 1941 e 1942 foi concluida a esmagadora maioria dos levantamentos aerofotogramétricos, concretizados pela *Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos,*

[339] Quer a colecção da cópia da planta de 1878 (a que falta a folha nº 2), quer a sua actualização de 1941/44 (à qual falta a folha nº 5), encontram-se no Gabinete Técnico Local de Bragança.
[340] Margarida Sousa LÔBO, 1995, pág. 40.

Lda. (SEPAL), incluindo quase todas as povoações do país, na escala de 1:1000 ou 1:2000. Muitos destes levantamentos encontram-se no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (por vezes bastante deteriorados), como os de Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real, todos na escala de 1:1000[341]. Contudo, o de Bragança não encontramos aí nem em qualquer lugar, tendo-se localizado o levantamento da urbe flaviense, também na escala de 1:1000, apenas nos Serviços Técnicos da Câmara Municipal de Chaves.

Depois dos levantamentos oitocentistas, visando geralmente a elaboração de planos de melhoramentos, só em 1941/42 reaparecia a cartografia de base, rigorosa e abarcando a totalidade da cidade, com o fim de dotar os municípios dos instrumentos necessários para enfrentar uma nova fase de planeamento e transformação dos espaços urbanos através da elaboração de Planos e Ante-planos Gerais de Urbanização. Sob o impulso de Duarte Pacheco encetou-se a sistematização da cartografia e do planeamento urbanos em Portugal.

2.4. Imagens publicadas

A ideia de ilustração de livros é praticamente contemporânea da invenção da imprensa, contudo, porque a inclusão de gravuras acarretava algumas dificuldades técnicas com o consequente encarecimento da publicação, se exceptuarmos as obras que eram dirigidas às classes com mais posses económicas, poucos são os casos de livros ilustrados[342]. Apesar de tudo, em Portugal, foi nos livros que, embora discreta, a ilustração marcou presença antes do século XIX[343].

A inclusão de alguma imagem num texto impresso, com a função de ilustração, pressupunha a sua necessidade para a compreensão da narrativa, o que poderia ser o caso

[341] Alguns exemplos dos levantamentos depositados e catalogados por ordem alfabética no AHMOP. Na escala de 1:1000, Abrantes, Albufeira, Almada, Almeirim, Almodovar, Alcácer do Sal, Arcos Valdevez, Arraiolos, Aveiro, Elvas, Entroncamento, Caldas da Rainha, Campo Maior, Chamusca, Coruche, Costa da Caparica, Covas (Terras de Bouro), Évora, Fafe, Leiria, Mesão Frio, Montalegre, Ovar, Paredes de Coura, Penafiel, Peniche, Portimão, Valença, Valongo, V. N. Gaia, Vila Verde, Vinhais, Vimioso, Vimieiro; na escala de 1:2000, Carrazeda de Ansiães, Cantanhede, Montemor o Novo, Cadaval, Celorico Basto, Mondim Basto, Paços Ferreira, Paredes, Valpaços.

[342] Num estudo feito para o caso francês, por exemplo, calculou-se que os livros ilustrados representavam apenas entre 10 e 20 % do total da edição entre 1530 e 1640. (Joaquim Oliveira CAETANO, 1998, pág. 16).

da iconografia e da cartografia urbana nas descrições de factos históricos ocorridos em centros urbanos. No entanto, apesar de já no início do século XVIII Manoel de Azevedo Fortes reconhecer a importância da ilustração cartográfica como apoio à leitura de um texto, pois *todos sabem que juntas as Cartas à narração compoem o seu mais nobre ornato*[344], raras são as imagens de cidades portuguesas que, ao que sabemos, foram publicadas em Portugal como ilustração de livros antes do século XIX.

A *Vista da Rua dalem da ponte e Freguezia de S Marinha de Arcozelo fronteira a ponte de lima* (ADI: O5) e a *Vista Meridional de Vianna* (VC5), de 1780, *tirada pela Optica*[345] e gravada, por Ventura S[a], para ilustrar a obra *Os Estrangeiros no Lima*[346], é um exemplo excepcional de iconografias urbanas gerais setecentistas publicadas sobre as cidades objecto do presente trabalho. A sua raridade, apesar de ser explicada pelo encarecimento das publicações que a inserção de gravuras implicava, pode também derivar da dificuldade em encontrar bons gravadores, nas povoações mais pequenas, como se infere das palavras do autor de *Os Estrangeiros no Lima*, ao afirmar que as estampas incluídas sairam *sem toda a perfeição, que queria que tivessem, por não aparecer na terra da sua habitação Abridor mais perito; e julgar o Autor, que longe da sua vista ainda seriam maiores os defeitos*. No entanto não prescindiu delas, *ajuntando varias estampas, não só por serem ellas necessarias em certos lugares da obra, mas porque a perspectiva recreia os olhos, e pela maior parte quem vê o figurado, recorre ás explicações delle, para melhor o ficar entendendo*[347].

Durante o século XIX, assistiu-se à multiplicação do número de imagens urbanas, representando vistas gerais e parciais de cidades ou edifícios importantes, por vezes com grande valor documental. Por um lado, a ilustração tornou-se mais profusa nos livros, particularmente na segunda metade de Oitocentos[348], por outro, impôs-se também nas publicações periódicas (quer nos jornais[349], quer nas revistas técnicas), nomeadamente no

---

[343] João Carlos V. César MESQUITA, 1997, Vol. I, pág. 32.
[344] Manuel de Azevedo FORTES, 1722, pp. 1-2 do Proemio.
[345] Manuel Gomes de Lima BEZERRA, Tomo II, 1791, pág. 70.
[346] Idem, pp. 70-71.
[347] Manuel Gomes de Lima BEZERRA, Tomo I, 1785, *Advertencia Preliminar*.
[348] Veja-se, por exemplo, as gravuras feitas a partir dos notáveis desenhos da cidade de Viana do Castelo, *tirados do natural*, por João de Almeida e inseridos em José Augusto VIEIRA (1986, 1[a] edição 1886, pp. 203, 209, 217, 224 e 233).
[349] Por exemplo, as gravuras, quer litografadas quer xilogravadas, publicadas no *Universo Pitoresco* (1839 a 1844), no *O Recreativo* (1838 a 1848), no *O Ramalhete* (1837 a 1844) e principalmente no *O Panorama* (1837 a 1868), onde se encontram, entre muitas, a *Cathedral de Lamego*, a *Villa do Conde*, a *Villa de Ponte de Lima*, a *Praça do Paço dos Arcebispos de Braga* e a *Igreja de St[a] Maria do Campo da*

Boletim do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria e na sua sucessora *Revista de Obras Públicas e Minas*, nas quais, aqui e ali, é possível encontrar alguma cartografia de ilustração que, embora por vezes contenha limitações, se torna particularmente importante para o estudo urbano, quando é referida a fases da evolução das povoações para as quais não existem levantamentos de base.

Alguns exemplares, pela sua imprecisão, pouco contribuem para o estudo urbano, como a *Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento*, publicada em 1855 no *Boletim do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria* (ADI: VC12). Outros, no entanto devem ser relevados, como são os casos da planta geológica denominada *Estudo Geo-Hydrologico de Chaves*, na escala de 1:5000, impressa a cores e inserida no *Reconhecimento Geo-Hydrologico de Chaves*, publicado em 1892 pelo engenheiro de minas J. M. do Rego Lima[350] (ADI: C20); a *Planta Geral de Bragança, 1897*, na escala de 1:10000, a *Planta Geral da Cidadella da Villa de Bragança, 1897*, na escala de 1:1000 e a *Planta Geral do Forte de São João de Deus, 1897*, na escala de 1:5000, todas inseridas na monografia *Bragança e Bemquerença*, do Tenente de Infanteria do Exercito Albino dos Santos Pereira Lopo, e publicadas em 1900 no *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa* (ADI: B12 e B13); a planta da *Distribuição Electrica de Villa Real, Planta da Villa e traçado da canalisação*, na escala de 1:4000 e de ca. 1894, publicada na *Revista de Obras Publicas e Minas* pelo engenheiro militar Cabral de Moraes (ADI: VR8); a *Planta da vila de Chaves, Rêde Urbana* (ca. 1921), publicada pelo engenheiro civil Mário Filgueiras, em 1929 (ADI: C34).

Apenas é certa a autoria da planta de Chaves que Rego Lima assinou, enquanto as de Bragança se supõe terem sido elaboradas pelo próprio Albino Lopo e a de Vila Real tenha de ser necessariamente considerada anónima, podendo ter sido desenhada por algum engenheiro que trabalhasse para Emílio Biel na concretização da energia eléctrica na capital distrital[351]. Contudo, é a diversidade do cariz das obras em que se inserem estas plantas,

---

Feira, e contornos, em Guimarães, para referir apenas as relativas a povoações do Norte do país, todas reproduzidas por João Carlos V. César MESQUITA (1997, Vol. III, pp. 190, 269, 273, 277 e 279, respectivamente).

[350] José Mª do Rego Lima nasceu em Ponta Delgada em 1854. Em 1875 assentou praça como voluntário no Regimento de Infantaria nº 16. De 1876 a 1880 frequentou a Escola do Exército, depois do que terá frequentado o curso de minas, em Paris. Em 1883 iniciou funções no Ministério das Obras Públicas, na Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos. Em 1891 estava na Direcção Geral das Obras Públicas e Minas. Em 1892 passou a lente provisório da 17ª cadeira da Escola do Exército. (Ver Arquivo Histórico Militar, Caixa nº 1065).

[351] Cabral de MORAES (1897, pág. 81) informa que os desenhos lhe foram fornecidos por Emilio Biel.

mais do que a formação dos autores[352], que explica as diferenças que apresentam entre si. De facto, a de Rego Lima, como ilustração científica, é uma planta rigorosa, mas denota mais a preocupação de representação das distintas manchas geológicas e das respectivas delimitações (que complementa com um corte geológico desenhado no bordo esquerdo) do que do plano urbano; as posteriores, sendo ilustrações de enquadramento de episódios da história da cidade, fazem sobressair os elementos de fortificação, a identificação dos edifícios mais significativos e a toponímia; enquanto nos últimos dois casos, tratando-se de ilustrações técnicas, relevam as redes de distribuição, da energia elétrica em Vila Real e do abastecimento de água em Chaves. Finalmente, apesar da exagerada pretensão na delimitação das edificações, tendo em conta a escala, no caso da *Planta Geral de Bragança, 1897*, todas permitem a observação, com suficiente confiança, do plano de arruamentos e da mancha construida das povoações que representam, apresentando-se como documentos importantes por não existirem outros exemplares cartográficos com data de execução próxima das datas a que se referenciam.

*

Enfim, sublinhe-se que os exemplares cartográficos da segunda metade de Oitocentos se apresentam como os documentos mais indicados para servirem de base a estudos urbanos sobre épocas anteriores ao séc. XIX, seja como suporte para a análise de iconografia[353] ou como referência para o esboço de plantas conjecturadas, evitando-se, assim, o anacronismo patente em plantas conjecturais referentes ao séc. XVIII, por exemplo, onde os arruamentos apresentam um perfil que só adquirirão em finais de Oitocentos ou durante o século XX. Além disso, as plantas urbanas gerais da segunda metade de Oitocentos

---

[352] José Maria do Rego Lima era capitão de infantaria, engenheiro de 2ª classe do quadro de minas e lente da escola do exército, quando faleceu em 1901. Fez o curso geral da escola politécnica de Lisboa e frequentou a escola nacional de minas de Paris. Trabalhou na direcção geral dos trabalhos geodésicos, primeiro na secção geológica (a 5ª) e depois na chorographica (3ª). A partir de 1893 *serviu como chefe da 2ª secção da repartição dos serviços technicos de minas e de industria*, tendo ainda participado no levantamento da *carta minerographica*. Foi lente da 19ª cadeira (geologia aplicada, arte de minas) da escola do exército, tendo publicado vários trabalhos entre 1890 e 1896, todos relacionados com a geologia, a mineralogia e a metalurgia. (ver a notícia fúnebre sobre este engenheiro, publicada na *Revista de Obras Publicas e Minas*, 1902, pp. 28-32).

Albino dos Santos Pereira Lopo foi tenente de infantaria e um persistente estudioso do património arqueológico do distrito de Bragança. Foi inspector dos monumentos militares do Norte, sócio da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Associação dos Arquitectos e Arqueólogos Portugueses, colaborando ainda na revista *O Arqueólogo Português*. A sua dedicação ao estudo da arqueologia brigantina levou a que a Câmara Municipal de Bragança o nomeasse director do Museu Municipal (hoje Museu do Abade de Baçal) em sessão camarária de 4 de Fevereiro de 1897, tendo Albino Lopo estudado muito do seu espólio, para o que contou com o apoio do seu amigo José Leite de Vasconcelos.

tornam-se ainda referenciais importantes no estudo dos centros urbanos portugueses porque, por um lado, se apresentam, pela primeira vez, como imagens claras e inequívocas, congregando o rigor da planimetria e da altimetria e utilizando uma escala uniforme e já expressa no sistema métrico-decimal, por outro, porque permitem a observação das formas urbanas, quase sempre antes de serem profundamente modificadas[354].

De entre todos os documentos cartográficos conhecidos, datados de 1850 a 1926, devemos destacar, como elementos centrais para o estudo dos centros urbanos objecto deste trabalho, as seguintes plantas: para Bragança o *Plano Geral da Cidade de Bragança em 1878*, de E. Larmand; para Chaves a planta de 1892, parcial e do engenheiro de minas J. M. do Rego Lima; para Guimarães a planta, de 1863/67, do engenheiro *professor de architectura civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes* Manoel de Almeida Ribeiro e a *Planta do Projecto Geral de Melhoramentos*, de 1925 e do capitão Luís de Pina; para a Póvoa de Varzim a planta de 1901; para Viana do Castelo a *Planta da Cidade de Vianna do Castello*, de 1855 e de Fortunado Anselmo Damazio, o *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello* de 1864/67 e a *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello* de 1868/69, ambas com a participação de A. G. Teles Ferreira; para Vila Real, finalmente, a *Planta da Villa e traçado da canalisação* da rede eléctrica da cidade, de ca. 1894, e a *Planta de Villa Real* de 1910/11.

Contudo, como vimos, várias outras plantas se apresentam como referências pertinentes, pelo que a análise que delinearemos não poderá deixar de as ter em conta. Também as imagens setecentistas e dos alvores do século XIX, bem como os levantamentos aerofotogramétricos do Estado Novo, nos servirão de referenciais de apoio ao estudo das transformações ocorridas no período em estudo.

---

[353] Veja-se um exemplo deste tipo de utilização no estudo elaborado em torno do *Mappa das Ruas de Braga* (1750), por Miguel Sopas de Melo BANDEIRA, 1993, pp. 101-223.

[354] Como observou Orlando RIBEIRO (1994, pág. 239) a propósito da planta de Viseu, de 1864: *Esta planta, "mandada levantar pela municipalidade" à escala de 1:1000 sobre ser minuciosa e exacta, contém a toponímia tradicional, dando excelente imagem da cidade antes das suas transformações modernas. Ela constitui uma base essencial dos meus estudos viseenses.*

II - Contextos para o estudo das cidades

1. Urbanismo e morfologia urbana na Europa

O urbanismo é de sempre, apesar de o vocábulo apenas ter visto a luz em 1910, pela mão da Geografia ao que parece[355], e de ser normalmente apontado como "primeiro urbanista" o nome Ildefonso Cerdà[356], o engenheiro catalão que, *embora não se o tenha por tal nos manuais, não só é o primeiro e um dos mais notáveis teóricos do urbanismo moderno, mas também um percursor do que depois se chamou "ordenamento do território"*[357]. A publicação, em 1867, da *Teoría general de la urbanización* de Cerdà, que daria *à nova disciplina o seu nome, o seu estatuto e os seus instrumentos conceptuais*[358], é considerada como o acto do nascimento do urbanismo, enquanto área do conhecimento. Aliás, mesmo sem o neologismo coevo, já em 1855 Ildefonso Cerdà começara a delinear aqueles instrumentos conceptuais na *Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona*, um inédito apenas publicado em 1991 que, juntamente com outros escritos[359], constitui testemunho do percurso que culminaria na *Teoría general de la urbanización* de 1867[360]. Apesar de tudo e embora haja quem considere que *a teoria de Cerdà é mais uma memória,*

---

[355] *A palavra urbanismo terá sido utilizada pela primeira vez num artigo de Clerget (Paul) no Bulletin de la Société Geographique de Neufchâtel, em 1910, para designar a ciência da organização da população no solo – ou ciência de planeamento das cidades.* (J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 532).

[356] Cerdà utilizou as palavras *urbanización* e *urbanizar*.

[357] Arturo SORIA Y PUIG, 1991, pág. 22.

[358] Françoise CHOAY, 1983, pág. 179.

[359] A *Teoría de la construcción de ciudades aplicada al proyecto de reforma e ensanche de Barcelona*, de 1859 e publicada em 1991, a *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid*, de 1861 e publicada em 1991, e a *Teoría del enlace del movimiento de las vías marítimas e terrestres, con aplicación al puerto de Barcelona*, de 1863 e só conhecida por referências. (ver Arturo SORIA Y PUIG, 1991, pág. 19).

[360] *O primeiro dos trabalhos inéditos de Cerdà que agora se publicam – a Memoria del Anteproyecto de Ensanche de Barcelona – não é nem pretende ser uma teoria, mas o autor, que já levava por aquela época onze anos prestando atenção aos problemas urbanos, dá nele os dois primeiros passos no caminho que conduz à teoria: encontrar pelo menos a sua necessidade e intuir qual podia ser o objecto da mesma.* (Idem, pág. 19).

a justificação o mais completa possível de uma ideia prévia[361], a *Teoría general*, na qual Cerdà reivindica *a paternidade de uma nova disciplina, definida como "ciencia de la urbanización"*[362], já foi considerada como o *paradigma do terceiro tipo de texto instaurador do que podemos chamar de teoria do urbanismo*[363].

Independentemente das precisões relativas ao "nascimento" do urbanismo, importa começar por sublinhar que, em finais do século XVIII, um conjunto de transformações políticas, sociais e económicas provocariam uma ruptura nos padrões de ocupação do território que teria como principal reflexo o crescimento acelerado das principais cidades europeias. A destruição da velha ordem social do Antigo Regime, iniciada com as revoluções americana (1776) e francesa (1789), a ascensão da burguesia e a afirmação do pensamento liberal de Adam Smith e de Ricardo, a adequação da máquina a vapor aos processos produtivos e aos meios de transporte, promoveram o desenvolvimento de um modelo de produção industrial de padrão locativo urbano e a migração para as cidades de grandes contingentes de populações, agora livres e famintas. O resultado foi o aumento da densificação e o congestionamento das maiores cidades, com os consequentes problemas de circulação, a crise de alojamento e a especulação imobiliária, as carências higiénicas da habitação e a insalubridade geral e o desaparecimento da antiga unidade urbana, agora desintegrada pela pressão da industrialização, acrescentadora de *uma nova escala e complexidade ao desenvolvimento urbano*[364], com as torres das igrejas a submergirem por entre as chaminés das unidades fabris[365]. A resolução destes problemas centrou as preocupações fundamentais do urbanismo europeu.

O diagnóstico não demorou: a cidade estava doente. Médicos e higienistas, historiadores, homens da igreja, escritores, filósofos e ideólogos, fizeram acompanhar as suas constatações com os *remédios* que consideravam indicados, constituindo alguns deles o

---

[361] Manuel de SOLÀ-MORALES RUBIÓ, 1991, pág. 24.

[362] (...) *em substancial adesão ao pensamento positivista, que se afirma nesses mesmos anos em diversos campos do saber, desde a filosofia ou a economia até à biologia.* (Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pp. 59-60).

[363] Os dois primeiros eram o tratado de arquitectura *De Re Aedificatoria*, de Alberti e impresso em 1485, considerado *o arquétipo e o paradigma*, e a *Utopia* de Thomas More, publicada no século XVI, *cuja estrutura se reencontra nas teorias de urbanismo.* (Françoise CHOAY, 1983, pp. 177-178).

[364] Anthony SUTCLIFFE, 1980, pág. 1.

[365] Ver, entre outros, Pierre LAVEDAN (1952, pp. 67-75), Horacio CAPEL (1983, pp. 15-19), Michel RAGON (1986, pp. 21-46), Leonardo BENEVOLO (1994, pp. 20-27) e Edward W. SOJA (2000, pp. 74-76).

conjunto de contributos, denominados de utópicos por Pierre LAVEDAN[366] e catalogados como *pré-urbanismo* por Françoise CHOAY[367], que visavam, no fundamental, a transformação da sociedade liberal e capitalista, considerada assente numa organização social injusta, reflectida num tipo de cidade que se impunha reformar e/ou substituir e para cuja ilustração eram frequentemente utilizados os exemplos de Londres, Paris ou Manchester. No receituário encontram-se quer as propostas de criação de pequenas unidades/cidades ideais baseadas na cooperação social e no aproveitamento do progresso técnico e industrial, mas procurando um novo equilíbrio com a natureza, como preconizaram Charles Fourier (1772-1837) com o Falanstério[368] e Robert Owen[369] (1771-1858) com a aldeia da Harmonia; quer a atitude cultural e nostálgica, também classificada como *reacção estética*[370], que condenava a decadência do trabalho industrial e valorizava o artesão, que contestava a arquitectura contemporânea e propunha a recuperação da pequena cidade antiga, apresentada como totalidade orgânica e coerente, evocando como modelo a cidade medieval, como o fizeram John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896); quer ainda a teorização da luta de classes e da inevitabilidade da revolução, como defenderam Friedrich Engels (1820-1895) e Karl Marx (1818-1883), que denunciaram as condições de alojamento e de sobrevivência das classes trabalhadoras sem apresentar um modelo de cidade, criticando *as grandes cidades industriais contemporâneas sem* (...) *propor a sua contrapartida, o modelo da cidade futura*[371].

Ficavam assim esboçadas as raízes do pensamento urbano europeu, no qual, além da recusa marxista da sociedade e da cidade existentes, se podem destrinçar dois grandes "modelos" ou sistemas de valores: o *progressista* e o *culturalista*. O primeiro, dominante, a apostar no progresso científico, técnico e industrial e a visar a higienização e a eficácia como objectivos essenciais, prescrevendo a classificação, a standardização e a geometrização dos

---

[366] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 88. Michel RAGON (1986, pág. 47) contestou esta denominação, no entanto a sua utilização generalizou-se e perdurou, como o exemplo recente de Benedetto GRAVAGNUOLO (1998, pág. 65) o confirma.

[367] Françoise CHOAY (1965, pp. 13-14 e 30-31) caracteriza o *pré-urbanismo* como sendo obra de generalistas, inspirados por pensamentos humanitários ou políticos e desenvolvendo uma crítica global à sociedade industrial e ao crescimento das grandes cidades, este encarado como o resultado de um processo patológico. Em contraponto, o *urbanismo* é apresentado como apanágio de especialistas, pretensamente despolitizado e com uma forte componente prática.

[368] As ideias de Charles Fourier tiveram repercussão importante, influenciando inúmeras concretizações e teorizações, desde a construção, em 1859, do familistério de Godin até à *unidade de habitação* de Le Corbusier.

[369] Edificou a cidade modelo de New Lanark, entre 1755 e 1799. Em 1823 construiu New Harmony nos Estados Unidos da América do Norte (Paul Claval, 1981, pág. 527 e 529).

[370] Paul CLAVAL, 1981, pág. 529.

espaços urbanos para os alcançar. O segundo, defendendo os valores da arte e da cultura e as especificidades de cada cidade, pretendendo a recuperação da cidade orgânica e contida do passado[372]. Foi esta distinção que os autores que seguiram a obra de Françoise CHOAY, nomeadamente os franceses, como Jean-Paul LACAZE[373] ou François ASCHER[374], salientaram, residindo a sua importância no facto de sintetizar uma dicotomia essencial que persistiu, de forma mais ou menos explícita, até aos nossos dias: a tradição e a modernidade.

Como afirmou Michel RAGON, *os remédios propostos pelos teóricos socialistas não levaram imediatamente a uma revolução urbana* (...) *mas contribuiram para suscitar reformas*[375], que se foram esboçando na primeira metade de Oitocentos em Inglaterra, nomeadamente em relação às questões higienistas, e se tornaram particularmente prementes depois da revolta operária de Paris em Junho de 1848. De facto, nos anos posteriores à revolução de 1848 realizaram-se grandes intervenções urbanísticas nas cidades europeias, das quais importa destacar as obras de saneamento de Londres (1848 a 1865), os *grands travaux* de Haussmann em Paris (1853-1869), a criação do *Ring* de Viena (a partir de 1857) e o *ensanche* de Barcelona (1859). O saneamento de Londres, porque foi percursor de intervenções, no mesmo sentido, concretizadas um pouco por toda a Europa oitocentista que levaram ao desenvolvimento de legislação sanitária que se tornou o *precedente directo da moderna legislação urbanística*[376]. A obra de Haussmann, porque o seu *método cirúrgico*[377] encontrou inúmeros adeptos, tornando-se *paradigma de referência* em várias

---

[371] Françoise CHOAY, 1965, pp. 26-28.

[372] Françoise CHOAY, 1983, pág. 178 e 1965, pp. 16-24. A autora classifica outros contributos marginais a estas duas linhas de pensamento, como os de Franck Lloyd Wright, de Eugène Hénard e os de Patrick Geddes e Lewis Mumford, o primeiro denominado *naturalista*, o segundo representante da *tecnotopia*, a ideia de uma visionária e radical utilização da técnica para a organização da cidade, e os últimos como críticos da visão *progressista* e da *technolâtrie* e defensores de um ordenamento mais humanista, com uma visão da cidade, que CHOAY denominou *anthropopolis*, integradora da técnica e da cultura. (Françoise CHOAY, 1965, pp. 46-64).

[373] Jean-Paul LACAZE, 1995, pág. 35.

[374] François ASCHER, por exemplo, para alargar até ao presente o período que caracterizou, "completou" a classificação, acrescentando-lhe dois pólos de um novo eixo de classificação: *Estes dois modelos de urbanismo – um, aberto, de enquadramento ou apenas de acompanhamento, gerando e reproduzindo uma cidade por fragmentos e por descontinuidades; o outro, antecipador e mais planeador, concebendo e reproduzindo uma cidade por parcelas homogéneas e por continuidades – representam as extremidades dos dois pólos de atracção do urbanismo contemporâneo, constituindo, de certa forma, um segundo eixo que cruza o que François Choay definiu e que vai dos projectos "progressistas" – privilegiando valores de progresso, de higiene ou de meio ambiente, de eficiência e de técnicas – aos projectos "culturalistas" – privilegiando os valores culturais tradicionais.* (François ASCHER, 1998, pág. 155).

[375] Michel RAGON, 1986, pág. 84.

[376] Leonardo BENEVOLO, 1994, pág. 98.

[377] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 242.

cidades europeias[378]. O caso de Viena, por consubstanciar *o outro paradigma*[379], valorizador da arquitectura e da composição urbana no crescimento da cidade[380]. Finalmente, o exemplo de Barcelona, quer pela importância que teve na extensão das cidades espanholas, quer pelas suas propostas inovadoras em relação à morfologia tradicional[381].

As epidemias de cólera que proliferaram na década de trinta em cidades inglesas levaram à concretização de inquéritos, de âmbito nacional, às condições sanitárias das classes trabalhadoras (nomeadamente em 1842, sob a direcção de Chadwick[382], e em 1845, da responsabilidade de uma comissão real) cujos resultados conduziriam à aprovação de legislação em Agosto de 1848, que visava *melhorar as condições sanitárias das cidades e dos distritos populosos em Inglaterra e no País de Gales*[383]. A *Public Health Act* criou a *General Board of Health* e várias *Board Health* locais, que possuiam competências em relação aos esgotos, à limpeza urbana, à remoção de quanto pudesse causar danos higiénicos (canais descobertos, pocilgas, imundícies, etc.), à regulamentação de matadouros e de casas de aluguer, à pavimentação e manutenção das ruas, aos jardins públicos, ao abastecimento de água, à sepultura de mortos[384].

Naturalmente, as preocupações eram anteriores. Desde a segunda metade do século XVIII, que *a especulação sobre o espaço habitado foi marcada pelo cunho do higienismo e da medicalização*[385]. As prisões e hospitais assolados pela peste no século XVIII, as sucessivas epidemias, que dizimavam grandes contingentes populacionais, bem como a alarmante insalubridade que se foi acumulando nas grandes cidades europeias industrializadas, estimularam a investigação médica e as inovações tecnológicas. Como afirmou Lewis

---

[378] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 46. Entre tantas cidades que sofreram a influência da obra de Haussmann, refira-se Marselha, Lyon, Bruxelas, Antuérpia, Milão, Florença, Berlim, Lisboa, etc. (Ver Charles DELFANTE, 2000, pág. 239).

[379] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 50.

[380] Michel RAGON, 1986, pág. 108.

[381] J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pp. 216-221.

[382] Edwin Chadwick era a figura proeminente do *Movimento de Saúde Pública* que desde os anos trinta de Oitocentos desenvolvia *uma campanha em favor de um enfoque metropolitano do saneamento, assim como de outros problemas sanitários.* (Thomas F. GLICK, 1987, pág. 28). As noções teóricas em que se baseava Chadwick eram ainda deficientes porque não aceitavam a noção do contágio, contudo a "teoria miasmática", segundo a qual *a causa de uma doença se concebia como produzida por um miasma ou odor emitido pela decomposição de animais ou plantas – por exemplo uma cloaca estagnada, um cemitério sobrecarregado, um matadouro, etc.* (Thomas F. GLICK, 1994, pág. 96), justificava a necessidade de melhorar as condições de saneamento e de limpeza.

[383] Leonardo BENEVOLO, 1994, pág. 103.

[384] Idem, pp. 104-106.

[385] Françoise CHOAY, 1983, pág. 172.

MUMFORD, *não foi difícil a uma sucessão de funcionários da saúde pública fixar as relações da imundície e do congestionamento, da água poluída e do alimento deteriorado com aquelas condições*[386], mesmo antes da descoberta do *vírus* em 1851[387], confirmada por Louis Pasteur em 1863[388], que levaria à formulação de uma nova concepção do ambiente: *virulentos microorganismos microscópicos vicejavam na imundície e no esterco, e em grande parte desapareciam, frente à água-e-sabão e expostos ao sol*[389]. Assim, um pouco por toda Europa vai-se criando uma *mentalidade higienista*[390] e o poder, nomeadamente o local, trataria de investir na salubrização das cidades, quer com a construção ou reforma de equipamentos, quer com a melhoria da distribuição de água, do escoamento de esgotos ou da limpeza dos espaços públicos, e tão evidentes foram os benefícios que os investimentos municipais cresceram, levando Lewis MUMFORD a designá-lo como o *século do socialismo municipal*[391].

Assim, o século XIX pode ser considerado, no âmbito do urbanismo, o século do higienismo e da salubridade ou o tempo em que *dar de novo à cidade ar puro, água fresca, espaços abertos de verdura e sol, passou a ser o primeiro objectivo do bom urbanismo*[392]. Fosse na reforma ou na expansão urbana, as intervenções nos espaços públicos, particularmente nos de circulação, também derivaram de princípios higienistas. Os regulamentos sobre a largura das ruas, por exemplo, eram fixados numa lógica de relação com a altura das fachadas, porque se descobriu que os raios solares destroiem certos micro-organismos atmosféricos[393]. Os manuais higienistas, como o de Léon DUCHESNE, aconselhavam que *na criação de novos quarteirões, convinha traçar as vias principais de Norte a Sul, proporcionando a sua largura à altura das casas, o calor solar será assim igualmente repartido entre as habitações dos dois lados: as vias transversais ou equatoriais serão curtas e muito largas*[394]. As preocupações higienistas estiveram, de forma explícita ou implícita, associadas a todas as concretizações do urbanismo europeu[395].

---

[386] Lewis MUMFORD, 1998, 1ª edição 1961, pág. 513.
[387] Pelo francês Charles Chamberland (John FARMAN, 1999, pág. 107).
[388] Ver Léon DUCHESNE, 1896, pp. 115-117.
[389] Lewis MUMFORD, 1998, 1ª edição 1961, pág. 514.
[390] Elvira RAMOS GARCÍA et al, 1991, pág. 163.
[391] Lewis MUMFORD, 1998, 1ª edição 1961, pág. 515.
[392] Idem, pág. 514.
[393] Léon DUCHESNE, 1896, pág. 62.
[394] Idem, pp. 181-182.
[395] Como referiu Nuno PORTAS (1993, pág. 3), *os médicos e os chamados higienistas ingleses foram os primeiros promotores dos planos urbanos e, portanto, do planeamento urbano. Os segundos foram os missionários sociais e filantropos, não os arquitectos. Ora bem, esse higienismo está presente na Carta de Atenas.*

George-Eugène Haussmann assumiu a prefeitura do Sena em 1853 e, logo na cerimónia de juramento, enunciou as finalidades que pretendia com os seus *grands travaux*, desenvolvendo uma argumentação onde *esgrime, sobretudo, as razões de segurança (justificando a largura das ruas como garantia para a rapidez e a eficiência das intervenções de polícia) e as razões higiénicas (propondo as demolições como meio para eliminar os focos de epidemia)*[396]. Foi a concretização destas medidas, através da abertura de grandes *boulevards* e das demolições do edificado insalubre que levaram Pierre LAVEDAN a caracterizar as intervenções de Haussmann como *urbanismo demolidor*[397] e a sublinhar que *a verdadeira consideração prática que fez agir Haussmann* foi de ordem *política, diremos mesmo policial*[398], no que foi seguido por diversos autores, nomeadamente por Michel RAGON ao considerar que *com Haussmann o urbanismo entra numa fase militar e policial*[399].

Outros, contudo, apesar de anotarem o objectivo da manutenção da ordem pública, defendem que *esse não é senão um aspecto parcial e secundário da sua empresa*[400] e outros ainda, na mesma linha de raciocínio, referem aquele objectivo como uma *vantagem complementar* e um *excelente argumento* de Haussmann para obter os apoios políticos e financeiros para a execução dos seus projectos[401]. O seu objectivo primordial, assente numa visão da cidade como *objecto técnico* global[402] cujas *performances* importava melhorar, seria antes a estruturação dos sistemas de circulação. Circulação à superfície, de tropas, certamente, mas fundamentalmente de pessoas, de veículos e de mercadorias, articulando-se, com arruamentos rectilíneos e de larguras generosas, as estações ferroviárias entre si e com o centro da cidade e as periferias, ligando-se as áreas residenciais com o centro. Circulação subterrânea, dos sistemas de abastecimento de água e de esgotos, visando o

---

[396] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 41.

[397] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 90.

[398] Idem, pág. 107.

[399] Michel RAGON, 1986, pág. 96.

[400] *Uma crítica limitada e sectária reduziu geralmente esta obra às puras dimensões policiais. O próprio Haussmann não escondeu a vantagem das suas aberturas para lutar contra as amotinações. Apesar disso esse não é senão um aspecto parcial e secundário da sua empresa.* (Françoise CHOAY, 1983, pág. 184).

[401] Marcel RONCAYOLO (1983, pág. 106) considera que *a luta contra as barricadas é uma vantagem complementar que o desenho da rede e a remodelação oferecem, um excelente argumento para obter dos Corpos legislativos os meios de financiamento.* Benedetto GRAVAGNUOLO (1998, pág. 41) afina pelo mesmo diapasão.

[402] Sintomaticamente, entre as primeiras medidas de Haussmann encontra-se a realização da cartografia do plano geral da cidade, *suficientemente detalhada* e *obtida por triangulação*, com a representação das curvas de nível e que requereu *um ano de trabalho a uma armada de geómetras.* (Françoise CHOAY, 1983, pág. 185).

outro objectivo essencial, a higienização, que seria também promovida com a construção dos *espaços verdejantes*, que incluiam desde os parques periurbanos até à plantação de *árvores de alinhamento* ao longo das vias com mais de vinte metros de largura[403]. Simultaneamente, a actividade de Haussmann inseria-se nas lógicas económicas e financeiras coevas, pois, por um lado, ao potenciar o valor do solo favoreceu a iniciativa construtora, beneficiando sobretudo as grandes sociedades imobiliárias alimentadas pelo *Crédit Foncier*, apesar de ter sido hostilizado pelos pequenos proprietários[404], por outro, para financiar as obras sob a sua tutela, Haussmann necessitou de recorrer ao crédito, prevendo o pagamento a longo prazo, mesmo sem aumentar os impostos, porque as obras públicas fariam crescer a cidade, em superfície como em população e riqueza, e com mais contribuintes e rendimento médio superior cresceriam os recursos da prefeitura, numa lógica cíclica de auto-sustentação[405].

A perspectiva técnica que tinha da cidade fez com que Haussmann, na estruturação dos serviços sob as suas ordens, se rodeasse de engenheiros, minimizando a importância dos arquitectos[406]. Contudo, apesar do predomínio das preocupações com o funcionamento dos sistemas de circulação e portanto da articulação de toda a rede viária, no traçado da qual se centraram as intervenções e sob a qual se encontravam os restantes sistemas circulatórios, e *ainda que Haussmann não situe a qualidade estética entre os objectivos primeiros do seu plano*[407], os resultados denotam a subjacência da estética barroca, visível quer na valorização e enquadramento dos monumentos através do "culto do eixo" e da perspectiva, quer por uma certa harmonia de fachadas conseguida através da homologação de alguns dos seus elementos, o que se adicionou à limitação das cérceas imposta pelos regulamentos de edificação coevos[408].

Quaisquer que tenham sido as verdadeiras intenções de Haussmann, *as suas preocupações são em boa parte utilitárias*, congregando todos os objectivos numa mesma obra, como sublinhou Paul CLAVAL[409]. Os resultados terão sido eficazes mas também *elegantes*[410], devendo-lhes Paris, em grande parte, a sua imagem actual.

---

[403] Idem, pp. 185-187.
[404] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pp. 41 e 45.
[405] Ver Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 108 e Leonardo BENEVOLO, 1995, pág. 203.
[406] Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 105 e Michel RAGON, 1986, pág. 94.
[407] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 40.
[408] Idem, pp. 42-43 e José M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pp. 212-214.
[409] *As suas preocupações são em boa parte utilitárias: ele teve que adaptar o tecido parisiense à vida moderna, e assegurar uma circulação sempre mais intensa, melhorar a higiene de uma cidade onde a*

Contrariamente ao caso parisiense, onde no fundamental o novo plano foi sobreposto ao pré-existente, em Viena assistiu-se ao desafogo da cidade antiga com a urbanização de novas áreas. Derrubando-se a cintura de fortificações abaluartadas e utilizando também as suas áreas exteriores de protecção, fez-se crescer a cidade através da ocupação desse espaço anelar que estruturaria a circulação, o *Ring*[411]. Tratava-se de um espaço livre cuja estruturação poderia permitir desdensificar o núcleo antigo, articular os subúrbios com o centro e construir um conjunto de equipamentos e de monumentos adequados às funções da capital do império Austro-Húngaro. O facto de ser propriedade única e pública não só minimizava os problemas de ordem financeira ou especulativa, como proporcionava a realização de um programa de intervenção unitário[412].

A ideia estrutural de realização de uma cintura anelar de transportes públicos e áreas verdes pertenceu aos orgãos estatais e surgiu em 1857. No ano seguinte seria aberto um concurso internacional a que concorreram mais de 80 projectistas. As ideias que daí resultaram, particularmente as dos três primeiros classificados, seriam reelaboradas por um arquitecto (Löhr), assistido por uma comissão formada por funcionários ministeriais e pelos próprios autores dos projectos[413]. Parte do financiamento das obras seria efectuada com a venda de 1/5 dos terrenos a construtores privados, que deveriam seguir rigorosas normas de construção. Os outros 4/5 dos terrenos foram reservados para equipamentos colectivos e monumentos simbólicos, neles se edificando o Palácio Real, a Bolsa, a Universidade, o Parlamento, o Museu, a Academia de Belas Artes e a Ópera. A generalidade dos edifícios seria influenciada pelas ideias dos arquitectos participantes no concurso e *reflectiam as diversas tendências da arquitectura europeia da época: ecletismo, monumentalismo, grandiosidade*[414]. O *Ring* de Viena tornou-se no *outro paradigma* do urbanismo europeu oitocentista porque indicou o planeamento do crescimento urbano por anéis sucessivos, *como círculos na água*[415], que de certa forma se reencontra na expansão planificada de

---

mortalidade se mantinha assustadoramente forte e limitar os perigos de insurreição facilitando o deslocamento das tropas e a utilização da artilharia. Os estudos feitos mostram que ele compreendeu a necessária ligação de todos estes aspectos do ordenamento. Mas a forma que escolheu é clássica: ele opta pela larga avenida rectilínea, pela perspectiva, pela composição em diagonais em torno de focos centrais. (Paul CLAVAL, 1981, pág. 511).

[410] Jean-Paul LACAZE, 1995, pág. 35.

[411] Michel RAGON, 1986, pág. 108.

[412] Charles DELFANTE, 2000, pág. 262.

[413] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 51.

[414] Charles DELFANTE, 2000, pág. 263.

[415] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 53.

Amesterdão, apesar de não existirem provas da influência vienense[416]. Além disso, mantendo preocupações em assegurar a fluidez da circulação, sublinhou o papel da arquitectura na estruturação da expansão.

Como em Viena, também em Barcelona se concretizou, essencialmente, o alargamento planeado da cidade, ou seja, o seu *ensanche*, projectado por Ildefonso Cerdà nos anos cinquenta de Oitocentos. Além disso, também neste caso *o derrube das muralhas ou cercas constituia a medida prévia para a realização desta expansão*[417], com esta a apresentar-se como uma *peça urbana nova* (...) *que se justapunha ao casco antigo oferecendo uma alternativa diferente de cidade ordenada*[418]. Contudo, em vez de uma estruturação anelar, *a malha urbana dos ensanches distingue-se sempre do casco antigo pelo seu traçado geométrico e ortogonal*[419], resultando num pedaço de cidade característico e claramente marcado no plano urbano, frequentemente alicerçado na quadrícula enquanto forma dos quarteirões, sejam eles edificados e privados ou espaços públicos[420].

A utilização da quadrícula não foi, naturalmente, um capricho. Cerdà estudou atentamente os modelos que então se aplicavam nos Estados Unidos da América do Norte, assim como a tradição urbanística das cidades hispanoamericanas e as realizações urbanas da ilustração[421], desenvolvendo aturadas análises teóricas das vantagens e desvantagens comparativas dos sistemas *radial puro*, *anelar puro*, *rectangular* e *quadricular*[422]. Afirmando *não professar ideias absolutas*[423], pelo que considerava que em alguns casos, em função dos objectivos e das condicionantes concretas, outros sistemas poderiam ser mais adequados, concluiria que *a configuração dos quarteirões deveria ser igual e*

---

[416] Veja-se Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 53, Charles DELFANTE, 2000, pág. 264.
[417] Horacio CAPEL, 1983, pág. 32.
[418] Fernando de TERÁN, 1982, pág. 31.
[419] *Ainda que existam também alguns planos radiais, inspirados nas reformas de Haussmann, como o de Palma de Mallorca.* (Horacio CAPEL, 1983, pág. 35).
[420] François ASCHER (1998, pág. 172) afirmou que *a expressão espaço público, propriamente dita, parece surgir pela primeira vez num documento administrativo de 1977*, sublinhando que *os pais fundadores do urbanismo também nunca utilizaram esta noção: Haussmann, por exemplo, refere ruas, os arruamentos, os passeios; Unwin cita os espaços livres; Sitte fala de sistemas, de praças, de edifícios, de fachadas, de alamedas. A Carta de Atenas refere as "instalações comunitárias", as "superfícies verdes", os "locais de lazer"* (...). Contudo a utilização da expressão não é anacrónica, principalmente quando se aborda a obra de Cerdà que em 1859 utilizava a expressão *superfície de uso público*: *dissemos anteriormente que se as ruas, praças e passeios constituem numa cidade a superfície de uso público; os conjuntos de casas que formam grupos isolados conhecidos com o nome de quarteirões, vem a ser a propriedade particular.* (Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1859, pág. 142, § 98).
[421] Horacio CAPEL, 1983, pág. 35.
[422] Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1861, pp. 128-135.
[423] Idem, pág. 133, § 693.

quadrada sempre[424]. As razões derivavam da consideração de que o *sistema rectangular se aproxima da equidade e justiça* e que o *quadrangular é a justiça*[425], porque tem *a inestimável vantagem de não criar preferências artificiais para nenhuma das ruas, distribuindo com inteira igualdade e perfeita justiça entre todas elas e entre todos os quarteirões que as limitam os benefícios da circulação e da edificação*[426].

No entanto, a quadrícula não seria a forma exclusiva do *ensanche*, considerando Cerdà que no *caso especial* de Barcelona o mais aplicável era o *sistema misto radial e quadricular*, propondo, devido às exigências de circulação, três vias radiais e uma de *perímetro hidrográfico*. Definidas previamente e identificadas como o *esqueleto geral do ensanche*[427], estas vias constituem os elementos de ordenamento do território ou, dito de outra forma, são eixos de *organização do espaço de crescimento, relação da cidade central com a região e ainda com o estado, portas de entrada e saída, referências posicionais e elementos construtivos da periferia*[428].

A quadrícula, que apesar de tudo seria a forma predominante, deveria ser indefinidamente expansível de maneira a minimizar a especulação fundiária e a evitar favorecer uns proprietários em relação a outros, o que aconteceria se o *ensanche* fosse limitado[429]. Aliás, Cerdà pretendia-se cego perante os interesses dos proprietários, como salientou em 1859, ao afirmar que *a determinação do plano cadastral das propriedades rurais* (...) *é desnecessário até que esteja definitivamente resolvida a implantação que deverá dar-se ao novo casario*, acrescentando que *a principal garantia para a formação de um projecto acertado é esquecer e abstrair-se completamente de quem sejam os donos das propriedades sobre as quais deverá espalhar-se a nova povoação*[430]. Além disso, pensava que a inexistência de limites para o ensanche permitia a disseminação do edificado, promovendo-se, assim, a *rurização* do espaço urbano, que afirmava ter chegado a hora de concretizar[431]. Para isso, contribuiria também quer o princípio de cada casa ter o seu *jardim especial*, quer a construção de uma *grande praça ou s'quare* no centro dos quarteirões,

---

[424] Idem, pág. 76, § 126.
[425] Idem, pág. 133, § 692.
[426] Idem, pág. 134, § 695.
[427] Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1859, pág. 421, § 1508.
[428] Manuel de SOLÀ-MORALES RUBIÓ, 1991, pág. 25.
[429] Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1859, pág. 407, § 1461.
[430] Idem, pág. 58, § 17.
[431] *Até aqui a ilustração e a civilização manifestaram decididas tendências para urbanizar os campos; chegou a hora de que se pense em rurizar as grandes cidades.* (Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1861, pág. 134, § 697).

destinada ao usufruto dos seus moradores[432]. Além do mais, nenhum quarteirão deveria ser fechado pela edificação em todos os lados, já que Cerdà propunha a construção de edifícios em apenas dois lados, adjacentes ou opostos, criando espaços livres quadrangulares ou em corredor compostos por vários quarteirões, o que permitia assegurar baixas densidades de edificação e diversidade de composição[433]. Em alguns casos propunha mesmo a edificação recuada em relação ao alinhamento da rua rompendo com a tradição e as normas coevas.

Assim, além da justiça fundiária e do seu *poder de difusão*[434] na organização do espaço, Cerdà via na quadrícula a forma mais adaptável e, portanto mais rica, na medida em que possibilita uma maior diversidade de soluções[435]. No entanto, apesar da flexibilidade com que encarava a utilização do quarteirão, que considerava *a primeira entidade elementar de uma povoação*[436], e sendo inovador ao propôr uma outra maneira de encarar a relação entre arruamento, quarteirão e edifício, Cerdà não se afastava muito dos princípios tradicionais de composição morfológica do espaço urbano, pois o arruamento e o quarteirão mantinham-se como elementos de base de todo o plano urbano. A posterior e sucessiva densificação verificada, com edificação em todo o perímetro dos quarteirões e com mais pisos do que o previsto[437], viria a acentuar a essência daqueles elementos e a demonstrar que Cerdà não previra que a força do "capital" condicionasse e superasse a do projecto e das *ordenanzas* que elaborara. Aliás, o projecto de Cerdà, que pretendia também a criação de solo urbanizado de baixos preços de forma a contribuir para promover a edificação de

---

[432] Ildefonso CERDÀ, 1991, ms. 1859, pág. 412, § 1493 a 1495.

[433] (...) *quarteirões abertos que fazem desaparecer, com a variedade de suas combinações e de seus jardins, a monotonia que em geral acompanha todas as cidades construidas pelo sistema quadriculado.* (Idem, pág. 420, § 1501).

[434] Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 99.

[435] De certa forma, é nesta perspectiva que actualmente, segundo François ASCHER (1998, pág. 236, nota 6), *para Rem Koolhas, é a grelha (o plano geométrico em forma de tabuleiro de xadrez) que permite a disposição mais eficaz, ao mesmo tempo que permanece a menos limitativa. Cada bloco pode acolher uma qualquer função e a sua renovação permite à cidade transformar-se sem grandes dificuldades.*

[436] Ildefonso CERDÀ, 1991, 1861, pág. 76, § 127. Anteriormente (pág. 64), sublinhara que *as partes elementares de que se compõe a topografia artificial e que há que estudar em detalhe para compreendê-la, são as ruas, as pracetas, os cruzamentos, as praças, os parques, os passeios e jardins públicos e finalmente a edificação composta de quarteirões e de casas.*

[437] *Os projectos de ensanche realizados foram sem dúvida modificados posteriormente de acordo com os interesses dos proprietários do solo. Tanto o ensanche de Madrid, concebido pelo engenheiro Carlos María de Castro, como o de Barcelona, do também engenheiro Ildefonso Cerdà, previam a existência de amplos espaços dedicados a jardins, (...) assim como alturas relativamente pouco elevadas (três pisos como máximo no projecto de Castro e 16 metros de altura máxima no de Cerdà). Sem dúvida, num e outro caso derrogações sucessivas foram desvirtuando os projectos primitivos até suprimir todo o limite de altura ou fixar estes de acordo com a largura das ruas. Assim, por exemplo, os quarteirões actuais do ensanche de Barcelona possuem uma superfície edificada dupla da prevista por Cerdà e uma altura dos edifícios também dupla.* (Horacio CAPEL, 1983, pág. 37).

habitação barata[438], acabaria por produzir áreas de habitação predominantemente burguesa, que levariam a equívocas generalizações sobre as intenções originais do planeamento de *ensanches*[439].

É compreensível que no planeamento de muitos *ensanches* se terá pretendido, essencialmente, *obter o direito de urbanizar* (...) *aplicando uma receita que funcionou para Barcelona*[440] e valorizando-se os solos agrícolas adjacentes às cidades, o que os tornava inacessíveis às classes mais baixas, particularmente porque, à excepção do caso de Barcelona, todos os outros *ensanches* foram espacialmente limitados[441]. Contudo, e apesar de se manter essa intenção, *muitos Ensanches se planeiam visando a articulação do Casco histórico e a estação do caminho de ferro, de forma que o arruamento principal do Ensanche é o que aflui à estação (Oviedo, Vitoria, León, etc.)*[442]. Assim, digamos antes que, independentemente dos objectivos, os *ensanches* se tornaram modelo urbano mas, em Barcelona como noutras cidades, foram *esvaziados do seu conteúdo e propósitos originais e transformados em instrumento de benefício para os novos promotores, rendatários e proprietários urbanos*[443].

De qualquer das formas, depois de aprovado, em 1859, o projecto de Ildefonso Cerdà tornar-se-ia precedente e exemplo, sucessivamente emulado por outras cidades espanholas, podendo mesmo afirmar-se, que Cerdà foi o ascendente, directo ou indirecto[444], tanto dos *grandes ensanches* (como são considerados, além do de Barcelona, os de Madrid, Bilbao[445]

---

[438] Arturo SORIA Y PUIG, 1991, pág. 20.

[439] *Os ensanches, quando aparecem, respondem a uma nova ideia de cidade, uma cidade em que, através da sua forma, se dá a imagem pública da burguesia (fachadas amplas e representativas, condição higiénica da habitação, acesso circulatório preponderante, etc.); e uma nova ideia de cidade porque acima de tudo prima o conceito desta como negócio (progressiva formação de um mercado residencial).* (Francisco R. GARCIA VERDUGO, 1986, pág. 153).

[440] Laurent COUDROY DE LILLE, 1999, pág. 69.

[441] *Ildefonso Cerdà obteve para Barcelona a concessão de um ensanche ilimitado, mas trata-se de algo que alguns proprietários do solo – aqueles que tinham interesses no casco antigo e nos sectores mais próximos do mesmo – não podiam aceitar, e que explica que o projecto de esse autor constitua uma excepção.* (Horacio CAPEL, 1983, pp. 33-34).

[442] Manuel FERRER e Andres PRECEDO, 1978, pág. 55.

[443] Carmen GAVIRA, 1999, pág. 58.

[444] *Cerdà não só é o pai directo do ensanche de Barcelona, mas também o indirecto de dezenas de ensanches que se realizarão em Espanha na segunda metade do século XIX e princípios do XX em grandes cidades como Madrid ou Valencia, em capitais de província como Bilbao ou Pamplona, ou em núcleos industriais como Tarrasa ou Sabadell.* (...) *Atribuir a Cerdà a paternidade indirecta dos ensanches espanhóis de XIX não equivale a afirmar que, num plano formal, se inspiraram todos eles no de Barcelona. Mas mesmo os que respondem a uma concepção formal claramente diferente – como, por exemplo, o de Palma de Mallorca – serviram-se da via administrativa que Cerdà abriu e dos instrumentos legais que contribuiu a forjar.* (Arturo SORIA Y PUIG, 1991, pág. 18).

[445] No caso de Bilbao (projecto de 1862 e aprovação de 1877), por exemplo, apesar das suas peculiaridades, decorrentes *das características físicas do território, entre outras*, utilizam-se *as mesmas directrizes dos*

e San Sebastian), como dos *ensanches menores*[446]. Como afirmou Horacio CAPEL, *a realização de um ensanche da povoação, converteu-se assim numa aspiração generalizada desde a metade do século XIX nas cidades de maior dinamismo*[447], ou seja, na *España periférica*[448], no sentido espacial, onde a própria localização, portuária ou estratégica, implica a existência de fortificações, pelo que *o derrube das muralhas, unido à chegada do caminho de ferro, será um dos elementos chave na construção do discurso político do Ensanche*[449].

*

A partir de meados do século XIX, estavam não só clarificados os problemas da cidade industrial e liberal como também identificados os instrumentos e modelos de solução no âmbito do urbanismo. Assim, o saneamento das cidades tornar-se-ia uma preocupação constante e o higienismo enformaria, gradualmente, a normativa inserida nos regulamentos. Ao mesmo tempo, a reforma e a expansão planeada das cidades, geralmente utilizando as formas haussmaniannas, mas também as "ensanchistas", por vezes a conjugação de ambas[450], aconteciam um pouco por toda a Europa[451]. Em qualquer dos casos, numa sociedade onde a divisão em classes substituira a das *castas doutros tempos*[452], o espaço urbano foi organizado em função dos interesses económicos e financeiros, não só pelas vantagens decorrentes directamente das obras públicas, mas também porque o aumento da produção industrial exigia mercados maiores e melhor estruturados, o que implicava investir nas redes de transportes, melhorando portos, construindo estradas e, principalmente, caminhos de ferro. A maximização económica destas redes exigia a sua articulação, em si e entre si, o que era concretizado predominantemente no interior e/ou nas

---

de Barcelona e Madrid (Ramón LOSADA RODRIGUEZ, 1984, pág. 7), particularmente as de Cerdà, que terá influenciado quer o tipo de documentos elaborados quer a própria proposta de implantação dos edifícios nos quarteirões (Idem, pp. 10-11), que a exemplo do caso de Barcelona acabariam por ser edificados em todo o seu perímetro.

[446] Veja-se a clarificação desta classificação em Laurent COUDROY DE LILLE (1999).

[447] Horacio CAPEL, 1983, pág. 31.

[448] Carmen GAVIRA, 1999, pág. 47.

[449] Naturalmente, Madrid é uma excepção, quer pela sua localização central, quer por não possuir muralhas, nem possuir as características de cidade industrial, no entanto, como clarificou Carmen GAVIRA (1999, pág. 48), *o peso das elites políticas e especialmente do Corpo de Engenheiros na Capital, suplantam tudo isso.*

[450] Como no caso de Lisboa onde pedaços de malha do tipo *ensanche* se dependuraram em avenidas *modelo Haussmann* (Nuno PORTAS, 1978, pág. 693).

[451] Apesar dos *ensanches*, a emulação haussmanianna na concretização de acções de reforma dos núcleos antigos foram numerosas também em Espanha, onde *a realização de "grandes vias" se converteu numa aspiração generalizada da burguesia na segunda metade do século XIX.* (Horacio CAPEL, 1983, pág. 28).

proximidades das aglomerações urbanas. Estas, por sua vez, continuavam a crescer cada vez mais aceleradamente, com os centros a congestionarem-se e os subúrbios a estenderem-se desordenadamente, aqui e ali apresentando alguma estruturação, quase sempre com o recurso ao arruamento rectilíneo, que ENGELS continuava, em 1895, a explicar pela facilidade de repressão[453] e HÉNARD atribuia à cegueira dogmática administrativa[454].

A verdade, é que a cidade vinha sendo projectada por engenheiros e o seu espírito positivo e mecanicista consubstanciava na recta a ideia de um fluir mais eficaz, ou seja, na ideia de que o movimento, quer de um batalhão de militares quer o de carros e carruagens, de pessoas, dos esgotos, da água ou do ar, era maximamente facilitado quando assente em elementos rectilíneos. Assim, mais do que pela utilidade em facilitar a divisão da propriedade, a linha recta era encarada como o melhor suporte para o movimento, mais fácil para a edificação e aceite como a melhor forma também em termos estéticos. Persistia, *no interesse da eficiência mecânica e da conformidade estética exterior*[455], o culto do ângulo recto e da linha recta, iniciado na Europa do século XVI, com a generalização da utilização dos carros e carroças na cidade[456], e sucessivamente fomentado, nomeadamente no iluminismo setecentista ou nas reformas haussmannianas. No final de Oitocentos assistir-se-ia à reacção a esta constante, sublinhando-se, desde logo, o contributo de Camillo Sitte, que recusando os princípios haussmannianos de alinhamentos rectilíneos, propunha desenhos orgânicos, assimétricos e variados, salientando o desenho da cidade, com reinterpretações medievais, e minimizando questões como a infra-estruturação ou o funcionamento da cidade[457]. A partir daqui a renovação de propostas, no âmbito do urbanismo, aconteceria pela mão de um novo grupo de especialistas urbanistas, os arquitectos, apesar de Ebenezer Howard.

Ebenezer HOWARD, estenógrafo e inventor[458], mas também reformista *na tradição de um grupo de escritores do princípio do século XIX*[459], publicou em 1898, um pequeno livro

---

[452] Paul BLANQUART, 1977, pág. 135.

[453] *Os arrabaldes das grandes cidades construídas desde 1848 são feitos à base de ruas largas, rectas e amplas, como que de encomenda para a eficácia dos novos canhões e espingardas.* (F. ENGELS, 1895, pág. 33).

[454] *É muito difícil fazer penetrar esta ideia nos gabinetes administrativos encarregados dos alinhamentos. Nestes gabinetes, a linha recta parece a única solução aceitável para o traçado de uma nova via.* (Eugène HÉNARD, 1908, pág. 395).

[455] Lewis MUMFORD, 1998, 1ª edição 1961, pág. 420.

[456] Idem, pág. 399; Michel RAGON, 1986, pág. 95.

[457] J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pp. 249-252; Jean-Michel LENIAUD, 1998, pp. 280-281.

[458] F. J. OSBORN, 1965, 1ª edição 1946, pp. 19 e 21. No prefácio à reedição da obra de Howard de 1902, realizada em 1946, F. J. OSBORN descreve a vida e a personalidade de Ebenezer Howard (1850-1928).

com o título *To-morrow: A peaceful path to real reform*, modificado em segunda edição, de 1902, para *Garden Cities of To-morrow*. Howard colocava a questão de uma forma simples. Era opinião generalizada, assegurava Howard, ser *profundamente deplorável o facto de que as pessoas continuem afluindo a cidades já superpovoadas, despovoando assim mais e mais os distritos rurais*[460]. O candente problema era, então, *como conter o afluxo migratório à cidade, e como os devolver ao campo*[461]. Se as pessoas eram seduzidas pelos atractivos das grandes cidades, a solução passava por construir outros atractivos, que fossem *ímanes de um poder de atracção superior*[462]. Os ímanes existentes eram dois: a cidade e o campo. A cidade possuía vantagens relacionadas com maiores oportunidades de emprego, rendimentos mais elevados, existência de locais de entretenimento e facilidade de contactos sociais. O campo oferecia a beleza da natureza, ar limpo e abundância de água, além de baixos alugueres. Importava construir o *terceiro íman*, ou seja, a *cidade-campo* ou *cidade-jardim*, cujo poder derivaria da possibilidade de conciliar as vantagens de ambos, eliminando as desvantagens[463].

A *cidade-jardim* seria uma nova povoação inserida no centro de uma área agrícola da qual seria o mercado natural e priveligiado e para a qual escoaria os seus resíduos transformáveis em fertilizantes. Em termos populacionais não deveria ultrapassar os 30 mil habitantes aos quais se acrescentariam 2 mil da área agrícola envolvente. A sua estrutura poderia *adoptar uma forma circular*[464], com 5 avenidas concêntricas e 6 boulevards radiais. O centro da cidade seria ocupado por um grande jardim, rodeado por edifícios públicos (câmara municipal, salas de concertos e conferências, teatro, biblioteca, museu, hospital, etc.), por sua vez circundados por um *Central Park*, que seria delimitado exteriormente por uma ampla arcada de cristal, virada para o parque e denominada Palácio de Cristal. A partir

---

[459] (...) *ele estava na tradição de um grupo de escritores do princípio do século XIX: Spence, o reformador da propriedade, que pretendeu a nacionalização da terra; James Buckingham, que publicou um plano para uma cidade industrial modelo em 1848; Edward Gibbon Wakefield, que apontou a necessidade de um planeamento mais sistemático para a colonização de terras distantes; e não menos importante, dois pensadores críticos próximos, Henry George e Peter Kropotkin. O trabalho destes homens deu substância às reconhecidas intuições e crenças de Howard; mas um não menor estímulo veio-lhe da sua visita à América, onde teve perante si o constante espectáculo de novas comunidades iniciando o seu empenho todos os anos na nova terra, e ficou impressionado pela possibilidade de um recomeço.* (Lewis MUMFORD, 1965, 1ª edição 1946, pp. 29-30).

[460] Ebenezer HOWARD, 1965, 1ª edição 1902, pág. 42.

[461] Como referia citando Sir John Gorst. (Idem, pág. 49).

[462] *Se considerarmos uma cidade como um íman, e aos indivíduos como alfinetes, parece evidente que toda a descoberta que não pretenda encontrar um método para construir ímanes de um poder de atracção superior ao que possuem as nossas cidades, não conseguirá redistribuir a população de um modo saudável e espontâneo.* (Idem, pág. 45).

[463] Idem, pp. 46-47.

daqui começaria a área de residência, que se estenderia até às proximidades da periferia da cidade. As fábricas e armazens localizar-se-iam no *anel exterior*, não por razões de ordem higiénica, pois toda a maquinaria seria movida por energia eléctrica sendo *a ameaça de fumo mantida à distância da cidade-jardim*[465], mas para tirar partido da localização junto à via férrea que circundaria a cidade e que se articularia com a linha férrea principal, a qual atravessaria o termo municipal e ligaria a outras cidades-jardim, admitindo-se a existência de uma *cidade central,* maior, que articularia um sistema urbano, que Howard esquematizou em *diagrama*[466]. A constituição e crescimento do sistema urbano decorreria do princípio adoptado para o crescimento futuro. Quando cada cidade-jardim atingisse o previsto número limite de habitantes, fundar-se-ia um novo núcleo, ou seja, dava-se um *salto* sobre a cintura rural que seria assim preservada. Com o respeito deste princípio, chegar-se-ia à concretização, ao longo do tempo, de uma *constelação de cidades* agrupadas em torno de *cidades centrais*[467].

Finalmente, Howard ocupou mais de metade da sua obra com a descrição e explicação, pormenorizada, das bases financeiras e do sistema de gestão da cidade-jardim, o qual deveria assentar na ideia de que toda a propriedade seria municipal e gerida pela comunidade, sendo esta constituida por cidadãos/cooperantes cada qual contribuindo com uma *cota de participação*[468]. As suas propostas resultavam de um pensamento reformista e metódico, ao mesmo tempo progressista e culturalista. Aliás, alguns autores, como Edward RELPH, não hesitaram em o denominar progressista[469], outros, como Françoise CHOAY, sublinharam as próprias dificuldades em classificar o contributo de Howard, hesitando entre o pré-urbanismo e o urbanismo e entre o progressista e o culturalista, acabando por o inserir no urbanismo culturalista[470].

---

[464] Idem, pág. 51.
[465] Idem, pág. 55.
[466] Idem, pág. 143, Diagrama nº 5.
[467] *E este princípio de crescimento – este principio de reservar sempre um cinturão rural circundando as nossas cidades -, se é sempre respeitado, permitir-nos-á ter no decurso dos tempos uma constelação de cidades, disposta, como é lógico, não na precisa forma geométrica do meu esquema, mas em agrupamento em redor de uma Cidade-Central* (...). (Idem, pág. 142).
[468] Idem, pág. 66.
[469] *Foi a intervenção de Unwin que explica, provavelmente, por que razão a concepção progressista da cidade-jardim foi realizada num estílo rústico e tradicional.* (Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pág. 59).
[470] *Pelas suas pertenças socialistas e seu carácter utópico por um lado, pela sua repercussão prática imediata sobre a criação das primeiras cidades-jardim inglesas por outro lado, esta obra constitui uma verdadeira charneira entre o pré-urbanismo e o urbanismo. Escolhemos tratá-la com o urbanismo* (Françoise CHOAY, 1965, pág. 21). *Seremos sensíveis a uma certa ressonância progressista em Howard. De qualquer forma, o aflorar da higiene e do progresso está, nele, sempre subordinado ao*

Como progressista explorou as inovações propondo, por exemplo, a utilização da electricidade, quer nos transportes (a ferrovia intra-municipal) quer na produção ou na iluminação pública[471]. As suas sugestões toponímicas, como o *boulevard Columbus* e o *boulevard Newton*[472], são inequívocas em relação ao seu espírito positivista, o mesmo que o levou a exclamar que *o dia em que toda a gente deste país, e de todos os países, possam compreender, pela experiência prática, que as máquinas podem ser utilizadas a grande escala para criar postos de trabalho e não só para os suprimir, para localizar a actividade, e não para a deslocar, para libertar o homem e não para o escravizar, será um dia feliz*[473]. Enquanto reformador, Howard afirmava ideias cooperativistas alertando que as suas propostas eram a melhor resposta a *ameaças, como as que às vezes fazem* (...) *socialistas de determinado tipo*[474] e defendia o mercado, mas propunha um sistema de propriedade que pretendia evitar a especulação fundiária. No fundamental, visou conseguir a desdensificação procurando equilíbrios na organização do povoamento, quer a nível intra-urbano quer regional. Como sublinhou Marcel RONCAYOLO, *no pensamento de um homem como Howard – mais reformador social do que urbanista – a cidade-jardim era uma comunidade social e economicamente autónoma: cidade completa com as suas próprias actividades, um equilíbrio emprego/população, as suas próprias reservas agrícolas ou florestais*[475].

A opinião, genericamente favorável, com que foi recebida a obra de Ebenezer Howard levaria à criação da *Garden-City Association*, em 1899 (em 1912 seria fundada a *International Garden Cities Federation*), e às tentativas de concretização. Em 1904, Howard promove a construção de uma cidade-jardim em Letchworth (56 quilómetros ao Norte de Londres), cujo plano foi desenhado pelos arquitectos ingleses Raymond Unwin e Barry Parker[476]. Letchworth, apelidada de *Garden City, a cidade jardim por excelência*[477],

---

ideal de pequenas comunidades limitadas no espaço e dotadas de um espírito comunitário. (Idem, pág. 277).

[471] Ebenezer HOWARD, 1965, 1ª edição 1902, pág. 55.

[472] Idem, pág. 53, Diagrama nº 3.

[473] Idem, pág. 80.

[474] Idem, pág. 147.

[475] Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 159.

[476] Barry Parker foi autor do projecto da Avenida dos Aliados, no Porto, que elaborou em 1915, e apesar do rasgamento, não se tratou da abertura de um boulevard de tipo haussmanniano, mas antes a aplicação da mesma chave utilizada no desenho dos centros cívicos de Letchworth e Hampstead, ou seja do *relacionamento parcelar de escala média entre praças e espaços públicos já existentes ou a serem criados* (Sofia Thenaisie COELHO, 2001, pág. 73), com alguma inpiração no monumentalismo clássico e em elementos medievos, como a *loggia*, e visando, em última análise, a desdensificação urbana.

[477] Segundo Pierre LAVEDAN (1952, pág. 147) era assim que Unwin e Parker a referiam.

tornar-se-ia num exemplo concreto de cidade-jardim, quer em termos tipológicos quer morfológicos, mas já não era apenas o resultado das ideias howardianas, sendo antes o resultado de um somatório de contributos e devendo muito aos de Unwin e de Parker.

Adaptado ao local de implantação e apesar de apresentar alguns dos elementos previstos, o plano de Letchworth tem poucas semelhanças com os diagramas que Howard apresentou para apoio à sua descrição, como observou Edward RELPH[478]. Aliás, apesar de apresentar esquemas simplificados de desenhos possíveis para a cidade-jardim, Howard não propôs o desenho. Mesmo nos diagramas 2 e 3, alertava que *o plano não pode ser desenhado até à escolha do sítio*[479] e que o *plano depende muito do sítio seleccionado*[480]. Além disso, em texto, sublinhava que a sua descrição da cidade-jardim *é meramente indicativa e* [que] *só em parte será talvez reproduzida na realidade*[481]. No entanto, é possível verificar, em referências dispersas pelo texto, que encarava o arruamento, o quarteirão e o lote como elementos de base para a composição morfológica e que privilegiava a casa unifamiliar como tipologia de alojamento[482]. Além disso, incorporava as aquisições da normativa urbanística coeva, quando referia a necessidade da construção de 5500 habitações unifamiliares, localizadas isoladamente ou agrupadas e tendo como obrigação a *observação geral da linha de traçado da rua ou um afastamento harmonioso desta*, o que seria controlado pelas autoridades municipais que também deveriam exigir um *cumprimento estrito das adequadas disposições sanitárias*, promovendo ainda a *expressão do gosto e preferências individuais* em relação à construção das casas, pelo que previa a existência de uma *variadíssima arquitectura*[483].

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 opôr à atracção da grande metrópole que era a capital inglesa. Outro destino teria Hampstead, projectada em

---

[478] Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pág. 59.

[479] *Diagrama nº 2, A cidade-jardim e a sua envolvente rural* (Ebenezer HOWARD, 1965, 1ª edição 1902, pág. 52).

[480] *Diagrama nº 3, Districto e centro da Cidade-jardim* (Idem, pág. 53).

[481] Idem, pág. 51.

[482] Por exemplo quando refere que com *1400 libras* (...) *proporcionaria a sete famílias na Cidade-Jardim, confortáveis chalezinhos individuais de seis compartimentos, com um pequeno e lindo jardim* (Idem, pp. 78-79) ou quando afirma, na descrição da cidade que *de cara ao Palácio de Cristal encontramos um anel de vivendas magnificamente construidas, localizada cada uma em terreno próprio.* (Idem, pág. 54).

1905 pelos mesmos Unwin e Parker e com início de construção em 1909. Ao localizar-se na periferia de Londres, *Hampstead Garden* transformar-se-ia num subúrbio *das classes acomodadas que buscam um refúgio-jardim*, encontrando-se a base para o seu êxito *na bem calibrada distância a uma grande cidade*[484]. Assim, *Hampstead Garden Suburb* constituir-se-à como *um verdadeiro paradigma do subúrbio-jardim do século XX, um tipo de implantação que, ainda que em diferentes declinações, terá amplo eco na Europa e na América*[485]. A concretização de *Hampstead* constituiria a *marca de passagem da utopia antiurbana de Howard a uma mais realista e avisada estratégia urbana*[486], a publicação de *Town Planning in Practice* (1909), por Raymond Unwin, promoveria, por sua vez, as práticas de planemaneto presentes naquele *subúrbio-jardim*[487].

Em Letchworth e principalmente em Hampstead, o plano urbano seria adaptado ao local e desenhado, com recurso quer ao segmento de recta quer à linha curva, como sublinhou UNWIN[488], em composições com elementos *inspirados no monumentalismo clássico, como o traçado em pata de ganço convergente em perspectiva sobre o aúlico Central Square*[489]. Em ambas, aplicaram-se ensinamentos da *arte urbana* de Camillo Sitte[490] e desenvolveram-se soluções tipológicas de agregações de casas em *close* e em *cul-de-sac*, rompendo com a maneira como se encarava o quarteirão na cidade tradicional[491]. Aliás, mais do que a ideia howardiana de cidade-jardim, foram *os planos residenciais de Unwin, que tiveram uma influência generalizada*[492]. No entanto, frequentemente, a "cidade-jardim" não passou de

---

[483] Idem, Ibidem.

[484] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 119.

[485] Idem, pág. 122.

[486] Idem, pág. 119.

[487] Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pág. 62. Ver as sucessivas reedições e traduções do livro de Unwin em J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 252.

[488] Em 1906, no VII Congresso Internacional de Arquitectos, realizado em Londres, Unwin clarificava, na sua comunicação, que *não se pode fazer uma regra e dizer que as ruas curvas são sempre mais belas que as ruas rectas, ou vice-versa. Nem podemos dizer que em todos os casos a rua diagonal e os pontos de foco onde várias ruas se encontram devem ser adoptados.* (...) *ruas rectas ou em curva devem ser adoptadas quando o nosso sítio sugere uma boa razão.* E terminava referindo: *permitam-nos aceitar com prazer qualquer razão que nos sugira a oportunidade para mergulhar na beleza das linhas curvas; mas permitam igualmente que não nos envergonhemos de traçar linhas rectas e quadrados quando nunhuma razão válida sugere que se faça de outra maneira.* (Raymond UNWIN, 1908, pp. 421 e 425).

[489] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 122.

[490] Cuja *influência predominante* sobre a escola inglesa foi explicitamente assumida por Raymond UNWIN, (1908, pág. 417).

[491] J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 254 e Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 121.

[492] Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pp. 59-60. *De forma a dar variedade às ruas residenciais e a criar efeitos visuais agradáveis, as casas foram ordenadas segundo padrões diferentes, em aglomerados à volta de pequenos espaços verdes, em forma de U, e em volta de culs-de-sac.* (...) *Os estilos arquitectónicos das cidades-jardim eram uma agradável combinação de revivalismos vernáculos.*

um quarteirão da aglomeração, uma resposta à questão do alojamento e de habitação salubre[493], outras vezes foi utilizada pelos promotores imobiliários como imagem que ajudava a valorizar terrenos periféricos[494] e justificava o *subúrbio-dormitório ideal*[495].

Em França, a ideia de cidade-jardim foi propagada, inicialmente, através de uma revisão conceptual falsificadora. O responsável foi Georges Benoit-Lévy, que publicou *La cité-jardin*, em 1902. A deturpação não ficou a dever-se a qualquer equívoco de interpretação, mas antes a uma tergiversação das ideias de Howard, para oferecer a empresários, transformando-a numa *proposta de racionalização das relações entre residência e lugar de produção e, portanto, como instrumento de pacificação social e de incentivo dos ritmos de trabalho da classe trabalhadora*[496]. Georges Benoit-Lévy limitou a cidade-jardim à propaganda de uma cidade *verde e higiénica, destinada a obter dos trabalhadores que a habitam o melhor rendimento possível*[497].

Assim, uma das perspectivas subjacentes à expressão *cidade-jardim* foi, na sua forma mais redutora, a que assentava na agregação de casas unifamiliares rodeadas de verdura, ideia particularmente difundida na Europa continental e linearmente explicitada por Pierre LAVEDAN, quando interrogava que *se for necessário dar uma definição de cidade-jardim, tal como a imaginaram os seus inventores, não será a de uma cidade onde todos os ocupantes tenham o seu jardim?*[498]. A verdade é que esta era uma ideia latente na Europa contemporânea e recorrente, por exemplo, nas concretizações filantrópicas de habitação operária, que se debatia e concretizava, esparsamente, desde a primeira metade de Oitocentos. Em Espanha, por exemplo, apesar do esquecimento das propostas de Cerdà para a *rurização* do espaço urbano, aquela perspectiva de cidade-jardim ganhava adeptos e apareceria na *Cidade-Linear*, modelo concebido por Arturo Soria y Mata em 1882 e

---

[493] Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 159.

[494] *Desde logo, das primitivas ideias da cidade-jardim os proprietários do solo, convertidos em promotores e propagandistas, só adoptaram alguns dos aspectos como o da ideia de residência ligada à natureza domesticada – quer dizer, de casa e jardim ou de casa e horta – esquecendo as ideias de luta contra a especulação do solo ou de organização de equipamentos colectivos que eram também essenciais na obra de Howard. Para os promotores tratou-se em muitos casos de uma concepção que os ajudava a parcelar e comercializar terrenos situados em lugares periféricos de acesso relativamente difícil.* (Horacio CAPEL, 1983, pág. 47).

[495] Marcel RONCAYOLO, 1983, pág. 160. Harold CARTER (1995, 1ª edição 1972, pág. 146), considerou que *a maior contribuição para a natureza do urbanismo pelo movimento da cidade jardim não foi feita directamente pelas cidades jardins enquanto tal, mas pela forte popularidade da baixa densidade nos crescimentos residenciais. O pior aspecto do movimento foi a sua degeneração no subúrbio jardim.*

[496] Na base estava a fórmula *salubridade=produtividade, proposta mais tarde de novo por Henry Ford.* (Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pp. 125-126).

[497] Françoise CHOAY, 1965, pág. 220.

[498] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 152.

começado a construir em 1894 na periferia de Madrid[499], ainda antes da obra de Howard[500]. Aliás, é sintomático que no princípio do século XX a *Cidade-Linear* tenha incorporado o termo *jardim* pela mão de Hilarión González del Castillo[501], publicista e difusor da revista *Ciudad Lineal*, orgão da *Compañia Madrileña de Urbanizacion*, sua construtora e promotora.

A outra perspectiva foi a que, apesar de também se apresentar sem todos os requisitos do modelo howardiano, converteu a cidade-jardim *numa referência bem mais ampla ao princípio de uma equilibrada programação de núcleos suburbanos e de pequenas cidades-satélite ricas em espaços verdes e em equipamentos colectivos*[502]. De facto, os conceitos de *cidade-jardim* e *subúrbio-jardim* desempenharam importante papel na definição do novo âmbito disciplinar do *town planning*. As ideias de Howard como as de Unwin, associadas às de Patrick Geddes[503] e Patrick Abercrombie[504], entre outros, apesar da sua *diversidade*

---

[499] Antonio BONET CORREA, 1991, pág. 250.

[500] *Antes da publicação do livro de Howard, as ideias de cidade-jardim aparecem também nos projectos de cidade-linear de Arturo Soria y Mata, ainda que nestes como um aspecto secundário da ideia básica da existência de um grande eixo central de circulação e comunicações. Mas junto a este contributo básico de Soria y Mata existe também, como se vê já em escritos de 1882, a preocupação de unir "todas as grandes capitais às condições higiénicas da vida no campo", e a proposta, algo posterior, da construção de moradias associadas à existência de hortas e jardins na proporção de "1/5 para a terra construida e 4/5 para a terra cultivada. A fórmula "para cada família uma casa; em cada casa uma horta e um jardim" escrita por Soria y Mata em 1914 reflecte bem uma ideia que por então começava a estar já bastante difundida entre as populações das grandes cidades.* (Horacio CAPEL, 1983, pág. 46).

[501] *H. G. C. Considerava que havia dois tipos de cidades jardim: a de tipo satélite, inglesa, e a de tipo linear, espanhola.* (Carlos SAMBRICIO, 1992, pág. 149).

[502] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 125.

[503] Apesar de algum ecletismo na sua formação (estudou botânica, zoologia, biologia, filosofia e estatística), Geddes era profissionalmente professor de botânica em Edimburgo e abordou as questões urbanas *a partir de posições claramente inspiradas, por um lado, no evolucionismo biológico de Darwin e, por outro, no assistencialismo paternalista de Le Play* (Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 124). Nas suas obras (*City Development*, de 1902 e *Cities in evolution*, de 1915) aborda a *cidade como um organismo biológico dotado de uma alma e de uma vocação de crescimento estrictamente ligada à natureza específica do lugar em que radica.* (Idem, pág. 124). Assim, Geedes perspectiva a cidade como um corpo apenas compreensível à luz do seu contexto regional e civilizacional, pelo que defende a realização de inquéritos histórico, geográfico e sociológico enquadradores e prescrutadores das soluções, no âmbito do urbanismo, adequadas a cada aglomerado. Os conceitos de *conurbação* e de eras *paleotécnica* e *neotécnica* a ele se devem e seriam desenvolvidos por Lewis Mumford, o seu discípulo mais conhecido. Sobre Patrick Geedes, veja-se, entre outros e além do citado Benedetto GRAVAGNUOLO, Françoise CHOAY (1965, pp. 345-353) e Michel RAGON (1986, pp. 291-292).

[504] Patrick Abercrombie seria o autor do *Greater London Plan*, de 1944, no qual foram vertidas algumas das ideias fundamentais resultantes do debate no âmbito do *town planning*, como sejam a perspectiva da *cidade-região* e o *cinturão verde* de salvaguarda do território agrícola onde imergiam um conjunto de núcleos-satélite (as *new towns*), dos quais fazia parte Welwyn, a pequena cidade localizada a 33 quilómetros de Londres, última tentativa de Howard de concretizar com êxito a sua cidade-jardim. Segundo Michel RAGON (1986, pág. 280) a expressão *cidade-satélite* terá sido empregue pela primeira vez em 1915, com a publicação, por G. R. Taylor, de *Satellite Cities. A study of industrial Suburbs*; segundo F. J. OSBORN (1965 1ª edição 1946, pág. 26) *este termo teve o seu primeiro uso na Grã Bretanha em 1919 como uma descrição alternativa de Welwyn Garden City.*

genealógica[505], convergiriam no seio do *Town Planning Institut* (fundado em 1914), constituindo alicerces para o desenvolvimento dos métodos de planeamento territorial.

Para todos os efeitos, a cidade-jardim tornar-se-ia numa *ideia-força herdada pelo nosso tempo do debate urbanístico do século XIX*[506], mesmo quando transformada num modelo de *desurbanismo*[507]. A outra *ideia-força*, mais fraca, foi a *cidade-linear* de Arturo Soria y Mata, por vezes incluida nas cidades maquinistas[508], juntamente com a *cidade motorizada* de Eugène Hénard (esboçada no início de Novecentos) e a *cidade industrial* de Tony Garnier. De facto, todas assentavam em concepções positivistas, pretendendo potenciar a utilização do caminho de ferro e da electricidade, por exemplo, mas todas procurando, simultaneamente, a desdensificação urbana, baseando o alojamento, frequentemente, na casa unifamiliar implantada em talhão próprio ajardinado. Acima de todas, a obra de Howard gerou um movimento em favor das cidades-jardim que influenciou a maioria das concretizações europeias, particularmente a seguir à guerra de 1914-1918[509], e que se prolongou pelo tempo e pelo mundo[510]. Nos países escandinavos, como na Holanda e na Bélgica ou na França, foi esse um dos panos de fundo em que se delineou a reconstrução da Europa do pós-guerra.

O outro, foi o da "escola francesa" de urbanismo, que se afirmou no início de Novecentos, particularmente a partir da criação da *Société Française des Urbanistes* (1913) e da *École Pratique d'Études Urbaines et d'Administration Municipales* (1919), depois transformada em *Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris* (1924). Encarando o urbanismo como arte, ciência e profissão, o urbanista era apresentado como alguém que, treinado no oficio e pretensamente imune a interesses[511], liderava uma equipe multidisciplinar, definindo e

---

[505] *Apesar da diversidade genealógica das teorias, na Town Plannig Conference verifica-se uma romântica convergência de posições entre as teses de Geddes, Howard e Unwin, em oposição às sustentadas por Daniel Hudson Burnham, portavoz do movimento americano da City Beautiful, de declarada inspiração neoacadémica. (...) Numa posição intermédia situa-se a intervenção de Joseph Stübben, que traça um balanço das experiências alemãs em equilíbrio entre a inspiração haussmanniana e as sugestões da cidade-jardim.* (Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 124).

[506] Idem, pág. 78.

[507] Michel RAGON, 1986, pág. 279.

[508] Idem, pp. 293-313.

[509] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 152.

[510] *Existem muitas cidades novas espalhadas pelo mundo e milhares de "subúrbios-jardim" plantados nas orlas das cidades, que incorporam as características físicas das cidades-jardim originais. Mas estas ignoram invariavelmente as ideias sobre a vida comunal e a economia. (...) foram as práticas de planeamento, os traçados das ruas e a arquitectura doméstica rústica, mais do que os ideais de reforma, que foram copiados.* (Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pp. 61-62).

[511] *É necessário portanto que "l'homme de l'art" encarregado de um tal trabalho, seja treinado neste género de estudos; importa além disso que ele seja escolhido fora das influências locais de maneira a*

sintetizando as suas propostas e privilegiando sempre o desenho. Assim, o urbanista só poderia ser arquitecto, o *único capaz da síntese, porque único apto a "desenhar"*[512]. Para desenvolver o seu trabalho era imperioso que o urbanista-arquitecto se alimentasse com informações rigorosas, como as que resultavam do trabalho dos *aviadores-topógrafos* e dos *fotógrafos-topógrafos*[513], dos inquéritos exaustivos, da análise e da observação. Essas eram também etapas coordenadas pelo urbanista que, segundo AGACHE, devia *partir do geral para o particular*[514], funcionando por aproximações e por esquissos, começando por delinear *l'avant-project*, onde deveria introduzir, desde logo, um esquema de zonamento (com a localização das zonas industriais, das zonas de pequeno e grande comércio, das zonas de residencias, etc.[515]). O estudo propriamente dito do *plan directeur*, deveria assentar no estabelecimento do traçado das vias de comunicação[516] e precisar as indicações relativas aos espaços livres (parques, praças públicas, cemitérios, terrenos de jogos, etc.), não negligenciando outros aspectos como, por exemplo, o *pitoresco*, tendo sempre em conta que *cada aglomeração requer as soluções que lhe são próprias e a experiência artística do urbanista pode só entrever e fazer entrever*[517]. Além de tudo, aconselhava-se *grande prudência* em relação ao interior das cidades, nomeadamente ao seu centro, enquanto nas áreas de extensão se podia *dar livre curso aos regulamentos colectivos, impôr servidões por zonas, servidões de recuo para as fachadas, etc*[518].

Esta concepção de urbanismo, descrita por Alfred AGACHE[519], fora consagrada na lei Cornudet, elaborada em 1919, mas era o resultado de debates iniciados na *Commission d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social*[520], a antecessora da *Société Française des*

---

escapar aos interesses pessoais que não podem deixar de se manisfestar. (Donnat Alfred AGACHE, 1923, pág. 142).

[512] J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 260.

[513] Donnat Alfred AGACHE, 1923, pág. 145.

[514] Idem, pág. 146.

[515] Idem, ibidem.

[516] Devendo distinguir-se as *vias impostas* (as consideradas imprescindíveis) e as *vias sugeridas* (traçadas apenas a título indicativo) e sublinhar-se o seu diferente carácter (*de grande e média circulação, vias residenciais, passagens para viaturas, para piões, etc.*). Idem, pág. 148.

[517] *As perspectivas, as silhoetas, a curva de certas vias, a implantação de certos edifícios, as reservas verdes, o estilo das ruas, a disposição de certas praças, tudo isso pode ser indicado no relatório explicativo do plano e convém indicar se possível com a ajuda de croquis indicativos.* (Idem, pág. 149).

[518] Idem, pág. 147.

[519] AGACHE (1923, pág. 150) chega ao pormenor de determinar os tipos de cartografia a elaborar, a sua escala (1:2000) e as cores a utilizar nos zonamentos (violeta escuro para zonas industriais, castanho escuro e ocre para as partes de habitações antigas e novas, verde escuro para a zona agrícola, verde claro para os *espaços novamente plantados*).

[520] *Depois de termos como colaboradores na Commission d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social, presidida por M. Georges Risler, assistido à elaboração das ideias de onde saiu a lei Cornudet, depois de termos procedido como "hommes de l'art" à elaboração e à confecção de vários planos de*

Urbanistes. O urbanismo da "escola francesa", munido dos preceitos da lei Cornudet - cuja elaboração visara a reconstrucção do pós-guerra, mas alargara a elaboração de planos *d'aménagement et d'extension* a todas as aglomerações urbanas com mais de 10.000 habitantes - teria importante influência em termos internacionais, nomeadamente em Portugal, quer pela elaboração de planos de urbanização (Forrestier, Agache, De Groer, Gaston Bardet), quer pela referência na redacção dos textos legais ou ainda pela formação de arquitectos urbanistas nacionais que marcariam o urbanismo desenvolvido no Estado Novo[521].

Em traços largos, foi este o contexto, quer no campo teórico quer no das realizações, em que se desenvolveram os debates nas associações profissionais e nas escolas, nas revistas e nos ensaios, nas exposições e nos congressos. O aumento das condições de acessibilidade em toda a Europa, fomentou as deslocações que articularam e alargaram mercados, mas também aumentaram os contactos e a realização de encontros internacionais, que aconteceram em grande número e nas mais diversas áreas[522]. Entre tantos, o *Congrès Internacional de Urbanisme* (Strasbourg, 1923), organizado pela *Société Française des Urbanistes* e contando com a colaboração de instituições como a *Associação Internacional das Cidades Jardins*[523], pode ser encarado como um referencial do urbanismo coevo e futuro. Contando com a presença de indivíduos e associações profissionais que representavam urbanistas, arquitectos, engenheiros civis, higienistas e técnicos municipais, médicos, geómetras, historiadores e geógrafos[524] das mais diversas nacionalidades[525], o congresso congregaria contributos variados que reflectiam a sedimentação de percursos e as tendências dominantes, contendo ao mesmo tempo indícios de mudança, talvez ainda indevidamente avaliados, como se pode deduzir do resumo da comunicação de Le Corbusier, produzido pelo secretariado do congresso: *O Sr. Le Corbusier interessa-se*

---

ordenação geral e de extensão, pareceu-nos útil fazer conhecer o resultado das reflexões que fomos levados a fazer ao longo destes trabalhos. (Idem, pág. 141).

[521] Ver J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 281 e Margarida Souza LÔBO, 1995, pp. 38-40.

[522] Só em 1908 a revista *A Construção Moderna* noticiou a realização do *XIV Congresso de Higiene e Demografia* (Milão, 1907), o *I Congresso Internacional de Estradas* (Paris, 1908), o *VIII Congresso Internacional de Arquitectos* (Viena d'Austria, 1908) e o *XI Congresso Internacional de Navegação* (S. Petersburgo, 1908).

[523] Howard e Unwin não "comunicaram" mas estiveram presentes.

[524] Entre os representantes do *Institut d'Histoire et de Géographie Urbaines*, contava-se um geógrafo que, na sua comunicação, defendia que *uma das aplicações práticas da geografia humana ou antropogeografia, é incontestavelmente o urbanismo* (SCRIVE-LOYER, 1923, pág. 11).

[525] Em relação a e Portugal apenas consta, na listagem dos participantes no congresso, a *Ville de COVILHA*, não existindo informação sobre a identificação do seu representante. (CONGRÈS Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale, 1923, pág. 502).

sobretudo pelo centro das grandes cidades antigas que ele considera, a justo título, como estando sacrificado. Não se pode evidentemente deslocar o centro, mas convém melhorá-lo aumentando a possibilidade de fácil circulação. Ele admitiria que se alojasse os habitantes em altura a fim de que a população e sobretudo o comércio se estabelecessem nos arranha-céus, podendo-se enfim demolir as antigas casas baixas e dar ar criando vias à volta[526].

A comunicação de Le Corbusier, denominada "Le centre des grandes Villes", contém as mesmas ideias que já propusera em 1922, no *Plano de Cidade Contemporânea para Três Milhões de Habitantes*, posteriormente reafirmadas, dois anos depois, no *Plano Voisin*. Le Corbusier apresentava uma ideia simples e arrojada que contém o âmago de grande parte das suas propostas no âmbito do urbanismo, pese embora a dificuldade em distinguir-se o arquitecto do urbanista, o propagandista do visionário. O problema que pretendia resolver era antigo, mas tinha cada vez maior acuidade: o congestionamento do centro era a *doença das grandes cidades*[527]. Como o próprio sublinhou, *melhorar o alojamento pela criação de cidades-jardins deixa inteira a questão do centro das cidades*[528] e este, encarado como a *célula vital do mundo*, elemento estratégico fundamental na competição internacional, apresentava-se como *ferramenta de trabalho quase inutilizável*[529]. Assim, importava transformar o centro das cidades visando atingir, simultaneamente, quatro objectivos aparentemente inconciliáveis: descongestionar o centro e acrescentar-lhe densidade, meios de comunicação e espaços livres verdes[530]. Os novos meios de construção que a época oferecia, ou seja, o betão armado, permitiriam encontrar a *solução harmoniosa*[531].

A solução deveria passar pela utilização do *poder descongestionante dos arranha-céus*[532]. Não como proliferavam na outra banda do Atlântico onde faceavam os arruamentos e dos quais se demarcava ao considerar o arranha-céus *lamentavelmente realizado em New York,*

---

[526] Idem, pág. 12.
[527] LE CORBUSIER, 1923, pág. 248.
[528] Idem, ibidem.
[529] *O país que possui centros de cidades bem organizados tem todas as hipóteses de adquirir superioridade sobre os outros, a superioridade de um industrial possuindo boa ferramenta.* (Idem, ibidem).
[530] *Descongestionar o centro das cidades para fazer face às exigências de circulação; acrescentar a densidade do centro das cidades para realizar o contacto exigido pelos negócios; aumentar os meios de circulação, quer dizer modificar completamente a concepção actual da rua que se encontra sem efeito diante do novo fenómeno dos meios de transporte modernos; acrescentar as superfícies plantadas, único meio de assegurar a higiene suficiente e a calma útil ao trabalho atento exigido pelo novo ritmo dos negócios* (Idem, pág. 250).
[531] Idem, pág. 251.
[532] Idem, pág. 254.

acrescentando a desordem e o estorvo[533], mas antes largamente espaçados e procurando os grandes espaços livres[534]. Para tal, era necessário repensar a rua e a estrutura de quarteirões que dela resulta, numa crítica direccionada aos elementos formais fundamentais do urbanismo coevo[535]. Em síntese, LE CORBUSIER propunha arrasar os *quarteirões podres* do centro de Paris (a cidade utilizada como exemplo) e construir perto de meia centena de torres de 60 andares em plano cruciforme, o que permitiria uma estabilidade máxima, a supressão dos pátios interiores e um desenvolvimento considerável das fachadas. À volta construir-se-iam grandes vias para automóveis, desniveladas, e vias próprias para peões. A maioria do espaço seria livre e constituiria um imenso parque verde, ocupando 95 % da superfície (ainda não referia os *pilotis*), sendo os restantes 5 % a superfície construida[536].

As torres eram dedicadas aos serviços e comércio, parecendo-lhe que no estado em que estava a questão e pelos grandes gastos que exigiam, os arranha-céus não podiam abrigar a habitação[537]. Walter Gropius ainda não apresentara os estudos (fê-lo no terceiro CIAM, em 1930) que conduziram à "fordização" do edificado e à consagração do alojamento como favo-base da organização do edifício e também, por agregação sucessiva, como unidade elementar de grandes conjuntos habitacionais, substituindo a casa ou o edifício alinhados como objecto de standardização[538]. Le Corbusier já concebera o sistema *Dom-Ino* (1915), *seu primeiro ensaio em matéria de construção industrializada*[539], e mostrava-se influenciado pelos métodos de organização do trabalho industrial de Frederick Taylor e de Henry Ford, defendendo a produção de habitação em massa para satisfazer as necessidades

---

[533] Idem, pág. 252.

[534] Como repetiria na Carta de Atenas (LE CORBUSIER, Carta de Atenas, 1942, ponto 29): *As construções altas, situadas a grande distancia umas das outras, devem libertar o solo em favor de grandes superficies verdes. Mas é necessário que essas edificações estejam situadas a grandes distancias umas das outras, pois de outro modo a sua altura, longe de constituir uma melhora, não faria mais que agravar o mal estar existente; esse é o grande erro cometido nas cidades das duas Américas. A construção de uma cidade não pode abandonar-se sem programa à iniciativa privada.*

[535] Como refere José M. Ressano Garcia LAMAS (1993, pág. 352): *No conjunto de escritos, conferências e debates, nos projectos e obras construidas, Le Corbusier defende a sua concepção de 'cidade da época maquinista'. É a total oposição à cidade tradicional. Cidade tradicional contra a qual lutou encarniçadamente, criticando a 'rue corridor', o quarteirão e o plano marginal, propondo novas e diferentes formas urbanas.*

[536] LE CORBUSIER, 1923, pág. 252.

[537] Idem, pág. 253.

[538] Como sintetizou Nuno PORTAS (1969b, pág. 9), *a análise da evolução histórica dos "standards" evidenciaria uma primeira etapa para conquista de condições mínimas de higiene e não promiscuidade (sécs. XVIII e XIX); uma acentuação posterior da necessidade de casa própria para cada família ainda sem pôr o problema da sua dimensão; finalmente, a partir do segundo quarto deste século, a preocupação dos técnicos em definir necessidades mínimas ("Existenz-minimum", de Gropius) quando por toda a Europa os estados se tornaram promotores de habitação de massa.*

[539] Jean-Michel LENIAUD, 1998, pp. 342 e 352.

da população e evitar a revolução[540]. Contudo, ainda não apresentara a *unidade de habitação* (que surgiria, no seu primeiro modelo, em 1930), contendo-se, na sua comunicação, no sublinhar da *necessidade de reestudar as bases da habitação que deve responder a uma vida familiar totalmente transformada pelo maquinismo*[541] e admitindo que *a casa das cidades-jardins permite isolar o problema e experimentá-lo*. A questão da habitação, a única do urbanismo da época que faltava a Le Corbusier tocar (tratara da circulação, dos espaços livres e da higiene[542]), ficava assim referenciada e à espera de desenvolvimentos experimentais.

Naturalmente, muitas das ideias de Le Corbusier foram o resultado da assimilação, durante a formação, das ideias de outros pensadores da cidade. Entre muitos, o discurso de Eugène Hénard (primeiro presidente da *Sociedade Francesa de Urbanistas*), por exemplo, aparenta estar subjacente a várias das ideias de Corbusier. Em 1906, Eugène HÉNARD afirmara, perante o VII Congresso Internacional de Arquitectos, *que se pode subdividir em seis espécies, segundo a sua natureza, as diversas circulações que sulcam uma grande cidade*, discriminando-as de seguida[543], numa abordagem com semelhanças em relação à *classificação das velocidades* de Le Corbusier. Na mesma ocasião, Hénard propunha os *boulevars à redans*, com 36 metros de largura, para evitar a largura uniforme nos eixos de articulação de grandes parques[544], enquanto LE CORBUSIER propôs a *rue à redent* com 400 metros de largura para conter ela própria o parque[545]. Mesmo na análise que fazem da grande cidade as suas leituras coincidem na ideia de que a *densidade e a importância aumentam da periferia para o centro*[546] e que assim deve continuar, sendo um dos objectivos de LE CORBUSIER *aumentar a densidade do centro das cidades para realizar o contacto exigido pelos negócios*[547]. Aliás, ambos admitem a utilidade do modelo de habitação unifamiliar da cidade-jardim, mas apenas quando localizadas na periferia, associadas à localização industrial[548]. Finalmente, qualquer deles encarava o automóvel[549]

---

[540] Idem, pp. 353.
[541] LE CORBUSIER, 1923, pág. 249.
[542] Esta entendida como Sol, ar e verde e não no sentido técnico dos engenheiros.
[543] Eugène HÉNARD, 1908, pp. 383-385.
[544] Idem, pp. 401-404.
[545] LE CORBUSIER, 1923, pág. 257.
[546] Eugène HÉNARD, 1908, pág. 394.
[547] LE CORBUSIER, 1923, pág. 250.
[548] Eugène HÉNARD, 1908, pág. 401 e LE CORBUSIER, 1923, pág. 251. Aliás, para LE CORBUSIER (1923, pág. 254), *o arranha-céus deve descongestionar o centro das cidades; ele não deve descongestionar a periferia das cidades, a qual não está congestionada.*
[549] Os *primeiros automóveis industriais* tinham aparecido na exposição universal de Paris de 1889 (Mendes GUERREIRO, 1910, pág. 381).

como elemento crucial a ter em conta, ambos propondo o alargamento para 50 metros, ou mais, para os grandes eixos futuros[550].

No entanto, apesar de partir dos mesmos problemas a resolver e perfilhando as mesmas ideias progressistas, Le Corbusier apresentar-se-à como um revolucionário, em termos conceptuais. O seu arrojo e o que o fazia destoar das ideias e práticas do urbanismo dominante e maioritariamente representado no *Congrès Internacional de Urbanisme* de 1923, era a nova forma de encarar a disposição dos elementos morfológicos urbanos e, com ela, do próprio funcionamento da cidade. Ao aplicar as potencialidades estruturais do cimento armado[551] (cujas potencialidades conhecia desde a passagem pelo atelier de Auguste Perret, na primeira década do século XX[552]) e a construção em altura a mais de 6 pisos[553] inserida em grandes conjuntos de plano livre, por sua vez organizados em função de grandes eixos estruturantes de maiores espaços, Le Corbusier procurava para a cidade a mesma *"concepção clara"*[554] que encontrará para o edifício.

Encarando a cidade como objecto arquitectural e defendendo que a solução de todos os seus problemas era conseguida através da *análise puramente teórica* e caminhando do geral para o particular[555], pretendia afirmar que o nascimento da modernidade se concretizava pela sua mão desde a publicação do primeiro número de *L'Esprit nouveau* (1920), que

---

[550] Eugène HÉNARD, 1908, pág. 386 e LE CORBUSIER, 1923, pág. 252.

[551] Augustin REY (1908a), também explorara a utilização do *ciment armé* para conseguir construções mais versáteis, que permitissem eliminar os pátios fechados, abrindo o interior dos quarteirões à luz, ao ar e à circulação, numa intenção evocadora de Cerdà, mas mantinha-se agarrado a estes e aos regulamentos da urbanística formal.

[552] Com Perret, Le Corbusier não só conhece a utilização do cimento armado como é incitado a desenvolver o seu olhar em matéria de estruturas arquitectónicas e a ler obras sobre a história da arquitectura como as de Viollet-le-Duc e Auguste Choisy. Como afirmou Jean-Michel LENIAUD (1998, pág. 329), *o choque que provou ao contacto de Perret é muito forte e convence-o que o seu mestre L'Éplattenier não lhe ensinara senão o ilusório.*

[553] Como repetidamente lembrará ser o limite da Paris oitocentista: *Haussmann restabeleceu as finanças do Imperador substituindo pardieiros de 6 andares por casas de 6 andares; o Paris de hoje poderá assegurar brilhantes finanças substituindo pardieiros de 6 andares por arranha-céus de 60 andares.* (LE CORBUSIER, 1923, pág. 256), ou *No século XIX, um período intermédio utilizou os perfis metálicos, finalmente chegaram, no século XX, umas construções homogéneas, de cimento armado. Anteriormente a esta inovação, totalmente revolucionária na história de edificação de casas, os constructores não podiam levantar um imóvel acima dos seis pisos.* (LE CORBUSIER, Carta de Atenas, 1942, ponto 28).

[554] Expressão que segundo Jean-Michel LENIAUD (1998, pág. 343) empregou no primeiro número de *L'Esprit Nouveau.*

[555] *Estudada pelo crivo da razão, a urbanização de uma grande cidade fornece soluções tão práticas como altamente arquitecturais. Elas nascem da análise puramente teórica do problema; elas desordenam os nossos hábitos. Mas desde alguns anos, a vida das grandes cidades não se tornou tão insustentável que parece oportuno preconizar os remédios? O homem pensa teoricamente, ele adquire convicções teóricas. Pela teoria, dá-se uma linha de conducta, fixa os princípios fundamentais. Munido de uma*

representava também o *começo da sua própria história*[556]. À época poucos o ouviam e quando o faziam resumiam-no com displicência concluindo, como no *Congrès Internacional de Urbanisme*, que *ele admitiria que se alojasse os habitantes em altura (...), podendo-se enfim demolir as antigas casas baixas e dar ar criando vias à volta*[557]. Alguns autores nem o consideraram. Pierre LAVEDAN, por exemplo, classificou o urbanismo contemporâneo em *demolidor* (de Haussmann), *conservador* (de Camille Sitte) e *constructor* (a "cidade jardim" e Ebenezer Howard)[558], numa abordagem culturalista que defendia a conservação do existente e o crescimento da cidade segundo o modelo horizontal da cidade-jardim. Le Corbusier apenas era referido, lateral e pontualmente (no fim do capítulo V, justamente sobre a cidade-jardim), para o considerar um dos responsáveis pela deturpação do pensamento de Howard[559]. Em contrapartida descrevia as soluções desenvolvidas nos Estados Unidos da América do Norte para adaptar a cidade tradicional e as cidades-jardins à utilização do automóvel, como eram os casos da *unidade de vizinhança*[560] e o *princípio de Radburn*[561], também concebidos nos anos vinte[562].

Em conclusão, digamos que, no urbanismo europeu, a segunda metade de Oitocentos deve ser encarada como uma época de transição, que tanto albergou o aperfeiçoamento da cidade burguesa através do prolongamento e da simplificação do urbanismo barroco, como a abordagem higienista e funcional da organização da cidade e ainda os contributos para

---

linha de conducta, fortalecido dos seus princípios fundamentais, ele encara os casos específicos da vida prática. (LE CORBUSIER, 1923, pág. 253).

[556] Jean-Michel LENIAUD, 1998, pág. 330. Para trás ficavam os trabalhos em gravura com motivos de *art nouveau*, praticados na escola de relojoaria de La Chaux-de-Fonds (pequena cidade do Jura suísso e sua terra natal) ou a concepção do projecto para uma cidade-jardim, também em La Chaux-de-Fonds. (Idem, pp. 324-325 e 339).

[557] CONGRÈS Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale, 1923, pág. 12.

[558] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 90.

[559] *M. Le Corbusier não teve receio em falar de "cidade-jardim vertical", desferindo assim o último golpe no pensamento de Howard, conservando-se apenas o benefício da expressão* (Idem, pág. 152).

[560] As *unidades de vizinhança* foram aplicadas por Clarense Perry no Plano Regional de Nova Yorque (1929) e eram constituidas por *blocos celulares* protegidos do grande tráfego e organizados em função de uma escola. A sua dimensão era determinada *em conformidade com o número de habitações necessárias para suportar uma única escola. A população seria de 5000 habitantes, aproximadamente, mas a área dependeria de as pessoas estarem alojadas em casas ou em apartamentos.* (Edward RELPH, 1990 1ª edição 1970, pág. 63).

[561] Em Radburn, *uma cidade nova construida na tradição da cidade-jardim* com plano de Clarence Stein (1928), as *unidades de vizinhança* foram transformadas em *superblocos*, constituidos por um parque com uma escola e estando as casas, unifamiliares, organizadas em torno de *culs-de-sac* para os quais se voltam as suas traseiras e de onde se tem acesso ao automóvel. As frentes estão voltadas para o parque e é nele que se realizam os percursos de peões. A comunicação pedonal entre superblocos adjacentes é realizada através de túneis. É esta completa separação entre peões e automóveis que constitui o *princípio de Radburn*. (Idem, pág. 65). Considerado um dos elementos da *Matriz Americana* no urbanismo (Jorge GASPAR, 1998, pág. 179).

[562] Pierre LAVEDAN, 1952, pp. 353 e 373.

gerir e/ou conter o seu alastramento e a indefinição dos perímetros urbanos que representavam *a primeira grande ruptura na morfologia tradicional*[563]. A partir de finais do século XIX sedimentou-se a *urbanística formal*[564] da "escola francesa" e o planeamento urbano incorporou definitivamente a escala regional. Depois da segunda guerra mundial emergirá um outro urbanismo, elaborado a partir dos anos 20 e construtor da "cidade moderna", frequentemente desfigurado, como acontece a todas as utopias, e muitas vezes adoptado para servir a especulação imobiliária[565].

[563] J. M. Ressano Garcia LAMAS, 1993, pág. 203.
[564] Idem, pág. 234.
[565] Como sublinhou Harold CARTER (1995, 1ª edição 1972, pág. 149), referindo-se a Le Corbusier, *é necessário dizer em sua defesa, como no caso do subúrbio jardim, que os seus ideais foram corrumpidos pelos praticantes.*

2. Obras públicas e articulação da rede urbana

Apesar do sucessivo alargamento do espaço ocupado pelas cidades, em relação à área do núcleo medieval, as povoações de meados de Oitocentos permaneciam como ilhas dispersas no território nacional, quase só relacionadas com o seu hinterland rural. Apenas por imperiosa necessidade alguém se aventurava pelos carreiros e desfiladeiros que constituiam as "estradas" do país, particularmente na metade Norte. É copioso o manancial de testemunhos coevos que é possível recolher quer em relatos de viajantes mais arrojados, em relatórios de governadores civis ou em representações camarárias ao poder central e nas próprias actas municipais, que o demonstram. No entanto, o de Filipe Folque, extraído de um dos relatórios sobre os *Trabalhos Geodesicos do Reino*, desenvolvidos sob sua direcção, parece bastar para traçar um quadro do país e imaginar o que descreveria, em 1848, se o descrevesse: *se eu descrevesse agora os incommodos e privações, que temos soffrido, proprias de um paiz sem commercio interno, sem communicações, onde geralmente as estradas são os trilhos dos carros e cavalgaduras, que os invernos inutilizam: se eu narrasse o estado de ignorancia em que vivem os povos do interior de nossas provincias, talvez se duvidasse que viajavamos na Europa*[566].

Entre as povoações do litoral ainda era possível alguma interligação, permitida pela navegação de cabotagem, e o mesmo acontecia entre as povoações ribeirinhas das vias fluviais navegáveis. Contudo, nem sempre o estado do tempo e do mar o permitia no primeiro caso e a irregularidade da generalidade dos caudais, bem como o sucessivo assoreamento dos estuários e o aumento do calado das embarcações, dificultavam a utilização da maioria dos rios.

Braga, Bragança, Chaves, Guimarães ou Vila Real apresentavam as dificuldades de relacionamento decorrentes da sua interioridade e do afastamento de vias navegáveis, apesar de Braga tirar partido da difícil, mas útil, navegabilidade do Cávado até Barcelos. Viana do Castelo era neste aspecto privilegiada, pois tanto mantinha contacto com os portos do continente e colónias e mesmo de outros países, como possuía um rio navegável

[566] Filipe FOLQUE, 1848, pág. 9.

por pequenas embarcações até ao Carregadouro, a montante de Ponte de Lima, povoação a partir da qual Braga também se abastecia.

Neste contexto, nem existia uma rede urbana articulada, nem existia um *espaço económico nacional*[567], sendo mais apropriado pensar-se num território feito de fragmentos. Fragmentos de rede urbana e de espaços económicos, com dificuldades de articulação e com diferentes dimensões, que iam desde a frágil rede primeiramente centrada em Miranda e a partir do século XVIII em Bragança, até aos espaços das bacias fluviais dos maiores rios, estruturados por estes e polarizados pelas cidades localizadas nos seus estuários, como eram os casos de Lisboa e Porto.

Desde os finais do século XVIII que se pretendia alterar este cenário alimentando-se projectos de iniciar a construção de uma rede de estradas, de estruturar uma rede de rios encanados e navegáveis e de melhorar as condições da entrada das barras e dos portos existentes. Como escreveu João Chysostomo de Abreu e Sousa, em 1872, *a influencia das communicações internas na prosperidade dos estados só começou a ser bem sentida e avaliada do meiado do seculo XVIII em diante*[568]. José Diogo Mascarenhas NETO fez publicar, em 1790, o seu *Methodo para construir estradas em Portugal*[569] e alguns passos ter-se-ão mesmo concretizado no último quartel de Setecentos, apesar de esse labor terminar em 1806[570] e de a instabilidade que sucessivamente permaneceu durante a primeira metade do século XIX (primeiro com as invasões francesas, depois com o refluxo do mercado Brasileiro e ainda com a guerra civil entre absolutistas e liberais, terminada em 1834), inviabilizar qualquer continuidade. Assim, já Teodoro de MATOS sublinhou que *até meados do século XIX, a rede vial portuguesa não sofre alterações de fundo*[571] e que *só nos finais da primeira metade do século XIX, com o governo de Costa Cabral (1842-1846), se assiste a uma política de fomento das vias de comunicação, interrompida pela*

---

[567] A expressão é utilizada por David JUSTINO (1989, pág. 261), que a prefere ao termo *mercado*, mais limitado.

[568] João Chrysostomo de Abreu e SOUSA, 1872, pág. 72.

[569] Classificava as estradas em *Reaes (da Corte para as Capitaes de Provincia) devem ter nas suas primeiras des legoas 30 pés de largura e daí por diante 24 pés; estradas de commercio todas as que se dirigem de umas cidades para outras e destas para as villas com mais de 500 fogos e a largura deve ser de 20 pés; estradas publicas as outras que liguem povoações com 300 fogos e devem ter 16 pés de largura.* (José Diogo Mascarenhas NETO, 1790, pág. 2).

[570] *A partir de 1780, com D. Maria I, assiste-se a um primeiro período de realizações no campo da construção de estradas e pontes que terá o seu terminus em 1806. É com efeito, a altura de grandes empreendimentos como a estrada de Lisboa a Coimbra, de estradas no Douro, construção de pontes, lançamento de estruturas administrativas capazes de executarem as acções planeadas, para além das obras de desassoreamento em alguns rios* (Artur Teodoro de MATOS, 1980, pág. 32).

[571] Idem, pág. 31.

revolta de Maio de 1846, mas prosseguida pela "Regeneração", considerando, finalmente, que *apenas acções sem continuidade, quase ocasionais, foram realizadas em períodos anteriores*[572].

Apesar de tudo, logo após a vitória liberal iniciaram-se os esforços reformadores do país e embora as reformas do sistema legislativo sejam as mais referidas (nomeadamente a divisão administrativa do território e os códigos administrativo, penal e civil), outras áreas mereceram alguma atenção, nomeadamente a reforma das infraestruturas de transporte, em relação às quais logo na década de trinta, foi projectada uma nova estrada entre Lisboa e Porto, a reconstrução da estrada de Sintra e as obras de construção e reparo das estradas do Minho. Em 1841, apenas estava concluída a estrada de Sintra, tratando o governo de Costa Cabral de dar novo impulso à viação terrestre, contando-se, entre as suas medidas, o estabelecimento de um contrato com a Companhia de Obras Publicas de Portugal, de Claranges Lucotte com quem já se negociara infrutiferamente em 1839, para a construção das estradas do Porto a Braga, de Braga a Guimarães e de Guimarães ao Porto e a lei de 26 de Julho de 1843[573], com a qual *mais methodica e pausadamente se lançaram as bases para a realisação das principaes estradas do paiz, consignando-se quaes os rendimentos e contribuições a arrecadar para satisfazer aos encargos resultantes d'essas construcções*[574].

As obras públicas seriam de novo interrompidas com as perturbações de 1846 e a queda de Costa Cabral, mas a necessidade de trilhar aquele caminho era já clara. A justificação das obras de infra-estruturação do país assentava na ideia de que era necessário facilitar a circulação de pessoas e produtos, criando-se um espaço de trocas mais alargado e coerente, de forma a fazer crescer o comércio, dando ao *corpo* constituido pelo território nacional as *artérias* e *veias* que lhe faltavam. Fontes Pereira de Melo, o progressista regenerador e maior protagonista no empreendimento de modernização do país, explicitou-o, por exemplo, no preâmbulo ao Decreto de 30 de Agosto de 1852, onde clarificava o seu pensamento: *Senhora! A viação pública em Portugal carece de um grandíssimo desenvolvimento e exige um poderoso impulso. Quase sem estradas, sem canais e sem caminhos-de-ferro, deve este país a sua existência comercial anterior aos mares que banham o seu extremo litoral e aos rios que regam o seu território: mas, se estes meios,*

[572] Idem, pág. 30.
[573] Sobre as estradas entre 1834 e 1850, ver Artur Teodoro de MATOS (1980, pp. 39-51).
[574] Frederico PIMENTEL, 1891, pág. 89.

que felizmente a natureza lhe prodigalizou, têm podido neutralizar, em parte, a falta de vias de comunicação, em relação às orlas de terreno banhado pelas águas, não acontece outro tanto ao âmago do país, a esses grandes tratos de terra semeados de povoações que se não comunicam, de habitantes que não convivem, de produtos que não circulam, de manufacturas que se não transportam e até de riqueza e de maravilhas que se não conhecem. (...) Este grande corpo não tem artérias nem veias por onde se faça a circulação, que somente pode conservar a existência; e as dificuldades de trânsito que são barreiras não interrompidas entre os habitantes do mesmo povo clama incessantemente por um remédio pronto e eficaz, que nos aproxime do viver das nações cultas, abreviando distâncias, para comunicação dos homens e permutação dos produtos[575].

A partir de 1850, quando *é aprovada a primeira lei sobre a moderna rede de estradas*[576], e principalmente depois de 1852, com a criação do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria, não só se daria continuação aos esforços do governo de Costa Cabral (concluindo-se as estradas do Minho, por exemplo), como se desenvolveu um ciclo de obras promovidas pelo poder central, de forma mais sistematizada, que iria dotar o país com uma rede de estradas macadamizadas, com uma rede ferroviária e com melhores condições na generalidade dos portos marítimos e fluvio-marítimos.

Como referimos noutro trabalho[577], a importância da segunda metade de Oitocentos no domínio das obras públicas relacionadas com as vias de transporte foi, em termos da quantidade de projectos e de realizações, sobejamente demonstrada; o seu faseamento, as razões que as motivaram e as consequências estão aprofundadamente analisadas. No contexto deste estudo, apenas interessa salientar, de entre os faseamentos já clarificados à escala nacional, os momentos em que se verificaram as concretizações no Norte do país, pois nestas radicam muitas das transformações do interior dos centros urbanos, como veremos.

---

[575] Citado por Maria Filomena MÓNICA, 1999, pp. 29-30.
João Chrysostomo de Abreu e Sousa, o "progressista histórico" que em 1864 assinou, como ministro das obras públicas a lei relativa à viação municipal e o importante decreto de 31 de Dezembro, seguiria os mesmos argumentos, em 1872, no discurso de tomada de posse como primeiro presidente da Associação de Engenheiros Civis, ao afirmar que *os dois grandes problemas economicos, cuja solução assoberba a sociedade nos nossos dias, a questão do trabalho e a questão das subsistencias, só com o auxilio dos aperfeiçoamentos da agricultura podem receber solução satisfactoria; mas a agricultura carece de vias de communicação, que liguem as povoações ruraes com as grandes linhas de communicação geral, como as veias e as arterias são necessarias no corpo humano.* (João Chrysostomo de Abreu e SOUSA, 1872, pág. 78).
[576] Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 104.
[577] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 17.

Em relação às estradas, Fernanda ALEGRIA subdividiu a época de 1849 a 1913 *em três períodos de acordo com marcos legais importantes: do início à promulgação da lei de 15 de Julho de 1862, desta data até 1887/89 (leis de 21 de Julho de 1887 e de 21 de Fevereiro de 1889), quando a política de construção de estradas se começa a alterar (alterações que serão ainda reforçadas pela lei de 30 de Setembro de 1892), e de então até cerca de 1911/13*[578]. Apesar da importância destas[579] e outras referências legais, que adiante abordaremos em relação às determinações que contêm para o interior dos centros urbanos, outras partições poderiam ser efectuadas, como a que referencia apenas os períodos anterior e posterior à crise de 1891-1892, feita pela Direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, em 1910[580].

No entanto, se nos detivermos apenas no critério das concretizações e tendo em conta as datas de início das obras (ver Anexo 14), relevaremos, para o Norte do país, a fase que decorreu entre 1853 e 1867. Com as primeiras obras, iniciadas em 1853 e 1854, tratou-se de assegurar a melhoria das acessibilidades entre o Porto e o Minho e entre o Porto e o interior transmontano e duriense, desenvolvendo-se os trabalhos de dois grandes trajectos que articulariam as capitais de distrito. Em relação ao Minho, estando construída a estrada para Braga, por Famalicão, iniciou-se, em 1854, a estrada real nº 4 que ligaria Famalicão a Viana do Castelo, por Barcelos. Quanto ao interior Norte, iniciou-se a parte da estrada real nº 33 (Porto a Vila Real) até Amarante, já que a partir daqui se podia utilizar a estrada setecentista até à Régua (cujo piso fora beneficiado em 1849) e aí tomar a parte da estrada real nº 7 (que vinha de Viseu) até Vila Real, iniciada em 1853. Finalmente, iniciou-se em 1854 a estrada real nº 6, na sua "metade" entre Mirandela e Bragança. Entretanto, entre 1857 e 1867, iniciaram-se as partes que melhorariam aqueles dois eixos (nomeadamente de Vila Real a Amarante em 1860 e de Vila Real a Mirandela em 1862[581]) e todas as restantes estradas que ligariam os restantes centros urbanos que não se localizavam nos trajectos de articulação das capitais distritais, como eram os casos de Póvoa de Varzim, de Guimarães e de Chaves.

Faltavam ainda iniciar algumas estradas reais para completar a rede que articularia os principais centros urbanos do Norte do país, como são os casos da estrada real nº 37 (de

[578] Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 98.
[579] Particularmente a primeira, de 15 de Julho de 1862, *que viria a constituir a base da classificação e estrutura da rede viária até ao Plano Rodoviário Nacional de 1985.* (Elsa Maria Teixeira PACHECO, 2001, pág. 107).
[580] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pp. 66-76.

Chaves a Miranda, por Vinhais e Bragança), que em 1880 a câmara municipal pedia que fosse concluída[582], e da estrada real nº 38 (de Chaves, por Valpaços e Mirandela a Vila Flôr), cujo 1º Lanço da 4ª Secção (de Chaves a Valpaços) seria projectado em 1874 (ADI: C17). Apesar de tudo, a estrutura fundamental estava toda iniciada e em parte construida e no princípio da década de setenta existiam dois percursos, predominantemente macadamizados, para ligar o Porto a Valença e ambos por Famalicão: um mais interiorizado, por Braga e Arcos e outro, por Barcelos, Viana do Castelo e Caminha, este com o empenhamento dos comerciantes de Viana[583]. No interior estava assegurada a ligação a Vila Real e a Bragança e o eixo de Lamego a Chaves, vértice de outro eixo transversal, por Braga, até à Póvoa de Varzim também iniciado nesta fase. Finalmente, regista-se um maior número de estradas e de quilómetros construidos no litoral do que no interior o que se explica pelo facto de a densidade da rede de estradas construidas ter sido condicionada pelas densidades populacionais e de tráfego pré-existentes[584], pelo que estabelecendo ligações entre os principais centros urbanos, manteria e aprofundaria os desiquilíbrios entre o litoral e o interior, apesar do "encolhimento" global do território.

Sendo as condições de trânsito no interior dos centros urbanos, apesar de tudo, superiores às existentes nos percursos de ligação das povoações, os trabalhos dentro destas, quando atravessadas pelas estradas reais, foram os últimos a concretizar-se. Assim, o lanço *através da Póvoa de Varzim para ligar as estradas do Porto e Barcelos*, apenas foi iniciado em 1867[585], a parte da estrada do Porto a Guimarães dentro desta, só começou em 1869 (ADI: G6) e os lanços *através da cidade de Braga, para Valença* e *através de Vila Real,*

---

[581] Cujo 1º Lanço foi projectado em Setembro de 1861 (ver ADI: VR1).

[582] Visita do Governador Civil Exmº Snr. Eduardo José Coelho à Câmara, acompanhado do seu segundo official para *examinar o estado da administração municipal, cuja superintendencia a lei lhe incumbe, mas tambem o ouvir esta camara como representante do municipio sobre as necessidades do mesmo e melhoramentos que a sua acção possa promover-lhe. A Camara* (...) *representou em primeiro logar e como um dos melhoramentos mais importantes para este concelho a prompta conclusão da estrada real numero 37 de Chaves a Miranda do Douro, tratando-se quanto antes da construção das ruas desta cidade que fazem parte da mesma estrada* (...) *o subsidio de 15218354 reis que já a muito e por differentes vezes solicitou do governo de Sua Magestade para a construção de 4 tarefas do 4º lanço da estrada municipal de Bragança a Moimenta.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1880 a 1882, Sessão de 20 de Dezembro de 1880, pág. 64V).

[583] Os comerciantes vianenses argumentaram que com a estrada de Viana a Caminha *se passava a poder fazer-se a ligação do Porto a Vigo em pouco mais de 12 horas e de carroagem, quando agora demora pelo menos três dias, a cavalo e por atoleiros.* Assim, propuseram-se a emprestar o dinheiro para a obra ao Governo, o que este aceitou, sendo autorizado a contrair o empréstimo dos negociantes vianenses por Carta de Lei de 5 de Julho de 1856 (ver Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 66), a estrada iniciar-se-ia quase um ano depois, em 19 de Maio de 1857 (Anexo 14).

[584] Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 163 e David JUSTINO, 1989, pp. 192-194.

[585] *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1854 a 1868, *Mapas da Despesa feita com estradas.*

começaram em 1864[586]. No caso de Chaves e de Viana do Castelo a delonga foi ainda maior, pois o *Lanço através de Chaves* apenas foi projectado em 1887 (ADI: C19), e as estradas reais que articulava tinham-se iniciado em 1857 (Vila Real – Chaves) e 1867 (Braga – Chaves), enquanto em Viana todas as estradas se tinham iniciado antes de 1867 e o lanço da estrada real nº 4 através de Viana do Castelo, apenas seria projectada na última década de Oitocentos (ADI: VC29). Para mais tarde ficaria a densificação da rede e os ramais para as estações ferroviárias (onde se incluem as "avenidas da estação", como veremos) ou para lugares de interesse local, como o ramal da estrada real nº 4, *para o Alto de Stª Luzia*, projectado em 1890 (ADI: VC27). Alguns destes lanços de estrada pelo interior das povoações, seriam reclamados pelas câmaras municipais durante a primeira república, ao que o poder central acederia, libertando-se dos gastos da sua futura conservação, como o caso de Guimarães exemplifica, onde a câmara municipal solicitou a entrega de uma parte de estrada, em Maio de 1924 e o poder central a propôr desfazer-se de mais estradas, tudo entregando em Agosto do mesmo ano, com a promessa de alguma verba para apoio à conservação, dentro do que a seguinte dotação governamental permitisse[587].

---

[586] Em 4 de Agosto e 19 de Setembro, respectivamente (ver *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1854 a 1868, *Mapas da Despesa feita com estradas*).

[587] Pedido para que seja entregue à Câmara, *nos termos do paragrafo unico do artº 3º do Regulamento aprovado por Decreto de 19/09/1900*, o trôço da Estrada Nac. nº 17, *compreendido entre Guimarães, tanque da Srª da Guia e a barreira da cidade, na extensão de 811 metros.* (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1888, Sessão de 23 de Maio de 1924). *Da Administração Geral das Estradas e Turismo, sob o numero cento e setenta e dous, datado de onze do mez corrente, comunicando que na informação datada pelo Engenheiro Chefe da Divisão de Estradas do Districto de Braga, acerca do pedido feito pela Camara de lhe ser entregue o trôço da Estrada Nacional numero dezassete, compreendido entre o tanque da Senhora da Guia e a barreira da cidade de Guimarães, não vê inconveniente em ser deferido o pedido, ponderando, que existindo dentro das barreiras parte da Estrada numero trinta e dous, Estrada Distrital numero dezassete e sobretudo as duas Avenidas da Estação que não tem ligação imediata com as estradas do Estado e que são propriamente ruas da cidade, deviam todos esses troços a cargo do Estado ser egualmente entregues á Camara Municipal. O senhor Presidente informou que tinha respondido em vinte e seis deste mez que a Camara aceitava a entrega,, solicitando porem para estas ultimas uma verba rasoavel para sua reparação, pois que actualmente se encontram num estado deploravel principalmente os passeios de uma delas.* (Idem, Sessão de 27 de Junho de 1924, pág. 135F). Oficio *do Engenheiro adjunto servindo de Administrador Geral das Estradas e Turismo (...) participando que no Diario do Governo nº 176, de trinta de Julho, vem publicada a portaria mandando entregar á Camara Municipal de Guimarães uns troços de estradas do Estado, dentro das barreiras desta cidade. Comunica mais em resposta ao oficio da Camara sob o nº 183 de vinte e seis de Junho ultimo, que na proxima distribuição de dotação, será dada verba, dentro do possivel, para reparação das duas Avenidas da Estação.* (Idem, Sessão de 1 de Agosto de 1924, pág. 143F). *Entrega de estradas nacionais dentro desta cidade e da povoação das Caldas de Vizela. Ficou inteirada dos autos de entrega á Camara Municipal de Guimarães, efectuada em vinte de Agosto do corrente ano, dos troços das Estradas pertencentes ao Estado, dentro da Cidade de Guimarães e da povoação das Caldas de Vizela, nos termos das portarias de vinte e sete de Junho de mil novecentos e vinte e quatro e sete de Julho do mesmo ano, os quais ficam arquivados para todos os efeitos legais.* (Idem, Sessão de 22 de Agosto de 1924, pág. 152V).

Fernanda ALEGRIA demarcou três fases *essenciais* na planificação da rede ferroviária: de 1844 a 1876, ou seja, um período em que o Estado não intervém directamente na construção e que é balizado pelos primeiros projectos, não concretizados, passa pelas primeiras concretizações de linhas ferroviárias (a primeira a ser aberta ao público foi a de Lisboa ao Carregado, em 1856), decretadas caso a caso, e termina *imediatamente antes da divulgação do primeiro plano de conjunto da rede, elaborado pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*[588]; de 1877 a 1890, quando se multiplicam os planos e estudos, o Estado e as companhias privadas intervêm na construção e é *aberta ao público grande parte da rede actual*[589], ou seja, dois terços, como precisou David JUSTINO[590]; finalmente, de 1891 a 1910, que inclui um período de estagnação na construção de novas linhas, até 1898, quando recomeçou a construção, aumentando a intervenção do Estado e diminuindo a das empresas e do capital estrangeiro e planificando-se a rede ferroviária (agora dividida em rede Norte, Centro e Sul) numa perspectiva em que, *pela primeira vez se tenta valorizar o espaço interno do território*[591].

Também aqui difere a partição realizada, em 1910, pela *Direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes*[592], que não considerou a fase anterior a 1859, definindo-a como *perfeitamente incipiente* e demarcou seis períodos: de 1859 a 1864 (*construção das mais importantes arterias da nossa circulação ferroviaria: Lisboa á fronteira de Leste e Villa Nova de Gaya, e Barreiro a Évora e Beja*), de 1864 a 1873 (*que foi de quasi completa paralysação*), de 1873 a 1882 (*caracterisa-o o facto de ella se desenvolver, não só na construcção directa pelo Estado, mas tambem na effectuada por companhias concessionarias*), de 1882 a 1891 (*de grande actividade na construcção, mas caracterizado por ser o impulso d'ella produzido principalmente pelas empresas ferroviarias*), de 1891 a 1903 (*de completa estagnação para a construcção da rede ferroviaria*) e de 1903 a 1909, quando se verificou a retoma da construção ferroviária[593].

---

[588] Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 237.

[589] Idem, ibidem.

[590] *O ciclo decisivo da implantação ferroviária portuguesa detém-se com a crise de 1891-92. Nesta data estão construídos e em exploração cerca de 2/3 da rede actual, as principais linhas repartem os grandes espaços do território, os centros mais importantes da actividade económica encontram-se em contacto* (David JUSTINO, 1989, pág. 190).

[591] Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 303.

[592] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pp. 84-92.

[593] *Celebrou-se n'este anno* [1902] *o convenio com os credores externos, e o nome de Portugal ficou, emfim, eliminado da desoladora lista dos paises insolventes. Resurge o credito, e com elle affluem para a construcção das nossas linnhas ferreas os capitaes que debalde a lei de 14 de julho de 1899 procurára até então attrahir; e n'uma conjuncção de interesses para o paiz e para os capitalistas vae*

De qualquer forma, no contexto deste estudo, interessa particularmente assinalar a chegada do caminho de ferro a cada uma das cidades estudadas, as quais, pelo facto de serem centros urbanos de média dimensão, apenas viram chegar o comboio entre 1877 e 1890 (a segunda fase definida por Fernanda ALEGRIA que abrange, genericamente, as 3ª e 4ª da *Direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes*), no caso dos centros urbanos do litoral, e na última fase (em ambas as periodizações), no caso da maioria dos centros urbanos do interior, que necessitaram de o reclamar, como o fez Bragança em 1890[594] e Chaves em 1915[595].

A informação pormenorizada foi publicada pela Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes[596] e refere que, em relação à rede do Estado, na Linha do Minho concluiu-se a ligação da cidade do Porto com Nine e Braga em 1875 e com Viana em 1878, chegando a Valença em 1882; a linha do Douro seria concluída (de Ermesinde a Barca d'Alva) em 1887 e a linha do Corgo chegaria a Vila Real em 1906, a Pedras Salgadas em 1907[597] e a

---

abrir-se o inicio de um novo periodo, que ainda actualmente persiste, de grande actividade na construcção das nossas linhas ferreas. (Idem, pág. 91).

[594] *Deliberou mais a camara que se represente a Camara dos snrs. deputados sobre a necessidade de se proceder á construção do caminho de ferro de Mirandella a esta cidade e do Pocinho a Miranda do Douro, bifurcando-se em Vimioso ou n'outro qualquer ponto escolhido pelos engenheiros para esta cidade e que se officie ás camaras municipaes interessadas para que representem tambem no mesmo sentido, dirigindo-se para isso aos deputados das localidades respectivas e ao Conselheiro Emygdio Navarro, apresentando a representação que por copia deve ser remettida áquella Camara e que é do theor seguinte: Senhores deputados da Nação Portuguesa - Quando todas as capitaes de districto estão gosando dos beneficios da viação accelerada que tanto tem feito progredir o comercio, a industria e a agricultura por ella servidas acha-se ainda esta cidade que tambem é capital de districto inhibida de gosar tão importante systema de locomoção e tão rapido meio de transporte. Esta capital do districto de Bragança que tambem é sede do bispado do mesmo nome e aquartelamento de dois regimentos, é o centro d'uma vasta região agricola aonde se faz um activo comercio em carnes, gado bovino e generos leguminosos* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 12 de Dezembro de 1889 a 12 de Novembro de 1890, Sessão de 18 de Junho de 1890, pág. 106F).

[595] *Exmº Vereador Oliveira, pedindo a palavra, disse que sendo de grande vantagem para esta região a continuação da linha ferrea do Vale do Tamega, propunha que esta Camara, representasse ao Exmº Ministro do Fomento, solicitando a construção dessa linha.* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro iniciado em 2 de Janeiro de 1914, Sessão de 8 de Novembro de 1915, pág. 88V).

[596] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pp. 104-107.

[597] *Por decreto de 1 de Abril de 1897 foi feita a concessão provisoria d'este caminho de ferro, sem subsidio do Estado, ou garantia de juro; e por lei de 7 de julho de 1898 foi auctorisado o governo a tornar definitiva aquella concessão, o que fez pelo alvará de 19 de outubro de 1901. Não podendo o concessionario realisar o seu emprehendimento, nos termos do seu contracto, foi este rescindido e auctorisado o Governo a contractar a construcção e exploração do caminho de ferro sob a base do auxilio da garantia de juro, pela lei de 24 de maio de 1902. Usando da auctorisação concedida n'esta lei, abriu o Governo successivamente dois concursos para a concessão do caminho de ferro, e como não apparecessem n'elles propostas que conviessem aos interesses do Estado, determinou-se, em portaria de 12 de fevereiro de 1903, que se procedesse á construcção da linha por conta do Estado, nos termos da lei de 14 de julho de 1899. A construcção foi desde logo iniciada, e o caminho de ferro construido e aberto á circulação por troços successivos, tendo-se aberto por portaria de 12 de novembro de 1907, á exploração, o segundo troço, entre Villa Real e Pedras Salgadas, e continuando*

Chaves em 1922. Quanto às linhas exploradas por companhias, a linha do Porto à Póvoa de Varzim e a Famalicão estava concluída em 1881, depois de ter chegado à Póvoa em 1875[598]; a Companhia de Guimarães concluíu a ligação de Bougado a Guimarães em 1884 e o prolongamento até Fafe estava pronto em 1897 (apesar das dificuldades por que passou a empresa[599]); finalmente, a Companhia Nacional terminou a linha do Tua desde a foz deste rio até Mirandela, em 1887, aí tendo parado por vários anos até conectar Bragança em 1906, sendo aberta ao público em Maio[600] e inaugurada em Dezembro[601].

Com o desenvolvimento das infraestruturas de transporte e o consequente aprofundar do relacionamento entre diferentes regiões, os centros urbanos tornaram-se mais interdependentes. Apesar do "encurtamento" das distâncias os territórios fundiram-se formando um território maior e mais coerente, aproximando-se da formação de um espaço económico nacional, articulado por estrada e ferroviariamente. O resultado deste processo refletiu-se numa rede de constelações de centros urbanos de figura ou geometria variável, tão dependentes das decisões humanas quanto do meio físico em que se plasmaram, mas também do(s) desenho(s) pré-existentes, já que a generalidade das linhas férreas sulcaram as margens dos rios, decalcando os eixos mais importantes de articulação do território e as estradas seguiam a estrutura de percursos herdada.

Tal como afirmou David JUSTINO *o traçado das novas vias de comunicação terá constituído uma duplicação das já existentes, operando-se mais o efeito de substituição*

---

em construcção, que está quasi concluida, o lanço seguinte que se estende até Vidago. (Idem, pp. 96-97).

[598] *A linha do Porto à Póvoa de Varzim foi concedida em 17 de Julho de 1873 a J. C. Temple Elliot e ao Barão de Kessler, que a constroem sem qualquer subsídio do governo. Em 1 de Outubro de 1875 abre à exploração o troço do Porto à Póvoa de Varzim e em 19 de Dezembro de 1876 é concedida a possibilidade de extensão da via até Famalicão.* (Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 270).

[599] *A Companhia de Guimarães, que requerera em 1897 a concessão gratuita do prolongamento da sua linha (Bougado a Guimarães), que lhe foi concedida em 2 de julho de 1898 vê-se em grandes embaraços para utilizar a concessão; e nem mesmo conseguiu, depois de ella ser beneficiada com as vantagens da lei de 14 de julho de 1899 (que lhe foram tambem concedidas por alvará de 22 de novembro de 1901) iniciar a construcção do citado prolongamento, Guimarães a Fafe, senão em 1893. Este troço foi enfim, depois de tantas delongas aberto á circulação publica, em virtude das portarias de 16 de junho e 20 de outubro de 1897* (ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pág. 94).

[600] *Tendo sido já elaborado o projecto respectivo em 1 de outubro de 1888, o Governo só o approvou por portaria de 25 de setembro de 1901. Pelo decreto de 10 de outubro do mesmo anno abriu concurso para a concessão da linha, com garantia de juro. O contracto provisorio que resultou d'este concurso foi sancionado pela lei de 24 de Maio de 1902. Por trespasse auctorisado por portaria de 30 de outubro de 1903 passou a concessão d'esta linha para a Companhia Nacional, que a construiu e explora, tendo sido aberta á exploração até Bragança em 10 de Maio de 1906.* (Idem, pp. 93-94).

[601] *Caminho de ferro de Bragança inaugurado em 1 de Dezembro de 1906 até ao seu terminus em Bragança, na extensão de 80 Km desde Mirandela e 135 desde Foz-Tua, bifurcação do caminho de ferro do Douro.* (*Revista das Obras Públicas e Minas*, nº 38, 1907, pág. 24).

que o de complementaridade relativamente aos eixos de comunicação tradicionais[602]. No entanto, também assinala que *o caminho de ferro e as estradas terão contribuído decisivamente para dar uma nova dimensão à economia portuguesa. A maior facilidade de circulação de mercadorias terá decerto modificado a configuração dos mercados, alterado as próprias relações de interdependência regional, contribuído, enfim, para estruturar uma nova economia que em aspectos decisivos difere daquela que caracterizou a primeira metade do século XIX e os séculos anteriores*[603].

Apesar de tudo, foi um processo gradual, que na sua fase decisiva, iniciada em meados de Oitocentos, se prolongou por mais de meio século e que, no essencial, reforçou no litoral as articulações latitudinais que a cabotagem mantivera e alargou a articulação entre o litoral e o interior usando os canais que os vales já constituiam e ramificando-se para além deles, saltando, por vezes, interflúvios, unindo assim centros urbanos e as bacias hidrográficas que os sustentavam e facilitando o afluxo das populações rurais às cidades que, também por esta via, cresceram mais em termos demográficos do que o restante território[604].

Finalmente, como veremos, estradas e vias férreas estariam associadas a momentos de transformação do plano urbano das cidades que atravessaram, contornaram ou entroncaram.

---

[602] David JUSTINO, 1989, pág. 174.

[603] Idem, pág. 186.

[604] O crescimento demográfico foi generalizado, contudo, como fez notar Miriam Halpern PEREIRA (1983, pág. 31), *o ritmo de crescimento das cidades é, de 1864 a 1900, nitidamente superior ao das vilas e aldeias; o aumento do número de habitantes das cidades é de 77% (1864=100), enquanto a população das vilas apenas aumenta 30% e a das freguesias rurais 22%.*

3. O plano urbano: marcas de origens e vestígios de percursos

O plano urbano da generalidade das povoações portuguesas, observável na segunda metade de Oitocentos, foi definido no essencial antes do final do século XVIII e, da sua análise, quer no terreno quer através de documentos cartográficos, é possível detectar elementos de composição, clara e temporalmente marcados, a começar pelos circuitos muralhados medievos, os quais, apesar de por vezes apenas terem sobrevivido vestígios, são reconstituíveis cartograficamente, para grande parte dos centros urbanos que os possuiram e, desde logo, para as cidades objecto deste estudo (figuras 6 e 7).

Apesar de em alguns casos se conhecerem vestígios anteriores, foi na Baixa Idade Média, com as suas *cercas* ou *muros*[605] e respectivas *portas* e *postigos*, com as torres de menagem e os castelos, que se definiram as referências primordiais, no sentido *conzeniano*, na estruturação do plano urbano. Os muros e portas medievais constituiram os elementos fundamentais de definição das povoações que observamos em Oitocentos e, ainda hoje, além da forma das cercas de então ser identificável no plano urbano das cidades, partes do seu interior e/ou das suas imediações referenciam o centro funcional de algumas delas, como são os casos de Chaves, Guimarães e Viana do Castelo.

Depois de terminada a reconquista e definido, no essencial, o território português em meados do séc. XIII, muitas povoações veriam os seus elementos defensivos serem reconstruidos, por vezes alargados, e outras seriam fortificadas pela primeira vez, concluindo-se os muros medievos entre os séculos XIII e XV, com particular relevo para os reinados de D. Afonso III e de D. Dinis, numa acção centralizadora e uniformizadora que se reflectiu quer no cordão de povoações de defesa da fronteira com Castela, como Bragança e Chaves, quer nos indícios de litoralização através do relevo concedido às povoações atlânticas, como Viana do Castelo, quer, finalmente, na estruturação dos territórios intermédios, como é o caso de Guimarães e, principalmente, Vila Real[606]. Aliás, como afirma Walter ROSSA, *está suficientemente provado que já com os primeiros monarcas existiam preocupações de organização administrativa, económica e social, em*

[605] Assim eram denominadas as muralhas medievas nos documentos coevos, como o lembra Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 22.
[606] José Manuel FERNANDES, 1996, pág. 113.

grande parte devidas à necessidade de definir a forma de integração de novos territórios na vida do reino. No entanto, os esforços de guerra e de afirmação do rei entre os seus pares levaram a que essas preocupações só tivessem expressão como elementos centrais da governação precisamente a partir de meados do século XIII com D. Afonso III e D. Dinis[607].

De facto, Chaves (existente desde a época romana e justificada pela necessidade de travessia do Tâmega pela via XVII, ligando *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta*, à qual se acrescenta a existência de águas termais quentes)[608], receberia foral de D. Afonso III, em 1258, sendo os seus muros reconstruidos a partir de 1259 e concluidos durante o reinado de D. Dinis, o qual seria ainda responsável pela edificação da torre de menagem[609].

Guimarães, cujo primitivo castelo terá sido edificado pela Condessa de Mumadona no séc. X, viu o seu primeiro circuito de muralhas, que envolvia a *vila alta*, ser alargado para SW, entre os reinados de D. Afonso III e de D. Dinis, de forma a abarcar a *vila baixa*, já então o centro da povoação gravitando em torno da igreja de Nª Srª da Oliveira e da colegiada de Guimarães[610].

Bragança, que na sua actual localização remonta ao século XII, foi cercada de muros ainda no reinado de D. Sancho I[611], existindo notícias de novas obras relacionadas com a muralha no reinado de D. João I, decorrendo os trabalhos entre 1409 e 1449, e sabendo-se que a edificação da torre de menagem foi iniciada por este monarca[612].

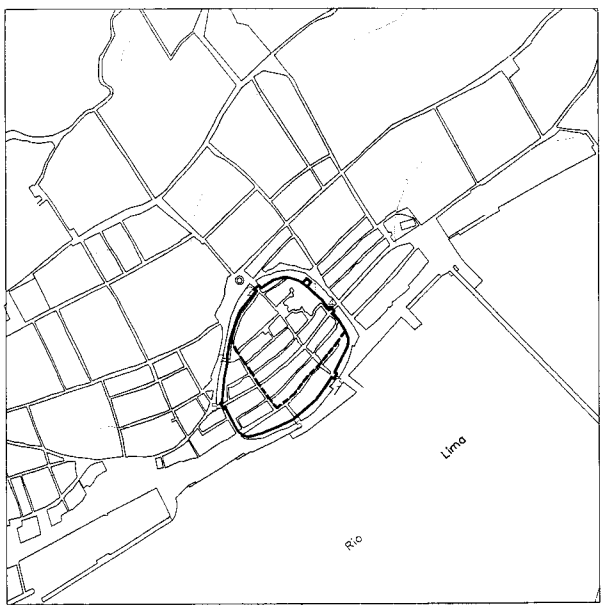
A pequena povoação de Átrio, localizada na margem direita do rio Lima, seria o embrião de Viana da Foz do Lima, muralhada por ordens de D. Afonso III contidas no foral de 1258. As obras iniciaram-se em 1263 e, segundo C. A. Ferreira de ALMEIDA[613], desenhariam um circuito quadrangular que seria acrescentado no século seguinte, em nova acção edificadora concluida em 1374, apesar da generalidade dos autores vianenses considerar esta data como a da conclusão do primitivo, e único, circuito de forma tendencialmente ovalada[614].

---

[607] Walter ROSSA, 1997, pág. 238.
[608] A ponte de Trajano terá sido concluida em 103 D.C.. (Manuel J. Carvalho MARTINS, 1999, pp. 62-63).
[609] Júlio M. MACHADO, 1994, pp. 38 e 121.
[610] Mª da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, pp. 22-24.
[611] Albino Pereira LOPO, 1983, 1ª edição 1900, pág. 88.
[612] Luís Alexandre RODRIGUES, 1997, pp. 14-15 e 478.
[613] C. A. Ferreira de ALMEIDA, 1987, pág. 75.
[614] Já em trabalho anterior abordamos, com maior pormenor, a descrição da muralha medieval de Viana do Castelo (ver Mário G. FERNANDES, 1995, pp. 23-26).

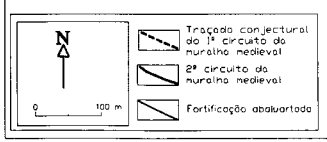
Figura 6 - Elementos defensivos, medievais e setecentistas, edificados em Viana do Castelo, Póvoa de Varzim e Guimarães

Viana do Castelo



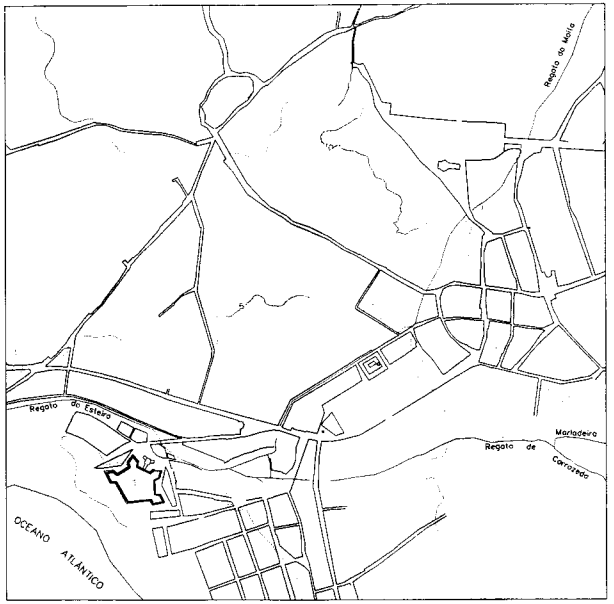
FONTE: "Planta da Cidade de Vianna do Castello" (1855); "Planta Geral da cidade de Vianna do Castello" (1859/60); Carlos Alberto Ferreira de ALMEIDA (1987).

1 Torre de menagem
2 Porta do Campo do Forno ou de S. Tiago
3 Porta do Postigo ou de S. Crispim
4 Porta dos otofonos ou de S. Pedro
5 Porta da Ribeira ou de S. João
6 Porta da Vitória
7 Porta da Erva



Traçado conjectural do 1º circuito da muralha medieval
2º circuito da muralha medieval
Fortificação abaluartada

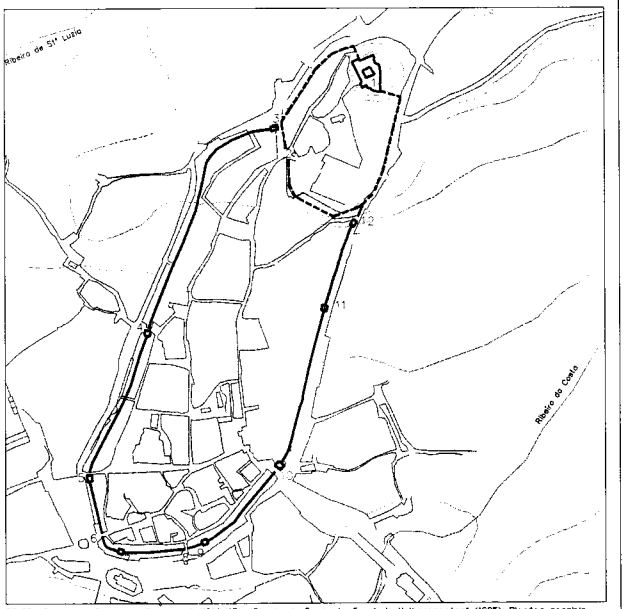
Póvoa de Varzim



FONTE: "Planta da Póvoa de Varzim" (1901); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Viriato BARBOSA, "A Póvoa de Varzim"; Jorge BARBOSA (1975).

1 Forte de Nª Srª da Conceição (1701/1740)

Guimarães

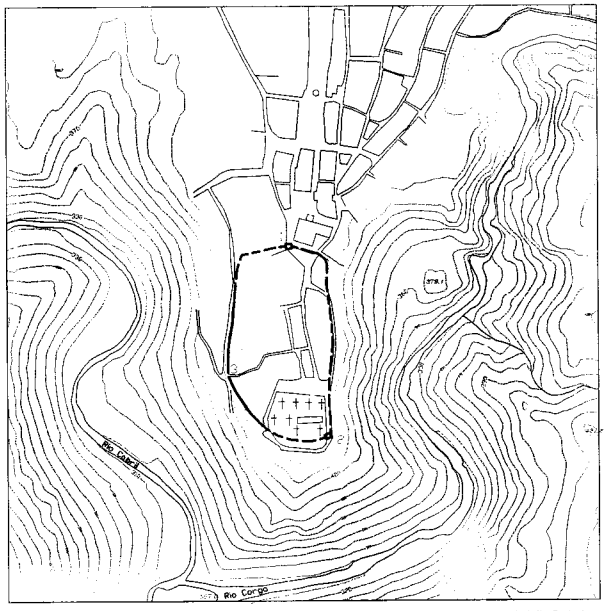


FONTE: "Planta da Cidade de Guimarães" (1863/67); "Planta do Projecto Geral de Melhoramentos" (1925); Plantas parciais diversas (Vol. I): Anexo Documental de Imagens); P. António CALDAS (1881) e Mário CARDOZO (1982).

1 Castelo
2 Porta da cerca primitiva
3 Torre e Porta da Garrida ou de Stª Antonio
4 Torre da Srª da Graça ou de S. Bento e Porta de Stª Luzia
5 Torre da Srª da Piedade e Porta de S. Domingos
6 Porta Nova ou Postigo de S. Paio
7 Torre do Alfandega
8 Porta da Torre Velha
9 Torre Velha
10 Torre e Postigo da Srª da Guia
11 Torre dos Cães
12 Torre e Porta da Freiria ou de Stª Cruz

Figura 7 - Elementos defensivos, medievais e seiscentistas, edificados em Vila Real, Chaves e Bragança

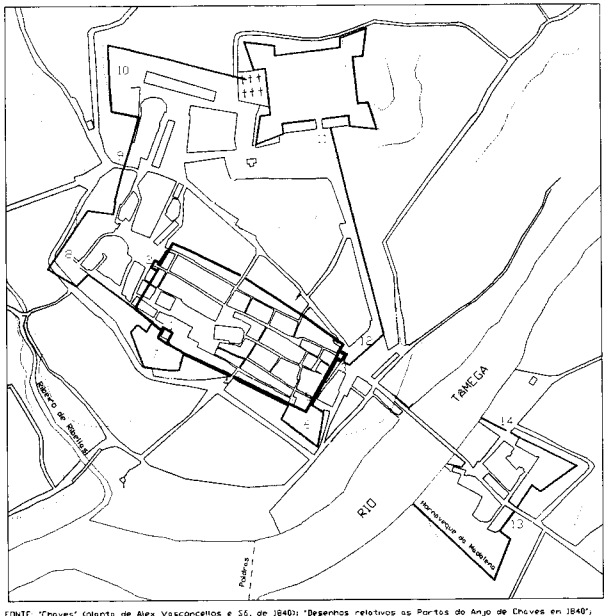
Vila Real



FONTE: "Distribuição Eléctrica de Vila Real, Planta da Vila e traçado da canalização" (ca. 1894); "Planta de Vila Real" (ca. 1911), Augusto PINHO LEAL (1886), Sant'Ana DIONÍSIO (1987).

1 Porta Norte
2 Porta Sul
3 Porta franca

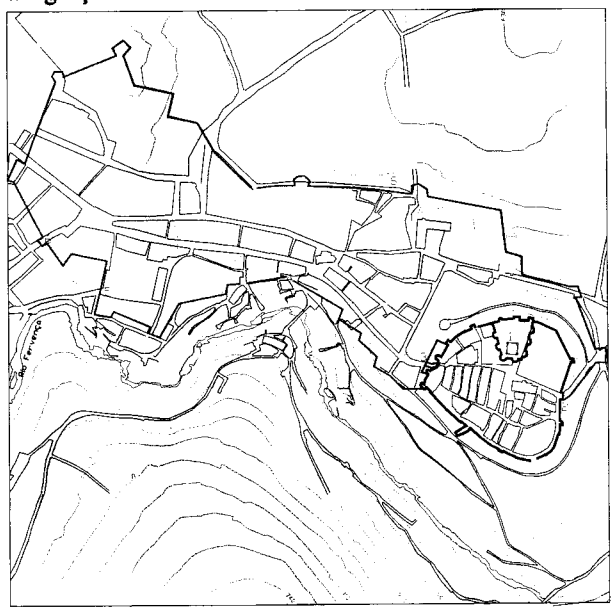
Chaves



FONTE: "Chaves" (planta de Alex Vasconcellos e S6, de 1840); "Desenhos relativos as Portas do Anjo de Chaves em 1840"; "Planta que mostra a posição dos tres principaes quarteis (...) do Praça de Chaves" (1841); Plantas parciais diversas (Vol. II Anexo Documental de Imagens)

1 Castelo
2 Torre da Praça Velha e Porta de Cima
3 Porta de Baixo, da Ponte ou do Arrabalde
4 Postigo das Caldas
5 Postigo das Mones
6 Baluarte do Espirito Santo ou do Cavaleiro
7 Baluarte de Stª Catarina
8 Baluarte de Stª Amaro
9 Porta do Anjo
10 Meio Baluarte de Nª Srª das Brotas
11 Porta do Forte de Nª Srª do Rosário ou de S. Francisco
12 Meio Baluarte de Stª Antónia
13 Porta de S. Bento
14 Postigo de S. Roque ou de Nª Srª da Madalena

Bragança



FONTE: "Planta da cidade de Bragança e suas dependencias" (1801); "Bragança" (1840); "Planta da Cidade de Bragança" (1878); "Planta Geral de Bragança" (1897); plantas diversas (Vol. II Anexo Documental de Imagens); Luís Alexandre RODRIGUES (1997) e João JACOB (1997).

1 Torre de menagem e alcáçova
2 Porta do Sol
3 Porta da Vila ou de Stº Antonio
4 Porta da Cadeia
5 Postigo do Colégio
6 Porta da Rua do Cabo
7 Porta dos Oleiros
8 Estacada

N

0 100 m

Muralha medieval

Traçado conjectural da muralha medieval

Fortificação abaluartada

Foi ainda D. Afonso III quem primeiro tentou fundar uma nova povoação onde hoje se encontra a *vila velha* de Vila Real, através da concessão de foral em 1272. Contudo esse objectivo só seria enraizado no reinado de D. Dinis, depois dos forais dionisinos de 1289 e 1293, sendo as suas muralhas edificadas já no século seguinte, *segundo a tradição, com pedras retiradas da abandonada Panóias*[615].

A Póvoa de Varzim, apesar de possuir referências anteriores (como a carta de foro concedida por D. Dinis, em 1308, a *54 chefes de família* de *Varazim de Jusaão*[616]), só constituiria um povoado com dimensão significativa a partir do século XVI, após a concessão do foral manuelino, em 1514, e depois da sua jurisdição civil e criminal sair da alçada do mosteiro de Vila do Conde e ser incorporada na coroa, em 1537, com anexação à comarca do Porto[617], numa época em que as edificações defensivas de tipo medieval se tinham já tornado obsoletas.

Ao atentar-se nos circuitos muralhados das cidades objecto deste estudo (figura 6 e 7), é possível comparar a diversidade de formas que apresentam, verificando-se, apesar disso, a tendência para os desenhos curvilíneos, resultantes da pragmática adequação à topografia em que se implantavam, sublinhando-se assim a afirmação de J. M. Pereira de OLIVEIRA em relação à muralha gótica da cidade do Porto: *o perímetro desenha-se com uma certa irregularidade de figura, mas casa-se muito bem com a realidade topográfica*[618]. De facto, como afirmou Amélia A. ANDRADE, *a muralha podia adquirir configurações variadas, nem sempre fáceis de classificar de acordo com padrões geométricos*[619]. A excepção é dada pela forma aproximadamente rectangular da muralha de Chaves, que, apesar de também ela se encontrar ajustada à topografia local, alguns autores associam à recorrência formal da antiga povoação romana[620].

No que se refere à dimensão da superfície defendida sobressai, de imediato a excepcional grandeza, comparativamente com as restantes povoações, do perímetro dos segundos muros de Guimarães. No entanto, trata-se apenas da consequência espacial da hierarquia das povoações, em termos populacionais e no contexto da época, como se pode depreender dos valores constantes do Numeramento de 1527/1532, onde ressalta a primazia do Porto e

[615] Fernando SOUSA e Silva GONÇALVES, 1987, Vol. I, pág. 137.
[616] Viriato BARBOSA, 1972, 1ª edição 1937, pp. 14 e 24.
[617] Idem, pp. 27-28.
[618] José Manuel Pereira de OLIVEIRA, 1973, pág. 225..
[619] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 16.
[620] Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, 1999, pág. 29.

de Guimarães (3006 e 1405 moradores, respectivamente)[621], na região Norte, o que naturalmente se reflecte na dimensão da área envolvida pelos respectivos muros. A superfície defendida pela cerca portuense representa sensivelmente o dobro da vimaranense, estando os núcleos medievos das outras povoações bem distantes daquelas superfícies e todas sensivelmente idênticas entre si, apesar de algumas especificidades, como a grandeza intermédia de Braga, a demonstrar que esta relação, sendo verdadeira, não assume apenas uma lógica de proporcionalidade populacional linear.[622]

Assim, a cidade de Braga, enquanto sede de arcebispado e nó de relevo na rede viária herdada dos romanos, possuía uma expectativa de crescimento que Bragança, Chaves, Viana e Vila Real não acalentavam na época de edificação das suas cercas. De facto, nestes casos tratou-se da fundação de novas povoações (como Vila Real) ou de novas localizações (como Bragança e Viana da Foz do Lima), em situações onde o futuro crescimento populacional não se perspectivaria com ritmos elevados. Enquanto que no caso de Guimarães (como no do Porto)[623], o segundo perímetro muralhado foi construido para acompanhar o crescimento da povoação, pretendendo-se defender áreas já edificadas onde se localizava o centro económico da povoação. Aliás, como afirma Mª da Conceição Falcão FERREIRA, *quando a vila de Guimarães foi envolvida pela muralha que se concluíra no reinado de D. Dinis, já se encontrava expressivamente urbanizada numa extensão que ultrapassava os limites impostos pela cerca*[624].

Além disso, se exceptuarmos o caso de Chaves, cujo plano urbano ortogonal também aparece usualmente atribuído à herança romana[625], aquela diferenciação da sequência de processos contribui, também, para explicar a oposição entre os planos urbanos medievos mais *orgânicos* do Porto e Guimarães e os mais "geometrizados" de Bragança, de Viana e, a aquilatar pelos vestígios de arruamentos remanescentes em Oitocentos, de Vila Real. De facto, tendo sido organizadas na Baixa Idade Média, numa fase em que se retomavam os traçados tendencialmente ortogonais[626], e por iniciativa de um poder real que, em crescente

---

[621] Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU, 1986, pp. 35 e107.

[622] As áreas circuitadas das cidades objecto deste estudo foram por nós representadas à escala de 1:11000 (figuras 6 e 7), pelo que ampliamos a imagem do Porto publicada, à escala 1:20000, por J. M. Pereira de OLIVEIRA (1973, pág. 232) e reduzimos as de Ponte de Lima e de Braga, publicadas em A. H. Oliveira MARQUES et al. (1990, pp. 13 e 21), comparando-se então, visualmente, os respectivos cascos medievais.

[623] Ver, para o caso do Porto, J. M. Pereira de OLIVEIRA, 1973, pág. 225.

[624] Mª da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, pág. 24.

[625] Vd. Antonio R. COLMENERO, 1997, pág. 60 e Manuel José Carvalho MARTINS, 1999, pág. 63.

[626] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 16.

fortalecimento e centralização, podia impôr um plano de conjunto como aconteceu no caso das *bastides*[627], é sem surpresa que se observa a estruturação dos planos urbanos medievos daquelas povoações, dentro de um padrão de intencional ortogonalidade, facilitadora de um parcelar igualitário, que só as pré-existências, ou condições topográficas extremas levariam a contrariar[628].

Apesar de tudo, esta ortogonalidade, quando existia, era apenas matrizadora do traçado geral dos arruamentos, apresentando-se estes muito distantes da rectilinearidade e quase sempre estreitos, para os padrões actuais, com larguras que oscilavam maioritariamente entre os quatro e os seis metros[629], sendo portanto complicado destrinçar uma hierarquia com base no seu perfil transversal. Aliás, assinale-se que muitos equívocos têm sido cometidos com base neste pressuposto. Por um lado, aponta-se por vezes a rectilinearidade ou a largura dos arruamentos que observamos na actualidade como reveladores da sua importância, quando, frequentemente, adquiriram aquelas características posteriromente, nomeadamente na segunda metade do século XIX. Por outro, temos visto cartografia de povoações medievais que, esquecendo os avisados conselhos de C. A. Ferreira de ALMEIDA[630], foi elaborada a partir do simples recorte de bases cartográficas actuais, o que de alguma forma redonda no mesmo equívoco[631]. O processo de reconstrução do tecido original, pode ser efectuado, pelo menos, a partir da consulta de documentos cartográficos rigorosos mais antigos, nomeadamente do século XIX, que geralmente se conseguem encontrar para a maioria das cidades portuguesas.

Independentemente da clareza ou confusão de traçados, os planos urbanos medievais possuiam eixos estruturantes que deviam a sua importância ao facto de constituirem o caminho *directo* de articulação das portas principais ou a conexão de pólos importantes na

---

[627] *Fundamentalmente, a bastide é uma forma de habitat agrupado resultante duma vontade de ordenamento. Na origem encontra-se um senhor laico ou religioso mais ou menos considerável, seja o rei de França ou de Inglaterra ou mais precisamente um senecal que o representa.* (Gilles BERNARD, 1985, pág. 354). Sobre as *bastides* em Portugal ver Jorge GASPAR (1969).

[628] *O plano geométrico que se constata por vezes é portanto mais a consequência da criação de um espaço fiscal originalmente igualitário, do que a vontade de lançar um novo urbanismo. Deste facto, o mosaico das parcelas pôde concretizar-se de maneira muito diferente de uma bastide à outra, tendo em conta os imperativos do sítio e o crescimento mais ou menos rápido da aglomeração.* (Gilles BERNARD, 1985, pág. 355).

[629] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 26.

[630] *Para se apresentar uma cartografia sofrível das suas plantas e da sua dinâmica evolutiva falta ainda muito tempo de estudo e é necessário dispor de uma boa equipa de desenho.* (Carlos Alberto Ferreira de ALMEIDA, 1992, pág. 141).

[631] Vejam-se, por exemplo, as plantas publicadas em A. H. Oliveira MARQUES et al., 1990, *Atlas das Cidades Medievais Portuguesas*, Lisboa, INIC.

organização do povoado, pelo que cedo se tornavam no arruamento funcionalmente mais importante. Como escreveu Orlando RIBEIRO, *nas cidades portuguesas de todo o mundo ele tem o mesmo nome: rua Direita,*[632] cuja rectilinearidade eventualmente sugerida pelo topónimo é raramente vislumbrável e que encontramos em quase todos os núcleos mais antigos dos centros urbanos portugueses e, portanto, também em Chaves (articulando as duas portas principais, mas também a praça onde gravitava o poder militar, religioso e municipal e o arrabalde junto da ponte onde se feirava), em Bragança (ligando o largo da Principal e a praça da Sé), em Guimarães (neste caso denominada rua de Stª Maria e ligando o castelo com o largo da Oliveira, onde se localizava a colegiada e o poder municipal[633], mas também a rua da Rainha, articulando o mesmo largo da Oliveira com o campo do Toural, fora de portas) e em Vila Real ou a rua *Grande*, equivalente da *Grand' Rue* francesa[634], topónimo menos utilizado mas que também se encontra, por exemplo em Viana do Castelo.

Por vezes, como em Bragança ou em Vila Real o topónimo migrava para arruamentos exteriores aos muros quando a povoação crescia sem que se alargasse o perímetro da cerca, podendo mesmo encontrar-se mais do que uma rua Direita na mesma povoação. Enfim, assinale-se a importância da rua como *um verdadeiro eixo estruturador, sempre gerador e fundacional da malha urbana*[635], sublinhando-se a manutenção desse papel em fases posteriores, como é o caso da rua de S. Sebastião que, estabelecendo a ligação directa entre o campo do Forno e o largo de S. Domingos, se constituiu como o elemento organizador da expansão da Viana da Foz do Lima renascentista.

Frequentemente a rua Direita de Chaves aparece associada ao *decumanus* característico da estruturação romana. Apesar desta associação, repetidamente sugerida, não existe, até agora, nenhuma prova material que a confirme, a não ser o facto de a rua Direita se apresentar como o eixo principal de uma malha urbana regular, o que parece sugestionar autores que a vêem mesmo alinhada *perfeitamente com a ponte romana sobre o Tâmega*[636]. Esta conclusão dever-se-à, eventualmente, à observação de plantas incorrectamente desenhadas[637], porque por outras, rigorosas, se verifica que a ponte está tão (des)alinhada pela rua Direita, como pela rua de Stº António. Outros, baseiam-se numa planta grosseira

[632] Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, pág. 194.
[633] Ver Mª da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, pág. 44.
[634] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 25.
[635] Ver Walter ROSSA, 1997, pág. 251.
[636] Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, 1999, pág. 29.

de 1758 (que foi inserida nas *Memórias Paroquiais* do Padre Luís Cardoso)[638] e esquecendo plantas militares suas contemporâneas, afirmam que a *estrutura do entramado medieval é perfeitamente ortogonal, o que demonstra que conservou o tabuleiro romano de vias*[639].

Ora, como lembrou Orlando RIBEIRO a propósito das conclusões de Amorim GIRÃO sobre os vestígios romanos de Viseu[640], o *cardo* e o *decumanus* eram orientados pelos pontos cardeais e neste caso, como em Viseu, a rua em causa está orientada pelos pontos colaterais. Naturalmente que haveriam excepções, como também lembra Orlando RIBEIRO na mesma passagem, contudo, não se verificando a orientação mais frequente, existindo várias alternativas de arruamentos "alinhados" com a ponte romana (a rua Direita, a rua de Stº António e a rua da Cadeia), sem provas materiais e apenas com uma malha urbana tendencionalmente ortogonal (esta sim, facilmente aceitável como eventual consequência, pelo menos, duma reminiscência cultural romana que tenha influído no traçado da povoação medieval), teremos que esperar pelos resultados de escavações arqueológicas[641] que nos esclareçam e, enquanto isso, considerar, com outros autores locais, que *o centro histórico que ainda hoje permanece, tem uma ligação mais directa com o período medieval do que com outros períodos*[642] e que a *regularidade do traçado subsistente* (...) *corresponde fundamentalmente à "fundação" de Afonso III*[643].

As portas do circuito muralhado constituiram, também elas, elementos fundamentais na estruturação do plano urbano, com consequências formais que, frequentemente, ainda perduram. De facto, enquanto únicos locais de comunicação entre o interior e o exterior da cerca, não só determinaram o traçado dos eixos estruturantes do espaço interior e, por vezes, a localização nas suas proximidades de pequenos largos, como deram origem ao aparecimento de campos ou rossios no espaço exterior adjacente e condicionaram, na sua origem, o traçado das vias de articulação com o espaço rural envolvente, com as povoações mais ou menos distantes ou com os conventos das ordens religiosas mendicantes de

---

[637] Idem, pp. 164-167.
[638] Ver Anexo Documental de Imagens.
[639] Antonio R. COLMENERO, 1997, pág. 55.
[640] Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, pág. 226.
[641] *A hipótese* (...) *do traçado ortogonal actualmente existente ser uma sobrevivência do de época romana, carece ainda de certificação arqueológica.* (Ricardo Jorge Coelho Marques Abrantes TEIXEIRA, 1996, pág. 118).
[642] António M. A. RAMOS e António L. M. GUERRA, 1996, pág. 222.
[643] Ricardo Jorge Coelho Marques Abrantes TEIXEIRA, 1996, pág. 123.

apetência locativa urbana[644], elementos que, frequentemente, justificavam alguns dos topónimos daquelas portas e postigos, coexistentes com as denominações associadas à protecção divina, qual reforço evocado como complemento das torres, por vezes adossadas para a defesa destes pontos, os mais vulneráveis das fortificações medievais[645].

Os aperfeiçoamentos consideráveis incrementados na artilharia, na segunda metade de Quatrocentos, que tornaram as muralhas medievais obsoletas[646], bem como a continuidade do afluir de população aos núcleos urbanos que caracterizou o renascimento urbano das últimas centúrias medievais[647], contribuem para explicar o crescente adossamento de edificações à muralha, quer pelo seu interior quer pelo exterior, a criação de novos arrabaldes e o crescimento dos existentes, que se foram desenvolvendo ao longo das saídas do burgo medieval (como a rua da Bandeira e a dos Manjovos em Viana do Castelo ou a rua de Stª Luzia e a que se viria a denominar de D. João I em Guimarães), polarizados por conventos e igrejas (veja-se o caso da capela das Almas em Viana do Castelo) ou pelos acessos a pontes (como o da Madalena, em Chaves), organizados a partir das especificidades locativas de algumas actividades (como o bairro de Couros e da Caldeiroa em Guimarães) ou pela adição de factores (como o bairro dos Ferreiros, localizado junto à ponte de Stª Margarida, em Vila Real ou o bairro d'Além do Rio, desenvolvido junto da ponte das Tinarias, ou das Tanarias, e na margem direita do rio Fervença, em Bragança)[648].

No século XV começaria a acentuar-se uma fase de crescimento urbano que atingiria o seu auge na centúria seguinte e definiria, conjuntamente com os cascos medievos, os planos urbanos que encontraremos em meados de Oitocentos (figuras 8 a 19). Em Guimarães (figuras 12 e 13), por exemplo, *ao terminar o século XV, divisamos já um traçado que, não obstante algumas alterações, se irá prolongar até ao século XIX*[649]. Aliás, à planta

---

[644] Ver Walter ROSSA, 1997, pág. 255.

[645] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 23.

[646] *Nos meados do século XV* (...) *o aparecimento do projéctil metálico, adaptado às novas armas pirobalísticas, que a descoberta da pólvora fizera aparecer* (...) *impõe a transformação radical da fortificação da época levando-a primeiro a apropriar-se aos novos engenhos e em seguida a renovar-se para lhe ser possível apôr-se aos novos meios de ataque. Nasce assim uma nova forma de fortificação: a fortificação abaluartada.* (Luiz da Costa de Sousa MACEDO, 1940, pp. 406-407).

[647] Amélia Aguiar ANDRADE, 1998, pág. 33.

[648] As vistas desenhadas, por Duarte D'Armas (exemplo recorrentemente utilizado), de Bragança e de Chaves, que reproduzimos no Anexo Documental de Imagens, mostram a existência, já em 1509/10, do arrabalde da ponte na margem direita do Tâmega e do arrabalde da Madalena na margem esquerda, bem como algumas edificações nas proximidades do Calvário, em Chaves e denotam uma expressiva mole edificada na parte a poente da cerca medieval de Bragança. Por outro lado, João JACOB (1997, pág. 34) assinala a existência de actividades relacionadas com os pelames já no século XV.

[649] Mª da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, pág. 47

conjectural que pretende representar Guimarães no século XVII (ADI: G1), elaborada por Mário Cardozo em 1922, só falta acrescentar-lhe o mercado e retirar-lhe parte das muralhas medievas para poder passar pela representação oitocentista da povoação.

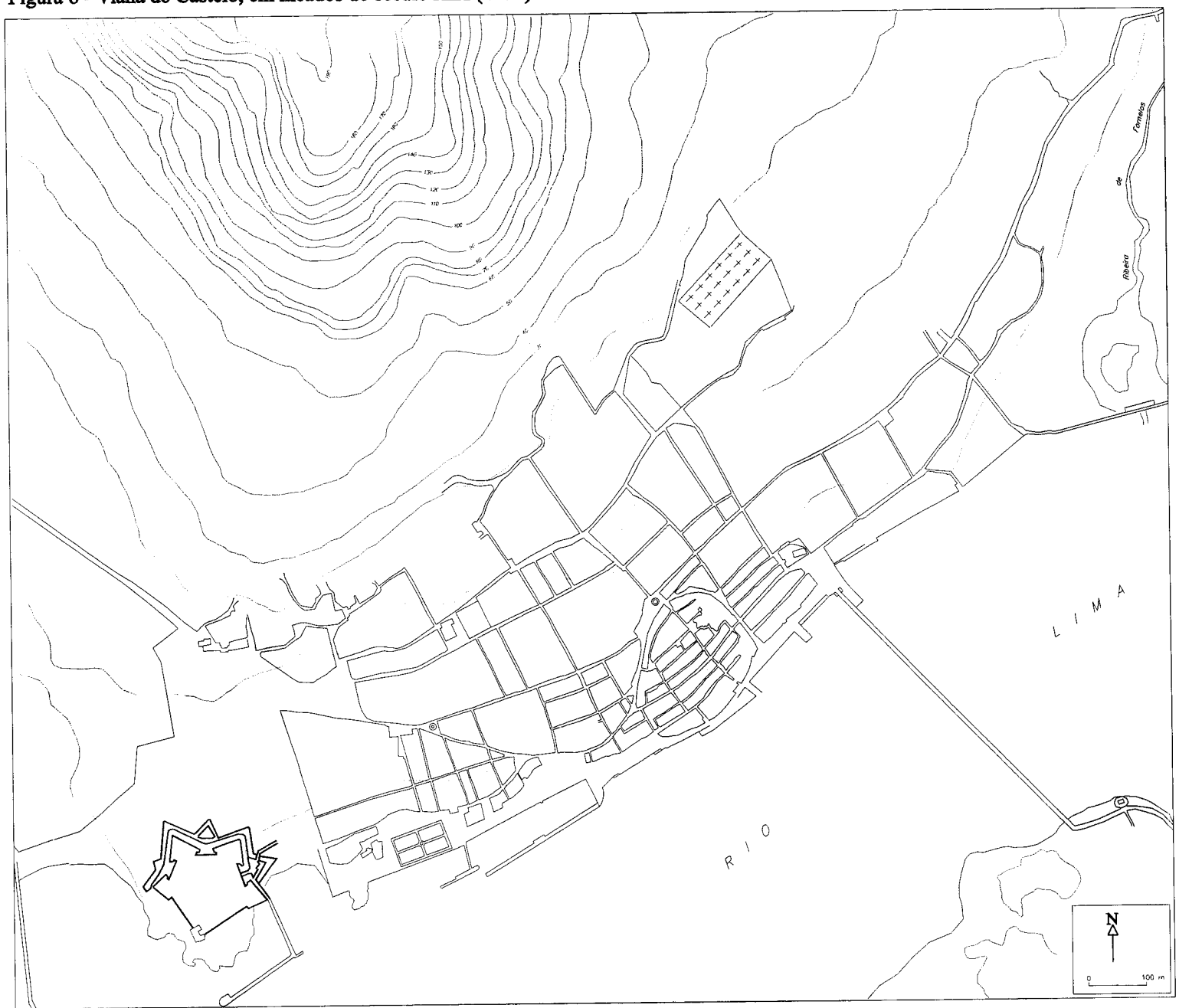
Nos restantes centros urbanos que estudamos, foi em Quinhentos que, beneficiando da prosperidade geral do país decorrente do comércio com o Oriente, se delineou uma parte importante dos planos urbanos extramuros. De facto, foi predominantemente durante o século XVI que se edificaram, fora de portas, as igrejas e conventos[650] que iriam condicionar o posterior desenvolvimento do plano das urbes e definir, na sua articulação com as portas da muralha e centrados pelos largos e rossios a elas adjacentes, os novos arruamentos por onde proliferariam, nas centúrias seguintes, moradias de famílias da nobreza e da burguesia, novos referenciais de hierarquização de ruas e praças.

Foi também neste período que se começou a assistir à gradual transformação dos rossios exteriores em praças, com a construção da casa da Câmara (muitas vezes com prisão e açougue adstritos), a edificação dos elementos mais comuns das recém instituídas Misericórdias (igreja e hospital) e os chafarizes ricamente lavrados (tão embelezadores quanto úteis), em composições caracteristicamente renascentistas e sinalizadoras da nova centralidade da povoação, de que a actual praça da República, em Viana do Castelo, é um dos exemplos mais relevantes.

O facto desta trilogia não aparecer necessariamente repetida noutros centros urbanos, não invalida a questão fundamental: a tendência para a relocalização do centro vital nos rossios exteriores aos muros medievos e a estruturação do acentuado crescimento das povoações, neste período, em função daquelas novas centralidades. Em Bragança e antes da afirmação do largo da Sé, começa por assumir aquela função o Largo da Principal, na confluência da Costa Grande e da Costa Pequena, com a localização da Igreja de S. Vicente e das cadeias militar e civil e beneficiando da proximidade da ponte para atravessamento do Fervença. Em Guimarães, o campo do Toural já em 1585 receberia chafariz, afirmando-se, junto da porta de S. Domingos, como local privilegiado de saída para Famalicão e para o Porto e como prolongamento, juntamente com a rua da Rainha, do centro localizado no largo de Nª

[650] *Os conventos, tantas vezes colocados à ilharga da cidade para, ao mesmo tempo, se integrarem na vida urbana gozando o desafogo do campo, foram, por seu turno, elementos de urbanização marcando, em Viseu como em muitas outras aglomerações portuguesas do Continente ou do Ultramar, fases de desenvolvimento e de expansão.* (...) *Com a extinção dos conventos* [em 1834] *foram eles afectados a quartéis, escolas e repartições públicas que definitivamente os integraram na vida e na área da cidade, depois de terem sido elemento propulsor da sua expansão.* (Orlando RIBEIRO, 1994b, pág. 250).

Figura 8 - Viana do Castelo, em meados do século XIX (1855)



FONTE: "Planta da Cidade de Vianna do Castello" (1855); "Planta Geral da cidade de Vianna do Castello" (1859/60); "Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello" (1864/67); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens).

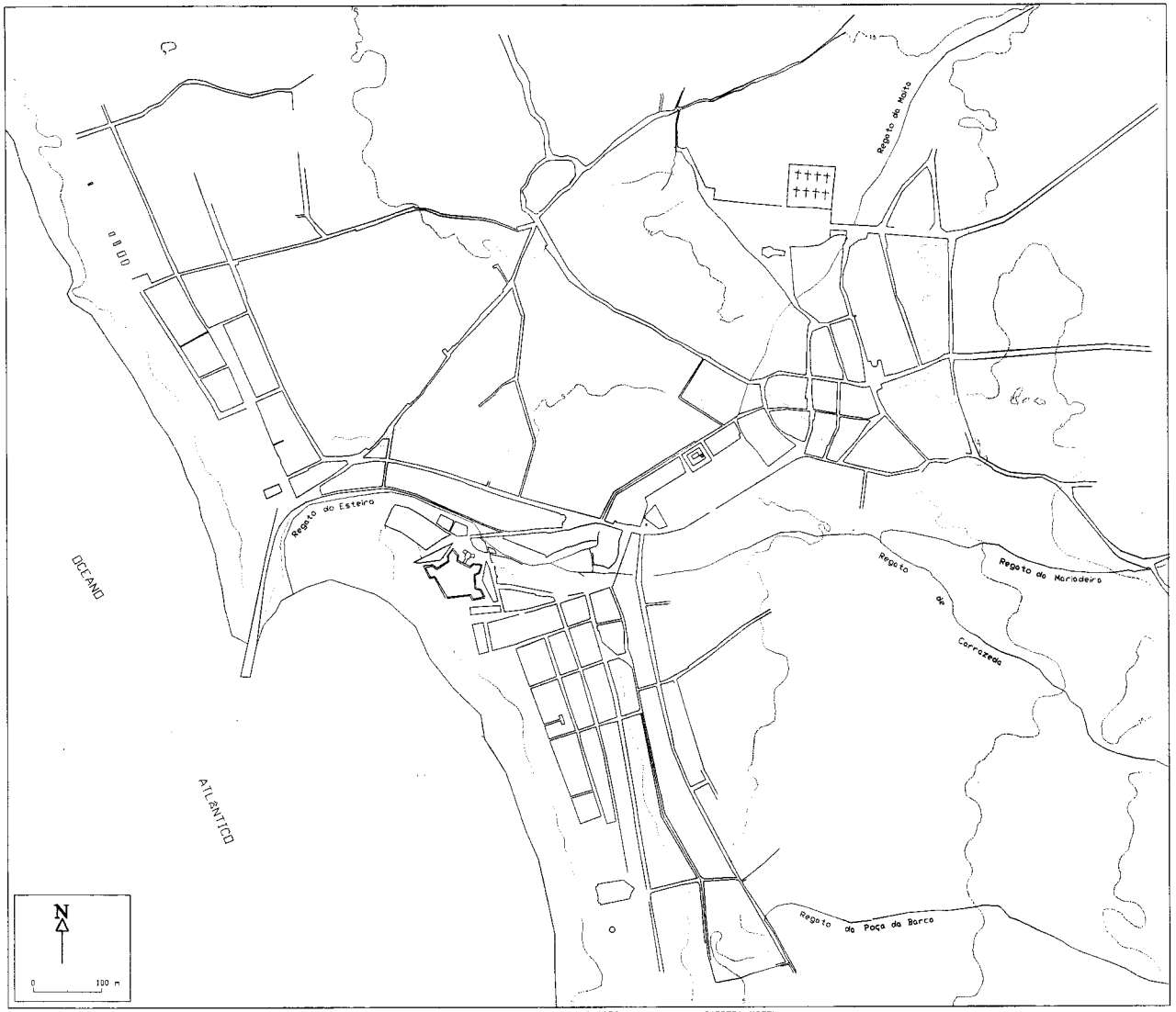
Figura 9 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Viana do Castelo, em meados do século XIX (1855)

1 Capela das Almas (Matriz velha)
2 Igreja Matriz (séc. XV)
3 Hospital Velho (séc. XV)
4 Paços do Concelho (séc. XVI)
5 Misericórdia (séc. XVI)
6 Capela das Candelas (séc. XVII)
7 Capela de Stª Catarina (séc. XVII)
8 Convento de S. Domingos (séc. XVI)
9 Capela das Malheiras (séc. XVIII)
10 Convento de S. Bento (séc. XVI)
11 Convento do Corno (séc. XVII)
12 Convento das Carmelitas (séc. XVIII)
13 Convento de Stº António (séc. XVII)
14 Convento de Stª Ana (séc. XVI)
15 Convento dos Cruzios (séc. XVII)
16 Quartel (séc. XIX)
17 Igreja de Monserrate (séc. XVII)
18 Recolhimento de S. Tiago (séc. XVI)
19 Igreja de Nª Sª da Agonia (séc. XVIII)
20 Torre da Roqueta (séc. XVI)
21 Capela e cais de S. Lourenço (séc. XVI)



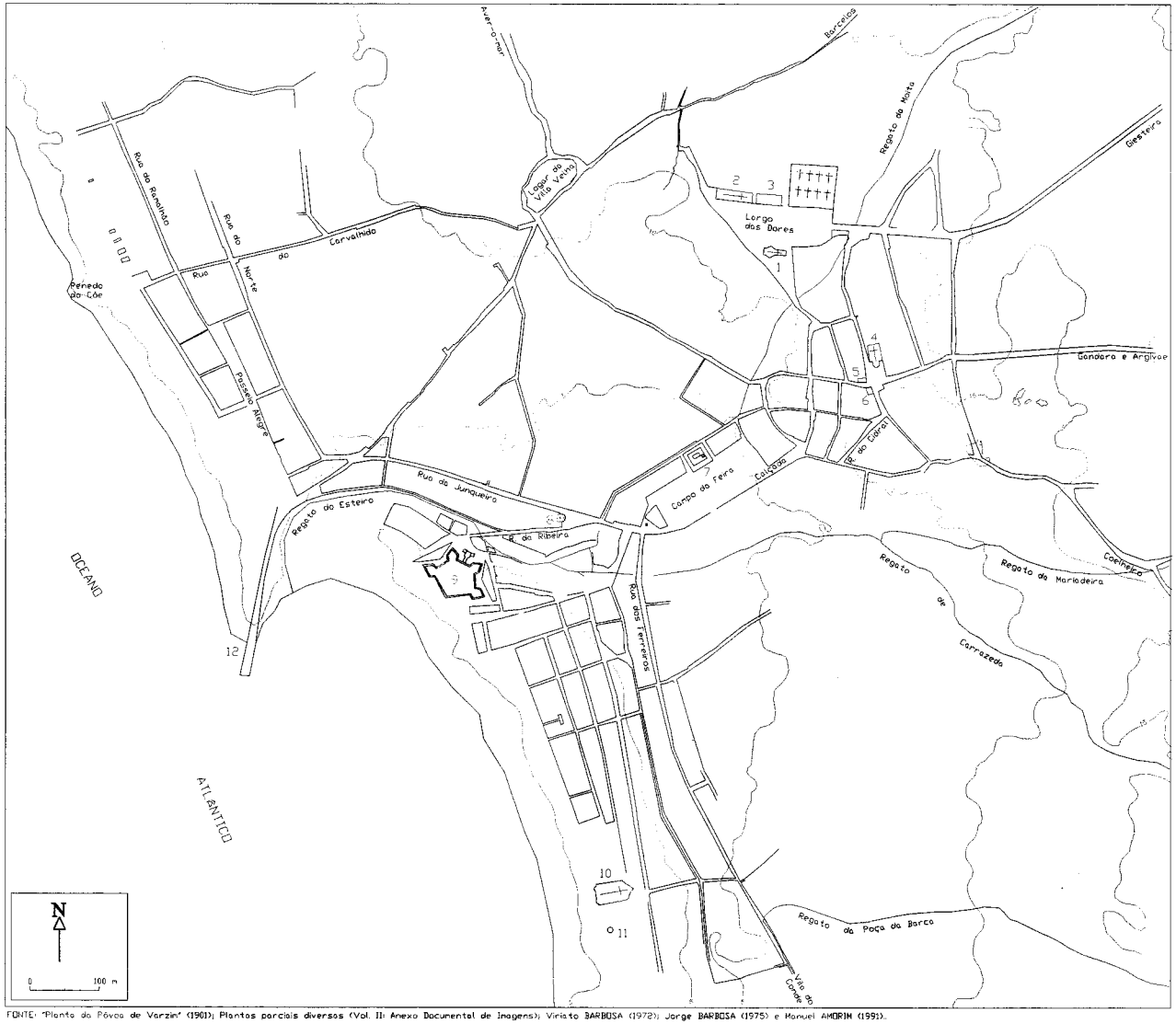
FONTE: "Planta da Cidade de Vianna do Castello" (1855); "Planta Geral da cidade de Vianna do Castello" (1859/60); "Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello" (1864/67); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Francisco Correia FERNANDES (1990 e 1999) e Luís F. da GUERRA (1923)

Figura 10 - Póvoa de Varzim, em meados do século XIX (1840)



FONTE: "Planta da Póvoa de Varzim" (1901); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens), Viriato BARBOSA (1972) ; Jorge BARBOSA (1975)

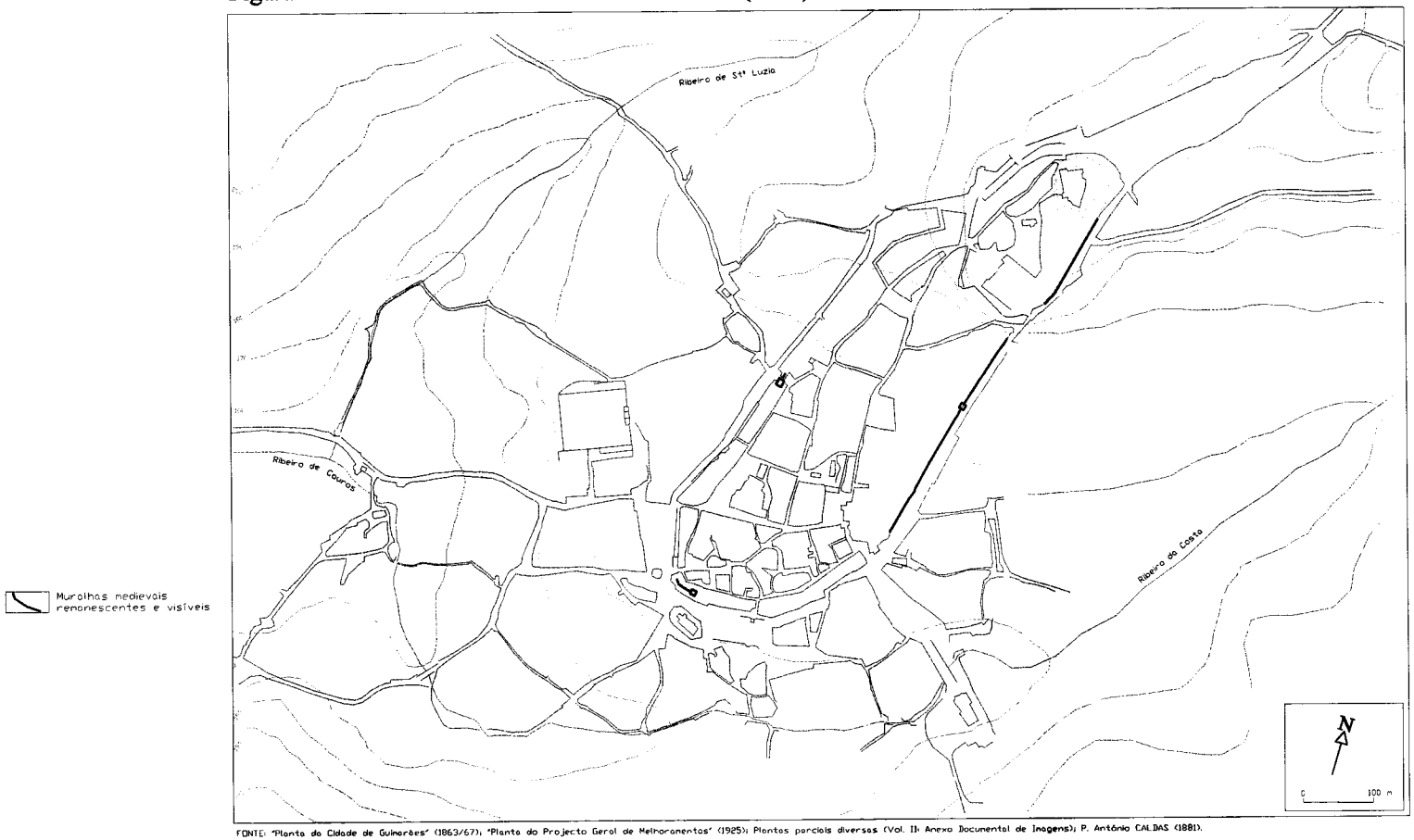
Figura 11 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes na Póvoa de Varzim, em meados do século XIX (1840)



1 Igreja das Dores
2 Igreja da Misericórdia
3 Hospital (séc. XIX)
4 Igreja Matriz (séc. XVIII)
5 Capela da Madre Deus (séc. XVI)
6 Antigos Paços do Concelho (séc. XVI)
7 Paços do Concelho (séc. XVIII/XIX)
8 Capela de S. Roque (séc. XVI)
9 Forte de Nª Sª da Conceição (séc. XVIII)
10 Igreja de Nª Sª da Lapa (séc. XVIII)
11 Facho (séc. XVI)
12 Paredão (séc. XVIII)

FONTE: "Planta da Póvoa de Varzim" (1901); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Viriato BARBOSA (1972); Jorge BARBOSA (1975) e Manuel AMORIM (1991).

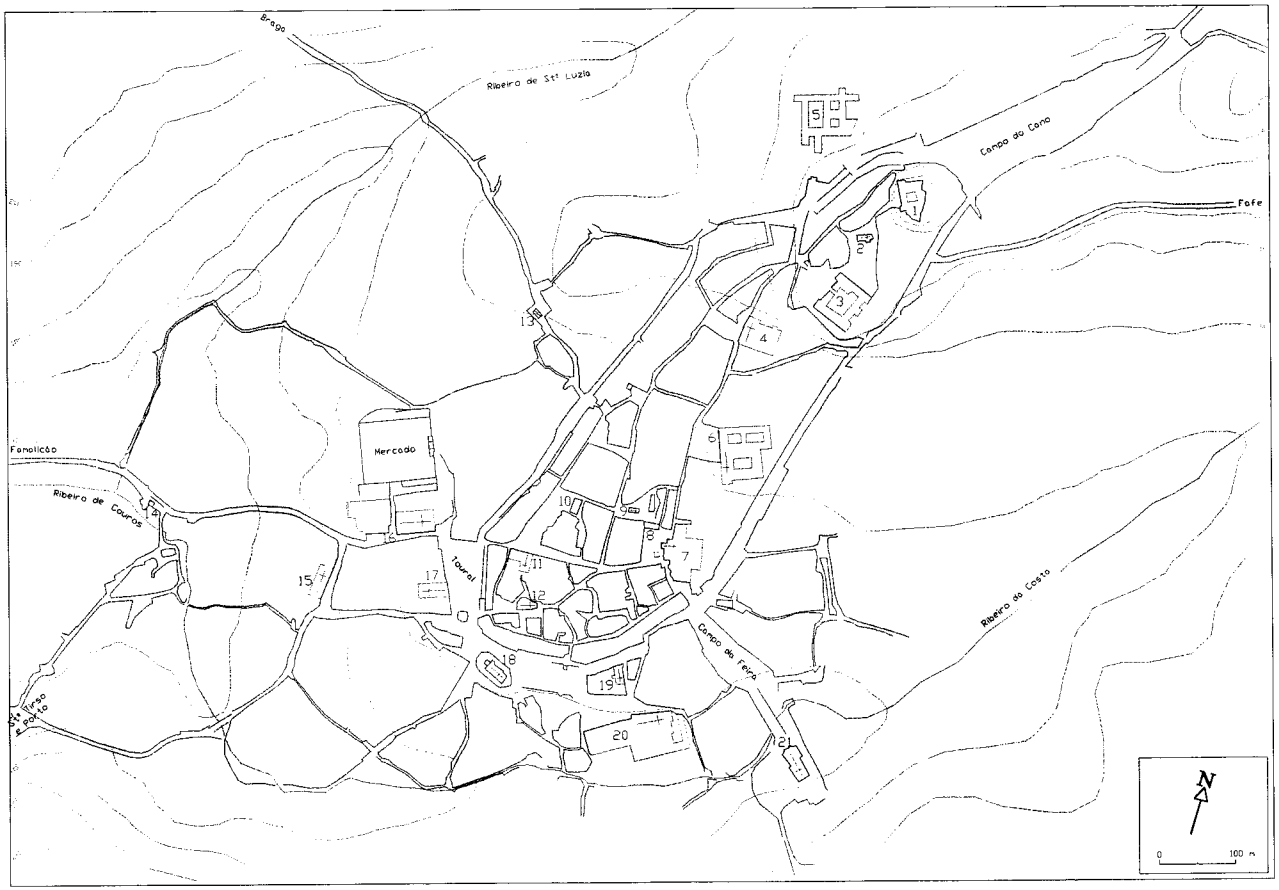
Figura 12 - Guimarães em meados do século XIX (1863)



FONTE: "Planta da Cidade de Guimarães" (1863/67); "Planta do Projecto Geral de Melhoramentos" (1925); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); P. António CALDAS (1881).

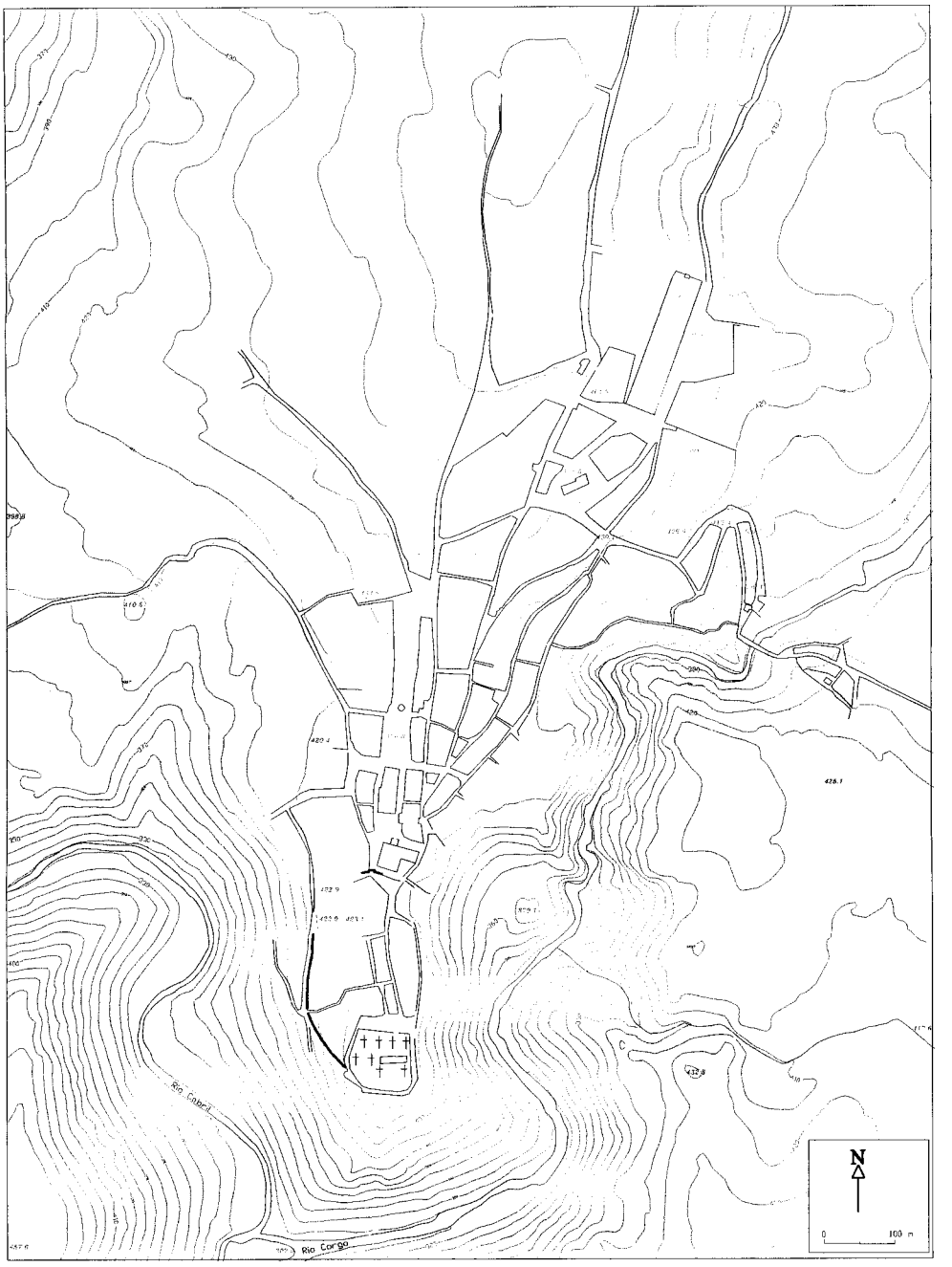
Figura 13 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Guimarães, em meados do século XIX (1863)

1 Castelo (séc. X)
2 Igreja de S. Miguel do Castelo (séc. XI)
3 Paço dos Duques de Bragança (séc. XIV)
4 Convento do Carmo (séc. XVII)
5 Convento dos Capuchos (séc. XVII)
6 Convento de Stª Clara (séc. XVI)
7 Igreja da Senhora da Oliveira (séc. X)
8 Paços do Concelho (séc. XIV)
9 Capela de Santiago (séc. XII)
10 Cadeia
11 Igreja da Misericórdia (séc. XVI)
12 Capela de S. Paio (séc. ?)
13 Capela de Stª Luzia (séc. XVI)
14 Capela de S. Lázaro (séc. XVII)
15 Dominicas (séc. XVII)
16 Convento e Igreja de S. Domingos (séc. XIV)
17 Igreja de S. Pedro (séc. XVIII)
18 Capela de S. Sebastião (séc. XVI)
19 Igreja de S. Dâmazo
20 Convento de S. Francisco (séc. XIV)
21 Igreja do Senhor dos Passos (séc. XVIII)



FONTE: "Planta da Cidade de Guimarães" (1863/67); Planta do Projecto Geral de Melhoramentos (1925); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); P. António CALDAS (1881)

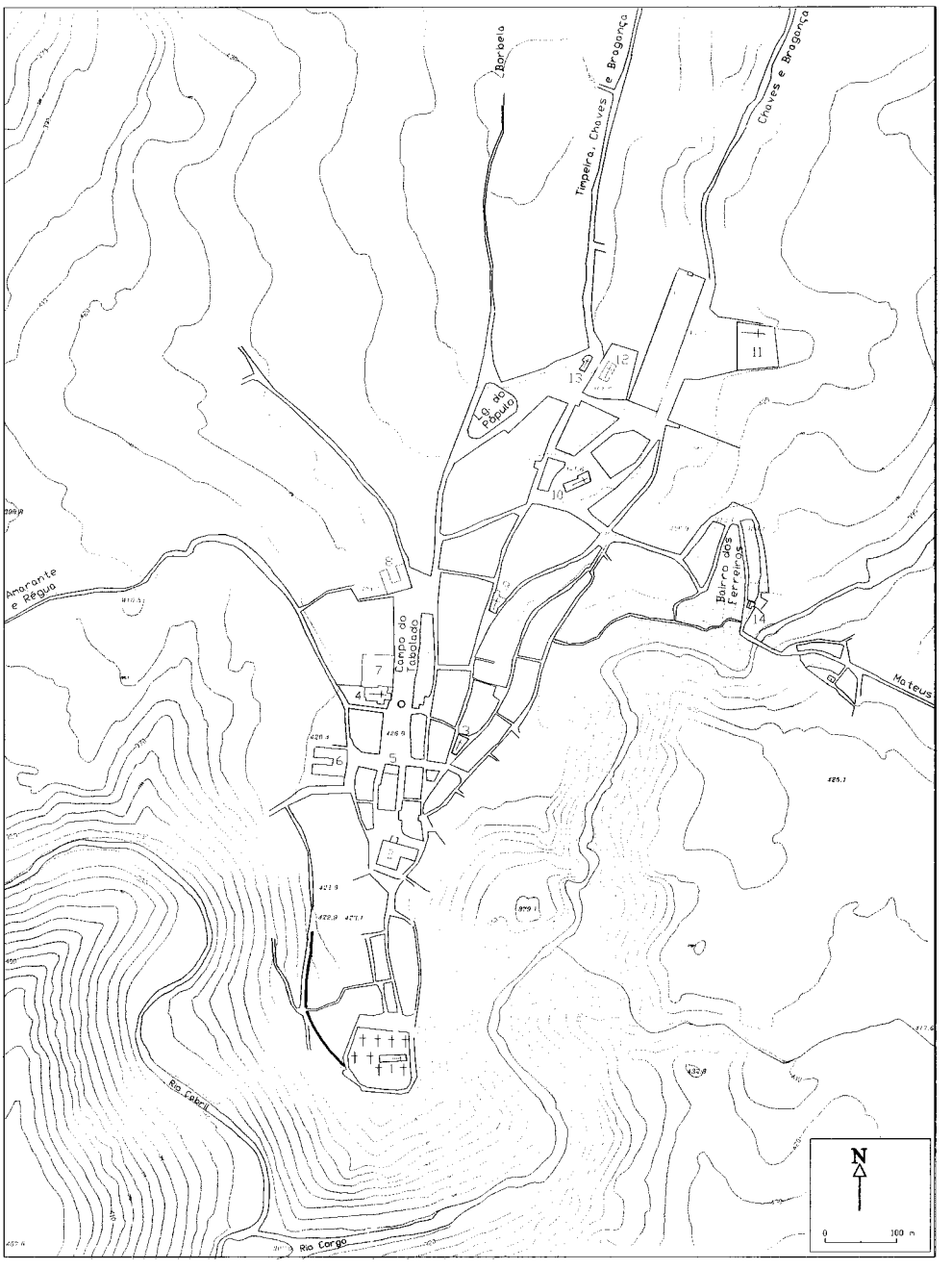
Figura 14 - Vila Real, em meados do século XIX (1845)



Vestígios das muralhas medievais

FONTE: "Distribuição Eléctrica de Vila Real. Planta da Vila e traçado da canalização" (ca. 1894); "Planta de Villa Real" (ca. 1911); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens).

Figura 15 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Vila Real, em meados do século XIX (1845)

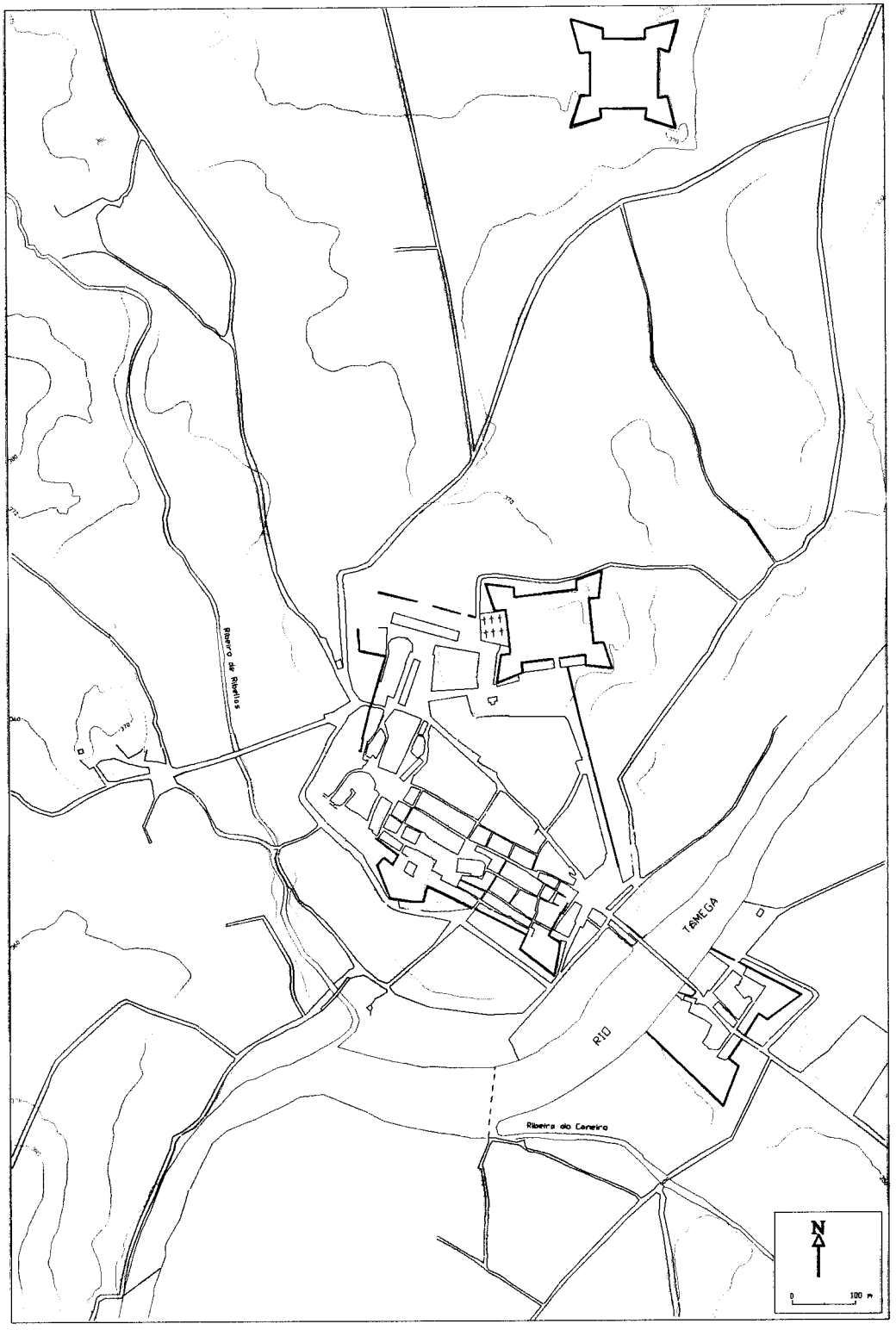


Vestígios das muralhas medievais

1 Igreja de S. Dinis (séc. XIII)
2 Hospital da Misericórdia (séc. XIX)
3 Igreja da Misericórdia (séc. XVI)
4 Igreja Matriz (séc. XV)
5 Paços do Concelho
6 Governo Civil
7 Convento de S. Domingos (séc. XV)
8 Convento de Stª Clara (séc. XVII)
9 Igreja de S. Paulo (séc. XVII)
10 Igreja de S. Pedro (séc. XVI)
11 Convento de S. Francisco (séc. XVI)
12 Capela do Calvário (séc. XVII)
13 Capela do Espírito Santo
14 Capela de Stª Margarida (séc. XVI)

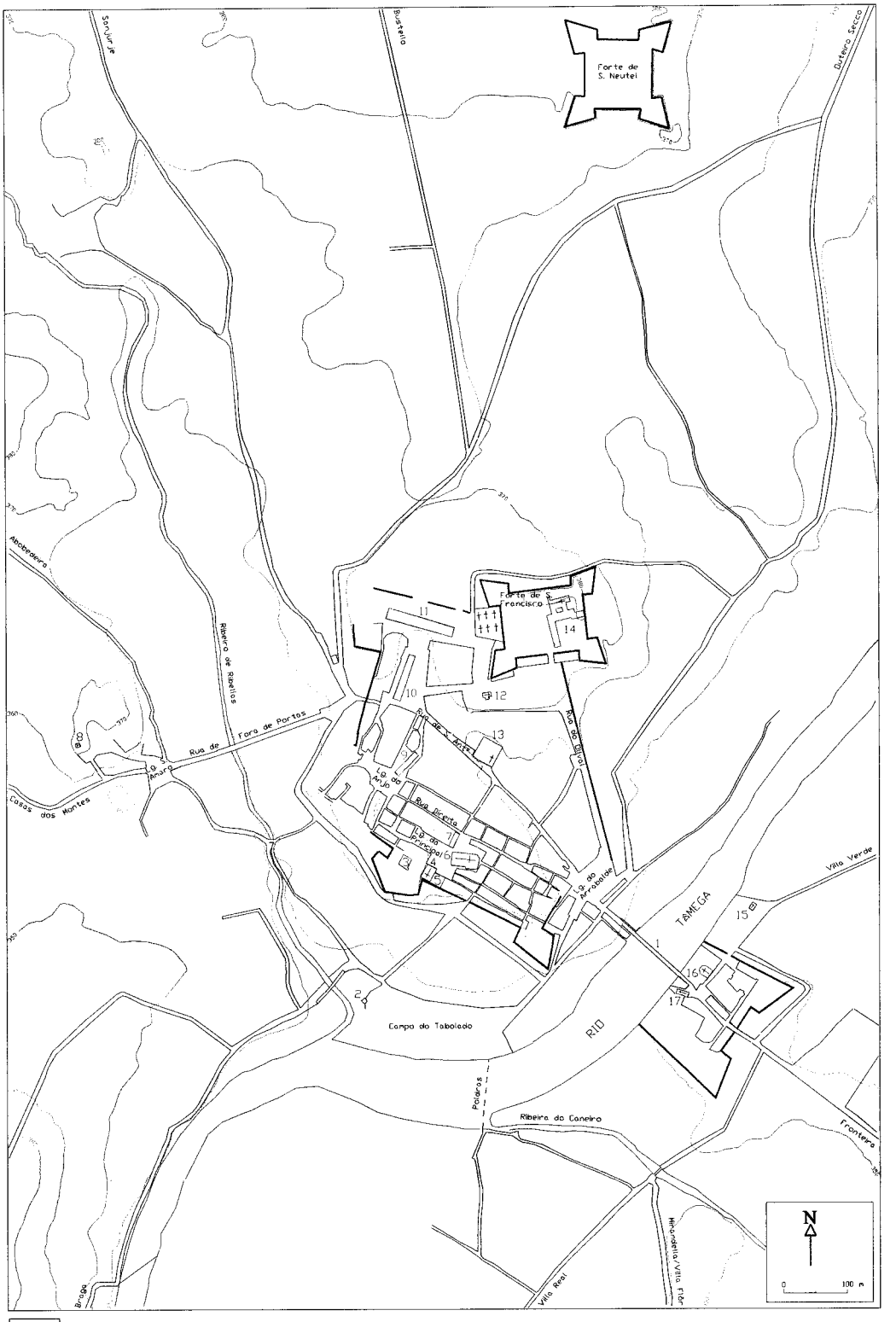
FONTE: "Distribuição Eléctrica de Vila Real, Planta da Vila e traçado da canalização" (ca. 1894); "Planta de Vila Real" (ca. 1911); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Augusto Pinho LEAL (1886) e Sant'Ana DIONÍSIO (1987).

Figura 16 - Chaves, em meados do século XIX (ca. 1840)



FONTE: "Chaves" (planta de Alex. Vasconcellos e Sá, de 1840); "Desenhos relativos as Portas do Anjo de Chaves em 1840"; "Planta que mostra a posição dos tres principaes quarteis (...) da Praça de Chaves" (1841); Plantas parciais diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens).

Figura 17 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Chaves, em meados do século XIX (ca. 1840)

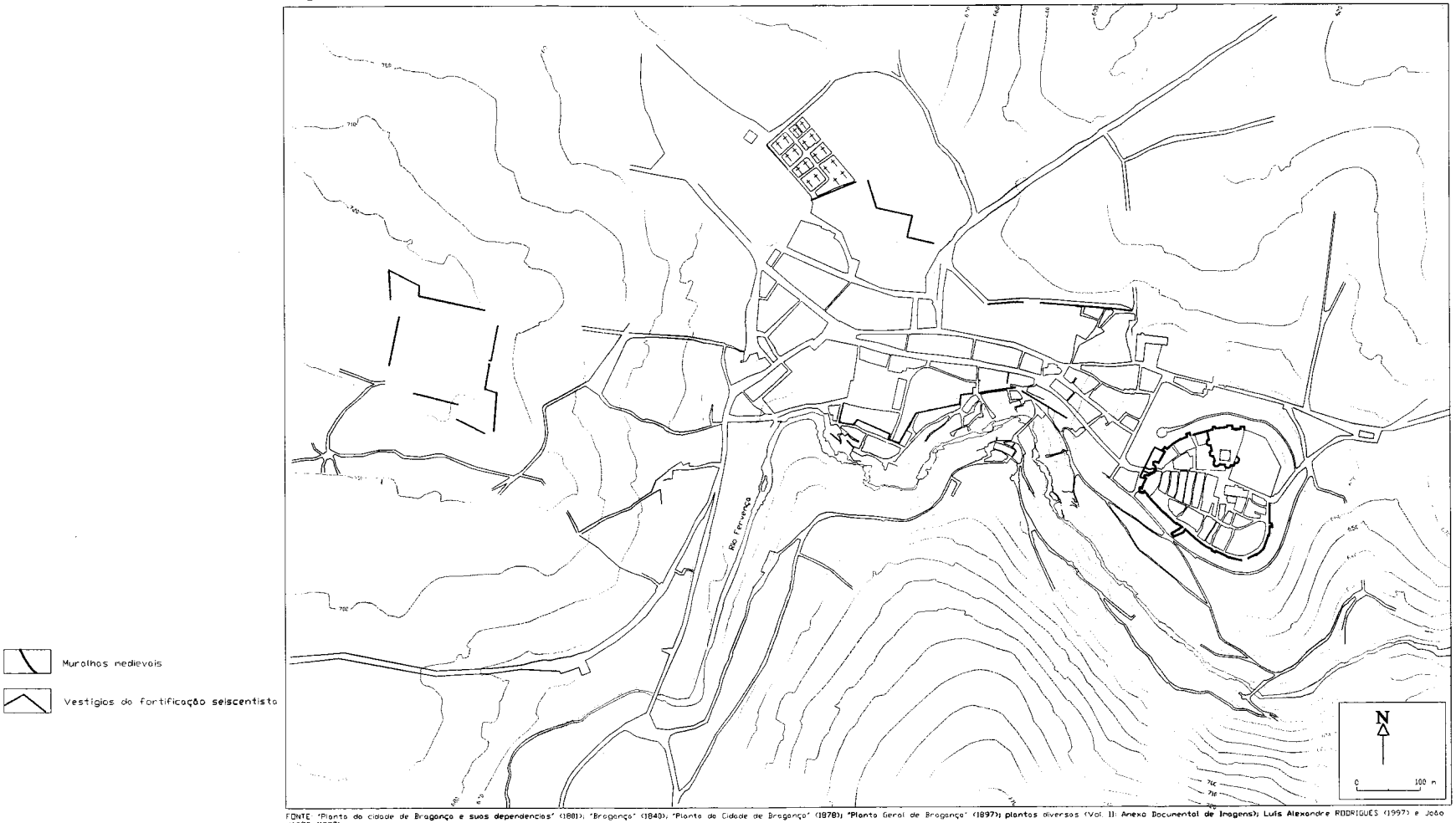


Fortificações abaluartadas remanescentes

1 Ponte romana (séc. II)
2 Surgência principal de água termal
3 Torre de menagem
4 Igreja da Misericórdia (séc. XVII)
5 Hospital da Misericórdia (1841)
6 Igreja matriz (séc. XIII/XVI)
7 Paços do Concelho
8 Capela do calvário (séc. XVII)
9 Quartel de Stª Catarina
10 Quartel do Bairro Alto
11 Quartel do trem
12 Capela da Lapa (séc. XVII)
13 Convento da Conceição (séc. XVII)
14 Convento de S. Francisco (séc. XVII)
15 Capela de S. Roque (séc. XVIII)
16 Igreja de S. João de Deus (séc. XVII)
17 Capela de Stª Mª Madalena (românica)

FONTE: 'Chaves' (planta de Alex. Vasconcellos e Sá, de 1840); 'Desenhos relativos aos Portas do Anjo de Chaves em 1840', 'Planta que mostra a posição dos tres principaes quarteis (...) da Praça de Chaves' (1841); Plantas parciais diversas (Vol. II Anexo Documental de Imagens); Júlio M. MACHADO (1994 e 2000).

Figura 18 - Bragança, em meados do séc. XIX (1840)



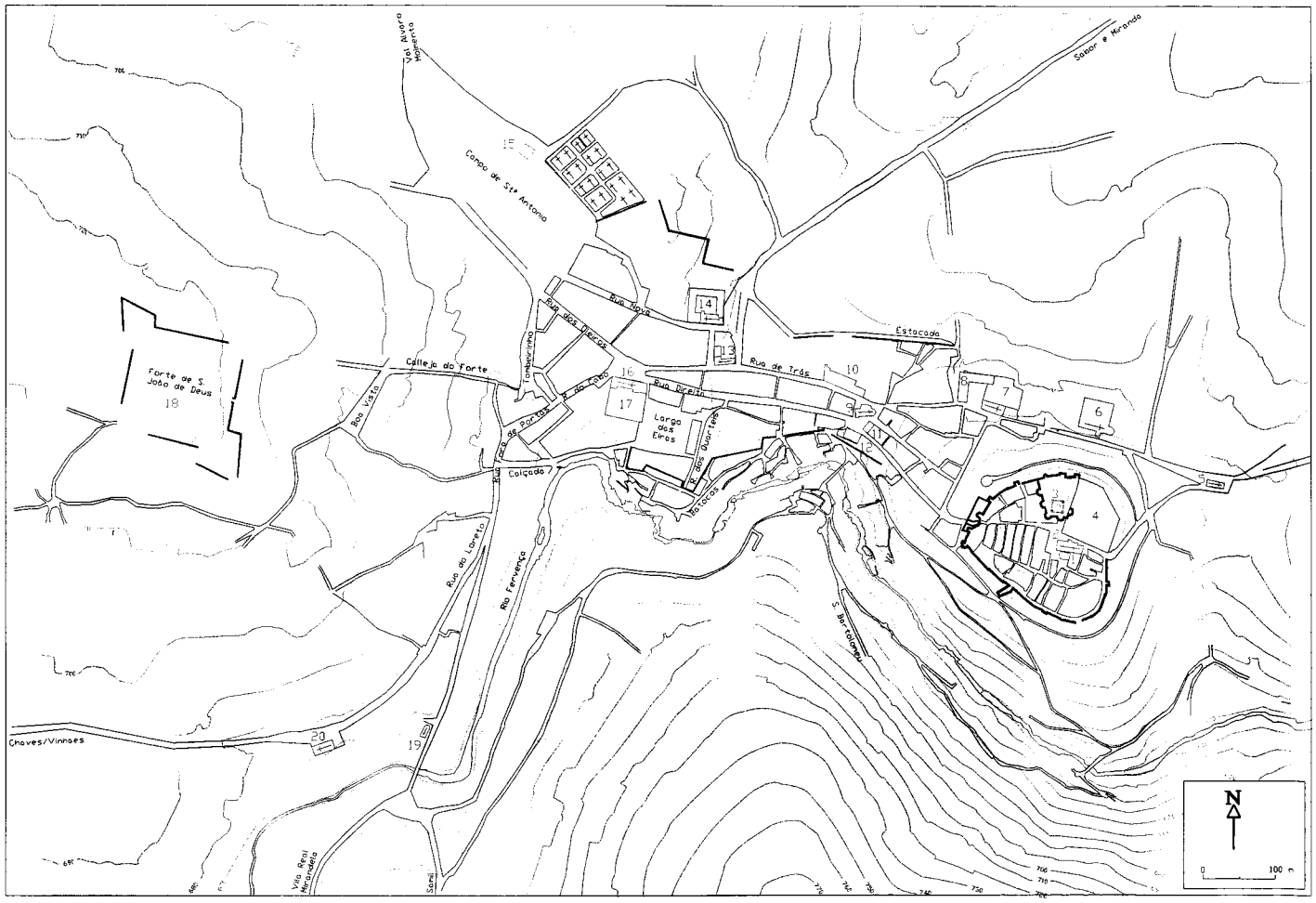
FONTE: "Planta da cidade de Bragança e suas dependencias" (1801); "Bragança" (1840); "Planta da Cidade de Bragança" (1878); "Planta Geral de Bragança" (1897); plantas diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Luís Alexandre RODRIGUES (1997) e João JACOB (1997).

Figura 19 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Bragança, em meados do séc. XIX (1840)

1 antigos paços do concelho (séc. XII)
2 Igreja de Stª Maria (séc. XIII)
3 Torre de menagem
4 Quartel do Batalhão de Caçadores nº 3
5 Capela de S. Sebastião (séc. XVI)
6 Convento de S. Francisco (séc. XVI)
7 Convento de S. Bento (séc. XVI/XVII)
8 Governo civil
9 Igreja de S. Vicente (séc. XVI)
10 Paço do Bispo
11 Cadeia militar
12 Cadeia civil
13 Igreja da Misericórdia (séc. XVI) e Hospital
14 Igreja de Stª Clara (séc. XVI)
15 Capela de Stº Antonio (séc. XVIII)
16 Praça e Igreja da Sé (séc. XVI/XVII)
17 Colegio Ecclesiastico/Seminario
18 Quartel do Regimento de Cavalaria nº 7
19 Capela do Senhor dos Aflitos (séc. XVIII)
20 Igreja do Loreto (séc. XVI)

Muralhas medievais

Vestígios do fortificação seiscentista



FONTE: "Planta da cidade de Bragança e suas dependencias" (1801); "Bragança" (1840); "Planta da Cidade de Bragança" (1878); "Planta Geral de Bragança" (1897); plantas diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Luís Alexandre RODRIGUES (1997) e João JACOB (1997).

Srª da Oliveira, onde se encontrava a casa da Câmara e a Colegiada. A sua centralidade levaria o padre Carvalho da COSTA a descrevê-la, em 1706, como *hum tronco, de que procedem muitas ruas do Arrabalde*[651]. Em Vila Real, o campo do Tabolado receberia chafariz em 1532 e ainda no século XVI aí se edificaria a nova casa do alcaide-mor da vila e o palácio dos marqueses de Vila Real[652].

Como assinalou Orlando RIBEIRO[653], à época manuelina corresponde um dos grandes surtos urbanos portugueses. De facto, neste período e durante todo o século XVI muitas povoações portuguesas denotarão um crescimento acentuado. Assim, o essencial do plano de Viana do Castelo inserido entre a muralha medieva e a linha ferroviária oitocentista foi delineado até meados de Quinhentos; aliás, uma das referências de base, em direcção à qual a povoação cresceu (o Forte de S. Tiago, na barra do Lima) estava concluida em 1596, tendo a edificação do embrião do Forte, a Torre da Roqueta, sido edificado em 1502, acrescentando-se-lhe uma cerca rectangular em 1568. Em Vila Real a igreja de S. Pedro, por exemplo, localizada perto de uma das extremidades da vila oitocentista, foi edificada em 1528 e constituía, nesta data, um dos extremos da povoação, sublinhando-se assim que, também aqui e no século XVI, se *assistiu a uma notável transformação da fisionomia do burgo*[654]. A cidade de Bragança (elevada a este estatuto em 1464[655]), como referimos, já transbordava maciçamente a muralha em 1509/10, *mas o maior crescimento da área urbana deu-se, todavia, nos séculos XVI e XVII*[656], com a construção da igreja da Sé, na transição daquelas centúrias, a marcar a praça da Sé, a qual se constituiria como um elemento importante de estruturação e consolidação da parte mais ocidental do burgo, assim se mantendo até ao século XIX, apesar do aparecimento de alguma edificação nas proximidades das portas da rua do Cabo e dos Oleiros (pertencentes à fortificação da

---

[651] P. Antonio Carvalho da COSTA, 1706, pág. 51. Já em 1969, na *comissão de melhoramentos da cidade*, referia-se que *as praças do Toural e de S. Francisco são pela sua situação as mais frequentadas e de mais vida e commercio, e por isso mais importantes da cidade* (AMAP: *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos*, 1780).

[652] Vila Real, apesar de ter sido muralhada no dealbar do século XIV, já nos finais do mesmo a maioria da população se tinha transferido para o exterior da cerca, quer *pela escassez de água que aí se fazia sentir*, quer pela sua *localização à margem das vias de comunicação, que a situava 'fora do comércio'. O abandono da vila velha, ao longo dos séculos XIV e XV, revela, afinal, a transferência da vida económica e social para os subúrbios, para a região norte, ou seja, para a única área para onde a vila se podia expandir, e pela qual seguia a estrada que, vinda de Amarante, seguia para Chaves e para Mirandela* (Fernando SOUSA e Silva GONÇALVES, 1987, pp. 137-138).

[653] Orlando RIBEIRO, 1971, pág. 577.

[654] Fernando SOUSA e Silva GONÇALVES, 1987, pág. 138.

[655] Ver nota 13, pág. 10 deste estudo.

[656] João JACOB, 1997, pág. 31.

segunda metade de Seiscentos), particularmente ao longo da rua de Fora de Portas que, ao bifurcar para Chaves e para Mirandela, constituía a saída principal da cidade.

Quer Chaves quer Bragança, por se tratarem de povoações fronteiriças passaram a contar, nomeadamente a seguir à restauração da soberania portuguesa, em 1640, com novos elementos condicionadores da organização e do desenvolvimento do seu plano urbano, que nenhum dos centros urbanos do interior não fronteiriço registariam e nos do litoral se assinalam de forma menos marcada, com a construção de fortes de protecção do acesso a enseadas ou da entrada de estuários, como é o caso da Póvoa de Varzim e de Viana do Castelo, respectivamente, cujos fortes apesar da diferença da sua grandeza apresentam a mesma forma[657]. A evolução da artilharia, na transição do século XV para o XVI, não implicou apenas a inutilidade das muralhas medievais, já que, associada à estabilização de fronteiras, impôs mudanças nas estratégias militares que passaram pela necessidade de construção de linhas ou cinturas de fortificações. Daqui decorreu a perda de importância militar por parte das povoações do interior, o que lhes permitiu o desenvolvimento de um *urbanismo aberto*[658] (como aconteceu em Guimarães, Viana do Castelo e Vila Real), enquanto as povoações fronteiriças se viram envolvidas por fortificações abaluartadas[659], consumidoras de espaço por exigirem inúmeros terraplenos e que, porque se tratava agora de fortificações mais onerosas e construidas por especialistas[660], raramente eram ampliadas, pelo que constrangiam e/ou enformavam o crescimento urbano[661].

---

[657] Naturalmente, também se constituiam como redutos de defesa terrestre, do que deriva a sua forma, como se deduz das explicações de Manuel de Azevedo FORTES (1729, pág. 45): a praça *dos sitios à borda do mar, ou de algum rio grande (...) para aquella parte* [da água] *naõ necessita de baluartes para deffença lateral, mas só de boas baterias; porque naõ pode ser a Praça attacada por approxes.*

[658] Antoine de ROUX, 1997, pp. 9-10.

[659] *Baluarte he hua obra avançada do Reparo* [muralha ou muro de defesa] *delineada cõ quatro lados, & tres angulos exteriores além de dous que forma com as Cortinas* (Luis Serrão PIMENTEL, 1680, pág. 17).

[660] *Em quanto a fortificaçaõ se naõ redusio a Sciencia, os Architectos civis eraõ os que delineavaõ os recintos das Praças, e os Castellos, e naõ havia nos exercitos Engenheiros de profiçaõ, nem officiaes de Artelharia, cujo invento se ignorava; e como à violencia desta terrivel machina naõ podiaõ resistir os muros antigos, foy necessario usar terraplenos, e esta mudança aperfeiçoou, e redusio à Sciencia a Arte de fortificar, fazendo hum mesmo corpo os Engenheiros, e os Mestres de Artelharia (...) até o tempo, em que se separaraõ, por terem funções differentes.* (Manoel de Azevedo FORTES, 1729, Tomo II, pág. 428).

[661] Posteriormente viriam a apresentar-se como áreas de reserva para o crescimento das povoações, pois quando as fortificações perderam a sua utilidade, quer a área ocupada pelos baluartes, quer as áreas *non aedificandi* das suas proximidades, seriam reafectadas nos séculos XIX e XX. Como veremos em Chaves e como aconteceu em Caminha, por exemplo, onde no local de implantação de dois meios baluares e um enorme revelim, seria aberta uma estrutura de avenidas ortogonais, preenchendo e articulando as áreas medieval e renascentista com a estação do caminho de ferro (Maria Alfreda CRUZ, 1988, 1ª edição 1966, pág. 84).

Utiliza-se com alguma frequência a expressão genérica de "à Vauban" para identificar todo o tipo de fortificações abaluartadas. Contudo, trata-se muitas vezes de uma imprecisão, visto que apenas se podem assim identificar aquelas que, em Portugal, se edificaram durante o século XVIII e que terão sido já em pequeno número, mesmo estas necessitando de estudo cuidado para que assim se possam identificar. De facto, Sébastian Le Prestre, *seigneur de Vauban*, nasceu em 1633, recebeu o *Brevet* de engenheiro ordinário do Rei em 1655 e só a partir de 1667 exerceu as funções de Comissário Geral das Fortificações[662], tendo sido responsável pela fortificação de inúmeras praças fortes francesas, nomeadamente da famosa *ceinture de fer* onde se enquadrava Lille, *la Reine des citadelles* nas próprias palavras de Vauban[663], que serviria de modelo de estudo e de medições das proporções utilizadas pelo engenheiro francês, já que este não deixou obra escrita, como assinalou Azevedo FORTES[664].

Assim, se atentarmos na data de construção das fortificações de Chaves e Bragança, ou mesmo do Forte de Santiago em Viana do Castelo, apenas as poderemos ancorar no tipo de construções abaluartadas desenvolvidas, a partir do século XV, pelos italianos e que os engenheiros militares holandeses e, principalmente, os franceses aperfeiçoaram, levando-as Vauban ao seu *expoente máximo*[665]. Aliás, o engenheiro-mor Luis Serrão PIMENTEL no seu *Methodo Lvsitanico*, apesar de publicado em 1680, nunca se refere a Vauban, baseando-se essencialmente em Antoine de Ville e no Conde de Pagan, engenheiros militares franceses que publicaram as suas obras em 1636 e 1645, respectivamente. Já o também engenheiro-mor Manuel de Azevedo FORTES, no seu *O Engenheiro Portuguez* (1728/1729), descreve, entre outros, os métodos dos militares franceses anteriormente referidos e também o de Vauban, o qual, aliás, afirma seguir, podendo-se a partir de então, e sabendo-se da importância que Azevedo Fortes teve na formação dos engenheiros militares portugueses, falar-se em fortificações "à Vauban" em Portugal[666].

---

[662] Pierre LAVEDAN, 1959, pág. 224.
[663] Philippe PROST, 1997, pág. 44.
[664] Manuel de Azevedo Fortes, 1729, Tomo II, pág. 64.
[665] Philipe PROST, 1997, pág. 38.
[666] *Não só em França, mas em todos os Reinos da Europa se fortifica hoje pelo seu methodo, e nós o seguiremos com algumas emmendas, a que derão lugar as experiências da guerra do seu tempo a esta parte.* (Manuel de Azevedo FORTES, 1729, Tomo II, pág. 64).

Não nos parece também, como sugere Walter ROSSA, que na utilização do termo *irregulares*[667] no título da obra de Luis Serrão PIMENTEL ou no trecho da mesma obra que aquele autor cita, se possa encontrar um *indício insuspeito do reconhecimento teórico da tendência portuguesa da transformação em detrimento da ruptura*[668]. Sem colocar em causa a tendência referida, talvez explicada pelo simples pragmatismo, pode admitir-se que a referência a regular e/ou irregular pretende qualificar apenas a forma, a *figura* nas palavras de Azevedo FORTES[669], do perímetro fortificado, pelo seu ajustamento a uma imagem de base geometricamente perfeita ou não, em planta. O próprio Manuel de Azevedo FORTES afirmava, a abrir o capítulo da *Fortificação Regular*, que *ainda que raras vezes succede fazer-se huma fortificação regular, e só dizem, que o he Palma nova, Praça do Estado de Veneza, e algumas cidadelas, como a de Milaõ; com tudo he precizo que concideremos a fortificaçaõ como regular (e será facil fazer-se sendo o terreno livre) porque pelos preceitos, e regras de huma fortificaçaõ regular devem obrar os Engenheiros na irregularidade dos terrenos, approximando-se quanto for possivel à regularidade, isto he, à observancia das regras da fortificaçaõ regular*[670].

Assim, o facto de Luis Serrão PIMENTEL não apresentar planta da disposição das ruas e praças parece indiciar uma indiferença, ou hesitação, em relação à matriz da sua distribuição, numa fase em que na Europa a engenharia militar recomeçava a preferir o plano ortogonal, em detrimento do plano radioconcêntrico das *cidades ideais* que atingira o seu modelo perfeito em Palma Nuova, em finais do século XVI.

Vauban, por exemplo, que também foi responsável pela construção de fortificações irregulares e as concretizou sem alterações à malha urbana pré-existente, além das que os imperativos de circulação militar exigiam, começou por utilizar o plano radio-concêntrico para depois optar definitivamente pelo ortogonal[671], iniciando uma nova fase de predomínio deste tipo de plano[672], nos projectos e obras dos engenheiros militares. Aliás, foi este tipo de malha que Manuel de Azevedo FORTES utilizou nas estampas que publicou em 1729[673] e que provavelmente incutiu nos engenheiros militares que obraram no Portugal

[667] Luis Serrão PIMENTEL, 1680, *Methodo Lvsitanico de desenhar as fortificações das Praças Regulares, & Irregulares* (...).
[668] Walter ROSSA, 1997, pág. 272.
[669] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, Tomo II, pp. 42-43.
[670] Idem, pág. 57.
[671] Philipe PROST, 1997, pág. 45.
[672] Pierre LAVEDAN, 1959, pág. 92.
[673] Manuel de Azevedo FORTES, 1729, Tomo II, Estampas 9ª e 10ª.

setecentista. Para concluir, tenha-se naturalmente em conta que o tratamento das figuras irregulares não é um exclusivo dos manuais portugueses de fortificação[674].

Sublinhe-se, como o fez J. BEAUJEU-GARNIER, que nenhuma tipologia de planta *é característica de uma época, mas sim, principalmente, de uma certa concepção ligada a diversos tipos de civilização*[675], no entanto, a planta *em quadrícula*, como a identifica J. BEAUJEU-GARNIER, pela facilidade que apresenta, quer de desenho quer de divisão fundiária, *conheceu um sucesso quase constante ao longo dos séculos*[676], enquanto a planta *radioconcêntrica* aparece frequentemente associada às *cidades ideais*, nomeadamente às percursoras, concretizadas nos séculos XVI e XVII e, principalmente, às veiculadas pela tratadística coeva.

Em Bragança e em Chaves foram erigidas, na segunda metade de Seiscentos, fortificações abaluartadas irregulares (se exceptuarmos os fortes), na primeira principalmente porque se ajustaram à mancha urbana já existente, na segunda pelo condicionamento da topografia e para abranger o Alto da Pedisqueira, sem a protecção do qual o castelo ficaria vulnerável. Enquanto em Bragança as fortificações militares cingiriam a massa edificada pré-existente, em Chaves mais do que duplicaram o espaço intramuros.

Em Bragança, a cidadela foi reforçada, foram construidos muros de alvenaria e de estacaria, que cintaram e condicionaram o desenvolvimento da povoação, tendo-se também edificado o Forte de S. João de Deus[677] (na colina onde hoje se encontra a Câmara Municipal), o qual se tornaria numa nova referência na estruturação do crescimento da cidade. Embora seja possível a reconstrução aproximada do perímetro fortificado que, na época, envolvia a cidade de Bragança, não se conhece com precisão o desenho das suas obras, visto que as plantas setecentistas que nos chegaram não coincidem entre si (vejam-se as plantas inseridas no Anexo Documental de Imagens), sabendo-se apenas que possuía vários baluartes e meio baluartes e um hornaveque[678] a proteger o lado Sul das Eiras do Colégio.

---

[674] Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, 1999, pág. 124.
[675] J. BEAUJEU-GARNIER, 1983, 1ª edição 1980, pág. 107.
[676] Idem, pp. 108-109.
[677] Luis Alexandre RODRIGUES, 1997, pág. 453.
[678] *Obras cornutas, Cornas, Hornaveques, a mesma cousa cõ diversos nomes, saõ obras exteriores avãçadas na campanha, com dous lados longos que se chamaõ Ramais, & a frente promovida com dous meyos Baluartes, as quaes obras se costumaõ fazer defronte da parte mais fraca da Praça para impedir os Approxes do inimigo, ou na parte que póde dominar, & dannar a Praça* (Luis Serrão PIMENTEL, 1680, pág. 16).

Em Chaves, foi alargada a área intramuros, para Norte e Noroeste da há muito inútil muralha medieval, construindo-se um conjunto de três baluartes e dois meios baluartes articulados, por duas cortinas, com o Forte de S. Francisco (terminado em 1667), edificando-se o hornaveque da Madalena[679] (terminado em 1662) para defesa da ponte romana e concluindo-se o sistema com a construção do Forte de S. Neutel, inicialmente com materiais mais precários e mais tarde em alvenaria[680], constituindo-se como outra referência importante do plano urbano flaviense até à actualidade.

Em ambos os casos, existiram intenções de reforma e reforço das fortificações, datadas de Setecentos e das quais se conhecem os respectivos projectos que se apresentam no Anexo Documental de Imagens (ADI: B1, B2 e C5). Assim, para Bragança, é de 1754 a intenção de abaluartar a cidadela e, de cerca de 1759, a de reforçar todos os baluartes e de acrescentar vários revelins[681] e um novo hornaveque a proteger o convento de S. Francisco. Para Chaves, projectou-se em 1753 a construção de cinco revelins. Contudo, nenhum destes projectos foi concretizado, como se pode constatar nas plantas de finais do século XVIII (ADI: B6 A e B, B7, C10 e C11), tendo Chaves, como o foram Bragança e outras praças nordestinas, sido facilmente tomada pelos exércitos do Marquês de Cevallos, em 1762, aquando da invasão decorrida na sequência do *Pacto de Família* entre Espanha e França[682].

Está estudada e demonstrada a importância dos projectos e concretizações da segunda metade do século XVIII no urbanismo português e nas cidades portuguesas, ou de raiz portuguesa edificadas nos territórios ultramarinos, podendo mesmo, segundo Walter ROSSA, afirmar-se que *o isolado fenómeno urbanístico "pombalino" deixou de existir e o termo passou a ser o significante do período no qual a "escola portuguesa de urbanismo"*

---

[679] Apesar de geralmente referenciado como revelim, trata-se de facto de um hornaveque, como se vê pela sua configuração e todas as plantas militares o identificam.

[680] Quase todos os autores locais datam o Forte de S. Neutel, em alvenaria, da segunda metade de Seiscentos, no entanto o General Ribeiro de CARVALHO (1929, pág. 173) refere que inicialmente *era uma simples fortificação passageira, com parapeitos de terra* e indica que a sua reconstrução em alvenaria se terá iniciado no ano de 1664, contudo esta edificação parece ter sido morosa e interronpida frequentemente, pelo que, segundo Júlio M. MACHADO (1994, pág. 186), vinda a paz com Espanha em 1668, terá ficado por concluir e, de facto, em 1706 ainda era referido como formado por *estacada de alamos* (P. Antonio Carvalho da COSTA, 1868, 1ª edição 1706, pág. 448), pelo que a sua conclusão, com o aspecto que apresenta hoje, terá acontecido apenas no século XVIII.

[681] *Revelin he hua obra menor exterior em forma triangular, ou de Trapezio; que vem a ser com Flancos a modo de Baluarte, & se fabrica fòra das Praças defronte das Cortinas lõgas & lugares mais fracos* (Luis Serrão PIMENTEL, 1680, pág. 16).

[682] General Ribeiro de CARVALHO, 1929, pp. 179-182.

atingiu a sua máxima expressão[683]. De facto, depois do trabalho percursor de José-Augusto FRANÇA (1987, 1ª edição 1983) sobre a reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755, vários estudos se perfilariam a iluminar os conhecimentos existentes sobre o urbanismo setecentista, carreando sucessivos exemplos de reforma (como a articulação da alta coimbrã), expansão (como os eixos estruturantes almadinos no Porto) ou fundação de centros urbanos (Vila Real de Santo António e Porto Côvo) ampliando-se mesmo o conhecimento do urbanismo da capital ao período joanino da primeira metade do século[684].

Contudo, o modelo perfeitamente ortogonal (adjectivado como *monótono* por H. LAUTENSACH em 1932 e nos mesmos termos mas em 1955 por Orlando RIBEIRO[685]), que se implementou na maioria dos casos, *não se impôs, como paradigma às outras cidades*[686] do território português continental. Porque *o grande campo de desenvolvimento do urbanismo português nos séculos XVI a XVIII foram os territórios ultramarinos, nomeadamente o Brasil*[687], ou porque ainda não se desenvolveram os estudos reveladores de outros exemplos, teremos que identificar os *vestígios* do segundo *grande surto urbano* que aconteceu no *barroco* e que quase todas as cidades ou vilas importantes revelam, como referiu Orlando Ribeiro[688], mais com as edificações e menos com acrescentos da malha urbana.

Naturalmente, que tratando-se de edifícios excepcionais, pela sua arquitectura ou pela sua função, frequentemente são reestruturadores ou geradores da malha urbana e é possível referir alguns edifícios que, de alguma forma, tiveram essa consequência, apesar de tudo

---

[683] Walter ROSSA, 1997, pág. 292.

[684] Vejam-se, entre muitos, José Eduardo Horta CORREIA (1984), Bernardo José FERRÃO (1985), Joaquim Jaime B. Ferreira ALVES (1988 e 1990, 2 vols.), António Martins QUARESMA (1988) e Walter ROSSA (1998).

[685] H. LAUTENSACH afirmava que *no Século das Luzes – também chamado Despotismo Esclarecido – o uso do monótono ângulo recto começou a predominar na planta das cidades portuguesas. O Marquês de Pombal mandou reedificar a parte baixa da cidade de Lisboa segundo esta traça, depois das destruições resultantes do terramoto de 1755. Fundou Vila Real de Santo António segundo o mesmo esquema. Mais tarde, esta planta generalizou-se a outras cidades e aldeias como, por exemplo a povoação de pescadores da Nazaré, que se desenvolveu no começo do século XIX, e a cidade de Setúbal, em parte destruída por um terramoto em 1856.* E Orlando RIBEIRO reafirmava que *Cidades modernas são poucas, embora as que mais se desenvolveram possuam bairros importantes que obedecem ao novo traçado. A restauração da Baixa pombalina pôs em moda as ruas que se cruzam em ângulo recto. Vila Real de Santo António, fundada por esse tempo, a Nazaré, remodelada pouco depois, ambos portos de pesca, mostram, nesta planta monótona, a sua inconfundível modernidade.* (Orlando RIBEIRO e H. LAUTENSACH, 1987, pp. 834 e 872, respectivamente).

[686] Orlando RIBEIRO, 1971, pág. 577.

[687] Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, 1999, pág. 24.

[688] Orlando RIBEIRO, 1971, pág. 577.

bastante mitigada. É o caso da igreja de Nª Srª da Agonia que marcou o topo Norte do campo do Castelo, em Viana ou da igreja do Senhor dos Passos que definiu o limite Sudeste do campo da Feira, em Guimarães (apesar da pré-existência de uma capela quinhentista), enquanto, em contraponto, a igreja de S. Paulo em Vila Real e a capela das Malheiras em Viana do Castelo, ambas vulgarmente atribuídas a Nasoni, pouco acrescentaram aos respectivos planos urbanos pois foram implantadas em gavetos previamente existentes.

Finalmente, deve assinalar-se a edificação, em finais de Setecentos, de todo o lado nascente do largo do Toural, em Guimarães, depois de ter sido aforado pelo Juiz de Fora, em talhões e a particulares, o terreiro adjacente à muralha, o que levou o poder concelhio a representar, em 1793, à rainha D. Maria I, atestando o prejuízo que daí adviria para o público por ser esse o local onde se fazia a feira do pano de linho, acrescentando que as casas não poderiam ter grande profundidade e além disso teriam que se encostar aos muros da vila[689]. Em resposta, a Rainha não só louvaria a iniciativa dos particulares que pediram os aforamentos, por dele resultar interesse para a fazenda real e para o concelho, como ordenaria que se demolisse a parte dos muros junto ao Toural, por já não apresentarem solidez e ser mais embaraçosa do que útil a sua conservação, de forma a *poderem os ditos enfiteutas puxar as suas casas até à frente dele, permitindo que cada um nas suas testadas pudessem as abrir portas que lhes fossem necessárias para formar lojas de comércio na maneira delineada noutra planta, que se remetia*[690]. Assim seria edificado todo o correr de fachadas do lado nascente do Toural, num estilo pombalino[691] que, além de contribuir para o fazer praça no Toural, viria a servir de modelo para as fachadas edificadas nas suas proximidades.

Apesar da reduzida importância da época setecentista na formação do plano urbano das povoações objecto deste estudo, deve, no entanto, assinalar-se a Póvoa de Varzim como excepção, já que, apesar de também aqui se ter assistido essencialmente à pontualização do tecido existente por edifícios significantes, um houve que foi fulcral no consubstanciar da povoação que encontraremos em meados de Oitocentos.

Assim, foi no século XVI que foram erguidos os edifícios que consolidariam a primitiva malha da Póvoa de Varzim e que se constituiram como consequências e, simultaneamente,

[689] Manuel Alves de OLIVEIRA, 1986, pág. 121.
[690] Idem, pág. 122.
[691] Idem, pág. 123.

factores de aprofundamento de uma estrutura bipolar: o núcleo de *Varazim de Jusão*, de feição mais rural, e o núcleo, naturalmente mais litoralizado, de pescadores. Referimo-nos, por um lado, à capela da Madre de Deus (demolida em 1898) e ao primitivo edifício dos Paços do Concelho[692], ambos situados no cruzamento das ruas da Igreja e da Conceição e definidores da primeira centralidade e, por outro, à capela de S. Roque, edificada *para servir a população do primitivo bairro de pescadores*[693] (localizado a ocidente da rua dos Ferreiros, primitivo caminho para Vila do Conde, já arruado em Quinhentos[694]) e para esconjuro da peste que então assolava o país[695].

Anterior poderá ter sido o pequeno conjunto de edificações denominado Lugar da Vila Velha (cujos últimos vestígios desapareceriam em meados do século XX, para no seu lugar se construir o Liceu)[696], contudo, possuía já um papel menor e a sua importância foi diminuindo ao longo do século XVII, com a consolidação da articulação entre o núcleo que envolvia a capela da Madre Deus e o bairro dos pescadores através da *calçada* (junto ao limite Sudeste da actual Praça do Almada), num percurso que a partir da capela de S. Roque divergia para a ponte da Ribeira (lançada sobre o Regato do Esteiro) ou para a rua da Junqueira[697].

Mas, foi no século XVIII que ocorreram as acções fundamentais que iriam privilegiar a consolidação do núcleo piscatório e reforçar a sua articulação com o núcleo mais interiorizado. Assente no crescimento demográfico devido à expansão da pesca, como afirmou Agostinho ARAÚJO, *encaramos o século de setecentos como o desenvolvimento de um processo de raízes longínquas que irá acabar por inverter esta relação de forças entre a parte alta e antiga da povoação e a ribeirinha*[698].

De facto, apesar da construção da igreja Matriz (1743-1757), foi no núcleo piscatório que se investiu preferencialmente, com a construção do pequeno Forte de Nª Srª da Conceição (1701-1740) no lugar onde antes existira um pequeno fortim[699], da igreja da Lapa (benzida

---

[692] Não se trata do edifício, ainda existente, construido em 1713 e que a Câmara venderia em hasta pública em 1879, mas de um outro, que existiu no mesmo local e que foi construido na primeira metade do século XVI, em data que ainda não foi possível precisar (ver Manuel AMORIM, 1991, pág. 18 e 23).
[693] Viriato BARBOSA, 1972, 2ª ed., pág. 80.
[694] Agostinho ARAÚJO, 1978, pág. 280.
[695] Idem, pág. 262.
[696] Jorge BARBOSA, 1975, pp. 287-288.
[697] Existem registos da existência da rua da Junqueira desde 1694 e da rua da Ponte desde 1706 (Idem, 1975, pág. 8 e 236, respectivamente).
[698] Agostinho ARAÚJO, 1978, pág. 272.
[699] Idem, ibidem.

em 1772 e localizada no limite Sul do bairro de pescadores e junto ao *Facho* que orientava as embarcações desde o século XVI) e do primeiro *Paredão*, cuja construção foi ordenada por D. Maria I em 1791; por outro lado, com a construção do edifício dos novos Paços do Concelho (a partir de 1791 e sob as ordens de Francisco de Almada e Mendonça, corregedor e provedor da Comarca do Porto, que também contribuiu para a edificação do *Paredão*)[700], o qual, conjuntamente com o amplo terreiro, simultaneamente adquirido na frente da sua fachada principal, definiu uma nova e fundamental centralidade, diminuiu-se a importância do núcleo da capela da Madre de Deus.

Inicialmente identificado como largo da Feira, aquele terreiro adquiriria o topónimo de praça do Almada em Oitocentos, século em cuja segunda metade, como veremos, se modificaria o lado sudoeste da mesma praça, alongando-a e desfazendo o rectângulo, aproximadamente regular e com a casa da Câmara centrada no lado noroeste, que as aquisições de terrenos haviam formado em Setecentos.

Em síntese, o essencial do plano urbano que encontramos nas povoações objecto deste estudo em meados de Oitocentos estava definido no final do século XVI, para os casos de Guimarães, Viana do Castelo e Vila Real, nos finais de XVII, para Bragança e Chaves e no final de Setecentos no caso da Póvoa de Varzim.

Apesar da comunhão de percursos através de contextos económicos, sociais e culturais cujos vestígios se reflectem com traços semelhantes em todas as cidades, importa salientar dois factores, tão caros aos geógrafos, que contribuem para o entendimento de especificidades quer de partes quer, principalmente, da forma geral do plano urbano de cada povoação: *sítio* e *situação*.

Sabe-se que a idênticas posições geográficas podem corresponder semelhantes funções e percursos, pelo que, quer as características gerais das povoações, quer o peso relativo dos períodos da história mais marcados no seu plano urbano, permitem associá-las em famílias, como é o caso das povoações fortificadas fronteiriças (como Chaves e Bragança, muito marcadas pelas fortificações seiscentistas), das localizadas na proximidade de encruzilhadas de vias de comunicação (como Vila Real) ou o das povoações portuárias (como Viana do Castelo, cuja fase de maior crescimento se relacionou ao apogeu da expansão marítima), por exemplo.

[700] Viriato BARBOSA, 1972, 2ª ed., pp. 87-91.

Além do mais, a escolha do *sítio* possível para a implantação do aglomerado inicial, era geralmente ditado por razões pragmáticas, de entre as quais os imperativos de defesa tiveram uma importância de relevo na generalidade das povoações surgidas antes do século XV, pelo que o *sítio* escolhido era um local mais elevado do que as suas vizinhanças próximas, mesmo nos casos de localização da povoação em plataformas de topografia pouco movimentada, como é o caso de Viana do Castelo. No entanto, frequentemente, mais importante do que o *sítio* original, seriam as características físicas[701] dos arrabaldes, ou seja, das áreas envolventes, cuja topografia e hidrografia condicionariam o traçado da expansão da povoação original, tendencialmente direccionada em função dos caminhos de conexão com povoações dos arredores ou com centros urbanos mais longínquos e mais importantes e com estes a vectorizarem as preferências locativas do crescimento urbano, com *os bairros extra-muros a alongarem-se, como se foram pólipos, em diferentes direcções*[702] e de forma desigual, podendo indicar-se os planos urbanos de Guimarães e de Vila Real como exemplos adequados.

Repare-se que em Guimarães a expansão se efectuou preferencialmente em direcção ao Ribeiro de Couros e adensou-se em função das saídas para Stº Tirso e Porto e para Famalicão. Em Bragança, cujo contorno foi claramente marcado pelo rio Fervença e pelos declives acentuados da vertente da margem direita, cresceu ao longo das saídas para Vinhais e Chaves e para Mirandela e Porto, restando expectantes até ao século XX os terrenos atravessados pela saída para o rio Sabor e Miranda do Douro, apesar de nesta direcção as condições topográficas não apresentarem problemas de maior. Vila Real, alcandorada, só podia crescer para Norte, como o fez, dispondo-se em função das saídas para Chaves e Bragança. Chaves manteve-se fechada até tarde, mas os caminhos que dela derivavam, com excepção da primitiva saída para Braga pela ponte sobre o rio Rivelas, estruturaram o seu posterior crescimento. Em Viana do Castelo, verificou-se uma expansão paralela à margem direita do rio Lima contida entre esta e a cota dos vinte metros de altitude do sopé de Stª Luzia, com estendimentos ao londo das saídas, mais notável para montante do rio Lima, com o traçado da rua da Bandeira a ser também condicionado pela ribeira de Fornelos. Na Póvoa de Varzim, implantada numa área muito aplanada, sublinhe-se a estruturação do núcleo piscatório numa malha tendencialmente ortogonal paralela à

[701] Empregamos o termo no mesmo *sentido restrito de mundo inorgânico* que sugeriu Orlando RIBEIRO (1986, pág. 17), ou seja, envolvendo apenas as características climáticas e geomorfológicas.
[702] Vidal de LA BLACHE, 1954, 1ª edição 1921, pág. 384.

linha de costa (num padrão tão característico dos espaços desta índole, onde se inscreve também o bairro da Ribeira de Viana do Castelo)[703], e, apesar de ser sulcada apenas por pequenos regatos, registe-se a influência dos da Moita, da Mariadeira e de Carrazeda na contenção do núcleo rural inicial e, principalmente, a influência do regato da Moita na delimitação das traseiras dos quarteirões que limitam a Noroeste a praça do Almada e a do regato do Esteiro no traçado da rua da Junqueira.

Sublinhe-se que, por vezes, temos caracterizado a totalidade do plano urbano, ou alguma das suas partes, como ortogonal[704], fazendo-o no seu sentido mais lato, ou seja, apenas no sentido geral da figura traçada e pelo facto de os arruamentos se cruzarem em ângulos rectos ou aproximadamente rectos. Digamos que, como Jorge GASPAR assinalou, *geralmente associa-se traçado espontâneo a não geometrizado e traçado planeado a plantas geométricas*, contudo existem exemplos que revelam que *tanto existem traçados "espontâneos" geometrizados, como traçados planeados não geometrizados*[705]. Neste debate, dever-se-ía então começar por questionar se existem traçados "espontâneos" *tout court*, se mesmo quando um plano urbano foi construido paulatinamente, sem um plano global concebido *a priori*, ele não é o resultado de inúmeras decisões humanas que, por justaposição sucessiva, levaram à concretização de um desenho mais ou menos próximo ou afastado de padrões geometrizados.

Além de tudo, importa atender ao alerta de Lewis MUMFORD, quando afirmava que há que distinguir entre formas homólogas e análogas, recordando que *funções semelhantes podem produzir formas inteiramente diferentes* e que *uma forma semelhante não tem, necessariamente, um significado semelhante, numa cultura diferente*, ao que se pode acrescentar que o mesmo se aplica quando se trata da mesma cultura em épocas diferentes[706]. É nesta perspectiva, da importância do processo de génese como critério complementar de classificação que se compreende as palavras de J. M. Pereira de OLIVEIRA, quando afirmava o *carácter radial da infra-estrutura geral do plano urbano*

---

[703] *A pesca marca fortemente a fisionomia dos bairros da gente do mar na Póvoa de Varzim ou em Setúbal, que, por isso, se diferenciam na área urbana, ou insere-se num conjunto doutras actividades, umas ligadas ao mar, outras à função de pequenos centros regionais, como Viana do Castelo, Aveiro e Portimão.* (Orlando RIBEIRO, 1969, pág. 69).

[704] Orlando Ribeiro identifica-lo-ia, genericamente, como "em quadrícula", como se depreende da sua afirmação de que *o traçado dos arruamento, entre nós, reduz-se fundamentalmente a três tipos* (...) *em quadrícula, estreladas* e *a maranha própria da cidade muçulmana*, em povoações do Sul. (Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, pp. 193 e 194).

[705] Jorge GASPAR, 1975, pág. 141.

[706] Lewis MUMFORD, 1982, 1ª edição 1961, pág. 328.

do Porto[707] ou admitia a existência de um urbanismo de planta ortogonal, apenas quando existiu um plano prévio, como no caso da *abertura global das Ruas do Rosário, do Pombal, de Miguel Bombarda e do Breyner*, com plano de 1805, *onde todo o esforço de abertura das novas ruas se fazia no sentido de as abrir o mais rectas possível, embora procurando afeiçoar a sua orientação às condições topográficas gerais*[708].

Nesta perspectiva, nas cidades portuguesas e nesta fase do conhecimento, se exceptuarmos as partes do plano construidas nas vilas novas medievais ou as poucas concretizações renascentistas e setecentistas, não existe, até ao século XIX, qualquer dos *dois ou três esquemas geométricos que haviam inspirado, mais ou menos conscientemente, as construções de cidades*, de que falava J. BEAUJEU-GARNIER[709].

Nas cidades aqui abordadas, apenas em relação ao núcleo medieval vianense, que se sabe ter tido um *arruador* que organizou o traçado das ruas[710], se poderá atribuir a classificação de ortogonal, enquanto que o núcleo ribeirinho da Póvoa de Varzim se desenvolveu entre a linha de costa e a rua dos Ferreiros, ajustando-se ainda à rede hidrográfica, e a expansão quinhentista de Viana do Castelo se adaptou à topografia e à linha de margem, não parecendo provável que nenhuma tenha resultado de um plano prévio, pois, como já referimos, a sua estrutura partiu de um eixo principal, ao qual se sucederam outros paralelos e menos importantes, todos articulados por estreitas travessas geralmente próximas da perpendicularidade aos primeiros. Eventualmente os planos medievos da cidadela de Bragança, de Chaves e de Vila Real, poderão também considerar-se ortogonais, pois nestes casos, além da proximidade geométrica com uma grade composta por eixos aproximadamente perpendiculares entre si, é possível que tenha existido um projecto prévio, pelo menos conceptualmente, mesmo que nunca tenha passado ao papel.

---

[707] José Manuel Pereira de OLIVEIRA, 1973, pág. 348.

[708] Mesmo na Foz Nova não considerava que existisse um plano do tipo ortogonal, pois aí, além do ajustamento à topografia verifica-se a existência da *tradicional orientação das ruas em relação ao mar*, como critério que presidiu à sua gradual organização (José Manuel Pereira de OLIVEIRA, 1973, pág. 349).

[709] (...) *e que guiaram os urbanistas encarregados de remodelar essas cidades.* (J. BEAUJEU-GARNIER, 1983, 1ª edição 1980, pp. 108). Esta geógrafa francesa classifica os *tipos de traçado* em: *planta em quadrícula, radiocêntrica, linear, planta sem plano* ou *de plano flexível* e *planta de prestígio.* Como afirma a autora, *estes esquemas rígidos tiveram de adaptar-se às condições reais: o meio físico, as vicissitudes históricas, as modas do urbanismo* (pág. 114) Mas mesmo na *planta sem plano* ou *de plano flexível*, não está a considerar uma estrutura que se desenvolveu *no dia-a-dia, sem plano pré-estabelecido*, mas antes o resultado de uma *concepção destinada a dar a impressão de espontaneidade* (pág. 111).

[710] Ver Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 28.

III - As transformações das cidades

As povoações de meados de Oitocentos eram geralmente aglomerados de casas de um ou dois pisos, raramente três, mal arejadas e iluminadas, pontuados por edifícios mais criteriosamente concebidos e pertencentes às classes altas. A grande maioria dos arruamentos, de reduzida largura e ladeados de fachadas grosseiramente alinhadas, raramente estavam pavimentados apresentando sulcos resultantes do escoamento das chuvas, das goteiras dos edifícios e dos despejos domésticos, ou até valas rasgadas pelas rodas de carros puxados por animais.

O saneamento era raro ou inexistente; a recolha de lixos para as periféricas montureiras, quando existia, era deficiente; o abastecimento de água, através de fontes públicas, era precário e insuficiente; os animais domésticos vagueavam pelas ruas; as epidemias eram frequentes e muitas vezes calamitosas; poucos arruamentos possuiam passeios ou outros espaços delimitados para a circulação de peões e a iluminação pública, feita inicialmente a óleo, era rara e limitada às horas nocturnas sem luar.

A partir de meados do século XIX iniciar-se-ia a transformação deste cenário 'urbano', visto se terem reunido as condições necessárias e suficientes para o efeito. De facto, as ideias decorrentes da conjugação de progresso com melhoramentos materiais, visando a melhoria das acessibilidades (por vezes, a sua criação) e consequente aumento de trocas comerciais, ao serem postas em prática pela actividade do Ministério das Obras Públicas e das suas direcções distritais, colocaram problemas nas ligações ou nas travessias das cidades, mas serviram de exemplo e fizeram sentir os seus benefícios.

Além disso, a facilidade de acessos também possibilitou o aumento da circulação de ideias, permitiu partilhar e comparar os exemplos de transformação das outras cidades, tornando-se crescente a consciencialização, quer pelos intelectuais locais quer pelas élites na qual se inseriam os presidentes de câmara, em relação ao papel do poder municipal nestes assuntos. E, se estão criadas as condições gerais, nem mesmo a quase inexistência de técnicos

camarários foi óbice para o desenvolvimento do planeamento, já que as câmaras municipais tinham passado a dispôr do corpo técnico das direcções distritais de estradas ao qual podiam solicitar apoio, sendo mesmo em alguns casos legalmente obrigadas a ele recorrer.

Assim, como já se deixou registado, "imbuídos pelo fervor do progresso e das obras públicas do Fontismo, influenciados pelos exemplos de Lisboa e Porto, aconselhados ou criticados por intelectuais locais, mas, principalmente, pressionados pelo lastimável estado de insalubridade em que se encontravam as povoações (...) também os presidentes camarários das urbes de menor dimensão, acompanhados tecnicamente pelos engenheiros directores distritais de obras públicas (e no caso de Chaves pelos engenheiros militares instalados na vila), tomaram iniciativas, elaboraram projectos, contraíram empréstimos e fizeram obra, reformando os centros urbanos, quase sempre delineando os caminhos da sua expansão"[711].

[711] Mário G. FERNANDES, 1999.

1. Os instrumentos

Para explicar a influência do poder municipal na transformação das suas sedes concelhias, torna-se importante clarificar os principais instrumentos, necessários e suficientes se existir vontade política, para que a acção se concretize. Por instrumentos entenda-se, por um lado, o enquadramento legal que obriga ou sugere, incentiva ou permite a acção municipal, balisando o seu poder de transformação dos espaços urbanos. Por outro, os planos e projectos que, enquanto documentos resultantes da reflexão e da análise da realidade, consubstanciam propostas que servirão de base à transformação do real ou contribuirão para a reelaboração de novas propostas visando aquele objectivo. Finalmente, o financiamento, sem o qual os projectos esperam e as leis se tornam inócuas.

1.1. Enquadramento legal

Na sequência das reformas empreendidas por Mousinho da Silveira em 1832, que vieram dar um cunho de raíz francesa (embora adaptado às realidades nacionais[712]) à organização administrativa portuguesa, introduzindo o *sistema de "dominação racional"* e iniciando o desmantelamento do *sistema de "dominação tradicional"*[713] herdado do Antigo Regime, e depois da criação da figura do distrito, em 1835, e com ele da definição de uma "pirâmide" administrativa (distrito, concelhos e freguesias), assistir-se-ia à *reforma mais espetacular da história da administração portuguesa*[714], com a publicação, por Passos Manuel, do decreto de 6 de Novembro de 1836, o qual eliminou 465 municípios, reduzindo o número de concelhos para 351[715]. Se a isto acrescentarmos a publicação do primeiro Código[716]

---

[712] Como clarificou António Pedro MANIQUE, 1989, pág. 11.
[713] Idem, pág. 15.
[714] José António SANTOS, 1985, pág. 90.
[715] A redução do número de municípios prendia-se com o debate sobre a incapacidade dos municípios de menor dimensão em exercerem cabalmente as suas competências, por falta de recursos. José Félix Henriques NOGUEIRA (1976, Vol. I, 1ª edição 1855, pág. 137), por exemplo, considerava que o número de municípios deveria ser muito menor ao apresentar um quadro com a identificação de 66 municípios propostos para a *Divisão pelo sistema municipal*, embora no ano seguinte alargasse o número para 100 (1879, Vol. II, 1ª edição 1856, pág. 112). Como afirmou César OLIVEIRA (1996, pág. 208), uma das questões em discussão prendia-se com o *saber se os concelhos de pequena e desigual dimensão geográfica são susceptíveis de gerarem receitas próprias, capazes de proverem às necessidades básicas dos seus habitantes e terem condições para neles encontrar os líderes e as elites*

Administrativo português em 31 de Dezembro de 1836 e, principalmente, do Código de Costa Cabral, em 1842, temos a ossatura administrativa de base em que se desenvolverá a acção das câmaras municipais no período que estudamos.

O Código Administrativo de 1842 aprofundou o cariz centralizador da administração pública e regulamentou a elaboração dos orçamentos municipais, impondo a sua normalização. A sua importância como matriz da concepção administrativa do país foi sublinhada por David JUSTINO ao afirmar que *os trinta e seis anos em que vigorou o Código de 1842 identificam-se com a primeira fase de real implantação de uma administração pública moderna em Portugal. Com todas as limitações e alterações sucessivas que se conhecem, conseguiu estabilizar uma determinada concepção de ordenamento do território que, nas suas linhas gerais, se manteve até à actualidade*[717]. Naturalmente, os Códigos posteriores[718] introduziram diversos ajustamentos e cambiantes, por vezes relevantes, como o assomar de uma tendência descentralizadora no Código de 1878[719], que também modificou a organização temporal dos orçamentos que, a partir daí, passaram a fazer coincidir o ano económico com o ano civil, ou ainda a excepcional autonomia que a primeira república, pelas leis de 1913 e 1916, concedeu às câmaras municipais, consagrando a sua eleição por sufrágio directo, criando as comissões executivas camarárias e eliminando a necessidade da sanção da tutela às decisões municipais, ao determinar que os seus *actos apenas seriam susceptíveis de modificação ou anulação através dos tribunais do contencioso*[720].

No entanto, as competências camarárias de deliberação sobre a criação ou modificação de espaços públicos e de fiscalização das obras particulares, estavam já consignadas, por exemplo, nas funções dos almotacés durante o Antigo Regime[721] ou no Código de Costa

---

donde possam emergir, enraizados no concreto da realidade, que possam governá-los e dirigi-los, com suficiente autonomia das autoridades e do governo central do Estado moderno.

[716] Com a promulgação de *Códigos, isto é, de diplomas legislativos cientificamente sistematizados e organizados*, cuja fundamentação fora lançada pelo Iluminismo, pretendia-se acabar com a *pluralidade de fontes de direito* e com a *abundância desordenada de normas extravagantes* (Nuno J. Espinosa Gomes da SILVA, 1991, pág. 383).

[717] David JUSTINO, 1989, pág. 174.

[718] Foram aprovados novos Códigos Administrativos, em 1878 (de Rodrigues Sampaio), em 1886 (Luciano de Castro), 1892 (José Dias Ferreira), 1896 (João Franco), 1900 (Luciano de Castro, apesar de aprovado não chegou a ser posto em prática), em 1910 foi reposto, por decreto de 13 de Outubro, o código de 1878; o novo regime político republicano chegou a possuir um projecto de novo código, mas apenas parte do articulado teria sanção legal com as leis nº 88 de 7 de Agosto de 1913 e nº 621 de 23 de Junho de 1916.

[719] César OLIVEIRA, 1996, pp. 210, 212 e 219.

[720] José António SANTOS, 1985, pág. 115.

Cabral, onde se previa, entre as competências camarárias, a elaboração de regras *para regular o prospecto dos edifícios dentro das povoações*[722]. No código de 1842 foram vertidas as disposições da Portaria de 6 de Junho de 1838, que determinava que *as câmaras municipais podiam estabelecer regulamentos que proibissem a edificação nas cidades e vilas sem prévia aprovação da respectiva planta*[723].

Aliás, a legitimidade do poder camarário era secular e nunca seria legalmente questionada. Desde a Baixa Idade Média que os concelhos possuiam aquele tipo de atribuições, por vezes referenciadas nos próprios forais, contudo o *entendimento corrente era o de que derivava do direito natural de cada pessoa a liberdade de edificar no seu solo como quisesse e com a altura que achasse conveniente* (...) *estando aquela sujeita apenas a limitações de direito privado, isto é, motivadas pela protecção dos direitos dos proprietários dos prédios vizinhos*[724] e, naturalmente, da propriedade pública municipal[725].

No período pombalino foram aprovadas normas rigorosas e restritivas para a reconstrução da baixa lisboeta, mas estas não se generalizaram às outras cidades, vilas e povoações do Reino, podendo afirmar-se que só com o liberalismo se assistiu a um *agravamento das limitações ao princípio da liberdade de edificação*[726], generalizando-se a assunção das competências camarárias, precisamente, com a sua explicitação nos códigos administrativos consequentemente vertidos nas posturas e regulamentos concelhios. Primeiro dispersas e redigidas de forma avulsa (veja-se o exemplo de Vila Real, que em 1854 tratou de as reunir

---

[721] Aos almotacés competia, entre outras funções, *fiscalizar a observância das posturas e acórdãos municipais e multar quem prevaricasse; velar pela limpeza e higiene da cidade, obrigando os moradores a manterem asseado o espaço da rua defronte das suas casas; conhecer as demandas que surgissem entre vizinhos resultantes de abusos ou desrespeito das regras municipais que regulavam a construção de casas, portais, janelas, tomadias de águas ou de servidões públicas.* (Francisco Ribeiro da SILVA, 2000, pág. 354).

[722] Como, em 1856, lembrava José Félix Henriques NOGUEIRA (1979, pág. 59, 1ª edição 1959) e se mantinha na reedição do *Codigo Administrativo Anotado, nova edição official* (1865, Artº 122, ponto IV).

[723] Fernando Alves CORREIA, 1997, pág. 133.

[724] Idem, pág. 103.

[725] Por exemplo, segundo José Manuel Pereira de OLIVEIRA (1973, pp. 222-224), em 1316, a propósito de agravos que o conselho da cidade do Porto dizia receber do Bispo e seus oficiais, D. Dinis, *ponderando tudo, entendeu ouvi-los e mandou passar-lhes carta de setença* (...) *que trouxe o primeiro sinal de ordenamento urbanístico pois que contrariou todos os aspectos em que na construção o domínio privado ofendia o público.* Na opinião do autor terá sido *muito significativo este momento da história urbanística da cidade do Porto, tanto mais que depois dele, implícita ou explicitamente, as medidas do mesmo estilo figuram aqui e ali nos documentos* e os espaços públicos *deixavam de ser simplesmente devidos ao acaso dos traçados rurais anteriores para serem objecto de prévia deliberação, quase planificação.*

[726] Fernando Alves CORREIA, 1997, pág. 103.

todas num único documento[727]), em função das necessidades circunstanciais ou do exemplo observado noutros municípios, as posturas camarárias eram frequentemente simples cópia das de outros concelhos. Por exemplo, as posturas sobre edificações propostas pela *Comissão de Melhoramentos* de Guimarães, reunida em 13 de Julho de 1869[728], são uma reprodução, embora com adaptações, das posturas do concelho do Porto, às quais se acrescentaram alguns artigos das posturas de Coimbra. Isto mesmo foi explicitamente assumido pelo proponente, o presidente da dita comissão, em relatório preâmbular e a comparação daquelas com o *Codigo de Posturas Municipaes do Porto*, publicadas em 4 de Março de 1869[729], não só o confirma como permite notar que as adaptações, sendo mínimas, chegam a introduzir erros na citação da legislação que as suporta[730].

Ao longo do século XIX, foram-se redigindo cada vez maior número de posturas, cujo âmbito se foi alargando a mais áreas da vida municipal (que iam desde a moral pública e religiosa até ao licenciamento de obras particulares), constituindo verdadeiros regulamentos de polícia municipal, cuja amplitude e necessidade de divulgação levaria, por vezes, à opção pela sua publicação, a qual devido à crescente complexização normativa chegou a ser feita de forma temática, designadamente em relação à regulamentação dos serviços de veículos. Veja-se o caso de Viana do Castelo que em 1863 publicou o seu *Codigo de Posturas do Concelho de Vianna do Castello*, no qual o capítulo 19º se referia a *seges, carroagens e outros vehiculos*, desenvolvido em apenas 7 artigos, e que em 1889 optou por publicar um *Regulamento do Serviço de Vehiculos*, este contabilizando 33 artigos[731].

---

[727] *Deliberou e accordou a Camara que em consequencia da falta sensivel de algumas posturas de reconhecida necessidade e sobre tudo das que respeitão a saude publica altamente ameaçada se estabelecessem as posturas seguintes, para depois de serem approvadas pelo Conselho de Districto, se colligirem, com todas as existentes, em um folheto, e se remetterem a todas as authoridades a quem compete a sua fiscalisação e execução.* (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 41, Sessão de 21 de Outubro de 1854, pp. 57F-62V).

[728] Estas posturas estão inscritas no *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos* (AMAP: 1780) e foram transcritas para o *Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães* (AMAP: M-1853, pp. 226F-235F), onde foram aprovadas em sessão de 14 de Julho de 1869. Posteriormente seriam adicionadas a posturas de outros âmbitos na *Nova collecção ou Codigo de Posturas de policia municipal*, aprovadas em 30 de Julho de 1873 (AMAP: *Livro de Actas da Câmara Mun. de Guimarães*, M-1856, pp. 247V e segs.), que seria renovada em 1880 (AMAP: *Livro de actas da Câm. Mun. de Guimarães*, M-1860, pp. 165F-196V).

[729] CÂMARA Municipal do Porto, *Codigo de Posturas Municipaes do Porto*, 1869, Cap. XV, pp. 20-27.

[730] Nomeadamente, as alturas permitidas nas edificações, que nas posturas do Porto estão correctamente referenciadas à lei de 2 de Julho de 1867, nas posturas de Guimarães são utilizados os valores desta lei, mas remete-se para o decreto de 31 de Dezembro de 1864, que aquela lei corrigira. Este erro seria mantido nas posturas de 1873 e só seria corrigido em 1880.

[731] Este regulamento seria substituido pela *Postura Reguladora do Serviço de Trens em Viana do Castelo*, publicada pela câmara municipal de Viana do Castelo, em 1913; a câmara municipal de Vila Real publicou um *Regulamento dos Carros*, em 1872.

Uma das vias pelas quais os regulamentos camarários se foram complexizando e pormenorizando foi pela legislação de âmbito nacional sobre estradas, a qual, geralmente vertida, de forma linear, naqueles regulamentos, foi também responsável pelo constante reafirmar das atribuições camarárias e, ainda, pelo constrangimento das câmaras municipais a um maior desenvolvimento de obras públicas, designadamente no que se refere à viação municipal.

Na verdade, as câmaras municipais, com os seus parcos recursos e a julgar pela recomendação que receberam do poder central, em 1839, para que *tratem da construção e conservação dos caminhos e estradas dos seus municipios*, que seria repetida em 1857[732], e apesar da Carta de lei de 1850 (de 22 de Julho)[733], pouco deveriam concretizar. De facto, lembrando o imenso trabalho que havia a desenvolver em matéria de construção de estradas no país, pode depreender-se que pouco se terá adiantado na viação municipal até 1864. O poder central estaria assoberbado com obras prioritárias e ainda não tratara de promover regras normalizadoras e medidas que eficazmente conduzissem as câmaras à construção sistemática de vias municipais. Aliás, apenas em 1862 (5 de Maio), numa circular do Marquez de Loulé, para todos os governadores civis de distrito e para todos os directores de obras públicas distritais, se determinou, pela primeira vez, a largura que deveria ser dada às estradas municipais, podendo verificar-se, pelas restantes indicações, que se pretendia também minimizar custos[734]. A lei de 15 de Julho de 1862[735], assinada pelo mesmo Loulé, reafirma a responsabilidade da construção das estradas de terceira ordem (as municipais) *a cargo dos municípios interessados, com subsídio do governo ou sem ele* (Artº 8º), mas terá tido o mesmo resultado que as determinações anteriores.

No entanto, esta lei, que de resto remete para legislação posterior as providências sobre a forma como as câmaras irão desempenhar o seu papel (Artº 5º), tem algum relevo, no contexto deste estudo, porque introduz uma ideia que se revelará importante em algumas

---

[732] Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pp. 4 e 79.

[733] Idem, pp. 24-29. Esta Carta de lei estabelecia providencias para a construção e melhoramentos das estradas e não terá tido consequências importantes. No âmbito deste estudo, interessa-nos porque refere que junto das *grandes povoações*, se for necessário, se poderá dar maior largura, *quanto pareça sufficiente para que o transito dos viandantes se faça sem incommodo* (Artº 4º parágrafo único). Esta observação será mantida em toda a legislação posterior relativa a estradas e retirando-se o condicionalismo da grandeza das povoações.

[734] Sem diferenciar municipal de vicinal, determina-se a largura de 5 metros; os materiais a utilizar deveriam ser *os que mais facilmente se poderem obter e de menor custo*, podendo o pavimento ser *em calçada de pedra ou de madeira, de empedramento ou por combinação de terras próprias* ou *no terreno natural*, não sendo permitidos *os ornatos e decorações* nas obras de arte (Idem, pág. 118).

[735] Idem, pp. 120-130.

transformações do plano da generalidade dos centros urbanos do país, ao determinar que *no interior das povoações atravessadas pelas estradas de primeira e segunda ordem, o governo, ouvido o conselho superior das obras publicas e as respectivas câmaras municipaes, terá a faculdade de designar por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas e os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito d'ellas* (Artº 9º, § 2º). Vai-se mesmo mais longe, ao sublinhar que *às ruas a que se refere o § 2º é applicavel o que for estabelecido para* (...) *as estradas de primeira ou segunda ordem a que essas ruas pertencerem* (§ 4º) e ao estabelecer que quando se decretassem as ruas que pertencessem a essas estradas seria efectuada *virtualmente a declaração de utilidade publica, para o effeito das expropriações* (§ 3º).

Estas determinações, que seriam alargadas às estradas municipais de 1ª classe (como se denominavam as que interessavam a mais do que um concelho) pela Carta de Lei de 6 de Junho de 1864[736], viriam a implicar inúmeros alargamentos e, por vezes a construção de variantes, de forma a evitar as expropriações nos casos em que estas se tornavam demasiado onerosas.

A lei de 6 de Junho de 1864 (que devia guiar a construção das estradas municipais e que fora prevista na lei de 1862) viria a transformar-se num dos instrumentos jurídicos mais importantes para o desenvolvimentos das obras públicas municipais no país, pois ao forçar à acção, virá a contribuir, de alguma forma, para abalar a inércia que possivelmente existisse por parte das câmaras municipais. De facto, face à inutilidade das recomendações que o poder central fazia às municipalidades para que construíssem e conservassem os caminhos municipais, o governo decidiu reservar para si o planeamento e a fiscalização, através das suas extensões distritais, e obrigar, é o termo, as câmaras municipais a tratarem da execução. Para isso, determinou-se a criação, em cada distrito, de uma *comissão de viação municipal*, à qual pertenciam o governador civil, o director distrital de obras públicas e mais quatro membros eleitos pela junta geral do distrito (Artº 3º), competindo-lhe, entre outras atribuições, a classificação das estradas municipais, a determinação anual das obras a efectuar nas estradas municipais de 1ª classe, a aprovação e fiscalização dos projectos e das obras e a articulação das redes concelhias no todo distrital.

[736] Idem, pp. 140-147. No seu Artigo 7º consta que *as ruas que forem prolongamento de estradas municipaes de 1ª classe são consideradas parte das mesmas estradas para os effeitos desta lei.*

Quanto aos recursos, a lei de Junho de 1864 especificava, no seu artigo 16°, que se aplicava à construção e reparo das estradas municipais, em primeiro lugar, a *prestação de trabalho devida pelos habitantes ou proprietarios do concelho, na conformidade do artigo 138° do codigo administrativo*, acrescentando-se-lhes as verbas relativas à *terça dos rendimentos dos bens proprios do concelho* (que eram a contribuição municipal para a universidade de Coimbra e que, pela lei de 30 de Julho de 1860[737], deviam passar a ser aplicados exclusivamente nos caminhos municipais), *quaesquer donativos, multas por transgressões de regulamentos de policia* camarários, a *decima parte de toda a receita municipal restante*, depois de retiradas as verbas já mencionadas, os subsídios que o estado pudesse fornecer, cuja possibilidade tinha ficado implícita no artigo 8° da lei de 15 de Julho de 1862 acima referido, e, finalmente, *contribuições extraordinárias que forem legalmente auctorizadas*, permitindo-se que as câmaras contraíssem empréstimos, embora estes devessem ser aprovados pelo conselho de distrito até 5000$000 reis[738] e pelo governo para montantes superiores (Art° 9°).

Finalmente, os estudos deveriam ser feitos *por empregados technicos das obras publicas distritais, e na falta d'estes por pessoas habilitadas, nomeadas pela camara* (Art°10°), pois a responsabilidade da execução, como referimos, pertenceria às câmaras municipais, sendo estas fortemente condicionadas em eventuais intenções de a isso se eximirem, já que a lei determinava que *as camaras deverão incluir todos os annos no seu orçamento a verba necessaria para a construção, reparo e conservação das estradas* (Art° 9°, §1°) e, precavendo alguma relutância, que *nenhum orçamento municipal poderá ser approvado se n'elle se não tiver observado esta disposição* (§2°).

As leis de 15 de Julho de 1862 e de 6 de Junho de 1864, que acabamos de referir e cujo contributo para as transformações oitocentistas dos centros urbanos sublinhamos, abrangiam quase toda a rede de viação ordinária do país. Para um espírito menos atento tudo estaria regulado e previsto, mas não para o de João Chrysostomo de Abreu e Sousa, ministro das obras públicas na época, engenheiro com larga experiência[739] e responsável pela lei sobre a viação municipal, para o qual faltava ainda clarificar as regras relativas aos

---

[737] Idem, pág. 171.

[738] Para avaliar o significado deste valor, refira-se que no ano económico de 1863/64 a despesa total municipal, em números redondos, foi de 8500$000 reis em Chaves, 12000$000 reis em Vila Real, quase 13000$000 em Viana do Castelo e 27700$000 reis em Guimarães.

[739] Mª Helena Castel-Branco Lisboa BARATA-MOURA, 1996, pág. 103.

últimos elementos do sistema de viação pública: as ruas que, no interior das povoações, não constituiam parte de qualquer estrada.

Surge, então, no contexto e na sequência da legislação sobre estradas, o primeiro documento legal suficientemente abrangente sobre ordenamento urbano em Portugal, que pretende ser padronizador das práticas municipais: o *decreto sobre a construção, conservação e policia das estradas e abertura de ruas*, assinado em 31 de Dezembro de 1864[740], que institui a figura do *plano geral de melhoramentos* e que vigorará até aos planos gerais e ante-planos de urbanização do Estado Novo.

A lógica sistémica própria dos engenheiros é perceptível na estrutura do decreto, o qual se desenvolve em três títulos, que se sequenciam das estradas para as ruas. Depois das *disposições gerais* (o primeiro título), o segundo título refere-se às *disposições relativas á construção, conservação e polícia das estradas* e o terceiro às *disposições relativas ás ruas e edificações no interior das cidades, villas e povoações.*

Este carácter híbrido do decreto é realçado nas opções de citação que, posteriormente, dele foram efectuadas. Por exemplo, no *Guia do Empregado de Obras Publicas*, de 1886, porque se tratava de um manual dirigido aos empregados de obras públicas distritais, só se publicaram os primeiros 34 artigos, ou seja, os dois primeiros títulos[741], enquanto Margarida Souza LÔBO, porque aborda o planeamento urbano, apenas transcreveu, nos seus anexos, o primeiro e o terceiro títulos do decreto[742].

Para nós, a importância do decreto de 1864 passa, essencialmente, pelo seu segundo título e esta opinião não se estriba apenas nas características deste nosso estudo, mas também no facto de os artigos do decreto referentes ao primeiro título (as estradas), não acrescentarem nada de substancial ao que as leis de 1862 e de 1864 (que aliás são repetidamente citadas) já tinham consagrado, pelo que se sublinha a preocupação de João Chrysostomo de Abreu e Sousa em, com este diploma, abranger os elementos do sistema de viação que ainda não tinham sido regulados e normalizar, desta forma, a acção dos municípios.

O relatório introdutório ao decreto deixa transparecer esta ideia ao afirmar, justificando-se, que *a viação publica não comprehende só as estradas reaes, districtaes e municipaes, que são objecto das leis de 15 de Julho de 1862 e 6 de Junho de 1864, comprehende tambem*

[740] Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pp. 151-167.
[741] J. E. Cesar GARCIA, 1886, pp. 58-64.
[742] Margarida Souza LÔBO, 1995, pp. 251-254.

as ruas no interior das povoações. Depois, reafirmando as competências municipais[743], sublinha que *são as ruas do dominio publico, porque fazem parte da viação publica ordinaria. E classificadas assim, é incontestável o direito que o governo tem de superintender na sua construcção, conservação e policia, não enfraquecendo a acção municipal ou cerceando as attribuições das camaras, senão mantendo-as e fortalecendo-as com os auxilios technicos e administrativos da auctoridade central*[744].

Contudo, para o governante, não era suficiente normalizar os regulamentos quanto à viação ordinária, importava ir mais longe e regulamentar a edificação, *porque providenciar sobre a abertura de novas ruas e melhoramento das actuaes, sem prescrever regras ás edificações que forem construidas ou reconstruidas, seria apresentar a Vossa Magestade um trabalho incompleto*. Assim, sem se deter e demonstrando que não tinha sido em vão que, em 1856, tinha viajado, em estudo, a França e Inglaterra[745], sintetizou as ideias basilares do urbanismo oitocentista europeu: *a decoração das cidades, o livre transito, a commodidade e segurança dos habitantes, a salubridade publica e a conveniencia de evitar a agglomeração da população, reclamavam medidas que o governo forçosamente devia propor a Sua Magestade*.

No Decreto de 31 de Dezembro de 1864 determinou-se que o governo mandaria proceder, imediatamente, à elaboração de um *plano geral de melhoramentos* para as cidades de Lisboa e Porto (Artº 34º e 50º) e que para as outras povoações *unicamente se mandará proceder ao plano d'estes melhoramentos quando as respectivas camaras municipaes o reclamarem* (Artº 52º, §1º). Para elaborar o plano, encarregar-se-ia uma comissão que, no caso de Lisboa, seria composta por um engenheiro e um arquitecto ao serviço das obras públicas, um engenheiro proposto pela câmara municipal e por um vogal indicado pelo conselho de saúde pública do reino; para a cidade do Porto deveria ser constituida por um engenheiro das obras publicas, um engenheiro ou arquitecto proposto pela câmara

---

[743] *Se ás camaras municipaes incumbe a policia urbana, se lhes pertence fixar os alinhamentos e dar cotas de nivel; se é attribuição sua vigiar as edificações, promover a abertura de novas ruas, o alargamento das existentes, e curar da sua conservação; nem por isso se póde sustentar que ellas sejam propriedade particular dos municipios, como o são os predios que cada um possue e de que é senhor*. (Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pág. 152).

[744] Idem, ibidem.

[745] João Chrysostomo de Abreu e Sousa, estudou na Academia Real de Fortificação e Desenho, foi director nas Obras Públicas de Braga, Viana e Porto na década de 40 de Oitocentos, membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas a partir de 1852 (data da sua criação), eleito deputado às Cortes em 1862, ministro das Obras Públicas e Minas entre Janeiro de 1864 e Abril de 1865, em governo chefiado por Loulé e depois por Sá da Bandeira; apesar de militar, viria a ser um dos membros fundadores da

municipal e pelo delegado de saúde da cidade; para as restantes povoações, seria necessário um engenheiro, um vogal proposto pelas câmaras municipais e o respectivo delegado de saúde. Os planos da cidade de Lisboa e do Porto seriam aprovados pelo governo, enquanto que para os das outras povoações, bastava a aprovação da *comissão de viação municipal* prevista pela lei de 6 de Junho de 1864.

Além do mais, o decreto clarifica também alguns aspectos a que deveriam atender os planos (Artº 35º), designadamente na aplicação das melhores condições possíveis de esgotos e limpeza da cidade, de drenagem dos solos, de tubagem da iluminação urbana (a gás), de encanamento das águas dos telhados e ainda à chanfragem dos ângulos ou esquinas dos edifícios[746], regulando ainda as alturas destes, em função da largura dos arruamentos em que se edifiquem, e determinando que as novas ruas não tenham largura inferior a 10 metros, nem inclinação superior a 7%.

A altura das edificações, prevista no decreto e determinada pela largura dos arruamentos, seria reajustada pela lei de 2 de Julho 1867[747], indo ao encontro de prováveis reclamações de proprietários, visto se passarem a permitir alturas mais "vantajosas" para cada classe de largura, as quais são também refeitas (figura 20). Assim, enquanto no decreto de 1864 para as classes de largura de até 7 metros, de 7 a 10, de 10 a 18 e mais de 18 metros se permitiam alturas máximas de 8, 12, 16 e 19 metros, respectivamente (o que significava

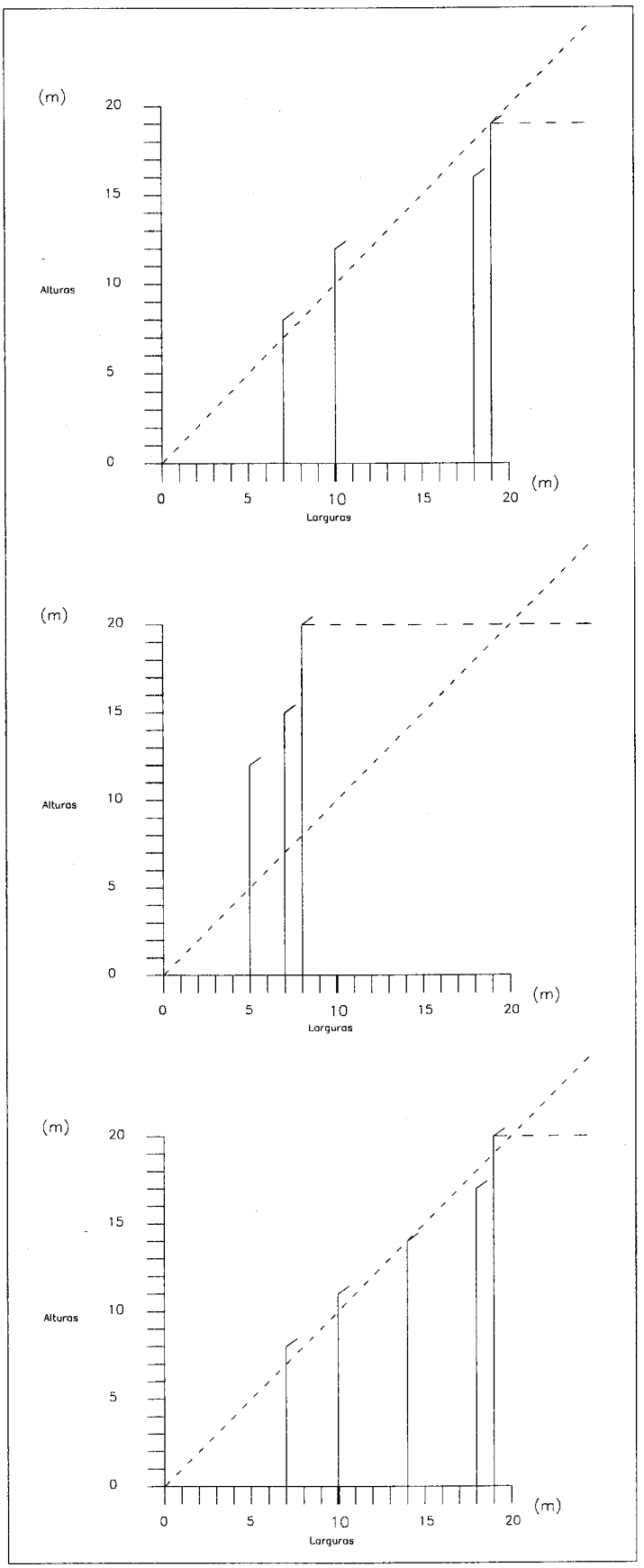
---

Associação dos Engenheiros Civis Portugueses e seu primeiro presidente (ver Mª Helena Castel-Branco Lisboa BARATA-MOURA, 1996, Vol. I, pp. 23-26).

[746] Este aspecto seria especificado em 1865, para o caso de Lisboa, o que em boa medida servia de indicador para as outras cidades: *Foi presente a Sua Magestade El-Rei, Regente em nome do Rei, o officio de 19 de agosto ultimo do intendente das obras publicas do districto de Lisboa, perguntando qual a fórma e dimensões que se devem dar ao chanfrado dos angulos ou esquinas das edificações da capital, de que trata o artigo 35º, § 6º do decreto de 31 de dezembro de 1864. O mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer do conselho das obras publicas, expresso na consulta de 29 de setembro ultimo, manda, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, declarar ao referido intendente: 1º Que os chanfrados de cunhal nos predios urbanos ou rusticos que bordam as ruas de Lisboa podem ser rectilineos ou curvilineos, comtantoque as praças ou cruzamentos das ruas tenham uma disposição symetrica ou regular, e a distancia minima, medida em linha recta, seja de 4,50 m entre os vivos das arestas, limites dos chanfrados, salvas as exigencias topographicas do plano legal de edificação; 2º Que a prescripção supra invariavelmente se observe nos arruamentos novos, e bem assim nas edificações novas em arruamentos antigos, quando estes façam parte do plano legal de edificações; 3º Que tanto nas edificações novas em arruamentos antigos, que não estejam no caso do disposto na paragrapho antecedente, como em quaesquer reedificações urbanas nos mesmos arruamentos, seja commetido ao prudente alvitre da auctoridade, a quem compete o exame e approvação dos projectos, o fixar a dimensão dos chanfros em termos que, sem deixar de cumprir a lei, chanfrando os cunhaes, se combine o interesse publico com o minimo prejuizo dos particulares. Paço, em 20 de outubro de 1865 = Conde de Castro.* (*Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1865, nº 2, pp. 419-420).

[747] Assinada por João de Andrade Corvo, sob um governo de *fusão*, entre o Partido Progressista Histórico e o Partido Progressista Regenerador, que governava desde 1865 (Isabel Nobre VARGUES e Mª Manuela Tavares RIBEIRO, 1998, pág. 173).

Figura 20 - Alturas das fachadas dos edifícios (cérceas) permitidas, em função das larguras dos arruamentos (em metros)



Decreto de
31 de Dezembro de 1864

Lei de
2 de Julho de 1867

Decreto de
14 de Fevereiro de 1903

Linha dos 45_o

Altura máxima permitida

10

Limite mínimo da largura de novos arruamentos

uma relação largura/altura que seguia de perto a diagonal dos 45 graus), na lei de 1867 as classes de largura dos arruamentos passaram a ser até 5 metros, de 5 a 7 e superior a 7 metros, às quais correspondiam, respectivamente, alturas de até 12, 15 e 20 metros.

Refira-se ainda que, ao modificar o artigo 36°, acrescentando-lhe um 3° parágrafo que determina que a *altura de cada pavimento não poderá ser inferior a 3 metros*[748], a lei de 1867 introduz um aspecto que permite o cálculo do número de pisos permitido por classe de largura de arruamento e explica, associado à necessidade de alcançar as condições de luz e ventilação, a profusão das janelas e portas rasgadas verticalmente, tão características das fachadas oitocentistas.

Existem ainda três aspectos que o decreto de 1864 determinava e que importa relevar: a obrigatoriedade de *pedir na respectiva camara municipal o alinhamento e cotas de nível*, por parte de todos os proprietários que pretendam edificar ou reedificar, em qualquer povoação do país (Art° 54°); a obrigatoriedade de demolição de edifícios que ameacem ruína, após intimação camarária (Art° 48°), visando questões de segurança; a posterior elaboração de regulamentação relativa aos *preceitos de hygiene no interior dos edificios publicos ou particulares* (Art° 41°).

Quanto ao artigo 54°, os registos nas actas camarárias de entrada de requerimentos a solicitar autorização de construir e indicação de cotas e alinhamentos, indicam que terá passado a ser uma prática paulatinamente seguida e reguladora da edificação. A possibilidade definida no artigo 48° estava já prevista na Lei de 16 de Julho de 1863 (DG n° 163, de 25 de Julho de 1863), cuja redacção não deixa dúvidas sobre o seu objectivo: *Quando algum edificio, muro, ou qualquer outra construcção, apresentar ruinas de que possam resultar perigos para a segurança publica, ou particular, a camara municipal mandará intimar o proprietario para começar a demolição e conclui-la dentro dos prasos rasoaveis que lhe serão designados na intimação* (Art° 1°). Contudo, as suas disposições eram *unicamenete applicaveis aos concelhos de Lisboa e do Porto* (Art° 11°), sendo necessária lei especial para que fossem extensíveis a outros concelhos. Ora com a elaboração dos planos de melhoramentos, cada câmara municipal poderia, sem lei especial, tornar aquelas disposições aplicáveis pelo menos à sua sede concelhia. No que respeita ao artigo 41°, contrariamente ao que supôs Fernando GONÇALVES[749], a regulamentação das

[748] Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pág. 206.
[749] Fernando GONÇALVES, 1989, pág. 241.

condições de higiene no interior dos edifícios públicos e particulares, apesar de tardia, seria concretizada em 1903, com a publicação do decreto de 14 de Fevereiro (Diário do Governo de 9 de Março de 1903), onde constava o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*.

Este regulamento, apesar de colmatar uma lacuna que desde o Decreto de 31 de Dezembro de 1864 estava previsto preencher, deve a sua concretização às preocupações higienistas, intensificadas depois do surto epidémico de peste bubónica, que grassou no final de Oitocentos e principalmente na cidade do Porto, apesar das preocupações e alertas lançados por Ricardo JORGE, já em 1888. A publicação do regulamento, cujo articulado é semelhante à lei francesa de 23 de Julho de 1884[750], aconteceu na sequência da constituição do *Conselho de Melhoramentos Sanitários* e da elaboração do *Regulamento Geral de Saúde e Beneficiência Pública*, ambos em 1901, visando-se organizar as acções desenvolvidas pelo poder municipal no domínio da salubridade pública, como é referido na introdução deste regulamento[751].

O *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, publicado em 1903 e que as câmaras municipais de Guimarães e Viana do Castelo, por exemplo, republicaram em 1907 e 1911 respectivamente, constitui o primeiro documento legal português onde se encontram definidas, de forma minuciosa, as condições que as edificações urbanas deveriam respeitar e nas quais constam indicações sobre as características de depósitos de água, tubos de queda, sifões, tubos de ventilação, latrinas e pias, fossas e alojamentos para animais, áreas e cubicagens mínimas, introduzindo ainda, por último, mas de grande importância, a obrigatoriedade de licença camarária para que pudessem ser habitadas. Além disso, o regulamento é ainda importante porque, enquanto o decreto de 1864 se focalizava nos edifícios que faceavam os arruamentos, este alarga a necessidade de licença camarária às edificações implantadas no interior de propriedades, pretendendo, assim, obviar a situações como as das "ilhas", tão características na cidade do Porto, apontadas como focos de propagações epidémicas.

Finalmente, reafirma a largura mínima de 10 metros para os arruamentos novos (já definida no decreto de 1864) e inclui na *salubridade dos predios* (Capítulo 2º) a questão da relação das respectivas alturas em função da largura dos arruamentos, determinando dimensões

[750] Ver A. Rigaud NOGUEIRA, 1907, pág. 263.
[751] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 106.

que, apesar de não serem exactamente iguais, retomam as decretadas em 1864 e que a lei de 1867 havia modificado em favor dos proprietários[752] (figura 20). Assim, segundo o artigo 5°, para as classes de até 7, 7 a 10, 10 a 14, 14 a 18 e mais de 18 metros de largura de arruamento, as fachadas deveriam ter até 8, 11, 14, 17 e 20 metros de altura, respectivamente, o que corresponderia, segundo o mesmo artigo, a um número de pisos de r/ch+1, r/ch+2, r/ch+3, r/ch+4 e r/ch+5.

Pelos imperativos higienistas, retomavam-se, aproximadamente, os perfis transversais de arruamentos previstos no Decreto de 1864, mais condicionadores da altura das edificações e com uma relação largura/altura que se aproximava muito da *regra dos 45 graus*, que viria a ser aprovada pelo RGEU, em 1951, mas com uma particularidade, assinalável, em relação a este: enquanto pela regra dos 45 graus as edificações podem, em termos teóricos, elevar-se continuamente com o aumento da largura dos arruamentos, em qualquer dos diplomas legais anteriores a altura dos edifícios nunca poderia ultrapassar o limite máximo definido, independentemente da generosidade da largura dos arruamentos (em 1864 o limite é de 19 metros de altura e em 1867 e 1903 o limite é de 20 metros; quando implantados no interior de propriedades e, portanto, não faceando os espaços públicos, os edifícios não podiam superar os 15 metros de altura, mantendo-se este valor em qualquer dos três diplomas legais[753]).

Para terminar esta abordagem ao enquadramento legal em que se poderiam mover as municipalidades, resta referir as medidas tomadas para garantir a execução dos planos de melhoramentos, as quais se resumem a dois aspectos previstos no decreto de 1864: o primeiro refere-se à obrigatoriedade de edificação, no prazo de um ano a partir da necessária intimação municipal, por parte dos proprietários possuidores de terrenos confinantes com as vias públicas (Art° 47°); o segundo, foi a declaração, feita *a priori* (Art° 37°), da utilidade pública e urgente de todas as expropriações necessárias para a execução dos planos, com vigor a partir da data da sua aprovação.

---

[752] A. d'Ascensão MACHADO (1906, pág. 34), criticou, no Annuario da Sociedade dos Architectos Portuguezes, a rigidez dos limites impostos pelo Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, referindo que *por uma diferença de centimetros e por não haver meios termos a estabelecer, fica um proprietario impedido de augmentar um andar a qualquer edificio que pretenda mandar construir, ou de dar mais altura aos andares, e o architecto, obrigado a conter a fachada do edificio projectado, em limites que não podem ser excedidos, muitas vezes com prejuizo do partido architectonico adoptado, que um reduzido augmento de altura poderia melhorar consideravelmente.*

[753] Naturalmente, estamos sempre a referir edifícios privados, pois os três diplomas excluem destas regras os templos, os edifícios destinados para serviço público e os monumentos, *quer sejam construidos pelo*

A declaração de utilidade pública e de urgência das expropriações era regulada pela carta de lei de 23 de Julho de 1850, que exigia que aquelas fossem efectuadas por lei ou por decreto (Artº 2º e 50º), pelo que o decreto de 1864, ao fazê-lo previamente, pretendeu evitar todo o processo burocrático previsto naquela lei. A lei de 1850 foi utilizada, durante mais de seis décadas, para enquadrar as expropriações que, devido às inúmeras obras públicas, foi necessário concretizar. No entanto, era uma lei demasiado simples que, em princípio e apesar da possibilidade de contestação, concedia ao Estado excessivos poderes de decisão na declaração de utilidade pública. Com o advento da república pretendeu-se diminuir a arbitrariedade dessa declaração, publicando-se em 1912 uma nova lei sobre *expropriações por utilidade pública*, que seria regulamentada em 1913[754]. Nesta lei, foi feita, pela primeira vez, a listagem dos objectivos para os quais as expropriações se poderiam considerar de utilidade pública e urgentes, consagrando-se entre eles a *expansão urbana: abertura, alargamento e regularização de vias públicas, bairros operários, parques e jardins públicos* (Artº 2º, § 8º). No entanto, como afirmou um advogado da época, *a enumeração dos motivos para expropriações que o art. 2º da Lei de 1912 encerra não é de modo algum taxativa*, pelo que, *a cada momento, e na prática assim sucede, a lei vem reconhecer mais um motivo para expropriação por utilidade pública*[755].

Ao referir-se, na lei de 1912, *expansão urbana* apenas no sentido com que foi especificado, ter-se-ão colocado dificuldades, às câmaras municipais, no que se refere ao poder de obrigar à edificação nos terrenos confrontantes com vias públicas e à demolição de edifícios que ameaçassem ruína (previstos no decreto de 1864 e ainda em vigor), a não ser que estivessem inseridas num plano de expansão. Em 1915[756] resolver-se-ia a questão com o acrescento, no parágrafo 8º, do Artº 2º, da possibilidade de expropriar por aqueles motivos, aproveitando-se a oportunidade para obrigar as câmaras municipais a procederem ao levantamento de *planta geral das suas respectivas cidades e vilas*, sem a qual não poderiam efectuar qualquer expropriação por motivo de expansão urbana, e acrescentando-se uma nova possibilidade: a expropriação *de qualquer prédio cuja reparação ou modificações sejam deliberadas pela respectiva câmara municipal, precedendo voto da*

---

governo quer pela camara municipal (Artº 35º, ponto 7º, § único do Decreto de 1864, que não foi alterado pela Lei de 1867, nem pela de 1903).

[754] Lei de 26 de Junho de 1912 e regulamento de 15 de Fevereiro de 1913, publicados em Lisboa, pela REPÚBLICA PORTUGUESA (1914).

[755] José Manuel Ribeiro FORTES, 1928, pág. 35.

[756] Diário do Governo, nº 186, Lei nº 438, de 15 de Setembro de 1915.

sua comissão de estética ou, na sua falta, o voto da sua comissão executiva, quando o seu proprietário se negue a fazer as obras indicadas (Artº 5º, alínea a)).

Simultaneamente, com a introdução da figura da *comissão de estética*, cujas atribuições já podiam ser utilizadas pelas câmaras municipais, desde a primeira metade de Oitocentos, mas apenas na aceitação/rejeição de projectos novos, reforçou-se a preocupação com a estética urbana, que também já fora relevada num decreto, de Setembro de 1914, em relação à cidade de Lisboa[757].

Registem-se apenas duas notas, mas importantes, quanto a este decreto de 1914, que acabamos de referir. Por um lado, apesar de ser relativo a Lisboa, introduziu no país uma inovação em termos urbanísticos que faria escola em outras povoações, ou seja, a obrigatoriedade de se *deixarem, entre a frente dos prédios e os alinhamentos das ruas, jardins vedados com a largura mínima que fôr fixada para cada uma daquelas ruas*[758]. Num momento em que já era previsível a importância do automóvel, a medida parece prender-se mais com a necessidade de precaver futuros alargamentos de vias, do que com a estética ou com qualquer evocação dos modelos de casas unifamiliares desenvolvidos em torno da ideia de *Cidade Jardim*. Todas eram aplicadas e debatidas, na Europa daquele tempo. No entanto, no caso presente, porque o decreto abria a porta a que a câmara municipal permitisse maiores alturas de fachada do que as que a largura da via permitiria[759], leva a que a sua associação deva ser feita às ideias explicadas por Augustin Rey no Congresso Internacional de Arquitectos, que decorreu em Londres em 1906[760]. Por outro

---

[757] Diário do Governo, nº 177, Decreto nº 902, de 30 de Setembro de 1914, Artº 4º: *Quando se tratar da devida aprovação dos projectos de edificações e construções particulares, dentro da cidade de Lisboa, a respectiva Câmara Municipal deverá, sem obrigação de qualquer indemnização, denegar a licença àqueles que prejudiquem as condições panorâmicas e artísticas da cidade.*

[758] Idem, Artº 3º: *A câmara de Lisboa fica autorizada a impor aos proprietarios que pretendam construir nas ruas que para êsse efeito por ela forem designadas, a obrigação de deixarem, entre a frente dos prédios e os alinhamentos das ruas, jardins vedados com a largura mínima que fôr fixada para cada uma daquelas ruas.*

[759] Idem, Artº 3º, § único: *Para estas ruas a Câmara Municipal fixará também a altura máxima que poderão ter as fachadas e vedações.*

[760] Augustin REY (1908b, pp. 433-434) propunha um afastamento da face da rua, permitindo a construção em degraus, ou a criação de pequenos jardins vedados, uns como os outros podendo, futuramente, ser expropriados. As propostas de Augustin Rey eram conhecidas em Portugal, pois não só os ministros dos negócios estrangeiros e das obras públicas, do governo português, como o presidente da Associação Portuguesa de Arquitectos e Arqueólogos (Augusto José da Cunha) e um delegado (A. do Couto) da mesma associação, o presidente da Sociedade Nacional de Belas Artes (Visconde de Atouguia) e um delegado (Francisco Carlos Parente), o delegado da Sociedade Portuguesa de Arquitectos (José Alexandre Soares) e os arquitectos José Luis Monteiro, Adães Bermudes, Ventura Terra e Rosendo Carvalheira estiveram presentes no Congresso Internacional de Arquitectos de 1906 (ver Actas do *International Congress of Architects*, Seventh Session, London, The Royal Institute of British Architects, 1908, pág. 9); além do mais, duas sínteses das suas ideias foram publicadas, no nosso país,

lado, no decreto explicitou-se que a Câmara Municipal de Lisboa (e no futuro as câmaras municipais) *designavam* as ruas onde se podia construir, entrevendo-se aqui a emergência de uma visão mais abrangente do urbanismo e do papel do poder municipal na estruturação da cidade.

Voltando à lei de 1912, sublinhem-se mais dois aspectos importantes para o urbanismo português. Por um lado, assegurou que *quando a abertura, o alargamento ou a regularização duma via publica determinar o aumento do valor locativo dos prédios que utilizarem dêsse melhoramento*, os respectivos donos seriam obrigados a pagar, de uma só vez ou em anuidades, 30% desse aumento de valor locativo, determinado pela entidade expropriante, sendo qualquer diferendo resolvido, sem recurso, por um *tribunal de arbitrários* (Artº 10º), pretendendo-se, assim, adicionar meios de financiamento às obras públicas. Por outro, abriu a possibilidade de as câmaras expropriarem faixas de terreno (que poderiam ir até aos 50 metros de profundidade) maiores do que as necessárias para abertura ou alargamento das vias públicas, o que não era permitido pela lei de 1850, feita a pensar nas estradas e caminhos de ferro. Aquelas faixas deveriam, posteriormente, ser *postas à venda em hasta pública, talhadas em chão, regulares de dimensões e confinações, acomodadas às exigências duma boa edificação urbana* (Artº 6º, §2º e Artº 7º), permitindo-se, assim, que sejam as câmaras a gerir e a controlar o processo de urbanização, evitando-se a concentração de terrenos, com frente para vias públicas, nas mãos de um ou poucos proprietários e fazendo reverter parte das mais valias para as municipalidades.

Em síntese e em termos de legislação urbanística de âmbito nacional, até 1864, deve referenciar-se as competências municipais, asseguradas pelos códigos administrativos, de definir alinhamentos e cotas de nível e de aceitar ou recusar desenhos de fachadas, entre 1864 e 1903; depois, importa assinalar o conteúdo do decreto de 31 de Dezembro de 1864 e as alterações ao mesmo introduzidas pela lei de 2 de Julho 1867; finalmente, a partir de 1903 e até 1934 (data do primeiro documento legal do Estado Novo, sobre os planos gerais de urbanização), vigorará ainda o decreto de 1864, ao qual se adicionou o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, decretado em 14 de Fevereiro de 1903, e algumas inovações contidas na lei de 1912 e no decreto de 1914.

---

em 1909 e na revista *A Construção Moderna* (1909, Ano IX, pp. 91-92 e 286-287), que identifica o autor como Agostinho Rey. José Alexandre SOARES (1906), o representante da Sociedade Portuguesa de Arquitectos, publicaria um relatório sobre o Congresso no *Annuario da Sociedade dos Arquitectos Portuguezes*, referindo quase todos os intervenientes, mas esquecendo Augustin Rey.

Deste conjunto de documentos legais, deve destacar-se o decreto de 1864 como documento basilar, pois foi não só o diploma definidor das ideias matrizadoras que, em termos urbanísticos, dominaram até aos anos trinta do século XX, como também consagrou a figura do *plano geral de melhoramentos*, sugerindo, pela primeira vez, a ideia da elaboração de um plano para todas as povoações do país. Naturalmente que, ao Decreto, tem sempre que se anexar a Lei de 1867 (relembremos a figura 20), pois foi ela que permitiu, de facto, reconstruir e/ou construir cidades ainda fechadas, de ruas mais largas do que as existentes, mas ainda estreitas, que antes de 1903 raramente ultrapassavam os 10 a 12 metros de largura.

Com o Decreto de 1864, Portugal foi percursor[761], juntamente com a Espanha (que também publicou a *Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones*, em 1864[762]), quando, apesar do avanço de outros estados europeus no que toca a realizações, entre as quais se não pode deixar de referenciar os trabalhos de Haussmman em Paris, não havia nenhum país que tivesse legislação perspectivadora de elaboração de planos para todas as povoações.

Pierre LAVEDAN afirmou que *parece que a ideia de impôr por uma lei a todas as comunas importantes de um país a obrigação de estabelecer um plano de ordenamento, se tenha exprimido pela primeira vez na Suécia em 1874*[763]. Vendeu, como houvera comprado, a opinião de Albert LILIENBERG[764], que aliás LAVEDAN referiu, mas que outros, compradores de LAVEDAN, esqueceram[765]. De facto, Albert LILIENBERG, o engenheiro-chefe da cidade de Gotemburgo, afirmara, em 1923, que *a lei de 1874 é, tanto*

---

[761] Como se afirmava num projecto de lei, sobre habitação económica, apresentado em 1908, *não se pode nem deve deixar no olvido o bem elaborado decreto de 31 de Dezembro de 1864 (...) este decreto, promulgado quando apenas raras nações das mais avançadas no mundo civilizado começaram a conhecer a necessidade de tratar da salubridade publica como causa primordial do progresso, é um dos titulos mais gloriosos do distincto homem de estado* [João Chrysostomo de Abreu e Sousa] *que o elaborou e referendou e uma das paginas mais brilhantes da nossa legislação* (ver *A Construção Moderna*, Ano X, 1910, pág. 192).

[762] Mais precisamente, em 29 de Junho de 1864 (Josep OLIVERAS SAMITIER, 1992, pág. 85). Apesar da proximidade de datas a legislação espanhola foi publicada na sequência da elaboração de planos de *ensanche* (nomeadamente, o de Ildefonso Cerdá para Barcelona, de 1859 e o de Carlos Mª de Castro para Madrid, de 1860); digamos que a legislação apareceu como enquadradora/oficializadora de uma pré-existência, enquanto a legislação portuguesa pretendeu ser fomentadora/incentivadora da elaboração de planos. Como em Portugal, a lei espanhola foi *a primeira tentativa séria de fazer uma lei urbanística de carácter geral.* (Manuel MARTÍN RODRÍGUEZ, 1986, pág. 18).

[763] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 172.

[764] Albert LILIENBERG, 1923, pág. 125. Este autor refere, ainda, que leis deste cariz foram aprovadas na Prussia em 1875, na Holanda em 1901, em Inglaterra em 1909, em França em 1919 (lei Cornudet).

[765] Michel RAGON (1986, pág. 278), por exemplo, que refere os mesmos países e datas indicados por Albert LILIENBERG.

quanto sabemos, a primeira lei de construção e de ordenamento elaborada, que visava todas as cidades de um país. Ora, a lei portuguesa, apesar de não ser tão completa, na sua formulação inicial, como a lei sueca (sê-lo-ia com o complemento de 1903, que aliás já previa, como vimos) e de não obrigar todas as povoações, obrigava as duas mais importantes e delineava o caminho a trilhar para todas as restantes povoações do país, no caso de por ele optarem. De qualquer forma, quer a lei espanhola quer o decreto português, ambas esquecidas por aqueles autores, foram percursoras enquanto leis de planeamento urbano de abrangência nacional.

Apesar de José-Augusto FRANÇA sublinhar que a *noção de planeamento ficava ali* [no decreto de 1864] *apresentada*[766], os autores que têm abordado a legislação portuguesa ligada ao urbanismo, referem a ausência de consequências, pelo menos aparente, do decreto de 1864 no plano urbano das cidades portuguesas. Fernando GONÇALVES, por exemplo, escreveu que *poderá admitir-se que os planos gerais previstos no Decreto de 1864 não deixaram marcas evidentes na fisionomia dos nossos centros urbanos*[767]; Fernando Alves CORREIA seguiu-o de perto, repetindo que *não deixaram marcas visíveis na fisionomia dos principais centros urbanos*[768] e Margarida Souza LÔBO referiu que *a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos* (...) *limita-se a uma intenção política, que só ganha forma já no século XX, com os primeiros planos gerais para Lisboa e Porto*[769]. É também isso que pretendemos avaliar nesta abordagem às cidades do Norte de Portugal.

1.2. Planos e projectos

Cada centro urbano é um caso e nem todos terão percorrido o caminho que o Decreto de 1864 delineou e sugeriu. No entanto, a atmosfera de progresso e transformação perpassa pela leitura das actas camarárias em qualquer um deles, sendo verificável a existência de inúmeras ideias e projectos. Contudo, são geralmente parciais e muitas vezes dirigidos para a resolução das enormes carências, por exemplo de distribuição de água ou de construção dos pisos de arruamentos existentes, pelo que, apesar de qualificarem o espaço urbano, não

[766] José-Augusto FRANÇA, 1990, pág. 310.
[767] Fernando GONÇALVES, 1989, pág. 242.
[768] Fernando Alves CORREIA, 1997, pág. 104.

contribuem para o seu acrescento. Pretendemos, agora, abordar os projectos que, de alguma forma, contribuiram para a transformação do plano urbano, nomeadamente através da definição de novos alinhamentos, de alargamentos ou de abertura de novas vias. Não nos vamos referir a todos os planos e projectos, mas apenas àqueles que, pela sua envergadura, se afastam de soluções de problemas pontuais. Vejamos, então o que foi possível colectar em termos de ideias, projectos e planos de melhoramentos elaborados sob a égide do poder municipal.

1.2.1. Viana do Castelo

Em estudo anterior[770], referimos que a câmara municipal de Viana do Castelo fez uso das disposições do decreto de 1864. De facto, sob a presidência de José Afonso d'Espregueira, apesar de já existir documentação cartográfica de algum detalhe e rigor sobre Viana do Castelo seria encomendado o levantamento da *Planta Cadastral de Vianna do Castelo* (ADI: VC16), após a conclusão da qual, na escala de 1:500, a câmara resolveu, em 1870, *proceder à confecção do plano geral de melhoramentos da cidade, conforme disposições da lei de 31 de Dezembro de 1864*, pedindo ao governo *que nomeie a comissão de que trata o artº 52º da citada lei*[771]. A comissão seria nomeada por portaria de 22 de Maio de 1871, tendo como presidente, de acordo com o que o decreto estipulava, o engenheiro João Thomaz da Costa[772], recentemente (1868) nomeado director das obras públicas distritais. Este, embora estabelecendo frequentes trocas de impressões com o presidente camarário[773], terá sido o verdadeiro autor do plano de melhoramentos.

Apesar de em 1875 o presidente camarário informar o director dos Caminhos de Ferro do Minho que o plano de melhoramentos estava concluido e na posse do presidente da

---

[769] Margarida Souza LÔBO, 1995, pág. 13.
[770] Mário G. FERNANDES, 1995, pp. 108-111.
[771] AHMVC: Livro de Actas, 788M, Sessão de 6 de Abril de 1870.
[772] Na página, 3 do tomo XLI, da Revista de Obras Públicas e Minas, de 1910, pode ler-se uma síntese da sua acção: *Ficou especialmente assignalada a sua acção nos annaes da engenharia portugueza, pela intelligencia e zelo com que superiormente dirigiu, em largo decurso de tempo, as obras publicas do districto de Vianna do Castello, pelo superior criterio com que delineou os caes do Douro, pela proficiencia e solicitude com que presidiu á construcção do porto de Leixões, e da doca de Vianna do Castello, e pelos judiciosos pareceres com que no Conselho Superior de Obras Publicas apreciava os projectos sujeitos ao seu exame, e pelo zelo e superior competencia com que nos ultimos periodos da sua distincta carreira de engenheiro se desempenhou das suas funcções de inspector geral das obras hydraulicas.*
[773] Ver Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 110, nota 132.

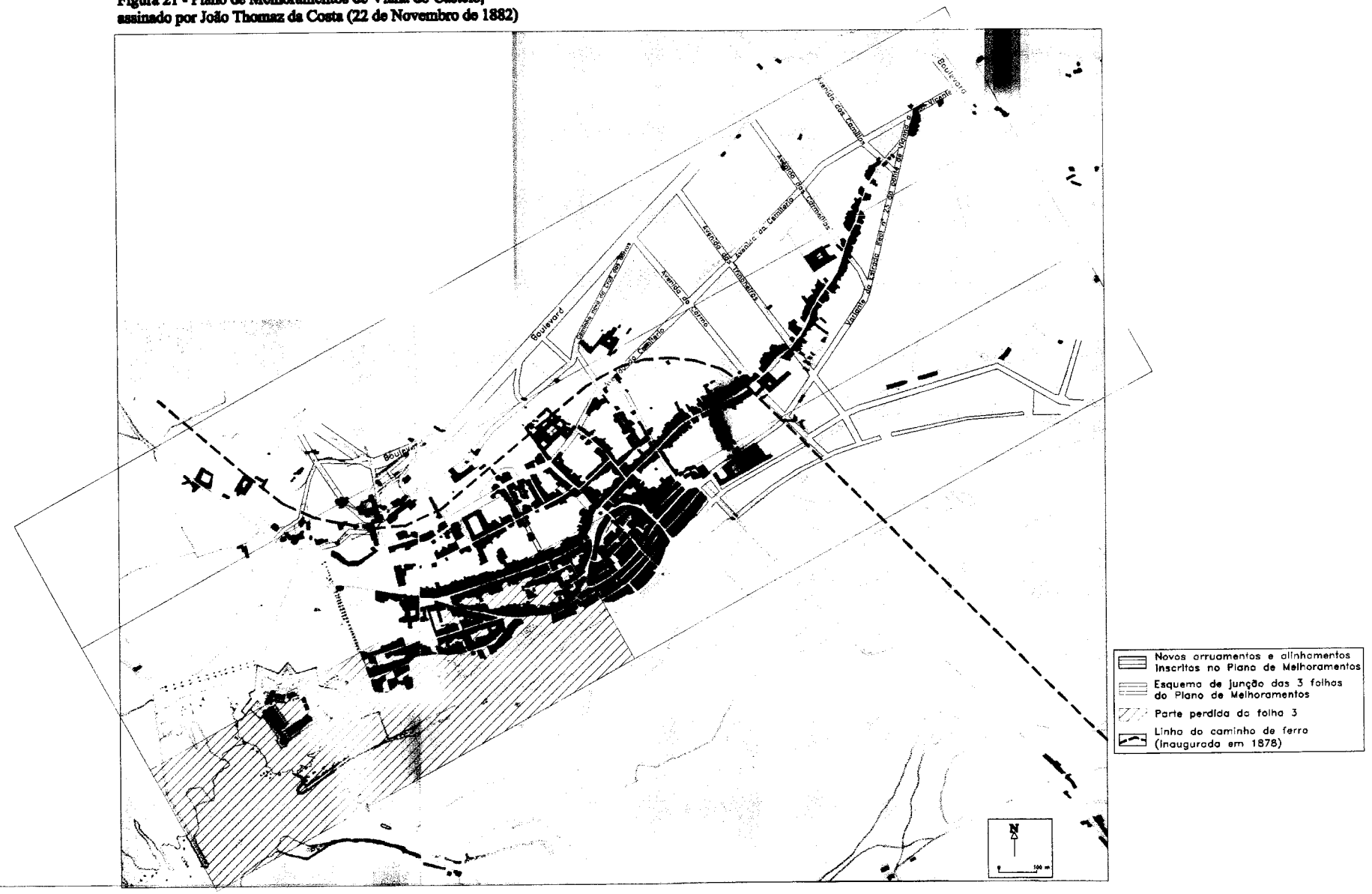
comissão de melhoramentos, o que nos levou a aceitar a informação como válida[774], sabemos agora que o engenheiro distrital continuou a desenvolver vários projectos parciais, entre 1876 e 1881 (ver ADI: VC21 a VC25), adicionando-os a todos os que totalizaram as suas propostas reunidas no plano geral de melhoramentos, por si assinado em 22 de Novembro de 1882. Alguns daqueles projectos parciais anteriores já tinham sido concretizados (nomeadamente aqueles cuja execução se considerara urgente para obviar aos problemas colocados pelo traçado da via férrea), pelo que o seu desenho, enquanto projecto, no documento de 1882, demonstra que, com este, João Thomaz da Costa pretendeu assinar um documento global e final.

O plano de melhoramentos foi desenhado sobre uma cópia da planta cadastral de 1868/69, que a câmara fizera executar, e reparte-se por três folhas, das quais se perdeu a parte que representava a área a Sudoeste do núcleo medieval, dispostas de forma a abarcar todo o espaço construido à época. Tratando-se de um documento com dimensões e estado de conservação que não permitiram que a sua reprodução integral fosse legível, optamos por reproduzir alguns fragmentos ilustrativos das características gráficas do documento (ADI: VC26) e desenhamos as propostas de João Thomaz da Costa, sobre uma cópia, simplificada e reduzida, da planta de Carlos de Noronha e Teles Ferreira, de 1864/67 (figura 21). No desenho que efectuamos, optamos preferencialmente por representar a área de expansão proposta, ou seja, as novas vias propostas no plano de 1882, limitando a representação dos alinhamentos e alargamentos aos casos mais significativos, nomeadamente à área do Assento, ao largo de S. Domingos, à rua dos Rubins, à praça da Rainha, à rua Nova de S. Bento e aos eixos constituídos pelas ruas dos Crúzios, da Carreira e da Amargura, pelas ruas de Stª Ana e de D. Luiz e pelas ruas das Larangeiras e de Martim Velho. Contudo, pode afirmar-se que os alinhamentos e alargamentos previstos no plano abarcavam todos os arruamentos existentes, visto que poucos escaparam a alguma proposta mesmo que de pormenor, dando-se assim lugar às práticas urbanísticas tradicionais dos planos de alinhamentos.

A descoberta do plano de melhoramentos de Viana do Castelo permite confirmar as ideias, subjacentes à elaboração do plano, que já entreviramos anteriormente. Assim e em relação ao existente, pretendeu-se, por um lado, solucionar os problemas de articulação entre os espaços que se quedaram dentro do perímetro ferroviário e os que restaram no seu exterior,

[774] Idem, pp. 109-110.

Figura 21 - Plano de Melhoramentos de Viana do Castelo, assinado por João Thomaz da Costa (22 de Novembro de 1882)



FONTE: AHMVC, Planta assinada por João Thomaz da Costa, 3 rolos de tela, 0.93x3.40 metros, 1:500, sem cota.
Planta de base desta figura: cópia e redução da planta de C. de Noronha e Telles Ferreira, na escala de 1:2500 e datada de 1864/67.

por outro e numa povoação que adquirira as características gerais das povoações que se organizaram em função de uma margem de água e onde as vias mais importantes se alongaram paralelamente àquela, o plano visou melhorar as vias perpendiculares à margem fluvial (proposta de alargamento da rua dos Rubins, as ruas de Stª Ana e de D. Luiz, a rua das Correas e as ruas das Larangeiras e de Martim Velho) e delinear uma via que permitisse a articulação destas e que se alongava desde a praça do Princípe até à praça de D. Fernando, passando sob a ponte férrea, subindo pela avenida do Carmo, tornando para poente na avenida do cemitério e seguindo pelas ruas da Carreira e dos Crúzios, com esta a ser prolongada até à praça de D. Fernando.

Esta concepção foi também a directriz para o desenho da área de expansão, da qual, até agora, só houveramos vislumbrado a via que o plano denomina de *Avenida do Cemitério*, por ter chegado a constar, nos orçamentos camarários de 1889 e 1890, como *estrada rua desde o campo de Stº António até à estrada real nº 25 em S. Vicente*[775].

De facto, pelo que se observa, este arruamento, que ao entroncar com a estrada real nº 25 se pretendia como acesso directo do vale do Lima à estação ferroviária, constituia a via estruturante da área de expansão proposta, a qual era ainda acrescentada por quatro avenidas (cujos topónimos João Thomaz da Costa propunha e que derivavam de edificações ou vias que lhes estavam adjacentes: *Avenida do Carmo*, *Avenida das Trincheiras*, *Avenida das Carmelitas* e *Avenida dos Camillos*) que cruzavam a *Avenida do Cemitério*, seriam agarradas a sudeste pela *Variante da Estrada Real nº 25 da ponte de Vianna a S. Vicente* (depois vulgarmente conhecida como estrada da Papanata) e articuladas, a noroeste, por um haussmmaniano *Boulevard* que circundaria toda a cidade, desde a cerca das Ursulinas até à barreira de S. Vicente e talvez até à margem do Lima. Aliás, na proposta de prolongamento do cais marginal até a montante da ponte férrea e de construção de um porto de recolha de embarcações, naturalmente de pequeno calado, nas Azenhas do Prior, junto à foz da ribeira de Fornelos, consta o esboço de uma via, no extremo nascente, que sugere a articulação com o eventual prolongamento do *Boulevard* até à margem do Lima.

As dimensões propostas para os perfis transversais dos arruamentos, variavam entre os 8 metros de largura, para a maioria dos existentes, e os 10 metros para as novas avenidas (recorde-se, que esta era a largura mínima, decretada em 1864, para novos arruamentos),

com o *Boulevard* a atingir os 20 metros. Assim, por exemplo, todos os arruamentos perpendiculates à margem, acima referidos e já existentes, deveriam chegar aos 8 metros de largura, para a rua da Bandeira eram propostos tramos com 8 e outros com 9 metros de largura, para todos os outros arruamentos existentes as larguras variavam entre 6 e 8 metros.

Sublinhe-se ainda que, apesar do claro privilégio dos traçados rectilíneos na expansão proposta, é possível pensar também numa possível preocupação de ajustamento aos caminhos rurais pré-existentes, como parece poder entrever-se no traçado da *Avenida do Cemitério*, da *Avenida das Trincheiras*, que incorpora a viela do mesmo nome, ou no traçado do *Boulevard* na área das Ursulinas, a poente, e na sua inconclusão na parte Norte, que sugere alguma hesitação em relação às possibilidades que os caminhos existentes colocavam. Assinale-se também a adaptação às características fisicas da área de implantação, comprovadas pelo traçado da variante à estrada real nº 25, que contorna a caldeira da ribeira de Fornelos, e pelo desenho do *Boulevard*, que, aproximadamente e desde as Ursulinas, percorre a curva de nível dos vinte metros, deixando-a apenas quando desce para S. Vicente.

Talvez seja esta tendência de adequação às pré-existências, que faz com que a configuração global da área de expansão proposta, embora com outra escala, evoque o desenho do plano urbano mais antigo. Aliás, é sugestiva a ideia, que se infere da comparação do tecido pré-existente com o proposto por João Thomaz da Costa, da existência de uma sequência de três planos urbanos justapostos com características similares (o medieval, entre a rua dos Manjovos e a capela das Almas, o renascentista, envolvendo o anterior a norte e a poente, e o oitocentista proposto). Todos estendidos em função da margem fluvial, todos possuidores de um eixo estruturador (a rua Grande/S. Pedro, a rua de S. Sebastião e a Avenida do Cemitério, respectivamente) e cuja fundamental diferença se deve ao alargamento da malha, em consequência do sucessivo aumento da dimensão dos quarteirões.

1.2.2. Guimarães

A câmara municipal de Guimarães antecipou-se e não foi por mor do Decreto de 1864 que se decidiu a prover ao levantamento de uma planta geral visando a definição dos

[775] Idem, pág. 127.

melhoramentos a empreender na cidade. De facto, remonta a 1859 a intenção da câmara municipal de levantar uma planta geral da cidade[776]. A ideia subjacente à proposta do presidente camarário, era não só possuir uma imagem geral da povoação, mas também que na planta constassem as propostas de alteração do plano urbano existente, de forma a que os melhoramentos fossem pensados duma forma global e portanto mais *regular*, pressupondo ainda que, assim, conseguiria alguma poupança do erário municipal.

Foram estes argumentos que o presidente (Commendador Antonio Alves Carneiro) utilizou quando, em Março de 1863, assumiu a defesa daquela necessidade, em sessão da Câmara e do Conselho Municipal (para discussão do orçamento camarário para o ano económico de 1863/64), ao exprimir-se desta forma: *No numero das despezas facultativas encontrareis senhores votada a quantia de 600$000 para o levantamento de huma planta geral da Cidade e de um novo aqueducto das aguas publicas. Esta verba que a primeira vista parece não só avultada, mas despensavel, julga-a com tudo a Camara necessaria e utilissima, necessaria, porque por menos de certo se não apresentará Engenheiro competentemente habilitado a poder fazer trabalho desta ordem com a devida proficiencia e clareza; e utilissima porque, escusado será demonstrar-vos a grande vantagem que esta Camara e as que se lhes seguirem tirarão de possuirem uma planta demonstrativa da regularidade com que devem fazer as obras de que a Cidade careça, pois, approvada ella ficão as administrações sucessivas do Municipio desaffrontadas do maior embaraço que as podia tolher, e collocados na independencia de não sollicitarem Engenheiros quando queirão dar principio a qualquer obra em especial, e muito menos a votarem as quantias necessarias para pagar-lhes todas as vezes que pertendão incetar qualquer melhoramento, com o que terião de gastar em pouco tempo mais do que a quantia agora votada por uma só vez, e de certo não possuirião trabalhos tam regulares e indicações tam perfeitas como as que se podem esperar do levantamento de uma planta geral*[777].

O conteúdo do discurso demonstra, além de uma meritória visão, simultaneamente pragmática e prospectiva, a imbricação de levantamento e plano de melhoramentos, característica dos *planos de alinhamentos*, apesar de em termos coevos se utilizarem, de forma indiscriminada, os termos alinhamento e melhoramento, ou melhor, quando se falava em melhoramentos do plano urbano queria dizer-se alinhar o plano urbano, quer ao melhorar as ruas existentes, quer ao abrir ruas bem alinhadas. Além disso os objectivos do

[776] AHMAP: Livro de Actas M-1849, pág. 56F.

presidente camarário não se limitavam apenas ao levantamento da planta e à definição dos alinhamentos, mas também ao melhoramento do abastecimento de água à cidade.

A câmara municipal assinaria escritura com o engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro a 2 de Outubro de 1863, pelo que quando em 1865 foi publicado o decreto de 1864, encontrava-se o engenheiro na elaboração da sua proposta, que denominaria como *Planta da Cidade de Guimarães* e que entregaria em 1867. Assim, enquanto no caso vianense todo o processo se concentrou no director de obras públicas distritais, em Guimarães, devido à precocidade da decisão camarária, existiu um plano de melhoramentos encomendado a Manoel de Almeida Ribeiro, que posteriormente seria avaliado e alterado por uma *comissão de melhoramentos* cuja formação, em 1869, já aparece devidamente enquadrada pelo decreto de 1864.

Apesar de tudo, o trabalho de Manoel de Almeida Ribeiro viria a revelar-se de grande importância, pois não só foi a base da qual partiu a comissão de melhoramentos, que aliás o cita recorrentemente nas suas actas (ver *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos*[778]), como algumas das suas propostas se manteriam válidas e seriam retomadas, no primeiro quartel do século seguinte, sob a presidência de Mariano Felgueiras, como veremos. Além disso, a sua cartografia manteve-se como único documento cartográfico de grande escala até aos anos quarenta de Novecentos, nela se tendo traçado (na planta geral) quer algumas das propostas da comissão de melhoramentos, de 1869, quer os estudos iniciais do capitão Luís de Pina, de 1925 (ADI: G3).

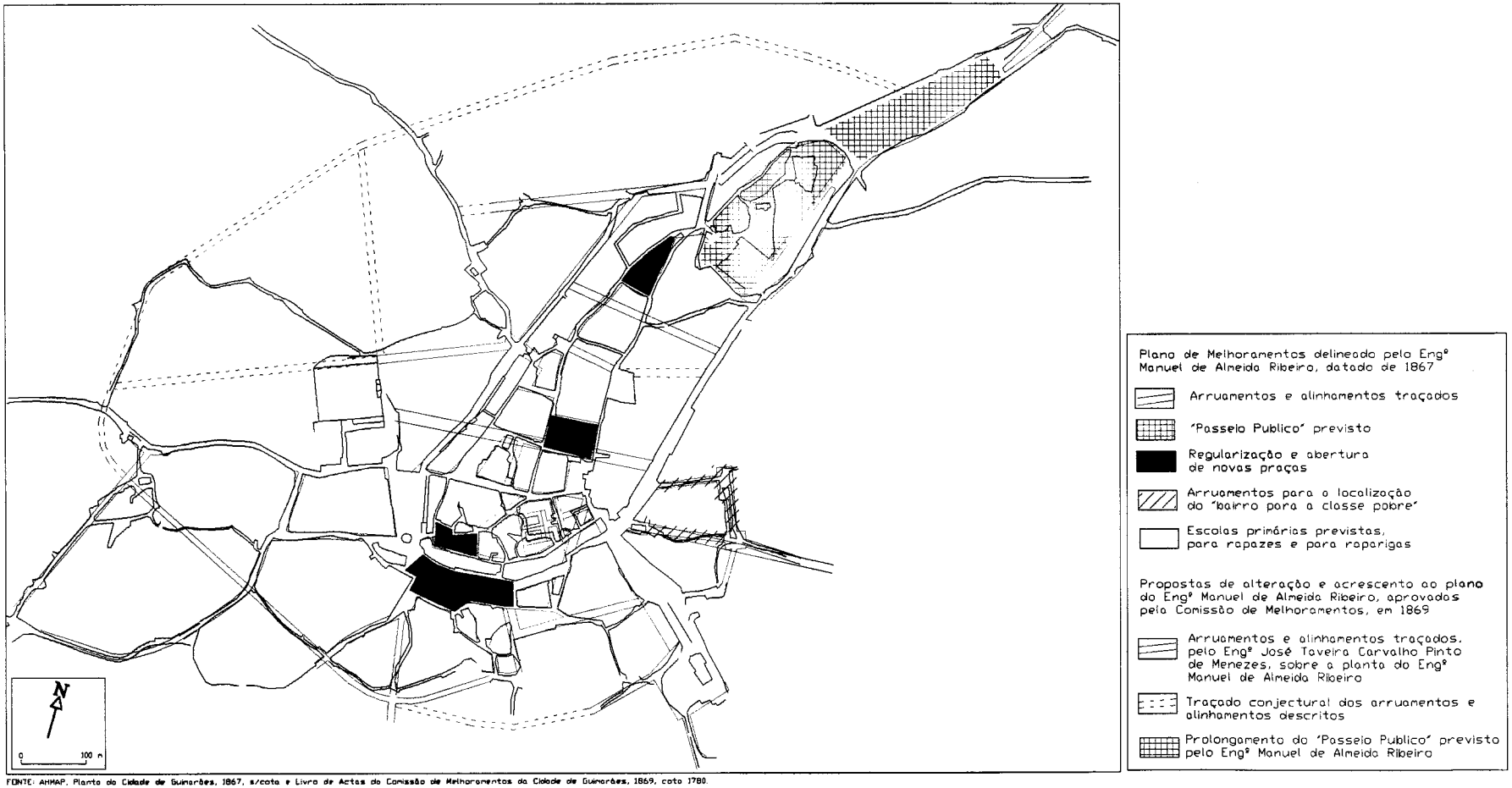
As propostas de melhoramentos de Manoel de Almeida Ribeiro encontram-se desenhadas em planta e explicadas numa *memória descritiva*, datada de 9 de Maio de 1867. Como no caso do plano de melhoramentos de Viana do Castelo, também aqui o estado de conservação do documento não permitiu que a sua reprodução integral fosse legível, além do mais, porque Manoel de Almeida Ribeiro apenas desenhou as suas propostas em plantas parciais, optamos por as desenhar sobre uma cópia da planta geral daquele engenheiro (figura 22), às quais adicionamos as alterações ao plano propostas pela comissão de melhoramentos.

---

[777] Idem, pp. 3V-4V.

[778] Parte do *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos* foi publicado por Manuel Alves de OLIVEIRA (1985 e 1986). Contudo, porque apesar da transcrição de alguns excertos, não se distingue a redacção do autor da das actas, mas principalmente porque ficaram de fora algumas partes e por se tratar de um documento importante do urbanismo oitocentista, optamos por o transcrever, na íntegra, no anexo 2.

Figura 22 - "Plano de Melhoramentos da Cidade de Guimarães" (1867/1869)



FONTE: AHMAP, Planta da Cidade de Guimarães, 1867, s/cota e Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da Cidade de Guimarães, 1869, cota 1780.

Manoel de Almeida Ribeiro terminava a *memória descritiva* com uma sugestão metodológica, demonstrativa do seu pragmatismo e do conhecimento da experiência inglesa de regularização feita por via de alinhamentos, ao afirmar que *em uma cidade, como Guimarães, excepcionalmente irregular e onde os aformoseamentos só se podem obter à custa de expropriações numerosas, é indispensável, com relação a algumas delas, esperar do tempo o que se não pode conseguir da actualidade. Na Inglaterra, decretado um melhoramento, executam-no à medida que os proprietários vão reconstruindo as suas casas. Este meio, rápido naquele país, deve ser muito moroso em Guimarães, mas é o único que as Câmaras poderão empregar para realizar bons melhoramentos nos sítios onde a edificação tem valor.*

A leitura das explicações das opções que fez é, por si só, reveladora da sua sintonia com os valores urbanísticos da época. De facto, o autor colocou a ênfase na facilitação do livre trânsito e na salubrização, sempre pretendendo minimizar os custos. O primeiro aspecto é revelado pela importância dada aos alinhamentos (sempre delineados de forma a poupar as edificações mais valiosas, quer pelo elevado valor de eventuais expropriações quer pelo valor histórico), na preocupação com a necessidade da largura constante dos arruamentos e nas propostas de articulação do sistema viário. O segundo, conciliável com o primeiro, seria concretizável pela demolição de núcleos de edificações insalubres, assim se alargando ou abrindo novas praças. Da concretização de ambos decorreria o aformoseamento da cidade.

Vejam-se alguns exemplos pelas palavras do próprio autor:

- *relativamente à Rua do Cano de Cima é ela tortuosa e, depois da abertura da nova estrada de Fafe, de tão pouca importância, que julgo que o melhor a fazer é não gastar muito dinheiro no seu melhoramento procurando-se todavia dar-lhe uma largura constante em todo o seu comprimento*;
- *O terreno representado nesta folha* [a nº 3] *é por certo dos que oferecem mais dificuldades de melhoramento em toda a cidade de Guimarães. As ruas são estreitas, tortuosíssimas, e estão nela edificadas algumas casas que é força respeitar*;
- *Sendo a Viela de Soalhães uma péssima comunicação entre as Carvalhas de S. Francisco e o Campo da Feira, prejectei uma rua de 10 metros de largura a partir do terreiro das Carvalhas em continuação com o alinhamento do Hospital de S. Francisco*;
- *A Rua da Cancela (que nem de viela merece o nome) é daquelas que só se melhoram destruindo-se*;
- *a capela de S. Tiago deve ser demolida ou removida para um dos lados da nova Praça*;
- *conservei intacta a Casa da Camara como um monumento nacional*;
- *não tracei melhoramentos na Rua de Santa Maria porque me era impossível fazê-lo sem cortar o palácio do Sr. Conde da Azenha e outras casas importantes que existem nesta rua*;

- *não alarguei a Rua de Val de Donas, porque este melhoramento exigiria uma expropriação muito além das vantagens que deviam resultar de as levar a efeito*;
- *a Rua das Lameiras (...) precisa de uma maior largura em todo o seu comprimento, e de ser prolongada até à Rua de D. João I. O projecto que apresento, com 9 metros de largura estabelecerá uma excelente ligação entre as estradas de Santo Tirso e do Porto*;
- *o bairro de Traz de Gaia, tal qual existe, deve desaparecer do mapa da cidade*;
- *o projecto com a largura de 9 metros em toda a extensão da rua, ainda que um tanto dispendiosa a partir da ponte da Madroa, parece-me satisfazer às condições de uma boa comunicação entre o Toural e a estrada de Santo Tirso*;
- *o terreno representado nesta folha* [a nº 13, que abarca o arrabalde de Couros] *é de muito fácil melhoramento na parte que respeita aos três terreiros, de S. Sebastião, de S. Francisco e das Carvalhas. Demolida a Alfândega, e com mais necessidade e mais vantagem que a da Alfândega, a igreja de S. Sebastião, estabelecendo-se ruas junto às edificações, e acrescentando-se as que tracei nas Carvalhas de S. Francisco, inclusive a que deve ligar este terreiro com o Campo da Feira, a parte de Guimarães compreendida entre o novo mercado e as Capuchas, ficará sendo bela e ampla*;
- *a Rua da Caldeiroa, como as demais ruas da cidade, não conserva uma largura constante em todo o seu comprimento. Melhorei-a dando-lhe a largura de 9,5 metros, a máxima que ela tem actualmente*.

Em termos de articulação do plano urbano (figura 22), é clara a preocupação de interligar todas as vias de saída da cidade, através da proposta de uma semi-circular que as "agarraria" e que permitiria a comunicação desde a estrada para Famalicão, a poente, e nas proximidades de S. Lázaro, até S. Francisco e deste ao campo da Feira, a nascente, a partir do qual a saída para Fafe não oferecia dificuldades de maior. Desta semi-circular sairia, no campo de S. Francisco, um arruamento que, passando a nascente da capela de S. Dâmaso e rasgando a muralha, permitiria a ligação directa ao centro do poder municipal na praça da Oliveira. Além disso, propunha-se também o rasgamento do núcleo medieval no sentido poente-nascente, através do prolongamento da rua que deveria articular o novo Mercado (em construção) com a porta de S. Bento, eixo cuja abertura, a julgar pelas palavras do autor, a Câmara privilegiaria e que se viria a constituir numa importante rua comercial (a actual Rua Gil Vicente)[779]. Finalmente, saliente-se a preocupação de melhorar a articulação do mercado e do Toural com a parte alta da cidade através da regularização da rua de Stº António[780].

---

[779] (...) *projectei uma rua continuação da rampa do novo mercado. Esta rua, tão simpática em Guimarães, deve ser aberta primeiro que qualquer outra, e pena é que uma expropriação dispendiosa não permita prolongá-la no mesmo alinhamento até à estrada de Fafe* (Manoel de Almeida RIBEIRO, *Planta da Cidade de Guimarães, Memória Descritiva*, AMAP: s/cota).

[780] *A Rua de Santo António, melhorada segundo o projecto, ficará sendo uma boa comunicação da Rua da Fonte Nova para a parte alta da Cidade* (Idem, ibidem).

Em síntese, visava-se a regularização das vias existentes, particularmente na área sudoeste, a melhoria das ligações da parte alta com a parte baixa e, principalmente, da área poente com o lado nascente, constituindo-se aquela, polarizada pelo novo mercado, como a área privilegiada de expansão, particularmente depois da articulação do mercado com a praça do Toural, através da abertura da rua de Paio Galvão.

Apesar de a rua Paio Galvão se encontrar traçada, a lápis, na folha nº 4, e a tinta, na planta geral, ambas de Manoel de Almeida Ribeiro, a autoria da ligação do novo mercado com a praça do Toural, através daquela rua, que substituiu a tortuosa rua de Trás do Convento, foi da direcção distrital de estradas (ver ADI: G5). De facto, quando a Câmara contratou com Manoel de Almeida Ribeiro, em Outubro de 1863, a concretização da planta da cidade, já sabia, desde Agosto do mesmo ano, da decisão da direcção de estradas de abrir aquela rua[781]. Ora, como o levantamento de Almeida Ribeiro foi efectuado em 1863, a rua ainda não aparece representada, mas como já existia o seu projecto entende-se que Manoel de Almeida Ribeiro, na sua *memória descritiva*, de 1867, tenha afirmado que *nesta folha* [a nº 4] *apenas projectei uma rua continuação da rampa do novo mercado* (a rua Gil Vicente), não se referindo à rua de Paio Galvão como um projecto seu, pois esta era parte integrante da estrada de Braga. Aliás, uma referência inserida nas actas camarárias leva-nos a pressupor que a rua já estaria, iniciada ou pronta a iniciar em 1864[782]. Existe a sugestão de que a sua abertura começou em 1873, visto ser essa a data da arrematação da demolição do convento de S. Domingos[783], cujo extremo nordeste se encontrava sobre o chão do novo arruamento. Apesar desta arrematação se poder referir apenas ao que restava do convento, é confirmada pela notícia da arrematação da rua em 23 de Julho de 1873, que no

---

[781] Como o demonstram as palavras do presidente camarário António Alves Carneiro proferidas em 3 de Agosto de 1863: *Recebeo se um officio do Exmº Governador Civil participando que a representação que a Camara levou ao Governo de Sua Magestade pedindo que se lhe mandasse construir um Edificcio para as repartições publicas, ou que a indemnizasse do valor de parte do edificcio do extincto convento de S. Domingos, onde estavão collocadas as mesmas repartições e que tem de demolir-se naquella parte para se levar a effeito a avertura da nova estrada desta á Cidade de Braga, fôra resolvida pelo Ministerio das obras publicas da seguinte maneira - 1º Que quanto ao pedido da construcção d'um novo Edificcio o Governo não tem Ley algua que o auctorise e obrigue a levantar semelhante Edificio com destino indicado. 2º E quanto a expropriação o mesmo Ministerio exigia da quelle Governo Civil varios esclarecimentos acerca dos factos allegados por esta Camara. Em presença disto deliberou a Camara que se consultasse a tal respeito o Exmº Gov. Civil* (AMAP: M-1849, pág. 57F)

[782] (...) *haja necessidade de expropriar-se o local escolhido para a construcção do mencionado edificio, que tem de ficar em frente da nova praça do mercado, ao lado nascente e paralelo á estrada de Braga a esta Cidade, votou para isso no prezente orçamento a quantia de 1000$000 reis a fim de se poder habilitar a dar principio a uma obra cuja planta ja mandou levantar pelo engenheiro municipal* (AMAP: M-1849, pág. 142F)

[783] Manuel Alves de OLIVEIRA, 1985, pág. 20.

entanto se pode referir à empreitada de conclusão da rua, no ano seguinte à entrada em funcionamento do novo mercado, a *Praça Nova*. De qualquer forma, é certo que em 1863 já a câmara tinha conhecimento do projecto, que este foi delineado e executado pela direcção distrital de estradas e que em 1882 a rua já estava totalmente rasgada (ver ADI: G14)[784].

Manoel de Almeida Ribeiro não se limitou a definir alinhamentos e a propôr a abertura de algumas ruas. Foi ainda mais longe e, além da abertura de quatro novas praças, propôs a construção de um passeio público[785], a localização de escolas primárias, para ambos os sexos[786], e a construção de um *bairro para a classe pobre*[787]. Almeida Ribeiro começou a trabalhar em 1863, mas acabou em Maio de 1867, conhecendo já o decreto de 1864 (a lei de 1867 só sairia em Julho), o que explica que os arruamentos novos que projectou não tenham menos de 10 metros de largura, podendo enquadrar-se o seu plano, também, naquela legislação. Aliás, a sua referência a um *bairro para a classe pobre* pode estar ancorada quer nas necessidades da cidade, com grande número de operários principalmente no trabalho de couros, quer no seu conhecimento do que se defendia além fronteiras, quer ainda na legislação portuguesa, pois em 1865 já se referia a necessidade de que, no plano geral de melhoramentos de Lisboa, *se attenda á formação de quarteirões ou de habitações destinadas ás classes operarias*[788]. Os seus projectos, como veremos, servirão de guia e inspiração para todas as propostas desenvolvidas, em Guimarães, até ao primeiro quartel de Novecentos, a começar pelas da *comissão de melhoramentos*.

---

[784] Provavelmente até já estaria concluida em 1881, ano em que o padre António CALDAS (1996, 1ª edição 1881, pág. 133) dá a notícia da arrematação identificando-a como *rua Nova do Mercado*.

[785] *A amenidade do sítio, por certo o melhor de Guimarães, e talvez um dos mais pitorescos da Província do Minho, e a excessiva barateza das expropriações suscitaram-me o projecto de uma alameda para passeio público (...) deve ser limitada pelo lado norte da Rua de Santa Barbara, pela rua que projectei por traz do Quartel, e pela que actualmente comunica a Rua de Santa Cruz com o Largo dos Quarteis abatendo-se à altura ordinária de um parapeito o muro chamado do Asilo. O edificio do Quartel e a Igreja de Santa Margarida devem ser conservados como monumentos de recordações nacionais. O mesmo digo do Castelo, antiga habitação dos Reis de Portugal, e que hoje pode servir de excelente miradouro para os passantes* (Manoel de Almeida RIBEIRO, *Planta da Cidade de Guimarães, Memória Descritiva*, AMAP: s/cota).

[786] *Destrui a Rua do Eirado do Forno para colocar no espaço por ela ocupado as Escolas de Instrução Primária que a Câmara intenta levantar, dando-lhe entrada pela Rua de Donães* (Idem, ibidem).

[787] *Passarei agora a falar das Hortas. Como neste bairro não há uma rua, nem uma edificação de alguma importância, entendo que a Câmara o deve considerar como não existente e aproveitar o espaço para a criação de um bairro novo, porque deste modo, além de aformosear esta parte da Cidade facilita os melhoramentos em outros pontos criando novos alojamentos para a população que os habita. A fertilidade do solo, e a proximidade do rio, de duas igrejas e de 4 fontes públicas recomendam a formação de um bairro para a classe pobre* (Idem, ibidem).

[788] *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1865, nº 2, pág. 5.

A *comissão de melhoramentos da cidade* seria instalada, a 5 de Julho de 1869, pelo presidente camarário (Visconde de Stª Luzia) e a sua composição respeitava o que o decreto de 1864 prescrevera, pois incluía um engenheiro e um representante da autoridade local de saúde (neste caso o sub-delegado de saúde). No entanto, a Câmara não se limitou a indicar um vogal e talvez pretendendo ser o mais abrangente possível, além do vice-presidente camarário (Avelino da Silva Guimarães, que logo seria proposto e eleito como presidente da comissão), acrescentou-lhe mais sete elementos, representativos da elite local, entre os quais se contava o Barão de Pombeiro e Francisco Martins de Moraes Sarmento.

Apesar de tudo, o verdadeiro autor das propostas de melhoramentos, em termos urbanísticos, foi o primeiro engenheiro distrital José Taveira Carvalho Pinto de Meneses[789]. Pela leitura das actas da comissão de melhoramentos (Anexo 2), verifica-se que em cinco das sete reuniões realizadas (que decorreram entre 5 e 21 de Julho) foram as intervenções de Pinto de Meneses que dominaram os trabalhos, sendo ele o autor de quase todas as propostas relativas à transformação do plano urbano. Logo na reunião de instalação da comissão, Pinto de Meneses *expoz o seu programma de trabalhos*, sugerindo a definição de dois níveis de plano, delineados em função da sua urgência (o *provisório* para os que se deviam concretizar a curto prazo e o *definitivo* para aqueles que poderiam prorrogar-se para o longo prazo), e enumerou os *capítulos de melhoramentos* de que a comissão se deveria ocupar, numa exaustiva elencagem de todos os aspectos das preocupações urbanas da época, *na ordem seguinte: 1) abertura de ruas novas; 2) melhoramentos de ruas velhas; 3) abastecimentos e distribuição de águas, tanques e chafarizes; 4) banhos e lavadouros públicos; 5) mercados; 6) cemitérios; 7) edifícios públicos – Palacio municipal, tribunal, cadeia, hospital, escolas, biblioteca, matadouro, etc.; 8) jardins, embelezamentos e arborização; 9) Iluminação; 10) Numeração e designação das ruas;*

[789] José Taveira Carvalho Pinto de Meneses, natural de Amarante, depois de concluir o curso de Engenheiros de Pontes e Estradas, na Academia Politécnica do Porto, entraria para o serviço do Ministério de Obras Públicas em 26 de Agosto de 1862. Antes de chegar às obras distritais de Braga passara pelas Direcções de Obras Públicas da Guarda, de onde foi transferido para a de Vila Real, em 1863, indo desta para a do Porto, em 1865, ano em que faria parte da comissão directora da Exposição Internacional do Porto. Serviria ainda como encarregado da 1ª secção da variante do caminho de ferro do Porto à Régua e nos estudos e construcção dos caminhos de ferro ao Norte do Douro. Após a extinção do corpo de engenharia civil, por decreto de 30 de Outubro de 1868 e com a criação das Repartições de Obras Públicas Distritais, na mesma data, seria então nomeado 1º engenheiro da Direcção das Obras Publicas do Districto de Braga, por portaria de 13 de Janeiro de 1869 (ver *Colecção de Processos Individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas*, AHMOP, CPI, ordem alfabética). Assim, o engenheiro José Taveira Carvalho Pinto de Meneses pertencia à comissão de melhoramentos como representante daquela repartição distrital e ali chegava já com alguma experiência.

11) estabelecimentos perigosos e prejudiciais ao serviço de salubridade pública, limpeza de ruas e incêndios; 12) indicação dos meios para os melhoramentos.

Na verdade, o que se veio a verificar foi uma focalização das propostas nos arruamentos (velhos e novos), nas posturas relativas à edificação e no abastecimento de água[790]. As posturas foram elaboradas pelo presidente da comissão, enquanto que as propostas relativas aos outros aspectos centraram-se nas opiniões de Pinto de Menezes, que assim teve uma contribuição paralela à do engenheiro Manoel Almeida Ribeiro, de 1867. Por curiosidade, refira-se que também foram abordadas questões ligadas aos costumes e à moral, como a necessidade de *obrigar as meretrizes a um arruamento certo*, a coibição da *nudez indecente* e dos *palavrões obscenos* ou a perseguição dos *falsos mendigos*, em nada condizentes com os pressupostos de urbanismo definidos por Pinto de Meneses, que aliás foi alheio àquelas questões.

As propostas de Pinto de Meneses, com incidência no plano urbano, mantiveram, no essencial, as de Manoel de Almeida Ribeiro, o qual, aliás, é citado 26 vezes por aquele, quase sempre para concordar com o que havia sido proposto ou para sugerir pequenos ajustamentos. No entanto, propôs-se ir mais longe acrescentando algumas propostas mais arrojadas, como a ideia de prolongar a via de cintura (que denominou de *rua de circunvalação*), por nordeste, até ao terreiro do Cano e de a articular com o mercado desde Stª Luzia e com o prolongamento da rua de Gil Vicente[791], como a proposta de duas vias

---

[790] No entanto, redigiram-se referências, dispersas, em relação aos outros aspectos, por exemplo: *construir lavadouros publicos no Campo da Feira, junto ao regato; para matadouro publico escolher terreno do lado de cima da rua de Stª Luzia, por ahi haver agoa limpa; construção de latrinas e despejos publicos; estabelecimento de casas de banhos; que não se consintam dentro de barreiras depositos d'estrumes; que em todas as ruas que de novo se abrirem ou melhorarem, se construam encanamento nas condições precisas d'hygiene e limpesa; numeração de predios, e designação de ruas, instando a camara como a authoridade administrativa, por isso que este ramo se serviço publico se acha em deploraval estado; construir a nova cadeia comarcã segundo o systema celular; para o plano definitivo, o systema d'illuminação a gaz; a criação de um viveiro municipal d'arvores;* a remoção das oficinas de fogueteiros *para sitio bastante arredado da povoação; que se preveja do melhor modo a melhorar as condições das nossas fabricas de cortumes situadas no bairro de S. Francisco não consentindo que as agoas que escorrem dos lagares vão inquinar a do regato da Caldeiroa, e que as officinas de çurradores (...) sejam removidas para fora da cidade; a prompta e immediata conclusão do novo mercado na cerca do extincto convento de S. Domingos; escolher para local do novo cemiterio o monte detraz e terrenos adjacentes, entre o Cano e a estrada de Fafe, com communicação para os dous pontos. Resolveu-se fazer um exame do terreno de combinação com os membros da commissão especial d'estudos do cemiterio.*

[791] *Prolongar a rua occidental da praça nova do mercado a Stª Luzia para norte, e para sul a S. Lasaro, sempre em perfeita linha recta.* (Houve, concerteza, um engano de Pinto de Meneses ou do secretário que redigiu a acta, pois não existia nenhuma rua no lado ocidental do mercado. Contudo, parece-nos que os arruamentos propostos são o que do mercado seguiria para poente (*a S. Lazaro*), enquanto o outro seria para norte, pois se se tratasse do projecto que viria a resultar na abertura da rua de Gil Vicente, Pinto de Meneses certamente referiria o engenheiro Almeida Ribeiro, para concordar ou discordar dele,

rectas de atravessamento do núcleo medieval (uma das quais é a actual Rua de Serpa Pinto e a outra nunca se concretizaria[792]) e de um arruamento a ligar o terreiro de Stª Clara e a estrada de Fafe (a actual rua Nunes Álvares) ou como o prolongamento do passeio público pelo terreiro do Cano (figura 22). No fundamental, pretendeu alargar a articulação das saídas da cidade, melhorar os atravessamentos do núcleo medieval e aprofundar a centralidade do mercado municipal.

Acrescente-se que Pinto de Meneses teve uma visão mais alargada e prospectiva do que Almeida Ribeiro, ao propôr *uma estrada vicinal ligando em volta dos suburbios da cidade as estradas de Braga, Fafe, Stº Thyrso, e Famalicão,* da qual derivariam novos eixos, *novas ruas, ligando a cidade com a nova estrada vicinal* (figura 23), nas áreas onde as ligações eram inexistentes, que se acrescentavam às saídas já existentes, a sudoeste, para Famalicão e para Stº Tirso e a nordeste para Fafe.

Enquanto estas propostas relevam a formação de *engenheiro de pontes e estradas* de Pinto de Meneses, outras exprimem, de forma explícita, a influência que em si exercia o conhecimento de exemplos da cidade do Porto (como o sistema de regularização e arborização do largo da Batalha, citado como modelo para a regularização do Toural e do largo de S. Sebastião) e outras, ainda, o seu gosto pelas questões ligadas à produção agrícola[793], claramente marcado na sua contraproposta à do presidente da comissão, que sugerira a *creação d'uma exposição industrial e agrícola no dia da feira de S. Gualter*; Pinto de Meneses defendeu *que a exposição fosse somente agricola, d'horticultura, arboricultura, e artes correlativas*, ideia que foi aprovada pela comissão.

De certa forma, ía no mesmo sentido a sua sugestão, face a outra proposta do presidente da comissão de construção de um edificio para biblioteca pública (que viria a desaguar na

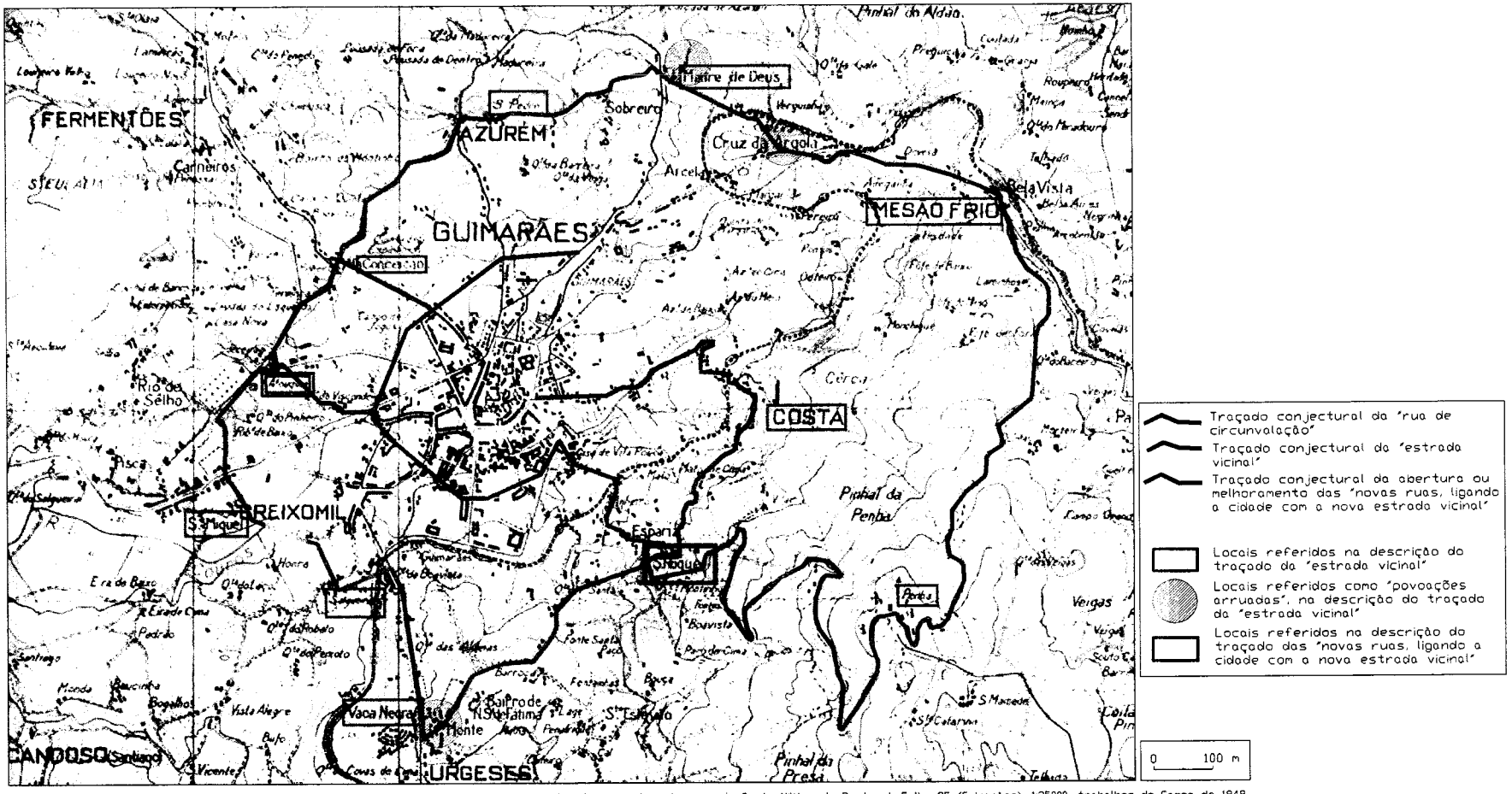
---

como fez em todas as outras propostas que se relacionavam com ideias deste engenheiro. Por outro lado, na planta geral de Manoel de Almeida Ribeiro, ambas se encontram traçadas *a lápis*, a forma como, segundo consta nas actas da comissão, Pinto de Meneses desenhava naquela planta).

[792] *Abertura de uma rua central que parte da estrada de Fafe, atravesse o quintal do Priorado, vindo sahir ao portal do mesmo, atravessando a rua de Stª Maria, sahindo ás trazeiras da casa da Camara, atravessando a praça de S. Tiago, alargando-se a rua do Espirito Sancto, passando pelo terreiro da Mezericordia em frente da casa de Manoel Coelho, e terminando na rua da Fonte Nova.* Esta rua aparece desenhada, a lápis, na planta de Almeida Ribeiro, mas prolonga-se até ao mercado.

[793] Aliás, na sua carreira, que ainda seria longa, revelar-se-ia esta sua faceta como a mais importante, ligando-se profissionalmente à viticultura do Norte de Portugal, como foi sublinhado por Helder MARQUES (2000, pp. 104-109).

Figura 23 - Traçado conjectural da "estrada vicinal ligando em volta dos suburbios da cidade as estradas de Braga, Fafe, St° Thyrso e Famalicão", das respectivas ruas radiais e da "rua de circunvalação", aprovado pela Comissão de Melhoramentos de Guimarães, em 1869



FONTE: AMAP (Actos da Comissão de Melhoramentos, pp. 2V-3F e 23V-24F); Mapa de base: extracto, a preto e branco, da Carta Militar de Portugal, Folha 85 (Guimarães), 1:25000, trabalhos de Campo de 1948.

concretização do edifício da Sociedade Martins Sarmento[794], inaugurado em 1884[795] e onde, de facto, se instalou a Biblioteca Publica Municipal[796]), que esta *comprehendesse não só bibliotheca scientifica e litteraria, mas uma bibliotheca municipal segundo o systema francez, isto é, bibliotheca industrial e agricola.*

Finalmente, outros membros repetiram algumas das propostas de Manoel de Almeida Ribeiro, como a necessidade do *desmoronamento da igreja de S. Sebastião* e o corte da alpendrada da Alfândega ou o aconselhamento para edificar um *bairro para as classes pobres*, agora denominado *bairro d'operarios*. A igreja de S. Sebastião seria derrubada na década de noventa, inserida no processo de construção das avenidas da estação, como veremos, enquanto a ideia do *bairro operário* seria retomado a seguir à implantação da república, na segunda fase do planeamento urbano de iniciativa municipal (apesar da necessidade de actualização do projecto de Almeida Ribeiro, referida em 1893[797]), o qual se centraria, essencialmente, na edificação de novos paços do concelho, preterindo-se a ideia, ainda de Pinto de Meneses, de instalar as *repartições publicas* no convento de Stª Clara, onde de facto, depois de um conturbado percurso, viria a instalar-se a Câmara Municipal, aí se mantendo até hoje.

Foi em 1914 que Mariano da Rocha Felgueiras[798], republicano que contava com 30 anos de idade e quatro de amadurecimento da sua experiência no poder municipal, apresentaria à

---

[794] António CARDOSO, 1997, pág. 309. A Sociedade Martins Sarmento organizaria a *Exposição Industrial de Guimarães*, em 1884. No entanto, assinale-se, repondo a justiça, que já na proposta de 1869, do presidente da comissão e vice-presidente camarário (Avelino da Silva Guimarães) estava a ideia geradora da exposição realizada em 1884, apesar de o presidente camarário nesta data (Antonio Coelho da Motta Prego), no discurso de abertura da exposição agradecer à *Sociedade Martins Sarmento, em cujo seio brotou a idéa* (ver Alberto SAMPAIO et al., 1884, pág. 13). O Barão de Pombeiro, que como membro da *comissão de melhoramentos* conhecia a proposta desde 1869 e que, na qualidade de presidente da *commissão central encarregada de promover a Exposição Industrial de Guimarães*, se encontrava presente e discursara no mesmo sentido, não se fez rogado. Talvez estivessem todos "esquecidos", afinal a ideia já tinha sido gerada há 15 anos e ainda não havia Sociedade Martins Sarmento (criada em 1882). Coisas de política local!?

[795] Manuel Alves de OLIVEIRA, 1985, pág. 34.

[796] Em 7 de Janeiro de 1916, por exemplo, a câmara decidiu *nomear uma Comissão composta dos Cidadãos Presidente da Comissão Executiva da Câmara, Doutor Eduardo de Almeida, José Luiz de Pina, Abel Cardoso, Doutor João Antonio de Almeida Junior e João da Mota Prego, para emitir parecer acêrca dos livros a adquirir para a Biblioteca Publica Municipal existente na Sociedade Martins Sarmento, com sede nesta cidade* (AMAP: M-1881, pág. 145F).

[797] Manuel Alves de OLIVEIRA, 1985, pág. 37.

[798] Nasceu a 8 de Fevereiro de 1884, na freguesia de Mesão Frio, concelho de Guimarães. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra, pertenceu ao Centro Republicano de Guimarães, tendo sido eleito para a integrar uma comissão de reorganização do Centro, em 1908. Pertenceu ao Partido Republicano e depois ao Partido Democrático. Pertenceu à primeira Comissão Municipal Republicana de Guimarães, nomeada em 20 de Outubro de 1910 (AMAP, M-1877, pág. 105V). De Março a Agosto de 1911 exerceu as funções de vice-presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Guimarães,

Câmara Municipal de Guimarães as propostas por cuja execução se bateria em todo o seu percurso na autarquia vimaranense. As propostas, de cuja concretização prestaria contas à comissão executiva camarária em 21 de Abril de 1916 (ano em que também as fez publicar[799]), constavam dos seguintes *melhoramentos*: *reorganisação da Policia Municipal; organisação duma caixa de socorros para empregados municipais, sem direito a aposentação; viação electrica entre Braga e Guimarães; construção de um bairro operario; saneamento da cidade; parque circundando o Castelo, ruinas dos Paços dos Duques de Bragança e capela de Santa Margarida; conclusão do novo edificio da cadeia; construção dum edificio para Paços do Concelho e repartições publicas.*[800]

Pelas explicações do presidente, em 1916, é possível verificar que alguns destes projectos, nomeadamente os dois primeiros foram de resolução simples[801]. Nos outros (designadamente, a viação eléctrica, o saneamento da cidade e a conclusão da cadeia), pelas dificuldades decorrentes da primeira guerra mundial, nas palavras de Mariano Felgueiras, pouco se avançou[802]. No entanto, devem relevar-se os restantes: o parque, o bairro

---

passando a seu presidente até Março de 1914. Eleito, seguidamente, como presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal, cargo que desempenharia até Maio de 1917. De Abril a Setembro de 1919 volta a presidir à Comissão Administrativa e de Janeiro de 1923 a Junho de 1926 seria Presidente da Câmara Municipal de Guimarães (ver Câmara Municipal GUIMARÃES, 2000).

[799] Câmara Municipal GUIMARÃES (1916), *Proposta apresentada pelo Presidente da Comissão Executiva*, Guimarães, Typ. Pires.

[800] AMAP: M-1882, pág. 40V.

[801] Idem, pp. 40V-42F.

[802] Relativamente à Viação eléctrica entre Braga e Guimarães explicou o presidente: *entendi-me, como não podia deixar de ser, com a Comissão Executiva da Câmara Municipal de Braga (...) Concordou-se em que se trataria imediatamente de conseguir do governo autorização para assentar a via na estrada nacional que liga as duas cidades e que tudo se devia preparar para que as obras pudessem começar logo que o preço dos materiais agora exorbitante em virtude da guerra, voltasse á normalidade. (...) O projecto e orçamento da instalação já estariam feitos se a conflagração europêa não viesse tornar impossiveis calculos orçamentaes, estando os mercados e cambios por tal forma alterados.* (Idem, pp. 42F-44F); quanto ao saneamento afirmava: *Estudei esse assunto o melhor que pude e, em trinta de Julho de mil nove centos e treze, fiz uma proposta circunstanciada para o concurso dum projecto completo de canalisação de esgotos. A Câmara aprovou essa minha proposta, fizeram-se os anuncios do concurso que ficou deserto apesar da publicidade que se lhes deu. Por mais do que uma vez se voltou a anunciar novo concurso, sem resultado. (...) As condições, porem da actualidade, aconselham a que se adie para mais tarde a tentativa de levar a efeito tão grandioso projecto* (Idem, pp. 44F-45F). Esta mesma ideia, foi defendida em relação ao abastecimento de água à cidade, afirmando que *grande parte da proposta se não possa executar enquanto a situação se não normalise e melhore*, embora realce, mais uma vez, a necessidade de se fazerem preparativos para a execução do projecto quando as condições o permitam (Idem, pp. 49F-50V). Finalmente, em relação à cadeia: *As vereações transactas (...) tendo mandado construir um novo edificio num belo local, edificio que não chegaram a concluir por nêle terem gasto toda a verba de que podiam dispor, ou seja vinte contos! Encarregado o engenheiro senhor Inacio Menezes de fazer o respectivo projecto, não só da sua ampliação nos termos expostos mas tambem da conclusão da obra, apresentou o resultado do seu trabalho, que plenamente satisfez a Câmara (...). Desse projecto mandei tirar um outro parcelar, simplesmente daquilo que seja absolutamente indispensavel para se fazer a mudança dos prêsos, deixando para depois a construção*

operário e o edifício dos paços do concelho. Por um lado, porque apesar das dificuldades financeiras, o empenho do presidente camarário levaria ao desenvolvimento daqueles projectos. Por outro, porque as suas consequências, no plano urbano de Guimarães, particularmente do bairro operário e dos paços do concelho, seriam assinaláveis.

Existindo referências aos três projectos desde a década de sessenta de Oitocentos, com a sua necessidade a ser sucessivamente sublinhada, sendo a fase posterior à implantação da república uma época de exaltação das virtualidades do poder municipal e das suas competências e obrigações, quer no embelezamento da cidade quer na promoção de edificação salubre e económica, não surpreende que o republicano Mariano Felgueiras tenha destacado aqueles três projectos, mas com particular acuidade o bairro operário e a edificação dos novos paços do concelho, como os de execução prioritária.

Assim, quanto ao *parque circundando o castelo, ruinas dos Paços dos Duques de Bragança e Capela de Santa Margarida*, depois de o defender com uma argumentação que conjugava embelezamento, higiene, estética, sensibilidade, patriotismo, conservação do património e desenvolvimento do turismo, assinalava que o projecto estava feito, era do *engenheiro Inacio de Menezes, com excepção da parte relativa a construção do parque, arvoredo, lago, planta, etcetera, que pertence á Companhia Horticolo-Agricola Portuense*[803].

---

de muros, duma travessa nas traseiras do edificio e doutras partes, por assim dizer, acessorios e que podem, por muito tempo, dispensar-se (Idem, pp. 46F eV).

[803] *Parque circundando o castelo, ruinas dos Paços dos Duques de Bragança e Capela de Santa Margarida. Esta obra tem sido, desde longe, uma aspiração de todos os vimaranenses. Efectivamente a Guimarães falta um local proprio, amplo e belo, para passeio, jogos e outras distracções. Todas as cidades procuram proporcionar aos seus habitantes jardins e parques que não só contribuem para o seu embelezamento mas tambem e muito para a boa higiene dos seus habitantes, principalmente dos infantis. Alem disso, Guimarães, que tem a fortuna de possuir um dos mais belos castelos da peninsula, no qual se radicam as mais soberbas paginas da historia antiga do povo portuguez, tão perto das formosas ruinas do Paço dos Duques de Bragança e da historica e linda capela de Santa Margarida, tem a obrigação de zelar com amor, com entranhado carinho, estas três joias nacionais, ás quais não prestará mais do que um minimo da consideração que nos devem merecer, varrendo das suas imediações as imundicies que nos envergonham e substituindo-as por um jardim, que servirá de estimulo para o povo amar, venerar e conhecer estes três monumentos. É dispendiosa a emprêsa; que importa? Ela certificará a quem nos visite a nossa educação estética, o nosso patriotismo, a nossa sensibilidade, que não só por materialidades de interesse imediato se deixe vibrar. Tornará a cidade mais linda, contribuirá imenso para que ela se estenda, como é necessario, para lá do Castelo, desenvolverá o turismo e beneficiará muito aqueles que, nos dias de descanço, não querem estiolar-se e maldizer dos outros na atmosfera viciada do café ou da taberna. O projecto desta obra está feito. É do senhor engenheiro Inacio de Menezes, com excepção da parte relativa a construção do parque, arvoredo, lago, planta, etcetera, que pertence á Companhia Horticolo-Agricola Portuense. Abrange toda a parte que fica a norte da linha que, partindo da rua do Padre Caldas vai ter ao Hospital da misericordia, passando pelas casas do lado sul da rua do Conde Dom Henrique que ficam com a frente voltada para o Parque; nêle fica incluido todo o Campo de Dom Afonso Henriques, sendo limitado ao nascente pelas casas, lado poente, da rua do Padre Caldas. A expropriação de terrenos e casas para*

Em boa verdade, a associação feita por Mariano Felgueiras entre a *Planta do Castello de Guimarães e dos terrenos adjacentes* do Capitão de Engenharia Inacio Teixeira de Menezes (vd. ADI: G23) e o *Projecto do Parque do Castelo de Guimarães* da Companhia Hortícola do Porto (vd. ADI: G32), era, no mínimo, enganadora, não só porque a planta de Teixeira de Menezes é de 1895 e o projecto da Companhia Hortícola é de 1914, mas também porque as áreas abarcadas não são coincidentes, com a planta de 1895 a abranger a área proposta para parque em 1867, por Almeida Ribeiro, e o projecto de 1914 a incluir o terreiro do Cano, como sugerira Pinto de Meneses, em 1869. No entanto, existe uma explicação plausível para a referência à planta de 1895, apesar de ela não ser, de facto, o *projecto da obra*: nela se encontram demarcadas as propriedades privadas e, como já foi referido, para qualquer expropriação era necessária uma planta com a indicação das propriedades a expropriar.

O edifício dos novos paços do concelho e o bairro operário acabariam por se congregar num mesmo projecto, como veremos. Contudo, a sua concepção inicial foi realizada separadamente.

Mariano Felgueiras propunha localizar o bairro operário (assunto, que nas suas próprias palavras, foi *dos que mais cuidados mereceu* e cuja necessidade justificou[804], em termos que evocam a descrição de Manchester, feita por Engels em 1845), precisamente no local onde já Almeida Ribeiro o projectara: ocupando a rua das Hortas e a travessa e o largo da Fraga, embora se estendendo por uma avenida, para Norte, até às proximidades da rua de Serpa Pinto, entretanto aberta.

A ideia constava da abertura de uma avenida, com 20 metros de largura, entre a rua Serpa Pinto e a rua Doutor José Sampaio (tramo inicial da estrada municipal para a Penha), articulando-a com a estrada para Fafe, que seguia junto à muralha e que seria também

---

construção do parque importa em vinte contos e nove centos escudos. A construção do parque, compreendendo movimento de terras, lago, ponte, ruas e valetas, arvoredo, arbustos, etcetera., importa em oito contos e oitocentos escudos. (Idem, pág. 45V).

[804] *Bairro operario. Foi este assunto um dos que mais cuidados me mereceu. E bem o vale, pois que, em toda a parte, mas muitissimo mais nesta terra, se reconhece a inadiavel e imperiosa necessidade de se conseguir para as classes menos abastadas casa confortavel, higienica e barata para sua habitação. Em Guimarães ha uma enorme população operaria que vive amontoada em perfeitas pocilgas, pelas quais paga uma renda, a maior parte das vezes, superior as suas posses. É cruel, é horrivel. Não exagero; exponho o que tenho observado e que todos podem verificar. Mas não é só a classe operaria que, para não emigrar de Guimarães, se vê obrigada a viver de tal forma, infectando-se e atrofiando os seus filhos. Classes mais remediadas, mas ainda de poucos meios, daqueles e tantos são, que não podem pagar mais de quarenta a sessenta escudos de renda, da mesma forma são obrigados a habitar*

alargada, por uma rua de 10 metros de largura, em substituição da travessa da Fraga, formando no seu conjunto uma imagem, em planta, que se assemelha a um 4 (vd. ADI: G33). Nestes dois novos arruamentos deveriam construir-se cinquenta e oito casas, uma escola e um balneário (23 na rua que substituiria a travessa da Fraga e 35 na avenida, onde também se localizaria a escola e o balneário – vd. ADI: G34), com muitos canteiros floridos, particularmente no centro da avenida. Apesar de, com os nove modelos de casa projectados, se afirmar a preocupação de conseguir alguma diversidade de *aspectos, tamanhos e preços*, visando por um lado, satisfazer quer a *classe operária* quer as *classes mais remediadas, mas ainda de poucos meios*, por outro evitar a imagem de bairro com o *aspecto monótono duma fileira ou conjunto de casas pobres todas iguais*, este propósito só poderia ser válido para a avenida, pois na rua mais estreita as casas tinham a mesma dimensão, enfileiravam-se faceando a rua e não existíam quaisquer canteiros[805].

---

predios a que faltam as mais rudimentares condições higienicas, porcos, imundos, mal cheirosos, sem ar, sem sol, miseraveis (Idem, pp. 44 F-45 F).

[805] *Desejando abranger neste projecto não só a casa para operario que não pode pagar renda superior a quinze ou vinte escudos mas tambem a daqueles que podem ir até cinquenta e sessenta escudos, pareceu-me que melhor seria se construisse uma avenida ampla, ladeada de casas de diferentes aspectos, tamanhos e preços, do que um bairro propriamente dito. Evitar-se-hia assim o aspecto monótono duma fileira ou conjunto de casas pobres todas egais; conseguir-se-hia, satisfazendo um fim utilissimo - o de dar ao povo de Guimarães habitação higienica e barata - embelezar a cidade com uma nova rua superior em elegancia e bom aspecto a todas as que existem. No intuito de desviar a cidade da parte baixa, que é humida e, por isso mesmo, doentia, entendi que o local escolhido devia encaminhar-nos para o lado norte, mas partindo do centro da cidade, para que não houvesse solução de continuidade, e tendo em vista tambem que não ficasse longe das fábricas e do local onde o comercio se centralisa. Aproveitei para isso, ampliando-o, um projecto antigo, que já existia, de ligação da rua do Doutor José Sampaio com a rua de Serpa Pinto. Expus a minha ideia a um artista novo, mas de grande talento, que, com a maior inteligencia soube compreender, realisar e melhorar a minha idea, apresentando um projecto que demonstra os seus grandes merecimentos e que, sendo executado como espero que seja, honrando-o a ele, honrará, sobre tudo, o municipio que o adoptar. Esse artista, humilde e, por enquanto, ignorado, filho desta terra, é o Senhor José Luiz Ferreira. O projecto que apresentou e que fica junto a esta minha proposta compreende uma avenida com vinte metros de largo, ligando a rua do Doutor José Sampaio com a rua de Serpa Pinto, tendo ao centro um canteiro florido de tres metros de largura. Do largo do Doutor Alberto Sampaio e aproveitando uma viela que actualmente ali existe, seguirá, até á projectada avenida, uma rua de dez metros de largura. A parte da estrada de Fafe que vai do Largo do Doutor Alberto Sampaio até á Rua de Serpa Pinto será ampliada, ficando com dezoito metros de largura e com um canteiro florido junto á muralha. Na avenida e na rua que liga ao Largo Alberto Sampaio serão construidas as casas, das quais ha nove modelos, todos eles satisfazendo a tudo quanto a higiene exige, imensamente mais confortaveis do que o melhor que, para o triplo do preço da renda que custarão, na cidade se encontra, quase todos com um aspecto exterior lindissimo, novo, variado, elegante, que tornará o conjunto geral da avenida belo entre os mais belos que nas grandes cidades se encontram. O numero de casas será de cinquenta e oito, compreendendo uma escola e um balneario. Todas elas terão latrinas com sifão e água de lavagem, descarregando para um colector que conduzirá os dejectos a uma fossa geral. O orçamento está calculado da forma seguinte: Expropriaçõs (...), terraplanagens (...) e construção de casas (...): oitenta contos trezentos vinte e oito escudos e setenta e cinco centavos. Se levarmos em conta o material que deve ser aproveitado de expropriações a fazer para outros melhoramentos a que me vou referir, o importe total descerá bastante, e mais descerá ainda, cerca de trez contos, se não se ampliar já a estrada de Fafe, o que não é condição indispensavel para construção do bairro. Oportunamente se*

Este projecto, da autoria do jovem arquitecto José Luiz Ferreira (discípulo do arquitecto Marques da Silva[806]), acrescentando ao plano urbano dois segmentos de recta ortogonalmente entroncados, apresenta uma imagem de transição entre o urbanismo de características literalmente funcionalistas dos engenheiros oitocentistas e um urbanismo com preocupações de composição urbana, desenhando o que viria a ser a metade ocidental da denominada *pata de ganço*, a que nos referiremos mais adiante. Contudo, estava-se em 1916, ainda não se pensava em qualquer praça municipal no cimo da avenida e apesar da sugestão de continuidade, rectilínea, da rua de Serpa Pinto e da rua da travessa da Fraga, apontada no projecto, haveria que esperar até ao projecto de alargamento da cidade de 1924.

Contrariamente ao bairro operário, o novo edifício para as repartições públicas do concelho foi migrando ao longo do tempo, à medida que surgiam novas sugestões de hipotéticas localizações. A ideia de construir um edifício que congregasse a instalação de todas as repartições públicas da cidade era referida desde, pelo menos, 1864, tendo mesmo o governo disponibilizado um subsídio para a concretização do edifício, como compensação da necessária demolição do convento de S. Domingos para a abertura da estrada para Braga, onde se encontravam alguns daqueles serviços[807]. O local chegou a estar escolhido e localizava-se na nóvel rua de Paio Galvão, em frente ao novo mercado, mas nunca se concretizaria. Também já vimos que Pinto de Meneses, o engenheiro distrital membro da *comissão de melhoramentos* de 1869, sugerira a utilização do convento de Stª Clara para esse fim (onde hoje se encontra), no entanto, a questão foi sucessivamente adiada.

Assim, quando a câmara de Mariano Felgueiras, por não possuir recursos financeiros que permitissem a construção de um edifício *para cada grupo de repartições (Tribunal,*

---

fixarão as rendas para cada predio e se estudará a conveniencia de facultar a aquizição dos predios pelos seus habitantes, mediante o pagamento duma determinada anuidade; tornar-se-hão, assim, em dez ou quinze anos, os operarios em pequenos proprietarios. (Idem, pp. 44F-45F).

[806] António CARDOSO, 1997, pág. 327.

[807] Em 14 de Março de 1864 o presidente camarário referia que *Hua outra necessidade tambem geralmente reconhecida é a construcção de um edeficio com a capacidade sufficiente para accommodação do Tribunal e suas dependencias, administração do Concelho, Estação thelegrafica e mais repartições publicas que se acham dessiminadas e mal collocadas: tentar portanto dar começo a um edeficio ainda que mais não seja senão lançar-lhe seos cimentos, onde no futuro se venhão a accomodar todas as repartições publicas entende esta Camara ser da maior vantagem não só accommodidade dos povos mas tambem ao aformoseamento e engrandecimento desta notavel povoação. Com este intuito ja em tempo representou ao Governo de Sua Magestade pedindo um subsidio para o costeamento da mesma obra, pedido que teve um favoravel defferimento devido ao esclarecido zelo e efficaz cooperação do distincto chefe do Districto o Exmº Conselheiro Januario Correa d'Almeida, consignando o Governo a quantia de 3000$000 reis neste anno economico para principio da mesma obra* (AMAP: M-1849, pp. 138F-142F).

Finanças, Administração, Registo Civil, etc.), optou pela concretização de *um só edificio com a amplitude necessaria para instalação decente de todas elas*, decidiu nomear uma comissão, composta por *distintos artistas da terra*, para a escolha do local de implantação[808]. Do trabalho desta comissão resultou um relatório, que Mariano Felgueiras fez transcrever nas actas municipais, no qual a dita comissão, depois de *compulsada, com verdadeiro interesse, a planta da cidade* [que só podia ser a de Manoel de Almeida Ribeiro], *insistente, e cuidadosamente estudados e discutidos os diversos alvitres apresentados*[809], afirma ter chegado a um parecer que se consubstanciava nos alargamentos da rua do Espírito Santo, da rua do Gravador Molarinho e da praça de São Tiago, formando-se uma praça quadrangular (indo de encontro, mais uma vez, às propostas de Almeida Ribeiro, o que a comissão explicitamente assume) onde deveria ser construido o edificio dos paços do concelho[810].

Para trás ficavam outras ideias, também descritas no relatório, e que a comissão não aprovara por considerar demasiado dispendiosas: na hipótese de aproveitamento do paço dos Duques de Bragança o problema era o custo da reconstituição deste e da construção de um novo quartel para o regimento que lá estava instalado; na segunda, o valor da expropriação de todo o lado norte da praça de D. Afonso Henriques (como se denominava então o Toural) era demasiado elevado para os benefícios que se recolheriam; este mesmo

---

[808] A comissão era composta, *além de outros*, por Abel de Vasconcelos Cardoso, Antonio Maria Coelho Pinto, Jozé Luiz de Pina e José Ribeiro de Freitas (AMAP: M-1882, pág. 46V).

[809] Idem, pág. 47F.

[810] *Traçando-se uma recta desde o angulo sudoeste da casa do Tribunal, paralela á fachada da casa da Assembleia, até á rua Elias Garcia* [rua de Stª Maria]; *outra, alinhando pela fachada da Assembleia, até á mesma rua, respeitando apenas o actual edificio dos Paços do Concelho, a Excelentissima Câmara exproprie todos os predios que se encontram dentro do quadrilátero formado por estas duas linhas, pela parte do lado nascente da rua Elias Garcia e poente da Praça de S. Tiago, obtendo assim um vasto e belissimo largo, de aparência absolutamente regular, medindo seis mil oitenta e quatro metros quadrados, no qual poderá á vontade mandar construir o novo edificio dos Paços do Concelho, cuja fachada posterior deverá ficar em frente da fachada lateral do Tribunal e separada deste por uma rua de dez metros de largo. As fachadas laterais do novo edificio, como a Excelentissima Câmara poderá verificar pela planta junta* [cujo paradeiro desconhecemos], *fornecida pelo ilustre membro desta Comissão, Excelentissimo Senhor José Ribeiro de Freitas, ficarão distanciadas aproximadamente vinte metros dos predios que ficam paralelos. O alargamento da Praça de S. Tiago implica necessariamente o alargamento da rua do Gravador Molarinho, expropriando-se os prédios do lado poente desta rua, desde a da Republica até á do Espirito Santo, e bem assim a demolição da cadeia e alargamento desta ultima rua, pela expropriação dos seus predios do lado sul. De resto, convem notar que, fazendo a Excelentissima Câmara construir no local definitivamente indicado o edificio dos Paços do Concelho aproveitará o oportunissimo ensejo de satisfazer as aspirações já tão almejadas de antigas vereações, alargando a referida Praça e Ruas, sendo esta circunstancia tambem muito para ponderar sob o ponto de vista economico, evidentemente das maiores vantagens para o municipio. Escusado será observar que o novo e suntuoso edificio, pela sua exposição, não pode, por forma alguma, passar despercebido aos nossos visitantes, pela simples razão de que êstes, na sua forçada visita ao templo da Oliveira e*

argumento serviria para reprovar a ideia de expropriar o Colégio de Nossa Senhora da Conceição, estabelecendo-se uma praça entre o Largo da Republica do Brazil (campo da Feira) e a rua Doutor José Sampaio; finalmente, a utilização de todo o quarteirão que incluia a igreja de São Damaso, apesar das expropriações se não apresentarem demasiado dispendiosas, condicionaria o enquadramento da fachada principal do edificio a construir, o qual *apresentaria um aspecto exiguo e acanhado*, além de que a estética do edificio seria *prejudicada pela irregularidade e diferenças de nivel do terreno*[811].

Face ao parecer da comissão, já Mariano Felgueiras tinha solicitado, em 10 de Dezembro de 1915 (a comissão fora nomeada em Agosto de 1915 e reunira ainda nesse ano), a necessária autorização camarária para elaborar, em colaboração com um arquitecto, o programa de concurso referente á edificação dos Paços do Concelho e tratara de fazer orçamentar o custo das expropriações para alargamento da Praça de S. Tiago e ruas do Espirito Santo e Gravador Molarinho, *segundo o parecer emitido pela Comissão encarregada de escolher local para os Paços do Concelho*[812].

As bases do concurso, entre Arquitectos Nacionais, seriam aprovadas em sessão de 6 de Junho de 1916[813]. O edital foi publicado em 27 de Junho, o concurso terminaria a 6 de Outubro e a 13 do mesmo mês foi apresentada, em sessão camarária, a relação dos 11 projectos concorrentes[814]. O júri reuniria em Novembro e como todos os projectos ultrapassavam a quantia de 60 contos, prevista no edital para a construção, *apreciaria os projectos somente pelo seu valor artístico*[815]. Classificaria em primeiro lugar o projecto *Ourique*, do Arq° Marques da Silva, o qual pareceu corresponder ao *estilo arquitectónico*

---

uma vez neste largo, depararão inesperadamente com ele, apesar da conservação da velha casa da Câmara. (Idem, pág. 48FeV).

[811] Idem, pág. 47FeV.

[812] AMAP: M-1881, pág. 131F.

[813] *Aprovou as bases para o concurso, entre Arquitectos Nacionais, para a elaboração do projecto e orçamento de um edificio para instalação da Câmara Municipal e outras repartições publicas as quaes constam do processo que se organizou e fazem parte integrante desta deliberação, ordenando a sua publicação imediata por editaes para os fins legaes* (AMAP: M-1882, pág. 75F).

[814] *Pelo Chefe da Secretaria foi apresentada a relação dos projectos para a construção do edificio dos Paços do Concelho de Guimarães, para que foi aberto concurso por edital de vinte e sete de Junho de mil nove centos e desasseis, o qual terminou no dia seis deste mez, a saber: Primeiro - com a Diviza de «Maris»; Segundo - com a Diviza de «Progresso»; Terceiro - com a Diviza de «Ite et vinces»; Quarto - com a Diviza de «Neno»; Quinto - com a Diviza de «Lusitania»; Sexto - com a Diviza «Esta é a ditosa Patria minha Amada»; Setimo - com a Diviza «Araduça»; Oitavo - com a Diviza «Ourique»; Nono - com a Diviza «Folha de Hera»; Decimo - com a Diviza «Flor de Liz»; Decimo primeiro - com a Diviza «Citania». Resolveu convocar o respectivo juri, para classificar os projectos apresentados, nos termos da condição decima quarta do edital de concurso* (Idem, Sessão de 13 de Outubro de 1916).

[815] António CARDOSO, 1997, pág. 328.

"regional" que a comissão de 1915 havia sugerido[816]. Tudo se encaminhava para a sua concretização na praça de S. Tiago.

Em 1917, Mariano Felgueiras ainda afirmava que se tornava urgente a concretização do seu plano de melhoramentos e sugeria as medidas a tomar, as quais seriam aprovadas por unanimidade[817]. Contudo, as dificuldades de financiamento a que se acrescentaram as perturbações políticas no país, como o Sidonismo (entre Dezembro de 1917 e Dezembro de 1918, também conhecido por dezembrismo)[818], com consequências nas disputas políticas locais[819], viriam a encaminhar Mariano Felgueiras para a conclusão dos seus estudos em Coimbra[820], adiando-se a concretização dos seus projectos.

---

[816] AMAP: M-1882, Sessão de 21 de Abril de 1916, pág. 48F.

Independentemente do que se consideraria "regional", Marques da Silva afirmava, na memória descritiva, que o edifício municipal representava a *síntese das tradições históricas da cidade*, nomeando de seguida *o castelo altaneiro* (...), *a capela românica* (...), *os paços junto ao Castelo* (...), *a parte gótica da igreja de S. Francisco* (...), *a colegiada e Praça da Senhora da Oliveira com as suas épocas românica, gótica, renascença e século XVII* (...) *e rematando, para não alongar mais esta resenha, o actual edifício da Câmara, tam característico pelo seu pórtico gótico de trânsito público*. Para depois sintetizar: *Ao alvorescer da idade média fomos buscar as fontes do nosso trabalho, ainda que o tivéssemos de matizar com a época posterior* (...) *foi pois, no carácter da Arte gótica que estabelecemos a nossa concepção*. (Marques da SILVA, 1925, pp. 7 e 8).

Ver o debate subsequente em relação às virtualidades dos vários projectos concorrentes em António CARDOSO (1997, pp. 327-330).

[817] *Tornando-se urgente que, do plano de melhoramentos já aprovado pela Câmara constante da Lei numero quinhentos cinquenta e oito de seis de junho de mil noceventos e dezasseis, se comece imediatamente, com a construção de casas económicas, conclusão do edificio da cadeia, alargamento das ruas do Gravador Molarinho e Espírito Santo e Praça de S. Tiago, para cosntrução dos Paços do Concelho e abastecimento de aguas em Vizela e Guimarães; proponho que, para tal fim, se emitam, desde já, nos termos da lei citada, obigações até ao limite nominal de cento e vinte mil escudos, segundo o plano que oportunemente, apresentarei em sessão da Câmara Municipal. Aprovado por unanimidade.* (AMAP: M-1882, Sessão de 10 de Agosto de 1917, pág. 203V).

[818] José MATTOSO, 1994, pp. 615-616. O Sidonismo depôs o partido Democrático, chefiado por Afonso Costa, ao qual pertencia Mariano Felgueiras.

[819] *A cidade de Guimarães permanece ha muitos anos em um lamentavel estagio de progresso. Todas as cidades do Paiz, após a implantação da República teem encontrado elementos que as teem feito progredir. Estando este progresso a cargo das respectivas Câmaras ou comissões administrativas é a elas que cumpre tomar todo o expediente. A cidade de Guimarães não deixou de ter, a dentro do regimen republicano elementos de valor que ao seu progresso votaram o melhor dos seus esforços. E assim é que a vereação democrática que a revolução de 5 de Dezembro expoliou da administração municipal é digna dos maiores louvores pela dedicação votada a Guimarães. Largos foram os seus serviços, todos o reconhecem; confessam-no mesmo embora ás ocultas, os seus proprios inimigos. O seu plano administrativo era de largo horisonte e a ser levado a cabo Guimarães seria uma cidade dotada de grandes e utilissimos melhoramentos. Infelizmente aqueles que se lhe seguiram houveram por bem criticar acerbamente, condenando sem motivo tudo quanto estava projectado; e á execussão de qualquer coisa que pudesse alevantar a cidade preferiram o regimen da calunia, do roubo, do vilipendio que para sempre enodoou as paginas da historia desta cidade. Agora porém que a República novamente aqui estendeu os seus braços urge que sem demora seja feita justiça ás nobres intenções e ao esforço da vereação suplantada pelo dezembrismo. E o melhor meio de fazer-lhe justiça é enveredar pelo caminho que ela vinha trilhando, pondo em prática os seus projectos; aproveitando todos os elementos por ela colhidos, ampliando-os, modificando-os mesmo, se necessario fôr, mas de modo a poder-se mostrar á população vimaranense que a cidade tem na República o seu progresso e nos*

Entretanto, em 1920, foi relembrado o projecto do bairro operário, mas retirado de discussão por a sua base orçamental carecer de actualização[821]. A 27 de Abril de 1921, o então presidente da Comissão Executiva (Dr. Francisco Moreira Sampaio), propõe a retoma de todos os projectos de Mariano Felgueiras, acrescentando-lhes a necessidade de prolongar a inacabada rua de Serpa Pinto (que só chegava até à rua do Gado) e introduzindo uma ideia nova: a abertura de uma extensa alameda (*avenida*) entre o Toural e o campo da Feira e, para obviar à provável especulação com os terrenos marginais da dita alameda, apetecíveis devido à sua centralidade, lembra que a Câmara pode *chamar a si esses terrenos que hão-de marginar a projectada Avenida, habilitando-se previamente com o decreto especial que lhe dando o direito da expropriação, implicitamente determinará preços accessiveis para ver se então surge a iniciativa particular*[822], o que, como vimos, a lei de 1912, sobre *expropriações por utilidade pública*, permitia.

Nada se concretizaria e as expropriações que se realizaram em Setembro de 1921, na praça de S. Tiago, deveram-se à necessidade de demolição de alguns edifícios por ameaçarem ruina e constituirem perigo para a segurança pública, não se relacionando, portanto, com a edificação dos novos paços concelhios[823].

---

verdadeiros republicanos os seus melhores amigos. (AMAP: M-1883, Sessão de 26 de Março de 1919, pp. 105FeV).

[820] António CARDOSO, 1997, pág. 331.

[821] AMAP: M-1884, pág. 246V.

[822] *Pôz ainda em relevo a grande vantagem que resultaria da Avenida da rua Paio Galvão até á projectada Avenida entre a rua Dr. José Sampaio e a Estrada Nacional nº 27, pois, com esta artéria ficariam ligados os principaes monumentos e estabelecimentos publicos da cidade, como sejam a Colegiada da Nª Srª da Oliveira, Liceu, Paços dos Duques de Bragança e Capela de Santa Margarida, Paços do Concelho e repartições publicas, em projecto, e o actual edificio da Sociedade Martins Sarmento, ligando ainda a parte velha da cidade a parte nova a construir. De resto, esta Avenida, tem por extremas paisagens as mais lindas e interessantes dos arredores de Guimarães (...) Ora, a meu ver, o projecto apresentado da Avenida que parte da rua de Paio Galvão não está por ventura fora de estas edeias, edeias que, repito, considero como requesitos essenciaes para uma obra que em rigor temos de classificar de grande melhoramento. Representa esse projecto uma larga e extensa Avenida que abre em frente do edificio sumptuoso (embora incompleto) da Sociedade Martins Sarmento e vai na sua linha longitudinal sair á muralha da estrada de Fafe, convergindo para lá dos Campos marginaes tendo por pano de fundo esse tam pitoresco e tam colorido quadro de uma das partes mais belas do Monte da Penha. Poder-se-ha diser d'estes projectos, e, até certo ponto com justificado alarme, que ele vai exigir a demolição de algumas casas boas, o que é um mal mórmente n'uma terra onde até as proprias casas más não chegam para arrumar a sua população. Vê-se, todavia, n'esse projecto, uma importante extensão onde não ha demolição nem terraplanagens custozas, o que vem de certo modo facilitar o problema, convidando a faser-se o inicio da Avenida para já, sem o alarmante sacrificio de casas, a nossa crize maxima. Egualmente para que se não diga, certamente com rasão, que os terrenos são inabordaveis no seu custo e na sua propriedade, a Câmara certamente se proporá a chamar a si esses terrenos que hão-de marginar a projectada Avenida, habilitando-se previamente com o decreto especial que lhe dando o direito da expropriação, implicitamente determinará preços accessiveis para ver se então surge a iniciativa particular, pois que dinheiro não falta para construir e edificar senão para os outros, para si ao menos.* (M-1886: Sessão de 27 de Abril de 1921, pp. 48F-50V).

[823] AMAP: M-1885, Sessão de 1 de Setembro de 1921, pp. 297FeV.

Mariano Felgueiras reassumiria a presidência da Câmara Municipal a 2 de Janeiro de 1923. Em Março, fez aprovar, de novo, a concretização do *bairro operário ou, mais propriamente, bairro economico, aproveitando-se todos os estudos já feitos e contratando-se para a organização dos necessarios projectos o arquitecto José Luiz Ferreira*[824]. Em Abril, o presidente do senado camarário (Dr. Alfredo Fernandes) renovou a proposta de se executar o *grandioso projecto de melhoramentos, que representam o carinho e amor que á sua terra dedicaram o Senhor Mariano Felgueiras e seus colaboradores*, o que o citado aceita, apenas propondo que se adie para melhor oportunidade a concretização de alguns dos seus aspectos, entre os quais se encontram os paços concelhios[825].

Em 24 de Abril de 1924, tratou de se precaver com os instrumentos legais necessários ao desenvolvimento do projecto do bairro operário, fazendo aprovar posturas que, com base na lei de 1912, lhe permitiam executar as expropriações e controlar a valorização do solo edificável[826]. Por outro lado, verificando a impossibilidade de ser a Câmara a executar o projecto (a depreciação da moeda era enorme e a inflação galopante), simplificou-o, retirando a escola e o balneário, e propôs que as edificações fossem efectuadas por uma empresa privada (em cujo conselho de administração teria assento um delegado camarário), com algumas garantias asseguradas pela municipalidade (nomeadamente, a execução das

[824] AMAP: M-1887, Sessão de 3 de Março de 1923, pág. 235V.

[825] AMAP: M-1886, Sessão de 4 de Abril de 1923, pp. 94F-96F.

[826] *Pelo vereador senhor Mariano Felgueiras foi apresentado o seguinte projecto de Postura. Artigo primeiro. Em todos os terrenos confinantes com a via publica, na sede de concelho, a Camara poderá expropriar, para edificações, uma faixa de largura não superior a cincoenta metros, ao longo da rua, sempre que o proprietario se negue a edificar. Paragrafo primeiro - Para os efeitos deste artigo são consideradas como ruas da sede todas as que estiverem compreendidas ou vierem a estar na planta geral da cidade. Paragrafo segundo - Aos proprietarios será reservado, para jardim, terreno suficiente em relação ao edificio que nele houver construido. Artigo segundo. Feita a expropriação, a Camara porá á venda em hasta publica, as faixas a que se refere o artigo anterior, talhadas em chão, regulares de dimensões e confinações, acomodadas ás exigencias de uma boa edificação urbana, obrigando-se o adquirente a edificar no prazo que nos respectivos anuncios for indicado pela Camara. Paragrafo unico - Se passar o prazo sem que o adquirente edifique, o terreno volta, sem indemnização alguma, para a posse da Camara que, de novo, o porá em arrematação. Artigo terceiro. A Camara entregará ao expropriado metade do aumento de valor obtido na primeira praça, sobre o preço da expropriação. Artigo Quarto. A Camara usará da faculdade a que se refere o artigo primeiro sempre que tal lhe seja requerido por quem, tendo querido comprar terreno para edificação, o não tenha conseguido, devido a recusa do proprietario a vender, ou exigencia de preço exorbitante. Artigo quinto. A Camara poderá, precedendo voto da Comissão Executiva, mandar fazer em qualquer predio as reparações ou modificações que entender necessarias a bem da estetica expropriando o predio quando o proprietario se negue a fazer as obras indicadas. Foi aprovado tendo sido apenas regeitado pelo senhor Vereador Gaspar Pereira Leite de Magalhães e Couto.* (Idem, 24 de Abril de 1924, pp. 120FeV).

expropriações e da abertura dos arruamentos, bem como a garantia de juros do capital investido), a qual também fiscalizaria todo o processo[827].

A questão dos paços do concelho seria retomada em Agosto de 1924, com Mariano Felgueiras a anunciar que se escolhera novo local para a edificação dos paços do concelho, no qual se construiria uma nova praça para a sua implantação, apresentando, simultaneamente, o projecto de financiamento, quer do edifício municipal quer do abastecimento de água às caldas das Taipas, então uma renovada aposta municipal[828].

---

[827] *Desde ha muito que pensa a Camara na construção de um bairro economico que garanta a pobres e remediados um abrigo higienico e confortavel. Já em principios do ano de mil nocentos e dezasseis a Camara aprovou uma desenvolvida proposta que sobre o assunto tive a honra de lhe fazer e com a qual se teria resolvido o dificil problema da falta de habitação nesta cidade, se a guerra e outros acontecimentos de caracter politico sucedidos no paiz, não tivessem tolhido a sua realização. A idêa, porem, prevaleceu sempre e essa minha proposta ainda continua de pé tendo merecido o aplauso da opinião publica e conseguido ser adoptada pela actual vereação. Contudo as circunstancias economicas e financeiras do paiz e do concelho teem-se transformado de uma forma que excedeu tudo quanto a imaginação mais intensa poderia prevêr. Eu, que tenho sido dos de mais fé e maior entusiasmo pela realização deste projecto, começo a constatar que é impossivel á Camara pôl-o em execução, pelo menos nas condições em que foi organizado. E se não vejamos: em mil novecentos e dezasseis calculou-se que a construção do bairro poderia custar cerca de oitenta contos.* (...) [Agora] *Temos o orçamento feito em Janeiro passado das vinte e trez casas mais baratas a construir na rua que ligará o Largo Doutor Alberto Sampaio com a nova Avenida. Importa em quatrocentos e noventa contos, numeros redondos. Se casas tão modestas como as deste modelo, compostas unicamente de cosinha, salêta com duas pequenas alcôvas e aguas furtadas importam em cerca de vinte e dous contos cada uma, não será exagero calcular uma media do quadruplo deste preço para cada uma das quarenta e trez casas a construir na Avenida.* (...) *Eis a verdade e a concluzão a que temos de chegar: a Camara Municipal de Guimarães não pode realizar o seu antigo projecto de construção de um bairro economico.* (...) *Mas o que a Camara não pode fazer, talvez que o consiga uma empreza particular.* (...) *tenho a honra de propôr que se facilite a organização de uma empreza particular que se responsabilize pela execução do projecto desta Camara, mediante as seguintes bases: Primeira. A empreza compromete-se a fazer construir todos os edificios como estão no projecto, ou com as modificações que forem aprovadas pela Camara, no prazo que, oportunamente, se fixar e começando pelas de renda menor. Segunda. As obras serão fiscalizadas pela Camara e sujeitos todos os projectos e orçamentos á sua aprovação, sem o que ficarão fora do contracto. Terceira. A Camara expropriará todos os terrenos necessarios para a construção da rua, Avenida, predios e respectivos quintais. Quarta. A empreza comprará á Camara os terrenos para as edificações e quintais, pelo mesmo preço pelo qual a Camara obtiver a expropriação de todos os terrenos constantes da base anterior. Quinta. A construção do pavimento da rua e Avenida, aquedutos e mais obras de arte necessarias para este fim, ficarão exclusivamente a cargo da Camara. Sexta. A Camara garantirá durante o prazo de trinta anos á empreza que se formar, e a contar da conclusão do bairro, um juro para o capital empregado, egual ao da taxa que o Banco de Portugal for estabelecendo para os seus descontos. Setima. As rendas serão fixadas por acordo com a Camara e do Conselho de Administração da empreza fará parte um delegado da Camara, por esta nomeado.* [Aprovado] (Idem, 24 de Abril de 1924, pp. 123F-125V).

[828] *Pelo senhor vereador Doutor Mariano Felgueiras foi apresentada a seguinte proposta: Abandonado por inexequivel, na ocasião actual, o antigo projecto de alargamento da Praça de S. Tiago, hoje Largo 13 de Fevereiro, para nele se construir o novo edificio para repartições publicas, a Comissão Executiva atendendo a que essa construção se impõe como uma das necessidades mais urgentes a satisfazer, escolheu novo local, mandando elaborar o projecto de uma praça para tal fim, que hoje submeteu á apreciação da Camara. Aprovado, como foi, esse projecto, é tempo de se começar a dar execução áquelas aspirações que mais interessam aos vimaranenses, no momento presente, e, nesta ordem de idêas, resolveu a Comissão Executiva dar imediato principio ás seguintes obras: Alargamento da Travessa dos Trigais; Construção da Praça destinada á edificação dos Paços do Concelho; Construção da Avenida entre a rua do Doutor José Sampaio e a Praça acima referida;*

Conjugavam-se, finalmente, os projectos do bairro operário e da praça municipal, com esta a localizar-se no topo da avenida estruturadora daquele e a corresponder, em alguns aspectos até de forma superior ao que poderia conseguir-se na praça de S. Tiago, aos requesitos sugeridos pela comissão de 1915, apenas não se encontrando no coração da cidade e não se aproveitando para *livrar a cidade de habitações insalubres e inestéticas*[829], cuja dificuldade de expropriação terá sido a razão para a mudança da localização. Aliás, o próprio Marques da Silva elogiaria a nova opção, caracterizando o novo centro como *harmonioso com o novo edifício Municipal*[830].

Finalmente, para corresponder ao preceituado pela lei de 15 de Setembro de 1915, que, como vimos, obrigava à existência de uma planta geral da povoação, sem a qual não se poderia efectuar qualquer expropriação por motivo de expansão urbana, e estando a planta de 1863 já muito desactualizada, foi elaborada a *Planta do Projecto Geral de Melhoramentos* (ADI: G35), inserida no *Plano geral de alargamento da cidade*, da autoria do capitão Luís de Pina, apresentado por Mariano Felgueiras, em 1925, à Câmara Municipal, que o aprovou, mandou *que fosse entregue na Repartição das Obras*

Abastecimento de agua nas Caldas das Taipas. (...) Proponho a constituição de dous fundos especiais, sendo um para a construção dos novos Paços do Concelho, respectiva Praça Avenida, e alargamento da Travessa dos Trigais e outro para a execução do projecto do abastecimento de aguas nas Taipas. Estes dous fundos não poderão nunca ter outra aplicação diferente da que lhe é destinada por esta proposta e as receitas que se criam deixarão de se cobrar logo que as obras terminarem. O fundo destinado ás obras na cidade, acima referidas, será constituido por: Imposto de produção de trabalho, correspondente as freguesias do Concelho, cujo imposto não seja atribuido ao fundo destinado para o abastecimento de aguas nas Taipas; Produto das licenças pelo exercicio de comercio e industria, segundo a tabela anexa a esta proposta; Derrama especial de trinta e cinco mil escudos anuais sobre as freguesias da Oliveira, S. Paio, S. Sebastião, Urgeses, Creixomil, Azurey e Costa; Cinco por cento da receita total do municipio (Idem, Sessão de 8 de Agosto de 1924, pp. 130FeV).

829 *a) O novo edificio dos Paços do Concelho, pelo fim a que se destina, deve ser amplo e isolado, ocupando uma área de, pelo menos, mil metros quadrados (quarenta metros de fachada principal e vinte e cinco metros de fachada lateral); b) Deve construir-se no coração da cidade, por motivos óbvios, embora vejamos anunciado que uma corrente de opinião se inclina «pitorescamente» pela sua construção numa das entradas de barreiras; c) Deverá assentar ao fundo de uma praça vasta para a qual possa convergir o maior numero de artérias ou de ligações amplas comunicando directamente com as artérias principais da cidade; d) É necessario que a praça indicada comporte, reunidos em frente dos Paços do Concelho, aproximadamente dez mil pessoas; e) Uma praça destas dimensões torna-se indispensavel tambem sob o ponto de vista estético, pois que nos mostraria dum só golpe de vista toda a imponência do estilo arquitectónico adoptado no edificio, o qual, em nosso entender, devia ser «regional»; f) Finalmente, a parte económica é de capital importancia para a realisação da obra e nesse caso necessario se tornaria que a expropriação a fazer-se oferecesse a dupla vantagem de livrar a cidade de habitações insalubres e inestéticas com o minimo de despesa e sacrificios para o municipio.* (AMAP: M-1882, Sessão de 21 de Abril de 1916, pp. 47V e 48F).

830 Oficio *de José Marques da Silva, arquitecto, datado de vinte e dous do mez corrente e ano, acusando a recepção do oficio que a Camara lhe dirigiu sob o numero quatrocentos e dous, de nove do mez corrente e felicitando-a pelos intuitos da deliberação tomada no sentido de organisar um centro estético harmonioso com o novo edificio Municipal.* (AMAP: M-1889, Sessão de 26 de Dezembro de 1925, pág. 57F).

Municipais para todos os fins e efeitos que lhe forem proprios[831], e fez publicar no mês seguinte, juntamente com o projecto e memória descritiva do edifício dos Paços do Concelho[832].

Foi, então, o capitão Luís de Pina quem deu o toque final, invertendo o 4 do bairro operário desenhado pelo arquitecto José Luiz Ferreira, ao acrescentar uma nova avenida *destinada a formar pendant*[833], ou seja, a emparelhar com a avenida constituida pela estrada de Fafe, junto à muralha, simetrizando o desenho, depois denominado *pata de ganço*. Luís de Pina nunca mencionou esta expressão, que Pierre LAVEDAN utilizou em 1959 para denominar a figura em planta de Versailles[834], contudo o paralelismo feito por Fernando TÁVORA[835] é sugestivo e a comparação dos dois desenhos (de Guimarães e de Versailles), parece-o confirmar.

Apesar de tudo, também no plano de Letchworth, a cidade jardim promovida por Ebenezer Howard, em 1904 e desenhada por Unwin e Parker, o conjunto constituído pela praça central ("o centro cívico") e pelas três avenidas que dela derivam para sul, sudoeste e sudeste, que fazem parte de uma composição mais alargada, é muito semelhante ao desenho composto por Luís de Pina e ao de Versailles. Sublinhe-se como o fez Benedetto GRAVAGNUOLO em relação a Letchworth, que a recuperação de *elementos inspirados no monumentalismo clássico, como o traçado em pata de ganço*, é uma característica de alguns traçados de cidade-jardim[836].

Sendo plausível que o desenho de Versailles (aliás, profusamente publicado), tenha directa ou indirectamente, inspirado Luís de Pina, as pré-existências, quer topográficas quer de ideias e projectos, levariam, com muita probabilidade, ao mesmo resultado, podendo, de qualquer forma, utilizar-se a expressão (*pata de ganço*) como uma identificação *a*

---

[831] *Pelo senhor vereador doutor Mariano da Rocha Felgueiras foi apresentado o Plano geral de alargamento da cidade, acompanhado da memoria descritiva e justificativa e bem assim de uma planta geral com o qual a Camara concordou, mandando que fosse entregue na Repartição das Obras Municipais para todos os fins e efeitos que lhe forem proprios.* (AMAP: M-1886, Sessão de 27 de Fevereiro de 1925, pág. 146F).

[832] Câmara Municipal GUIMARÃES (1925). A memória descritiva dos Paços do Concelho, bem como as plantas, cortes e alçados, tinham já sido publicados, em 1917, por diligências de Mariano Felgueiras, na revista *A Arquitectura Portuguesa*, Ano X, nº 2, Fevereiro de 1917, pp. 5-8.

[833] Luís de PINA, 1925, pág. 16.

[834] Lavedan, mais do que pata de gança queria talvez referir-se a encruzilhada, que é o significado de patte-d'oie. Aliás, lembrava que o traçado radiante, ou pelo menos convergente, era habitual no século XVII nos jardins franceses: rotunda ou simplesmente encruzilhada (*le tracé rayonant, ou du moins convergent, était habituel au XVII siècle dans les jardins français: rond-point ou simplement patte d'oie*). Ver Pierre LAVEDAN, 1959, pág. 236.

[835] Fernando TÁVORA (1985, pág. 40) e António CARDOSO (1997, pág. 332) utilizaram a expressão.

posteriori e não necessariamente como uma inspiração. Aliás, nas próprias palavras de Luís de Pina a avenida oriental da "pata" fora traçada, também, para *servir de base, quer paralela, quer perpendicular, às novas ruas do bairro planeado, para melhor aproveitamento da directriz das curvas de nível do terreno sôbre o qual devem ser traçadas aquelas ruas*[837].

O que há de novo no plano de Luís de Pina, é a praça municipal (e a preocupação de, pelo posicionamento do edificio concelhio, *todas as ruas e avenidas que dela irradiam* (...) *enfrentarem na direcção dos seus eixos com os Paços do Concelho*[838]), a avenida oriental da *pata de ganço* e a malha ortogonal de *arruamentos simetricamente regulares*[839], que dependurou naquela e que se articulam com a periferia *conforme o permitirem as artérias exteriores*[840]. Além disso, apesar da preocupação com a simetria que o levou a propôr um ajustamento na estrada de Fafe, a nordeste da praça municipal, existiu uma clara intenção de gisar um plano geométrico mas adequado às existências, traçando-se a parte dos arruamentos ortogonais (de malha suficientemente larga para que qualquer quarteirão possa *destinar-se a uma grande praça ou campo de jogos físicos* e a *qualquer parada ou feira*[841]), não só de forma adaptada à topografia (os arruamentos eram diagonais às curvas de nível), mas também de maneira *a evitar-se o mais possível a expropriação de prédios* [edifícios][842]. Aliás, Luís de Pina conclui a sua memória descritiva com a afirmação de que *a ideia que presidiu à sua elaboração não foi divorciada de motivos de ordem topográfica, de exigência estética, de medida económica e de fáceis ligações com o existente*[843].

Acrescentaremos as exigências legais, visto que as larguras de todos os arruamentos previstos no plano respeitavam as condições que as leis exigiam, segundo as quais nenhum arruamento novo poderia ter largura inferiror a 10 metros. A avenida central foi projectada com 20 metros, as avenidas suas laterais com 18, tendo todas as outras entre 10 e 12, à excepção de uma, com 7 metros, que no entanto não era um arruamento novo, pois tratava-se do alargamento da travessa da Fraga.

---

[836] Benedetto GRAVAGNUOLO, 1998, pág. 122.
[837] Luís de PINA, 1925, pág. 16.
[838] Idem, pág. 17.
[839] Idem, pág. 15.
[840] Idem, pág. 17.
[841] Idem, pág. 18.
[842] Idem, pág. 17.
[843] Idem, pág. 18.

Sublinhe-se, por fim, que este plano de melhoramentos foi o resultado de uma sucessão de projectos, que Luís de Pina herdou, compatibilizou e acrescentou, resultando num desenho final coerente, evocador, no que ao bairro ortogonal se refere, da malha dos "ensanches" ou acrescentos espanhóis, que aliás já fora utilizada em Lisboa nos bairros adjacentes às avenidas estruturantes[844] e também em Espinho[845].

Apesar de tudo, relembre-se que a ideia de ligar as Hortas com o campo da Feira, bem como a de construir um *bairro para as classes pobres* na rua das Hortas e na travessa e largo da Fraga foram delineadas por Almeida Ribeiro, em 1867 (figura 24a); o projecto de abertura de um arruamento a ligar o terreiro de Stª Clara com a estrada de Fafe e as aberturas da rua Dr. José Sampaio e da inacabada rua de Serpa Pinto (cuja necessidade de prolongamento para poente foi renovada por Luís de Pina, de forma a destruir o emparedamento provocado pela muralha), radicam nos trabalhos da *comissão de melhoramentos* de 1869 (figura 24b) e o projecto da avenida central e da rua que sustituiria a travessa da Fraga, onde deveria edificar-se o bairro operário, fora desenhado por José

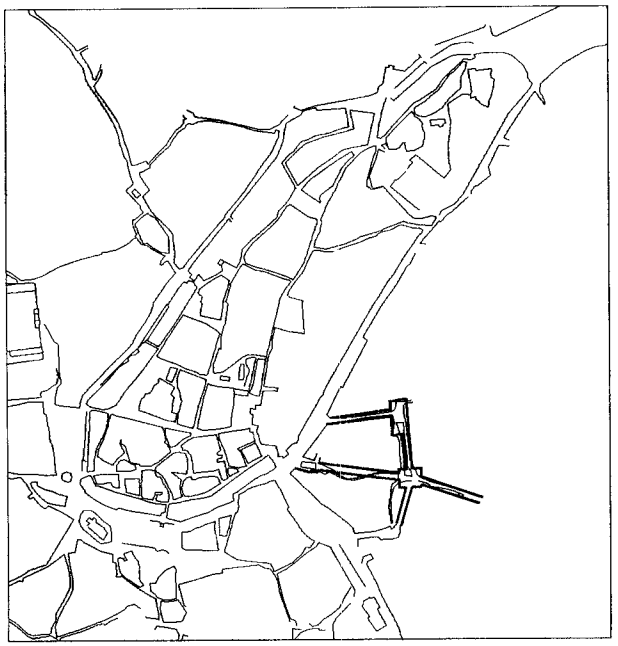
---

[844] Nuno PORTAS, 1978, pág. 693.

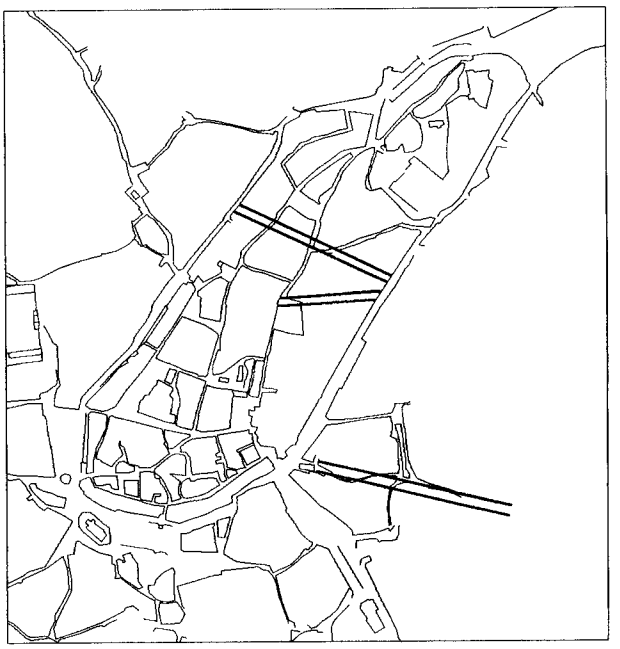
[845] Aquando da abertura da estação ferroviária, em 1873, a *praia de Espinho* era uma pequena mas consolidada povoação, piscatória e balnear, que ficara "cercada" pela via férrea desde 1863 (ver António José Nunes Teixeira LOPES, 1998, pág. 1). Esta situação terá sido a razão da elaboração da *Planta relativa ao plano de melhoramentos da praia de Espinho*, elaborada pelo engenheiro José Bandeira Coelho, por volta de 1873, que delineava já o modelo que suportaria o crescimento da povoação: um traçado ortogonal atravessado por duas diagonais que davam acesso ao Porto e à Feira (à data, a sede do município), prevendo-se a afectação de quatro quarteirões contíguos para a implantação do passeio público (que mantém testemunho defronte do actual edifício da câmara municipal). Com o acesso ao transporte ferroviário o crescimento acentuou-se e em 1880 definir-se-ia, definitivamente, aquele modelo (ADI: O3). Entretanto o núcleo primordial, cujos arruamentos tinham sido rectificados, foi desaparecendo devido aos sucessivos avanços do mar (que começaram em 1869 – Ferreira DINIZ, 1909, pág. 227), dele restando cerca de metade quando, em 1900 (depois de Espinho, no ano anterior, ter passado a concelho), se elaborou o prolongamento do plano de expansão, da responsabilidade do então director-substituto das obras públicas distritais de Aveiro, o engenheiro Augusto Julio Bandeira Neiva (ver ADI: O4), que respeitou as linhas anteriores que ainda hoje persistem. Pelo modelo de parcelização definido na época (ver António José Nunes Teixeira LOPES, 1998, Anexos), o plano foi elaborado sem ter em atenção os contornos da propriedade pré-existente, como aconselhava Ildefonso CERDÀ para garantir *a formação de um projecto acertado* (1991, ms. 1859, pág. 58). Apesar disso, a morfologia escolhida para a expansão de Espinho tanto pode ser creditada às influências cerdianas como, seguindo a sugestão de Teresa Barata SALGUEIRO (1992, pág. 184), às *da outra banda do Atlântico*. Note-se que as ruas de Espinho primitivamente tinham nomes e apenas nos anos vinte passaram para os números, como se verifica pelo texto do Padre André LIMA, de 1927: (...) *pela avenida da Graciosa, modernamente crismada de Rua 8* (P. André LIMA, 1979 1ª edição 1927, pág. 22). Este autor local avaliou assim, em 1903 (pág. 31), o plano de 1873: *se nessa occasião não houvesse quem se lembrasse de levantar a planta da povoação já existente e dos terrenos circumjacentes para a ella obedecerem em seus alinhamentos as novas construcções, Espinho ficaria uma terra irregular, estragada para sempre. Felizmente tal não aconteceu, porque, achando-se ahi a banhos em 1873 o illustre engenheiro José Bandeira Coelho, de Vouzella, deu-se ao cuidado de a levantar, offerecendo-a em seguida ao municipio da Feira, que teve o bom senso de gostosamente a acceitar e a pôr immediatamente em prática. A essa circunstancia, se deve o ter ficado Espinho como povoação moderna, cortada de largas avenidas, muito regular e muito asseiada.* (P. André LIMA, 1979 1ª edição 1903, pág. 31).

Figura 24 - Contributos para o processo de formação de um retalho do plano urbano de Guimarães ("Pata de Ganço")

a) Propostas inseridas no Plano de Melhoramentos do Engº Manuel A. Ribeiro (1867)



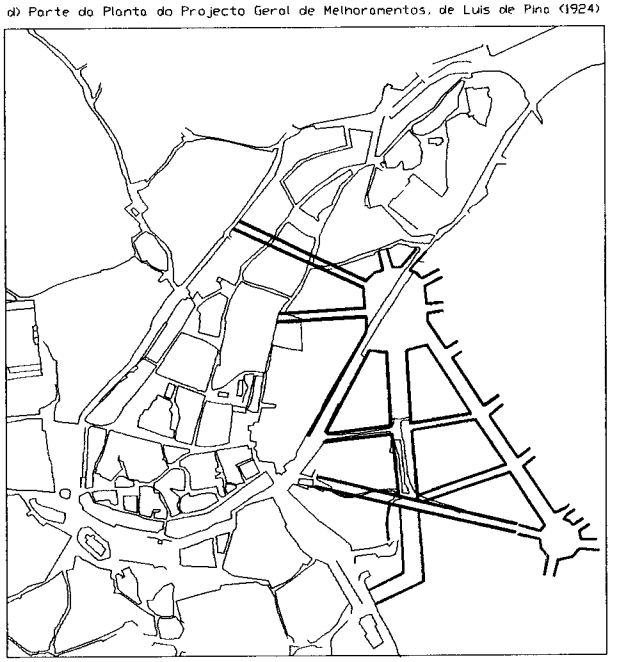
b) Propostas aprovadas pela Comissão de Melhoramentos (1869)



c) Projecto do 'bairro operário' do Arqº José Luis Ferreiro (1916)



d) Parte da Planta do Projecto Geral de Melhoramentos, de Luis de Pina (1924)





FONTE: AHMAP: Planta da Cidade de Guimarães, 1867, s/cota e Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da Cidade de Guimarães, 1869, cota 1780; Planta Geral do Bairro, FMF, Lote III-31, Rolo 2, 22; Planta do Projecto Geral de Melhoramentos, 1925.

Luiz Ferreira, em 1916 (figura 24c). Aliás, também o trabalho de Luís de Pina não restaria imune e o bairro ortogonal seria modificado pelo arquitecto Moreira da Silva, em 1849, que o redefiniria, em função da localização do novo liceu, melhorando o ajustamento à topografia, acrescentando elementos curvilíneos e diversificando o traçado dos arruamentos, formando um bairro predominantemente residencial de edifícos unifamiliares isolados ou geminados (ver ADI: G36 A e B).

1.2.3. Bragança, Chaves, Vila Real e Póvoa de Varzim

Nestas povoações o caminho percorrido não aparenta ter sido tão consequente como o de Viana do Castelo e Guimarães. A característica sequência de levantamento cartográfico, formação de comissão de melhoramentos e definição de um plano de melhoramentos, perspectivando a transformação do centro urbano como um todo, pelo que sabemos, nunca se chegou a verificar, apesar de por vezes, ao menos pelas declarações de intenções, se terem afirmado vontades de o concretizar.

Bragança, apesar de ser uma *terra* que, segundo afirmações proferidas pelo presidente camarário (Thomaz Antonio Cardozo de Novaes e Sá), em 1886, *carece de toda a qualidade de melhoramentos*[846], não teve qualquer plano de melhoramentos global. Apenas conseguimos encontrar um arremedo de plano, descrito para justificar uma proposta de aquisição de empréstimo, feita pelo presidente camarário em 1882, *tendo em vista e desejando emprehender algumas obras tanto na cidade como em todo o concelho e elevar a sua capital do districto dotandoa e aos seus habitantes com aquella soma de commodidades e bem estar que os seus recursos e forças comportem e que as necessidades do progresso exigem*[847].

---

[846] AHMBÇ: Livro de Actas de 1885 a 1887, Sessão de 28 de Janeiro de 1886, pág. 8F.

[847] *A camara municipal do concelho de Bragança, tendo em vista e desejando emprehender algumas obras tanto na cidade como em todo o concelho e elevar a sua capital do districto dotandoa e aos seus habitantes com aquella somma de commodidades e bem estar que os seus recursos e forças comportem e que as necessidades do progresso exigem e por forma tal que n'ella [?] terras de sua cathegoria já hoje gozam e precizando para o conseguir levar a effeito diversos melhoramentos de bastante importancia e de reconhecida urgencia, necessidade e utilidade publica (...) acordão o seguinte: 1° A Camara Municipal do Concelho de Bragança contrahira com a Companhia Geral de Credito Predial Portuguez um emprestimo até a quantia de 89000$000 de reis ao juro de 5% pagavel no periodo de 60 annos, por annuidades fixas que comprehenderão juros e amortisação. (...) 5° O producto deste emprestimo será applicado exclusivamente as seguintes obras e melhoramentos, podendo com tudo transferirem-se e applicar-se d'umas para as outras, as quantias e verbas calculadas para cada obra e fazer-se outra qualquer de reconhecida utilidade: 1ª Construcção d'uma praça mercado fechada para n'ella serem expostos á venda todos os generos alimenticios que concorram ao mercado, tendo tambem*

No que à cidade se referia, o plano tinha como prioridade a construção de uma *praça mercado fechada*[848]. Além disso, propunha-se construir uma capela no cemitério, um matadouro, comprar um relógio para a casa da Câmara, ampliar o barracão do Teatro e comprar dois *ourinoes modernos de ferro*. Pretendia-se também qualificar o espaço público existente, quer ao desejar construir um jardim na praça de Camões (antigo largo das Eiras, que já era local de mercadejar e de passeio), quer ao concertar, calçar, regularizar, construir passeios ou arborizar vários arruamentos, nomeadamente, a viela do Forte, as ruas de Santo Antonio e Costa Grande e Pequena, a rua Nova, *as suas duas viellas que a communicam com a rua dos Oleiros*, a rua de Santa Clara e vielas da cadeia e Moreirinhas, *a rua do ribeirinho e calçada á margem do rio até á praça de Camões*, ou seja, quase toda a parte da cidade exterior à cidadela medieval.

As intervenções na malha urbana, propriamente dita, limitavam-se ao alargamento e regularização da entrada da cidade no Loreto e à expropriação de quatro casas em quatro locais diferentes, visando pequenas articulações do plano urbano: uma para alargar a

---

talho para venda de carnes frescas e local apropriado para a venda de peixe e bem assim o prolongamento do encanamento d'agua para ella desde a praça da Sé; 2ª Expropriação da caza na mesma praça da Sé que pertence a Manoel Sá Pillas para communicar directamente com o mercado se por ventura elle se construir na cerca do convento de Santa Clara, como é o intuito desta Camara; 3ª Uma capella no cemiterio publico; 4ª Matadouro publico e suas dependencias em local proprio devidamente escolhido e que reuna as condições de Hygiene indispensaveis e recommendadas para a construcção de edificios desta ordem; 5ª Expropriação da caza de João Baptista de Carvalho Louzada no cimo da rua Direita para alargamento e aformoseamento da praça da Sé, constituindo-se no local da expropriação um Kiosque que se alugará para venda de tabacos e outros objectos, tendo por cima um coreto para a muzica tocar; 6ª Um relogio com mostrador para ser collocado na caza da Camara ou em outro local que se escolha e que seja apropriado; 7ª Viella do Forte composta até á entrada do quartel de Cavallaria nº 7; 8ª Entrada da cidade no Loreto alargada e regularisada; 9ª Calçar e regularisar as ruas de Santo Antonio e Costa Grande e Pequena, sendo a rua de Santo Antonio arborisada e com passeios e cano geral de despejos; 10ª Calçar de novo e regularisar, abrir-lhe cano geral de despejos e por passeios na rua Nova e bem assim calçar as suas duas viellas que a communicam com a rua dos Oleiros; 11ª Concertar a rua de Santa Clara e viellas da cadea e Moreirinhas; 12ª Concertar a rua do ribeirinho e calçada á margem do rio até á praça de Camões; 13ª Jardim na mesma praça de Camões; 14ª Ampliar e compor o Theatro; 15ª Expropriação de parte da caza de Francisco da Cadea para alargar a entrada na rua d'Alfandega; 16ª Expropriação d'uma caza na praça de Camões para communicar directamente com o bairro dos batocos; 17ª Estrada municipal para Cabeça Boa e Samil em direcção a Izeda; 18ª Continuação da estrada municipal de Bragança a Moimenta até á extrema do concelho onde termina a mesma estrada; 19ª Melhoramentos e concertos nas estradas, pontes, fontes, fontes e pontões do concelho que os precizem; 20ª Agoas [?] *abastecimento déllas na cidade e concerto ou reforma da parte do encanamento da nascente chamada das beiatas; 21ª Construcção de dois talhos para venda de carnes frescas devendo ser um nos cabanaes da praça de Camões e outro no local que se escolher; 22ª Compra de dois ourinoes modernos de ferro para serem collocados em sitios apropriados e devidamente escolhidos; 23ª Amortisação da parte em divida dos tres emprestimos anteriormente contrahidos por esta camara comprehendendo juro e amortisação.* (AHMBÇ: Livro de Actas de 1880 a 1882, Sessão de 12 de Abril de 1882, pp. 163V-167F).

[848] *Por onde devemos começar os melhoramentos d'este municipio* (AHMBÇ: Livro de Actas de 1885 a 1887, Sessão de 28 de Janeiro de 1886, pág. 7V).

entrada da rua da Alfandega, outra na praça da Sé (no lado Norte para comunicar com a rua Nova, onde se pretendia construir o mercado), ainda outra no entroncamento da rua Direita com a praça da Sé para a alargar e aformosear e a última no ângulo sudoeste da praça de Camões para, rasgando o hornaveque já sem préstimo, *communicar directamente com o bairro dos batocos*.

Contrariamente a Bragança (cuja fortificação construida por estacadas em várias partes do seu perímetro, não constituía um constrangimento tão forte), Chaves mantinha-se marcadamente apertada pelos seus fossos e baluartes, pelo que uma das condições primeiras para desafogar a povoação passava pela desafectação militar das fortificações. Daí que a câmara municipal tenha diligenciado para que lhe fossem cedidas as *muralhas e fossos*, o que conseguiu, primeiro temporariamente e depois, em 1887, a título definitivo, regozijando-se a municipalidade pela decisão, pois considerava *o grande valor, beneficio e alta importancia que representava tal concessão da qual dependia o alargamento, aformoseamento e melhoramento hygienico d'esta villa*[849].

No entanto, com a morosidade burocrática própria destes processos, só em 1893 os terrenos a passar para a posse municipal foram devidamente demarcados em plantas cadastrais pelo Capitão de Engenharia Augusto Xavier Teixeira (ADI: C16A a C20), o mesmo acontecendo, mas em 1902, com os terrenos a conservar na posse do Ministério da Guerra (ADI: C25 a C27), sendo todas as plantas seladas e aprovadas em 1906. Aliás, apesar de se avançar na elaboração do projecto do jardim público (também da autoria de

---

[849] Pelo Vice-Presidente Luis Paulino Teixeira, *foi comunicado à Camara que o presidente da Camara recebera um oficio "do Excellentissimo Senhor Antonio Jozé Antunes Guerreiro, no qual lhe transmittia a satisfactoria noticia de ter sido approvado pela Camara dos Pares, estando por isso convertido em Lei, o projecto apresentado na Camara dos Deputados, na sessão de doze de março de mil oito centos oitenta e seis, pelos Ilustres Deputados os Excellentissimos Senhores Eduardo Jozé Coelho e Antonio Luiz Gomes de Moraes Sarmento, e renovada a iniciativa do mesmo projecto pelo Excellentissimo Senhor Antonio Sarmento, em sessão da Camara dos Senhores Deputados de vinte seis d'abril ultimo, o qual projecto autorisa o Governo a tornar perpetua á Camara municipal d'esta villa a cessão temporaria das muralhas e fossos que circundam esta villa feita pela carta de Lei de vinte tres de Junho de mil oitocentos oitenta* [é certamente um erro e deve ler-se setenta, pois esta acta é de oitenta e sete, além de que a entrega provisória dos fossos e muralhas à câmara municipal aconteceu em 1880 – ver Firmino AIRES, 2000, pág. 53] *e nove. Que a Camara sabia o grande valor, beneficio e alta importancia que representava tal concessão da qual dependia o alargamento, aformoseamento e melhoramento hygienico d'esta villa. Que este importantissimo beneficio se devia ao bem conhecido e nunca desmentido zelo e interesse dos Excellentissimos Senhores Antonio Jozé Antunes Guerreiro, Eduardo Jozé Coelho e Antonio Luiz Gomes de Moraes Sarmento, manifestado não só n'isto mas em tudo mais que diz respeito aos melhoramentos e engrandecimento d'esta villa e seu concelho, por isso propunha que se consignasse na acta d'esta sessão um voto de bem merecido louvor e agradecimento* (...) *aqueles estimaveis e respeitabelissimos conterraneos* (...) *Aprovado unanimemente.* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 19, Sessão de 27 de Julho de 1887, pp. 22V e 23F).

Xavier Teixeira)[850] e na sua concretização (inaugurado em 1901)[851] no hornaveque da Madalena, em 1905 ainda a câmara municipal esperava pela *entrega definitiva* prometida[852].

Assim, apesar de se assistir ao aparecimento de alguns projectos pontuais, apenas a seguir à implantação da república e depois de finalmente definido o traçado da via férrea e a localização da estação ferroviária se começou a dar os primeiros passos para a elaboração de um plano de melhoramentos. Em 1915, tratou-se da contratação do levantamento da planta da vila, cuja demora era lamentada em 1916, por dela resultarem *graves inconvenientes ao municipio para o plano de melhoramentos que tem em vista*[853]. Apesar de tudo, na Primavera de 1917, após processo atribulado (ver Parte I, ponto 2.3.3.), a planta seria considerada utilizável e, como sugeria o presidente da comissão executiva camarária (Capitão Ribeiro de Carvalho) ao referir-se, em 28 de Janeiro de 1920, ao *plano de melhoramentos que esta Comissão projecta*[854], ele já estava de facto a desenvolver-se, tendo como responsáveis, fundamentalmente, dois nomes que durante mais de uma década influiram na transformação do plano urbano de Chaves: Nicolau Mesquita e Mário Filgueiras.

O capitão Ribeiro de Carvalho abandonaria a Câmara em Dezembro de 1922[855], assumindo a presidência Nicolau Mesquita, que logo em Janeiro de 1923 apresentou uma proposta global de transformação do plano urbano de Chaves[856] que dava continuidade ao trabalho

---

[850] Firmino AIRES, 1995, pág. 104.

[851] Idem, pág. 133.

[852] *O senhor presidente expos á Camara que há desde mil oitocentos setenta e dois um compromisso d'esta Camara para com o Menisterio da Guerra, quanto á cedencia do Campo da Roda aquelle Ministerio, quando este concedeu licença ao municipio para demolir as antigas Portas do Anjo, do Postigo e de São Roque; e que esse compromisso, por varias circunstancias estranhas a vontade das vereações d'aquella epocha, não fora satisfeito. Que agora que tanto convem ao municipio que se effectue a entrega deffinitiva dos restantes fossos das antigas muralhas da praça generosamente decretada pelo mesmo Menisterio lhe parecia ser esta a melhor opportunidade de a Camara, antecipando a sua gratidão por aquelle beneficio solver o compromisso referido entregando ao Menisterio da Guerra o Campo da Roda que tão necessario é para o exercicio dos corpos da guarnição militar desta Villa.* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, 10 de Outubro de 1904 a 9 de Novembro de 1905, pp. 191F e V).

[853] AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, Sessão de 8 de Junho de 1916, pág. 104F.

[854] Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 28 de Janeiro de 1920, pág. 23V.

[855] A última reunião a que presidiu foi em 27 de Dezembro de 1922 (Idem, 18 de Novembro de 1922 a 1924, 27 de Dezembro de 1922, pp. pp. 21V-23V).

[856] *O Exmº Presidente apresentou a seguinte proposta: Na parte da estrada rua compreendida entre os largos das Freiras e Santo Amaro, com excepção do local dos dois predios fronteiros, pertencentes á familia Vinhaes e ao senhor Capitão Pereira da Silva, em toda essa parte há terrenos municipaes que medeam entre os passeios de um e d'outro lado daquela estrada rua e os predios que a marginam. Se os respectivos proprietarios quiserem construir ou reconstruir os seus predios ou muros terão de avançar*

das vereações anteriores, cujos projectos tinha acompanhado de perto. De facto, apesar da provável independência dos anteriores presidentes camarários, Nicolau Mesquita era a "eminência parda" que sustentava politicamente os edis camarários posteriores à implantação da república, ou pelo menos desde 1913, nas palavras do seu advogado Hermenegildo da Costa Pinto[857]. Segundo este, Nicolau Mesquita, encontrando-se em cura de águas em Vidago, em 1900, terá travado conhecimento com Teixeira de Sousa, o qual posteriormente o terá convidado para seu colaborador no Ministério da Marinha. Em 1910, na sequência da implantação da república, Nicolau Mesquita passará, com a aprovação de Teixeira de Sousa cujo governo Regenerador fora recente vencedor das eleições, para o Partido Democrático de Afonso Costa[858], o que lhe permitirá manter o poder político no distrito de Vila Real. Até 1923 o seu domínio da política distrital em Vila Real resistiu a

---

até ao alinhamento que é delimitado pelos passeios nos quaes se exclue a largura de oito metros que foi dada á referida estrada-rua em toda a sua extensão, atravez da Vila. Mais vantajoso seria aproveitar taes terrenos para alargamento dessa parte dela, alargamento que, talvez, possa ser do dobro da actual largura, conforme um pequeno esboço feito pelo senhor Engenheiro Mario Filgueiras relativo á parte desde o convento ao começo da Avenida dos Aliados. Conviria pois elaborar um projecto duma Avenida que começando do Convento terminasse em Santo Amaro, regularisando o largo deste nome, dando-lhe forma circular ou outra que melhor fosse. Se é certo que a situação dificil das finanças municipaes não permite contar com a realisação imediata ou n'um praso curto desta obra não é menos certo que as condições de desalinhamento em que estão os predios que marginam a estrada-rua tambem não deixam prever que em praso curto este venha a encontrar-se como foi projectado. Os proprietarios que quiserem construir ou reconstruir, tanto o farão com o alinhamento actual da estrada-rua, como com o que se pretende dar á nova Avenida se é que mais lhe não convirá o novo por ficar uma arteria moderna pois pode ter largura que permite faserem-se duas faxas de rolagem com um refugio ao centro arborisado. Aproveitando este estudo, deverão com ele ligar-se: a rua começada entre Santa Catarina e a estrada-rua; o alargamento da estrada de Vilarelho, desde o ponto em que n'ela sahe a projectada Avenida a construir pelo Caminho de Ferro até á entrada nas Longras e dali até á estrada rua; a rua pelo Olival passando em nivel inferior na rua Candido dos Reis e até ás Longras, com a há muito projectada para as Freiras, as duas ruas partindo do largo de Santo Amaro para a rua do Sol e para a Raposeira, esta terminando no logar escolhido para o edificio do novo hospital e finalmente desde a rampa pela Lapa até a praça da Grande Guerra. O projecto destes novos arruamentos, depois de devidamente aprovado, se os recursos municipaes não permitirem a execução de qualquer parte que seja mais urgente e economica, nem por isso deixa de ter vantagem de definir os alinhamentos nas obras confinantes com os mesmos arruamentos e de servir para assentar os planos de futuros alinhamentos digo futuros melhoramentos. Pelo exposto submeto á vossa aprovação a seguinte proposta: Proposta. Que seja encarregado o Engenheiro senhor Mario Filgueiras do estudo do alargamento da estrada-rua, desde o Convento a Santo Amaro e do das ruas á mesma convergentes, nomeadamente a que sae de Santa Catarina, as que saem do largo de Santo Amaro para a rua do Sol e Raposeira, a das Longras e alargamento da estrada de Vilarelho, a do Olival que àquela liga e a da rampa da Lapa, pelo cemiterio velho, á praça da Grande Guerra. Sala das sessões da Comissão Executiva, vinte e quatro de Janeiro de mil nove centos e vinte e tres. Nicolau Mesquita. [aprovado por unanimidade] (Idem, 18 de Novembro de 1922 a 1924, Sessão de 24 de Janeiro de 1923, pág. 35F e V).

[857] Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pág. 51.

[858] *Aliás, os democráticos herdaram precisamente o principal feudo eleitoral do velho cacique monárquico* [Teixeira de Sousa], *Vila Real, onde o seu braço direito, Nicolau Mesquita, se passou para o partido de Afonso Costa (dizia-se que com a aprovação de Teixeira de Sousa, que assim obteve do governo democrático a nomeação para rendoso cargo numa companhia).* (Rui RAMOS, 1994, pág. 487).

tudo e apesar da violência que durante cerca de vinte dias assolou Vila Real[859], aquando da tentativa de reimplantação da monarquia no princípio de 1919, Chaves manteve-se tranquila. Entretanto, Nicolau Mesquita foi governador civil de Vila Real em 1914, eleito senador em 1919, mas sempre acompanhando de perto e influindo na vida de Chaves, de onde era natural[860].

Não admira, portanto, que tenha acompanhado o processo de escolha de traçado do caminho de ferro da Régua a Chaves, por Vila Real e, sabendo-se que era proprietário da Quinta do Rolo, adjacente pelo Norte ao Forte de S. Francisco, que defendesse a localização da futura estação precisamente em terrenos dessa Quinta, o que conseguiu[861]. Assim, quando em Setembro de 1919 o coronel Augusto César Ribeiro de Carvalho assumiu a presidência da câmara municipal, tinha na sua companhia Nicolau Mesquita Júnior e seu pai colaborou com a câmara de Ribeiro de Carvalho, da qual recebeu um louvor público, a propósito da sua compreensão nos negócios necessários à cedência de terrenos seus à câmara municipal (lavrado na mesma acta em que se aprovou a escritura de tudo quanto fora acordado e concretizado[862]), em sessão camarária realizada em Novembro de 1922, cerca dois meses antes de Nicolau Mesquita assumir a presidência camarária.

Nicolau Mesquita aceitara receber por mil novecentos e trinta e oito metros quadrados de terreno, que a câmara necessitava para a abertura da Praça da Grande Guerra e para o

---

[859] A. M. Pires de CABRAL, 1998, "Bandeira Monárquica, 1919", in *História ao Café*, nº 8, Vila Real, Museu de Vila Real.

[860] De entre os benefícios de Chaves cuja responsabilidade se atribui a Nicolau Mesquita, contados pelo seu advogado, o mais conhecido, reza que estando Hintze Ribeiro e Teixeira de Sousa (presidente do Ministério e ministro da Marinha, respectivamente) acompanhando D. Carlos em visita aos Açores, Nicolaus Mesquita terá levado Pimentel Pinto, presidente interino do Ministério e ministro do Reino, a publicar o decreto que criou o Liceu de Chaves, em 1903, *numa época em que por lei, salvo as excepções de Amarante, Lamego e Guimarães, só existiam nas capitais de distrito*; noutro conta que foi a sua *influência e relações* que conseguiram *arrancar do Parlamento* (Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pp. 31-33) a Lei nº 450 (DG nº 190, I Série, de 20 de Setembro de 1915), que autorizou o empréstimo de 120.000$00 escudos para a câmara municipal de António Lobo (afinal acabaria por ser a do capitão Ribeiro de Carvalho, em 1920) aplicar na amortização de um empréstimo de 10000$000 reis, de 1909, *abastecimento de água, canalização de esgotos e mais obras complementares e expropriações para saneamento urgente e aformoseamento da vila de Chaves e aquisição do edifício do Hospital da Santa Casa da Misericórdia de Chaves* (Artº 2º). Esta lei possui dois pormenores de relevo: por um lado, como não se chegara a elaborar qualquer plano de melhoramentos segundo os trâmites do Decreto de 1864, aproveitou-se esta lei para tornar extensível a Chaves as disposições da lei de 16 de Julho de 1863, que permitia à câmara municipal forçar a demolição de edifícios em ruína; por outro, enfrentava um dos problemas de Chaves, proibindo *dentro do perímetro da vila, como for fixado pela Câmara Municipal, os cortelhos ou pocilgas, currais, estábulos, depósitos de fressura, tripas e substâncias animais salgadas e oficinas de salga e preparação de carne* (Artº 5º da Lei nº 450).

[861] Firmino AIRES, 1990, pág. 172.

[862] AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 18 de Novembro de 1922 a 1924, 15 de Novembro de 1922, pp. 10F-12F.

alargamento da Avenida dos Aliados de 12 para 16 metros, *preço egual ao que acceitara da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro pelos terrenos que no mesmo local lhe foram expropriados, para a abertura da Avenida Xavier Teixeira, Antonio Granjo e dos Aliados*[863]. Afinal, aceitaria receber, em troca, 1003 metros quadrados de caminho público, adjacente às suas propriedades e aos novos arruamentos projectados, cedendo gratuitamente os restantes 935 metros. No entanto, Nicolau Mesquita não ficaria a perder, pois não existem notícias de que tenha pago os 30% de mais valias dos terrenos urbanizados da sua Quinta do Rolo ou que tenha sido expropriado de uma faixa de 50 metros de profundidade, faceando os novos arruamentos, como permitia a Lei de 1915 e estava-se em 1922. Além do mais, vencera a "guerra" que travara com o banqueiro Cândido Sotto-Maior, que defendia o traçado do caminho de ferro pela margem esquerda do Tâmega, com a estação ferroviária a localizar-se junto ao hornaveque da Madalena, naturalmente nas proximidades das suas propriedades e residência[864].

Nicolau Mesquita assumiu a presidência da câmara municipal em Janeiro de 1923, depois de ter acompanhado todo o processo que redundaria na expansão da vila para norte e que começara antes de 1917, com a autorização da construção da *Avenida de acesso à Estação*[865], deixando a presidência apenas com o 28 de Maio de 1926, tendo portanto tutelado como chefe político local, como proprietário e, depois, como presidente camarário, toda esta fase de transformação de Chaves.

Em termos técnicos outro nome deve ser relevado, o do engenheiro civil Mário Filgueiras[866], que colaborou com a câmara de Chaves entre 1914 e 1926. Mário Filgueiras

---

[863] Idem, pp. 10F.

[864] *Uma facção pugnava pela estação na Madalena, estando à frente o grande banqueiro Cândido Sotto Maior, onde ali possuia propriedades e a sua eventual residência, a nascente do Jardim Público. A outra facção, encabeçada pelo grande político Nicolau de Mesquita, propunha a localização na Quinta do Rolo, sua propriedade. Alegavam os primeiros que o solo ali era muito rochoso, descampado e longe da vila. Alvitravam os segundos que a vila na margem direita do rio era mais populosa e que tinha mais direito a ela. O banqueiro Sotto Maior ocupado com os seus grandes negocios, foi descuidando. Contudo, quando soube que o comboio já chegava a Curalha, espevitou. Então em Lisboa, defendeu a sua posição. (...) Porém os dados já estavam lançados e a facção de Nicolau Mesquita ganhou a partida e a valorização da sua quinta do Rolo, e, vamos lá, talvez sem ser com essa intenção.* (Firmino AIRES, 1990, pp. 172-173).

[865] AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 25 de Janeiro de 1917 a 3 de Julho de 1918, Sessão de 24 de Maio de 1917, pág. 47F e V.

[866] Pela *Nota Cadastral* existente no seu processo individual no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (PI, ordem alfabética), ficamos a saber que Mário Filgueiras esteve colocado na Direcção das Obras Públicas de Braga, entre 1916 e 1918, que entre Janeiro e Junho de 1918 foi requesitado pelo Ministério do Trabalho para desempenhar o lugar de delegado do Governo Português junto dos *operários e trabalhadores* portugueses em França, após o que voltou à Direcção das Obras Públicas de Braga. Nos primeiros meses de 1921 esteve colocado na Administração Geral dos Serviços Hidraulicos,

substituira o engenheiro Joaquim Gaudencio Rodrigues Pacheco, por indicação deste, e a sua contratação visou dar continuidade aos estudos relativos ao saneamento da vila, que o engenheiro Joaquim Gaudencio tinha iniciado[867]. Contudo, a acção de Mário Filgueiras alargar-se-ia a diversas áreas e, depois de concluída a Planta da Vila, seria o autor e responsável técnico de todos os projectos para a vila de Chaves.

Em 1917 elaborou o projecto de regularização dos largos de Camões e Caetano Ferreira e iniciou o *estudo de novos arruamentos ligando a estação do caminho de ferro com a vila*[868]; em 1919 reiniciou os estudos para o saneamento da vila[869], cujo projecto foi aprovado em 1921[870]; em 1920 apresentou à câmara municipal o projecto de alargamento da rua do Calau e da rua Rui e Garcia Lopes e o projecto de uma avenida entre a vila e o

---

tendo passado para a Administração Geral das Estradas e Turismo e sendo Chefe da Divisão das estradas de Aveiro. Em Agosto de 1921 solicitou licença ilimitada situação em que se manteve até Março de 1924. Em Maio do mesmo ano foi colocado na Administração Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, onde passados dois meses voltou à situação de licença ilimitada até Agosto de 1925. Em Setembro seguinte foi colocado de novo na Administração Geral dos Serviços Hidraulicos, Divisão Hidraulica do Douro. Finalmente em Julho de 1926 voltou para a Administração Geral das Estradas e Turismo, sendo engenheiro adjunto da Direcção de Estradas do distrito do Porto, passando a dirigir esta Direcção de Estradas em 1929. Segundo Hermenegildo da Costa PINTO (1931, pág. 79), começou a sua carreira como engenheiro na Câmara Municipal do Porto, na vereação de Elísio de Melo; em termos particulares foi responsável pela execução do edifício da Nova Central da *The Anglo Portuguese Telephone Company, Ltd.* e das instalações do *Bank of London and South America, Ltd.*, ambos na cidade do Porto; após 1926, foi responsável pelos projectos de abastecimento de águas a Barcelos, Régua (cujo projecto apresentou, em 1928, na sede da *Associação dos Engenheiros Civis do Norte de Portugal* e que seria publicado no *Boletim* nº 7 desta associação, publicado em Dezembro de 1932) e Monção e pelos esgotos de Barcelos e Braga.

867 *O Exmº presidente apresentou á Comissão o relatorio que lhe fora enviado pelo Exmº Engenheiro Joaquim Gaudencio Rodrigues Pacheco, relativamente aos esgotos e abastecimento de agua potavel, n'esta Vila, o qual relatorio foi lido n'este acto, deliberando a Comissão aproval-o e que se archivasse, deliberando tambem aprovar a conta que acompanhou o mesmo relatorio* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, Sessão de 15 de Dezembro de 1915, pág. 48F)

868 Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pág. 80.

869 *Por proposta do Exmº presidente foi unanimemente deliberado mandar proceder aos estudos necessarios e à elaboração dos projectos e orçamentos para a canalisação de agua potavel e dos esgotos, declarando o Exmº presidente que a tal respeito já falara com o Exmº Engenheiro Mario Filgueiras, o que a Comissão aprovou, resolvendo que se inscrevesse em orçamento suplementar a quantia de quinhentos escudos para as respectivas despesas.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 30 de Julho de 1919, pág. 143V).

870 *Um oficio do Administrador Geral dos Edificios e Monumentos Nacionaes (...) de quatro do corrente, enviando a Portaria de dois do mesmo mez que manda aprovar o projecto para o saneamento desta Vila, a qual é do teor seguinte: O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, datado de quinze de fevereiro de mil nove centos e vinte e um, manda aprovar o projecto apresentado pela Camara municipal da Vila de Chaves, datado de catorze de setembro de mil nove centos e vinte, para o saneamento da mesma e na parte relativa ás obras da margem direita do Tamega, devendo quanto ás obras da margem esquerda ser estudada outra solução conforme o referido parecer que por copia junta. Paços do Governo da Republica em dois de abril de 1921.* (Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 13 de Abril de 1921, pp. 16F e V).

lugar das Casas dos Montes[871]; ainda no mesmo ano entregou a planta da Avenida dos Aliados, com o projecto de regularização e alargamento do terreiro de Cavalaria; em 1921 concluiu o projecto completo da Avenida Dr. Nuno Simões, que articula a estação ferroviária com a estrada para Vilarelho[872]; após 1922, já com Nicolau Mesquita como presidente, elaborou a parte de engenharia do projecto do novo mercado do Arrabalde (ADI: C34), cuja arquitectura no estilo então denominado de *casa portuguesa* era da responsabilidade do arquitecto Eugénio Correia (ADI: C32), o projecto de novos arruamentos na zona do Forte de S. Neutel, no qual se incluia o projecto de um *Stadium* municipal, o projecto de novos arruamentos na zona do Forte de S. Francisco[873], o projecto de alargamento da rua das Longras, desde o largo do Arrabalde até à avenida Dr. Nuno Simões e o projecto do Bairro Económico Municipal[874], que a câmara municipal pretendia construir *num dos extremos da vila*[875].

A importância do engenheiro Mário Filgueiras foi sendo cada vez mais determinante, quer na elaboração de projectos quer no acompanhamento das obras, de tal forma que, em Julho de 1921, seria requisitado pela Câmara de Chaves[876], assim se entendendo a licença ilimitada das suas funções públicas, que solicitara em Agosto do mesmo ano e que manteria até 1925, com uma pequena interrupção em 1924.

Desconhece-se o destino da maioria dos desenhos de Mário Filgueiras. Contudo, alguns documentos que encontramos no Gabinete de Estudos Arqueológicos dos Engenheiros Militares podem ser cópias, dos projectos de Mário Filgueiras, feitas por engenheiros

---

[871] *O presidente apresentou á Comissão o projecto completo para a construção de uma Avenida que ligue esta Vila ao populoso bairro das Casas dos Montes; o projecto completo para alargamento das ruas do Calau e Rui Garcia Lopes* (Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 12 de Maio de 1920, pág. 72V); *projecto para alinhamento da Rua do Calau e Tabolado, desta Vila* (Idem, Sessão de 28 de Julho de 1920, pág. 106V); *O Exmº presidente disse que o projecto para alinhamento da rua do Calau ou Tabolado desta Vila, a que se refere a acta da sessão anterior, deve ficar arquivado na secretaria da Camara para ser rigorosamente observado nas construções que se fiserem na dita rua. Assim se resolveu.* (Idem, Sessão de 4 de Agosto de 1920, pág. 109V).

[872] Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pág. 81.

[873] A Lei nº 1482 de 4 de Outubro de 1923 (DG nº 230, I Série, de 31 de Outubro de 1923) foi fundamental para o desenvolvimento de vários projectos, pois por ela foi cedida, à câmara municipal, quer o Forte de S. Neutel (destinado à cadeia comarcã), quer *a igreja, o antigo convento da Conceição* (...), *já em parte desmoronado, e os restos da respectiva cerca*, estes a apenas poderem ser aproveitados *para melhoramentos da vila e construção de edificios destinados a serviços municipais* (Artº 1º, § 2º).

[874] Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pp. 82-83.

[875] Portaria de 5 de Novembro de 1924, DG nº 263, II Série, de 8 de Novembro de 1924.

[876] *O Exmº presidente chamou a atenção para o facto de ser necessario contractar um Engenheiro para dirigir e fiscalisar as obras do municipio que se acham em construcção e as que a Comissão tem em vista construir, e por isso como o Exmº Engenheiro Mario Filgueiras, tem elaborado varios projectos e orçamentos para essas obras, propunha que o mesmo fosse requisitado e contractado para o fim*

militares porque as propriedades sob a tutela militar estavam envolvidas nas obras projectadas. Estarão neste caso o primeiro estudo de novos arruamentos de ligação à estação ferroviária, que é uma *cópia* de 1917 (ADI: C28) e o projecto da avenida dos Aliados, de 1922, que será, provavelmente, também uma cópia (ADI: C33).

A perda mais relevante refere-se à *planta da vila à escala de 1/4000, com a indicação dos novos arruamentos, conforme os projectos elaborados pelo Eng. Filgueiras*, na qual estava marcado *a vermelho a parte dos projectos ainda não executados e a amarelo o que se encontra executado*[877]. Este documento contribuiria para a apreciação da articulação dos vários projectos parciais, consubstanciando a imagem do plano geral de melhoramentos de Chaves. Na impossibilidade da sua observação, a análise do que foi executado (ver figura 60), apesar do desconhecimento do que não passou de projecto, permite verificar a predominância da preocupação em aumentar a coerência do plano urbano flaviense, partindo da necessidade de articular a estação ferroviária com a malha urbana e assentando em duas ideias fundamentais: uma penetração directa até aos eixos mais importantes (pela avenida dos Aliados até à rua de St° António e desta, pelo alargamento da viela de St[a] Catarina[878], até à rua Direita e às proximidades da Câmara Municipal) e a articulação de um conjunto de arruamentos (dos quais apenas um não foi da autoria de Mário Filgueiras: o projecto da rua da Muralha - ver ADI: C29)[879] que permitiam a criação de uma via de

---

indicado, nos termos da lei. (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 6 de Julho de 1921, pág. 51F).

877 Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pág. 83.

878 *Deliberado que se proceda ao alargamento da viela de Santa Catarina, devendo a nova rua, destinada a ligar a Avenida dos Aliados com o Largo Oito de Julho ficar com a largura de sete metros, sendo cinco metros para a faxa de rolagem e dois metros para passeios. O alinhamento da nova rua, será no prolongamento recto da fachada nascente do edificio do liceu e do outro lado uma linha paralela.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 2 de Dezembro de 1920, pp.156F).

879 *Foi presente o oficio do Exm° Inspector das Fortificações e Obras Publicas na sexta Divisão do Exercito, com o numero 72 e data de dez de maio ultimo, expondo que tensido já auctorisada a verba de mil e dusentos escudos para começo da construção de uma caserna nova no terreno onde é o gynasio d'Infanteria dezenove que confina com a rua da Muralha e devendo ser rectificada esta rua, pois um edificio de sessenta e tres metros de comprimento não pode ficar sujeito ás curvas e contra curvas do referido caminho e convindo mesmo para a Camara que este caminho seja transformado n'uma rua limpa e hygienica pedia que se providenciasse com urgencia para que o caminho seja rectificado de maneira a poder ali ser edificada a nova caserna e melhorado o mesmo caminho. A solução que julga mais conveniente seria um alinhamento unico entre o angulo do baluarte da parada e a curva do muro suporte dos quintaes do senhor Lima Barreto, o que acarretarà á Camara uma despesa de dusentos a tresentos escudos na expropriação e vedação dos terrenos particulares fronteiros ao gymnasio. Que é urgente a adopção desta ou de outra solução que a Camara julgue mais conveniente, pois torna-se necessario aplicar a verba auctorisada. Junto a este oficio encontra-se a planta do caminho. A Camara passando a examinar a referida planta e reconhecendo que a obra a que a mesma se refere é um melhoramento da grande importancia para a nossa terra e que a mudança da rua se impoe como uma necessidade inadiavel, não só para o aformoseamento mas também para o*

cintura. A ideia de contornar o Forte de S. Francisco e a preocupação de articular a estação ferroviária com diversos pontos de um dos eixos mais importantes da povoação na época (a rua-estrada de St° António) é claramente visível no primordial estudo de Mário Filgueiras de 1917 (ADI: C28).

Em Vila Real deve assinalar-se o *Plano Geral das Obras* (ADI: VR7), de cerca de 1885, que pode considerar-se como um plano parcial de melhoramentos, conjugando o projecto de reedificação dos paços do concelho (ADI: VR5) e o projecto de construção do mercado municipal (ADI: VR6), ambos de 1885, num projecto mais alargado de arranjo das praças de Luís de Camões e Lopo Vaz, bem como de todos os arruamentos envolventes, cuja concretização pressupunha a transformação da parte mais importante, em termos funcionais, do centro urbano.

Apesar de tudo, a única oportunidade que tivemos de, em relação a Vila Real, deparar com a expressão plano de melhoramentos foi quando a câmara municipal argumentou, em 1926 e a propósito de uma disputa com o reitor do Liceu local, sobre a propriedade de uma pequena faixa de terreno, que a sua atitude estava *em harmonia com o plano de melhoramentos locaes*[880]. Não conhecemos tal plano e parece-nos que se terá tratado mais da adição de um elemento que solidificasse a argumentação do que da prova da existência formal do plano.

Sublinhe-se, no entanto, que a inexistência de planos de melhoramentos gerais, formalmente constituidos, não implica a inexistência de projectos parciais, por vezes pontuais, que se concretizaram em obra (como veremos) e que podem, forçando o mote, enquadrar-se em "planos de melhoramentos mentais", por vezes globalizadores, como pensamos ter sido o caso de Póvoa de Varzim.

De facto, para este centro urbano encontramos um manancial de informação cartográfica, composta pelos projectos de alinhamento, alargamento ou abertura de ruas, cuja quantidade e distribuição cronológica (figura 25) sugerem tratar-se de uma série sem lacunas (ou, a existirem, serão apenas pontuais) em relação à totalidade dos projectos que terão sido efectivamente elaborados e, como tal, representativa de todas as ideias de transformação do

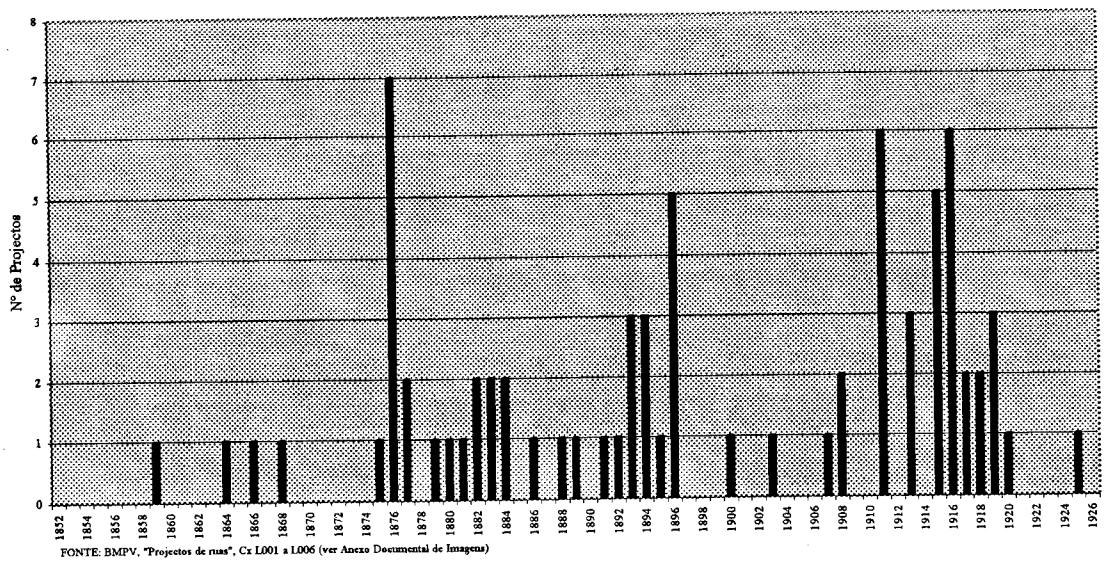
---

saneamento do local, como foi demonstrado pelo Exm° Vereador Antunes, deliberou unanimemente, por proposta do Exm° Vereador Oliveira, auctorisar a sua Comissão Executiva a providenciar como julgar conveniente e for necessario para ser rectificada a rua a que o citado oficio alude. (AHMC: Livro das Actas das Sessões Plenárias da Camara de Chaves, 1916 a 1923, Sessão de 5 de Julho de 1916, pág. 9F).

[880] ADVRL/ALL: CMVR/B/A/001/Lv 1090: Sessão de 15 de Maio de 1926, pág. 225V.

seu plano urbano. Nestes projectos encontramos quer o que se pretendia construir, quer o que se queria substituir, o que permitiu a reconstrução da malha urbana de meados de Oitocentos através da elaboração do puzzle formado pelas dezenas de plantas representando o que se pretendia transformar. Sobre essa malha colocamos os projectos de alteração. A confirmação da concretização dos projectos está também na própria documentação cartográfica e no pressuposto de que não existiram mais projectos de transformação da urbe.

Figura 25 - Projectos parciais de alteração do plano urbano da Póvoa de Varzim (1852-1926)

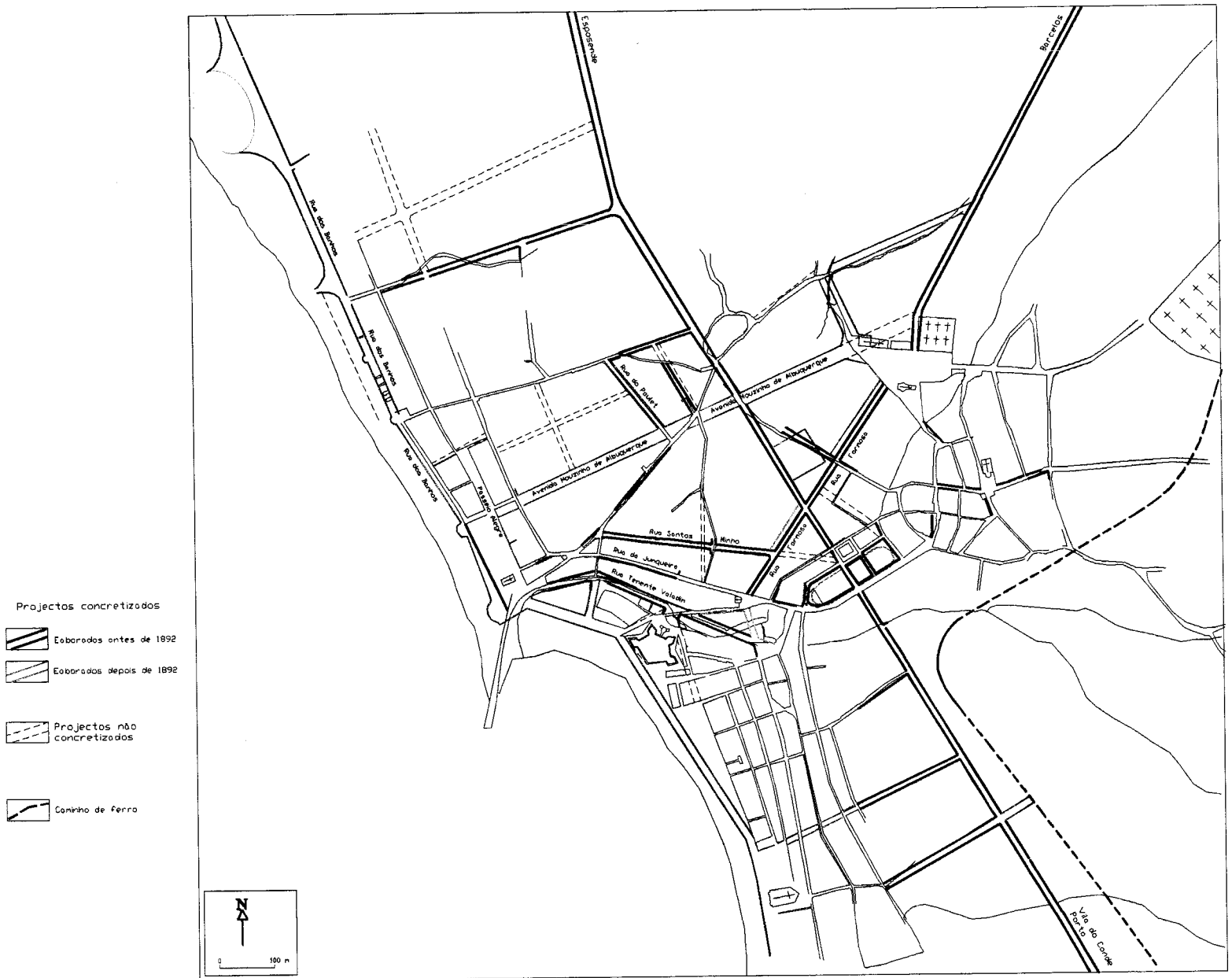


FONTE: BMPV, "Projectos de ruas", Cx L001 a L006 (ver Anexo Documental de Imagens)

A Planta da Póvoa de Varzim, de 1901 (ADI: PV50) permitiu um apoio suplementar, que o Plano de Melhoramentos do Engº Ezequiel de Campos, de 1920 (ADI: PV83), não possibilita porque a sua planta de base é a planta de 1901. Esta poderia servir de marco, mas tentamos experimentar o resultado da utilização de uma data, 1892, cuja relevância política e económica era conhecida.

Ao observar o resultado cartográfico (figura 26) vislumbram-se o plano e as estratégias que lhes estavam subjacentes, as quais se vinham esboçando desde a década de cinquenta e se consubstanciavam em diligenciar a melhoria das acessibilidades à Póvoa de Varzim, com a construção de estradas que a ligassem ao interior, por Barcelos, e a toda a corda litoral, pela continuação para norte da estrada que vinha do Porto e com a construção da linha férrea do Porto a Guimarães; no aproveitamento destas novas vias (particularmente da

Figura 26 - Projectos de intervenção no plano urbano da Póvoa de Varzim, concretizados (segundo a data do primeiro projecto) e não concretizados, entre 1850 e 1926.



FONTE: Biblioteca Municipal da Póvoa de Varzim: 'Projectos de ruas', Cx L001 a L006 (ver Vol. II: Anexo Documental de Imagens); Liv. de Actas nº 25, Sessão de 1759, pp. 170Fev.

estrada do Porto na qual se localizou a estação ferroviária em 1875) para estruturar o plano urbano existente através da sua amarração àquelas; e, finalmente, na articulação das mesmas vias e de todo o plano urbano com os espaços junto ao areal, os quais também seriam objecto de melhoramentos (através de regularizações e da abertura de novos arruamentos). Ou seja, uma estratégia que pretendia potenciar as vantagens decorrentes da procura, já então existente[881], da Póvoa de Varzim na época balnear, criando-se as condições para acrescentar um novo elemento à matriz económica do centro urbano, até aí alicerçada essencialmente na agricultura e na pesca, com esta a ser também beneficiada pelo aumento da facilidade de escoamento do pescado no mercado portuense através da ferrovia[882].

O primeiro projecto recolhido data de 1859[883], tentando-se por essa altura terminar a abertura da rua Formosa e abrir um arruamento que a articulasse com o largo do Almada ou da Feira. A rua Formosa começara a ser rasgada em 1841[884], mas em 28 de Setembro de 1859 ainda o presidente da câmara municipal (Jose Caetano Calafate) propunha a sua conclusão[885]. Também no início dos anos quarenta se abrira a rua do Paulet[886], tratando-se,

---

881 Segundo Luís Paulo Saldanha MARTINS (1993, pág. 116), *os elementos disponíveis permitem afirmar que os anos cinquenta do século XIX constituiram o ponto de arranque do litoral balnear como área de lazer.*

882 Viriato BARBOSA (1972, 1ª edição 1937, pp.186-187), afirma que o tráfego do peixe deu causa a que se pensasse em construir a linha do caminho de ferro, do Porto para esta vila. Os trabalhos de construção começaram em Outubro de 1874 e a linha seria inaugurada, até à Póvoa, em Outubro de 1875. Em 1877 seria prolongada até Famalicão e chegaria a Guimarães em 1884.

883 Por estar em mau estado não o reproduzimos no Anexo Documental de Imagens, no entanto existe uma reprodução em Jorge BARBOSA (1975, pág. 210).

884 Em 1841 fez-se *vistoria da nova Rua Formosa que se pretende abrir desde o largo de Sam Roque ao largo da Senhora das Dores* (Sessão camarária de 24 de Março de 1841, citada por Jorge BARBOSA, (1979, pág. 33).

885 O presidente *ponderou que a concluzão da abertura da rua Formosa era um dos melhoramentos mais importantes e urgentes de que esta villa carecia, por que sendo na parte mais central da villa, abre vias de transito, e augmenta a povoação pela facilidade de construcção de cazas nas suas orlas, e pela facilidade da construcção tambem de um aqueducto ao longo da mesma rua, que, dando ivazão as agoas de enxurro, permitta igualmente a conducção em tubos, da agoa preciza para uzos domesticos; e alem d'isto faz commonicar facilmente a maior parte da villa, com o largo do Hospital, onde existem igrejas, e ás quaes se costuma continuamente hir ouvir missa, estando devidida por uma porção de predios rusticos, imparte dos quaes se acha já aberta a dita rua, e para que procederão as solennidades legaes, restando apenas expropriar-se o predio de Dona Joanna Carlota de Barbosa Leite Paulet para a concluzão da abertura da rua mencionada, que para o futuro garante ser a melhor rua d'esta villa. He tambem urgente e de incontestavel utilidade publica a abertura de uma rua transversal, que dé commonicação da dita rua Formosa para a Praça nova do Almada ou campo da Feira, pelo lado do poente do edificio desta Camara, o que todavia deverá verificar-se, logo que as forças do cofre municipal o permittirem. Para este fim tinha sido levantada competentemente, a respectiva Planta, e agora propunha a deliberação da Camara a convenniencia das expropriações respectivas.* (...) *deliberarão unanimemente, que reconhecendo a conveniencia da proposta, se procedesse a vistoria e louvação dos terrenos a expropriar, no dia cinco do proximo fucturo mez de Outubro.* (BMPV: Livros da Actas da Câmara Municipal, nº 25, 1857 a 1859, Sessão de 28 de Setembro de 1859, pp. 170F e V).

no entanto, de uma operação de loteamento pontual cujo arruamento de suporte não teria grande significado na estruturação do plano urbano. A rua Formosa, pelo contrário, era de capital importância, pois além de, e mais do que, articular directamente os largos de S. Roque e da Senhora das Dores (e ambos com a praça do Almada), as razões da sua abertura passavam pela estratégia de articular a estrada de Barcelos, que se andava a construir, com a rua da Junqueira, visando melhorar as condições para o aumento do fluxo balnear que se pretendia incrementar com a construção da estrada de Barcelos, tentando-se deste modo minimizar as perdas que se faziam sentir em 1858, *em consequencia de varias familias que costumavão vir para esta Villa, tomarem novo expediente indo para a Foz, Lessa e Apulia e outros pontos da costa para onde tem melhores commonicações*[887].

Assim, a abertura da rua Formosa visava já, no essencial, os mesmos objectivos que presidirão à transformação do plano urbano da povoação: a articulação da estrada com os vários pontos da vila, frequentemente com uma estratégia de desenvolvimento balnear subjacente, a que já aludimos. Contudo, o seu traçado denota ainda a manutenção de uma visão do plano urbano poveiro muito dependente da necessidade de articular o núcleo mais interior e rural e a área ribeirinha e piscatória, que a abertura da praça do Almada já visara. Esta perspectiva seria alterada a partir de 1876, tendo a rua Bento de Freitas (depois de Santos Minho), projectada em 1875 *entre a rua Formosa e o largo da Cenra* (ADI: PV9) e paralela à da Junqueira pela parte norte, sido o último projecto a seguir o desenho em "laço" (cujo nó era a praça do Almada) do plano urbano da Póvoa de Varzim. O facto de o projecto de 1888 (ADI: PV31) para a abertura da rua do Esteiro (depois de Tenente Valadim), paralela à rua da Junqueira pela parte sul, aprofundar aquelas características do plano urbano, deve-se às pré-existências que aquele arruamento pretendia substituir.

A partir de 1876 as referências urbanísticas para a transformação do plano da Póvoa de Varzim serão constituídas por duas linhas paralelas entre si e com a linha de costa. A primeira será o eixo sudeste/noroeste (que corta a praça do Almada a meio), constituido pela estrada municipal da Póvoa a Esposende (a Norte da praça do Almada) e pela estrada

---

[886] A rua do Paulet foi aberta entre 1939 e 1942, por D. Joana Carlota de Barbosa Leite Paulet (apelido que foi buscar a seu marido inglês) que fraccionou em lotes o *meio casal* que o Marquês de Castelo Melhor lhe arrendara e *subenfiteuticando-os a diversos indivíduos, pescadores na quasi totalidade e destinando tais terrenos a edificações* (Jorge BARBOSA, 1975, pp. 190-191).

[887] BMPV: Livros da Actas da Câmara Municipal, nº 25, 1857 a 1859, Sessão de 27 de Outubro de 1858, pp. 77F e V. Em 1851 já existem referências à utilização balnear das praias da Póvoa de Varzim, depois da construcção do caminho de ferro começa a aumentar a sua procura, atingindo a plena pujança em 1912 (Viriato BARBOSA, 1972, 1ª edição 1937, pp.200-201).

real nº 30 (a Sul). A segunda será o eixo constituído pelas vias que marginarão o areal, merecendo particular atenção o Passeio Alegre e a rua dos Banhos na última década de Oitocentos.

De facto, dos sete projectos contabilizados em 1876, cinco pretenderam articular o primeiro eixo com o litoral (ADI: PV12 a PV16), sendo tendencialmente ortogonais à estrada e ao oceano e acentuando uma imagem rectilínea no plano urbano poveiro. Depois, concretizadas as ligações projectadas em 1876, passou-se, na década de noventa, a centrar os investimentos nas imediações do areal.

Apesar de o primeiro projecto de melhoramento dos arruamentos das imediações da praia, visando o aproveitamento balnear, ser de 1891[888], este centrava-se apenas no Passeio Alegre (pretendia-se regularizar e ampliar o Passeio Alegre, através do prolongamento da rua dos Banhos, da demolição da capela de S. José que havia sido construída em 1844 e da transferência dos *varaes da secca das redes* para o areal - ver ADI: PV33) e só entre 1893 e 1896 se delineariam projectos com maior fôlego e alcance, que marcariam definitivamente a aposta balnear. Assim, entre 1893 e 1896 foram elaborados projectos que levariam à concretização dos dois principais eixos da área balnear da Póvoa de Varzim: o prolongamento e alargamento da rua dos Banhos e a avenida Mouzinho de Albuquerque.

Os projectos da rua dos Banhos (ADI: PV36, PV41 e PV43) denotam preocupações com o desenho urbano, mais cuidado do que a simples adição de segmentos de recta, notando-se a pretensão de tirar partido das condições naturais (como o aproveitamento dos penedos do Cõe ou do Alto de Martim Vaz, onde se previu a construção de um terreiro elipsoidal para patinagem e pista velocipédica) e visando a concretização de uma via balnear, com miradouros no enfiamento dos arruamentos perpendiculares ao areal.

O projecto da avenida, de 1896 (ADI: PV45), com uma largura excepcional para a Póvoa de Varzim (20 metros que seriam rectificados, ainda em 1896, para 22), visava também o desenvolvimento balnear. Segundo a argumentação dos seus proponentes originais[889], em

---

[888] Em 1883 foi elaborado um projecto de construção de um mercado no Passeio Alegre, necessário *principalmente no tempo de banhos.* Começou mesmo a ser construido. Contudo, em 1885 a câmara cancelará a sua conclusão e ordenará a sua demolição, por considerar que *sendo como é, em tempo de banhos o lugar mais concorrido em passeio para o forasteiro, perderá aquella qualidade que adquirio a custa de tanto sacrificio do municipio e que inspirava a sua denominação de Passeio Alegre* (Jorge BARBOSA, 1975, pág. 172).

[889] A história da avenida foi pormenorizadamente descrita por Jorge BARBOSA (1975, pp. 111-129). Segundo este autor a ideia da avenida apareceu pela primeira vez através de um requerimento à câmara municipal, *assignado por Dona Felisbina Amelia Pinheiro da Conceição Alves e seu filho o Doutor*

1891, pretendia-se a *formação de um bairro especialmente destinado aos banhistas frequentadores desta praia, á similhança do que modernamente tem feito as camaras na Figueira da Foz, Espinho, Granja e Villa do Conde, onde os banhistas encontrando magnificas e espaçosas ruas para edificações construem elegantes predios, ligando assim os seus interesses a essas terras e tornando-se desta forma assiduos frequentadores*[890]. Em 1896, quando o presidente camarário (Dr. Caetano Marques de Oliveira) justificou a retoma do projecto, renovou a ideia de proporcionar aos banhistas terrenos apropriados para modernas edificações e acrescentou a necessidade de articular o Passeio Alegre e o largo das Dores e de *dotar esta villa com uma rua modelo*, cumprindo-se assim *o dever de acompanhar o progresso das praias visinhas para manter a prioridade e excellencia da sua praia, a mais concorrida dos povos do norte do Paiz*[891].

Assim, apesar de em 1913 se elaborar o projecto de prolongamento da via marginal para sul (ADI: PV63), junto ao bairro de pescadores e em direcção a Vila do Conde, com a preocupação de manter a continuidade do desenho da rua dos Banhos, a área afecta ao desenvolvimento balnear manteve-se contida na parte norte, estruturada pela rua dos Banhos e pela avenida Mouzinho de Albuquerque e polarizada pelo Passeio Alegre onde se articulavam aquelas vias. Aliás, o projecto da via marginal da parte sul seria refeito em 1916, adoptando-se um desenho mais simples e económico (ADI: PV71).

Apesar de não conhecermos nenhum plano de melhoramentos global para a Póvoa de Varzim, não será arriscado afirmar que existem dois momentos em que, pela quantidade de projectos (ver figura 25) e pela coerência que no seu conjunto apresentam, ele parece ter existido: 1876 e 1893 a 1896. No primeiro articulou-se a estrada com a praia, no segundo melhoraram-se as condições de usufruto da praia.

De 1911 existem também vários projectos parciais (6), mas trata-se geralmente da recuperação de projectos anteriores não concretizados, ou de pormenores, dispersos pelo plano urbano. Apenas um tem um alcance urbanístico importante, o projecto de uma rua entre a praça Marquez de Pombal, como se chamava o triângulo em frente ao mercado

---

David Jose Alves, no qual se propõe a abertura da avenida e se oferecem terrenos para a mesma. A ideia terá sido de David José Alves, administrador do concelho e, com sua mãe, proprietário de terrenos que a avenida atravessaria o que levou a que se desenvolvesse uma acesa polémica, com reflexos nos jornais locais, questionando se as razões do projecto passavam pela verdadeira necessidade da nova via ou pelos interesses de David Alves e sua mãe.

[890] Jorge BARBOSA, 1975, pág. 112.

[891] Idem, pág. 114-115.

David Alves, e o lado nascente da praça do Almada (ADI: PV60), que, no entanto, não viria a concretizar-se.

Em 1915 e 1916 regista-se outro pico no número de projectos elaborados. A maior parte destas iniciativas camarárias (já sob a presidência de David José Alves) prenderam-se com as questões de estética das fachadas das edificações, quase não se propondo alterações ao plano urbano[892]. Este período de embelezamento urbano concluir-se-ia em 1919 com a adopção do projecto, premiado em concurso promovido pela câmara municipal, para a transformação da praça do Almada em "avenida" (ADI: PV80), numa estruturação de leitura longitudinal, cuja concretização estabeleceria a imagem que, no essencial, ainda hoje apresenta, apesar da eliminação do seu atravessamento pela estrada não ter vingado.

Finalmente, em 1920, o engenheiro Ezequiel de Campos, que era natural da Póvoa de Varzim, apresentaria um haussmanniano *Plano Geral de Melhoramentos* (ADI: PV83), constituído por um conjunto de arruamentos em segmento de recta, alguns propostos para dar continuidade a arruamentos existentes, como o prolongamento da rua que ladeava o mercado municipal pelo lado nascente e o prolongamento das ruas de Pereira Azurar e de D. Luís, visando vencer a barreira da via férrea e articulando o bairro de pescadores com o lugar do Coelheiro, outros para integrar projectos anteriores ainda não concretizados, como a estruturação, projectada no ano anterior, do interior do quarteirão delimitado pela avenida Mouzinho de Albuquerque e pelas ruas do Paulet, do Carvalhido e do Norte (ver ADI: PV82[893]) e alguns que nunca haviam sido ponderados, como o arruamento que partia da avenida Mouzinho de Albuquerque, cruzava diagonalmente a rua de Senra e entroncava, junto ao mercado municipal, no cruzamento da estrada com a rua Formosa.

Releve-se a ideia, pelo menos aparente, de que Ezequiel de Campos consideraria o plano urbano da Póvoa de Varzim demasiado ortogonal, pois propunha introduzir-lhe várias diagonais, preferencialmente articuladas num plano em estrela, claramente assumido nas propostas para a parte norte do centro urbano. Aqui, uma larga alameda arborizada, centrada na fachada da basílica do Sagrado Coração de Jesus, possuía no seu ponto médio

[892] A "lei da estética", de 15 de Setembro de 1915, permitiu que a câmara municipal, preocupada em melhorar a imagem da povoação de forma a promover o turismo balnear, fez elaborar, logo em Novembro seguinte (entre os dias 15 a 19), plantas de alguns dos principais espaços públicos da Póvoa de Varzim, onde se indicam os edifícios impróprios do local, *por lhe faltarem as condições de estética, salubridade e higiene*, explicitando-se a aprovação da comissão de estética e a lei nº 438 de 15 de Setembro de 1915 (ver ADI: PV65 a PV69). Adiante, quando nos referimos ao edificado, desenvolvemos mais este aspecto.

uma rotunda de onde irradiavam, além dos tramos da alameda[894], mais seis arruamentos. Esta opção, como a totalidade das propostas, indicia, de facto, a referência às transformações da Paris de Haussmann, sugerida por Margarida Souza LÔBO[895] como o *paradigma* subjacente às propostas de Ezequiel de Campos para a Póvoa de Varzim.

1.3. Financiamento

Para concretizar obra eram necessários meios financeiros extraordinários, sem os quais os projectos delineados e legalmente permitidos não poderiam efectivar-se. A administração municipal apenas com grande dificuldade possuía recursos próprios suficientes para acorrer às suas despesas correntes, particularmente a partir de 1832/34, com a aplicação da reforma de Mouzinho da Silveira que extinguiu os dízimos e os rendimentos dos forais[896], pelo que as câmaras municipais se encontraram numa *situação de quase asfixia financeira*[897], minimizável, a partir do Código Administrativo de 1842 (que regulamentou as finanças municipais), pelo recurso ao lançamento de impostos directos como a contribuição municipal, lançada aos proprietários com base na contribuição predial e industrial, e as sempre impopulares *derramas*, complementados pelos impostos indirectos lançados sobre os géneros de consumo (o Real de Água), pelas licenças de ocupação de propriedades municipais, pelas coimas e pelos direitos de passagem e de entrada de géneros nas barreiras municipais[898].

Apesar deste rol de tributos, que José Félix Henriques NOGUEIRA considerava *geralmente gravosos e de pequeno rendimento*[899], os recursos financeiros disponíveis mantinham-se no limite da cobertura das despesas correntes dos municípios, pelo que quando alguma câmara municipal pretendia desenvolver alguma acção significativa no âmbito das obras públicas, via-se frequentemente forçada a recorrer a empréstimos, a

---

[893] A rua do Carvalhido passara entretanto a denominar-se de Elias Garcia e a do Norte passara a António Graça e assim se identificam no projecto de 1919.

[894] Esta alameda encontra-se representada na Planta da Póvoa de Varzim, de 1901 (ADI: PV50), contudo não encontramos qualquer projecto parcial a ela referido, como seria de esperar se nos lembrarmos da riqueza da informação dos *projectos de ruas*, pelo que pensamos que se tratará do primeiro esboço do plano de Ezequiel de Campos, o qual, aliás, o engenheiro esboça sobre uma cópia da planta de 1901, actualizada aqui e ali.

[895] Margarida Souza LÔBO, 1995, pág. 33.

[896] César OLIVEIRA, 1996, pág. 219 e José Félix Henriques NOGUEIRA, 1976, 1ª edição 1855, pág. 66.

[897] António Pedro Manique (1989), citado por César OLIVEIRA, 1996, pág. 219.

[898] César OLIVEIRA, 1996, pág. 221.

[899] José Félix Henriques NOGUEIRA, 1976, 1ª edição 1855, pág. 63.

exemplo do que fazia o poder central (que a partir dos anos cinquenta, com Fontes Pereira de Melo, alterou o sistema financeiro que vigorava com Costa Cabral e se centrava no recurso aos capitais internos e na amortização da dívida pública, para uma política financeira baseada no recurso a empréstimos estrangeiros e na reorganização da dívida pública[900]), hipotecando parte dos seus rendimentos para a amortização de capital e para o pagamento das taxas de juro, que normalmente variavam entre 5 e 7.5% (anexo 10).

Esta forma extraordinária de financiamento terá começado a ser utilizada com maior frequência na década de sessenta de Oitocentos[901], o que levaria o governo de Duque de Saldanha a decretar, em 1870, no sentido de facilitar os levantamentos de empréstimos, por parte das juntas gerais distritais e das câmaras municipais para melhoramentos nos concelhos, visando *aproveitar no interesse do publico a boa vontade com que os povos se prestam a concorrer para esses melhoramentos*[902]. Por outro lado, a profusão de empréstimos contraídos pelo poder local explica a portaria, do ano seguinte (Novembro de 1871) e assinada por António Rodrigues Sampaio, que obrigava os governadores civis a

---

[900] Ver Maria Manuela Tavares RIBEIRO, 1998, pág. 105. Em 1887, afirmava o engenheiro Antonio NAVARRO (1887, pág. 112) que *a divida publica, que em 1850/51 importava em 77365 contos nominaes , estará no próximo anno economico [1888] elevada a 480000 contos e teremos de despender 16699 contos só em juros da divida consolidada e da divida amortisavel annualmente.*

[901] *Em 1852, a Câmara Municipal do Porto lançou o seu primeiro empréstimo público (...) para execução de obras municipais e pagamento das necessárias expropriações* (Manuel C. TEIXEIRA, 1996, pág. 487), a câmara de Viana do Castelo também o fez na década de 50 (ver anexo 10), a de Guimarães ponderava-o desde 1854, embora só o concretizasse em 1862, e a de povoação, nos Açores, tinha-o feito em 1849, levando a que o Conde de Tomar clarificasse os documentos que deveriam acompanhar os pedidos camarários, dirigidos ao poder central, para autorização de empréstimos (ver Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pp. 13-14).

A prática da utilização de emprétimos perduraria em todo o período estudado e era comum em muitas municipalidades, como lembrava Mariano Felgueiras, em 1916, quando defendia a contracção de novo empréstimo para realizar os projectos que acalentava para a cidade de Guimarães: *Resta-me indicar qual a maneira de a Câmara se habilitar, financeiramente, para a sua execução. A despeza total com os melhoramentos que constam desta proposta é (...) de quatro centos e noventa contos. Evidentemente que só por um emprestimo se pode conseguir tão avultada quantia; não há outro meio e não nos devemos intimidar com o facto de termos de lançar mão dele. (...) A Câmara do Porto ainda ha pouco foi autorisada a contrair um emprestimo de trez mil contos. A Câmara de Braga contraiu um emprestimo de duzentos e noventa contos em mil nove centos e cinco, outro de duzentos e vinte contos em mil nove centos e sete e ainda outro de seis centos e cinquenta contos em mil nove centos e treze; somam estes trez emprestimos a importante quantia de mil cento e sessenta contos. No mesmo ano de mil nove centos e treze contraiu a Câmara de Beja um emprestimo de dusentos e dez contos, a de Vila Nova de Portimão um de cento oitenta e cinco contos, as de Alijó e Fafe, trinta contos, a de Tavira, setenta contos, a de Serpa quarenta e cinco contos. Em mil nove centos e catorze, a de Loulé, dusentos e cinquenta contos; em mil nove centos e quinze, a de Chaves, cento e vinte contos. E muitas outras que seria enfadonho citar, teem contraido grandes emprestimos para poderem realizar os seus melhoramentos indispensaveis perante o progresso da civilização actual. Os grandes empreendimentos só por meio de emprestimos podem ser realizados, pois que nenhuma obra de vulto se poderá fazer com recursos ordinarios.* (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1882, 21 de Abril de 1916, pp. 49F-50V).

[902] Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pág. 260.

remeter todos os anos um *Mappa demonstrativo dos emprestimos* (...), pois tornava-se *necessario que na secretaria dos negocios do reino haja conhecimento exacto dos emprestimos levantados* (...) *para que o governo possa avaliar devidamente, não só a importancia dos encargos contrahidos e das receitas destinadas para lhes fazer face, mas tambem do grau de execução que tivessem tido os respectivos contratos*[903].

Apesar de não ter sido possível, para todos os centros urbanos aqui estudados, a cobertura total do período em estudo, a análise da despesa camarária através dos seus orçamentos permite a verificação da existência de períodos em que a despesa (e portanto a receita) apresenta subidas excepcionais, que correspondem a verbas extraordinárias disponibilizadas através da contracção de empréstimos, quase sempre destinados a obras públicas (comparar anexo 9 e figuras 27A e B)[904]. Naturalmente, as câmaras municipais também aplicaram em obras públicas verbas da sua receita ordinária. Aliás, se exceptuarmos a fase posterior à primeira Grande Guerra, em que os valores de inflação dispararam para níveis inusitados[905], as despesas camarárias anuais, que correspondem de forma linear aos valores totais da receita, cresceram de forma paulatina e continuada, com o lento aumento da população e riqueza e com o agravamento dos impostos sobre o consumo. No entanto, geralmente, aos períodos de maior despesa total associa-se a aquisição de um ou mais empréstimos e correspondem os momentos de maior despesa em obras públicas (figura 28A).

Independentemente da importância no total da despesa camarária (por vezes, superior a 50% – figura 28B), as verbas orçamentadas para obras públicas, exceptuando-se o caso de Chaves (com gastos excepcionais na condução de água desde a serra do Bustelo, entre 1856 e 1861), ganharam uma importância reforçada a partir da década de sessenta e

---

[903] Idem, pp. 272-273.

[904] Para Bragança, além do período de 1854 a 1858, só existem orçamentos a partir de 1889; em Chaves, à excepção dos anos de 1904 e 1905, os orçamentos existentes acabam em 1889; em Guimarães e na Póvoa de Varzim, terminam em 1901 e 1907, respectivamente; finalmente, apenas para Viana do Castelo e Vila Real foi possível encontrar a cobertura de todo o período em estudo, embora no último caso existam vários hiatos (ver figura 27A). Esta disparidade de coberturas temporais determinou o ano de 1889 como referência para a comparação dos pesos percentuais dos totais da despesa camarária, pois é o único para o qual possuímos informação para todos os municípios. Finalmente, apesar de a partir de 1912 os orçamentos camarários terem passado a ser escriturados em escudos, para facilitar as comparações temporais transformamos os escudos em reis (1 escudo = 1000 reis), como já o fizeramos na análise dos orçamentos vianenses (ver Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 112).

[905] Este facto levou a que na representação gráfica dos grandes conjuntos de valores (obras públicas, viação municipal, urbanismo e equipamentos), para poderem utilizar-se escalas comuns em todos os gráficos e manter níveis de destrinça interna aceitáveis, apenas foram considerados os valores registados até 1921, com a excepção da viação municipal, onde o alargamento até 1926 permite a utilização das mesmas escalas. Nos gráficos correspondentes aos totais anuais da despesa camarária alargou-se a representação até 1923 e a dimensão dos valores envolvidos obrigaram à adopção de escalas que lhes são próprias.

começaram a decrescer, quer em termos absolutos quer relativos, durante a década de noventa de Oitocentos, aqui também com a clara excepção da Póvoa de Varzim, que continuou a investir significativamente até aos primeiros anos de Novecentos. Depois, só a seguir à primeira guerra mundial os gastos em obras públicas voltariam a recuperar importância nos totais das despesas camarárias (figura 28B).

Mesmo que as câmaras municipais não tivessem, por sua iniciativa e pelo estado de degradação em que se encontravam os espaços públicos e as condições de salubridade da vida urbana, decidido aumentar a importância das verbas orçamentadas para obras públicas, o aumento da pressão exercida pelo poder central, nomeadamente com a publicação das leis de 1862 e 1864, para que as câmaras municipais investissem na parte da rede de estradas do país que lhes competia, ou seja, na viação municipal, levaria, por si só, àquele aumento. Como vimos, a partir da lei de 6 de Junho de 1864 as municipalidades eram obrigadas a incluir uma rúbrica específica para utilizar apenas com a despesa na viação municipal, se não se quisessem ver envolvidas em problemas na aprovação dos seus orçamentos[906]. A imposição legal rapidamente se tornou evidente nos orçamentos camarários, pois apesar de algumas dúvidas e relutância iniciais, a partir de 1866 (data das *Instruções para a execução da carta de lei de 6 de Junho de 1864*[907]) todos os orçamentos das câmaras municipais, pelo menos nas objecto deste estudo, passaram a conter uma rúbrica denominada *viação municipal*, através da qual se destinaram verbas para este tipo de obras como nunca acontecera até aí (figuras 29A e B).

Contudo, numa primeira fase (até à década de oitenta) grande parte da orçamentação não correspondeu à efectiva construção de estradas municipais. Nos primeiros anos as câmaras municipais orçamentavam mas pouco executavam, pelo que, não podendo aplicar aquelas verbas a outros destinos, o bolo da viação municipal foi transitando de ano para ano e,

---

[906] Veja-se, por exemplo, a referência, nas actas da Câmara Municipal de Bragança de 1880, ao *ofício do Governo Civil prevenindo a Camara do que tem a fazer por ter transgredido a lei de 6 de Junho de 1864, ao aplicar verbas dos fundos de Viação Municipal nas despezas correntes da Camara* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1880 a 1882, Sessão de 22 de Julho de 1880, pág. 28F).

[907] FINO, Gaspar Candido da Graça Correa, 1889, pp. 178-185. Nestas *Instruções*, de 26 de Junho de 1866, lamenta-se que a lei não tenha tido *ainda a execução conveniente nos differentes districtos do reino*, exorta-se os governadores civis a que a façam executar, *usando principalmente dos meios da persuasão e do convencimento*, reafirmam-se todos os aspectos contidos na lei, explica-se como devem ser organizados os orçamentos municipais e ameaçam-se as câmaras com a possibilidade de serem *autuadas por falta de cumprimento das disposições legais.*

Figura 27A - Totais anuais de despesa camarária, em reis, nos concelhos de Bragança (1854/58 e 1889/1923), Chaves (1855/1889 e 1904/1905), Guimarães (1842/1901), Póvoa de Varzim (1866/1907), Viana do Castelo (1855/1923) e Vila Real (1843/1921, com hiatos)

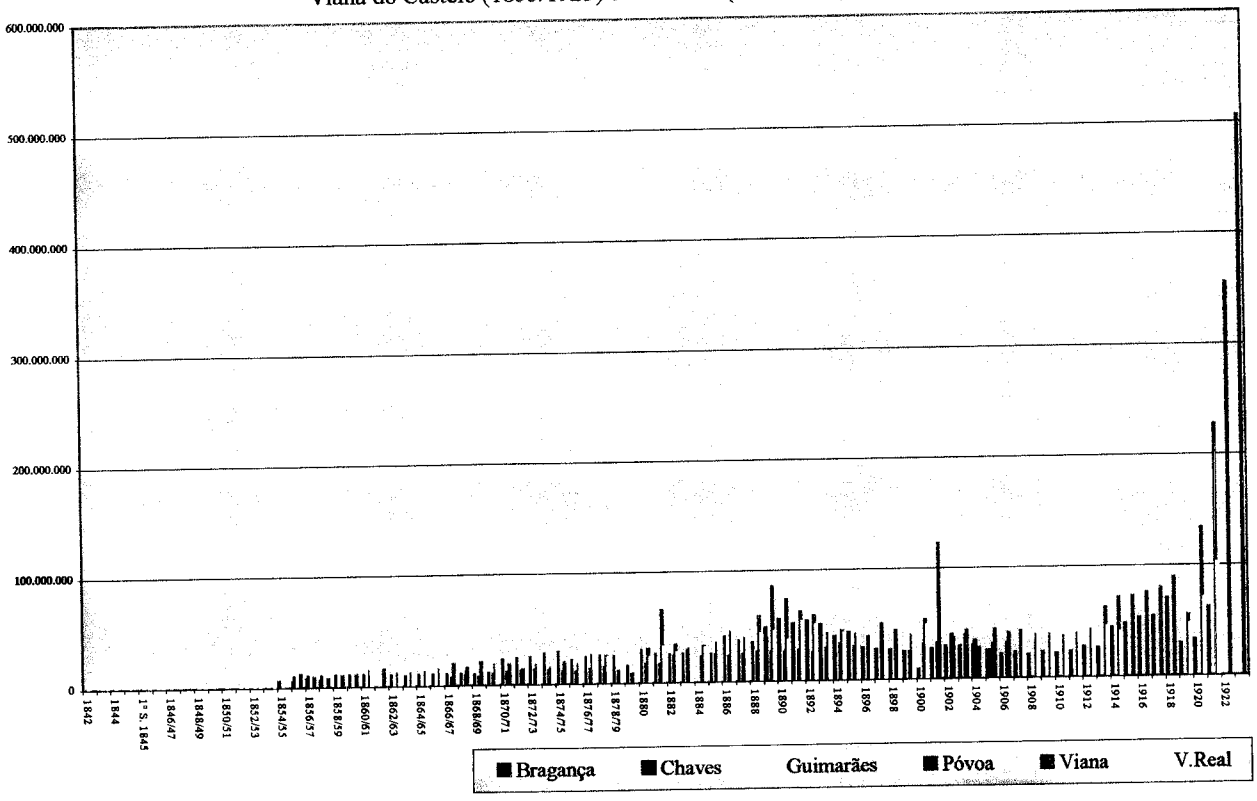


Figura 27B - Peso percentual dos totais da despesa camarária em relação ao ano de 1889 (1842-1923)

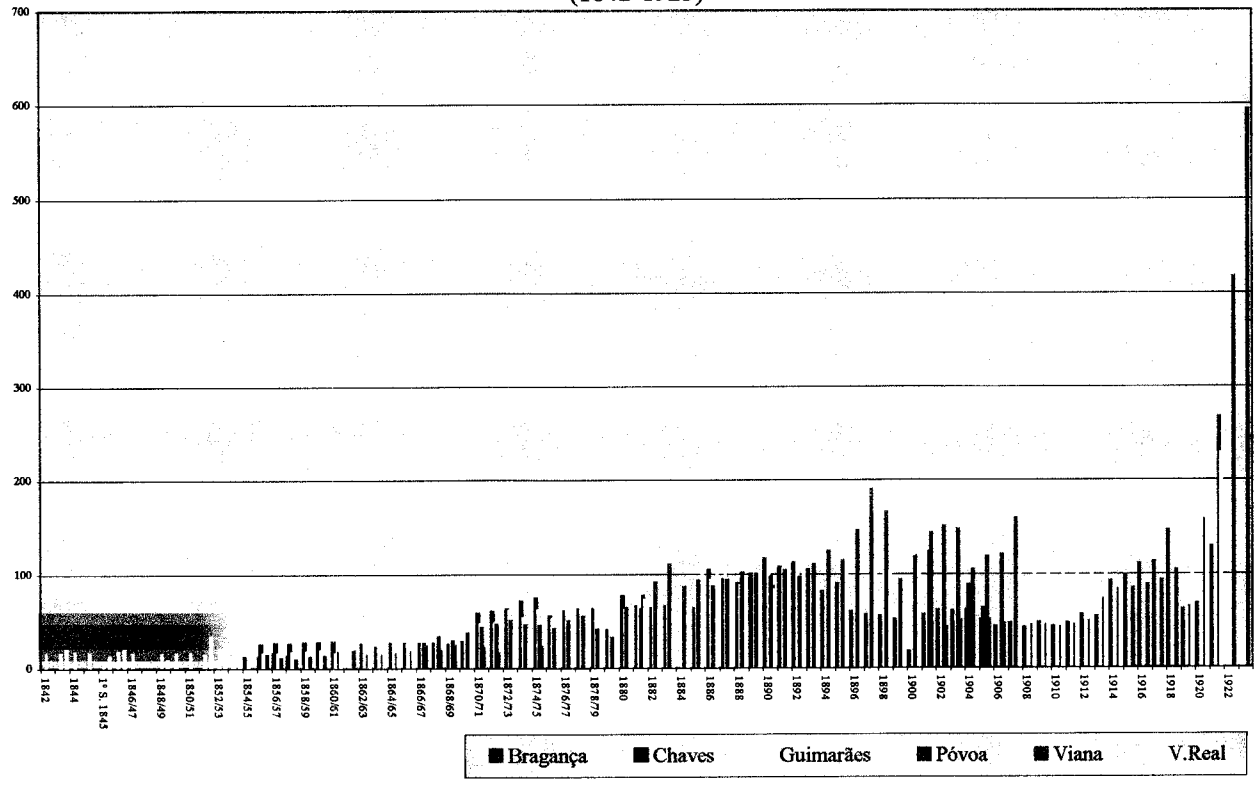


Figura 28A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para obras públicas (urbanismo, equipamentos e viação municipal) na sede concelhia (em reis)

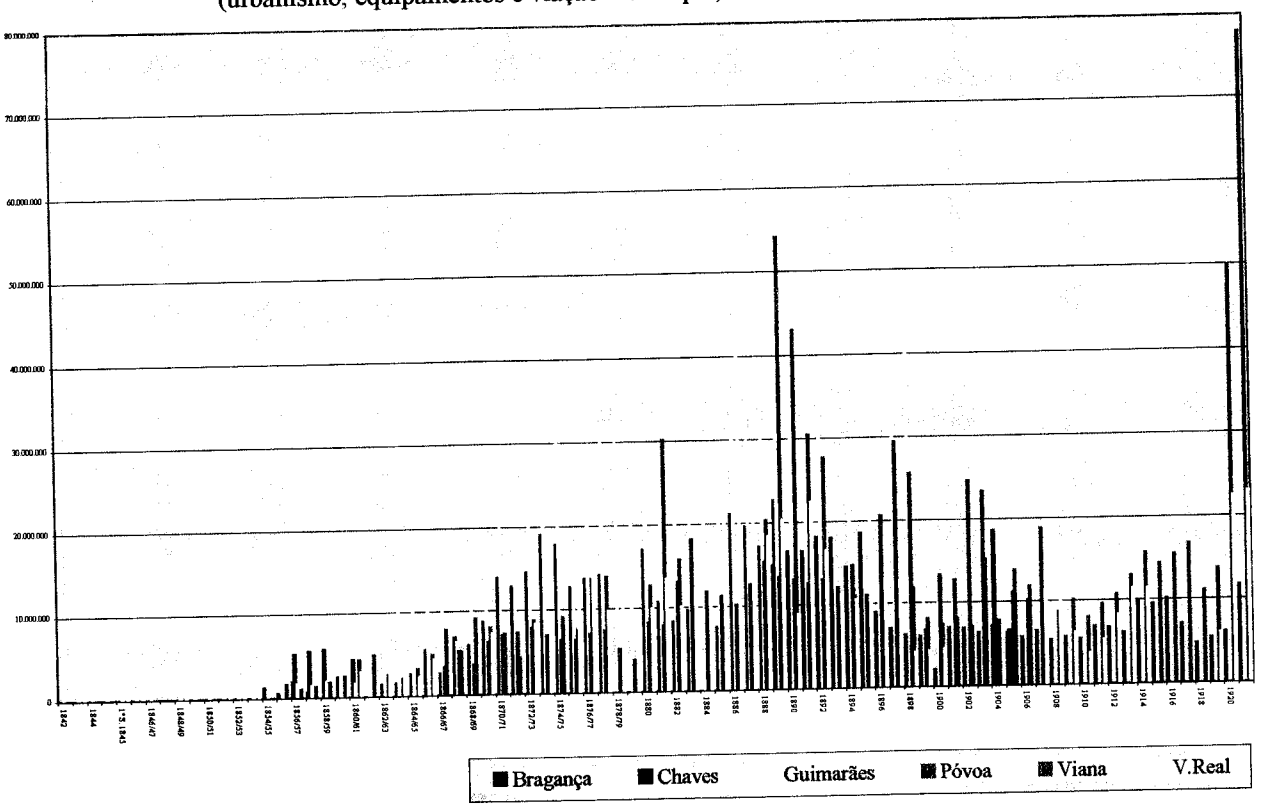


Figura 28B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para obras públicas (urbanismo, equipamentos e viação municipal) na sede concelhia (% dos totais de despesa)

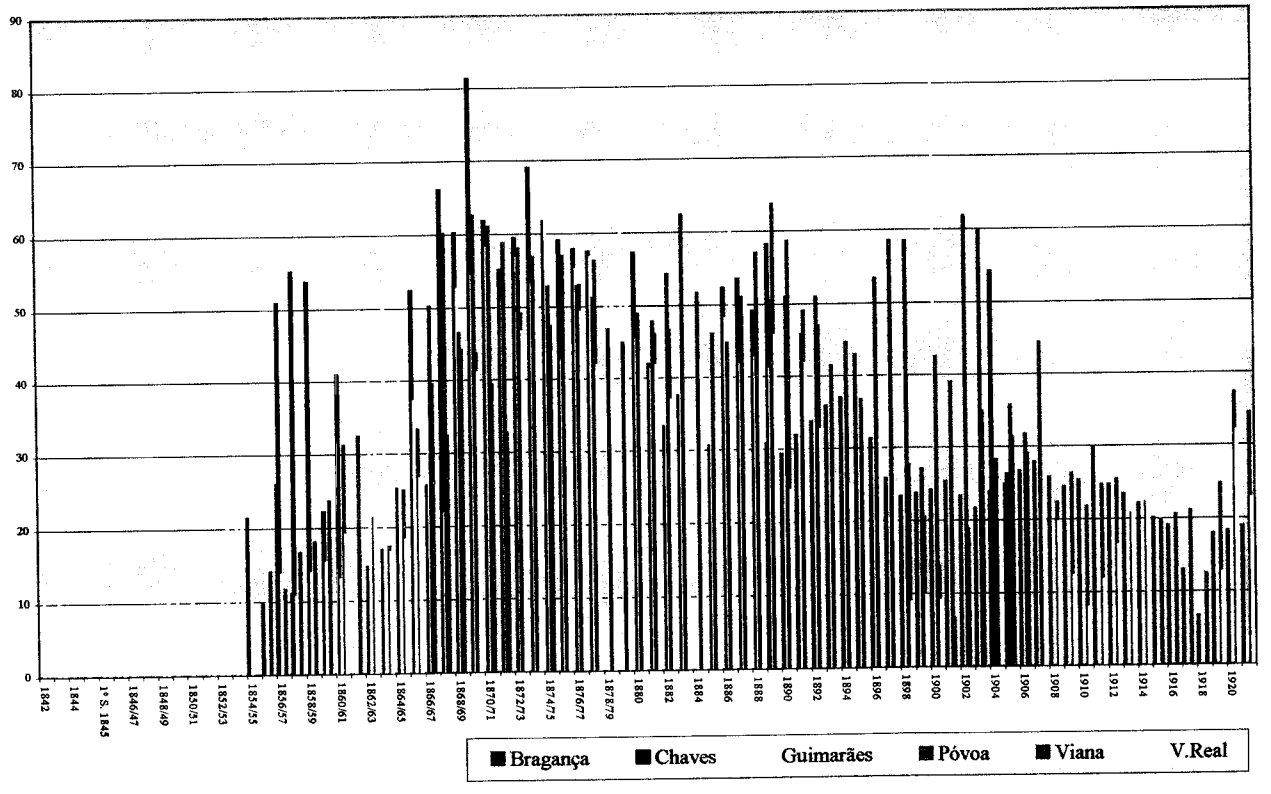


Figura 29A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para viação municipal
(em reis)

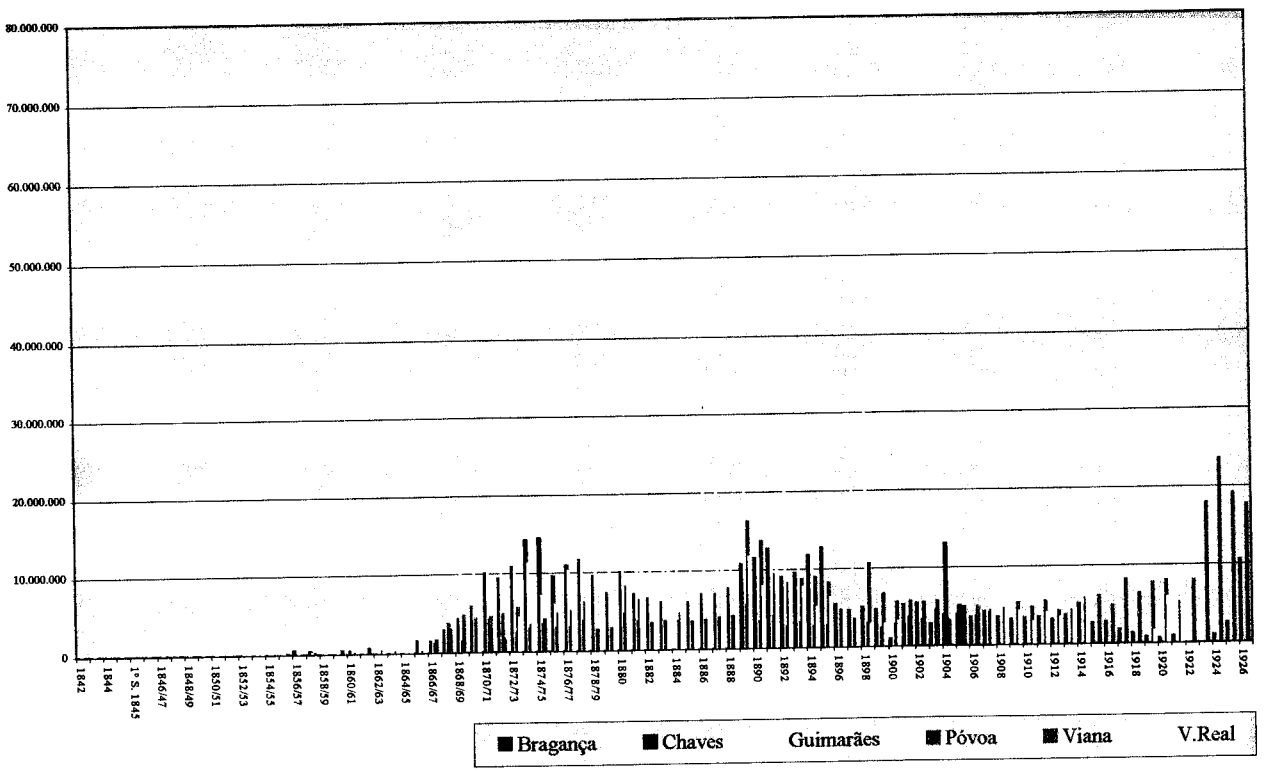
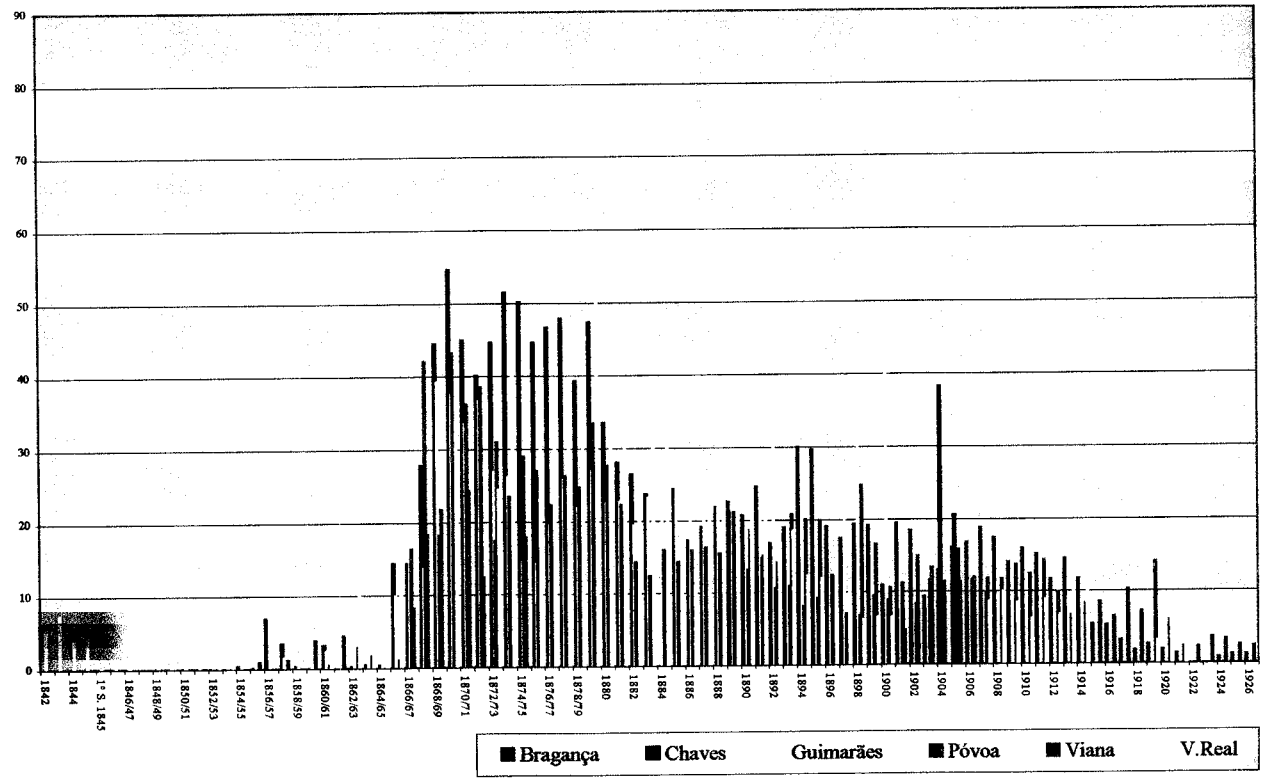


Figura 29B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para viação municipal
(% dos totais de despesa)



portanto, aumentando até ao princípio da década de setenta[908], quando começaram a ser efectivamente utilizadas.

No entanto, as verbas destinadas à viação municipal continuaram exageradas e, como afirmava, em 1887, o engenheiro António NAVARRO, ao explicar a razão da disparidade entre os valores orçamentados e a pequenez do número de quilómetros construídos, *a maior parte da receita calculada nos orçamentos das camaras municipaes, com applicação à viação municipal, é ficticia, porque é incobrável*. A razão, continuava o engenheiro, era simples: *desde o principio* [1864] *que tem havido a maior repugnancia da parte dos povos em satisfazer o imposto da prestação de trabalho*[909]. Assim, o *Mappa graphico* elaborado por aquele engenheiro (ver ADI: O7), apesar da ingenuidade construtiva que revela, permite verificar a diminuta construção de estradas municipais, até 1886, particularmente nos distritos da região norte, e o grande esforço que era necessário ainda desenvolver para concretizar o número de quilómetros previstos pelos planos de estradas municipais, que a lei de 6 de Junho de 1864 obrigara a delinear. Não surpreende, por isso, a exclamação do autor: *o atrazo da viação municipal do nosso paiz é espantoso*[910].

Em 1891, Frederico PIMENTEL confirmava a manutenção da fragilidade ao lembrar que *tem-se aproveitado muito pouco a contribuição do trabalho, que poderia ser applicada nas reparações annuaes dos caminhos viccinaes já existentes*[911]. Finalmente, em 1910, a direcção da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, no seu relatório anual, reafirmava as dificuldades na concretização das redes de viação municipal, acrescentando novos problemas, como as tentativas de desvios de verbas do fundo de viação municipal para outras aplicações[912] (como se fez em Bragança, onde o desvio de verbas, em 1899 e em 1903 e 1904, para o saneamento da cidade, foi permitido por decreto – ver anexo 9).

---

[908] Em Guimarães, por exemplo, as verbas foram aumentando até ao ano económico de 1874/75, em cujo orçamento se afirmava que seriam utilizadas *se durante o ano se prepararem os respectivos projectos e a Comissão de Viação assim o ordenar* (ver anexo 9).

[909] Antonio José Antunes NAVARRO, 1887, pág. 116.

[910] Idem, pág. 113.

[911] Frederico PIMENTEL 1891, pág. 95.

[912] *As entidades administrativas, entretanto, proseguiram na construcção da parte da rede que a legislação lhes conferira; mas forçoso é confessar que era muito variado e desigual o grau de iniciativa e de actividade que, nos diversos districtos e concelhos do reino, se desenvolvia n'este ramo de administração; e mais, que eram frequentes as demonstrações que essas entidades manifestavam da sua tendencia a illudir as proprias disposições da lei, elaborando orçamentos exaggerados, para com elles obterem quantiosos subsidios do Governo, que ás vezes, só por si bastavam para a construcção completa das obras. Demais eram frequentes no Parlamento os projectos de lei que pediam desvios de*

A partir da década de oitenta os totais anuais orçamentados para a viação municipal começaram a diminuir, quer porque aumentou a execução quer porque os orçamentos começaram a ser mais realistas, particularmente no que se referia à contabilização do imposto do trabalho. Com a lei de 21 de Julho de 1887, tentou dar-se maior impulso à construção de toda a rede de estradas do país, das reais às municipais (assinada pelo ministro Emídio Navarro, determinava a inclusão anual, no orçamento do Estado, de 80000$000 reis para subsídios à viação municipal[913]). Contudo, segundo José Taveira Carvalho Pinto de MENEZES, *a crise económica que o País atravessou depois de 1891 veio, porém, contrariar e quasi anular, muitas das suas disposições fundamentais*[914] e as verbas envolvidas na viação municipal foram diminuindo gradualmente até 1926, não mais recuperando a importância anterior (figura 29B).

Apesar de tudo, alguns quilómetros se foram construindo[915] e também desta forma se concretizaram, por vezes, intervenções importantes no plano urbano das sedes concelhias. Assim aconteceu em Bragança, onde o lanço inicial da estrada municipal de Bragança a Moimenta, na margem poente do campo de St° António, seria o embrião da futura avenida da estação[916]. Assim foi no caso da Póvoa de Varzim, onde a estrada municipal até

---

verbas do fundo de viação municipal, para serem applicadas a despesas não reproductivas, prejudicando a construcção das obras, para cuja util e proveitosa execução o imposto fôra creado; e, se em algumas regiões e concelhos se cobrava com facilidade e rigor o imposto de prestação de trabalho, é certo que em outras se patenteavam maiores reluctancias á cobrança, que se não fazia com zelo, porque as entidades administrativas, que provinham de eleição, receavam, procedendo com assiduidade, perder a popularidade necessaria para o suffragio. (ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pp. 69 e 70).

913 Retirou aos distritos a responsabilidade da construção das estradas distritais passando-a para o Governo central e procurou racionalisar a rede prevista, determinando uma revisão do plano geral de estradas, na condição de o total de quilómetros da rede a propôr não ultrapassar o total já previsto pelo plano da década de sessenta, e estabelecendo a prioridade na construção daquelas a que faltassem menos de 15 quilómetros para serem concluídas (Idem, pp. 70-71).

914 *Assim é que os contratos de empreitadas gerais de construção, firmados em obediencia à lei de 21 de Julho de 1887, tiveram de ser revistos e em boa parte rescindidos em condições desfavoráveis para o Tesouro, por não se encontrar o Estado habilitado a, por seu lado, lhes dar cabal cumprimento.* (José Taveira de Carvalho Pinto de MENEZES, 1899, pág. 181).

915 Em 1896 *a extensão de estradas municipais construídas no Continente era de 3121 Km, total que representava cerca de 1/3 das reais e distritais a cargo do Estado* (David JUSTINO, 1989, pág. 193). Em 1909, com 4011 km de estradas municipais construídas e 11969 km de estradas reais e distritais, mantinha-se a relação de aproximadamente 1/3. (ver ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, pág. 81). Em 1920, Chaves que era, de entre os concelhos dos distritos de Vila Real e Bragança, aquele que possuía maior número de quilómetros de estradas municipais construídas, totalizava 27 quilómetros e 836 metros; Vila Real tinha 15.498 metros e Bragança, com 2.727, não chegava aos 3 quilómetros. O segundo era Valpaços, com 16.361 e o quarto era Vinhais, com 13.694 metros. O total de estradas construídas pelas câmaras municipais no distrito de Vila Real andava perto dos 103 quilómetros e no de Bragança pouco ultrapassava os 34 Km. (ver Alberto d'OLIVEIRA, 1920, pág. 198).

916 Arrematação do primeiro lanço da estrada municipal de Bragança a Moimenta, em 1872 (AHMBÇ: Livro dos autos de arrematações dos rendimentos do Concelho e das obras publicas, 27 de Janeiro de

Esposende, daria continuação, a partir da década de setenta e a norte da praça do Almada, à estrada real nº 30, que vinha do Porto e derivava para Barcelos (ver anexo 9 e 14; ver ADI: PV12 a PV14). No entanto, se exceptuarmos estes dois exemplos, as verbas para viação municipal, quando utilizadas, eram aplicadas fora das sedes concelhias, pelo que não as contabilizamos nas verbas destinadas à transformação dos centros urbanos em estudo.

Assim, se às verbas relativas às obras públicas (figura 28A e B) se subtraírem as destinadas à viação municipal (figuras 29A e B), resultam os totais orçamentados para obras públicas na sede concelhia (figuras 30A e B), congregando apenas as verbas destinadas ao investimento nestas localidades e que subdividimos no que denominamos de urbanismo e equipamentos. No urbanismo (figuras 31A e B) incluíram-se as despesas com arruamentos (renovação de pisos, regularizações de alinhamentos, alargamentos e novas aberturas), expropriações, arborização e jardins, saneamento (distribuição de água e/ou esgotos) e ainda a despesa relacionada com a elaboração da cartografia e dos projectos subjacentes às obras[917]. Nos equipamentos (figuras 32A e B) inseriram-se as despesas com reparos ou nova construção de cemitérios, mercados, matadouros, cadeias e paços concelhios[918]. Naturalmente, esta separação é algo forçada e artificial, mas ditada pela necessidade de destrinça entre o investimento na alteração do plano urbano e a simples construção de um novo edifício. Salvaguarda-se, no entanto, que, frequentemente, a construção de novos paços concelhios, ou de um novo mercado, implicava modificações importantes do plano urbano, quer em termos formais quer funcionais, pelo que devem ser consideradas acções de intervenção urbanística.

Ao observar-se a distribuição das verbas destinadas ao investimento nas sedes concelhias (figura 30A), verifica-se que o padrão anterior se mantém, ou seja, as décadas de setenta e oitenta são as que apresentam maiores volumes de investimento, os quais diminuem significativamente na década de noventa, exceptuando-se o já referido caso de Póvoa de Varzim. Na década de sessenta, apesar dos valores envolvidos serem pequenos, a sua

1868 a 25 de Julho de 1878, 14 de Junho de 1872, pág. 66 F). Esta estrada-rua já aparece representada no *Plano Geral da Cidade de Bragança em 1878*, podendo observar-se ainda, que se apresenta bordejada de edifícios pelo lado nascente, o do cemitério (ver ADI: B10).

[917] Não se incluiram as verbas para Iluminação, pois estas foram durante muito tempo despesa facultativa, frequentemente desviada para outros fins. Contudo, abordaremos este ítem separadamente. Os gráficos descritivos da despesa com cartografia e projectos (dois: valores absolutos e relativos), foram inseridos na parte I deste trabalho.

[918] A informação dos orçamentos municipais está pormenorizada, até ao ano económico, nos anexos 3 a 10.

importância nos totais de despesa orçamentada é já significativa, nomeadamente nos casos de Chaves e Guimarães, onde chegam a representar valores acima dos 40 % (figura 30B).

Pode-se então arriscar a generalização, a exemplo do que aconteceu no país, que na segunda metade de Oitocentos se registou um período de grande investimento nas obras públicas municipais, beneficiando os centros urbanos e particularmente as sedes concelhias, particularmente intenso entre a segunda metade da década de sessenta e a primeira da de noventa. Antes, ainda na década de cinquenta, já algumas municipalidades começaram a investir em obras públicas, mas era apenas o início. Depois, a partir do princípio dos anos noventa, entrou-se numa fase de abrandamento do investimento, derivada de perturbações políticas e financeiras que afectaram o país, para voltarem a reaparecer valores importantes, quer absolutos quer relativos, apenas na década de vinte de Novecentos, com a contracção de avultados empréstimos essencialmente destinados ao saneamento, nomeadamente na construção da rede de distribuição de água ao domicílio e na modernização (substituição das condutas de pedra pelas de ferro) e alargamento da rede de esgotos, como ocorreu em Viana do Castelo e Chaves (esta não representada graficamente, mas confirmada por outras fontes, como veremos).

Naturalmente que, numa leitura um pouco mais fina, verifica-se que os comportamentos de cada municipalidade apresentam algumas particularidades[919]. Em Bragança, apenas em 1854/55, quando se investiu na construção de "Canos Reais" para o saneamento de vários arruamentos, se atingiram pesos superiores a 20 % (figura 30B)[920]. Em Chaves salienta-se a importância dos investimentos no fornecimento de água à povoação, na década de cinquenta, para a aquisição e ampliação dos novos paços concelhios e para a construção do mercado municipal, na década de sessenta, e para a concretização do novo cemitério na década de oitenta. Em Vila Real sobressaem os anos finais da década de oitenta, quando a se investiu em obras no largo do Chafariz, Praça Luiz de Camões e Quelha dos Quinchosos, decorrerando estreitamente associadas à construção do novo mercado municipal.

---

[919] Em alguns casos acrescentam-se outras despesas, específicas de cada centro urbano, como a Secretaria do Quartel Militar em Vila Real; o mesmo acontecendo na parte do urbanismo, como com a especificação das Poldras, de atravessamento do rio Tâmega, em Chaves.

[920] Ressalve-se a importante lacuna na informação dos orçamentos municipais de Bragança, entre 1859 e 1889, mas que outras fontes permitem colmatar. Por exemplo, a comparação do *Plano Geral da Cidade de Bragança em 1878* (ver ADI: B10 e B11) com a *Planta Geral de Bragança*, de 1897 (ADI: B12), apesar da diferença de escalas entre ambas, permite constatar que apenas se verificaram pequenas modificações na morfologia da cidade: o investimento não terá sido maior do que em Vila Real ou em Chaves e a ter acontecido aplicou-se em obras "invisíveis", como o saneamento.

Figura 30A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo e equipamentos, na sede concelhia (em reis)

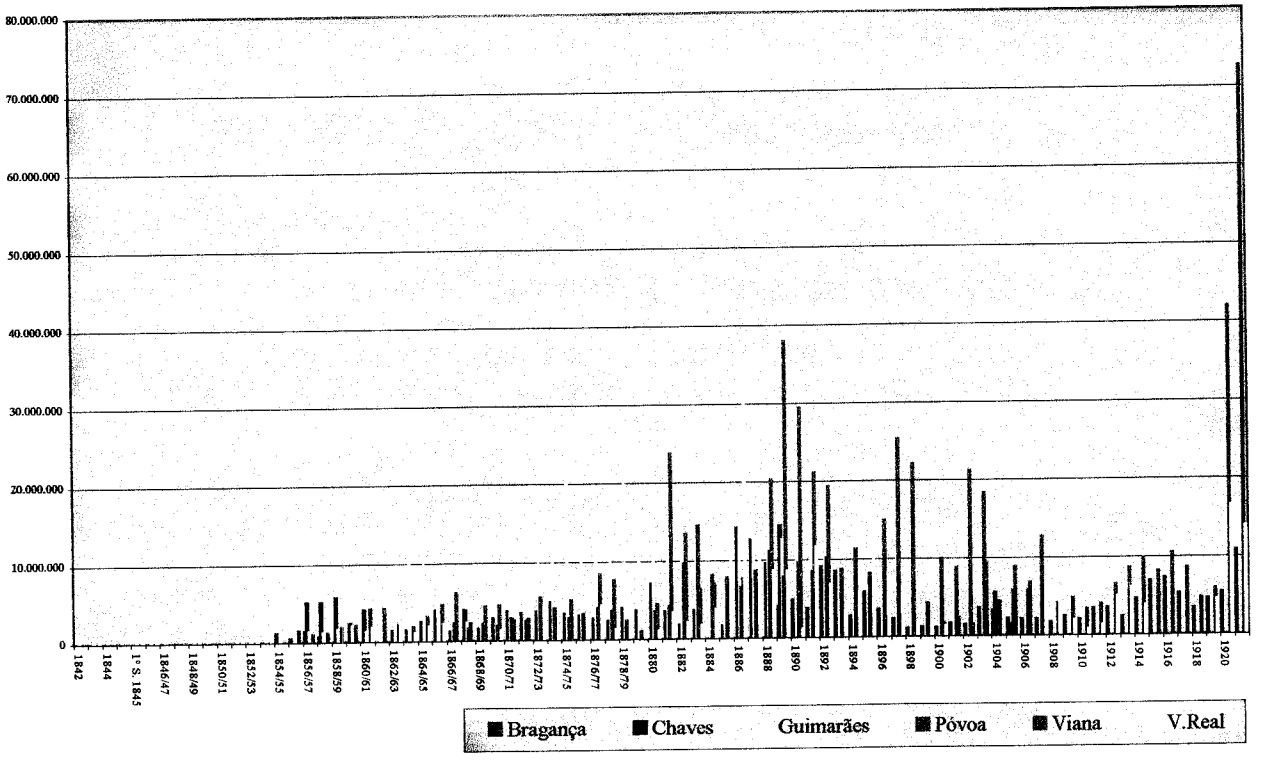


Figura 30B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo e equipamentos, na sede concelhia (% dos totais de despesa)

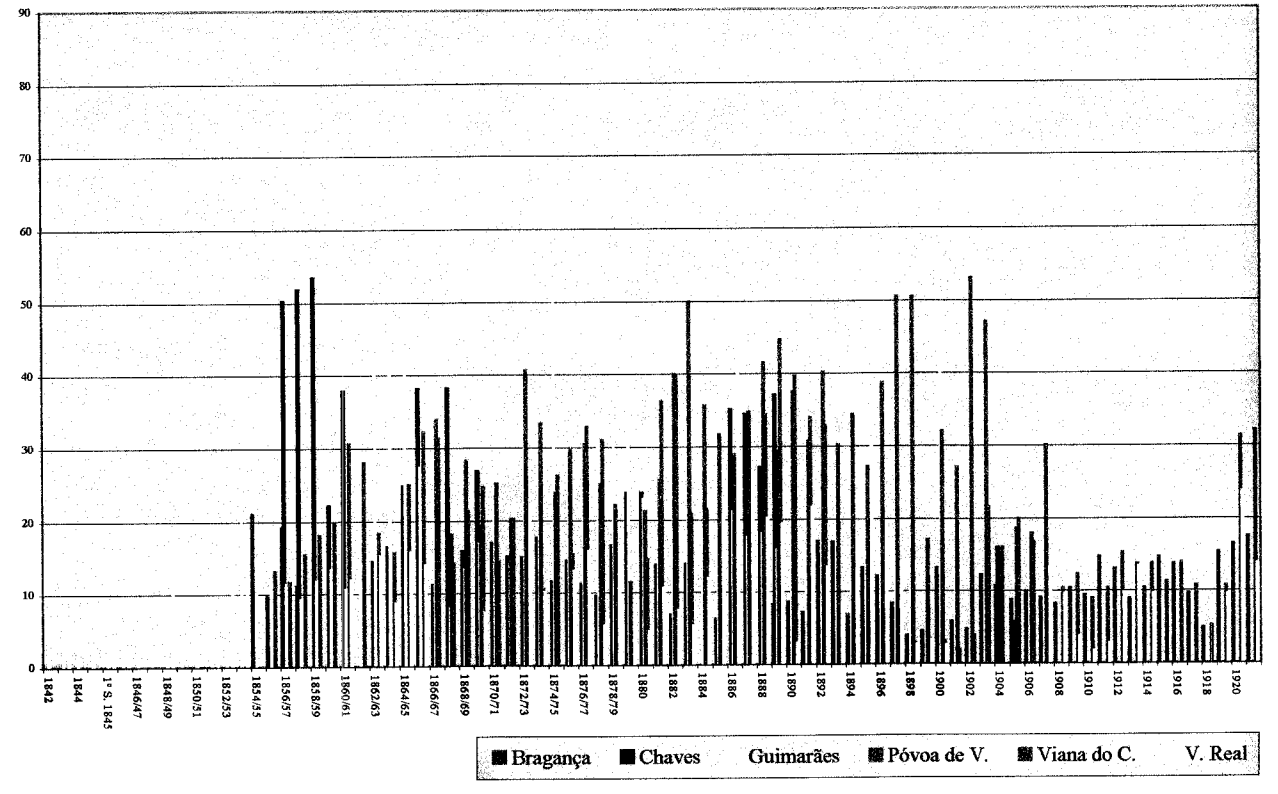


Figura 31A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo, na sede concelhia (em reis)

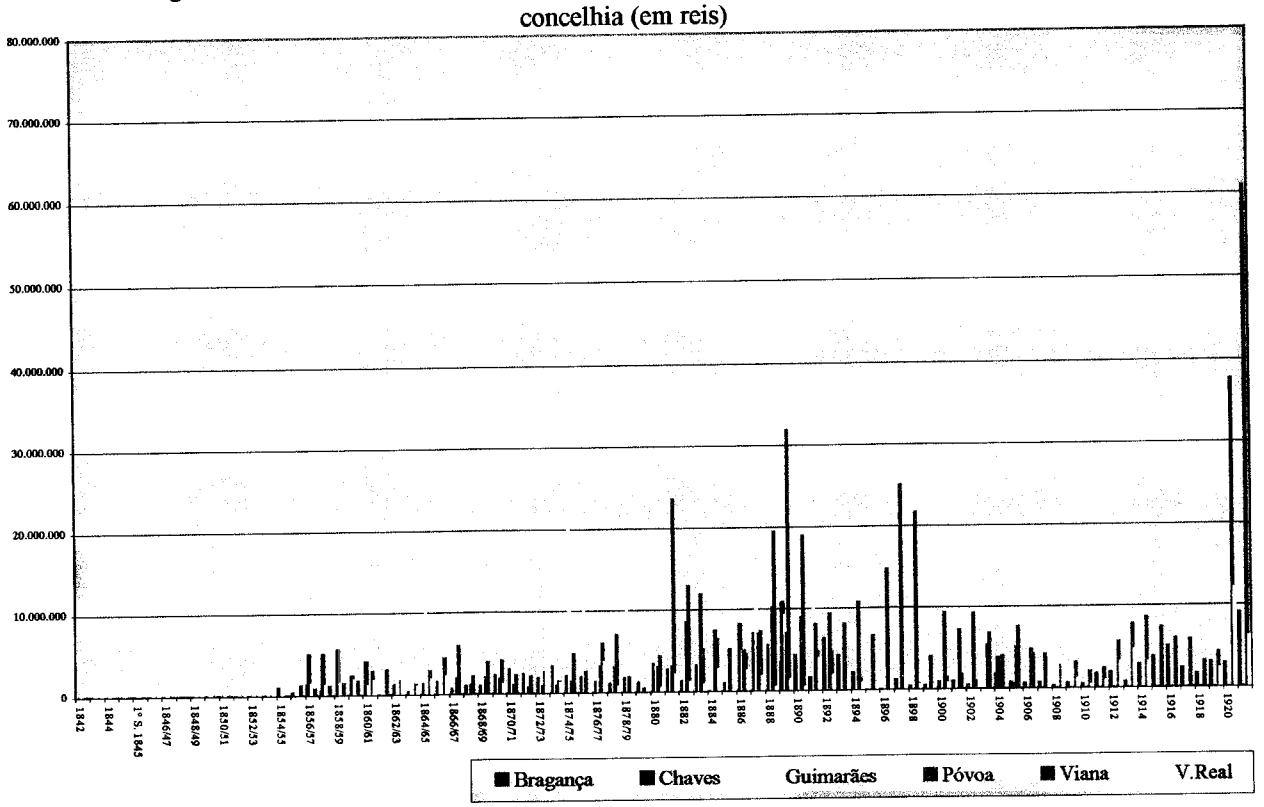


Figura 31B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo, na sede concelhia (% dos totais de despesa)

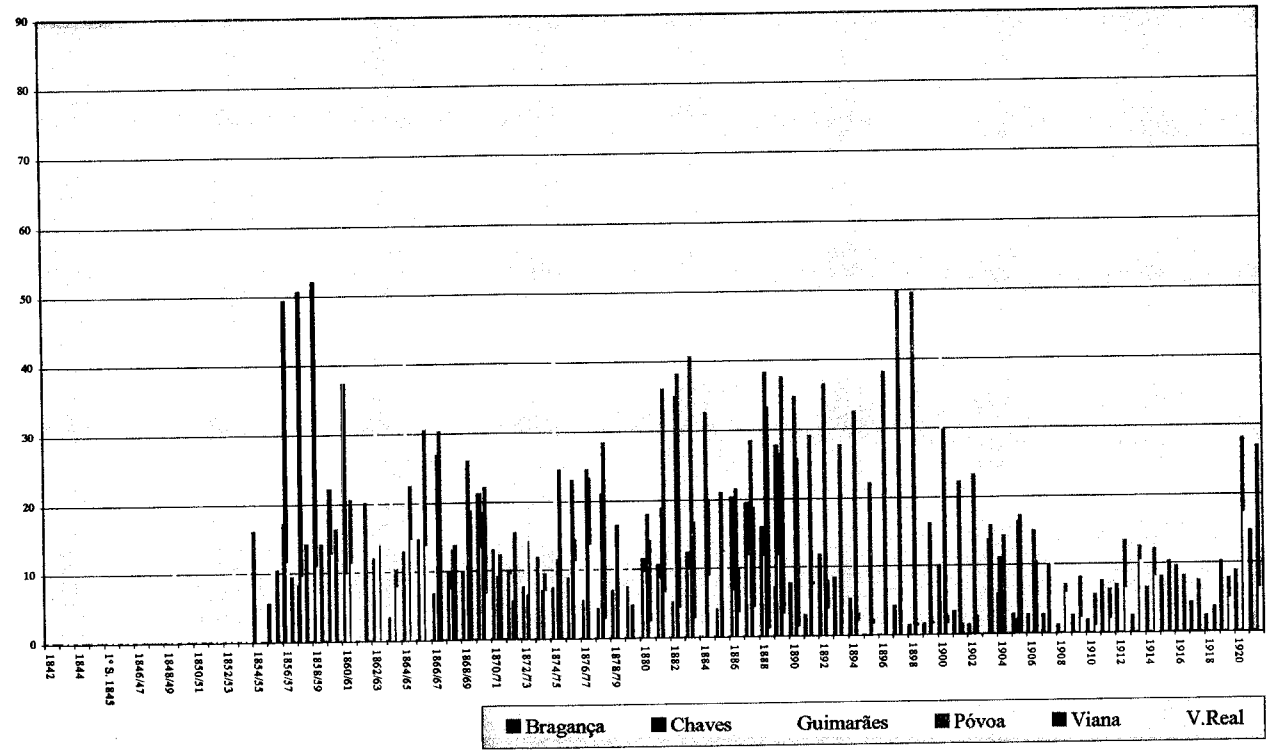


Figura 32A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais para equipamentos na sede concelhia (em Reis)

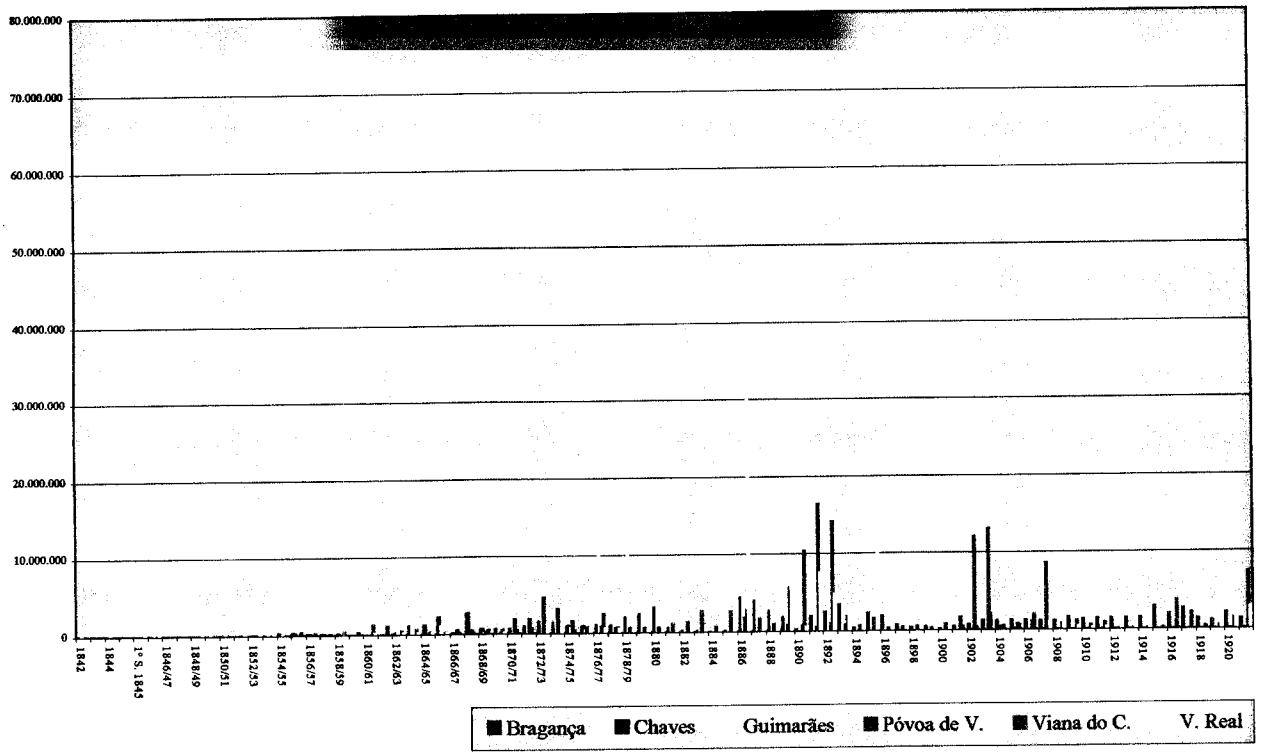
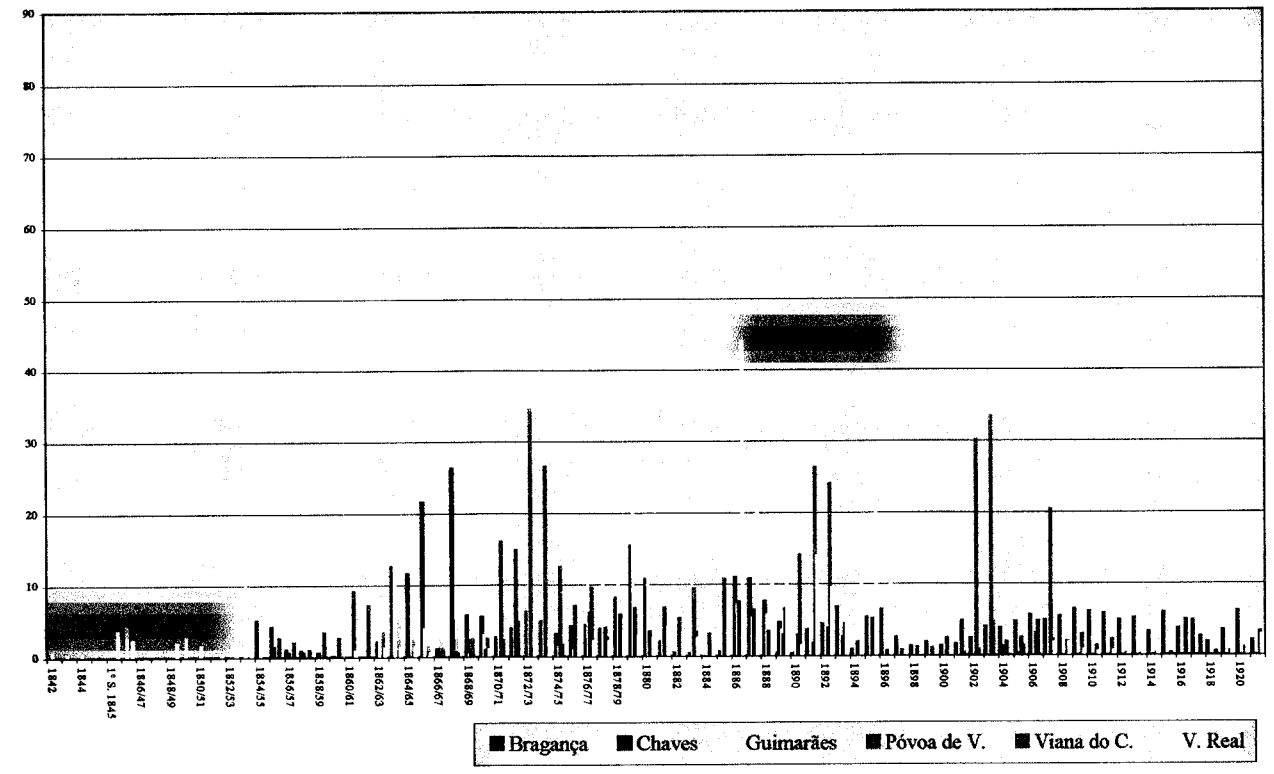


Figura 32B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais para equipamentos na sede concelhia (% dos totais de despesa)



Assim, com a informação actualmente disponível, pode dizer-se que as municipalidades que mais contribuiram para a definição do período de grande investimento nas obras públicas foram as povoações do litoral. Com mais população e maiores recursos financeiros, primeiras beneficiadas com os melhoramentos decorrentes do investimento nas redes de estradas e ferroviária, Guimarães, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo protagonizaram o investimento municipal neste período, canalizado quer para a transformação do plano urbano, quer para os equipamentos e serviços municipais. Contrariamente, Bragança, Chaves e Vila Real, povoações mais afastadas dos benefícios do crescimento económico das áreas do litoral, foram as menos investidoras e centraram os seus esforços, essencialmente, nos equipamentos e serviços municipais.

É incontestável que houve investimento em equipamentos nas seis povoações (figuras 32A e B). No entanto, assinale-se que, de entre as verbas investidas nas sedes concelhias, as fatias mais importantes foram as destinadas ao urbanismo (figuras 31A e B), destacando-se as despesas com a renovação de pisos, regularizações de alinhamentos, alargamentos e novas aberturas de arruamentos, que em conjunto com as verbas previstas para dispender em expropriações (geralmente associadas ao investimento em arruamentos), determinaram o padrão distributivo das verbas dispendidas em urbanismo[921].

[921] Os gráficos relativos à distribuição das verbas orçamentadas para cada um dos aspectos que inserimos no urbanismo foram incluidos no ponto seguinte. Para serem comparáveis, também estes foram elaborados com escalas comuns entre si, pelo que a sua simples observação confirma o que acabamos de afirmar.

2. As concretizações

Como os factos continuamente confirmam, nem sempre as ideias se concretizam e mesmo quando se tornam obra, frequentemente já foram esquecidas as suas origens. Importa, agora, ponderar até que ponto os planos e projectos elaborados entre 1852 e 1926 e as verbas orçamentadas no mesmo período, se reflectiram na transformação de cada povoação. A análise pormenorizada, que a seguir se desenvolve, permite concluir, desde já, que independentemente da importância do investimento municipal, do cariz e profundidade das intervenções, dos momentos particulares em que aconteceram ou das razões e motivos que as justificaram, se verificaram alterações significativas em todas as povoações estudadas.

2.1. Equipamentos

A necessidade de retirar os locais de enterramento para a periferia das povoações, de melhorar as condições de exposição e manuseamento dos géneros alimentares comercializados (pelos *regatões e regateiras* e pelos *produtores, lavradores e padeiros*, como se especificavam num código de posturas de Vila Real[922]) e de neutralizar os potenciais focos de difusão de doenças que eram as cadeias, levaram à orçamentação municipal (nem sempre executada) para a construção de cemitérios, mercados, matadouros e cadeias, que constituiram o conjunto de equipamentos em que se centraram os investimentos municipais motivados por razões de ordem higienista.

[922] Postura nº 11, Feiras e mercados, artigos 4º e 7º - *Os trêz alpendres do lado Norte serão destinados a regatões e regateiras e os do lado Sul aos produtores, lavradores e padeiros conforme a designação escripta nos mesmos. A parte inferior do mercado, tendo como demarcação a escada, será destinada ao Sul para venda de peixe, tripas, louça e hortaliça pertencentes a regateira ou regatão e ao Norte para venda de artefectos de vime ou vergas, cebola, sementes e hortaliças pertencentes a lavradores.* (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 76, Sessão de 23 de Dezembro de 1927, *novo Codigo de Posturas*, pp. 50F-68F)

Contudo, com tantas necessidades e tão poucos recursos, houve que fazer opções, tendo-se privilegiado os que a lei obrigava, como os cemitérios, e os que as condições sanitárias da alimentação das populações exigiam (mercados e matadouros), em detrimento dos que podiam esperar, ou seja, as cadeias. De facto, as cadeias foram um dos equipamentos em que menos se investiu e, além de pequenos reparos nas existentes, apenas em Guimarães se edificou uma nova cadeia, que em 1924 estava a ser ampliada para poder ser utilizada[923] e cuja história foi sintetizada por Mariano Felgueiras, presidente da municipalidade vimaranense em 1916[924]. Por isso, vamos, de seguida, salientar apenas os cemitérios, os matadouros e os mercados.

2.1.1. Cemitérios

Os cemitérios foram o primeiro tipo de equipamentos a receber a atenção das autoridades preocupadas com as questões higienistas. Desde 1794 que em França se interditaram os enterramentos nas igrejas e hospitais e que nas cidades começou a ser obrigatório construir cemitérios distanciados *35 ou 40 metros* das últimas habitações das aglomerações, passando

---

[923] A nova cadeia estava iniciada, mas por concluir. Mariano Felgueiras tratou de o fazer, aproveitando o ensejo para a ampliar, pelo que se encontraram pagamentos relativos às *obras de ampliação da nova Cadeia Civil*, em 1924 (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1888, 24 de Abril de 1924, pág. 113 F). Em 1926 já estava a ser utilizada, pois as actas camarárias desse ano registam que a antiga cadeia tinha sido demolida e propunha-se a venda do terreno em que estivera implantada, o que não se concretizaria (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1889, 24 de Novembro de 1926).

[924] *Conclusão do edificio da cadeia. Ha perto de dusentos anos, em mil sete centos trinta e nove, já se reconhecia que a cadeia de então, que ainda é a mesma de hoje* [na rua do Espírito Santo], *era impropria para o fim a que se destinava e devia ser substituida. Nada mais é preciso dizer-se para se reconhecer, se é que alguem ainda o não reconheceu, que se torna urgentissimo, por um dever de humanidade, de higiene e até de dignidade, a mudança dos prêsos para local conveniente e casa apropriada. As vereações transactas assim o reconheceram, tendo mandado construir um novo edificio num belo local, edificio que não chegaram a concluir por nêle terem gasto toda a verba de que podiam dispor, ou seja vinte contos! A primeira vereação republicana deste concelho, ao tomar conta da administração do municipio, entendeu, e muito bem, que o edificio, mesmo que se arranjasse dinheiro, e bastante faltava, para a sua conclusão, não podia ser aproveitado para prisão correcional e preventiva, sem grandes, mas indispensaveis, alterações. Com efeito, o edificio que terá sido construido, não o ponho em dúvida, nem tambem o quero saber, de harmonia com as condições impostas pela lei, mas lei antiga e que já se não coaduna com o ambiente social da actualidade, presta-se, simplesmente, para prisão celular, mas das mais severas, do sistema mais rigido. Nas celas da antiga Penitenciaria de Lisboa ha mais espaço, mais luz, menos frio do que nas celas da projectada cadeia de Guimarães. Não podia ser. Era necessario modificar o projecto (...). Encarregado o engenheiro senhor Inacio Menezes de fazer o respectivo projecto, não só da sua ampliação nos termos expostos mas tambem da conclusão da obra, apresentou o resultado do seu trabalho, que plenamente satisfez a Câmara (...). Desse projecto mandei tirar um outro parcelar, simplesmente daquilo que seja absolutamente indispensavel para se fazer a mudança dos prêsos, deixando para depois a construção de muros, duma travessa nas traseiras do edificio e doutras partes, por assim dizer, acessorios e que*

a aplicar-se estas regras a todas as comunas, a partir de 1843[925]. Em Portugal, a legislação de 1806, que proibia os enterros nas igrejas, não teve condições sócio-políticas que lhe possibilitassem qualquer eficácia, pelo que seria reformulada pelo decreto de 21 de Setembro de 1835 (assinado por Rodrigo da Fonseca Magalhães), que determinou proibição idêntica à da legislação francesa, clarificando *que os cemitérios não possam ser construidos senão a 200 passos de distancia das cazas mais proximas*[926]. Esta legislação, que criou oficialmente os cemitérios públicos, seria complementada por novo decreto de 1844 que estipulava a obrigatoriedade da existência de, pelo menos, um cemitério público por cada concelho[927].

Apesar das conhecidas resistências populares assumindo formas mais ou menos violentas, foram-se construindo cemitérios municipais um pouco por todo o país. Em três das seis cidades objecto deste estudo, as três capitais de distrito, construiram-nos ainda na primeira metade do século (entre 1839 e 1845) e nas outras três na segunda metade.

Em Bragança foi construido no final dos anos trinta[928], junto ao campo de Stº António e apenas durante a primeira república se voltam a encontrar verbas com significado orçamentadas para o cemitério (figuras 33 A e B). O cemitério de Vila Real, localizado no promontório sobranceiro à confluência dos rios Corgo e Cabril e assente sobre parte do circuito das muralhas medievas, foi, segundo Augusto Pinho LEAL, *principiado em 1841 e acabado em 1845, por iniciativa do governador civil José Teixeira de Cabral, a expensas da camara e das irmandades da villa*[929]. Para a construção do cemitério de Viana do Castelo, em 1840, foi utilizada *grande parte da cerca* do convento de Stº António, aproveitando-se o templo, pertencente ao município, para a realização dos *officios funebres*[930].

---

podem, por muito tempo, dispensar-se. (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1882, 21 de Abril de 1916, pp. 46 FeV).

925 Léon DUCHESNE, 1896, pp. 649-650.

926 Como lembrou, em 1886 e a propósito da polémica construção do mercado nas proximidades do cemitério, o então presidente da Câmara Municipal de Bragança, Thomaz Antonio Cardozo de Novaes e Sá (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 31 de Dezembro de 1885 a 10 de Junho de 1887, Abril de 1886, pp. 23V-27F).

927 José Francisco Ferreira QUEIROZ, 1997, pág. 5.

928 *Desde 1838 ou 1839 que se fez o cemiterio*, afirmava o presidente camarário em 1886 (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 31 de Dezembro de 1885 a 10 de Junho de 1887, Abril de 1886, pp. 23V-27F).

929 Augusto Pinho LEAL 1886, pág. 952. De facto, encontramos nos orçamentos camarários referência à construção do cemitério no 1º semestre de 1845 (ver anexo 9). Pinho LEAL informa ainda que já em 1885, *por ser pequeno e estar em contacto com a villa*, se ponderava *removel-o para o monte ao norte da capela do Calvario.* (Idem, ibidem).

930 Augusto Pinho LEAL, 1883/84, pág. 439.

Em Chaves e Guimarães encetaram-se esforços para a construção de um cemitério municipal a partir de 1870 e orçamentaram-se verbas para o efeito (ver figuras 34 A e B e 35 A e B). Contudo, enquanto em Guimarães se iniciaria a utilização do novo cemitério (localizado no monte da Atouguia, na freguesia de S. Miguel de Creixomil) em 1879[931], em Chaves a concretização da obra deparou com dificuldades devido à resistência popular em deixar de realizar a feira de suínos nas proximidades do local escolhido para cemitério, pelo que só a partir de 1885 seria retomado o projecto (que seria aprovado por acordão da Commissão Districtal em sessão de 25 de Junho de 1885), adquirindo-se para o efeito um empréstimo em 1886 (ver anexo 10) e concluindo-se o cemitério (*no sitio do Senhor do Bom Fim, entre o largo do Caçador e o logar do Picadeiro, ao norte desta Villa*[932]) em 1887[933]. Finalmente, na Póvoa de Varzim o primeiro cemitério público localizou-se no monte das Dores, junto ao hospital e à Misericórdia, desde 1866[934], tendo sido substituido por novo cemitério municipal, no lugar da Giesteira e a nascente da povoação, cuja construção foi iniciada em 1885 (as figuras 36 A e B assinalam as verbas para a construção de ambos os cemitérios) e estava pronto a ser abençoado em 1892 (ver anexo 9)[935].

2.1.2. Matadouros

Em Bragança ponderou-se a edificação de um novo matadouro em 1882[936]. Em 1890 foi revisto o projecto[937], prevendo-se verbas para a sua construção entre 1891 e 1893 (ver figura 33 A e B), contudo, devido a *peripecias com a escolha do local, com a arrematação da obra e com a absorpção da verba pelas despezas ordinarias*[938], ainda não fora

---

[931] Segundo o padre António CALDAS (1996, 1ª edição 1881, pág. 361) o cemitério foi *solenemente benzido* em Maio de 1879, tendo terminado desde esse dia *os enterramentos dentro de barreiras*. Apesar disso o cemitério continuava incompleto em 1881 e em 1884 orçamentaram-se verbas para o alargar.

[932] Orçamento camarário de 1886.

[933] Seria benzido em 1888 (Firmino AIRES, 2000, pág. 69).

[934] Viriato BARBOSA, 1972, pág. 243.

[935] Como refere Jorge BARBOSA (1975, pág. 95), na porta principal do cemitério consta a data de 1889, contudo nesse ano ainda continuava a sua construção, vindo a ser *benzido e inaugurado* em 1892.

[936] Em 1882, a câmara municipal, pretendendo *levar a effeito diversos melhoramentos de bastante importancia e de reconhecida urgencia, necessidade e utilidade publica*, previa, entre outros, a construção de um *matadouro publico e suas dependencias em local proprio devidamente escolhido e que reuna as condições de Hygiene indispensaveis e recommendadas para a construcção de edificios desta ordem* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1880 a 1882, Sessão de 12 de Abril de 1882, pp. 163V-167F).

[937] *Auctorisado o snr. presidente a contractar um empregado technico* (...) *de se encarregar das rectificações que se julgarem necessarias para a boa execução do projecto para a construcção do novo matadouro publico.* (Idem, Livro de 12 de Dezembro de 1889 a 12 de Novembro de 1890, Sessão de 18 de Junho de 1890, pág. 105V).

[938] Do jornal *Norte Transmontano* (Abril de 1895, pág. 2), citado por João JACOB, 1997, pág. 61.

Figura 33A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Bragança (em reis) 1854/1858 e 1889/1925

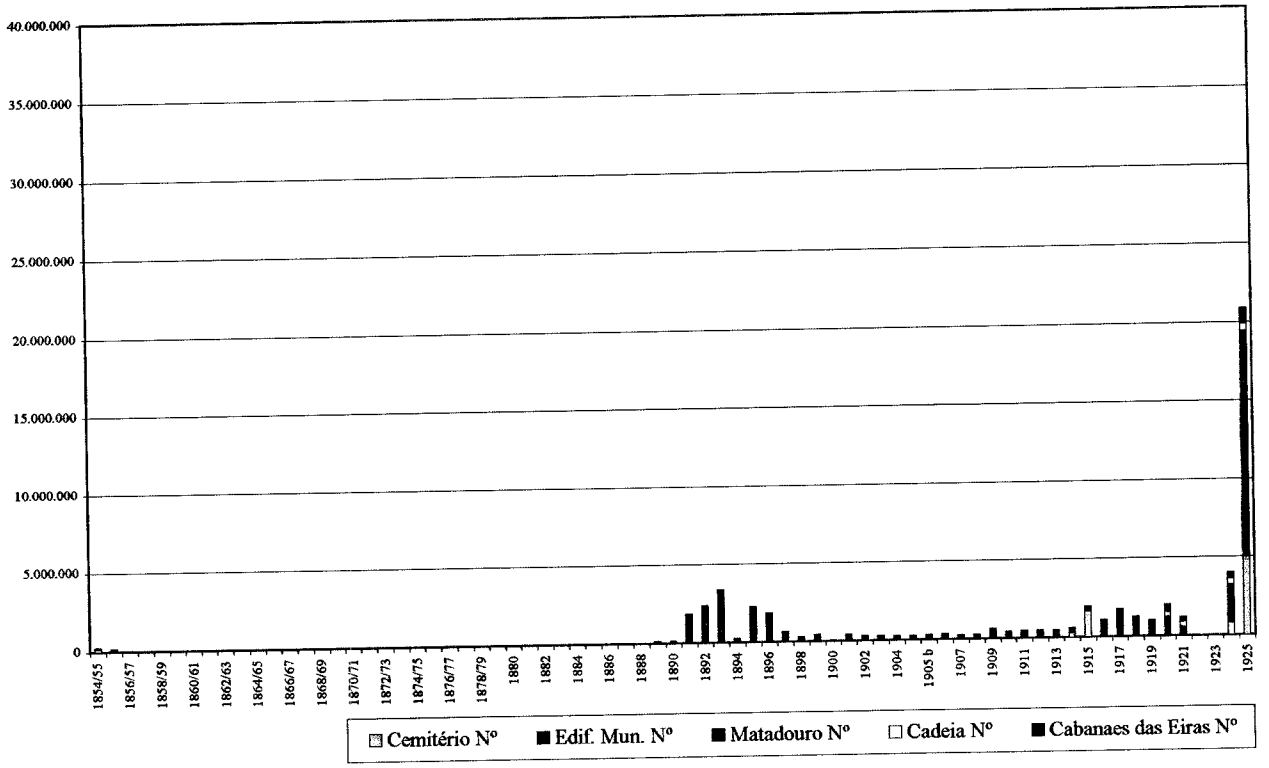


Figura 33B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Bragança (% da despesa total do município) - 1854/1858 e 1889/1925

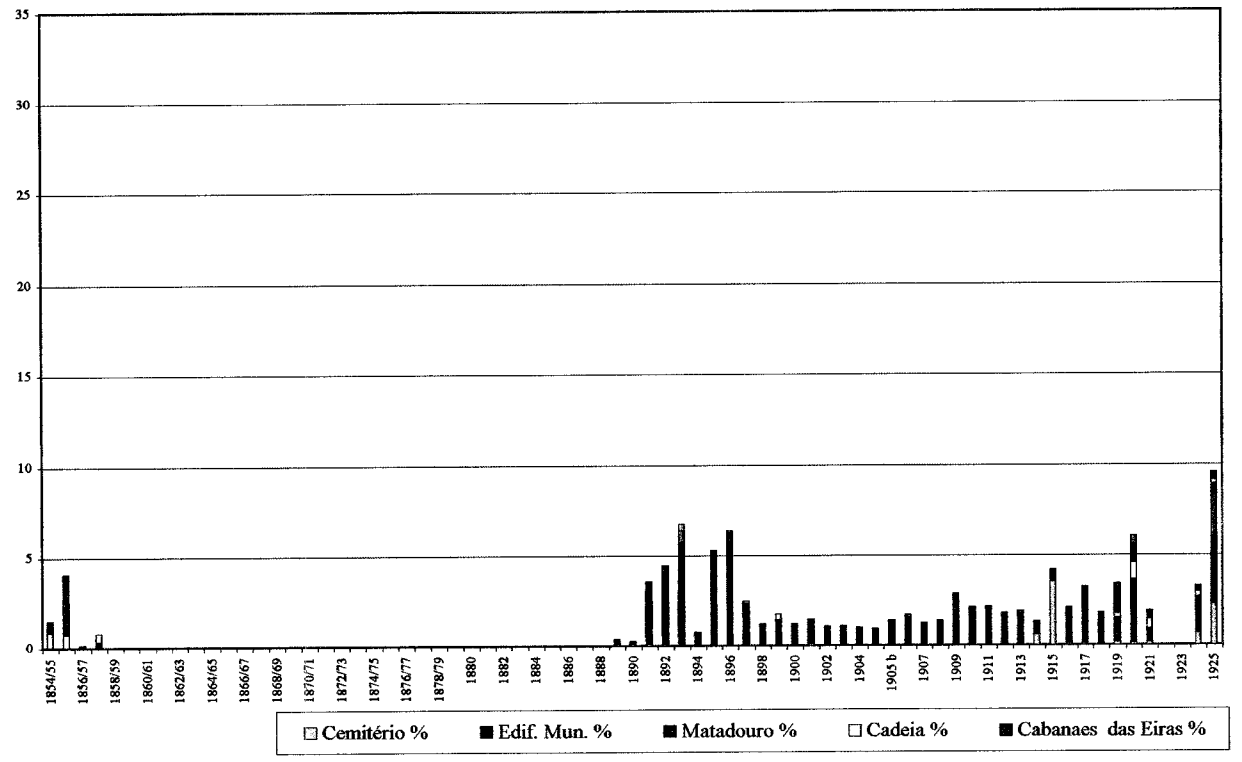


Figura 34A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Chaves (em reis)
1855/1889 e 1904/1905

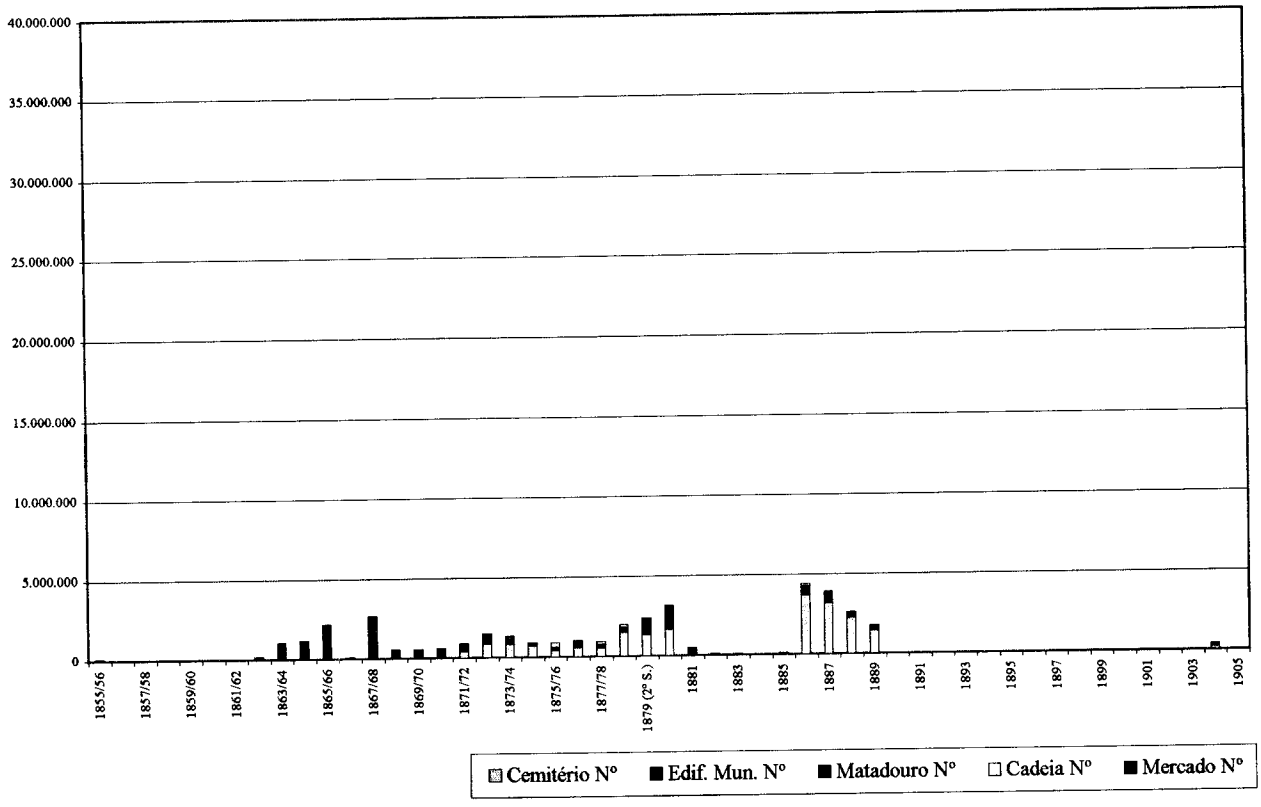


Figura 34B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Chaves
(% da despesa total do município) - 1855/1889 e 1904/1905

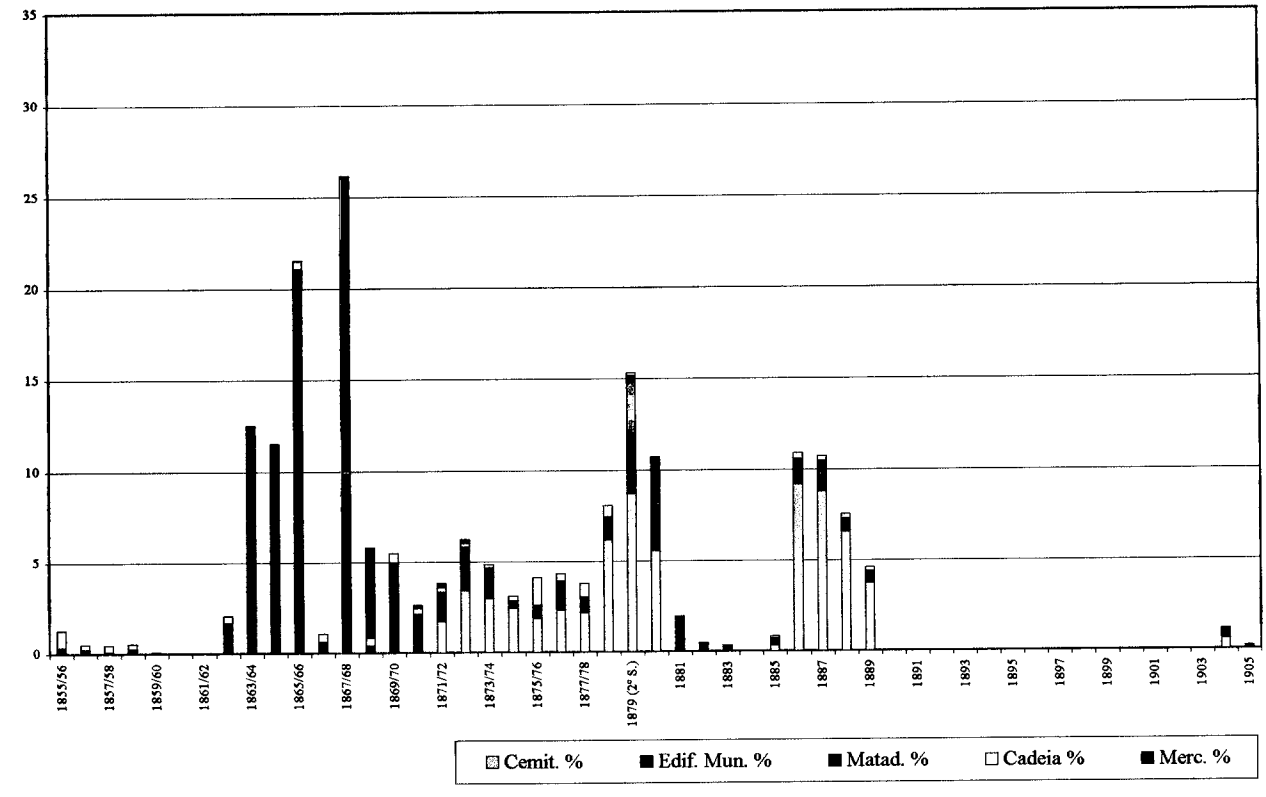


Figura 35A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Guimarães (em reis) 1842/1901

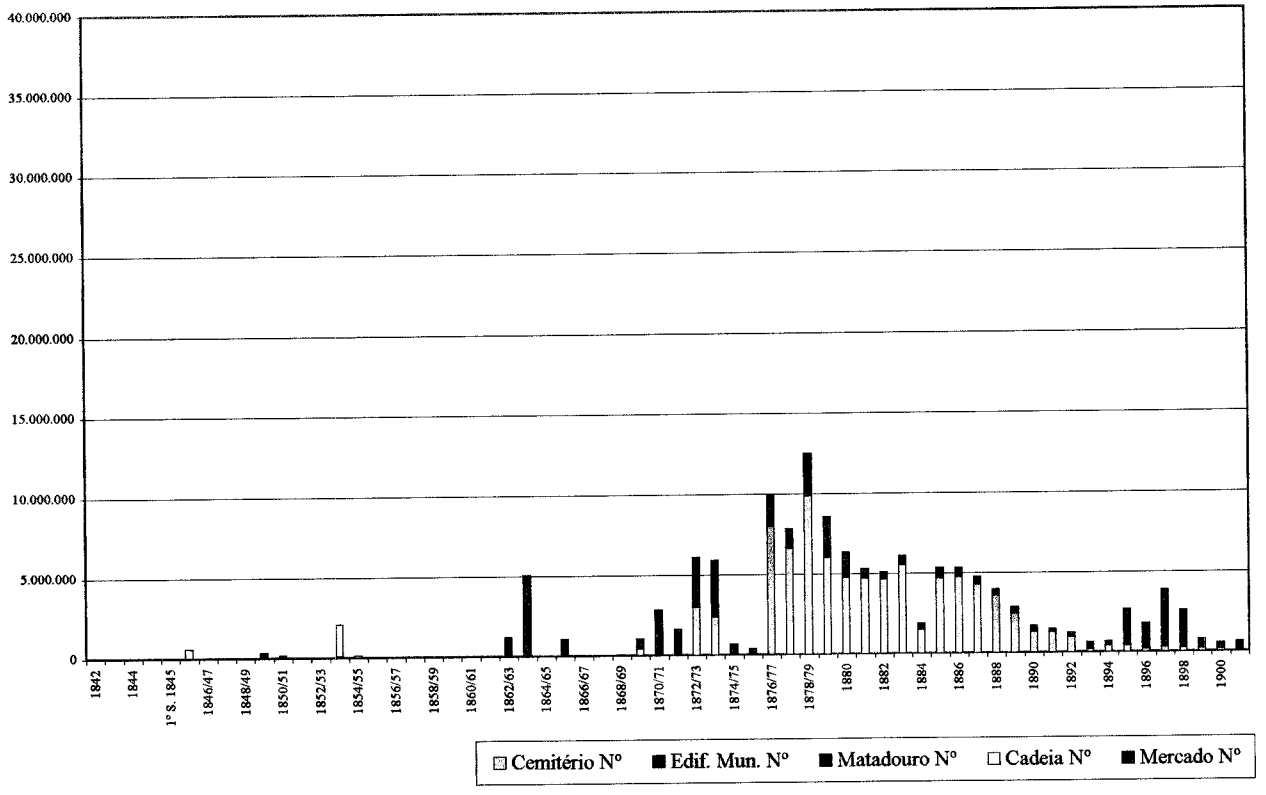


Figura 35B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Guimarães (% da despesa total do município) - 1842/1901

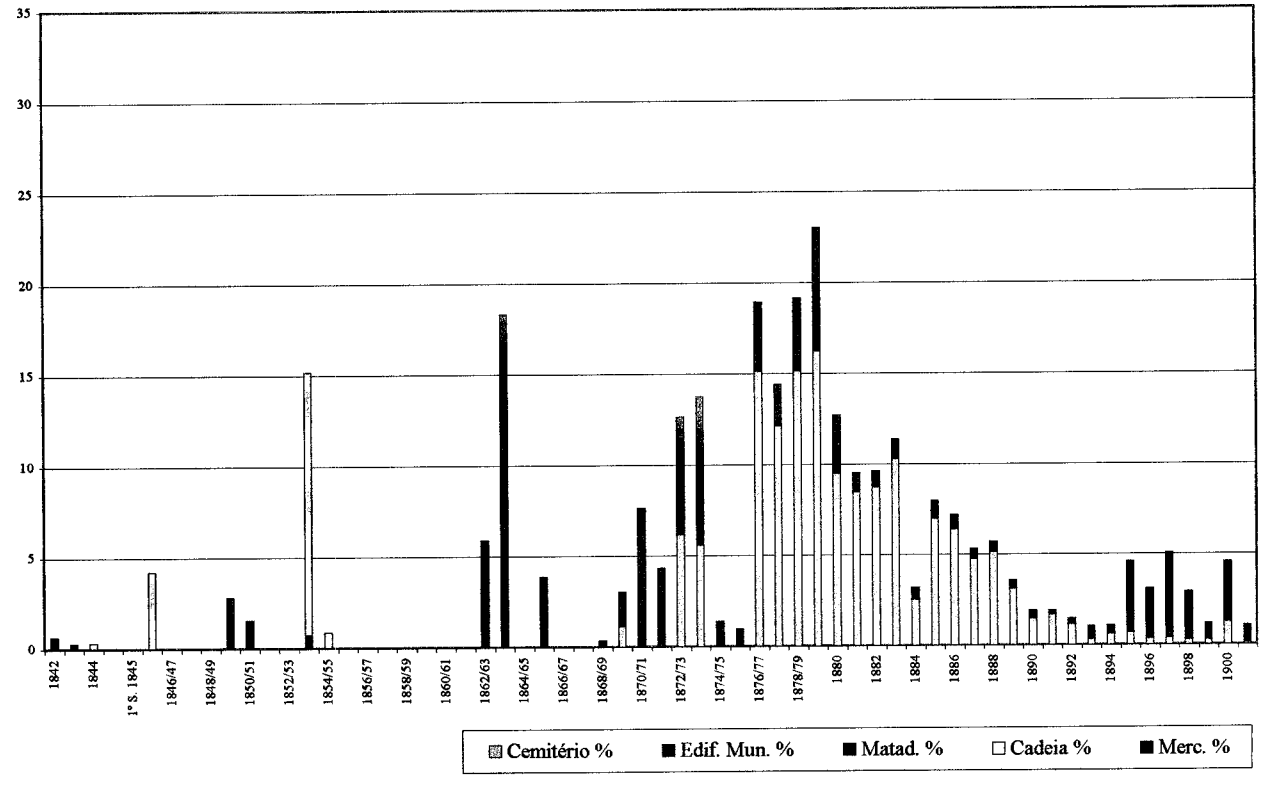


Figura 36A - Despesa com equipamentos na povoação da Póvoa de Varzim
(em reis) - 1866/1907

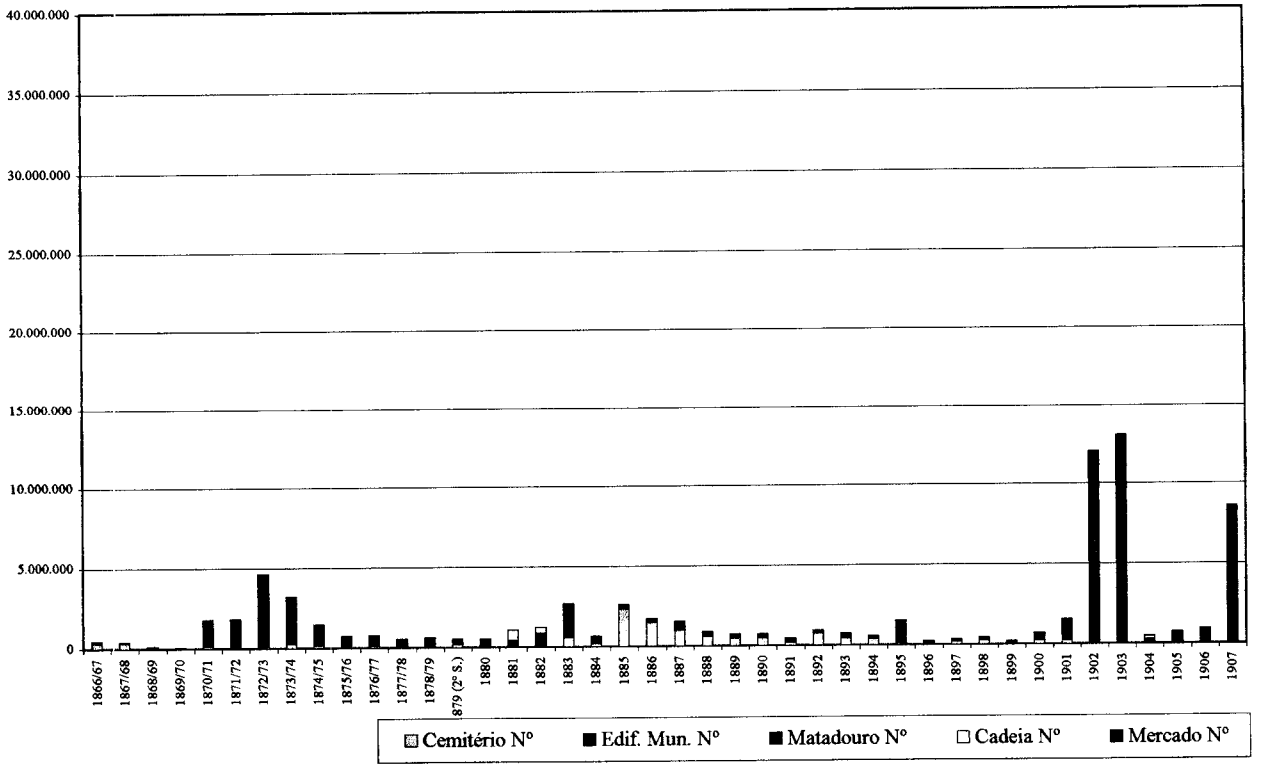


Figura 36B - Despesa com equipamentos na Póvoa de Varzim
(% da despesa total do município) - 1866/1907

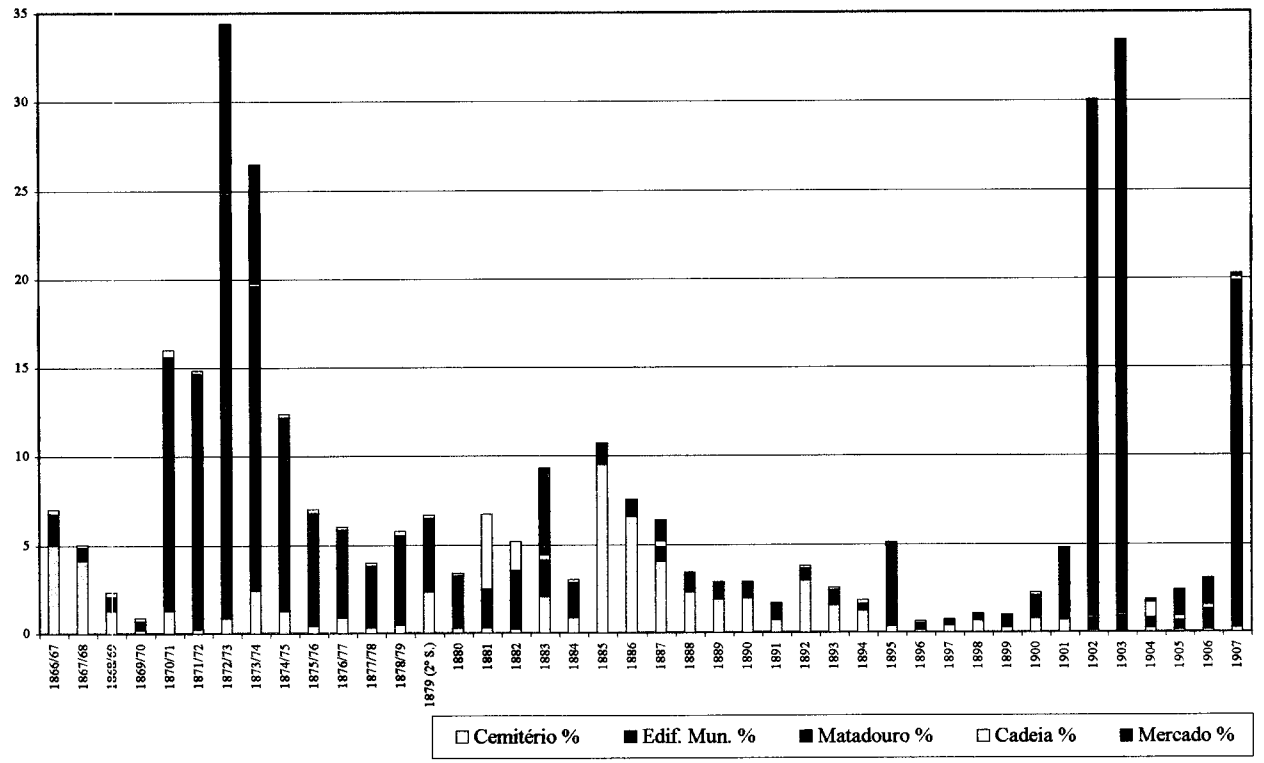


Figura 37A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Viana do Castelo (em reis) - 1855/1926

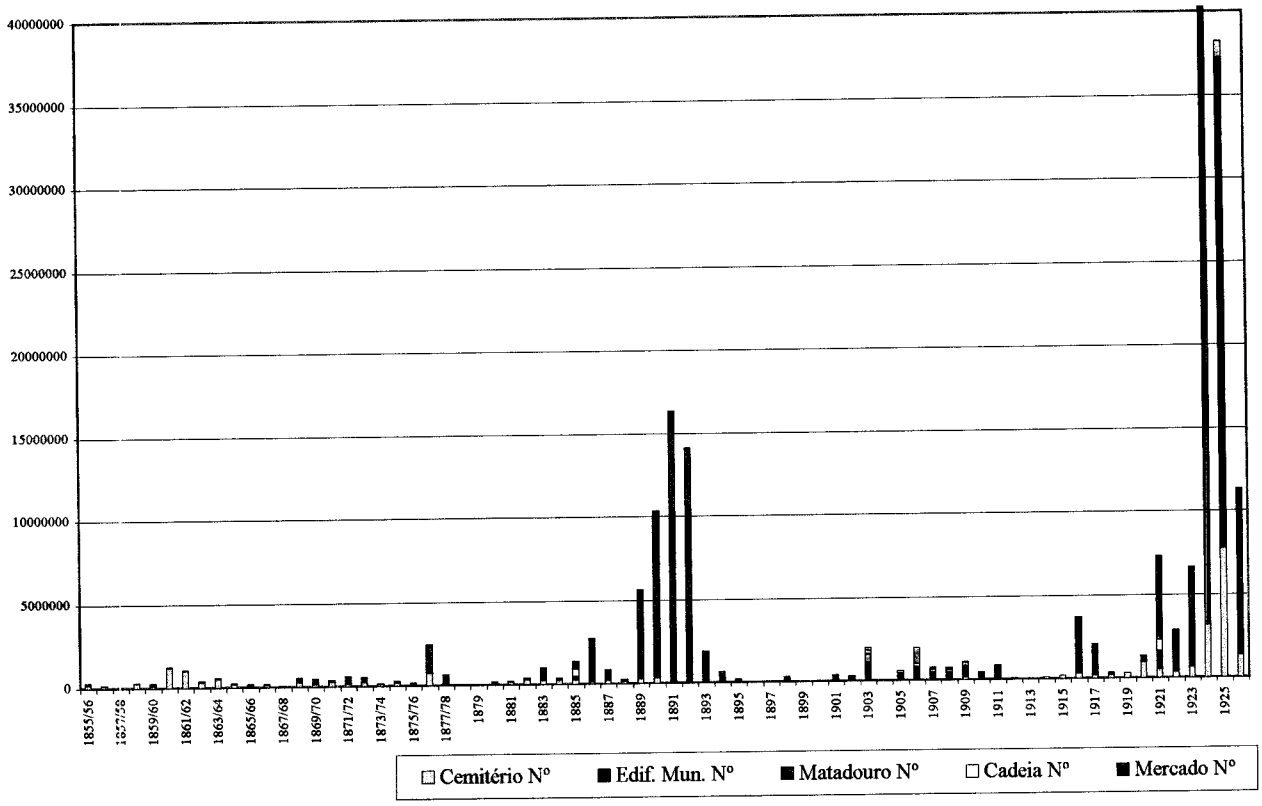


Figura 37B - Despesa camarária com equipamentos em Viana do Castelo (% da despesa total do município) - 1855/1926

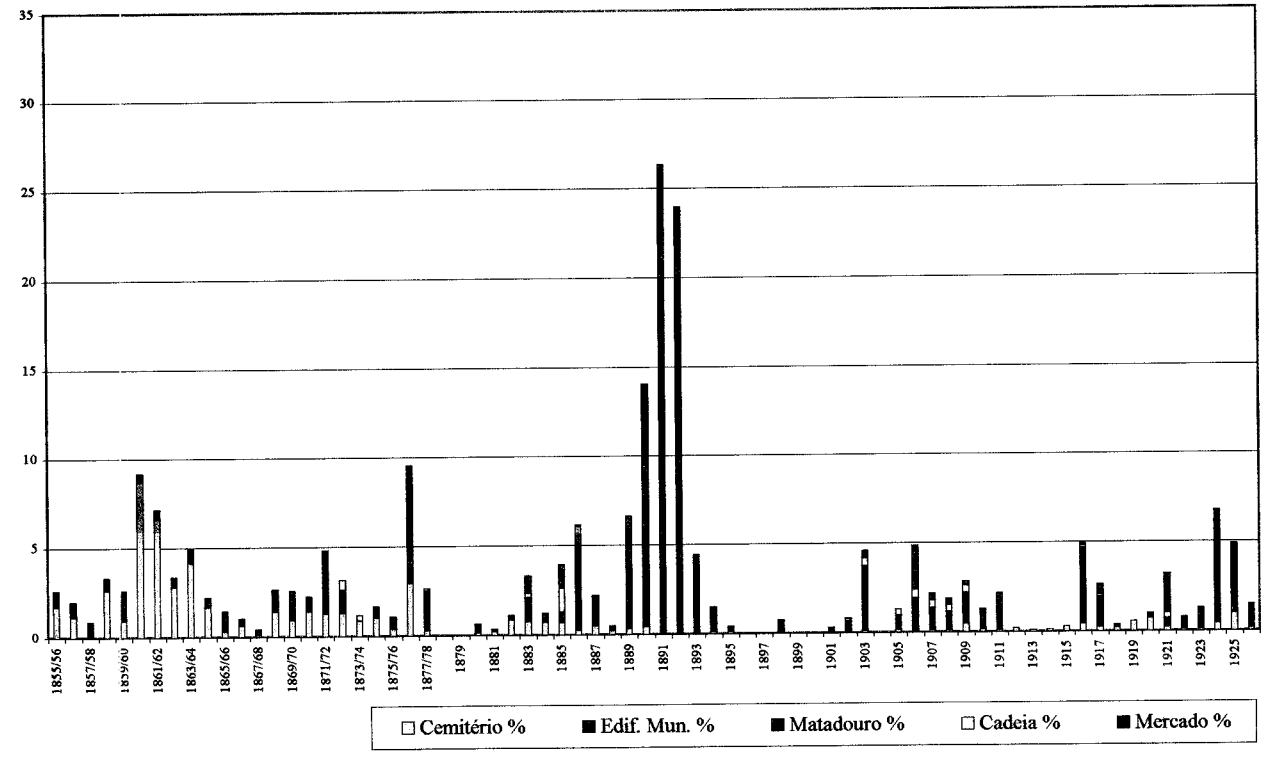


Figura 38A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Vila Real (em reis) - 1843/1921

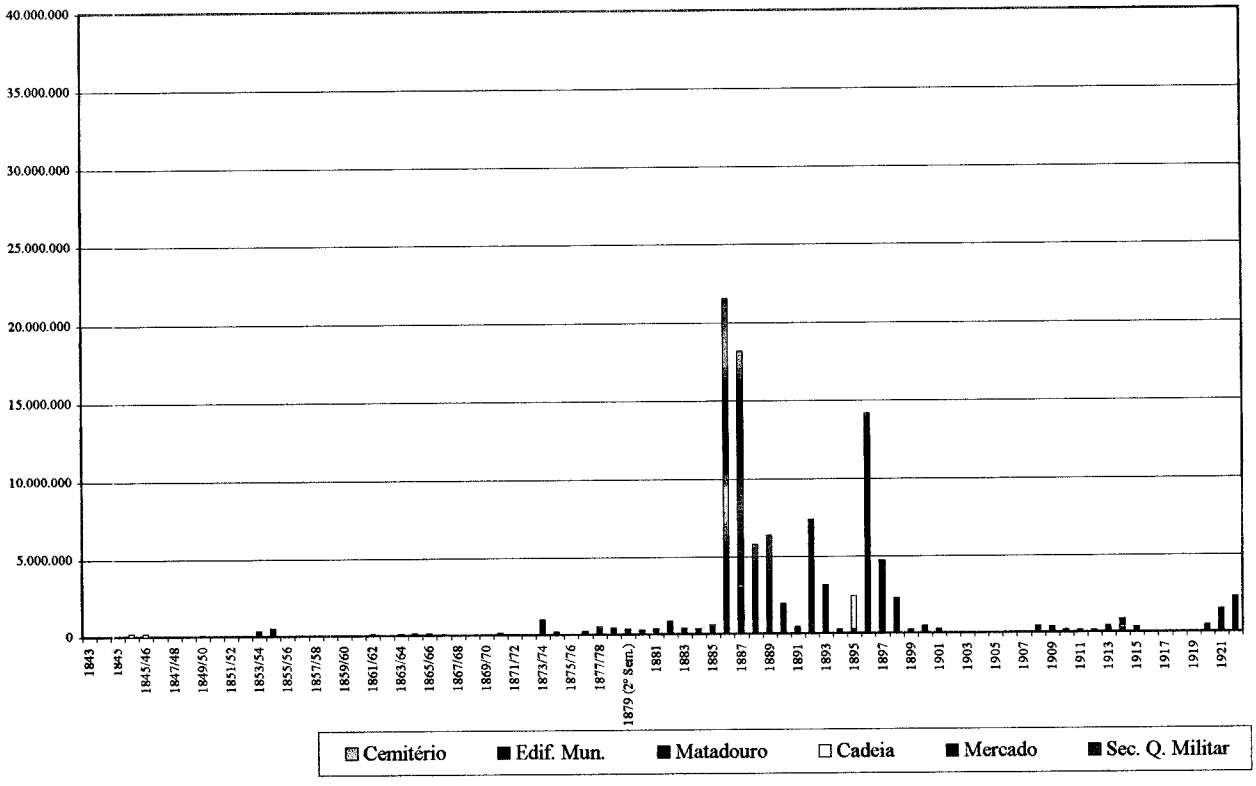
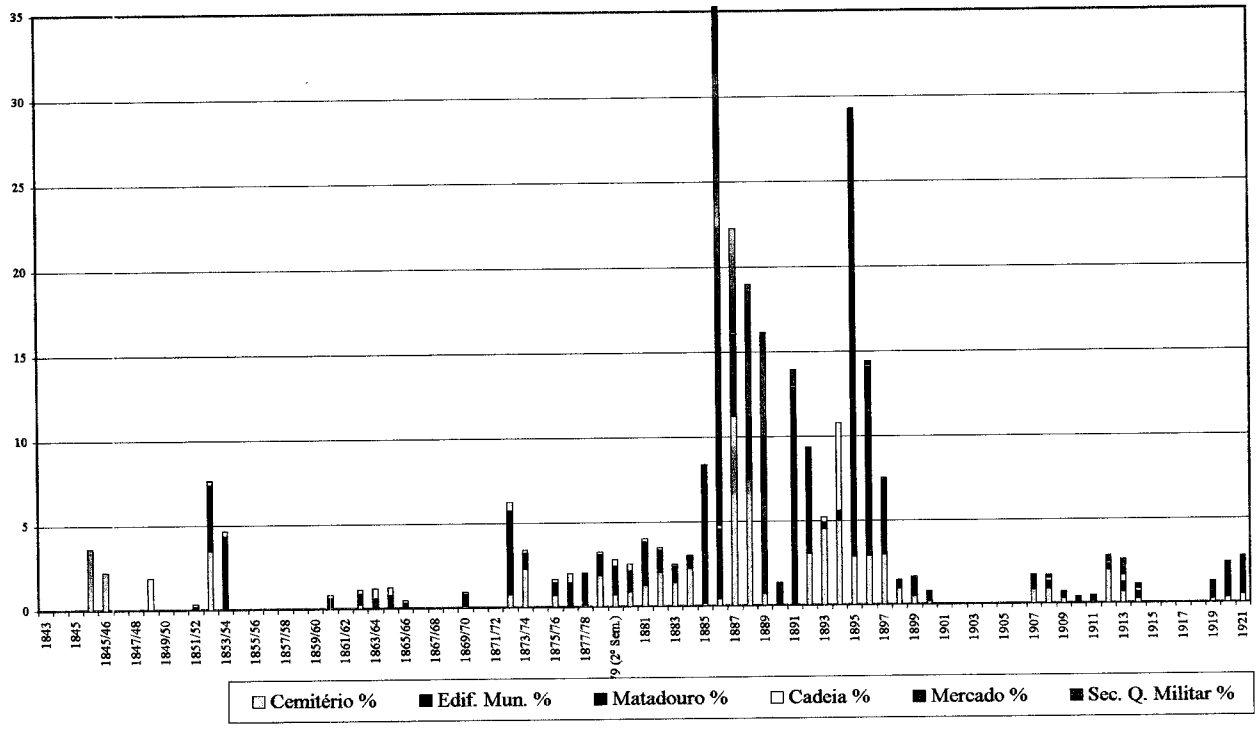


Figura 38B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Vila Real (% da despesa total do município) - 1843/1921



concretizado em 1895, retomando-se o projecto apenas em 1925 (anexo 9). Para Chaves encontramos referência à existência de uma *casa do matadouro* em 1855, a qual seria aumentada em 1866, tendo-se edificado um novo matadouro, a partir de 1879, junto ao rio Tâmega e no campo do Tabolado (está representado em planta de 1892 – ADI: C20), sendo o anterior referido como *matadouro velho* já em 1880 (ver anexo 9). Em 1918 projectava-se a construção de um novo matadouro[939] e em Fevereiro de 1920 retomou-se a ideia de demolir o matadouro do Tabolado, *em vista de ter sido adjudicada a exploração das Caldas, cujas nascentes brotam perto do actual matadouro*[940]. Contudo, em Maio do mesmo ano decidir-se-ia *aguardar até se estudar a resolução do assunto*, pois não havia arrematante para a construção do novo matadouro[941].

As primeiras referências sobre a construção de matadouro municipal em Guimarães, reportam-se ao ano económico de 1849/50, quando se orçamentaram verbas para a sua construção na rua do Relho, junto ao ribeiro de Couros[942]. Talvez fosse a este matadouro que se referia um dos elementos da *comissão de melhoramentos* da cidade, em 1869, quando bramia contra a sua localização dentro de barreiras e a falta de *condições de limpesa e ventilação* que apresentava[943]. Na mesma comissão, Pinto de Menezes propunha *para matadouro publico escolher terreno do lado de cima da rua de Stª Luzia, por ahi haver agoa limpa, poder augmentar-se com depositos, ficar perto da cidade, e em sitio em que, pelo grande declive, não são possiveis os arruamentos*[944]. Contudo o projecto foi sendo adiado e apesar de se ter estudado o problema em 1882 (anexo 9), apenas a partir de

---

939 *O Exmº presidente apresentou á Camara o projecto e respectivo orçamento para construção de um matadouro municipal. A Camara passando a examinal-os, deliberou aproval-os e tractar de adquirir terreno em logar proprio para a sua construção em harmonia com o referido projecto, deliberando tambem para isso contrahir um emprestimo e criar para lhe faser face a receita de meio centavo por cada quilograma de carne das reses que se abaterem no matadouro* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 4 de Dezembro, pág. 50F)

940 *O Exmº presidente disse que tendo uma das vereações transactas reconhecido a necessidade de se mandar construir um novo matadouro municipal em logar apropriado, para substituir o actual, que se acha em pessimas condições, deliberou em sessão de dezenove de desembro de mil nove centos e dezoito, aprovar o projecto do edificio que tinha mandado elaborar e contrair um emprestimo para aquisição do respectivo terreno e para a construção e criar receita para lhe faser face, deliberação que foi confirmada por outra vereação em sessão de vinte e dois de fevereiro de mil nove centos e dezenove. Que em vista de ter sido adjudicada a exploração das Caldas, cujas nascentes brotam perto do actual matadouro, tem este de ser brevemente demolido e por isso mais urgente se torna a construção de outro.* (Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 4 de Fevereiro de 1920 págs. 26V e 27F).

941 Idem, Sessão de 12 de Maio de 1920, pág. 72V.

942 Foram orçamentadas verbas para a construção e *para expropriação das casas com os numeros 22 e 23 na Rua do Relho, por o espaço ser necessario para o matadouro* (anexo 9).

943 AMAP: Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da Cidade, Sessão de 16 de Julho (anexo 2).

1895, com parte do empréstimo adquirido em 1887 (anexo 10), se iniciaria a construção de novo matadouro municipal, que *começou a funcionar no dia 2 de fevereiro de 1900, no sitio dos Pombaes, da freguesia de Creixomil*[945].

A câmara municipal de Vila Real fez-se representar ao Rei, em 1884, dirigindo-lhe um pedido de *expropriação por utilidade publica e urgente* que envolvia terrenos para o matadouro, mercado e paços do Concelho, especificando a necessidade *de 1924 m2 de terra de monte e 2080 m2 de terreno lavradio para a construcção de um novo matadouro publico*[946]. No ano económico de 1884/85 tratou de dar provisão orçamental a esta expropriação, continuando a fazê-lo para a construção até 1888, ano em que estaria a concluir-se (anexo 9).

Em Viana do Castelo o matadouro de Gontim, a nascente da cerca do convento de S. Bento foi expropriado para o assentamento da via férrea. Para o substituir a câmara municipal adquiriu em 1876 os armazéns das Azenhas de D. Prior[947]. No mesmo ano seria demolido o de Gontim, mantendo-se o novo matadouro a funcionar, por várias décadas, nas azenhas da foz da ribeira de Fornelos, apenas se registando intenções orçamentais de construir novo matadouro em 1923.

Finalmente, na Póvoa de Varzim foi orçamentada em 1872/73 verba proveniente de um empréstimo destinado em parte à construção do matadouro municipal. Este, seria concretizado no lugar do Coelheiro, junto ao regato da Mariadeira, e aparece representado na *Planta da Póvoa de Varzim* de 1901 (ADI: PV50), ocupando a área que adquirira aquando da ampliação de 1883.

---

[944] Idem, Sessão de 13 de Julho (anexo 2).

[945] AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1869, 1901, pág. 61V.

[946] *Senhor. Tendo a Junta de saude publica d'este districto demonstrado á Camara da minha presidencia os gravissimos inconvenientes que para a salubridade publica d'esta Villa resultam da conservação do actual matadouro publico, não só pela pessima posição em que se encontra com relação aos ventos dominantes nesta localidade, mas ainda pela falta d'agua indispensavel á limpeza e falta de accommodações necessarias a um estabelecimento d'esta natureza e entendendo esta camara, que ouvidas as pessoas competentes, não pode naquelle local construir-se um novo edificio para o mesmo fim com as condições requeridas, deliberou, no interesse dos seus municipes, em sessão de 20 de Agosto ultimo, deliberação que foi devidamente approvada por accordão da commissão executiva delegada da Junta Geral d'este districto de 23 do mesmo, representar a Vossa Magestade pedindo a expropriação por utilidade publica e urgente 1924 m2 de terra de monte e 2080 m2 de terreno lavradio para a construcção de um novo matadouro publico. Pede a V. Magestade se digne pelo Ministerio dos Negocios do Reino decretar a expropriação urgente dos mencionados terrenos para o dito fim. Digo lavradio na propriedade dita á Petisqueira, lemite de lugar e freguesia de Lordello pertencente a João Placido Campusana d'esta Villa, para a construção de um novo matadouro publico.* (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 64, 1884, pp. 55F-56F).

[947] Ver Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 91.

2.1.3. Mercados

Tal como na tentativa de edificação do matadouro, também no processo de construção do mercado municipal de Bragança, desenvolvido a partir de 1882[948], aconteceriam peripécias e contratempos (que chegaram mesmo à destruição de obras encetadas[949]) motivados por disputas locais em torno da localização do mercado. O presidente camarário (Thomaz Antonio Cardozo de Novaes e Sá) pretendia a sua edificação na cerca do extincto convento de Santa Clara[950] (a *Praça em construção*, aparece representada na *Planta Geral de*

---

[948] Em Abril de 1882 a câmara municipal previa a *construcção d'uma praça mercado fechada para n'ella serem expostos á venda todos os generos alimenticios que concorram ao mercado, tendo tambem talho para venda de carnes frescas e local apropriado para a venda de peixe e bem assim o prolongamento do encanamento d'agua para ella desde a praça da Sé* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1880 a 1882, Sessão de 12 de Abril de 1882, pp. 163V-167F). E em Maio do mesmo ano *sob proposta do Exm° presidente foi deliberado que se derigisse a Camara dos Snrs. Deputados da Nação representação (...) pedindo que seja retirado da praça por se achar anunciado para venda, o Convento e cerca das extinctas freiras Claras d'esta cidade, por se esperar que seja concedido a esta camara para melhoramentos, praça mercado.* (Idem, Sessão de 10 de Maio de 1882, pág. 175F).

[949] Oficio dos arrematantes da praça mercado onde *pedem, por virtude da condição 14ª do respectivo contracto, a competente indeminisação resultante das destruições que as obras sofrerão no dia desoito d'abril próximo passado. (...) Considerando que na presente conjunctura d'excitação ha fundados motivos para suspeitar que as scenas do predito dia desoito d'abril se repitão cazo as obras continuem sem previamente serem tomadas as devidas precauções, e que consequentemente será o municipio obrigado ao pagamento de nova indemnisação (...) importa, antes de dar maior desenvolvimento ás obras em questão, reclamar dos poderes do estado as necessarias providencias (...). Que pelo ministerio do reino se requesite uma força militar permanente para guardar a integridade das obras ate final conclusão.* Estava presente o administrador do concelho Affonso Bernardino d'Ochoa Malta, que assinou a acta *com declaração de que não renuncia a faculdade de interpor os recursos competentes com relação alguma ou algumas das deliberações constantes desta acta, segunda parte.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 31 de Dezembro de 1885 a 10 de Junho de 1887, Sessão de 4 de Maio de 1886, pp. 33F-35F).

[950] *Pelo Exm° presidente foi apresentado á camara um bem elaborado relatorio, no qual, depois de muitas e variadas considerações, mostra a necessidade urgente de se construir no local já destinado que é a cerca e edificio do extincto convento de Santa Clara uma praça mercado fechado (...) nas condições que o mesmo relatorio indica e segundo a respectiva planta e orçamento e mais peças, tanto desenhadas como escriptas, que já muito desenvolvidamente tem sido explicados pelo Exm° primeiro engenheiro districtal que se achava presente e devidamente apreciados pela camara. Proposta para a construcção do novo mercado de Bragança a que se refere a acta supra, e as condições a que ella se refere. Senhores vereadores. Hoje que o progresso se desenvolve e estende a sua benefica acção por toda a parte, e que vemos todas as terras ainda as de menos importancia fazerem esforços e sacreficios para levarem a effeito melhoramentos de que mais carecem para se elevarem e progredirem é incontestavel que nós, representantes do municipio que é Capital do districto e berço da dinastia reinante, não podemos nem devemos ficar indifferentes e deixar de seguir o exemplo que, mesmo dentro do nosso districto, nos estão dando terras de muito menor importancia do que Bragança, que como sabeis carece de toda a qualidade de melhoramentos. Não sendo porem possivel que d'uma vez se levem a effeito todos esses melhoramentos, é com tudo conveniente que principiemos pelos mais urgentes e que menos sobrecarreguem o cofre municipal. Entre estes é incontestavel que a construcção d'uma praça ou mercado é uma das primeiras obras, e por onde devemos começar os melhoramentos d'este municipio. A construcção deve realisar-se na cerca e ruinas do extincto convento de Santa Clara, para este fim cedido á Camara pela carta de lei de vinte sete de Julho de mil oito centos oitenta e cinco. Todos nós de certo julgavamos mais conveniente que a praça ou mercado fosse construida mais no centro da cidade; mas para semilhante obra não ha nenhum local que seja proprio e que tenha*

Bragança de 1897 – ver ADI: B12) e o administrador do concelho (Affonso Bernardino d'Ochoa Malta) defendia que se edificasse no largo de Camões[951], por este ser mais central e argumentando com a ilegalidade da localização do mercado na cerca do convento de Santa Clara, devido à excessiva proximidade do cemitério municipal, pelo que recorreria da deliberação camarária para o tribunal do conselho de distrito, em Março de 1886. O presidente defendeu-se argumentando com a importância da preservação do largo por *não haver na cidade outra praça em que a população possa na estação calmosa passear e gosar da brisa e frescura das noites*, lembrando que *as suas dimensões não comportam que seja apresentada para similhante fim* e respondendo ao argumento sanitário da curta distância ao cemitério com exemplos de outras cidades (*entre outros, o da Lapa no Porto que apenas o separa das edificações a largura d'uma rua, o do Repouso na mesma cidade que se acha rodeado de cazas, em Lisboa o cemiterio dos Inglesinhos, Prazeres, S. João e o de S. Diniz em Vila Real*), acusou os interesses dos comerciantes e lançou suspeitas sobre a igreja ao questionar: *se o local escolhido para a construção do mercado é tão perigoso e mau, como é que elle foi escolhido e pedido pelo Exmº Bispo Martins Ferrão para ali edificar uma Sé Cathedral ?*[952] O processo foi demorado e o poder modificado. A catedral

---

a capacidade precisa para o fim a que se destina. O largo da praça de Camões tem sido indicado para esta construcção, mas, alem de não haver na cidade outra praça em que a população possa na estação calmosa passear e gosar da brisa e frescura das noites, as suas dimensões não comportam que seja apresentada para similhante fim. Obedecendo por tanto á lei da necessiade proceder-se ao projecto e orçamento para a obra de que se trata, se faser no local que fica indicado; trabalhos estes que apresento á Vossa apreciação e approvação. Pensando maduramente sobre o modo mais conveniente e menos onoroso de realisar este melhoramento e tendo conhecimento do systhema adoptado pela camara de Macedo de Cavalleiros para uma identica construcção pareceu-me que seria conveniente tentar o mesmo systhema; para ver se ha concorrentes, livrando-nos assim da necessidade de contrahir um emprestimo (...) systema que o Governo tem tambem adoptado na construcção d'alguns caminhos de ferro. Em consequencia pois de tudo quanto fica relatado submeto á Vossa approvação a seguinte proposta: Condições para arrematação da construção de um mercado na cidade de Bragança no sitio da cerca do extincto convento de Santa Clara, tendo a frente para a rua Nova: (...) Artigo 2º. É approvado o projecto e orçamento que para esta obra foram elaborados pelo primeiro Engenheiro chefe da repartição districtal d'obras publicas Antonio Jose de Sá (...) Artigo 3º (...) servindo de base á licitação a quantia de vinte e dois contos e oitocentos mil reis, em que importa o orçamento. (...) Artigo 9º. O praso para a construcção é de dois annos contados do dia em que a camara communicar ao empreiteiro ter sido por ella approvada definitivamente o contracto de arrematação. Artigo 10º (...) exclue-se da concessão a parte respectiva á Egreja, córos, sachristia e servidão da torre [que não pertenciam á Câmara] *Artigo 14º. Para os casos geraes fica obrigado o empreiteiro á observancia das condições geraes d'empreitadas de oito de Março de mil oito centos sessenta e um e mais legislação correlativa sobre empreitadas.* (Idem, Sessão de 28 de Janeiro de 1886, pp. 7V-11F).

951 O largo de Camões, antigo largo das Eiras do Colégio, possuía já algumas das funções associadas ao mercado, pois já em 1854 lá existiam os *Cabanaes das Eiras*, com a *Casa do Peixe*, que seriam divididos, *para a colocação de açougues*, em 1856/57 (ver anexo 9).

952 AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 31 de Dezembro de 1885 a 10 de Junho de 1887, Abril de 1886, pp. 23V-27F.

não se construiria tão cedo[953], mas o novo mercado viria a edificar-se, entre 1903 e 1906[954], no largo de Camões, onde ainda hoje se encontra, perdendo-se um dos poucos largos da zona histórica da cidade.

Em Chaves o comércio de géneros alimentares era efectuado no largo do Arrabalde, onde existia uma arcaria para cuja conservação e reparo foram orçamentadas verbas em 1855/56, que seriam renovadas em 1857/58 para concertos na *Caza do Peixe* instalada nas mesmas arcadas e onde em 1862/63 se taparam seis arcos *afim de se estabelecerem nos mesmos os cortes de carnes verdes* (ver anexo 9). A partir de 1867 assumir-se-ia de forma mais consistente todo o largo do Arrabalde como mercado de bens alimentares[955], efectuando-se obras de desaterro para tornar o espaço menos inclinado e calcetando-se o novo mercado, cujo gradeamento seria concluído em 1870. Volvido cerca de meio século pretendeu-se reformar e ampliar o mercado do Arrabalde, para o que foram elaborados o projecto de

---

953 A catedral era um anseio de parte da igreja brigantina desde que em 1764 a sede do bispado foi transferida de Miranda para Bragança (ver João JACOB, 1997, pág. 82). Além da referência à catedral feita em 1886, registamos o reaparecimento daquela vontade em 1946, no *Plano de Urbanização* elaborado pelo arquitecto Januário Godinho, o qual contém perfis transversais e o *pormenor esquemático da nova praça* (a actual praça do Prof. Cavaleiro Ferreira) que apresenta, no enfiamento do lado nordeste da praça, junto ao cemitério e portanto num plano mais elevado, a planta para a catedral. Apesar da escala, é possível observar a localização da praça e da catedral na *Planta de Urbanização* de Januário Godinho (ADI: B20). Apenas parte da praça seria concretizada (nomeadamente a edificação do tribunal previsto para o lado noroeste), a catedral não foi. A ideia seria retomada ainda em 1964 (Idem, pág. 83), mas apenas em Outubro de 2001 seria inaugurada a catedral de Bragança, na encosta do monte do antigo forte de S. João de Deus, nas proximidades dos actuais paços concelhios, mas num plano topográfico inferior.

954 Idem, pág. 63. No portão do mercado de Bragança, ainda existente, consta a data de 1906. Nos orçamentos municipais destes anos não aparece qualquer referência a verbas para a construção do mercado, pelo que excepcionalmente, o mercado da praça de Camões não terá sido pago pela câmara municipal. Os orçamentos apenas referenciam o início do pagamento da indemnização *aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara*, que se prolongaria, por 17 prestações, até 1917 (ver anexo 9).

955 Os restantes bens eram comercializados um pouco por toda a vila, como se pode constatar em acta de 1905: *O senhor presidente disse que lhe parecia muito conveniente em que fossem fixados os logares em que d'ora á vante se permitte a exposição e venda de gados e generos n'esta Villa, e para isso propunha que tal se fizesse do seguinte modo, fazendo-se bem publico por editaes. No Largo de S. Roque, á Magdalena, gado suino. Largo do Tabolado: gado bovino, cavallar, muar, azinino, lanigero e caprino, devendo o gado azinino occupar o areal confinante com o rio Tamega, e os outros os sitios do costume. Praça-mercado: cereaes, hortaliças, fructas, batatas, castanhas, tremoços, pão manipulado, peixe, carne fresca, fumeiro, aves e caça. Praça de Ruy e Garcia Lopes: artigos de ferreiro, funileiro, caldeireiro, adeleiro e louças. Rua do Tabolado, ao fundo da escadaria que vem da rua do major Sousa Machado (antiga rua nova): Cal em pedra. Rua do Primeiro Duque de Bragança, lado norte: madeiras, lenha, feno e palha. Largo do Anjo e Santa Catarina: queijos, tecidos de lã, linho e algodão, colchas, cobertas e cobertores, meias, linho e lã em rama, artigos de fiação e tecelagem, coroças, cestos, tamancos, qualquer outro calçado, cabedaes, carvão e carqueja.* (...) *aprovado por unanimidade.* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, 10 de Outubro de 1904 a 9 de Novembro de 1905, pp. 191FeV). A feira dos suínos tinha passado para o campo de S. Roque em 1885, aquando da construção do novo cemitério (Júlio M. MACHADO, 1994, pág. 292).

arquitectura, em 1920 e pelo arquitecto Eugenio Correia[956], e o projecto de engenharia, em 1923 e pelo engenheiro Mário Filgueiras (ADI: C36). Contudo, apesar das intenções do presidente Nicolau Mesquita[957], nunca aqueles projectos se concretizariam, servindo o mercado oitocentista até meados de Novecentos, altura em que foi transferido para a rua das Longras, remodelando-se o largo do Arrabalde, sob projecto do arquitecto Moreira da Silva, para receber o tribunal de justiça construido pelo Estado Novo (ADI: C44).

Apesar de em 1860 se ter procedido ao início das expropriações para o mercado público de Guimarães, de em 1862 ter sido orçamentada a sua construção pelo engenheiro José Honorato de Campos[958] e de em 1863 já se encontrar em construção[959], apenas na década de setenta seria concluido, embora apareça já representado na Planta da Cidade de Guimarães de 1863/67 (ADI: G3). As verbas do empréstimo de 1864[960] não tinham sido suficientes e em 1869 a comissão de melhoramentos considerava de *primeira necessidade e urgencia a conclusão do novo mercado*, salientando as vantagens para os habitantes e para as finanças municipais e detalhando as acções que importava contemplar na conclusão do mercado municipal[961]. Esta começaria, em 1870, com o abarracamento e arruamento do mercado, e apesar do investimento municipal se estender até finais da década (ver figuras 35A e B), o mercado entraria em funcionamento em 1872[962], vindo a adquirir a imagem que hoje apresenta a partir de 1927, ano em que se iniciaram as obras de reconstrução, sob projecto do arquitecto Marques da Silva[963].

---

956 Sobre Eugenio Correia, que também projectou o Seminário de Vila Real, veja-se José Manuel PEDREIRINHO, 1994, pág. 87.

957 *O Exmº presidente disse que a vereação antecessora mandara faser um projecto para a reforma do actual mercado desta Vila, mas que esse projecto contem apenas os desenhos, faltando-lhe, a memoria descriptiva, o orçamento e mais elementos indispensaveis para poder ser submetido á aprovação das instancias competentes, sem o que esta Camara embora se lhe proporcione meios financeiros para a execução de tão importante obra, o que, é certo, será dificil no momento que passa, não poderá tentar tal execução. E por isso propor que se peça ao architecto senhor Eugenio Correa, auctor do projecto e ao senhor Mario Filgueiras, que, para este forneceu as indicações preliminares, que enviem as peças referidas a fim de ser completado o processo para subir á aprovação superior.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 18 de Novembro de 1922 a 1924, Sessão de 17 de Janeiro de 1923, pág. 31V).

958 O total perfazia em 5500$000 reis (AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1848, 23 de Setembro de 1862, pp. 198V-199F).

959 *Deliberou-se mais abrir hua travessa da rua de S. Domingos para a nova praça do mercado, passando por entre o extincto convento de S. Domingos e a sacrestia dos Terceiros* (Idem, M-1849, 29 de Julho de 1863, pág. 56F).

960 *Tendo esta Camara sido aucthorisada por Carta de Ley de 11 de Setembro de 1861 a contrahir um emprestimo da quantia de 13 837$500 (...) com aplicação na sua maior parte para a construcção da nova Praça do mercado* (Idem, 14 de Março de 1864, pp. 138F-142F).

961 Ver anexo 2: *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da Cidade*, Sessão de 16 de Julho.

962 Padre António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 133.

963 António CARDOSO, 1997, pág. 339.

Como em Chaves, também na Póvoa de Varzim o primeiro mercado municipal seria construido em local onde já se feirava, por isso denominado campo da feira (ver ADI: PV4), embora pouco depois fosse rebaptizado como praça do Almada. O *Projecto d'uma Praça de Mercado em parte da Praça do Almada* (ADI: PV5) data de 1868 e a sua construção foi terminada em 1873[964] e suportada pela aquisição de empréstimo *para conclusão da praça do mercado com grades de ferro e barracas* (ver anexo 10). Aí se manteve durante cerca de duas décadas (em projecto de regularização da praça do Almada, datado de 1895, já aparece no seu lugar a identificação de *alamêda* – ver ADI: PV42), tendo a câmara municipal iniciado o processo de expropriação dos terrenos para novo mercado em 1891, o qual seria inaugurado em 1904[965], com a denominação de mercado David Alves, dele restando hodiernamente o cunhal sudoeste.

Em Viana do Castelo, apesar das preocupações serem anteriores, existem intenções de construir um mercado municipal desde 1866, ponderando-se o seu estabelecimento na praça de D. Fernando (ver anexo 9). Contudo, apenas em 1882 se avançaria para concretizações, com a decisão de construir dois mercados e a indicação dos respectivos locais de implantação[966]: um para a venda de peixe e a localizar nos terrenos do velho jardim público, junto à doca da Dízima, e outro *destinado à venda de hortaliças, legumes, ovos, aves, manteiga, etc.* e a localizar na praça do Príncipe, a sudeste da capela das Almas. O mercado do peixe seria concretizado, em 1883, contudo o local era do desagrado das vendedoras e tratava-se de um barracão provisório cujas condições eram deficientes, pelo que seria desactivado em 1893[967], depois da inauguração, em 1892 e apesar de incompleto, do novo mercado municipal da praça do Príncipe, que começara a ser construido em 1889. O edifício seria desafectado com a construção, pelo Estado Novo, do novo mercado municipal, também nas proximidades daquela capela, mas só viria a ser demolido nos anos

---

[964] *Primitivamente, como sabemos, o mercado fazia-se defronte da igreja Matriz. Passou para o lugar onde estamos [praça do Almada], em Maio de 1873. Chegou a ter um gradeamento de ferro, em redor, mas quando eu o conheci, tinha sòmente barracas de madeira do lado norte e ladeá-lo e nas quais se vendia pão, carne de porco, tamancos, louça de barro, etc. No centro do mercado ficava o chafariz que hoje vemos a um canto do largo das Dores.* (Viriato BARBOSA, 1972, 1ª edição 1937, pp. 249-250).

[965] Jorge BARBOSA, 1980, pág. 250. O mercado aparece já representado, embora identificado como *projecto do mercado*, na *Planta da Póvoa de Varzim*, de 1901.

[966] José ESCALEIRA e José Carlos LOUREIRO, 2001, pág. 45.

[967] A decisão de transferir as peixeiras para o novo mercado da praça do Príncipe não foi pacífica e terão conseguido que a câmara municipal autorizasse a sua instalação no largo de Santo Homem Bom, mais próximo do cais de desembarque. Em 1906, por iniciativa do benemérito vianense José da Pena Gonçalves, seria construido um novo mercado para peixe (o mercado Pena Gonçalves), nas proximidades do antigo barracão-mercado do peixe (Idem, pág. 31 e 51).

setenta de Novecentos, para dar lugar ao polémico *edifício jardim* (mais conhecido como prédio do Coutinho).

Finalmente, em Vila Real mercadejava-se nos *Arcos* do campo do Tabolado, construidos a partir de 1749, a mando da câmara municipal[968], e acrescentados na década de cinquenta de Oitocentos com mais três arcos *para se arrendarem aos peixeiros e ficar toda a arcada livre e desembaraçada para os mercados semanaes* (ver anexo 9). A partir de 1881 foi equacionada a edificação de um mercado municipal, pensando-se em contrair um empréstimo para o efeito. Contudo, apenas a partir de 1884 se iniciaria a sua construção, que se prolongaria até 1888 (anexo 9), apesar de ter sido inaugurado em 1885. Ocupando o chão dos antigos Arcos e parte da cerca do convento de S. Domingos[969] (na altura pertencente a particulares - ver ADI: VR6), a construção do novo *mercado fechado* integrou-se numa operação mais vasta que envolveu a regularização do largo do Chafariz e da praça Luiz de Camões e o alargamento da quelha dos Quinchosos (ver ADI: VR7). Seria destruido por um ciclone em Fevereiro de 1941[970].

2.1.4. Paços concelhios

O aumento das competências e da burocracia camarárias a partir de meados de Oitocentos e a necessidade de afirmação do poder municipal a seguir à implantação da República explicam o investimento efectuado pela maioria das câmaras municipais nos seus paços concelhios. A edificação de novos paços concelhios, a reforma e ampliação dos paços existentes ou a aquisição e adaptação de outros edifícios, foram as opções tomadas face à crescente necessidade de espaço, ditada quer pelo aumento e diversificação dos serviços camarários, quer pela instalação dos embriões do que viriam a ser as bibliotecas municipais, museus, serviços de bombeiros, repartições da fazenda e tribunais, que frequentemente também se alojavam no edificio concelhio, quando não havia algum edifício conventual que pudesse ser reconvertido.

---

[968] Os *Arcos da Praça*, ou do Tabolado, constituiam *uma galeria coberta e que se apoia em 14 arcos de granito, mandada fazer pela camara em 1749 (...) estes arcos eram occupados pelos tendeiros e ourives nos dias de feira.* (Augusto S. A. B. Pinho LEAL, 1886, pág. 994).

[969] [Os arcos] *vão porém ser demolidos ainda est'anno de 1885, porque no chão que elles occupavam e no que foi da cerca dos frades dominicos, a oeste, se anda construindo um mercado coberto, obra importante e que representa um grande melhoramento para esta formosa villa.* (Idem, pág. 994).

[970] AAVV, *História ao Café*, Museu de Vila Real, Ciclo de conferências, Ficha nº 28, 8 de Dezembro de 1998.

Assim, apesar da diversidade das condições de partida de cada câmara municipal, que explicam as diferenças de investimento de cada municipalidade, todas canalizaram parte dos seus recursos, por vezes significativa, para a melhoria das suas instalações (figuras 33A a 39A)[971]. A Póvoa de Varzim, por exemplo, possuía edifício próprio, construido de raíz para desempenhar as funções de *domus* municipal, desde finais de Setecentos, pelo que apenas necessitou de proceder a duas grandes reparações, efectuadas na década de setenta de Oitocentos e entre 1908 e 1910[972]. Da mesma forma, a câmara municipal de Viana do Castelo possuía edificio próprio, no campo do Forno, desde o primeiro quartel do século XVI que, apesar das inúmeras obras de manutenção e remodelação, se manteve como paços concelhios até meados de Novecentos[973]. Outras câmaras municipais, contudo, encontravam-se instaladas em condições consideradas insuficientes, pelo que desde meados de Oitocentos trataram de encontrar alternativas.

A câmara municipal de Bragança, apesar de lhe ter sido concedida a utilização de parte do convento de S. Bento, preferiu adquirir edificio próprio (localizado entre a rua Direita e a do Espírito Santo e com frente para a primeira), em 1862[974]. Em Chaves, foi orçamentada no ano económico de 1860/61 a verba necessária para a *compra do Palacio do Morgado de Vilar de Perdizes, sito no largo da Principal desta Villa para servir de Paços do Concelho* (onde ainda hoje se encontram), tendo-se a partir daí e até final da década de sessenta procedido a obras de ampliação e conclusão do edificio (apesar da mudança dos serviços se ter iniciado ainda em 1861)[975]. Em Vila Real, a câmara municipal instalou-se na desaparecida rua da Amargura, em edificio adquirido em 1849[976], para ampliação do qual expropriou a casa contígua do lado do largo do Tabolado (ver ADI: VR5) em 1885, tendo procedido às obras de ampliação/reconstrução na década de noventa[977].

---

971 As verbas orçamentadas registadas em edifícios municipais foram utilizadas, no seu maior quinhão, com os paços concelhios.

972 A segunda intervenção modificou mesmo, parcialmente, a imagem primitiva do edifício (Viriato BARBOSA, 1972, 1ª edição 1937, pág. 91).

973 Francisco Carneiro FERNANDES, 1999, pág. 67.

974 *Tendo a Camara effectuado a compra d'uma Caza para Paços do Concelho e acomodação da Secretaria d'Administração do Concelho e Tribunal das Audiencias, acordou pôr á disposição do Governador Civil deste Districto a parte do extincto Convento de S. Bento, que lhe tinha sido designada pela Carta de Lei de 22 de Julho de 1853.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, Sessão de 10 de Julho de 1862, pág. 31V)

975 Quando foi adquirido o edifício ainda não estava concluído (Ver anexo 9 e Júlio M. MACHADO, 1994, pág. 286).

976 Augusto S. A. B. Pinho LEAL, 1886, pág. 974.

977 Antes, a câmara municipal tratou de construir o *Edifício Municipal* (localizado na Carreira de Baixo, depois denominada avenida Almeida Lucena), que acabaria por vender ao Estado para funcionar como *Secretaria do Quartel Militar.*

Às novas localizações dos paços concelhios não corresponderam, necessariamente, modificações importantes do plano urbano ou alterações significativas do estatuto dos espaços públicos onde aqueles se relocalizaram. Contrariamente ao exemplo setecentista da Póvoa de Varzim, quando se abriu uma praça para receber o edifício do poder municipal, na segunda metade de Oitocentos as opções estribaram-se em aspectos mais pragmáticos, buscando-se, geralmente, edifícios espaçosos e pouco onerosos para os recursos municipais. Assim, com a excepção do caso de Chaves, onde a relocalização dos novos paços concelhios reforçaram a importância do largo da Principal (denominado de Camões em finais de Oitocentos), apenas as soluções concretizadas durante a primeira república apresentam preocupações de monumentalidade e de afirmação do poder municipal que explicam importantes modificações dos planos urbanos, como aconteceu em Guimarães e em Vila Real.

Em Guimarães, apesar da necessidade de novos paços concelhios ser referida desde a década de sessenta de Oitocentos[978], apenas se iniciaria o processo final da sua construção em 1924, quando o presidente camarário (Mariano Felgueiras) apresentou à comissão executiva da câmara municipal, o *projecto e orçamento para a construcção de uma praça destinada á edificação do edificio dos Paços do Concelho* e o *projecto e orçamento para a construcção do edificio dos Paços do Concelho*[979]. Entre 1924 e 1926 concretizou-se a aquisição (nuns casos por compra, noutros por expropriação e ainda por permuta[980]) dos terrenos necessários à abertura da praça municipal, das avenidas e restantes arruamentos previstos pelo plano de melhoramentos de Luís de Pina. Em 1925, com os projectos centralmente aprovados[981], começaram as obras (por administração directa) de abertura dos

---

[978] Sobre as ideias e projectos para os paços do concelho de Guimarães ver ponto 1.2.2..

[979] *Foi presente o projecto e orçamento para a construcção de uma praça destinada á edificação do edificio dos Paços do Concelho, orçado na quantia de cento e cinco mil e quinhentos escudos, resolvendo submete-lo á Camara Municipal na primeira sessão extraordinaria. Idem do projecto e orçamento para a construcção do edificio dos Paços do Concelho, orçado na quantia de trinta e cinco mil e quarenta e dous escudos, compreendendo a empreitada numero um Fundações do edificio, Escavação e abertura de cavouco, e construcção de alicerces, resolvendo submete-lo á Camara Municipal na primeira sessão extraordinaria.* (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1888 Sessão de 1 de Agosto de 1924, pág. 144F).

[980] Idem, M-1888, Sessão de 19 de Setembro de 1924 (pág. 161V); Sessão de 2 de Janeiro de 1925 (pág. 193F) e Sessão de 13 de Março de 1925 (pág. 217F); Idem, M-1889, Sessão de 6 de Novembro de 1925 (pág. 41V); Sessão de 27 de Novembro de 1925 (pág. 52F); Sessão de 3 de Abril de 1926 (pág. 85V); Sessão de 24 de Abril de 1926 (pág. 99F) e Sessão de 25 de Junho de 1926 (pág. 114V).

[981] Oficio *do secretario Geral do Ministro do Comercio e Comunicações, Repartição Central (...) datado de vinte e nove de Dezembro de mil novecentos e vinte e quatro, devolvendo, devidamente autenticado o duplicado do projecto de construção de uma Praça destinada á edificação dos Paços do Concelho, aprovado em Portaria de doze de aquele mez; publicada no Diario do Governo nº 295 de dezoito, segunda serie.* (Idem, M-1888 Sessão de 2 de Janeiro de 1925, pág. 192V).

espaços públicos e do edifício dos paços do concelho[982], assinando-se contrato com o vencedor do concurso nacional (ver ponto 1.2.2.), o arquitecto Marques da Silva, em Dezembro do mesmo ano[983]. Entretanto, o levantamento militar de 28 de Maio de 1926 levou Mariano Felgueiras ao exílio[984]. As comissões administrativas subsequentes pretenderam introduzir alterações ao projecto inicial dos paços concelhios. O processo entrou numa fase de polémicas e impasses até ser decidida, nos anos quarenta, a demolição do que havia sido construido[985]. Contudo, a praça e a parte mais importante dos novos arruamentos era já um facto irreversível.

Em 1914, a comissão executiva da câmara municipal de Vila Real tomou a iniciativa de *mandar proceder á organisação do projecto de demolição do edificio actual dos Paços do Concelho e edificios contiguos e construção de um novo edificio destinado á instalação dos Paços do Concelho, incluindo as obras necessarias para aformoseamento da parte Sul do Largo da Republica*[986] (o novo nome do Tabolado). Apesar de se referir a construção de um novo edifício, estaria já a pensar-se em instalar a câmara municipal no edifício do hospital da Misericórdia[987] até ao qual se prolongaria, com o tempo, o largo da República. De facto, na semana seguinte a comissão executiva camarária resolvia, por unanimidade, solicitar a concessão da expropriação por utilidade pública do edifício do hospital a fim de ali serem instalados os Paços do Concelho[988]. Afinal, no ano seguinte, acabaria por se decidir a compra, solicitando-se empréstimo à Caixa Geral de Depósitos[989]. A comissão

---

[982] Em Fevereiro de 1925 já foram efectuados pagamentos relativos à *construção da Nova Avenida e Paços do Concelho*. (Idem, M-1888, Sessão de 20 de Fevereiro de 1925, pág. 210F).

[983] Idem, M-1889, Sessão de 4 de Dezembro de 1925, pág. 52F.

[984] A última reunião camarária a que presidiu realizou-se em 17 de Julho de 1926.

[985] Ver António CARDOSO, 1997, pp. 333-340.

[986] ADVRL/ALL - CMVR/Lv 1089, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 26 de Novembro de 1914, pág. 106F.

[987] Apesar de instalado em edifício sólido, amplo e construído de raíz para as suas funções, o Hospital da Misericórdia, *levantado e dotado pela caridade dos bons villarealenses* (Augusto Pinho LEAL 1886, pág. 965) na primeira metade de Oitocentos, fora instalado em local que já em 1886 era considerado de *escolha pouco feliz* (Augusto Pinho LEAL 1886, pág. 966).

[988] ADVRL/ALL - CMVR/Lv 1089, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 3 de Dezembro de 1914, pág. 107V.

[989] *Sessão extraordinaria da camara a fim (...) de se tratar de assuntos respeitantes á mudança dos Paços do Concelho para o edificio do hospital e em especial de se obter um emprestimo para a compra deste edificio* (Idem, 22 de Julho de 1915, pág. 146V); *A Comissão autorisou o senhor presidente a ausentar-se desta Vila durante alguns dias a fim de dar cumprimento em Lisboa á resolução da Camara de 26 de Julho, relativa ao emprestimo a contrahir na Ciaxa Geral de Depositos, para aquisição do edificio do Hospital* (Idem, 29 de Julho de 1915, pág. 148V).

executiva da câmara municipal reuniria nos novos paços concelhios, pela primeira vez, em 30 de Setembro de 1915[990].

A decisão de demolir o antigo edifício dos paços concelhios e as casas anexas do mesmo quarteirão seria tomada em Agosto de 1916 e em Outubro já tinha sido concretizada[991], prolongando-se assim a agora denominada *avenida municipal*[992], desde o largo de Camões até aos novos paços concelhios, restando como vestígios do antigo quarteirão apenas o jardim das camélias (que seria demolido em 1919[993]), ficando o edifício municipal, apesar de em posição descentrada, a dominar a ampla avenida, finalmente denominada de Carvalho Araújo[994].

2.2. Infra-estruturação e emergência dos serviços municipais

Em meados de Oitocentos, além dos poços privados, o abastecimento de água às povoações continuava a ser feito pela forma secularmente adoptada, que consistia na

---

990 *Sob proposta do Snr. Presidente foi resolvido por unanimidade lançar na acta um voto de congratulação por se ter conseguido a mudança dos Paços do Concelho para o edificio do antigo Hospital, ficando tambem consignado na mesma acta que é esta a primeira sessão da Comissão Executiva da Camara Municipal, realisada na sua nova instalação* (Idem, 30 de Setembro de 1915, pág. 157V).

991 Deliberou-se *mandar demolir o antigo edificio dos Paços do Concelho e casas anexas* (Idem, 3 de Agosto de 1916, pág. 8V); O material resultante da demolição foi licitado em Outubro (ADVRL/ALL - CMVR/Lv 1089, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, pág. 17V).

992 *Sob proposta do senhor Presidente foi resolvido oficiar ao Conservador do Registo Predial n'esta Camara comunicando-lhe que, em sessão d'hoje, foi resolvido que a Praça do Municipio, rua Antonio d'Azevedo Castelo Branco, rua Conde de Vila Real, Largo da Republica e parte da Praça Luiz de Camões passam a constituir uma unica Avenida com o nome de Avenida Municipal; que a Praça Luiz de Camões fica somente sendo constituida pelo Largo em frente do Quartel General e pela rua sita ao lado nascente do mesmo largo até á esquina do Quartel General; que a rua do Arco passa a denominar-se rua Antonio d'Azevedo Castelo Branco; que o Largo do Conde de Amarante passa a denominar-se Largo da Republica; que a rua que vae da actual Praça do municipio á rua Camilo Castelo Branco passa a denominar-se rua do Conde de Vila Real; que o largo fronteiro á face posterior do edificio dos Paços do Concelho passa a denominar-se Largo do Conde de Amarante; mandar proceder á numeração das casas sitas nas ruas e largos a que se acaba de pôr nova designação.* (ADVRL/ALL - CMVR/Lv 0177, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 26 de Abril de 1917, pág. 43F).

993 *Sob proposta do vogal Olindo Gomes Ferreira foi resolvido unanimemente demolir o jardim das Camelias, desta Vila, do que apenas deverá ficar o arvoredo, prolongando desta forma a Avenida Carvalho Araujo.* (Idem, 10 de Abril de 1919, pág. 157V).

994 A ideia de prolongar o campo do Tabolado para sul, até ao hospital, datava de 1886, como informa Augusto S. A. B. De Pinho LEAL (1886, pág. 995): *sendo o vasto campo do Tabolado hoje todo liso, sem intermittencias e muito regular, tem 3 nomes! A extremidade sul denomina-se Largo do Conde d'Amarante, - a extremidade norte Praça de Luiz de Camões – e a parte intermedia Largo do Chafariz!*

utilização de aquedutos, onde a água circulava por gravidade, sendo distribuida por chafarizes e fontes públicas no interior das localidades[995].

O engenho e cuidado empregues na construção daqueles aquedutos eram muito variáveis e raramente se construiam aquedutos de arcada e monumentais, onde a água circulava num plano elevado e, como tal, ao abrigo da maior parte dos agentes de degradação da sua qualidade. Este tipo de aquedutos necessitavam de grandes recursos materiais só ao alcance das ordens religiosas ou do poder senhorial, como o aqueduto das Águas Livres que D. João V fez construir em Lisboa, na primeira metade de Setecentos, à custa do real da água e da riqueza oriunda do Brasil[996]. Ao contrário, o abastecimento de água à maioria das povoações era concretizado através de aquedutos com percursos superficiais, pelo menos em parte, com encanamentos de pedra deficientemente aparelhada e mal vedada e coberta, tornando insuficientes as condições de salubridade da água que chegava às populações, mesmo à luz das exigências da época.

A este propósito é elucidativa a descrição das condições de condução da água desde a Penha até à cidade de Guimarães, feita pelo engenheiro Pinto de Menezes, em 1869, no âmbito dos trabalhos da comissão de melhoramentos:

> *O encanamento é de granito, com uma secção quasi dobrada das agoas que actualmente leva; as capas são pedras justapostas, não argamassadas, deixando entre si fendas ás vezes da largura de centimetros! Em grande parte as dimensões d'essas pedras são pequenissimas, bastando as fracas forças d'uma creança para as levantar, deixando assim um dos principaes alimentos da cidade expostos á malvadez vandalica dos pastores no alto da serra, e mais abaixo de gente que chega a aproveitar-se do encanamento, como lavadouro, para todo o genero d'imundicies. Parte do trajecto é subterraneo, mas grande parte é superficial. Até ás proximidades do ribeiro, corre em terreno bastante inclinado, que lhe dá uma velocidade que não permitte grandes perdas d'agoa. O ribeiro é atravessado por uma arcaria mal vedada, de modo que o cano deixa cahir pelas suas fendas grande porção d'agoa. Não fica aqui: a parte mais feia e asquerosa do quadro é desde que o encanamento*

E, quando avance mais para o sul até o Hospital da Divina Providencia, como se projecta, muito provavelmente ainda darão a essa parte o nome de Largo do Hospital (sublinhado nosso).

[995] Em Guimarães, em 1869, existia 1 chafariz e 24 fontes públicas abastecidas pela água do monte da Penha (Chafariz do Toural e fontes de Nª Sª da Oliveira, da Mezericordia, dos Coutos, de João Baptista, dos Entrevados, de S. Francisco, das Claras, dos Douradinhos, do Cano de Baixo da, Bornaria, dos Mabites, de Stª Luzia, Nova, das Dominicas, de D. João 1º, de Praz-Gaia, da Madrôa, da Quintã, da Caldeiroa, das Oliveiras, das Ameias, do Campo da Feira, do Abade, da Guia – ver AMAP: *Livro das actas da Comissão de Melhoramentos*, cota 1780, composto por quarenta e três folhas, frente e verso, manuscritas, Sessão de 16 de Julho de 1869). Em Vila Real existiam, em 1905 e em termos públicos, 1 chafariz e 9 fontes (fontes de S. Pedro, da Biquinha, da Tenaria, do Cano, Nova, da Carreira de Baixo, da Carreira de Cima, do Chão e de Almodena), que debitavam 54062 litros por dia, ou seja, 7.5 litros por habitante e por dia (Joaquim Gaudencio RODRIGUES, 1907, pág. 320).

[996] Augusto Pinto de Miranda MONTENEGRO, 1893, pág. 457.

atravessa o ribeiro até entrar na cidade. Uma das primeiras pias, um pouco retirada n'um caminho publico e de nivel com elle, é o local de preferencia escolhido pelos transeuntes para as suas defecções. Note-se que o cano e pias estão por argamassar... D'ahi o encanamento segue por campos, quasi sempre enterrado, mas a pouca profundidade, com pequena inclinação, pelo solo das agoas pluviaes e de rega, inquinadas de principios organisados em decomposição, que encontram na camada aravel. Nenhum cuidado tem havido da parte dos proprietarios em se absterem de plantar arvoredos na sua visinhança: sobre o encanamento se vêm arvores, e entre ellas olmos e choupos de conhecida predilecção pela humidade. Sobre as pias e alguns pontos do encanamento há poças, onde se accummullam grandes porções d'agoa, que é applicada para regas!.[997]

As dificuldades financeiras das câmaras municipais tornavam este panorama, pouco lisongeiro, extensível às condições de escoamento de esgotos e à limpeza dos espaços públicos. Os esgotos, quando não eram escoados pelo tradicional "água vai", eram depositados em fossas (veja-se o exemplo de Vila Real, ainda em 1906[998]), depois escoadas para a periferia em carros de bois. Em alguns casos existiam encanamentos de escoamento nas ruas principais que, apesar de não se encontrarem ligados às edificações, serviam de local de despejo de todo o tipo de dejectos domésticos que, conjuntamente com as águas pluviais e os resíduos que estas arrastavam, eram transportados para os rios e ribeiros mais próximos, transformando-os em canais de esgoto a céu aberto. A limpeza não era frequente, apesar da acumulação nas ruas e largos de todo o tipo de imundícies, derivados quer de despejos domésticos quer dos dejectos dos animais de tracção e dos animais de criação (que vagueavam livremente pelas ruas e largos das povoações), cuja completa remoção se tornava complicada, em muitos casos, quer porque não havia água em abundância para a lavagem de espaços públicos[999], quer devido às dificuldades criadas pela irregularidade e composição dos pisos dos arruamentos, que se tornavam em mais um factor de insalubridade[1000]. Quando a limpeza se concretizava, os lixos eram removidos para a periferia (à custa dos arrematantes ou pelos serviços camarários), onde se acumulavam

---

[997] Anexo 2: *Livro das actas da Comissão de Melhoramentos*, Sessão de 16 de Julho de 1869.

[998] *Em Villa Real não há canalisações de esgoto: as casas possuem pequenas fossas em que são guardadas as materias sujas, e essas fossas, que são de pequena capacidade, não comportam grande volume de agua* (Joaquim Gaudencio RODRIGUES, 1907, pág. 327).

[999] Em relação a Vila Real, afirmava o engenheiro Joaquim Gaudencio Rodrigues, em 1906, *irrigação e lavagem das ruas é coisa que se não faz; e para se manter a vegetação do jardim publico preciso é, mais ou menos todos os annos, ir-se ao rio buscar agua em pipas. Uma miseria !* (Idem, pág. 322). Este engenheiro também trabalhou, na década seguinte, nos estudos de abastecimento de água a Chaves.

[1000] Veja-se a situação em Évora, descrita em 1907: *as lamas da cidade, mal varridas, misturadas com os lixos caseiros e com os dejectos, provenientes da limpeza das fossas fixas, formam montureiras nas cercanias da cidade, sem tratamento algum, constituindo um aspecto deveras repugnante. Nas ruas, onde não há a tal chamada canalização d'exgoto, mascara d'um perigo iminente, correm aguas*

em montureiras, juntamente com os esgotos domésticos resultantes do esvaziamento das fossas. Por vezes eram empregues como adubos, mas normalmente não existia qualquer tratamento, apesar de se conhecerem processos de depuração física e química recomendados pelos higienistas[1001].

A descrição dos problemas da limpeza dos espaços públicos da cidade de Bragança, feita em 1863 por um fiscal camarário, apresenta um quadro muito claro das situações que pretendemos retratar e que exigiam a intervenção do poder municipal[1002].

2.2.1. Distribuição de água e esgotos

Ao longo da segunda metade do século XIX registam-se várias referências à necessidade de melhorar as condições de salubrização dos centros urbanos, sendo frequente a orçamentação de verbas para utilizar quer na limpeza dos espaços públicos, quer na conservação e na vigilância dos aquedutos abastecedores e, por vezes, no aumento do volume de água a disponibilizar às populações (figuras 39A e B), sendo esta a preocupação dominante, em termos de saneamento, até ao final de Oitocentos.

---

caseiras pelas valletas de sociedade com dejectos das casas pobres. E assim fica esboçado o espectaculo asqueroso da falta de saneamento da cidade d'Evora. (AA. VV., 1918/19, pág. 142).

[1001] Veja-se a descrição feita por José Cecilio da COSTA et al., 1893, pág. 21), da utilização de ambos os processos (depósito com decantação ou precipitação pelo emprego de reagentes) na Europa, particularmente em Imglaterra e em França. Como afirmou o autor em relação ao tratamento de esgotos, *se cabe à Inglaterra a honra da iniciação por processos regulares e methodicos, à França coube a sua applicação em maior escala* (pp. 21 e 22).

[1002] *Quanto ao officio nº 40, versa elle sobre a limpeza da cidade, que o Exmº Governador Civil declara mui longe de oferecer por este lado as condições de uma cidade civilisada e que goza da elevada cathegoria de capital de um Districto. Grandes ou pequenas as honras que dahi vem para esta Cidade, não é realmente pelo aceio que ela prima. Todavia quem desviar os olhos do lodo das ruas para attender por um momento a considerações obvias, terá de reconhecer que este estado selvagem nasce de causas difficeis de combater. O limitado numero de aqueductos, a difficuldade de obter meios para abrir os que faltam e para substituir o pessimo systema de calçadas por outro melhor e muito dispendioso, os invernos prolongados e abundantes em chuvas e neves, a divagação dos porcos pelas ruas, contra o que elle Fiscal já por vezes se tem pronunciado debalde, e aque é forçoso pôr termo, a entrada diaria na cidade de dezenas de cavalgaduras e carros, são os motivos, e não leves, que principalmente obstam ao aceio da cidade; e se não há tanto quanto seria para desejar, é certo que a Camara faz o que lhe permitem os meios de que para isso dispõe, empregando neste serviço os calcetas e carros d'aluguer, mandando-se todas as semanas varrer uma ou outra rua, e em todos os mezes, pelo menos uma vez, fazer limpeza geral, o que dá á Camara uma não pequena verba de despeza. Devendo porem a Camara occupar-se da revisão e reforma do Codigo das Posturas, cujo projecto elle Fiscal terá a honra de apresentar nesta mesma sessão, a Camara tomará sobre a materia as providencias que julgar opportunas, com quanto elle Fiscal esteja persuadido que nada poderá obter-se em quanto não forem removidos os obstaculos que indicou ou se não forçarem os habitantes ao vexame de uma limpeza diaria á sua custa* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, 29 de Janeiro de 1863, pp. 61V-64V).

Figura 39A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para abastecimento de água na sede concelhia (em reis)

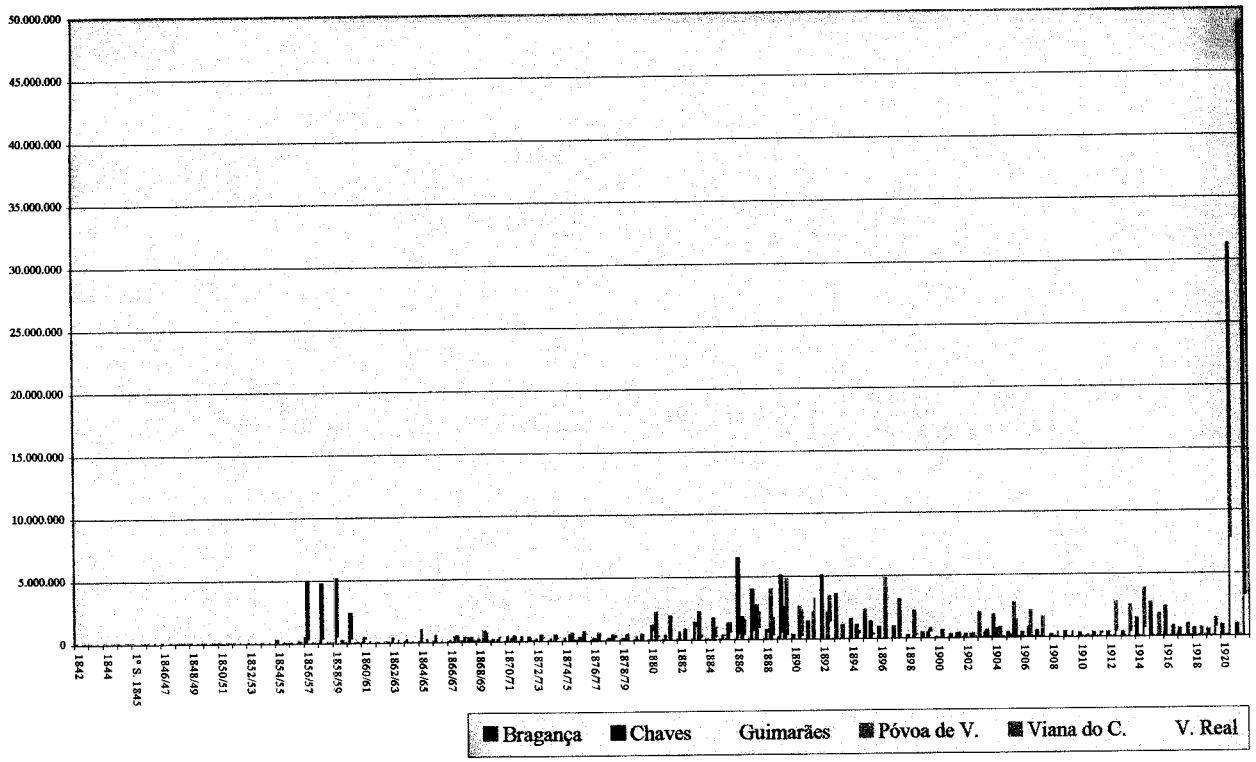
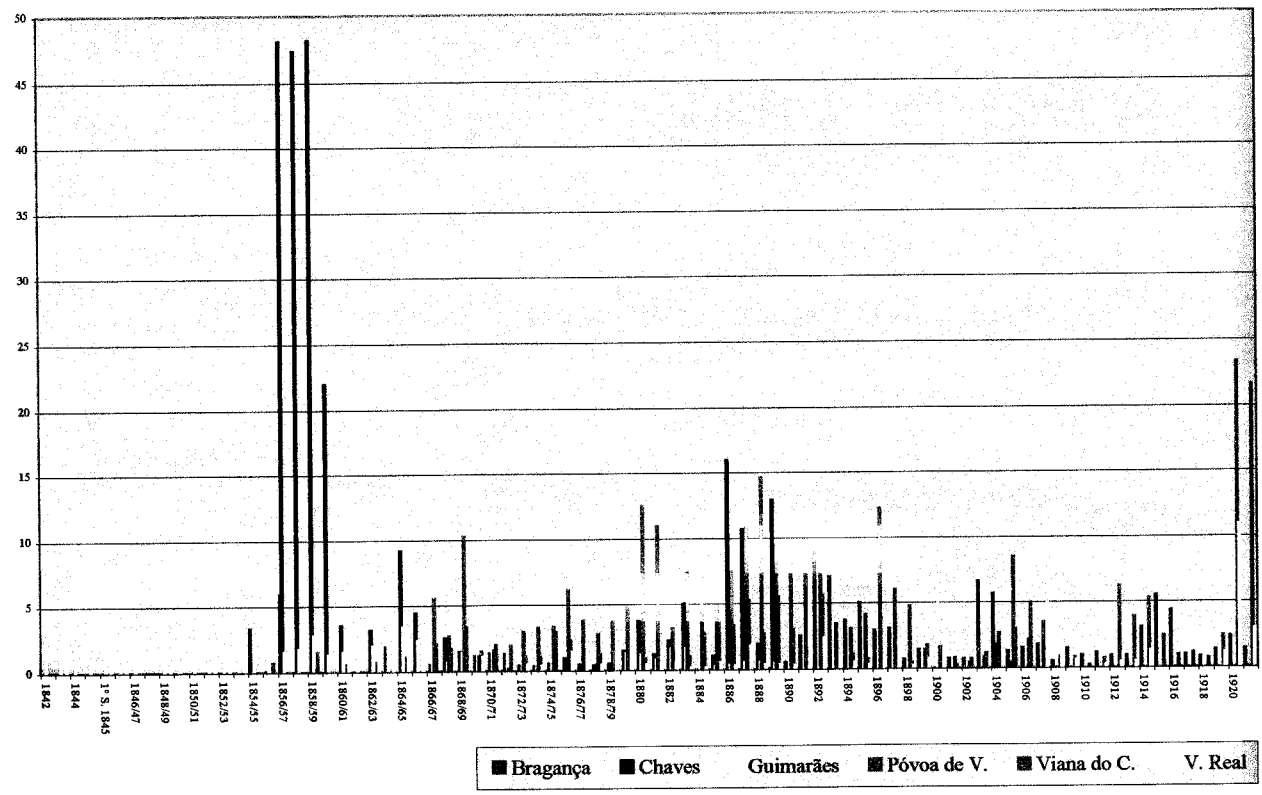


Figura 39B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para abastecimento de água na sede concelhia (% dos totais de despesa)



Em Chaves investiram-se quantitativos importantes (cujo peso orçamental, na segunda metade da década de cinquenta, se aproximou dos 50%) para *construção do aqueduto e mais obras para condução de agoas potaveis*, desde a Serra de Bustelo até ao largo da Lapa *na distancia de uma legoa*. O director da obra, iniciada em 10 de Agosto de 1856, foi Francisco de Paula Sousa Pegado, Major do Real Corpo de Engenheiros. O esforço financeiro dispendido sugere que esta tenha sido a primeira captação longínqua de água para abastecer a vila, com a qual, a partir de 1860 passaria a possuir uma "rede" de *chafarizes, fontes e tanques*[1003], equipamento cuja necessidade o Tâmega, o Rivelas e os poços particulares, bem como algumas surgências tinham adiado[1004]. O aqueduto da serra do Bustelo passaria a ser objecto de cuidados e gastos constantes, apenas minimizados a partir do final da década de oitenta, depois da substituição do encanamento de pedra por tubos de ferro fundido, tendo-se nessa oportunidade construido mais fontes e chafarizes (por exemplo, no bairro da Madalena, no largo da Srª da Lapa e em Stº Amaro).

Em Guimarães, tratou-se da *arrematação do concerto, conservação e livre condução das aguas publicas* da cidade em 1859[1005] e em 1881, depois das obras que terão decorrido das sugestões da comissão de melhoramentos de 1869[1006], Guimarães era considerada *uma das cidades mais mimosas do reino – se as não exceder a todas – na proporcionada abundância, e inexcedivel qualidade das suas águas*[1007].

Na década de setenta a câmara municipal de Bragança iniciou obras de exploração e canalização de água para a cidade desde o Vale de Chorido. Em Maio de 1877, aproveitando a circunstância da presença na cidade do engenheiro francês Henri Pollet, deliberou contrata-lo para a elaboração de projectos e fiscalização das obras[1008].

[1003] Chafarizes, construiram-se dois: um no largo do Anjo e outro no largo do Arrabalde (BMC: *Mappa statistico das Obras Municipaes*, R.S. 371). Fontes foram cinco: *as fontes da Fraga, da Senhora do Populo, das Freiras, do Bom Caminho e da Fontella.*(AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 1, Sessão de 30 de Novembro de 1865).

[1004] De facto, Júlio M. MACHADO (1994, pág. 289) refere que *o consumo de água em Chaves fazia-se à custa de raras nascentes na própria vila ou em poços particulares.*

[1005] AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1847, 22 de Junho de 1859, pp. 39F.

[1006] Ver Anexo 2: *Livro das actas da Comissão de Melhoramentos*, Sessão de 16 de Julho de 1869.

[1007] António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 137.

[1008] *Pelo illustrissimo vice-presidente foi dito que achando-se nesta cidade o enginheiro Francez Henri Pollet e tendo a camara em construção as obras d'exploração e canalização das aguas para esta cidade, que pela sua importancia devem ser cuidadosamente fiscalizadas e por pessoa competente, propunha por isso que fosse convidado o referido Engenheiro a tomar conta da direcção das obras referidas.* (AHCMBç: Livro das actas das sessões da camara, 1876 a 1878, Sessão de 9 de Maio de 1877, pág. 99).

Estabelecidas as condições do acordo[1009] e apesar dos precalços legais que levaram à paragem das obras, com todos os inconvenientes daí decorrentes[1010], e obrigaram a câmara a solicitar a aprovação do poder real em relação ao contrato com o engenheiro, as obras seriam retomadas em 1879, para as quais foi contratado um empréstimo de 4000$000 reis[1011], concluindo-se em 1880 sob as ordens de Pollet, que elaborou um relatório em que propunha o regulamento para a conservação e limpeza da rede de distribuição, a conservação da *taça e repuxo das Eiras* e a criação de *um logar de mestre d'obras que seja conhecedor do systema da canalisação das aguas, tendo a seu cargo a limpeza do deposito, marcos fontenarios (uma vez por mez) e valvulas*[1012]. A câmara congratular-se-ia com a resolução do problema da escassez de água na cidade e o sistema das águas de Vale

---

[1009] *O Exm° presidente deu conta a Camara de que em virtude da auctorisação constante da sessão anterior se tinha entendido com o engenheiro francez Pollet e com elle tinha vindo ao acordo seguinte: Henrique Pollet engenheiro civil francez e actual director technico da exploração das minas d'estanho de S. Martinho d'Angueira concelho de Miranda, toma a seu cargo a direcção de todos os trabalhos technicos e de fiscalisação da obra d'encanamento das aguas, que a Camara Municipal de Bragança está fasendo sendo as suas condições as seguintes: 1ª Obriga-se a dirigir toda a construcção e fiscalisação da obra d'encanamento para trazer a agua desde a sua nascente em Val Chorido até a praça da Sé ou eiras do collegio como a Camara Municipal resolver, segundo o projecto approvado já superiormente. 2ª Para o coadjuvar na fiscalisação da mesma obra a Camara nomeará apenas um apontador, que servirá sob as ordens d'este engenheiro, sendo pago pela Camara o respectivo vencimento. 3ª Obriga-se a fazer o projecto e orçamento do encanamento das mesmas aguas desde a praça da Sé ou eiras do collegio á praça de baixo ou a outro ponto a que a Camara as queira levar. (...) 7ª Obriga-se tambem a dirigir a obra da calleja do forte, segundo o projecto approvado sem retribuição alguma. A Camara conformando-se com as condições acima referidas, deliberou approval-as e que subissem a approvação superior.* (Idem, 16 de Maio de 1877, pp. 101V-102V).

[1010] *As principaes ruas da cidade estão quasi intransitaveis com a valla do encanamento, que em alguns pontos chega a ter 3 e 4 metros de profundidade e com ella, e com o entulho, ficaram as ruas quasi impedidas para o transito que apenas se faz com bastante morosidade e com gravissimas dificuldades e perigo, tanto para a gente como para os gados, de que não são poucos os exemplos. Alem disso os habitantes dos lados das ruas mais proximas da valla estão quasi entaipados com grave prejuiso para os seus interesses commerciaes, e em constante risco da sua saude e vidas com especialidade das crianças. Acresce finalmente que se está passando a estação propria para esta obra, que na estação invernosa se não pode de certo executar e então que transtornos e prejuisos se não anteveem demorando-se os trabalhos até a estação propria do anno seguinte.* (Idem, 23 de Julho de 1877, pp. 132F e V).

[1011] *Pelo Exm° presidente foi tambem ponderado que não podendo levar-se a effeito a construção e conclusão das obras de encanamento das aguas ate ao largo de S. João como se acham novamente estudadas e approvadas pela Camara sem se contrahir um emprestimo da quantia de 4000$000 de reis, por isso que o orçamento da referida obra importa em 7500$000 rs. e esta Camara apenas tem em seu orçamento geral para o semestre de Julho a 31 de Dezembro d'este anno votado a quantia de 3770$000 rs. com applicação ás obras d'exploração e canalisação das aguas, propunha por isso que se contrahisse o referido emprestimo da quantia de 4000$000 rs.. A Camara deliberou se contrahisse um novo emprestimo da quantia de 4000$000 rs exclusivamente applicado para a conclusão da obra da canalisação e abastecimento d'aguas para esta cidade segundo o orçamento e memoria descriptiva approvado pela Camara em sessão de hoje.* (Idem, Livro de 1878 a 1880, 25 de Junho de 1879, pp. 147V-149F).

[1012] AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1878 a 1880, pág. 206F.

de Chorido, cujas infraestruturas beneficiaram de várias obras na segunda metade da década de noventa[1013], abasteceria a cidade por várias décadas.

Na Póvoa de Varzim, onde apenas existia um aqueduto setecentista, em arcada de volta perfeita[1014], que depois de abastecer o matadouro, nas proximidades do *Logar do Coelheiro*, vinha para poente servir os paços do concelho e as suas proximidades, investiu-se, em 1896, no fornecimento de água encanada a partir de Terroso, cujo reservatório se localizava na estrada real nº 30, e alimentava uma rede de tanques e de fontanários públicos de ferro[1015], que se distribuiam por grande parte da vila[1016]. Em Viana do Castelo, entre 1880 e 1892 foram construidas fontes na rua do Assento, na rua da Bandeira, junto à igreja do Carmo, e em Stº António nas proximidades da via férrea; foi reconstruido o chafariz dos Cruzios, na rua da Carreira, então transformado em fontanário, construindo-se ainda os lavadouros dos Cruzios e de Gontim[1017]. Finalmente, em Vila Real e em 1891, assinalam-se verbas dirigidas à *exploração e canalização d'aguas para as fontes publicas* da vila (ver anexo 9), cuja utilização, no entanto, apenas terá minimizado os problemas de abastecimento, pois em 1905 o engenheiro Joaquim Gaudencio Rodrigues seria *encarregado de proceder ao estudo geo-hydrologico da região de Villa-Real, com vista ao abastecimento da agua d'essa villa*[1018].

Apenas a partir de 1903, com a necessidade de melhorar as condições de habitação, impostas pelo *Regulamento de salubridade das edificações urbanas*, se encetaram esforços generalizados no sentido de fornecer água ao domicílio e de instalação de verdadeiras redes de esgotos, que cobrissem a maior parte dos arruamentos urbanos edificados e não apenas alguns dos principais eixos da urbe. Entrava-se, finalmente, numa nova fase do saneamento

---

[1013] *Ainda deliberou a camara que fosse auctorizado o pagamento dos differentes concertos realisados no mez de junho ultimo no encanamento das aguas da cidade, isto é, no telhado e porta do deposito das aguas denominado de Valle de Chorido e tanque situado á praça de S. Vicente d'esta cidade* (...) *Ainda deliberou a camara que sendo preciso regularizar o encanamento das aguas para abastecimento do tanque de Valle d'Alvaro, nos suburbios d'esta cidade e como o rompimento da estrada real se torne indispensavel para a precisa solidez da obra e do respectivo assentamento da tubagem resolveu que se solicitasse do snr director d'Obras publicas d'este distrito a necessaria autorização para se fazer esse rompimento.* (AHCMBç: Livro das actas das sessões da camara, Outubro de 1898). Ver ainda anexo 9.

[1014] Sobre este aqueduto e as obras públicas setecentistas na Póvoa de Varzim veja-se Sandra Maria Araújo de AMORIM (1997).

[1015] Ver exemplo destes fontanários, da Fundição de Fradelos do Porto, no Anexo Documental de Imagens (ADI: PV44).

[1016] O traçado da rede de distribuição, bem como a localização dos tanques e dos marcos fontanários, está representado na Planta da Póvoa de Varzim, de 1901 (ADI: PV50). Os tanques e fontanários distribuiam-se pelo largo das Dores, praça do Almada, largo da Bandeira, o largo da igreja de Nª Srª da Lapa, largo de S. Roque, largo do Chinez, Passeio Alegre e junto ao Forte de Nª Srª da Conceição.

[1017] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 128.

das cidades, na qual as redes dos esgotos e do abastecimento de água passavam a ser equacionadas conjuntamente[1019].

Em relação à rede de esgotos, já existiam iniciativas anteriores, como em Lisboa em 1880 ou em Coimbra em 1893[1020]. Contudo, foi a partir de fundados receios derivados da proliferação da peste bubónica na cidade do Porto, em 1898 (levando à criação do Conselho de Melhoramentos Sanitários, em 1901[1021]), que a questão do saneamento das cidades se tornou alvo de iniciativas mais consistentes e tema de debate, pois apesar dos esforços da segunda metade de Oitocentos, as condições de salubridade urbana continuavam a merecer severas críticas[1022].

Os engenheiros higienistas começaram a publicar memórias onde descreviam o que se fizera nas maiores cidades europeias e os benefícios em termos de diminuição da mortalidade[1023]. Explicavam os sistemas de esgoto existentes e justificavam o sistema que escolhiam para a povoação específica que motivara o estudo, finalmente descreviam a rede de saneamento concretizada ou a concretizar. Trata-se de publicações pertinentes pela descrição do estado

---

[1018] Joaquim Gaudencio RODRIGUES, 1907, pág. 317.

[1019] Em 1907, o engenheiro Joaquim Gaudencio RODRIGUES (1907, pág. 344) lembrava que, para um verdadeiro saneamento de Vila Real, era necessário executar *duas desenvolvidas redes de canalização, uma para a distribuição de agua limpa, outra para despejo de aguas sujas. Então, sim.* Mais tarde, o engenheiro Inacio M. de Sousa Freire PIMENTEL (1924, pág. 111) ía mais longe e, em estudo sobre os esgotos de Lisboa, afirmava que *a resolução do problema dos esgotos duma povoação está intimamente ligado ao abastecimento de aguas, aos pavimentos das ruas e á sua limpeza permanente, não sendo possivel conseguir um sistema de esgotos satisfatorio e de funcionamento regular e economico sem que aqueles outros assuntos tenham sido resolvidos convenientemente.*

[1020] Idem, 1924, pág. 110 e José Cecilio da COSTA et al, 1893.

[1021] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 130.

[1022] Veja-se o caso de Chaves, descrito pelo engenheiro Mário FILGUEIRAS (1928, pág. 19): *Anteriormente a 1914, o problema da higiene pública em Chaves, estava, como na grande maioria das terras portuguesas, bastante descurado. O abastecimento de água potável resumia-se a cinco fontanários, de bica corrente, alimentados pelas nascentes na serra do Bustelo, a cêrca de sete quilómetros para noroeste da povoação, cujo caudal baixava no verão, a 1,2 litros por segundo (Agosto de 1916). Não havia a mais rudimentar rêde de esgotos, fazendo-se a rejeição das águas sujas para os cantos escusos da vila ou, a avançadas horas da noite, directamente das varandas e janelas para a via pública, por aqueles a quem causava incómodo a utilização do sistema do carro com o barril de ferro, tirado por um boi, que a Câmara punha ao dispôr dos seus municipes para o afastamento das casas das matérias inúteis e prejudiciais à saúde. Além disso permitia-se o estabelecimento de pocilgas e a criação de gado suino dentro do perímetro da vila, quando ela se não fazia dentro das habitações, sob o próprio leito dos seus habitantes (!), não sendo raro verem-se os porcos estacionarem pelas ruas tal como os galináceos nas estradas, nas travessias de lugares povoados. Imagine-se pois o grau de insalubridade do meio e o aspecto repugnante que a vila oferecia à população ilustrada e ao visitante.*

[1023] Veja-se, por exemplo a tabela comparativa das taxas de mortalidade em Londres, Bruxelas, Hamburgo, Berlim, Paris, entre outras, apresentada na memória relativa ao saneamento da cidade do Funchal (Adriano A. TRIGO e Aníbal A. TRIGO, 1899, pág. 468). Aliás, os exemplos europeus são sempre recorrentes.

de insalubridade de cada povoação e pelo testemunho da situação do problema do saneamento em termos técnicos, naquela época, na Europa e em Portugal.

A questão fundamental em debate, independentemente de outros problemas técnicos (como o tipo de material das canalizações), resumia-se à opção entre a utilização do sistema de canalização *separado* ou do sistema *unitário*, também designado pela expressão sanitária "tudo ao esgoto"[1024]. Assim, o que importava era avaliar devidamente, sob o duplo ponto de vista da economia e da eficácia dos resultados nas condições topográficas locais, a necessidade de separar a rede dos esgotos domésticos da rede de escoamento das águas da superfície da via pública. Alguns especialistas defendiam que o uso de uma só canalização era o sistema, por princípio, mais racional, ao menos do ponto de vista da economia de construção[1025], apesar de também no sistema separado se poder conseguir alguma economia, pois a dimensão transversal das tubagens podia ser menor, já que não eram necessárias precauções em relação às enxurradas de chuvas torrenciais ocasionais.

Numa primeira fase, as escolhas, efectuadas sob o prisma da minimização de custos iniciais, recairam sobre o sistema conjunto (por exemplo, na alta de Lisboa em 1880[1026], em Coimbra em 1893[1027], no Funchal em 1899[1028]) e só a partir de Novecentos se iniciou a instalação do sistema separado (no Porto a partir de 1903[1029], em Évora depois de 1907[1030], em Lisboa a partir de 1924[1031] e em Chaves de 1925[1032]), com a instalação de nova rede para os esgotos domésticos e a utilização da antiga, quando existia, para as águas pluviais. No entanto, continuou a fazer-se desaguar os esgotos nos cursos de água, como em Chaves, onde se instalou o sistema de esgotos denominado *Shone* que *conduz as águas*

[1024] Inacio M. de Sousa Freire PIMENTEL, 1924, pág. 113.
[1025] AA. VV., "Memoria acerca do abastecimento das aguas potaveis e dos exgotos da cidade d'Evora", *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 49/50, 1918/19, pp. 140-160, pág. 148.
[1026] Na baixa era já o sistema separado. (ver Inacio M. de Sousa Freire PIMENTEL, 1924, pág. 112 e Jorge CUSTÓDIO, 1994, pág. 111).
[1027] José Cecilio da COSTA et al., 1893, pág. 25.
[1028] Adriano A. TRIGO e Aníbal A. TRIGO, 1899, pág. 488.
[1029] No Porto, foi assinado contrato para a construção da rede de saneamento em 1903 (AA. VV., 1903, pág. 15). O projecto era dos engenheiros ingleses Shone e Ault (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1906, nº 37, pág. 26). Em 1908 decorriam as obras e desenvolviam-se consultas sobre o *typo a adoptar para a ligação dos predios com a rêde tubular de esgoto separativo em execução* (Camara Municipal do PORTO, 1908, pág. 27). Finalmente, em 1919 seria publicado o regulamento de instalação do saneamento urbano (Camara Municipal do PORTO, 1919) e só a partir daí se iriam ligar, gradual e demoradamente, os edifícios à rede de saneamento.
[1030] AA. VV., 1918/19, pág. 149.
[1031] Inacio M. de Sousa Freire PIMENTEL (1924, pág. 112).
[1032] Mário FILGUEIRAS, 1928, pág. 19.

sujas para um ponto bastante afastado da vila e as lança no rio Tâmega[1033]. Na decisão de optar entre o despejo nos cursos de água ou no mar e o tratamento físico ou químico dos esgotos tendia-se para o primeiro caso, pois com um pequeno aumento de custos no prolongamento da canalização, poderiam evacuar-se os esgotos em pontos mais distantes e a juzante das povoações, evitando-se os custos com a instalação de infraestruturas de depuramento.

Tratando-se de investimentos avultados, as realizações foram morosas e em alguns casos sucessivamente adiadas, pelo que se encontram exemplos de municipalidades mais expeditas do que outras. Assim, na Póvoa de Varzim tratou-se do saneamento, com a construção de esgotos e o encanamento do ribeiro do Esteiro[1034], no final de Oitocentos e em 1903 adquiriram-se tubos de ferro para canalizar a *água municipal* pelas ruas da vila *a fim de poder ser aproveitada pelos consumidores particulares* (ver anexo 9), com algumas casas a começarem a ser abastecidas em 1905[1035]. Em Bragança, que durante a década de cinquenta construira vários *Canos Reais* a verter para o rio[1036], iniciou-se o saneamento em 1899, mas os volumes de investimento só ganharam significado a partir de 1911 e em 1916 ainda se orçamentava para sanear (*por esgotos e calcetamento*) a cidadela e o bairro da caleja do Forte. Em Guimarães, a 1ª Grande Guerra fez adiar a execução do projecto de construção da rede de esgotos de Mariano Felgueiras[1037] e em 1919 ainda estava por fazer a ligação da água pública a todas as casas da cidade[1038]. Em Viana do Castelo o abastecimento domiciliar de água iniciar-se-ia a partir de 1920[1039] e em Chaves desde

---

[1033] Idem, 1928, pág. 20.

[1034] Em 1888 afirmava-se que *existindo nesta villa um regato denominado Esteiro que é um grande fóco de imundicie, torna-se necessario cobril-o para assim fazer desaparecer esse vergonhoso espectaculo.* Orçamentaram-se 2550$000 reis para o efeito (anexo 9).

[1035] Jorge BARBOSA, 1980, pág. 125.

[1036] Por exemplo, *um Cano Real desde a esquina da Caza de Manoel Antonio Adão pelo largo das Eiras ao Hospital e Rua dos Gatos até ao que vai de outros pontos da Cidade para o Rio* (veja-se a descrição de outros no anexo 9).

[1037] *Desde os primeiros tempos em que me encontrei com uma grande parte da responsabilidade da administração municipal sobre mim, me tenho preocupado com a questão da canalisação dos esgotos da cidade. Estudei esse assunto o melhor que pude e, em trinta de Julho de mil nove centos e treze, fiz uma proposta circunstanciada para o concurso dum projecto completo de canalisação de esgotos. A Câmara aprovou essa minha proposta, fizeram-se os anuncios do concurso que ficou deserto apesar da publicidade que se lhes deu. Por mais do que uma vez se voltou a anunciar novo concurso, sem resultado. É que, no país, escasseiam as competencias para a elaboraação de um projecto dessa natureza e o anuncio nunca passou as fronteiras.* (...) *As condições, porem da actualidade, aconselham a que se adie para mais tarde a tentativa de levar a efeito tão grandioso projecto.* (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1882, 21 de Abril de 1916, pp. 44F-45F).

[1038] Idem, M-1883, 26 de Março de 1919, pp. 105F-107F.

[1039] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 130.

1925[1040], o mesmo ano em que se desenvolviam esforços para o início dos estudos em Vila Real[1041].

No caso de Chaves, tanto o abastecimento de água como a rede de esgotos foram considerados em simultâneo e pelo mesmo engenheiro. O processo iniciou-se em 1915, com os estudos do engenheiro Joaquim Gaudencio Rodrigues[1042]. Contudo, a partir do ano seguinte seriam desenvolvidos pelo engenheiro Mário Filgueiras[1043] que, depois de interrompidos, os retomaria em 1919[1044] e, finalmente, acompanharia a execução das obras a partir de 1921 (ano em que a parte do projecto relativa à margem direita do Tâmega foi centralmente aprovada)[1045].

Enfim, sendo sistemas que exigiam manutenção e tornando-se, ao entrar nos domicílios, objectos de uma relação cuja continuidade era essencial para as populações (mesmo que eventualmente deficitária, em termos económicos, para o município), as redes de abastecimento de água e de esgotos constituiram-se como os primeiros serviços municipais continuamente assegurados.

2.2.2. Limpeza dos espaços públicos

A limpeza dos espaços públicos, embora importante para a salubrização dos centros urbanos, não se apresentava como imprescindível, pelo que a estes serviços se associam mais marcadamente a minimização de gastos e os cortes orçamentais nos momentos de dificuldades financeiras, verificando-se assim alguma intermitência na sua prestação. Aliás,

---

[1040] Mário FILGUEIRAS, 1928, pág. 19. Esta publicação contém uma planta da *rede urbana* de distribuição de água, que reproduzimos no Anexo Documental de Imagens (C34).

[1041] *foi rezolvido por unanimidade solicitar ao Exmº Ministro do Comercio que seja nomeado um engenheiro para proceder aos estudos do abastecimento de aguas d'esta cidade.* (ADVRL/ALL - CMVR/B/A/001/Lv 1090, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, Sessão de 10 de Outubro de 1925, pág. 192F).

[1042] AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 23 de Julho de 1915 a 18 de Janeiro de 1917, Sessão de 15 de Dezembro de 1915, pág. 48F.

[1043] Idem, Sessão de 15 de Dezembro de 1916, pág. 188F.

[1044] Idem, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 30 de Julho de 1919, pág. 143V.

[1045] *Oficio do Administrador Geral dos Edificios e Monumentos Nacionaes (...) de quatro do corrente, enviando a Portaria de dois do mesmo mez que manda aprovar o projecto para o saneamento desta Vila, a qual é do teor seguinte: O Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comercio e Comunicações, concordando com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas, datado de quinze de fevereiro de mil nove centos e vinte e um, manda aprovar o projecto apresentado pela Camara municipal da Vila de Chaves, datado de catorze de setembro de mil nove centos e vinte, para o saneamento da mesma e na parte relativa ás obras da margem direita do Tamega, devendo quanto ás obras da margem esquerda ser estudada outra solução conforme o referido parecer que por copia*

a limpeza pública só começou a merecer alguma atenção orçamental na segunda metade de Oitocentos e em alguns casos nem sequer era especificamente orçamentada, integrando-se as eventuais despesas nas verbas ligadas às obras públicas.

Quando eram discriminadas, as verbas para limpeza eram diminutas (figuras 40 A e B), tratando-se de uma actividade pouco frequente. Adquiriram gradualmente alguma regularidade orçamental, mas apenas a partir de finais da década de oitenta as verbas orçamentadas ganharam alguma importância. Contudo, assumiam relevância apenas de forma esporádica, quando eram reforçadas por ocasião de limpezas gerais que os temores de epidemias impunham[1046].

Em Bragança apenas dois dos quatro orçamentos conhecidos da década de cinquenta apresentam verbas para limpeza e, apesar de posteriormente (a partir de finais da década de oitenta) se tornarem regulares, até 1916 rondaram sempre os mesmos quantitativos (300$000 reis anuais), o que apenas possibilitava limpezas mensais[1047], quinzenais ou, na melhor das hipóteses, semanais[1048]. Nos orçamentos de Chaves constam as verbas para limpeza, no entanto, eram insignificantes e apenas a partir de 1887, quando se estabeleceu

---

junta. Paços do Governo da Republica em dois de abril de 1921. (Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, 13 de Abril de 1921, pp. 16 F e V).

[1046] Como em Bragança: *Deliberou a camara que attendendo ao estado menos lisongeiro da saude publica d'esta cidade em que se tem manifestado alguns casos de febre typhoide se procedesse á limpeza de todas as ruas, travessas, becos, largos e praças da cidade, á desinfecção de todas as sargetas, bocas de lobo e ourinatorios publicos da cidade, empregando-se para esse serviço o pessoal necessario e os elementos precisos para a sua immediata execucção.* (AHCMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Outubro de 1898).

[1047] Em 1863, empregavam-se os *calcetas e carros de aluguer, mandando-se todas as semanas varrer uma ou outra rua, e em todos os mezes, pelo menos uma vez, fazer limpeza geral* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, 29 de Janeiro de 1863, pág. 64V).

[1048] *Auto d'arrematação da limpeza das ruas d'esta cidade (...) Segunda. Que a limpeza das ruas e travessas que lhe pertencerem será feita uma vez por semana e a dos becos e pontos extremos da cidade, cada quinze dias devendo a remoção dos lixos ser feita no acto da limpeza. (...). Terceira. Que se ficam entendendo como pontos extremos da cidade os sitios abaixo designados - do chafariz do Loreto ate a meia laranja - da casa do Seixas na rua do Loreto ate a capella denominada das beatas - rua nova de Santo Antonio - picadeiro e viella até á rua nova, portas da cadeia - pela muralha á ponte dos açougues, bairro d'alem rio - moreirinhas - batoques e calçada até a casa do Gouveia. Não são considerados pontos extremos e teem de ser varridos cada oito dias os becos e travessas que dirigem á estacada - em volta da casa da Alfandega ao Governo Civil - Cidadella - ate ao quartel de Caçadores tres. Quarta. Que os estrumes ou lixos resultantes da limpeza ficão pertencendo ao arrematante que só os poderá depositar fora dos pontos extremos.* (AHMBÇ: Livro dos autos de arrematações dos rendimentos do Concelho e das obras publicas, 27 de Janeiro de 1868 a 25 de Julho de 1878, 2 de Stembro de 1875, pp. 101V-102V).

Figura 40A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para limpeza da sede concelhia (em reis)

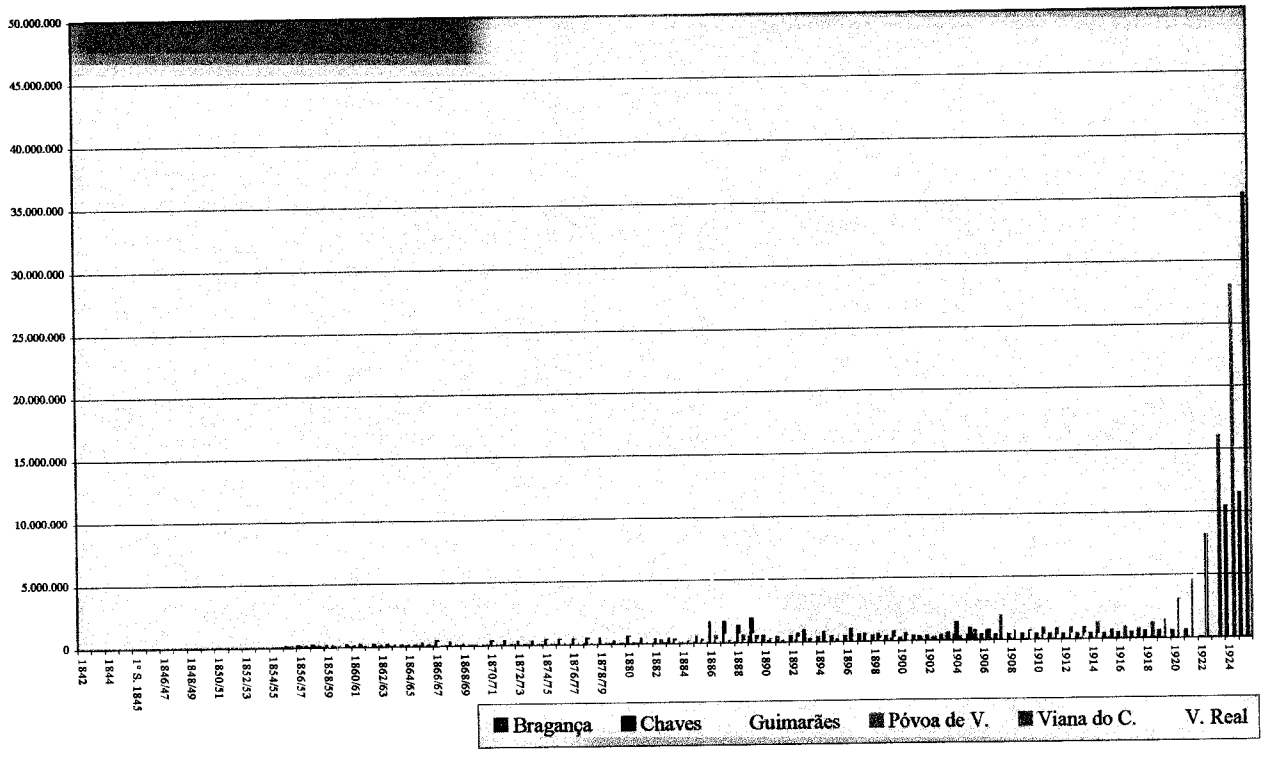
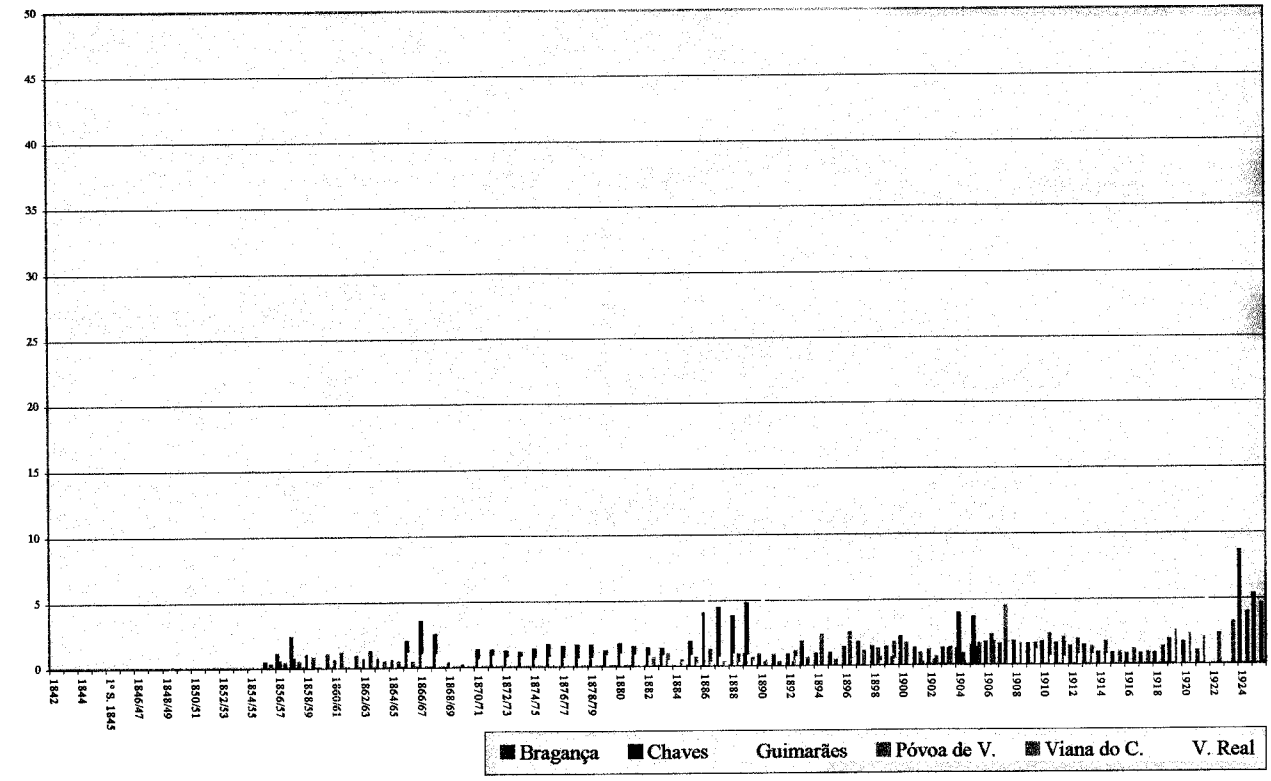


Figura 40B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para limpeza da sede concelhia (% dos totais de despesa)



um *Novo systema de limpeza publica*[1049], diariamente executada, aquelas verbas quadriplicariam. Em Guimarães, só a partir do final da década de cinquenta surgem verbas para limpeza, apesar de existir informação orçamental desde 1842. Na Póvoa de Varzim, de que se conhecem orçamentos desde 1866, só se individualiza uma rúbrica para limpeza em 1890, com os quantitativos a serem duplicados a partir de 1907. Em Vila Real, de que se conhece informação desde 1843, as primeiras verbas destinadas à limpeza surgem somente em 1875 e apenas a partir de 1883 ganharam regularidade. Finalmente, em Viana do Castelo aparecem referências durante períodos longos para desaparecerem por outros iguais, registando-se quantitativos crescentemente importantes e regularmente orçamentados a partir de 1905.

Foi ainda a partir da década de oitenta que se desenvolveram iniciativas no sentido de organizar serviços regulares de limpeza pública por administração directa, para o que se redigiram regulamentos específicos. São disso exemplo os casos de Vila Real, em 1880[1050],

---

[1049] *Novo systema de limpeza publica* (...) *Regulamento da administração e fiscalisação da limpeza.* (...) *Artigo segundo. As ruas, travessas, beccos, praças e largos d'esta villa serão varridas convenientemente todos os dias antes do gyro dos carros* (...) *Serão varridas duas vezes por dia as ruas, praças e largos por onde houver mais transito (...). Os conductores dos carros deverão uzar um vestuario uniforme e chapeu com uma circa na qual deve conter em letra bem visivel a palavra Conductor e o numero que pertence a cada um* (...). *Os conductores levantarão os lixos das ruas e receberão os das casas, bem assim os materiais fecais e immundicies das mesmas casas, que lhe forem apresentadas á porta da rua em cestos, barris ou vasos que sem inconveniente e commodamente possam ser despejados nos respectivos carros* (...). *Os conductores tocarão as campainhas amiudadas vezes para que os habitantes ouçam e tenham ás portas da rua, do lado interior, os cestos, barris ou vasos* (...). *Os conductores terão todo o cuidado, na occasião da descarga dos carros nas montureiras de forma que não sejam prejudicados os mesmos carros* (...) *No dia seguinte darão os conductores [ao fiel da abegoaria] uma relação circunstanciada dos carros de lixo, de materiais fecais e immundicies que cada um tiver conduzido para as montureiras no dia immediatamente anterior.* (...) *Incumbe ao criado das montureiras, o estar sempre nas mesmas na occasião da descarga dos carros, tanto de dia como de noite, e indicar aos conductores dos mesmos o sitio onde devem descarregar, para a boa regularidade das montureiras.* (...) *Terá o criado o maior cuidado e é obrigado a estender o lixo e materiais fecais de forma que se estabeleça uma camada de lixo e outra de materiais fecais* (...) *Ao creado incumbe mais o serviço ou trabalho que necessario for para a venda dos estrumes ou estercos que produsirem as montureiras, conforme as instrucções que para isso receber da Camara* (...) *e a dar conta á Camara do numero ou quantidade de carros de lixo e de materias fecais que diariamente der entrada nas montureiras e ter todo o cuidado para evitar qualquer roubo do esterco depositado nas montureiras. Aprovado unanimemente.* (...) *O vice-presidente deu conhecimento á Camara de que os seis bois destinados aos carros da limpeza publica d'esta villa já haviam sido comprados* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 19, sessão de 27 de Julho de 1887, pp. 23F-26F).

[1050] *Regulamento para o serviço da illuminação e limpeza publica desta villa. Capitulo 1º. Organização e pessoal do serviço. Artº 1º Para regularidade do serviço da illuminação e limpeza publica dentro das barreiras desta villa, será a sua área dividida em sete esquadras ou secções conforme o quadro annexo a este regulamento. § unico. O serviço em cada uma destas secções será feito por um operario com o nome de lampeonista, com o vencimento de 240 reis diarios. Artº 2º Cada lampeanista tem a seu cargo: 1º Temperar, accender e apagar os candieiros da illuminação publica, conservando-os no maior estado de perfeição e de limpeza. 2º Proceder aos trabalhos da limpeza das ruas, becos, praças e largos desta villa, na conformidade deste regulamento.* (...) *Artº 3º O encarregado da guarda do deposito de petroleo e da sua distribuição, receberá por medida o petroleo entrado* (...); *e apresentará*

e de Bragança[1051] e Chaves, em 1887. Em Vila Real não se estabeleceria definitivamente, pois em 1923 ainda era arrematada a limpeza a efectuar nos dois anos seguintes[1052]; tal como em Guimarães, que em 1925 continuava a efectuar a limpeza pública por adjudicação[1053], apesar de em 1919 se pugnar pelo *estabelecimento de limpeza* municipal, entre outras propostas visando a melhoria da higiene da cidade[1054].

---

semanalmente á Camara uma nota do gaz consumido em cada esquadra. (...) Capitulo 2º. Da illuminação. Artº 6º Os lampeonistas começarão a accender os candieiros da illuminação publica, de maneira que meia hora depois das trindades, ao anoutecer estajam todos accezos em noute em que não houver luar claro. Em noutes de luar claro, começarão a accender-se de maneira que estejam todos accezos meia hora antes da lua desapparecer no horizonte. § 1º Entende-se por noute de luar claro aquella em que não houver nuvens no firmamento, ou em que havendo-as não interceptem totalmente a luz. Artº 8º Os candeeiros estarão e conservar-se-hão accesos ate ás 4 horas da manhã de inverno e ate ás 2 de verão. Em noutes de luar claro, começarão a apagar-se meia hora depois da lua apparecer no horizonte. § 1º Os quatro candeeiros em volta da cadeia civil, o do corpo da guarda do Governo Civil com os dous mais proximos e o do corpo da guarda do quartel militar, conservar-se-hão accezos durante todo o anno ate ao romper da aurora, menos em noutes de luar claro que se apagarão quando os outros. § 2º Igual disposição se observará com relação aos candeeiros collocados em pontos onde andem obras municipais que embaracem e estorvem o transito. (...) Capitulo 3º. Da limpeza. Artº 12º Cada lampeonista fará na sua respectiva esquadra duas vezes por semana, quartas feiras e sabbados, ás trez horas da manhã de verão e ás 6 de inverno a limpeza geral das ruas, becos, largos e praças dentro das barreiras da villa. § unico. Para isso não só varrerão mas limparão á enxada toda a lama e terra ou pedras que houver nas ruas. (...) Capitulo 4º. Disposições gerais. Artº 20º Este regulamento começará a executar-se quinze dias depois de approvado pela Commissão executiva da Junta Geral. (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 62, 1880, pp. 21F a 24F).

[1051] Novo regulamento de limpeza e iluminação que passa a ser feita directamente pela Câmara, com oito empregados, tantos quantas as "secções [em que se dividiu a cidade] que determinam a area dentro da qual cada empregado exerce as suas funções", de limpeza, de conservação e gestão dos candeeiros, conservação de ruas, praças e passeios publicos ("varrer e limpar os passeios das ruas nas occasiões de neve ou gelos"). (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 31 de Dezembro de 1885 a 10 de Junho de 1887, pp. 190V-192V).

[1052] Arrematação, para os anos de 1924 e 1925, da *limpeza das ruas, largos, becos e vielas desta Vila e demais logares publicos, bem como o matadouro e praça-mercado. (...) por 18000$00 anuaes (...) A limpeza de Villa Real comprehende a area do terreno dentro das barreiras da Villa, isto é, o terreno comprehendido, no bairro de Almodena, até á casa antigamente pertencente a Francisco Alves Felizardo (nº 26 de policia); no Pioledo até ao Theatro; no bairro de Stº Antonio até ao ponto onde está colocada a barraca da fiscalização das contribuições indirectas; na estrada de Chaves até ao quartel do Districto de Recrutamento; no bairro da Estação até ao principio da ponte metalica; no bairro da Guia até ao largo aonde está situada a barraca da fiscalização das contribuições indirectas; (...) fazer varrer todos os dias as varreduras, lixos, estercos, estrumes de todos os largos, becos, vielas e logares publicos, incluindo a praça-mercado, dentro da area de terreno acima delimitado, os quaes transportará para a montureira que escolher, sita em terreno particular e se não fôr reprovada pela auctoridade sanitaria competente.* (ADVRL/ALL - CMVR/B/A/001/Lv 1090, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, Sessão de 22 de Setembro de 1923, pág. 130F).

[1053] AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1888, sessão de 20 de Fevereiro de 1925, pág. 210F.

[1054] *Higiene. 1º Desaparecimento de todas as montureiras e depositos de entulho de qualquer ponto da cidade, designando a Câmara um local apropriado para lixeira. 2º Estabelecimento de limpeza municipal, estipulando e fazendo aplicar as respectivas multas a quem não respeitar o estabelecido pela Câmara. 3º Abolição de todas as fossas entulhos ou estrumeiras e substituição delas por sentinas sifão com agua e as correspondentes fossas de deluição. 4º Canalisação perfeita de todos os esgotos para local conveniente, onde não corra risco a higiene publica e particular. 5º Construção de uma instalação apropriada para sentina publica. 6º Construção de um balneário municipal com duas classes de banhos de imersão, uma das quais gratis para os individuos de pequenos recursos.* (Idem, M-1883, Sessão de 26 de Março de 1919, pp. 105F-107F).

2.2.3. Iluminação dos espaços públicos

Foi a partir de meados de Oitocentos que, utilizando as expressões de Joel SERRÃO (1978), a *noite natural* começou a transformar-se em *noite técnica* nas cidades portuguesas, acrescentando mais um traço de distinção entre os espaços urbanos e a sua envolvência rural. Primeiro com a utilização do azeite, depois do petróleo, a seguir do gás e finalmente da electricidade, as cidades foram gradualmente iluminadas. Foi esta a sequência de sistemas de iluminação pública a que se assistiu na generalidade das cidades portuguesas (com os sistemas substituidos a manterem-se enquanto se alargavam as áreas abrangidas pelos sistemas substituidores), pelo menos naquelas que utilizaram todos os métodos, pois nos centros urbanos mais pequenos a iluminação a petróleo manteve-se até ao início do século XX, passando-se então directamente para a energia eléctrica.

Como afirmou Lewis MUMFORD, *a falta de uma iluminação artificial adequada* foi *uma das grandes imperfeições técnicas da cidade até ao século XIX*[1055]. De facto, só a partir de finais de Setecentos, depois da descoberta de um gás inflamável, retirado do carvão através da destilação[1056], foi possível desenvolver sistemas de iluminação, que em termos urbanos exigiam a instalação de redes de alimentação, cujos candeeiros jorravam uma luz que, finalmente, se apresentava como verdadeiro concorrente do luar[1057].

Em Portugal, logo a seguir ao fim da guerra civil começou a pensar-se na utilização do gás para a iluminação pública de Lisboa, embora a instalação dos primeiros 26 candeeiros a gás se tenha concretizado apenas em 1848, que aumentaram para 402 no ano seguinte, continuando, no entanto, a conviver com os 2168 candeeiros a azeite[1058]. No Porto, apesar da utilização de um arco iluminado a gás na recepção à Rainha em 1852, só em 1853 seria feita a primeira concessão para a iluminação a gás, cuja concretização seria iniciada em

---

[1055] Lewis MUMFORD, 1998 1ª edição 1961, pág. 87.

[1056] *Foi em 1769 (...) que o dr. Watson analysando os produtos da distillação do carvão de pedra e de madeira, descobriu um gaz inflammavel, o que foi o primeiro passo para a descoberta da illuminação a gaz, realisada em 1786 pelo engenheiro Filippe Lebon* (João Chrysostomo de Abreu e SOUSA, 1872, pág. 65).

[1057] Ver Joel SERRÃO, 1978, pp. 36 e 47.

[1058] Em Lisboa fizeram-se experiências, com óleo de oliveira, em 1780 e desde 1823 que, em alguns dias e horas, passou a ser iluminada de forma mais contínua. *Mas por volta de 1835, não só a iluminação a azeite se passa a fazer em maior número de noites e horas, mas também se principia a falar de uma nova iluminação em que se depositam imensas esperanças – a luz do gás, que (...) dava os seus frutos nas cidades mais "civilizadas" da Europa. Mas, entre nós, só a partir de 1848 ela será ensaiada em Lisboa* (Idem, pp. 26 e 40).

1855[1059], atingindo os 2500 candeeiros a gás em 1891[1060], quando já se iniciara a concorrência da energia eléctrica.

Nos pequenos e médios centros urbanos as modernizações foram mais tardias. Nestes, a *noite natural*, se bem que mitigada pela iluminação a azeite ou, a partir da década de sessenta, pela utilização do petróleo, perdurou até aos anos noventa, quando em algumas povoações foi introduzida a iluminação a gás. Apenas aí se passou para a *noite técnica*, que se imporia definitivamente com a introdução da iluminação eléctrica[1061], cuja aplicação à totalidade de um centro urbano se terá verificado em Vila Real, onde foi inaugurada nas festas da vila de 1894[1062], depois de instalada uma central hidroeléctrica no rio Corgo, algumas dezenas de metros a montante da foz do Cabril, supostamente considerada *o primeiro exemplo deste genero de industria* [que] *aparece entre nós*[1063], embora desde meados da década de oitenta já existisse uma pequena central hidroeléctrica estabelecida no rio Nabão, para abastecer a Fábrica de Tecidos de Tomar[1064].

A observação das verbas orçamentadas para iluminação (figuras 41A e B) permite verificar a existência de um padrão de constância dos valores anuais envolvidos, aqui e ali quebrado por rupturas correspondentes ao aumento do número de candeeiros, do número de horas de iluminação ou à modificação do sistema de iluminação. Em Chaves as verbas adquirem alguma importância apenas em 1863, quando se mudou o combustível, do azeite para o petróleo (*gaz liquido*), com a instalação de 62 novos lampiões. Em Guimarães, que era iluminada a azeite desde 1844, é visível um aumento de verbas também em 1863 e também pela introdução do petróleo, enquanto o novo aumento de 1880 se explica pelo crescimento

---

[1059] Anteriormente, desde 1824, a cidade era iluminada a azeite e a óleo de purgueira e de peixe. Ver Francisco de Almeida e SOUSA, 1998, pág. 142.

[1060] Mª do Carmo SERÉN e Gaspar Martins PEREIRA, 2000, pág. 392.

[1061] A primeira utilização da electricidade na iluminação pública terá acontecido no Porto, por volta de 1874, com a utilização do arco voltaico simples, mas abrangendo apenas o quarteirão delimitado pelas ruas de Passos Manuel e de 31 de Janeiro. Em 1878, por ocasião do 15º aniversário do Príncipe Real D. Carlos, foram utilizados alguns arcos voltaicos (sistema Jablochkov, criado em 1876), vindos de Paris, para iluminar a parada da cidadela de Cascais, os quais foram depois cedidos à câmara municipal de Lisboa para iluminar as ruas centrais da cidade. (ver Francisco de Almeida e SOUSA, 1998, pág. 143 e 144).

[1062] A. M. Pires de CABRAL, 1998 (ver a rede da *Distribuição Electrica de Villa Real* - ADI: VR8).

[1063] Maximiano APOLINARIO, 1918/19, pág. 103. Segundo Sant'Anna DIONÍSIO, teria sido *a primeira central geradora de electricidade construida no nosso País por um Município* (Sant'Anna DIONÍSIO, 1987, 1ª edição 1969, pág. 180), contudo foi construida por um concessionário (o empresário alemão, radicado no Porto, Emílio Biel), tendo sido adquirida pelo município em 1925.

[1064] Francisco de Almeida e SOUSA, 1998, pág. 144.

Figura 41A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para iluminação da sede concelhia (em reis)

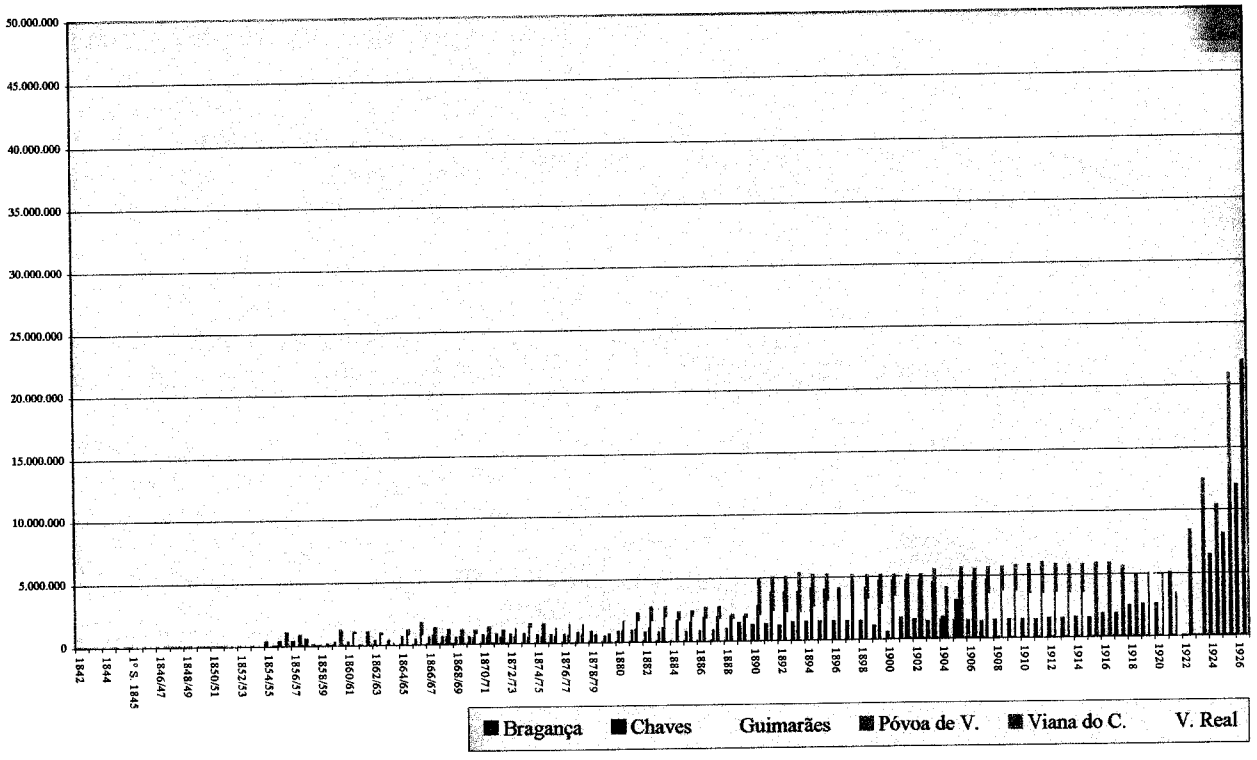
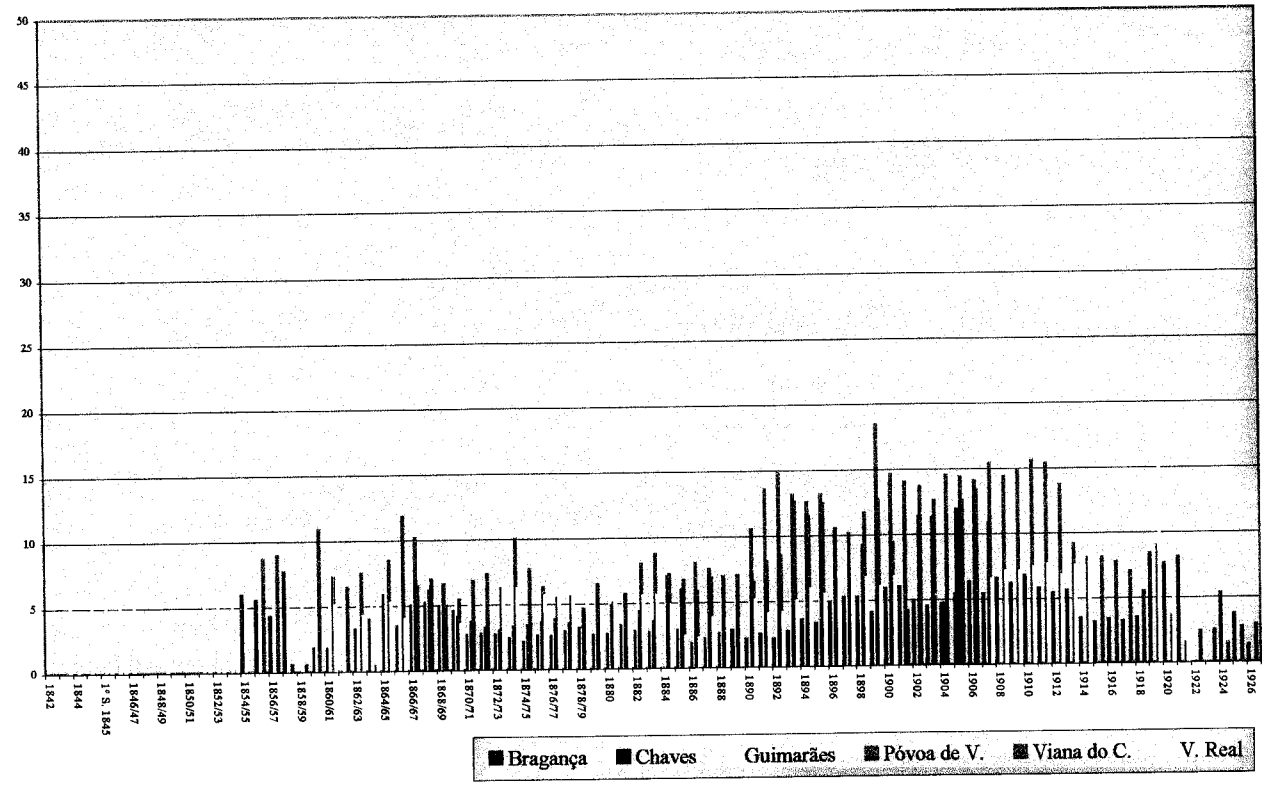


Figura 41B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para iluminação da sede concelhia (% dos totais de despesa)



do número de candeeiros (que crescera desde os 115 de 1859[1065], até aos 239 de 1881[1066]) e, principalmente, do número de horas de iluminação (que era até à 1 hora e passou a *ser até de manhã*[1067]). Terá sido ainda nos anos sessenta que aconteceu a introdução do petróleo na iluminação pública em Viana do Castelo (iluminada a azeite e óleo de purgueira pelo menos desde 1846[1068]), em Vila Real (iluminada pelo menos desde 1843, duplicou a dotação em 1860; o novo aumento dos valores absolutos a partir de 1875/76 deveu-se ao alargamento da iluminação até às 3 horas da madrugada, enquanto anteriormente apenas se fazia até à meia-noite) e em Bragança (na primeira metade do século XIX era iluminada a azeite e em 1874 já utilizava o petróleo). A Póvoa de Varzim terá sido iluminada pela primeira vez, a azeite, em 1862, não abrangendo toda a vila, o que só aconteceria com a introdução da iluminação a petróleo, cerca de 1880, quando a verba para iluminação foi duplicada.

Na década de oitenta desenvolveram-se projectos de difusão da iluminação pública urbana a gás em Portugal, como testemunhou Pinho LEAL ao afirmar, em 1886, que segundo informações que recebera *acaba*[ra] *de constituir-se em Lisboa e Londres uma companhia para explorar o privilegio de illuminar a gaz differentes cidades e villas de Portugal, e que já tem propostas para a illuminação d'esta villa* [Vila Real de St° António] *e das cidades de Evora e Faro*[1069]. A utilização do gás na iluminação pública urbana difundir-se-ía na década seguinte. Em 1890 e com o gás, chegou a *noite técnica* a Viana do Castelo (que mais do que duplicou as verbas da iluminação) e à Póvoa de Varzim (com o correspondente novo crescimento dos gastos com a iluminação, concessionada a Alfred Harrison[1070]). No Norte do país, as cidades do litoral foram, gradualmente, iluminadas com o gás[1071], enquanto nas do interior se prolongou a iluminação a petróleo até à introdução da

---

[1065] *Arrematação da illuminação publica desta Cidade* (...) *a illuminação actualmente é de cento e quinze lampiões, inclusive um de Caldellas que só arde nos mezes de Junho, Julho, Agosto e Setembro. A illuminação é arrematada por cada lampião de tres lumes* (...) *O arrematante obriga-se ao fornecimento de oleo de boa qualidade* (...) *e não borras de azeite ou oleo fervido ou derretido.* (AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1847, Sessão de 22 de Junho de 1859, pp. 39F-44F).

[1066] Padre António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 137.

[1067] Idem, ibidem.

[1068] Mário G. FERNANDES, 1995, pág. 57.

[1069] Augusto S. A. B. de Pinho LEAL, 1886, pág. 926.

[1070] Ver Jorge BARBOSA (1980, pp. 30-39), que descreve os sistemas de iluminação e a sua história na Póvoa de Varzim.

[1071] Em Aveiro, por exemplo, também foi introduzido o gás na iluminação pública em 1890 (Joel SERRÃO, 1978, pág. 56). Em Matosinhos foi em 1891 (Sandra Ferreira de Carvalho NUNES, 1998, pág. 137).

energia eléctrica (Vila Real em 1894, Chaves em 1905[1072], Viana do Castelo a partir de 1915, Guimarães em 1921, Póvoa de Varzim em 1923 e Bragança em 1924[1073]). Apesar da inevitável convivência inicial com os sistemas de iluminação anteriores, a energia eléctrica, pela superioridade que apresentava na qualidade da iluminação e na segurança[1074], tornou-se uma opção inevitável, sendo introduzida na generalidade dos centros urbanos no primeiro quartel de Novecentos. Em alguns casos por exploração directa das câmaras municipais (como Amarante, Braga, Espinho, Fafe, Porto), noutros por empresas privadas (como em Barcelos, Bragança, Caminha, Chaves, Guimarães, Viana do Castelo, Vila Real)[1075], posteriormente municipalizadas (como no caso de Vila Real, cujo processo de municipalização se iniciou em 1916 e se concluiu em 1925[1076]).

[1072] O *Projecto de Contracto* da iluminação eléctrica é de 1902 (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 19, Sessão de 5 de Maio de 1902).

[1073] Apesar das tentativas anteriores: *Condições para a arrematação do fornecimento de energia electrica para a illuminação publica e particular na cidade de Bragança* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Sessão de 4 de Dezembro de 1902); *resolveu-se que se solicite a approvação rapida da proposta para o fornecimento de energia electrica destinada á illuminação publica, particular e de usos industriais n'esta cidade, de maneira a poderem ser iniciados e activados os respectivos trabalhos* (Idem, Sessão de 10 de Janeiro de 1907); *arrematação do fornecimento de energia electrica para a illuminação da cidade, que já foi annunciada em quatro concursos. Os annunccios deverão ser publicados no diario do governo, n'um jornal dos de maior circulação de Lisboa, n'outro do Porto e n'um d'esta cidade* (Idem, Sessão de 30 de Junho de 1907); *A camara delibera não aceitar a proposta do proponente Antonio Rodrigues, de Viseu, para o fornecimento de energia eléctrica para a illuminação publica, particular e usos industriais e delibera ainda solicitar auctorização superior para contractar particularmente o fornecimento de energia electrica.* (Idem, Sessão de 22 de Dezembro de 1910).

[1074] A segurança estava assegurada pela proibição legal da "canalização aérea" da alta tensão em lugares habitados, como clarificou um vereador vimaranense aquando da instalação da energia eléctrica em Guimarães: *Parecer e proposta acerca da montagem da alta tensão para fornecimento da energia electrica diurna. Pelo senhor vereador Antonio Lopes de Carvalho foi apresentado o parecer e proposta do teôr seguinte:* (...) *1º Constitui perigo publico a canalisação aéria da alta tensão? - R - Segundo uma consulta por mim dirigida a um engenheiro electricista, o mesmo foi de parecer que a alta tensão com o potencial da energia corrente a estabelecer, constitui perigo de vida. 2º Deve em tal caso a Câmara permitir a canalisação aéria? - R - Em face do parecer tecnico indicado, sou de opinião que a Câmara não deve permitir a instalação da corrente aéria.* (...) *Deve pois o caso ser regulado pela lei de seis de Fevereiro de mil nove centos e treze, cujo artigo oitavo expressamente diz «as camaras não podem permitir canalisação aérias a alta tensão nas povoações e lugares habitados».* (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1885, Sessão de 29 de Março de 1921, pp. 142V-143V).

[1075] Ver lista com as redes de distribuição e respectiva potências na *Revista de Obras Publicas e Minas*, 1918/19 (pág. 110) e 1923 (pág. 71).

[1076] A partir de 1905, pelo menos, o serviço prestado pela Empresa da Luz Electrica tornou-se intermitente e deficitário. Em 1916 foi tomada a decisão da municipalização, contudo o processo de liquidação da concessão que houvera sido feita a Emílio Biel seria demorado porque, segundo a câmara municipal, a *casa Biel, proprietaria da actual concessão e respectivo material, nunca quiz acatar as auctoridades e tribunaes portugueses na resolução de pleitos com esta Camara, recorrendo sistematicamente para reclamações diplomaticas, que da parte da Alemanha foi sempre uso serem apresentadas a paises menos poderosos, com caracter imperativo, estando latente uma reclamação no Ministerio dos Estrangeiros.* (ADVRL/ALL-CMVR/Lv 0177, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 31 de Março de 1917, pp. 37V-38V). Assim, apenas alguns anos depois de concluída a primeira Grande Guerra foi possível concluir todo o processo, sabendo-se que em 1925, *por*

Foi, portanto, dentro do período que baliza este estudo, com particular incidência entre a última década de Oitocentos e o final da primeira república, que se verificou a primeira vaga de infra-estruturação dos centros urbanos, quer através da concretização das redes de distribuição domiciliária de água e de escoamento de esgotos, quer pela concretização e modernização dos sistemas de iluminação pública. Mesmo os serviços de limpeza pública começaram a efectuar-se com maior frequência nesta fase.

2.3. Alterações nos planos urbanos

Foi em relação aos espaços de circulação que, como veremos, se registaram as alterações mais visíveis do plano urbano das povoações estudadas. No entanto e apesar do menor impacte na transformação da morfologia de cada urbe, também nos espaços verdes e nos edificados se verificaram modificações que tentaremos sublinhar.

2.3.1. Espaços de circulação

No conjunto das intervenções nos espaços de circulação devem distinguir-se as acções relativas à simples reparação ou renovação de pisos das que derivam da concretização de alinhamentos, alargamentos ou novas aberturas. A pertinência da destrinça deve-se ao facto de com as primeiras, coevamente identificadas como *construção* de arruamentos, apenas se qualificar o espaço existente, enquanto que com os alinhamentos (normalmente pontualizados e efectuados no sentido do recuo do edificado), os alargamentos e as aberturas, se acrescentava superfície ao espaço público, quer quando se tratava da reforma do plano urbano (aquilo que predominou) quer quando se encetava a sua expansão.

No entanto, para o poder municipal esta distinção não era relevante, ao menos em termos orçamentais, pelo que, muitas vezes, apesar da discriminação das diversas obras a realizar, as verbas foram orçamentadas em bloco, constituindo um sub-total afectado às obras em arruamentos (figura 42A e B), inicialmente com referências a *largos, campos e ruas*, depois

---

unanimidade foi rezolvido auctorizar o vogal d'esta Comissão Executiva dr. Augusto Rua a assignar a escriptura de compromisso de compra e venda da rêde pertencente á Empreza da Luz Electrica de Vila Real. (ADVRL/ALL-CMVR/B/A/001/Lv 1090, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 22 de Agosto de 1925, pág. 187F).

Figura 42A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arruamentos da sede concelhia (em reis)

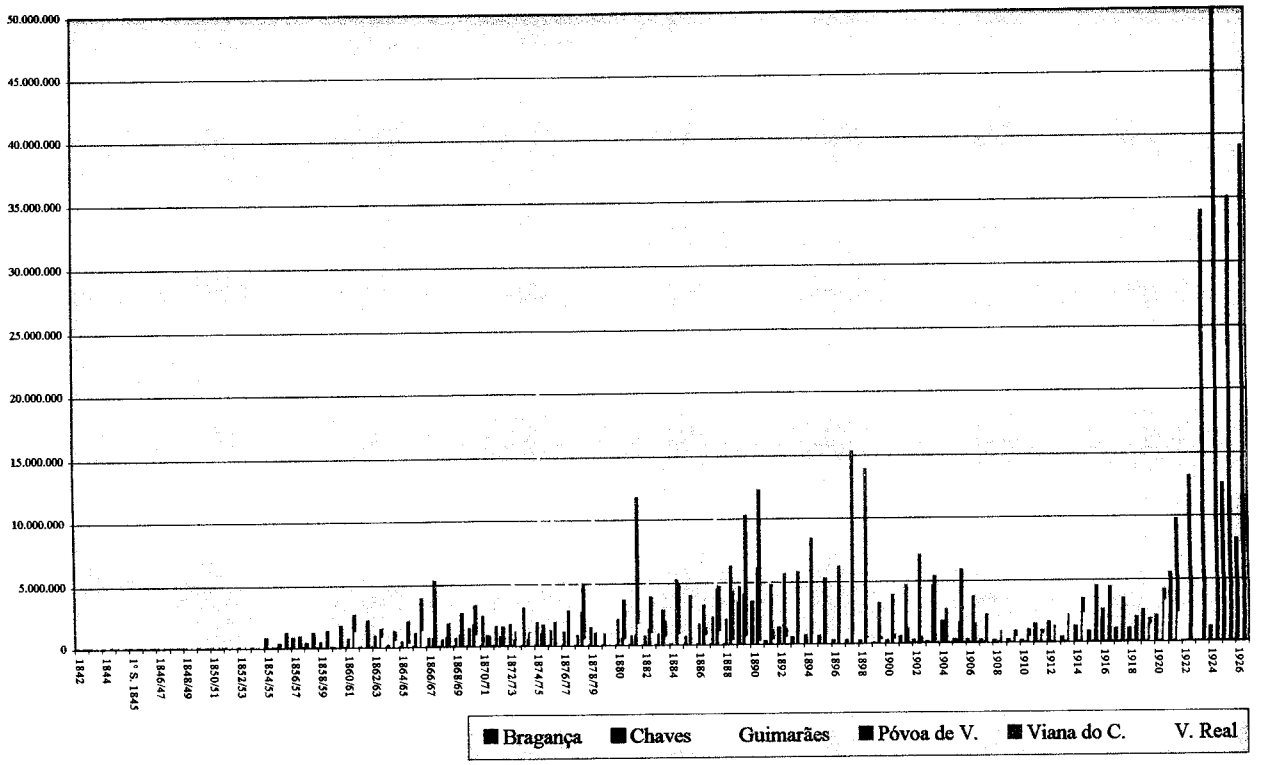
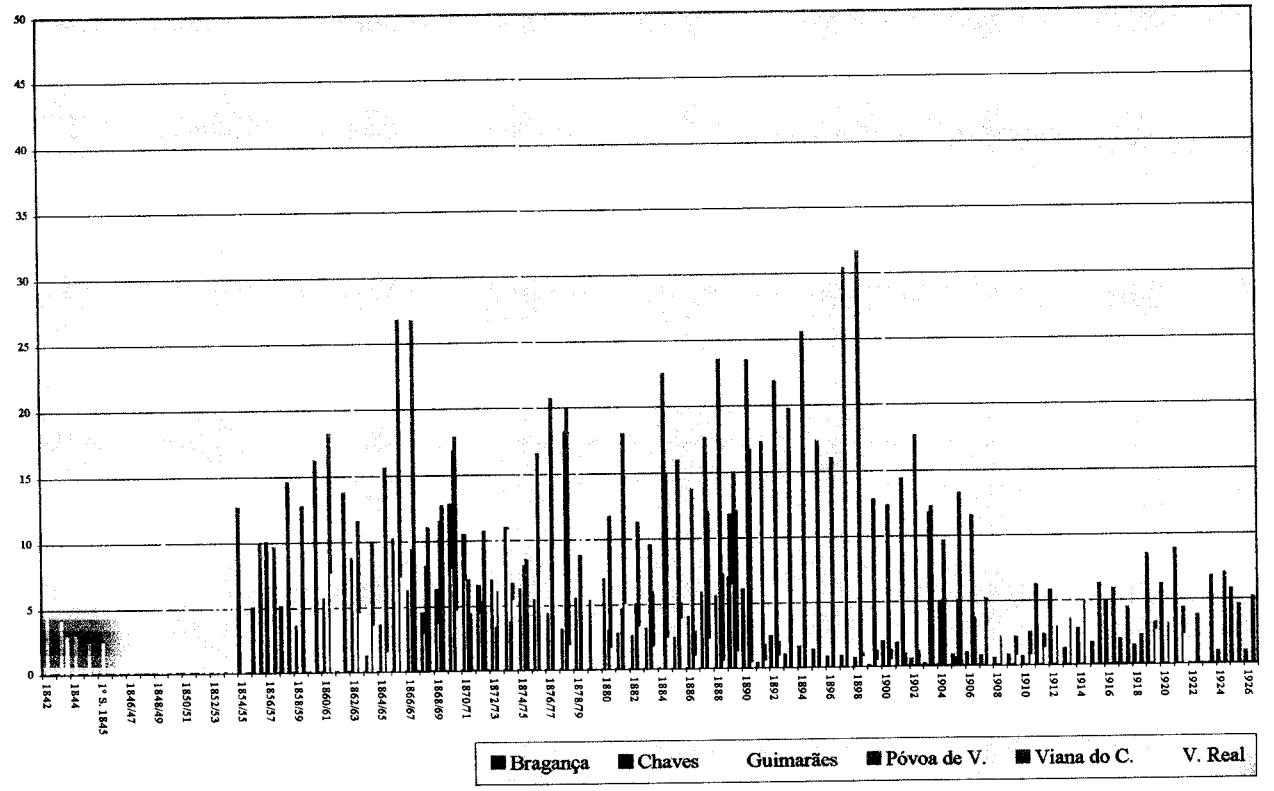


Figura 42B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arruamentos da sede concelhia (% dos totais de despesa)



também a *praças e a avenidas*). Esta despesa consumiria, em alguns períodos e em cada centro urbano, a maior fatia dos investimentos em urbanismo, atingindo por vezes pesos relativos entre os 15 e os 35 %, nomeadamente nos casos de Viana do Castelo, Guimarães e Póvoa de Varzim.

São vários os exemplos de investimentos municipais que se dirigiram para a simples renovação de pisos (umas vezes pelo sistema de calçada e noutras pela macadamização), abrangendo grande parte dos arruamentos urbanos e visando quer a salubrização, através da melhoria do escoamento das águas superficiais e das condições de limpeza, quer a comodidade do trânsito. Assim aconteceu em Bragança na década de cinquenta (anexo 9) e na de sessenta, quando se construiram passeios laterais, acrescentando-se o *aformoseamento* como objectivo[1077]. Em Chaves, em 1869/70 orçamentou-se o calcetamento da rua de Stª Maria, da rua da Igreja e *da praça até ao Largo da Principal* e das ruas de traz da Igreja Matriz, da Cadeia e do arrabalde, *desde a ponte até a entrada da rua Direita*, na margem direita do Tâmega, contemplando-se ainda as ruas do Maximino e de S. José, no bairro da Madalena e a feitura de passeios de cantaria nas diferentes ruas do arrabalde, sabendo-se ainda que, na década de setenta, foi arrematado o calcetamento (com seixo) e a construção de passeios em *algumas ruas*[1078]. Em Guimarães foi orçamentada, a

---

[1077] *Pelo vice-presidente foi dito que, sendo da maior necessidade proceder á compostura das Ruas desta Cidade com passeios lateraes da Cantaria, porque no seu estado actual difficultão o transito, assim como obstão á limpeza e aformoseamento da Cidade, e não se podendo pela insufficiencia de rendimentos ordinarios da Camara emprehender com esse unico recurso obras que importão uma despeza bastante avultada, propunha que a Camara contrahisse um emprestimo e que nos orçamentos futuros vote uma quantia que não aggrave a situação dos contribuintes para a mortisação de capital e juros; e, entrando em discussão, foi unanimemente approvada pela Camara e Conselho Municipal, deliberando que se mandasse levantar a planta respectiva, e que em seguida se tornarião a reunir a fim de designar a quantia do emprestimo e condições do contracto.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, Sessão de 28 de Janeiro de 1864, pág. 135F). *Presente a Camara e Conselho Municipal a planta, nivelamentos longitudinal e transversal, orçamento, e mais peças que o justificão e esclarecem, tudo relativamente ao projecto de reconstrucção e melhoramento da calçada da praça da Sé, Rua Direita, praça de Sam Vicente, Rua d'Alfandega, Rua de Sam Francisco, Rua do Espirito Santo e Rua dos Oleiros, importando o orçamento em 8200$000 rs. a que deve ajuntar-se a quantia de 3704$135 rs. se os passeios forem todos de lajedo, fazendo tudo a somma de 11904$135 rs.* (...) *A Camara deliberou que para a construcção do passeio na viela da estacada se precissavão de trinta e um metros de cantaria, d'altura de 0,22 e largura de 0,33 e que se annuncia-se a arrematação para o dia 9 do proximo mez.* (Idem, Sessão de 16 de Março de 1865, pp. 228 F e V).

[1078] *em vista da Camara se conformar com a conveniencia de se fazerem calcetar algumas ruas desta villa, tronava-se por isso necessario que as mesmas ruas tivessem passeios lateraes na parte onde a sua construcção se tornava indispensavel para regularidade e aformoseamento das mesmas* (...) *empregar nos passeios que construir as pedras que escolher das calçadas das ruas que tem de ser substituidas pelo calcetamento do systema de pedras de tição ou seixo, empregando-as somente depois de limpas a pico miudo, apparelhadas pela frente e juntas á esquadria, assentes com firmesa e bem unidas nas juntas.* (...) *no acto da construção dos passeios deixará junto a fronteira de cada predio urbano os precisos orificios, regulares em diametro, onde possa ser introduzido um conductor das aguas pluviais*

partir do final da década de sessenta, a reconstrução de inúmeras ruas por calcetaria, tal como prescrevera a comissão de melhoramentos de 1869, assegurando um autor coevo que em 1881 se *acha*[va]*m já calçadas a maior parte e as melhores ruas e largos da cidade*[1079]. Na cidade de Viana do Castelo, entre 1855 e a década de setenta foram construidas as calçadas e macadames de quase todas as ruas e largos existentes, exceptuando-se apenas algumas ruas do casco medieval e vielas transversais à rua do Loureiro[1080].

Todas as construções de arruamentos urbanos utilizaram o calcetamento ou a macadamização e apesar da sugestão da existência de uma sucessão cronológica que terá levado à substituição do macadame pela calcetaria, referida em relação a Guimarães[1081], o que de facto se verificou, foi a utilização em simultâneo de ambos os sistemas. Sabe-se que a divulgação do sistema de MacAdam foi efectuado em 1820, em Londres, que em 1824 foi experimentado na estrada do Campo Grande, em Lisboa e que ainda na primeira metade de Oitocentos passaria a ser utilizado, normalmente, na construção de estradas[1082], defendendo-se na mesma altura, nos anos quarenta, a generalização do *macadamismo* a todas as ruas da capital portuguesa[1083]. Contudo, porque produzia mais poeira e lama que a calçada[1084] ou porque se degradava mais rapidamente com a maior intensidade de trânsito de carruagens no interior dos centros urbanos, a sua aplicação não se generalizou a todos os espaços de circulação urbana. Assim, a sua aplicação foi intensa na construção de estradas, mas no interior das povoações ter-se-á restringido sobretudo a arruamentos

---

que do telhado dos mencionados predios as deve ali conduzir, construindo tambem por baixo do passeio um desaguadouro das referidas aguas para a valeta da mesma rua. (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro iniciado em 9 de Novembro de 1874, Sessão de 24 de Agosto de 1876).

[1079] Padre António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 133.

[1080] Ver Mário G. FERNANDES, 1995, pp. 118 e 120. Luiz Figueiredo da Guerra, escreveu em 1884, no Diccionario de A. Pinho LEAL (1883/84, pág. 445), que em Viana do Castelo, desde 1867, se haviam transformado *as impossiveis praças e acanhadas ruas, que, em vez de calçada, se tornavam no inverno pantanos e regatos, deposito de toda a especie de immundicie, onde se despejavam os enormes calleiros ou goteiras de medonho aspecto.*

[1081] *Pelos anos de 1665 e 1666, foram as ruas da vila, na sua maior parte, mandadas calçar – umas, a pedra de alvenaria grossa; e outras, a esquadria. Este sistema, de que ainda nos restam algumas amostras, foi mais tarde substituido pelo macadame; e ultimamente pela calcetaria, de que se acham já calçadas a maior parte, e as melhores ruas e largos da cidade.* (Padre António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 133).

[1082] Em Portugal, 1849 foi o ano do início da construção sistemática de estradas a macadame (Mª Fernanda ALEGRIA, 1990, pág. 98).

[1083] Macadame e macadamismo são termos coevos derivados do nome do autor, ou divulgador, do processo de construção, o britânico John Loudon Mac-Adam. Os pisos de macadame eram construidos pela sobreposição, sem alicerces, de duas camadas de cascalho devidamente comprimidas. Sobre processos de construção de estradas no século XIX em Portugal (ver Artur Teodoro de MATOS, 1980, pp. 205-216).

[1084] Como reconhecia o próprio Mac-Adam, citado por A. Teodoro de MATOS (1980, pág. 213).

integrantes das estradas que as atravessavam e a arruamentos periféricos ou, devido ao seu baixo custo, aos espaços com maiores superfícies. Em Viana do Castelo, por exemplo, a única cidade em relação à qual surgem referências à construção de macadames nos orçamentos municipais, foram macadamizadas toda a frente do cais, os largos da Carreira e de Stº António, as ruas de Stº António, de S. José, do Castelo, de S. Tiago e do Loureiro, a rua de Stª Ana aquando do seu alargamento e o campo da Agonia.

Os dois sistemas conviveram na pavimentação dos centros urbanos, embora sempre com predomínio da calcetaria, cuja utilização seria reforçada com o recuo na utilização do macadame, depois da experiência comprovar que este se tornava menos eficiente devido à mais rápida degradação que apresentava e que se mantinha como um dos focos de insalubridade, quer pela poeira no tempo seco ou pela lama nos tempos de chuva, apesar dos esforços minimizadores que se desenvolveram em vários países, através da busca de processos de revestimento do cascalho, que viriam a eleger a utilização do asfalto no primeiro quartel de Novecentos[1085]. Em 1923 a calçada de pedra continuava a ser considerada como o *revestimento normal* dos arruamentos urbanos, nomeadamente em Paris, aconselhando-se a supressão dos pavimentos macadamizados e o desenvolvimento do emprego do asfalto comprimido devido à emergência da viação automóvel[1086]. Aliás, já em 1912 se referia a necessidade de repensar os processos de construção dos pavimentos das estradas portuguesas devido a *um factor inopinado – o automobilismo*[1087].

As intervenções nos espaços de circulação foram para além do melhoramento e modernização de pavimentos e, no período estudado, aconteceram transformações importantes nos planos urbanos de todas as povoações objecto de estudo, o que facilmente

---

[1085] Veja-se a descrição das experiências, para combater a poeira do macadame, realizadas em vários países europeus e nos Estados Unidos da América do Norte, entre 1880 e 1904, feita por Manuel C. de Sousa BRANDÃO (1905, pág. 229), que sublinhava que *em Portugal, a primeira tentativa de suppressão da poeira em estradas, por meio de um corpo gordo, foi realisada em principios de agosto do anno passado, em Cintra, pelo auctor d'estas linhas, com alcatrão de hulha ou coaltar.*

[1086] *o problema da adopção de novos tipos de pavimento deve a sua particular urgencia ás novas condições de transito resultantes da viação automóvel.* (...) *Actualmente as tendencias da Municipalidade de Paris em materia de pavimentos são as seguintes: suprimir o mais rapidamente possivel os pavimentos de Mac-Adam; considerar a calçada de pedra com paralelipipedos como o revestimento normal, e desenvolve-lo tanto quanto possivel; restringir os pavimentos de madeira às superficies revestidas por este sistema, suprimindo aquelas em que a experiencia demonstre a sua inconveniencia; e desenvolver o emprego do asfalto comprimido.* (Antonio BELO, 1923, pp. 64-65).

[1087] *Os Estados Unidos da América do Norte, a França, a Inglaterra, a Alemanha e outros países, ocupam-se actualmente, com afan, da construção do pavimento das suas estradas, porque um factor inopinado – o automobilismo – a isso as veio obrigar, sendo certo que também, entre nós, é necessário harmonizar e mesmo uniformizar os trabalhos desta natureza.* (Policarpo José da Costa LIMA, 1912, pág. 217).

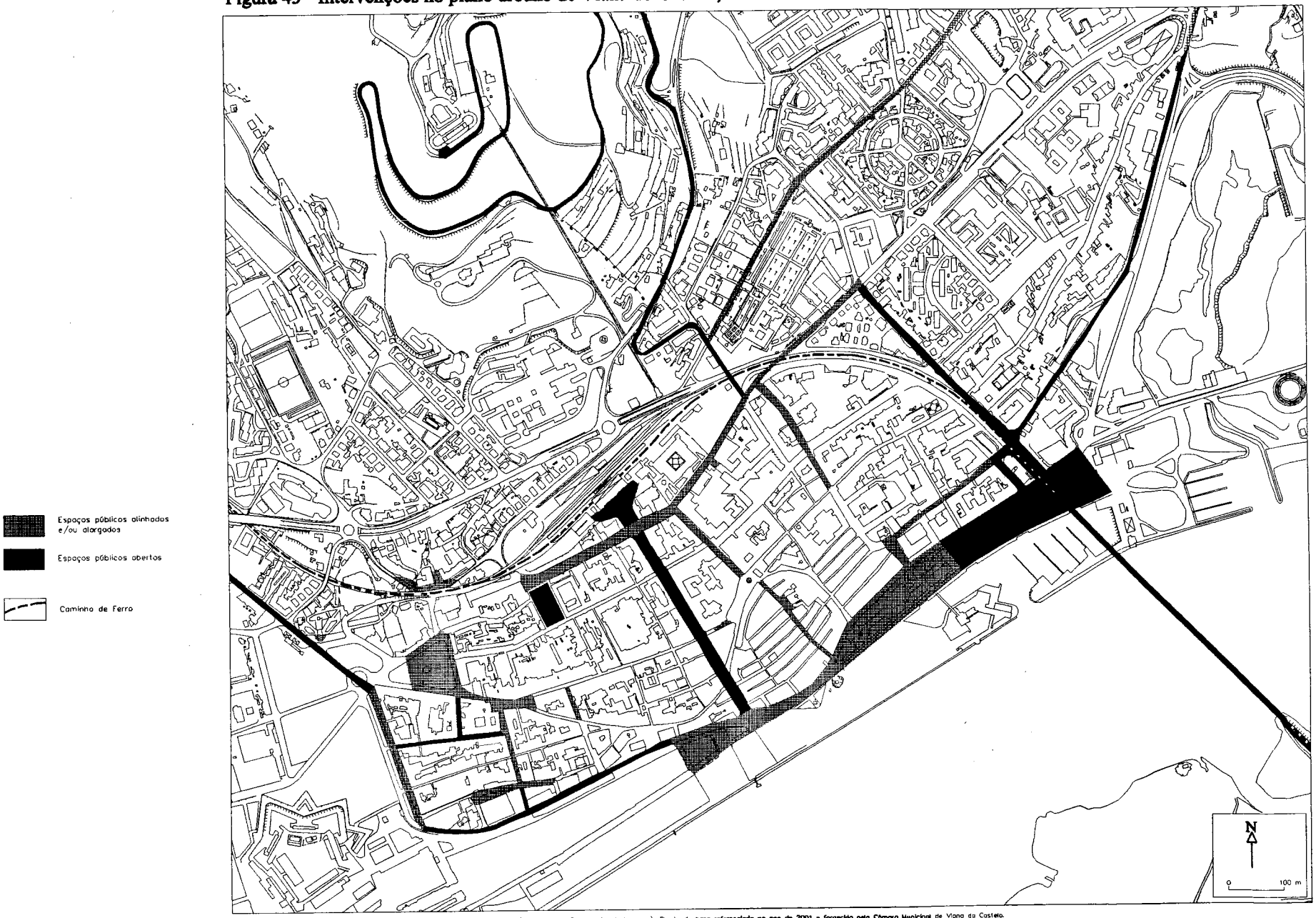
se verifica pela observação das figuras 43 a 48, onde se assinalam os espaços públicos alinhados e/ou alargados dissociados dos que foram abertos, com a relevagem da visibilidade destes, pelo facto de a criação de novos elementos do plano urbano ser, em termos de quantidade de espaços públicos acrescentados, mais significativa do que o alinhamento ou o alargamento de elementos já existentes.

Na verdade, quer as intervenções pontuais que cerziram o plano urbano nas embocaduras de arruamentos, quer as intervenções de maior monta, que criaram ou transformaram espaços públicos funcionalmente importantes, visaram a melhoria da eficácia de funcionamento do centro urbano, encarando-o como um emaranhado de espaços que importava articular, eliminando os obstáculos e os impasses, rompendo barreiras e abrindo novos arruamentos, de forma a costurar uma rede que facilitasse o *livre trânsito* de veículos, pessoas e mercadorias, quer no atravessamento das povoações, quer entre as praças e largos principais ou contornando os centros urbanos. Apesar de tudo, em termos comparativos, as transformações dos planos urbanos não tiveram a mesma importância em todas as cidades estudadas e, embora observáveis, foram menores em Bragança e em Vila Real. No entanto, o livre trânsito tornou-se um objectivo geralmente subjacente (por vezes explicitado) às intervenções, consagrando-se como uma das ideias centrais das obras públicas de iniciativa do poder central e, também, do urbanismo oitocentista, aliás sublinhado no decreto de 31 de Dezembro de 1864.

A necessidade de facilitar o atravessamento dos centros urbanos, por parte do trânsito que circulava nas estradas, foi uma das causas de importantes modificações dos planos urbanos oitocentistas, que provocou inúmeras rectificações, alargamentos e mesmo novas aberturas de arruamentos que constituiram autênticas variantes aos percursos tradicionais. De facto, é possível encontrar testemunhos desta fase em todas as cidades. Para que o atravessamento das povoações fosse efectuado em vias que respeitassem as condições técnicas legalmente definidas (ver Enquadramento legal, ponto 1.1. desta parte II), vários arruamentos do interior das localidades foram alargados e alinhados ou construidos arruamentos alternativos, quando e se as expropriações necessárias à primeira hipótese fossem exageradamente dispendiosas.

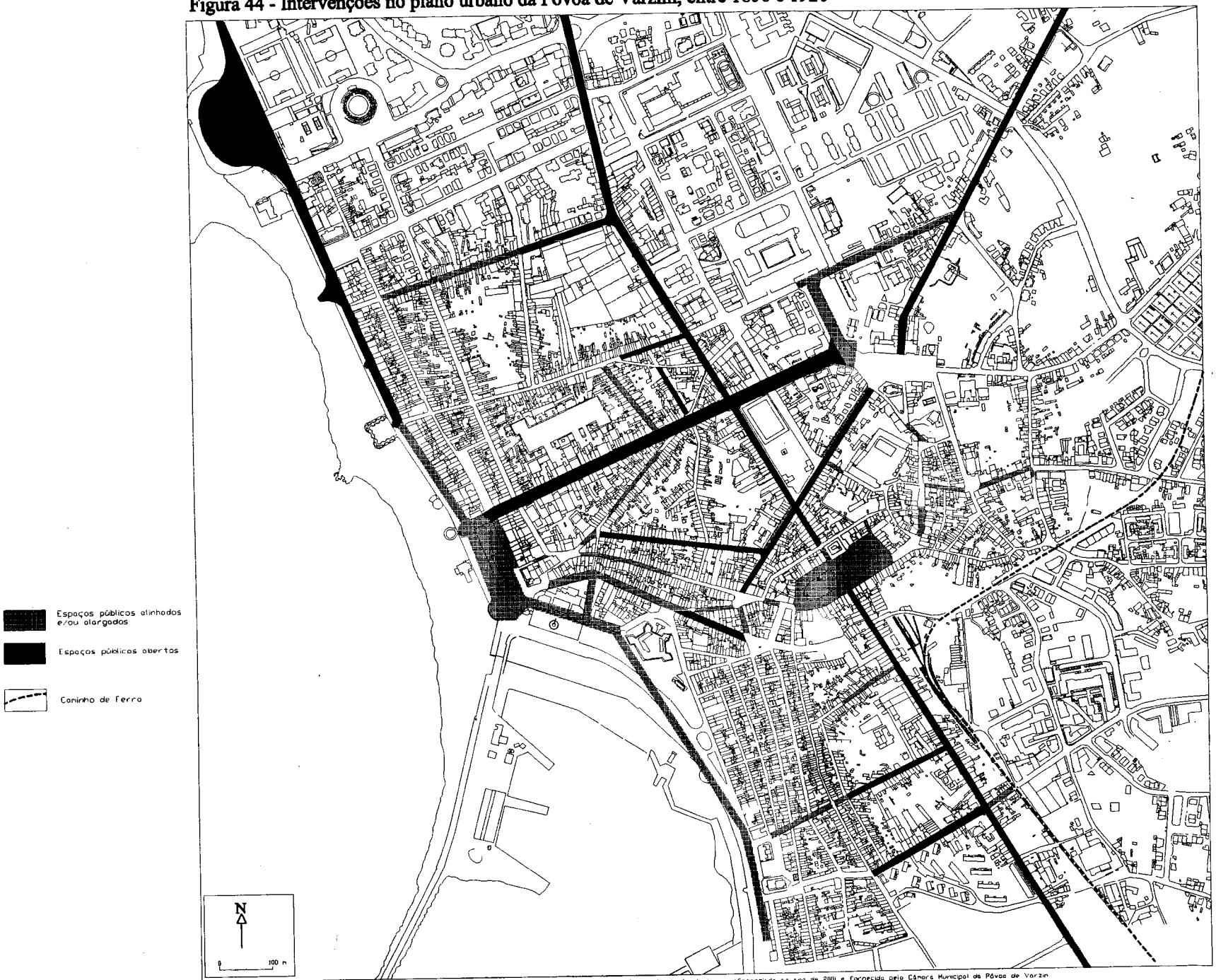
São exemplos, do primeiro caso, as ruas de Fora de Portas e do Loreto em Bragança (ver ADI: B14); todo o percurso desde a Madalena ao largo de St° Amaro, em Chaves, que

Figura 43 - Intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, entre 1850 e 1926



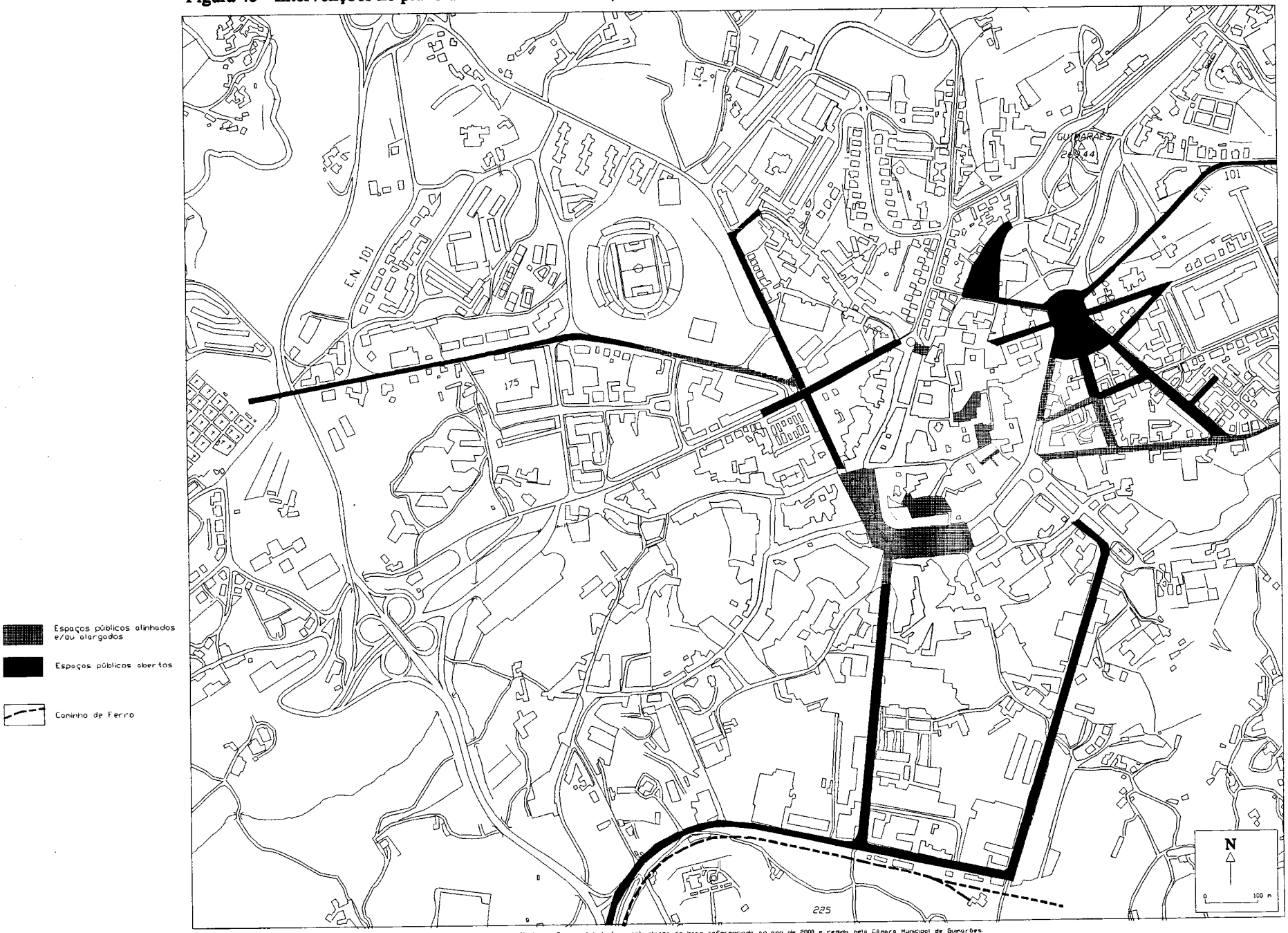
FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexos B e S); Cartografia coeva diverso (Vol. II: Anexo Documental de Imagens). Planta de **base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal** de Viana do Castelo.

Figura 44 - Intervenções no plano urbano da Póvoa de Varzim, entre 1850 e 1926



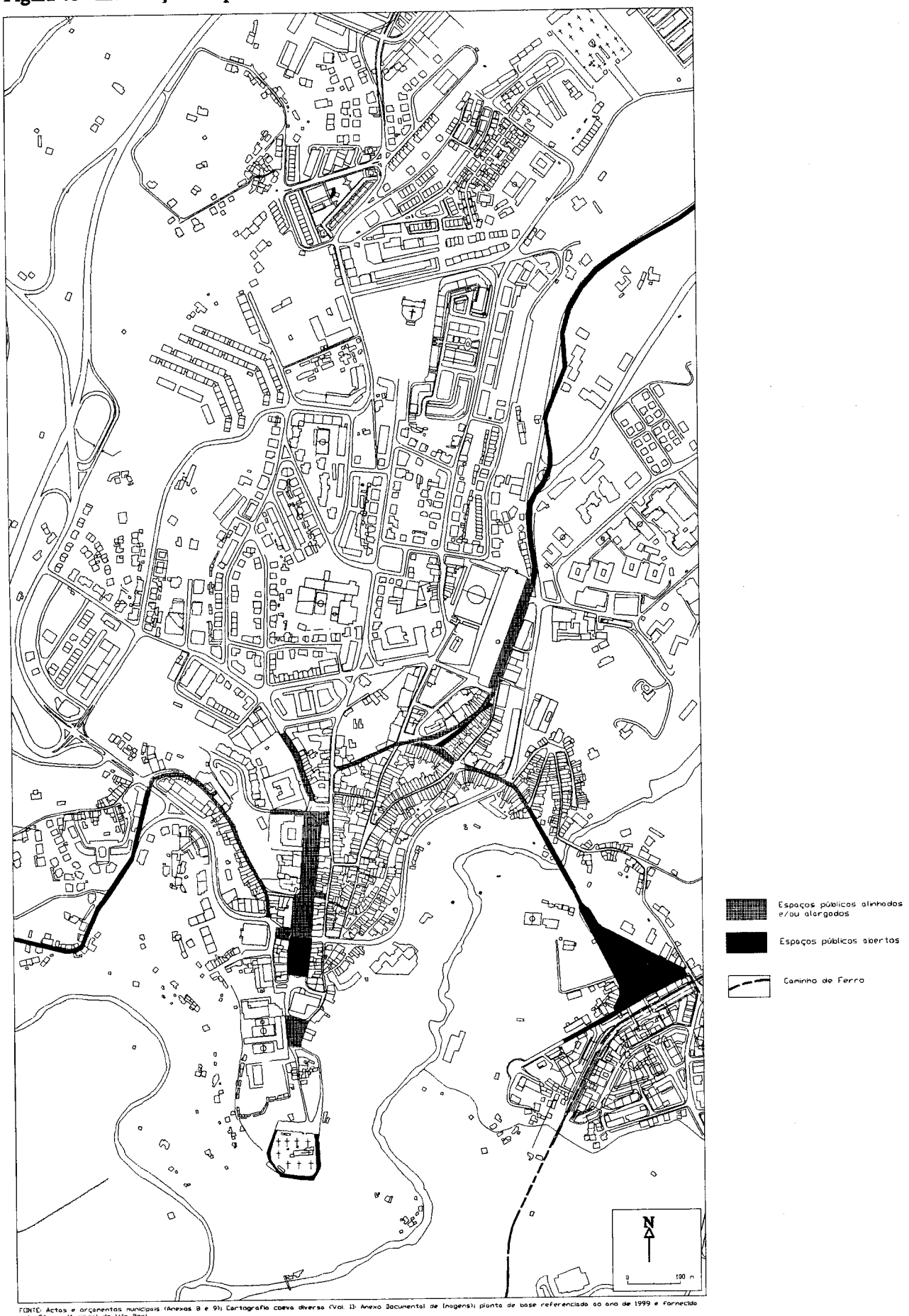
FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diverso (Vol. II- Anexo **Documental de Imagens**); planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim

Figura 45 - Intervenções no plano urbano de Guimarães, entre 1850 e 1926



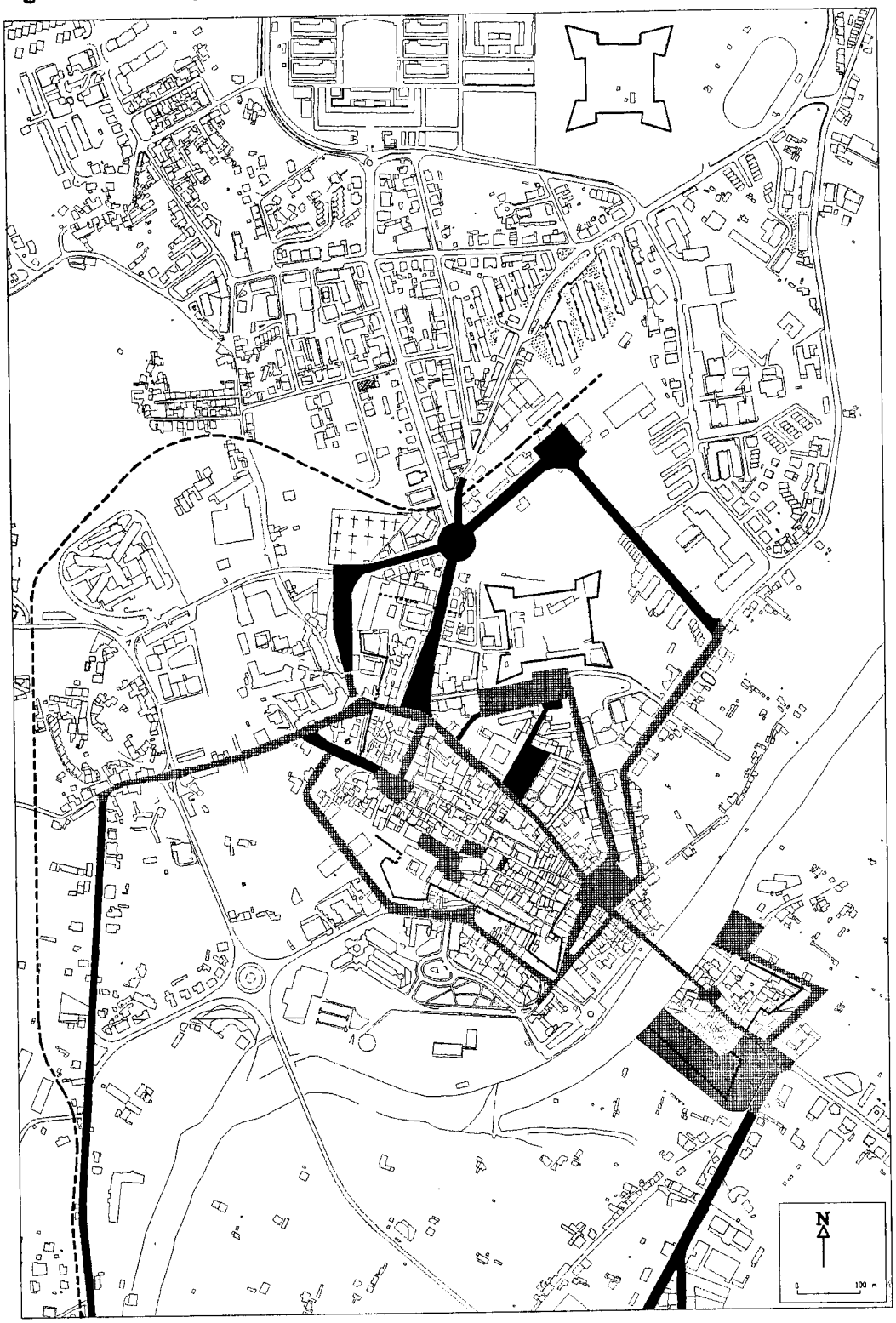
FONTE: **Actas e orçamentos** municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diverso (Vol. I); Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 2000 e cedida pela Câmara Municipal de Guimarães.

Figura 46 - Intervenções no plano urbano de Vila Real, entre 1850 e 1926



FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos B e 9); Cartografia coeva diverso (Vol. I); Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 1999 e fornecida pela Câmara Municipal de Vila Real.

Figura 47 - Intervenções no plano urbano de Chaves, entre 1850 e 1926



Espaços públicos alinhados e/ou alargados

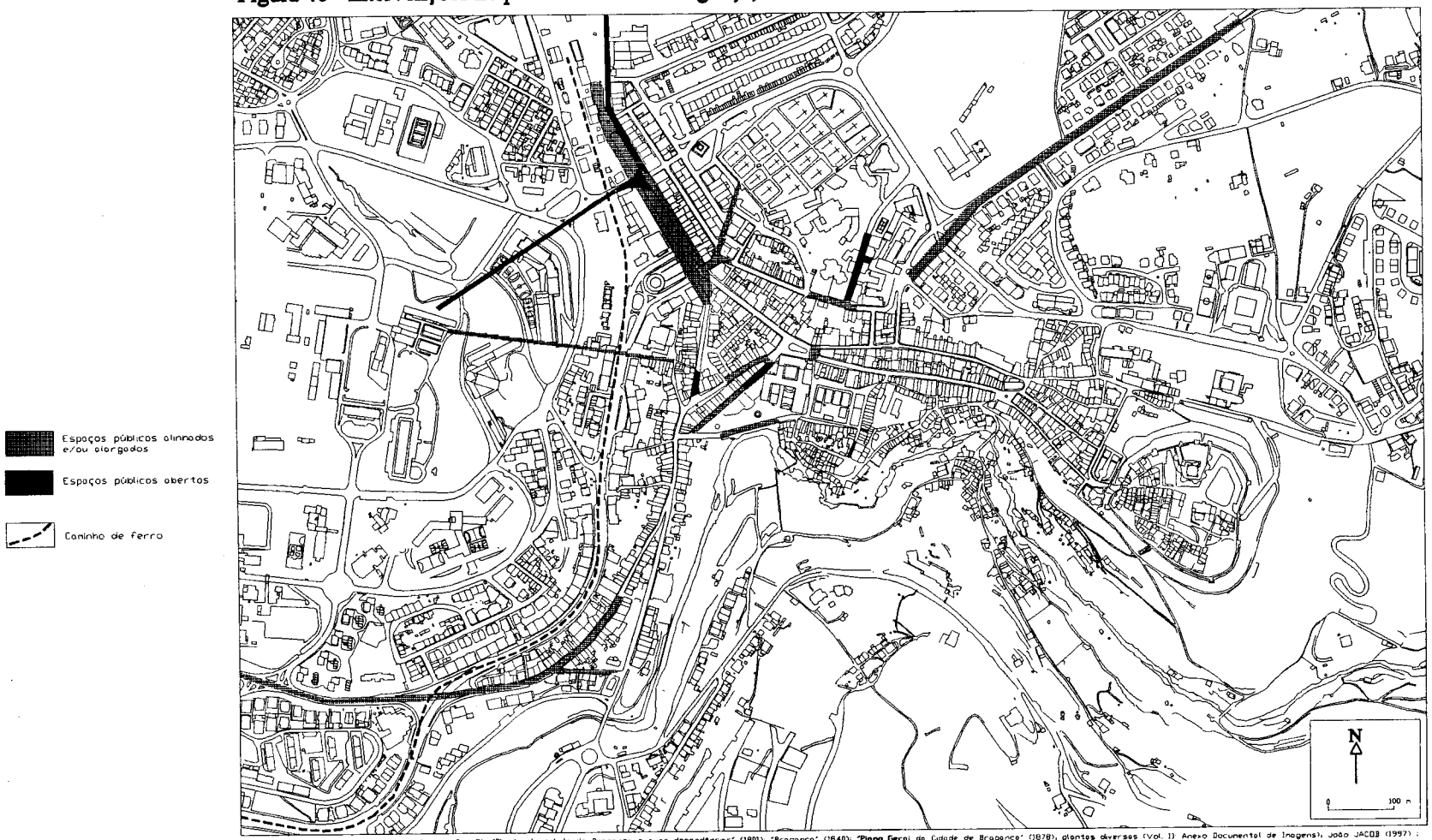
Espaços públicos abertos

Caminho de Ferro

Partes derrubadas do sistema defensivo abaluartado

FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexo 8 e 9); Cartografia corva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 1999 e cedida pela Câmara Municipal de Chaves.

Figura 48 - Intervenções no plano urbano de Bragança, entre 1850 e 1926



FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); "Planta da cidade de Bragança e suas dependências" (1801); "Bragança" (1840); "Plano Geral da Cidade de Bragança" (1878), plantas diversas (Vol. I) Anexo Documental de Imagens); João JACOB (1997) ; Actas da Câmara Municipal de Bragança; planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal Bragança.

inclui a ponte romana[1088], o largo do Arrabalde, a rua de Stº António, as portas do Anjo e a rua Tenente Valadim (ADI: C19); as ruas da Cruz da Pedra e da Madrôa, em Guimarães (ADI: G2, G5 e G6); as ruas de S. Bento, das Larangeiras, parte da rua do Castelo e a área entre a doca da Dízima e o campo do Castelo, em Viana do Castelo (ADI: VC28 e VC29) e o percurso entre a rua da Fonte Nova e a Carreira de Baixo, em Vila Real[1089], onde se insere a rua das Casas Novas (ADI: VR1). São exemplos de novos arruamentos abertos como partes integrantes de estradas, a rua do Conde Ferreira, em Bragança[1090]; a estrada para Braga, a partir do largo de Stº Amaro, como alternativa à velha estrada que passava na ponte do Rivelas e a estrada para Vila Real, com derivação para Vila Flor (ADI: C17), em substituição da rua do Caneiro, em Chaves; a rua de Paio Galvão, em Guimarães; a estrada-rua do Almada na Póvoa de Varzim e a estrada-rua da Papanata em Viana do Castelo.

O facto de quase sempre se escolherem os percursos mais directos e, simultaneamente, mais baratos no sentido da minimização das expropriações, explica que os núcleos antigos, quando não estavam numa posição periférica do centro urbano, fossem contornados pelas estradas evitando-se os custos inerentes à intervenção na elevada densidade do edificado pré-existente.

Outra das causas de intervenção nos planos urbanos prendeu-se com a necessidade de articular os locais de maior importância funcional. Alguns destes locais foram beneficiados, no aprofundamento e na afirmação da sua centralidade, pelas intervenções associadas às estradas. O largo da Sé em Bragança, o largo do Arrabalde em Chaves, o Toural em Guimarães, a praça do Almada e o largo das Dores na Póvoa de Varzim, o campo do Tabolado em Vila Real e os largos do Príncipe e do Pombal na marginal de Viana do Castelo, viram a sua importância reforçada ao serem articulados, directamente, com a rede de estradas e no caso da marginal vianense, também com o conjunto portuário marítimo.

[1088] Substituiram-se as guardas de pedra por grades de ferro de forma a conseguir o alargamento máximo (Júlio M. MACHADO, 1994, pág. 284).

[1089] *A nova estrada a macadam que da Regoa conduz a esta villa por Santa Martha de Penaguião e a que vem d'Amarante pela Campian, fazem junção em Parada de Cunhos, formando ali uma só, que passa o Cabril na Ponte d'Almodêna e depois atravessa esta villa pela rua da Fonte Nova, - Largo do Conde d'Amarante – Praça do Pelourinho, - rua do Arco, - rua de S. Jacintho, - egreja matriz de S. Pedro – e Carreira.* (Augusto S. A. B. Pinho LEAL, 1886, pág. 1000).

[1090] *Que se levasse a effeito pela forma que se acha contratada e com as formalidades legaes a expropriação amigavel dos quintaes pertencentes ás cazas de Arnaldo Augusto Silva e Costa e Manoel Joaquim Dias, bem como a do quintal de Antonio Pires desta cidade, por taes expropriações se tornarem necessarias e de utilidade publica para a reconstrução da rua Conde Ferreira no primeiro lanço da estrada municipal de Bragança a Moimenta.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1880 a 1882, Sessão de Maio de 1882, pág. 185F).

Contudo, importava também melhorar os acessos àqueles espaços, ou directamente às estradas, a partir da restante malha urbana, como se verificou com a ligação do forte de S. João de Deus à estrada municipal para Moimenta, em Bragança; com a melhoria da rua do Olival, ligando o largo do Arrabalde e o largo da Lapa, em Chaves; com a abertura da rua de Serpa Pinto, entre o largo do Carmo e a estrada real nº 27, em Guimarães (ADI: G15); com a melhoria da ligação do largo de S. Domingos à estrada marginal, em Viana do Castelo; ou, finalmente, com a abertura de ligações entre a estrada e a marginal atlântica na Póvoa de Varzim (ver ADI: PV12 a PV16), que constitui o melhor e mais claro exemplo.

Além disso, a construção de novos equipamentos (cemitérios, matadouros, mercados municipais e paços concelhios) implicou, por vezes, as necessárias intervenções de forma a promover a sua integração no plano urbano ou a melhoria da sua articulação. Os mercados municipais, por exemplo, foram construidos, geralmente, em locais de boa acessibilidade, (como aconteceu em Bragança, em Chaves, na Póvoa de Varzim, em Viana do Castelo e em Vila Real), a qual, no entanto, foi ainda reforçada com a beneficiação de arruamentos adjacentes e mesmo a abertura de novos arruamentos. Em Guimarães, onde a construção do mercado teve consequências mais importantes na alteração do plano urbano, foi aberta a rua Gil Vicente, para ligar a porta de S. Bento ao mercado, vindo este a constituir-se como o factor gerador de um novo e importante nó de articulação do plano urbano vimaranense.

Finalmente, a chegada do caminho-de-ferro foi outra das causas de modificação e condicionamento do plano urbano. As vias férreas flanquearam ou cercaram as povoações, colocando problemas na transposição das barreiras em que se constituiram. A área a nascente da via férrea na Póvoa de Varzim, por exemplo, e a parte a Sul da via em Guimarães, tornaram-se pouco sedutoras durante décadas; em Bragança a linha férrea funcionou como *fronteira delimitativa do perímetro da cidade*[1091]; em Viana do Castelo colocou problemas de atravessamento (com algumas soluções a serem efectuadas de imediato e outras a serem deferidas por vários anos e por vezes quase um século[1092]) e em Chaves contribuiu para o condicionamento da estruturação do crescimento urbano para

[1091] João JACOB, 1997, pág. 52.

[1092] A solução mais importante concretizada na altura foi descrita por Augusto S. A. B. De Pinho LEAL (1883/84, pág. 426): *Em 1882 foi logo prolongada a estrada para o Carmo em volta de S. Bento, e sob a ponte metalica. Este melhoramento facilitou o transito, independente das passagens de nivel da linha ferrea, que era preciso attravessar para sahir da cidade para as freguesias da parte oriental. Poucos mezes depois a rua da Amargura e o seu prolongamento até ao cemiterio são alargadas, para communicarem em estrada de circunvalação provisoria, com a projectada rua, do cemiterio ao Carmo*

Norte. Contudo, mais do que pela influência no desenvolvimento das aglomerações, o qual terá recebido um *impacto muito reduzido*[1093], grande parte da importância do caminho de ferro residiu no facto de as estações ferroviárias se constituirem como geradoras de elementos de articulação de si próprias com o plano urbano existente: a "avenida da estação", *mesmo que tenha recebido algum onomástico*, como refere Teresa Barata SALGUEIRO[1094].

A articulação das estações ferroviárias com os centros urbanos era crucial para o Estado ou para as companhias concessionárias dos caminhos de ferro, já que a facilidade de acessos às estações fomentaria o tráfego e com ele a viabilidade económica das ferrovias. Foi esta a lógica explicitada no artigo 1° da lei de 25 de Junho de 1864, que autorizou o governo a construir, no ano económico de 1864/65, *à custa do estado, as estradas districtaes e municipaes que directamente communicarem as estações dos caminhos de ferro com as estradas de primeira ordem ou com as povoações importantes*[1095]. Esta ideia forte seria ressublinhada em 1887 (lei de 21 de Julho[1096]), quando se excluiu, das restrições orçamentais por parte do poder central, os *lanços de serviço para as estações de caminhos de ferro, cuja extensão seja inferior a 10 kilometros* (art° 2°). Voltaria a ser reafirmada em decreto de 30 de Setembro de 1892, no qual se exceptuavam, das restrições derivadas da crise política e financeira coeva, *as estradas de serviço que ligassem as estações de caminhos de ferro com as povoações, portos ou estradas, cuja extensão fosse inferior a 10 kilometros*[1097]. Assim se compreende que todas as povoações com estações ferroviárias nas suas proximidades tenham testemunhos destas ligações. Sendo pagas pelo Estado ou pelas companhias privadas, com mínimo investimento do poder municipal, estas vias apresentaram-se, ao poder municipal, como uma oportunidade para enriquecer o centro urbano com uma avenida do tipo boulevard, que a influência do urbanismo francês fazia proliferar no Portugal da segunda metade de Oitocentos.

Portanto, todo o centro urbano, toda a aglomeração termal ou toda a povoação balnear que tivesse nas proximidades uma estação ferroviária, tinha também, com maior ou menor

---

[concluída em 1883]. Entretanto, só no último quartel de Novecentos se desnivelaria a passagem da via férrea em St° António.

[1093] Como observou Jorge GASPAR (1972, pág. 353), *o caminho de ferro teve um impacto muito reduzido no desenvolvimento das aglomerações, pois não foi acompanhado de industrialização nem de grandes inovações na agricultura, nem tão-pouco de uma reestruturação do sistema de distribuição de bens.*

[1094] Teresa Barata SALGUEIRO, 1992, pág. 191.

[1095] Ver Gaspar C. G. Correia FINO, 1889, pp. 147-148.

[1096] Idem, pp. 548-551.

demora, uma *avenida da estação*. As excepções aconteceram quando, por exemplo, a estação ferroviária se construiu junto a uma via importante pré-existente, como foi o caso da Póvoa de Varzim. Ainda assim, a Póvoa não se deixaria arredar da moda então vigente, rasgando também a sua avenida (sobre a avenida Mouzinho de Albuquerque ver ponto 1.2.3. desta parte do trabalho), que foi projectada em 1896 (ADI: PV45) e já surge representada na planta de 1901 (ADI: PV50), apesar de em 1903 ainda se encontrar estrangulada na sua extremidade poente, junto ao Passeio Alegre (ADI: PV51).

Apesar de se poder tipificar estas avenidas como arruamentos rectilíneos de perfil largo (geralmente de 16 a 20 metros de largura, no mínimo) e quase sempre arborizados, elas possuem frequentemente particularidades decorrentes, por exemplo, do contexto local de implantação, do processo da sua projectação e construção ou da fase da sua abertura, com esta a condicionar o tipo de edificações e das respectivas relações com a via pública, o que contribuiu para alguma diversidade morfológica original entre as avenidas, a qual, por vezes, ainda hoje é visível.

Quando ligam ao centro será por elas *que as actividades terciárias tenderão a migrar e expandir-se*[1098] mas, em princípio, apenas manterão essa capacidade atractiva se o largo da estação não for um terminal, antes tendo continuidade e permitindo que a avenida seja utilizada por outras circulações intraurbanas. Estão neste caso a avenida dos Combatentes da Grande Guerra, em Viana do Castelo e a avenida João da Cruz em Bragança. Mas tal não sucedeu em Vila Real e em Chaves limitou-se à parte mais larga da avenida, onde entronca com a rua de Santo António.

Em Bragança, a estação do caminho de ferro (inaugurado em 1906) localizou-se nas proximidades da rua do Conde Ferreira e logo em 1907 a câmara municipal decidiu pressionar o governo, representando-lhe no sentido da construção de uma avenida de ligação à estação ferroviária, cujos estudos já estavam concluidos[1099]. Contudo, não se tratava de uma nova abertura, mas antes do alargamento de uma via existente: a rua Conde de Ferreira. Apesar dos esforços camarários a concretização demoraria e apesar da avenida

---

[1097] Gaspar C. G. Correia FINO, 1903, pág. 73.

[1098] Teresa Barata SALGUEIRO, 1992, pág. 191.

[1099] *Foi deliberado que se representasse ao governo de Sua Magestade no sentido de pedir um subsidio para a construcção d'uma avenida que ligue a estação do nosso caminho de ferro a esta cidade, obra que vem contribuir efficazmente para o seu embellezamento e cujos estudos ordenados pelo nobre titular da pasta d'obras publicas que geriu os negocios d'este ministerio desde fins de 1902 a maio de 1905, já se acham ultimados.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Sessão de 10 de Janeiro de 1907).

estar prometida desde 1889[1100], as obras só se iniciariam na década de vinte de Novecentos[1101]. O arruamento pré-existente já estava edificado, em grande parte, na sua margem nascente, pelo que o alargamento se faria do lado poente e até à estação de caminho de ferro, acrescentando ao tráfego existente (decorrente do facto de ser parte da estrada municipal para Moimenta) o tráfego gerado pela ferrovia e tornando a avenida João da Cruz um espaço apetecido para a localização de actividades terciárias. Esta dinâmica seria reforçada depois do Plano de Urbanização de 1946/47, do arquitecto Januário Godinho, ter proposto a abertura de uma praça secante ao extremo sudeste da avenida, que deveria constituir-se como novo centro para onde convergiam a avenida da estação, que se propunha deixasse de ter estação, e uma extensa avenida ao longo do leito da ferrovia e até às proximidades do Loreto, onde se deveria localizar a nova estação terminal (ver ADI: B17 a B20). A estação ferroviária manter-se-ia no seu lugar, mas parte da praça foi construida (o palácio da Justiça, no limite noroeste, foi inaugurado em 1960) e o primitivo leito da via férrea foi transformado na *Avenida Nova*, aberta na década de setenta[1102].

A avenida dos Combatentes da Grande Guerra, em Viana do Castelo (que já abordamos noutro estudo[1103]), foi aberta a partir de 1917, depois de um longo processo cuja primeira referência remonta a 1876. A sua justificação inicial inclui-se no objectivo geral de quase todas as avenidas da estação de fomento do tráfego ferroviário, no caso vianense com a aposta no aumento da circulação de mercadorias através da articulação da ferrovia com as infraestruturas portuárias, já que a ligação da estação à cidade fora resolvida logo em 1877 (a inauguração da ferrovia aconteceria em 1878) com o alargamento da rua de Stª Ana (ADI: VC21), transformando-a, no dizer camarário, na *principal avenida por enquanto do centro da cidade à estação do caminho de ferro*[1104]. Contudo, quando foi aberta (por imposição do poder central e obrigando à demolição de 80 casas, localizadas nas também eliminadas ruas dos Fornos e de S. João e no largo da Picota) já a simples ligação da estação com o porto fluvial, que enformara os projectos de 1877 (ADI: VC22 e VC23)[1105] e que apenas lhe concediam um máximo de 12 metros de largura, perdera pertinência, tendo a avenida sido aberta, afinal, para colmatar a falta de vias perpendiculares de atravessamento da cidade, mas também com uma clara intenção de embelezamento ao abrir-se um espaço

[1100] João JACOB, 1997, pág. 50.
[1101] Idem, pág. 55.
[1102] Sant'Anna DIONÍSIO, 1988, 1ª edição 1969, pág. 953.
[1103] Mário G. FERNANDES, 1995, pp. 69-75 e 143-144.
[1104] Idem, pág. 70.

com condições para passeio público, como a largura, a arborização, a localização no enfiamento do edifício da estação (com projecto do engenheiro Alfredo Soares e concluído em 1882[1106]) e a busca de vistas sobre o rio Lima sugerem.

Quando em 1906 o caminho de ferro chegou a Vila Real já existia a nova ponte sobre o rio Corgo (projectada em 1885 pelo engenheiro Paulo de Barros, foi construida à cota alta para substituir a ponte de Santa Margarida na ligação das duas margens do Corgo e estava inserida no trajecto da nova estrada distrital entre Vila Real e a Régoa[1107]), pelo que a estação ferroviária foi localizada no enfiamento da ponte, bastando a construção de uma pequena avenida, de menos de 200 metros de comprimento, para ligar a estação à ponte e, por esta, à cidade. Entre a pequena avenida e a estrada distrital para a Régoa, que a seguir à ponte e na margem esquerda do Corgo curvava à esquerda para ir entroncar na velha estrada que subia desde a ponte de Stª Margarida, restara um terreno triangular que, atempadamente, a câmara municipal expropriaria e onde construiria uma *alameda*[1108], integrando nesta a avenida primitiva. Apesar da abertura da alameda e, com ela, da maior integração em termos formais da estação ferroviária, esta continuou a funcionar como um terminal do movimento intraurbano, pois os catetos da alameda triangular apenas eram utilizados como acesso à estação.

Em Chaves e em Guimarães, em vez de uma avenida da estação foram abertas composições de avenidas, o que apenas se compreende quando se analisa a evolução dos processos que conduziram à construção daquelas.

[1105] Idem, figura 14, pág. 71.

[1106] Francisco Carneiro FERNANDES, 1999, pág. 84.

[1107] Augusto S. A. B. Pinho LEAL, 1886, pág. 1002.

[1108] *Pelo Snr. Presidente foi dito que, não podendo sollicitar-se a expropriação do terreno comprehendido entre a Avenida d'acesso á estação do Caminho de ferro e a estrada districtal nº 48, sem que fossem superiormente approvados o projecto e orçamento da alameda a fazer n'esse terreno, obra que esta Camara pretende custear medeante orçamento supplementar com o importante augmento do saldo da gerencia do anno findo sobre o previsto no orçamento ordinario do corrente anno e obra que dia a dia está sendo reclamada pela opinião publica e até pela salubridade do respectivo local, mandou organisar o projecto e orçamento d'essa alamêda que apresentou, acompanhado d'uma 'memoria' do engenheiro désta Camara, que n'essa memoria se apresentam trez soluções para a realisação d'esse melhoramento mas que, em seu entender, devia preferir-se a solução chamada segunda, já por ser a melhor sob o ponto de vista esthetico, já por ser, n'essa hypothese, a obra mais barata. Depois de alguma discussão foi deliberado por unanimidade que se adoptasse o projecto da segunda solução, cujo orçamento é de 820$000 reis e que se submettesse urgentemente á estação tutelar esta deliberação para que depois se requeresse a expropriação dos respectivos terrenos, o que era urgente não só para a dita obra ainda se levar a effeito no corrente anno, mas tambem por constar que os proprietarios d'esses terrenos estão resolvidos a consentir amigavelmente na exppropriação, o que é muito vantajoso para o Municipio.* (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 71, Sessão de 30 de Junho de 1906).

O caminho de ferro de Bougado a Guimarães, construido por uma sociedade privada pertencente a António de Moura Soares Velloso, foi inaugurado em 1884 e o acesso à estação ferroviária fazia-se por um conjunto de caminhos estreitos que apenas possuiam alguma regularidade a partir do palacete de Vila Flôr[1109], o qual, depois de contornado, se ligava à estação por um arruamento recto de cerca de 5 metros de largura. Assim, era importante melhorar os acessos da cidade à estação, pelo que em 24 de Março de 1890 (Diário do Governo nº 69), quando João Franco, que fora eleito deputado por Guimarães em 1884[1110], era ministro da Fazenda, foi colocada a concurso, por empreitada geral, a abertura e construção de uma "estrada de serviço" a ligar a cidade com a estação ferroviária. A base de licitação era de 83000$000 reis e o projecto previa uma avenida de 20 metros de largura e 627 de comprimento[1111], ligando o largo de S. Francisco com as proximidades da estação e passando a nascente do palacete de Vila Flôr, cuja localização, no enfiamento do edificio da estação, não permitia que esta encabeçasse a nova avenida (ADI: G18).

António de Moura Soares Velloso, sendo o proprietário do caminho de ferro, do palacete e da maioria dos terrenos envolventes entre a cidade e a estação, era, naturalmente, parte interessada no processo e depois de analisar todos os pormenores do programa do concurso fez a proposta de uma variante ao projecto que não só deslocava a avenida de nascente para poente do palacete de Vila Flôr (ficando com cerca de 552 metros de comprimento – ver ADI: G19), como lhe acrescentava outra avenida até ao campo da Feira e um alinhamento paralelo à estação ferroviária que articulava ambas as avenidas, tudo pelo mesmo preço do concurso, ou seja, 83000$000 reis. Soares Velloso assegurava que isso era possível porque podia *contar com recursos proprios de que qualquer empreiteiro não póde dispôr, e que representam, por assim dizer, um subsidio com que a Companhia* [de Caminhos de Ferro de Guimarães] *contribuia para esta obra, para a qual concorre, como já se disse, por interesse proprio*[1112].

[1109] Antigo solar dos condes da Arrochela, entretanto adquirido por Soares Velloso, o gerente dos Caminhos de Ferro de Guimarães, o qual permitiu que aí decorresse, também em 1884, a Exposição Industrial de Guimarães, organizada por um grupo de intelectuais agregados na Sociedade Martins Sarmento.

[1110] António CARDOSO, 1997, pág. 310.

[1111] Frederico PIMENTEL, 1891, pág. 93.

[1112] *O traçado da variável que se propõe, é formado por trez alinhamentos rectos, com extensão total de 1537,95; partindo o primeiro do largo de S. Sebastião (situado exactamente a meio dos largos de S. Francisco e do Toural, e a 75 metros apenas ao norte* [!] *do ponto de partida da projectada avenida, em concurso), e seguindo ate ao caminho de ferro, na extensão de 551, 85, ligando n'este ponto com o alinhamento parallelo á estação, que comprehende uma extensão de 293,10; terminando com um terceiro alinhamento recto em direcção á egreja do Campo da Feira, na extensão de 687 metros.*

Os recursos próprios eram a *gratuitidade da sua administração e do seu pessoal technico, o emprego do seu material de construcção e de exploração, e reducção do preço de transportes no seu Caminho de ferro, para os materiaes que por elle houver de transportar*. Visando diminuir a despesa, propunha também que se simplificasse a obra através da *suppressão do systema de canos para esgoto das agoas* (...) *substituindo-se por outro systema* e, principalmente, a *reducção a 16 metros, da largura de 20 do actual projecto, sem com isso alterar a largura de 10 metros, que n'esse projecto se destina á faxa de rolagem*[1113].

A proposta era vantajosa para o Estado, que para todos os efeitos cumpria os objectivos a que se tinha proposto, de ligar a estação à cidade e ainda melhorava a articulação daquela com a estrada de Fafe, dispendendo a mesma verba. A solução conciliava ainda, segundo o proponente, *todas as opiniões e interesses da cidade de Guimarães*, nos quais se incluía o próprio Soares Velloso que, mais do que o benefício do eventual aumento de tráfego ferroviário, preservava melhor o seu palacete e era pago[1114] para urbanizar a maior parte dos seus terrenos (o que só clarificou na *Memoria descritiva*, do mês seguinte[1115]), com um desenho de arruamentos no qual a disposição das avenidas potenciava a maximização de parcelas suas com frente de rua e onde se previam já os arruamentos futuros, também vantajosos para a urbanização das suas propriedades (ver ADI: G20) e justificados com a necessidade de *attender ás futuras e importantes ligações com a Penha por Agua Santa, com a rua de Couros, com a Cruz de Pedra, com o Castanheiro, Salgueiral e Covas, para todas as quais fica perfeitamente disposto o systema de ligação que agora se propõe, e a vantagem de ao mesmo tempo aproveitar-se a obra d'esta ligação ao Caminho de ferro, para ficar realizada a mais difficultosa parte d'essas futuras, e necessarias communicações*.

Com todos de acordo, celebrou-se o contrato em 27 de Setembro de 1890, apenas em relação às duas avenidas e à sua ligação (ADI: G21), ao qual se adicionou termo, em 12 de

---

(ADEB: *Projecto de Ligação da Cidade de Guimarães com a Estação do Caminho de Ferro de Guimarães, nº 20, Ante-projecto, Memoria proposta, 20 de Maio de 1890*).

[1113] Idem, ibidem.

[1114] Além dos 83000$000 reis do custo da obra, Soares Velloso receberia 12565$280 reis pela expropriação de propriedades suas, ou seja, cerca de metade do custo total das expropriações, que totalizou 24841$750. (AHDEB: *Projecto de Ligação da Cidade de Guimarães com a Estação do Caminho de Ferro de Guimarães, Mappa de expropriações, 20 de Junho de 1890*).

[1115] *Attendendo á altura dos aterros e á conveniencia de deixar as ruas de ligação projectadas, em circunstancias de ser possivel a edificação ulterior, foram projectados muros de sustentação em toda a*

Janeiro de 1892, em que se previa a conclusão da obra até 27 de Setembro de 1894. Entretanto, em 1893, projectou-se o primeiro lanço da estrada municipal entre a estação e a estrada real nº 32, no lugar do Castanheiro (ADI: G22), sabendo-se ainda que em 1901 apenas faltava fazer desaparecer a diferença de nível entre as avenidas e a estrada municipal do Castanheiro[1116], que se transformaria na nova entrada da cidade para quem chegava do Porto e Stº Tirso.

Assim, em Guimarães, apesar de inicialmente se ter projectado apenas uma avenida, acabariam por se projectar e construir duas avenidas, articuladas por um arruamento paralelo à estação. Uma liga a estação às proximidades do Toural e a outra articula a estação com a avenida do Brasil (antigo campo da Feira), tendo sido denominadas, em 1901, de avenida do Comércio e avenida da Indústria, respectivamente[1117]. O traçado dos arruamentos entre as duas avenidas ficaria por resolver durante muitas décadas.

Em Chaves, quando em Julho de 1922, foi comemorada, com grandes festejos e cobertura jornalística, a chegada do caminho de ferro[1118], encontrava-se em fase de conclusão a ligação do centro da vila com a estação ferroviária[1119]. A localização da estação ferroviária, que tinha sido objecto de disputas locais (ver ponto 1.2.3. da parte II) e que acabara por se localizar em terrenos da Quinta do Rolo, obrigava a vencer a parte poente da pequena colina em que assentava o forte de S. Francisco. O promotor da obra da avenida foi a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, que em 1917 informou a câmara municipal sobre a autorização concedida, pelo respectivo Conselho de Administração, à

---

estensão dos aterros. (AHDEB: *Projecto de Ligação da Cidade de Guimarães com a Estação do Caminho de Ferro de Guimarães,nº 19, Memoria descriptiva, 20 de Junho de 1890*).

[1116] *Resolveu-se representar ao Governo de Sua Magestade pedindo que no terreno fronteiro á estação do caminho de ferro de Guimarães sejam feitas as precisas obras que façam desapparecer ou pelo menos attenuar a differença de nivel entre as duas avenidas e a estrada municipal denominada do Castanheiro.* (AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1869, Sessão de 9 de Janeiro de 1901, pág. 14F e V).

[1117] *Para celebrar o enorme desenvolvimento Commercial, industrial e fabril de Guimarães nos ultimos tempos, desenvolvimento que não affrouxará, porque a alma Vimaranense é de rija tempera. Proponho que á Avenida Nova seja dado o nome de Avenida do Commercio, por ligar com a estação do Caminho de ferro os seus centros mais importantes do Commercio d'esta cidade - o Toural e a Praça de D. Affonso Henriques - e que á outra avenida, a mais velha, ainda por baptisar mas já ladeada de florescentes fabricas, seja posto o nome de Avenida da Industria* (Idem, pág. 15F).

[1118] AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 12 de Julho de 1922, pág. 170V.

[1119] *O Exmº presidente apresentou á Comissão o anuncio, condições e orçamento da empreitada para construção do pavimento completo e passeios da Avenida dos Aliados desta Vila, na importancia de onze mil e sessenta escudos.* (Idem, Sessão de 17 de Agosto de 1921, pág. 64F). Não tendo havido concorrentes à arrematação, contratou-se particularmente com Jose de Azevedo Campos, do Concelho de Famalicão, as obras do *pavimento completo da Avenida dos Aliados e a abertura de buracos para a plantação de árvores*, o que está a ser feito; (Idem, Sessão de 18 de Janeiro de 1922, pág. 115F).

concretização do projecto elaborado naquela direcção, sublinhando, no entanto, que a autorização só era válida caso a municipalidade expropriasse e entregasse os terrenos necessários à abertura da avenida.

Eram necessários 2934 escudos. A câmara lamentou-se das limitações orçamentais e *das forças das suas receitas*, mas sublinhou a importância da abertura da avenida, reafirmou a sua concordância com o traçado proposto (considerando-o a *ligação natural da estação com a Vila* sublinhando que *teve em vista nas obras a planear para o bairro adjacente á Estação a referida Avenida e com ela contou nos projectos a realisar que já tem estudados*) e para demonstrar o seu empenho e *boa vontade* comprometeu-se a entregar, *imediatamente*, um apoio de 400 escudos[1120].

O projecto inicial da avenida apresentava-a quase como uma rua (ADI: C29). Com 12 metros de largura, cortando a cortina, entre baluartes, a poente do forte de S. Francisco e afectando edifícios do regimento de Cavalaria nº 6, a avenida subia em direcção ao Norte e derivava para nordeste, adquirindo maior largura e descendo até à estação, onde terminava numa praça quadrada e quase fechada[1121]. A meio do lanço nordeste localizar-se-ia a passagem superior que o caminho para o forte de S. Neutel impunha e que se tornou

---

[1120] *Um oficio do Exmº Snr Engenheiro Alvaro Castelões, Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro (...) dizendo que pelo Conselho da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em sessão de vinte e seis d'abril ultimo auctorisado a construção da Avenida de acesso á Estação desta Vila, desde que esta Comissão exproprie e entregue o terreno preciso para aquela obra ou concorra com a respectiva despesa,(...). A Comissão deliberou pedir a Sua Excelencia para levar ao conhecimento das Instancias competentes que este municipio não está habilitado para dispor da importancia (...) A Avenida d'acesso á Estação do Caminho de Ferro, a partir do Terreiro de Cavalaria é a ligação natural da estação com a Vila e a unica que serve para directamente faser a comunicação entre ambas. Desde que se fala na localisação actual da estação, sempre se teve como indispensavel (...) para melhor comodidade do publico a construção de tal Avenida pois com qualquer outro acesso Chaves ficará mal servida. Esta Comissão teve em vista nas obras a planear para o bairro adjacente á Estação a referida Avenida e com ela contou nos projectos a realisar que já tem estudados. É portanto com pesar que se vê privada dos recursos para pôr imediatamente á disposição do Exmº Director a totalidade d'aquela importancia como era seu desejo, todavia para demonstrar a boa vontade desta Comissão a fim de que a obra se realise no mais curto praso como convem aos interesses de Chaves em geral e do Caminho de Ferro em especial, deliberou comunicar a S. Exª que entregará quatro centos escudos imediatamente que é o maximo de que dispõe dentro do orçamento e das forças das suas receitas (...) para que a construção da Avenida se efectue rapidamente.* (Idem, 25 de Janeiro de 1917 a 3 de Julho de 1918, Sessão de 24 de Maio de 1917, pp. 47F e V).

[1121] O *Projecto da Nova Praça do Caminho de Ferro*, inicialmente previsto, marcava ainda mais o fechamento da praça, ao prever um edifício para a estação que faceava três dos lados do quadrado. No entanto e apesar de se ter concretizado um edifício bem mais pequeno e ocupando apenas parte de um dos lados (ver o projecto original e o edifício construido na *Revista Aqvae Flaviae*, nº 24, 2000, pág. 155), manteve-se o desenho da praça que, sublinhe-se, evoca os preceitos defendidos por Raymond Unwin, em 1909, segundo o qual as estações se deveriam situar ao fundo de uma praça sem vias laterais. (Françoise CHOAY, 1965, pág. 293).

estruturadora do crescimento urbano para Norte. No ponto de derivação entroncava outra avenida que ligava ao cemitério.

Entretanto, a câmara municipal tratou de solicitar ao Ministério da Guerra a concessão de terrenos e da cavalariça do regimento de Cavalaria nº 6. Em Julho de 1919, os engenheiros militares cartografaram os terrenos e edifícios em causa (ADI: C31) e, em menor escala, também a sua envolvência próxima (ADI: C32) e em Agosto do mesmo ano, por despacho ministerial, foram atendidas as pretensões camarárias e definidas as condições para a realização de escritura, prevendo-se, entre outras e para que os trabalhos *dentro do terreno do Ministerio da Guerra* pudessem começar, a obrigatoriedade de a câmara reconstruir a cavalariça ou *depositar no Conselho Administrativo do regimento de Cavalaria numero seis, a quantia que pela referida Inspecção for julgada necessaria para estes trabalhos*[1122]. Mil escudos foi a quantia julgada necessaria. A câmara deliberou concretizar o deposito e assinar a escritura em Setembro[1123], em Outubro expropriou amigavelmente *uma morada de casas*, particular, *situada na margem direita do cimo do Terreiro de Cavalaria numero seis para alinhamento e construção da Avenida do Caminho de Ferro*[1124] e em Dezembro a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro avançaria com a concretização do

[1122] *Oficio da Direcção Geral da Secretaria da Guerra, (...) comunicando que Sua Ex^a o Ministro da Guerra deu as ordens necessarias para que seja lavrada (...), a escriptura de concessão que lhe foi feita para estabelecer uma Avenida através do quartel de Cavalaria seis, (...) Condições a que se refere o oficio que fica transcripto. 1^a É auctorisada a Camara municipal de Chaves a cortar o quartel de Cavalaria seis com a Avenida que da Estação do Caminho de ferro se dirige para o centro da Vila, segundo o projecto do serviço de Construção e Estudos da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; 2^a Para que os trabalhos dentro do terreno do Ministerio da Guerra possa começar-se deve a Camara municipal construir, primeiro que tudo, uma cavalariça ou o prolongamento, para poente, da que vae ser cortada, (...). Não se fasendo esta primeira obra, pode todavia a Camara faser a demolição da cavalariça se previamente depositar no Conselho Administrativo do regimento de Cavalaria numero seis, a quantia que pela referida Inspecção for julgada necessaria para estes trabalhos; 3^a Em troca do terreno cedido para a abertura d'Avenida o Ministerio da Guerra deve receber por titulo competente e no praso de um ano a contar da data da escriptura, o terreno da forma trapesoidal compreendido entre o bordo oriental d'Avenida projectada e o rio, a que se refere a planta que deve faser parte integrante da escriptura; 4^a Tambem deve ser cedido pela Camara municipal ao Ministerio da Guerra e nos termos da condição anterior parte do caminho do rio, entre o cemiterio paroquial e o terreno dos fossos do Trem a fim de faser a ligação ao Forte de São Francisco do talhão dos referidos fossos a nascente d'Avenida projectada; (...) A Comissão depois da leitura destas condições deliberou aguardar a remessa das plantas e projectos necessarios bem como a estimativa dos trabalhos a que a Camara tem de proceder.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 20 de Agosto de 1919, pp. 153F-154F).

[1123] O presidente informou que a Inspecção das Fortificações e Obras Militares *para a demolição da Cavalariça denominada 'Trem' (...) para a abertura da Avenida do Caminho de Ferro, tinha julgado necessario para garantia dos respectivos trabalhos o deposito de mil escudos.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 3 de Setembro, pág. 161V). Entretanto, em Junho de 1920 os militares solicitariam novo apoio da câmara para a reconstrução das cavalariças, tendo esta concedido mais 1000 escudos (Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 9 de Junho de 1920, pp. 82F e V).

[1124] Idem, 17 de Julho de 1918 a 26 de Novembro de 1919, Sessão de 10 de Outubro de 1919, pág. 171F.

projecto da avenida que, entretanto, fora acrescentado de uma rotunda e de um alargamento para 16 metros na avenida dos Aliados (tendo a câmara negociado os terrenos necessários com Nicolau Mesquita, sendo as condições aprovadas em sessão camarária de 1922[1125]).

Em 1921, antes da conclusão das obras que ainda decorriam em 1923[1126], o engenheiro Mário Filgueiras adicionar-lhes-ia mais duas avenidas, que deveriam abrir o largo da

---

[1125] Proposta do presidente camarário: *Quando se procedeu á construção da Praça da Grande Guerra e á abertura da Avenida dos Aliados, foi necessario ocupar terrenos particulares pertencentes ao senhor Nicolau Mesquita, que no seu desejo de auxiliar a realisação de tão util melhoramento da Vila, não opoz a menor dificuldade á execução das obras, concordando em que, depois de elas se fisesse a medição da área ocupada para efeito de lhe ser paga a devida indemnisação, a qual seria avaliada por preço egual ao que acceitara da Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro pelos terrenos que no mesmo local lhe foram expropriados. Os terrenos de que o Municipio, n'essas condições, se aproveitou foram: 1º - Uma área circular de trinta metros de raio para a construção da Praça da Grande Guerra, medindo dois mil oito centos e vinte e seis metros quadrados; 2º - Duas faxas rectangulares de cincoenta e cinco metros de comprimento por dois metros de largura, uma de cada lado da Avenida dos Aliados, a fim de que fosse ampliada a dezasseis metros á largura de doze metros com que a mesma Avenida fora projectada pelo Caminho de Ferro, somando as referidas duas faxas duzentos e vinte metros quadrados. Na área da Praça da Grande Guerra, já o Caminho de Ferro havia expropriado os terrenos necessarios para a Avenida Xavier Teixeira, Antonio Granjo e dos Aliados, que no centro da mesma Praça se encontravam, e por isso á área total da Praça tem de abater-se, á conta do Municipio a área das referidas tres Avenidas, na parte delas que fica dentro do perimetro da referida praça, cuja medição é de mil cento e oito metros quadrados. Assim, os terrenos que o Municipio ocupou e que tem de ser pagos ao proprietario são os seguintes: Na Praça da Grande Guerra, mil setecentos e dezoito metros quadrados; Na Avenida dos Aliados, duzentos e vinte metros quadrados. Total, mil novecentos e trinta e oito metros quadrados. Por efeito da construção da linha ferrea foi cortado em trincheira muito profunda o caminho que ao longo da face leste do cemiterio municipal se dirigia para a explanada do Forte de São Neutel, resultando d'ahi ficar o dito caminho inutilisado para o transito publico desde a esquina sudeste do mesmo cemiterio até a adega da quinta do senhor Antonio Felix Alves, do que aliás não resultou inconveniente algum para o municipio, pois que a construção das Avenidas dos Aliados, Xavier Teixeira e do Comercio tornaria aquele caminho absolutamente dispensavel quando mesmo pela linha ferrea não tivesse sido cortado. Como o dito caminho, na parte inutilisada que deixo referida, confina em toda essa extensão com a propriedade do senhor Nicolau Mesuqita, ocorreu-me perguntar-lhe se quereria acceitar o terreno do dito caminho que mede mil e tres metros quadrados, em troca de egual área nos terrenos ocupados para a construção da praça da Grande Guerra e alargamento da Avenida dos Aliados, pois assim a área total a pagar, que, como fica dito, é de mil nove centos trinta e cinco metros quadrados, ficaria redusida a nove centos trinta e cinco metros quadrados. A diligencia que n'esse sentido fiz junto do senhor Nicolau Mesquita, na minha qualidade de presidente da Comissão Executiva e vereador do pelouro das obras, foi coroado do melhor exito, pois que aquele senhor, visto tratar-se de um melhoramento publico, generosamente se prontificou a acceitar o terreno do caminho acima mencionado em troca dos terrenos da Praça da Grande Guerra e Avenida dos Aliados ocupados pelo municipio, sem qualquer outra indemnisação apesar da diferença de áreas, o que equivale a ceder gratuitamente os nove centos e trinta e cinco metros quadrados dos terrenos que acima deixei indicados* (...). A Comissão louvou a generosidade do Sr. Nicolau Mesquita e aprovou por unanimidade. (Idem, 18 de Novembro de 1922 a 1924, 15 de Novembro de 1922, pp. 10 F-12 F).

[1126] *O Exmº presidente propoz mais que se oficiasse ao Exmº Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, pedindo para que seja urgentemente completada a Avenida Xavier Teixeira, macdamisando-se e colocando-lhe os passeios porque se encontra convertida núm lodaçal tornando dificil ou impossivel a passagem dos carroções e vehiculos de carga que fasem o transporte de mercadorias que utilisam o Caminho de ferro.* (Idem, Sessão de 17 de Janeiro de 1923, pág. 30F).

Estação, quer para sudeste, em direcção à estrada para Vilarelho da Raia[1127], quer para nordeste, em direcção ao forte de S. Neutel (como aparecem já indicadas na planta de 1921 – ADI: C34) e aproveitaria a orientação relativa do edificado existente (o edifício da secretaria e caserna da Cavalaria nº 6 e o alinhamento do quarteirão que lhe ficava de frente) para assumir a composição triangular do terreiro de Cavalaria, tornando-o parte integrante da avenida dos Aliados, no seu entroncamento com a rua de Stº António, e cujo desenho sugeriria ao povo o topónimo Bacalhau (ADI: C35).

À excepção da abertura do largo da estação para nordeste (que apesar de proposta pelo presidente e aprovada pela comissão executiva camarária nunca se concretizaria[1128]), tudo o mais seria construido, rasgando-se quatro novas avenidas e uma rotunda, já inseridas na toponímia flaviense em 1922[1129]. As avenidas seriam denominadas como da República (a actual Miguel Torga, entre o largo da Estação e a avenida 5 de Outubro), do Comércio (agora Dr. António Granjo), Xavier Teixeira e dos Aliados, articulando-se as três últimas em rotunda, na qual seria levantado um *monumento aos flavienses mortos na* [Grande]

[1127] *Foi presente o projecto completo elaborado pelo senhor Engenheiro Mario Filgueiras, dos novos arruamentos que a Camara mandou estudar para ligação á Vila da Estação do Caminho de ferro, compreendendo a Avenida denominada dos Aliados, que pelo Terreiro de Cavalaria faz a ligação á rua-estrada Antunes Guerreiro e a avenida que em linha recta liga o largo da estação á estrada municipal de Chaves a Vilarelho da Raia. A Comissão tendo examinado detidamente as peças desenhadas, as memorias descritivas, orçamentos e caderno de encargos, deliberou por unanimidade dar-lhes a sua aprovação.* (Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 9 de Março de 1921, pp. 5V-6F).

[1128] *1º Tornando-se muito necessario dar saida, na direcção do norte, ao largo da estação do caminho de ferro, denominado 'Praça do General Silveira' a fim de dar facil acesso á estação ás povoações do norte do Concelho, situadas na margem direita do Tamega: proponho: a) Que a Camara mande faser o projecto de uma nova Avenida, que partindo da Praça do General Silveira vá, pelo menos, até a explanada do Forte de São Neutel; b) Que feito o projecto a Camara procure dar-lhe imediata execução dentro das disponibilidades financeiras do municipio; c) Que á nova Avenida, em homenagem ao grande amigo de Chaves, Doutor Julio Martins, há dias falecido, se dê o nome de Avenida Julio Martins.* (Idem, Sessão de 24 de Maio de 1922, pág. 158F).

[1129] *Proposta: Achando-se em construção por conta do Estado uma Avenida que liga a Praça da Grande Guerra, com os caes da Estação do Caminho de ferro, um largo contiguo á mesma estação e uma Avenida que liga esse largo com a estrada de Vilarelho e sendo conveniente dar nomes desde já a essas Avenidas e largo a fim de evitar que o publico lhes dê nomes apropriados, proponho: 1º Que á Avenida da Praça da Grande Guerra aos caes se dê o nome de Avenida do Comercio; 2º Que ao largo contiguo á estação se dê o nome de Praça do General Silveira; 3º Que à Avenida ligando a Praça do General Silveira com a estrada de Vilarelho, se dê o nome de Avenida da Republica; 4º Que estas designações se empreguem desde já em todos os documentos oficiaes que se refiram aos novos arruamentos; 5º Que do mesmo modo se proceda com os nomes já dados a outros novos arruamentos do mesmo Bairro, isto é, Avenida dos Aliados, Praça da Grande Guerra, Avenida Xavier Teixeira e Avenida Antonio Granjo. Chaves, oito de março de mil nove centos e vinte e dois. Augusto Cesar Ribeiro de Carvalho.* (Idem, Sessão de 8 de Março de 1922, pág. 130V). Ver também Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 17 de Dezembro de 1919, pág. 9V e Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 4 de Janeiro de 1922, pág. 108F e V.

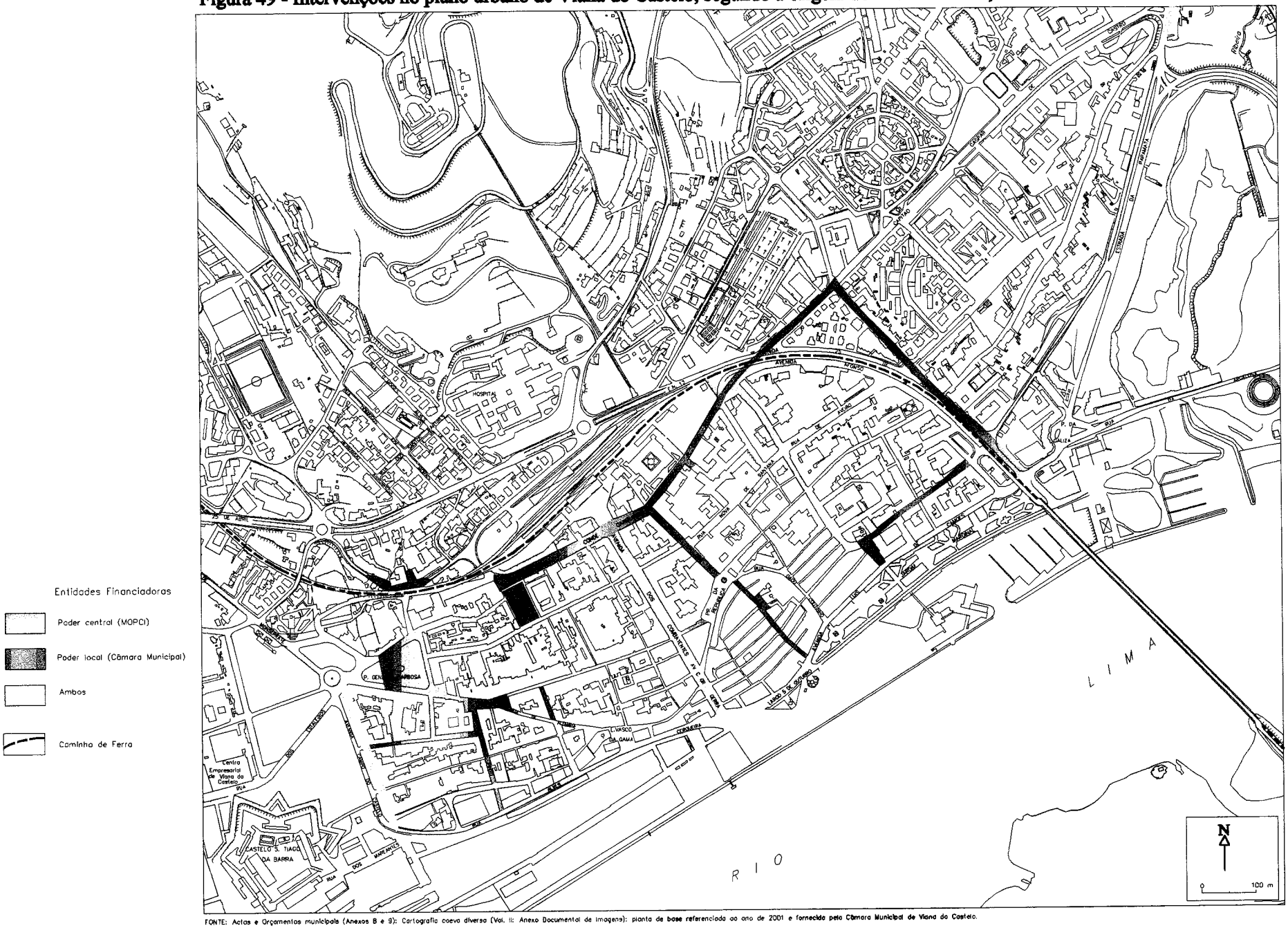
Guerra , assinalando-se a dos Aliados como a principal das quatro avenidas ao proibir a cirulação de veículos de carga e carros de bois para preservação do seu pavimento[1130].

Como se procurou demonstrar e apesar das diferenças na importância das intervenções, verificaram-se reestruturações dos espaços de circulação em todos os centros urbanos estudados, cujos encargos financeiros foram suportados quer pelo poder central, quer pelo municipal e, às vezes, por ambos (ver figuras 49 a 54), sem qualquer custo para os privados, apesar da sua influência nas decisões de traçados, como nos casos das avenidas da estação de Chaves e Guimarães. Foi com os espaços de circulação que as câmaras municipais dispenderam a maior parte das fatias orçamentais destinadas à despesa com as obras públicas, o que se verificou quer com as expropriações (figura 55A e B), apesar de sempre se considerarem os traçados que as evitassem, quer com as obras de construção propriamente ditas, onde devem destacar-se, mais uma vez, os valores orçamentados pelas câmaras municipais de Guimarães, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo (figura 42A e B) e, apesar da ausência de informação orçamental, a de Chaves e de novo a de Guimarães, cujas concretizações durante a primeira República terão implicado verbas significativas.

O financiamento do poder central decorreu do seu investimento nas infraestruturas de transporte, de forma a articular o(s) mercado(s) nacional, pelo que as obras relacionadas com as estradas reais e distritais e com as vias férreas e os acessos às estações ferroviárias contribuiram significativamente para a modificação dos planos urbanos de todas as povoações, devendo ainda registar-se os notáveis efeitos das obras portuárias na profunda reestruturação de toda a área ribeirinha vianense, conquistando-se espaço ao rio e embelezando-o com um novo *passeio público*. O financiamento proveniente do poder municipal fez-se, muitas vezes, pela necessidade de complementar aquelas intervenções, mas também pela vontade de concretização de projectos próprios, de articular novos equipamentos e de resolver impasses, de forma a dar maior coerência ao plano viário. Até 1892 decorreu a fase em que as transformações dos espaços de circulação foram mais importantes, quer em número de espaços intervencionados (figuras 56 a 61) quer no esforço orçamental camarário, em todos os centros urbanos. À excepção da Póvoa de Varzim, onde os níveis do investimento municipal se prolongaram até ao virar do século, a crise económica que o país atravessou nos anos noventa fez conter as iniciativas municipais, que até 1910 apenas emergiram quando a chegada do caminho de ferro o impôs (como em

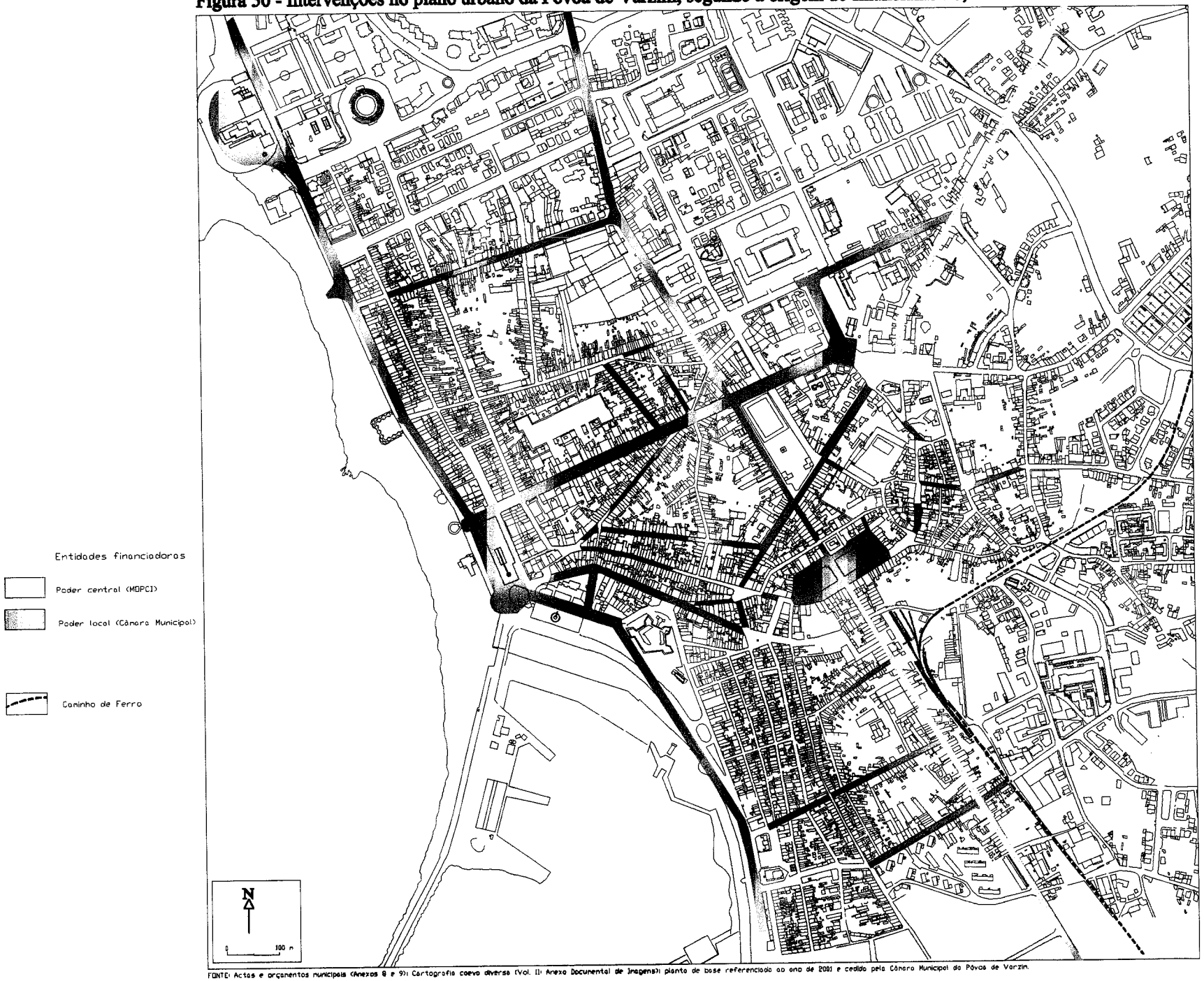
[1130] Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 12 de Julho de 1922, pág. 170F.

Figura 49 - Intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926



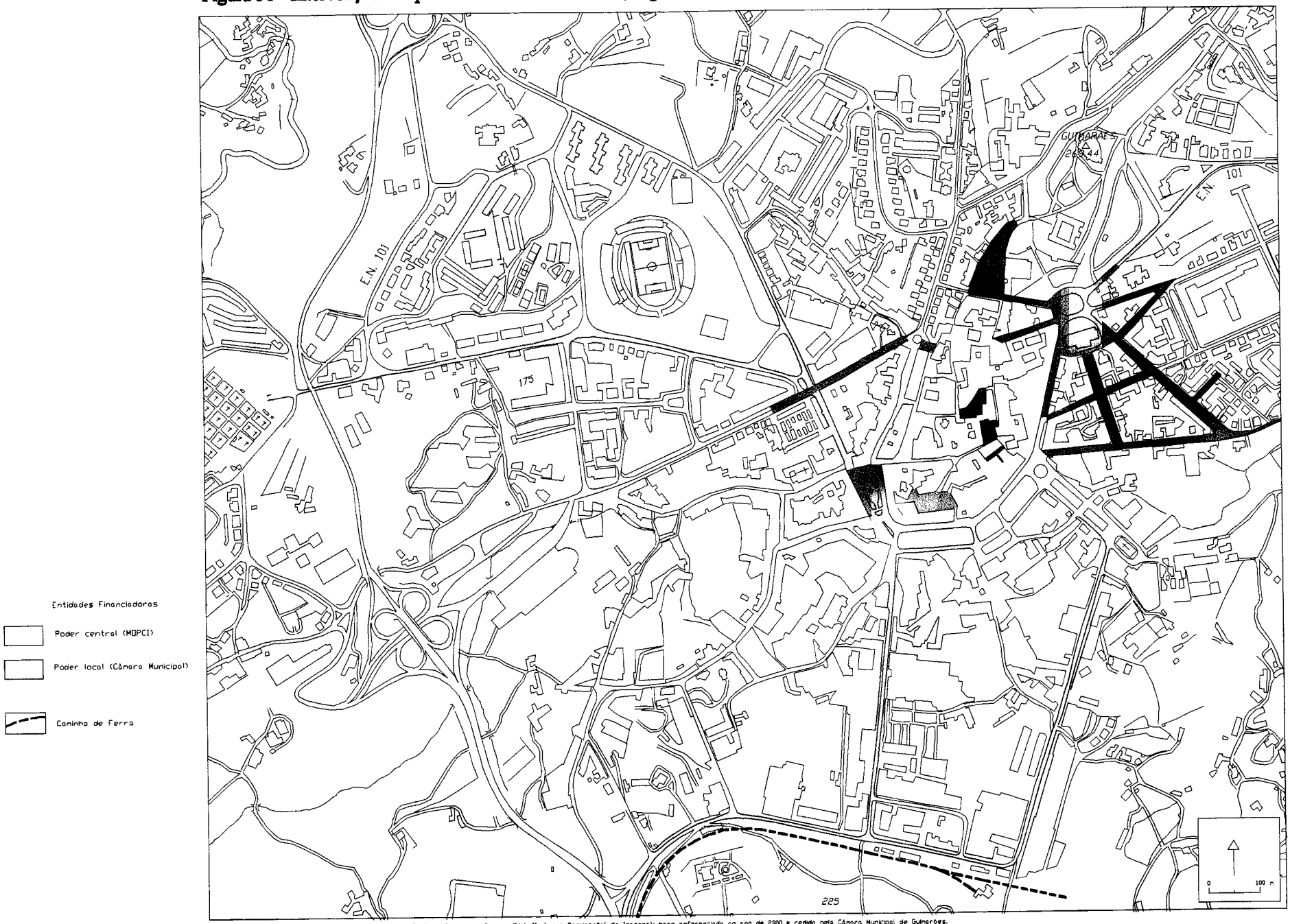
FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Figura 50 - Intervenções no plano urbano da Póvoa de Varzim, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926



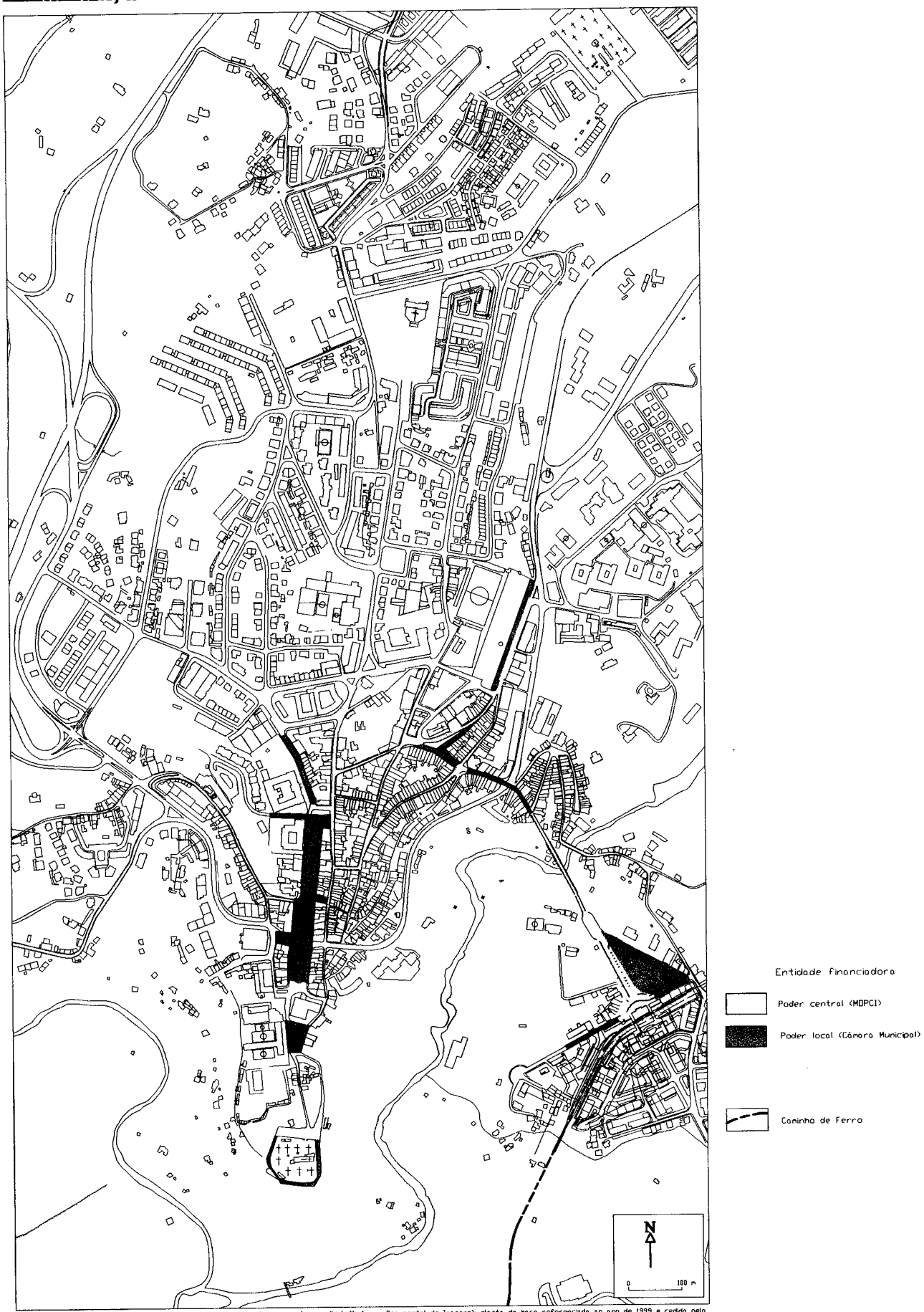
FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 2001 e cedida pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

Figura 51 - Intervenções no plano urbano de Guimarães, segundo a origem do financiamento, 1850 e 1926



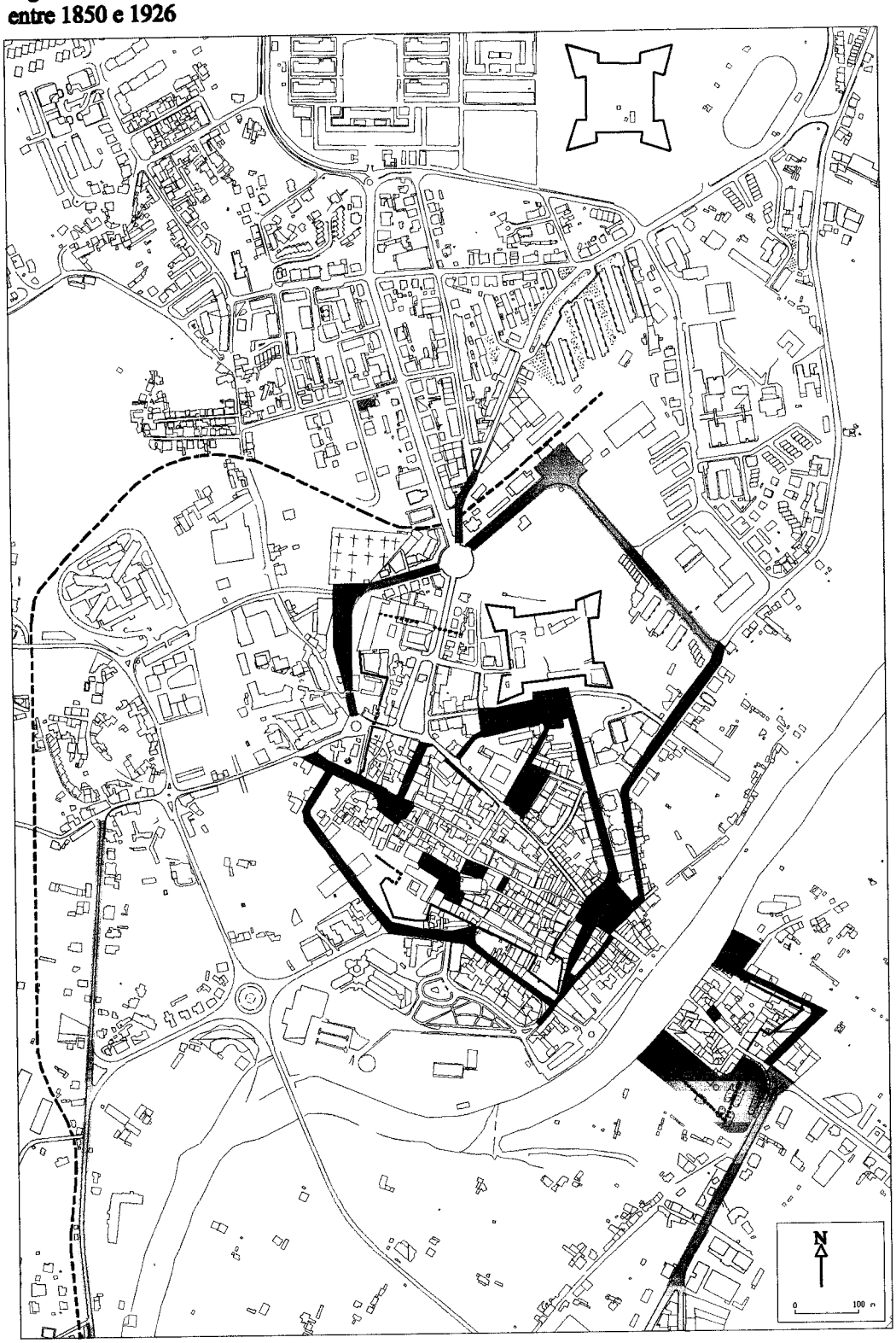
FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. I); Anexo Documental de Imagens); base referenciada ao ano de 2000 e cedido pela Câmara Municipal de Guimarães.

Figura 52 - Intervenções no plano urbano de Vila Real, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926



FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. I: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 1999 e cedida pela Câmara Municipal de Vila Real.

Figura 53 - Intervenções no plano urbano de Chaves, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926



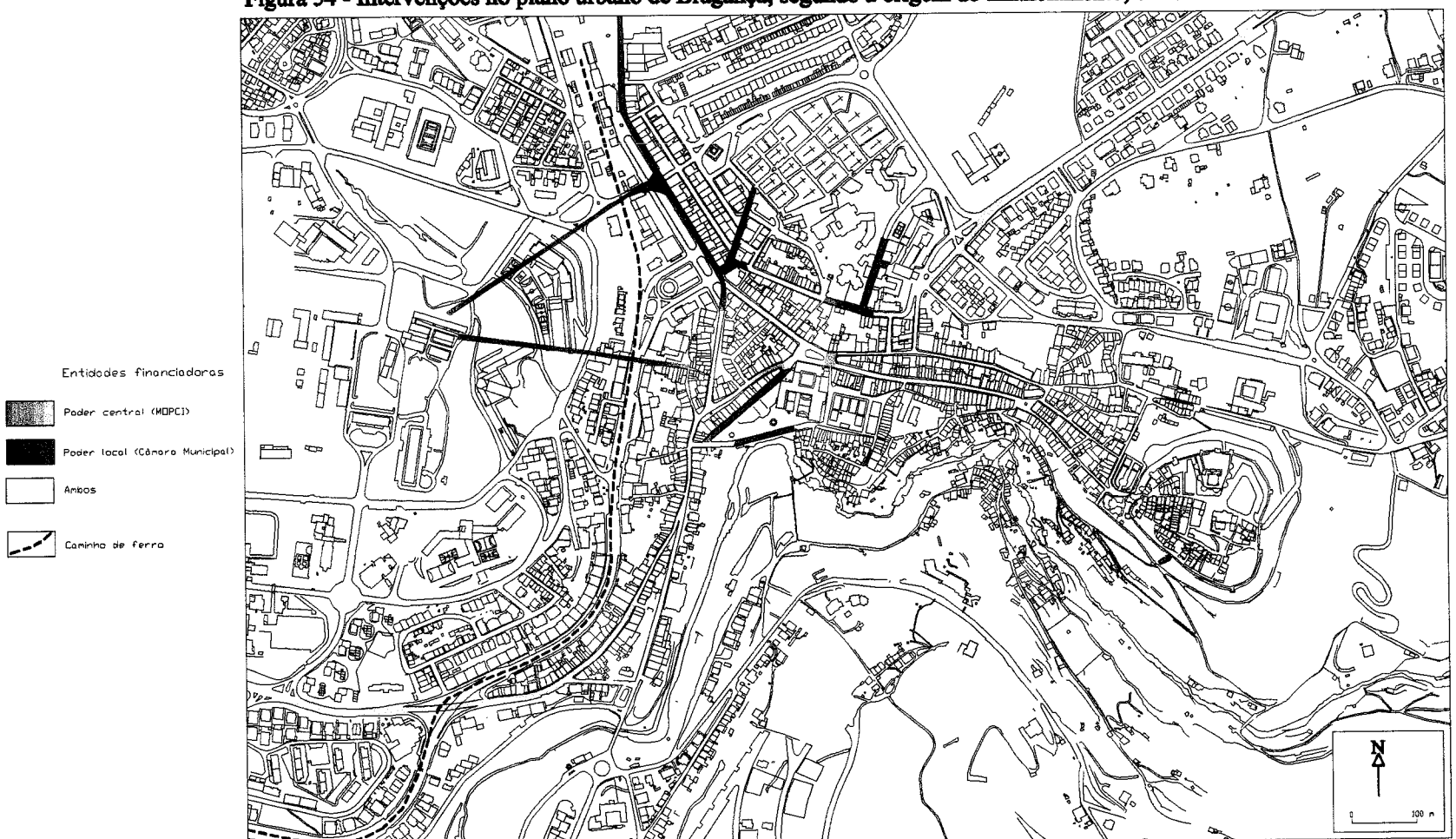
Entidades Financiadoras

- Poder central (MOPCI)
- Poder local (Câmara Municipal)
- Ambos
- Privado

- Caminho de Ferro
- Partes derrubadas do sistema defensivo abaluartado

FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada a 1999 e cedida pela Câmara Municipal de Chaves.

Figura 54 - Intervenções no plano urbano de Bragança, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926



FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexos 8 e 9), 'Planta da cidade de Bragança e suas dependências' (1801), 'Bragança' (1840), 'Plano Geral da Cidade de Bragança' (1878), plantas diversas (Vol. I): Anexo Documental de Imagens); João JACOB, 'Bragança'; Actas da Câmara Municipal de Bragança; planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal **Bragança**.

Figura 55A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para expropriações na sede concelhia (em reis)

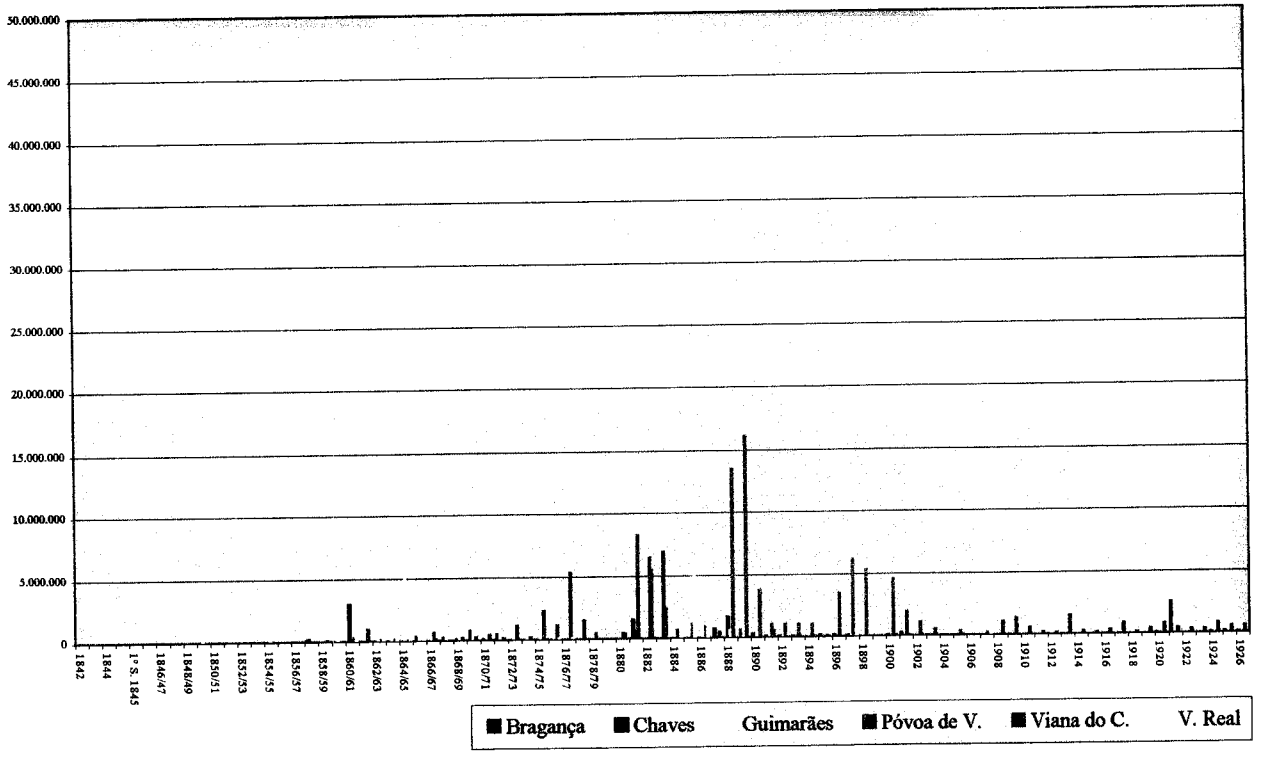


Figura 55B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para expropriações na sede concelhia (% dos totais de despesa)

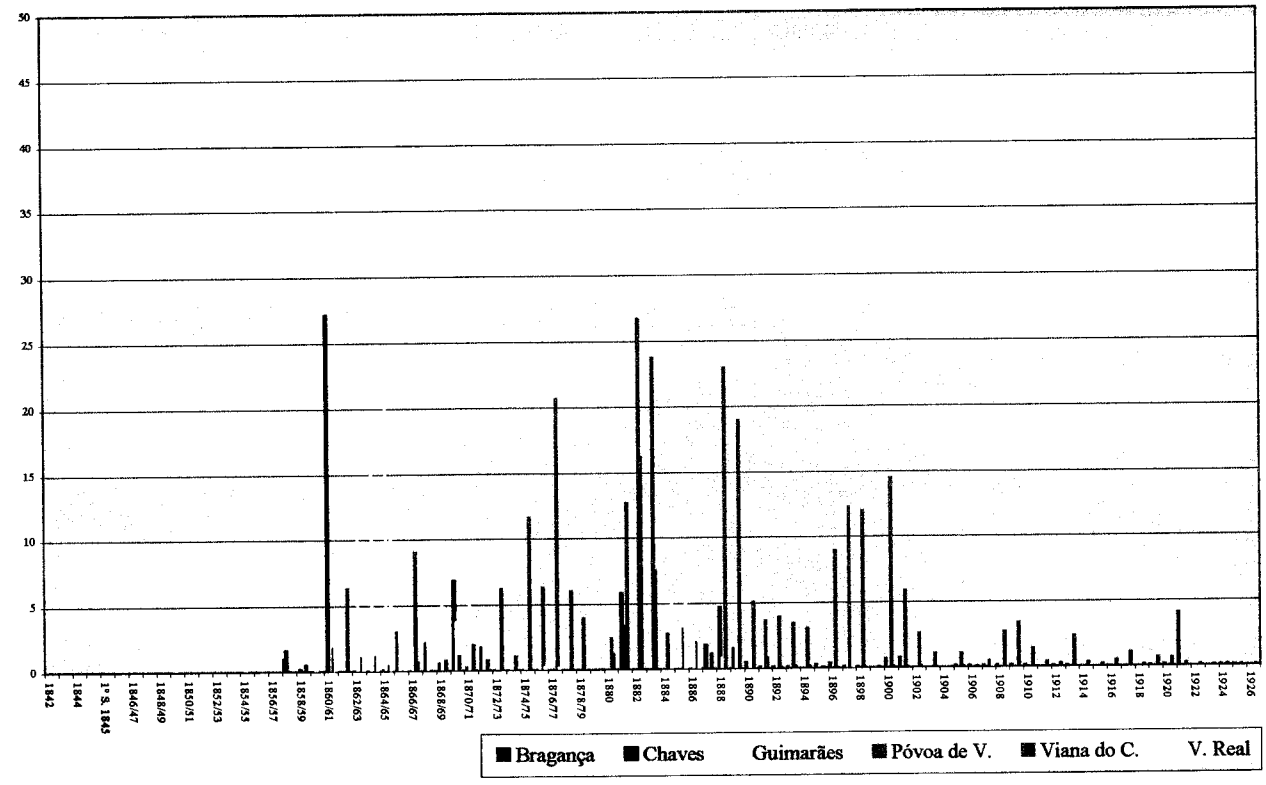
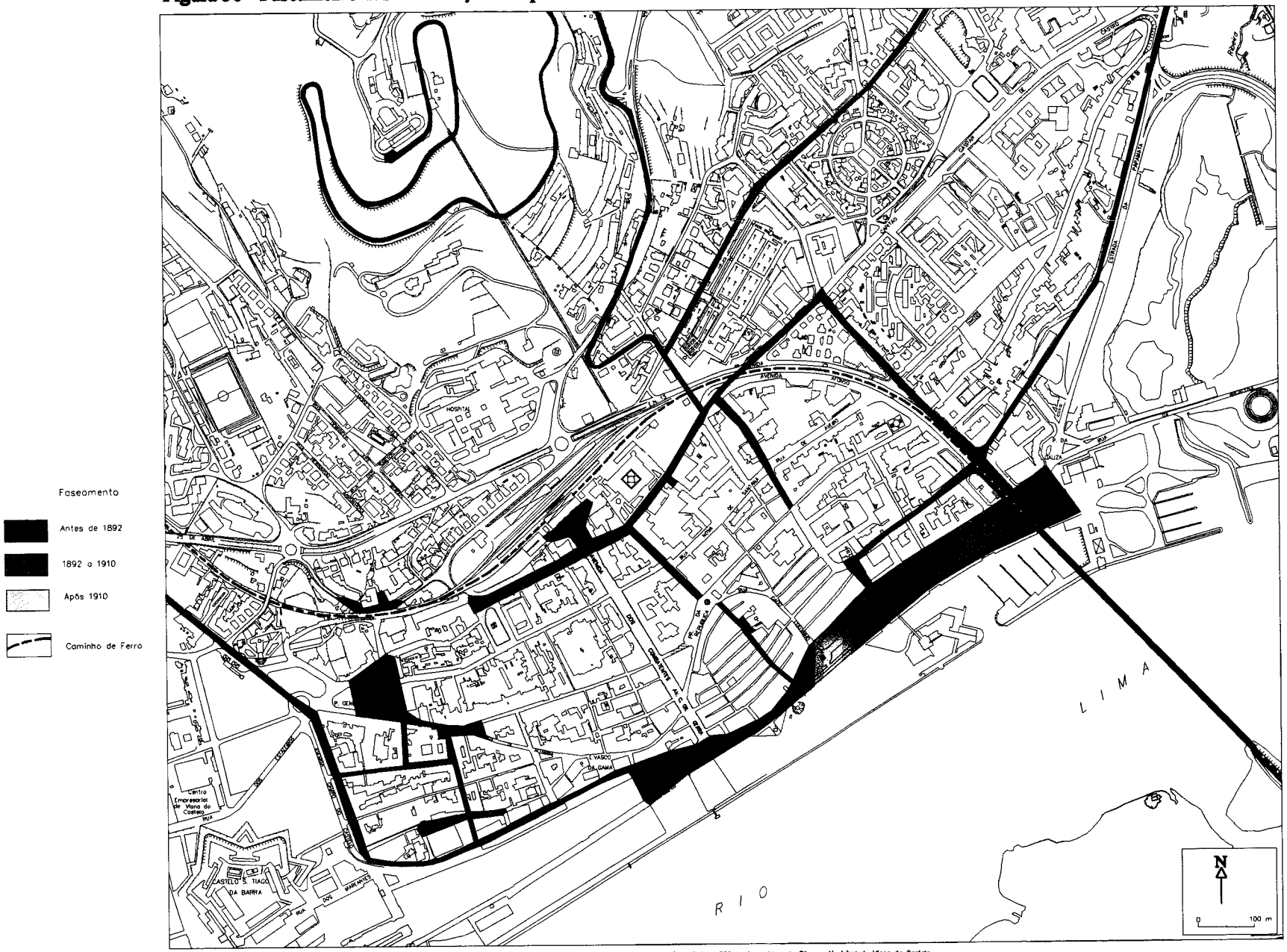
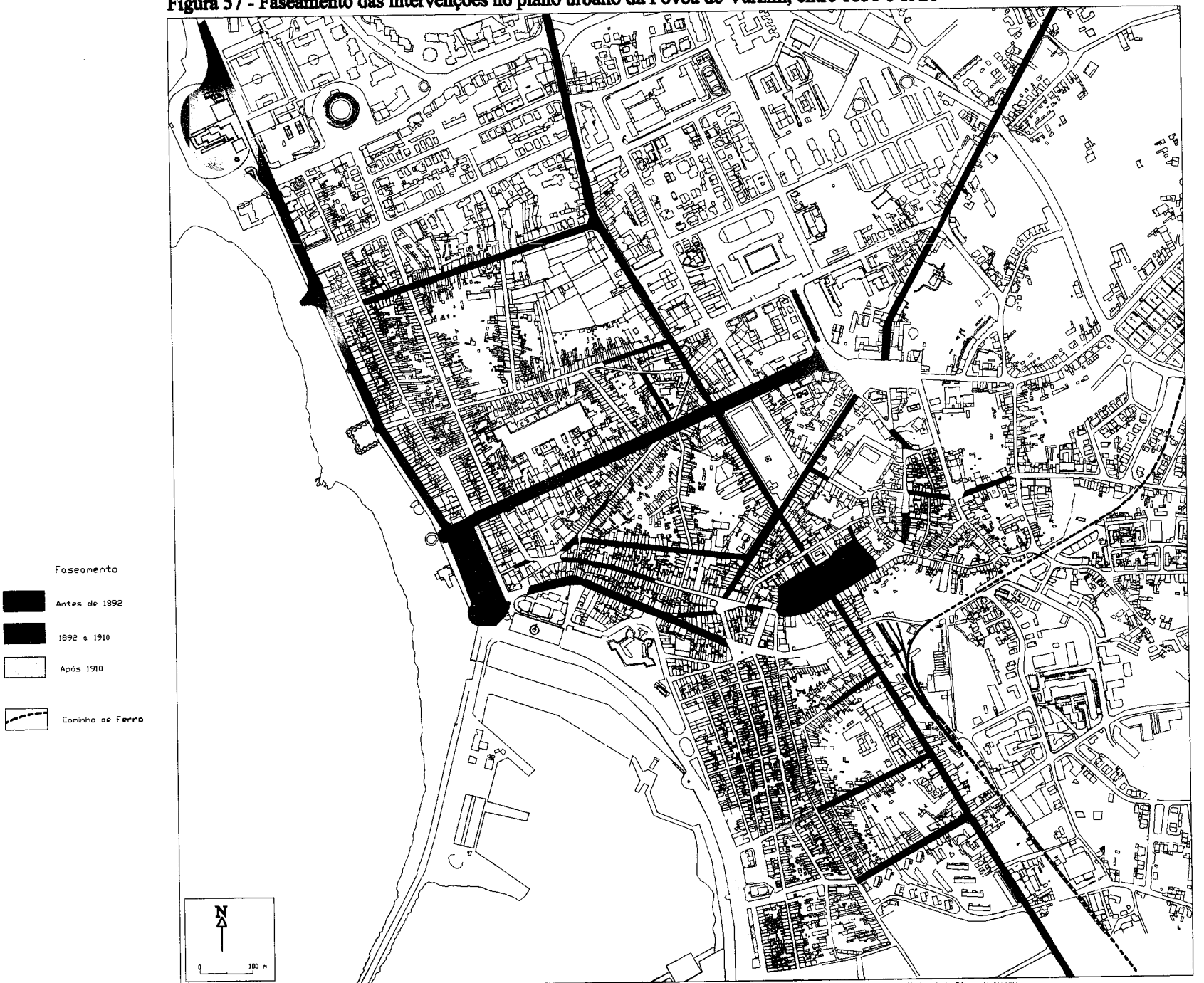


Figura 56 - Faseamento das intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, entre 1850 e 1926



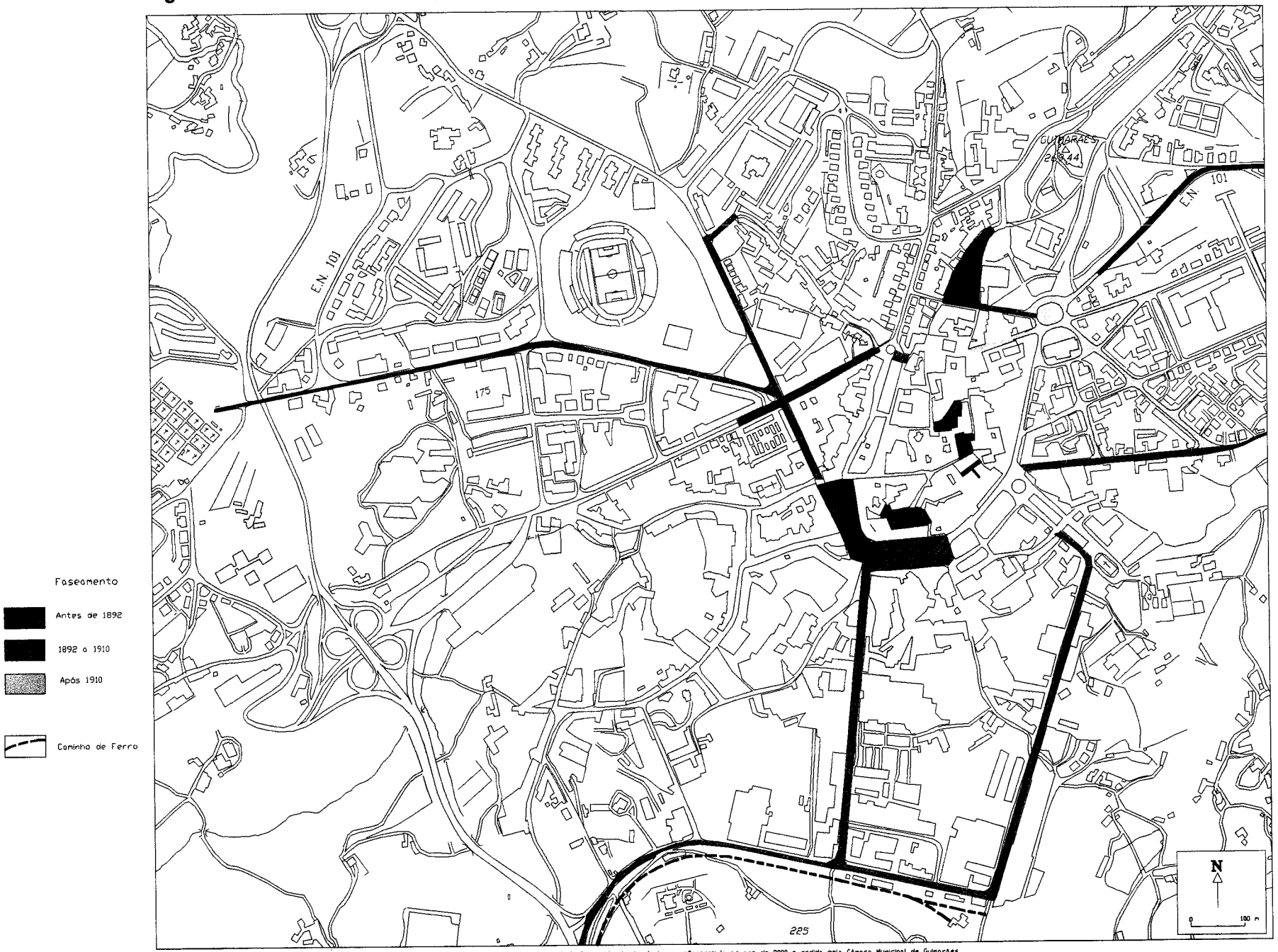
FONTE: Actas e Orçamentos municipais (Anexo 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada a 2001 e fornecida pela Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Figura 57 - Faseamento das intervenções no plano urbano da Póvoa de Varzim, entre 1850 e 1926



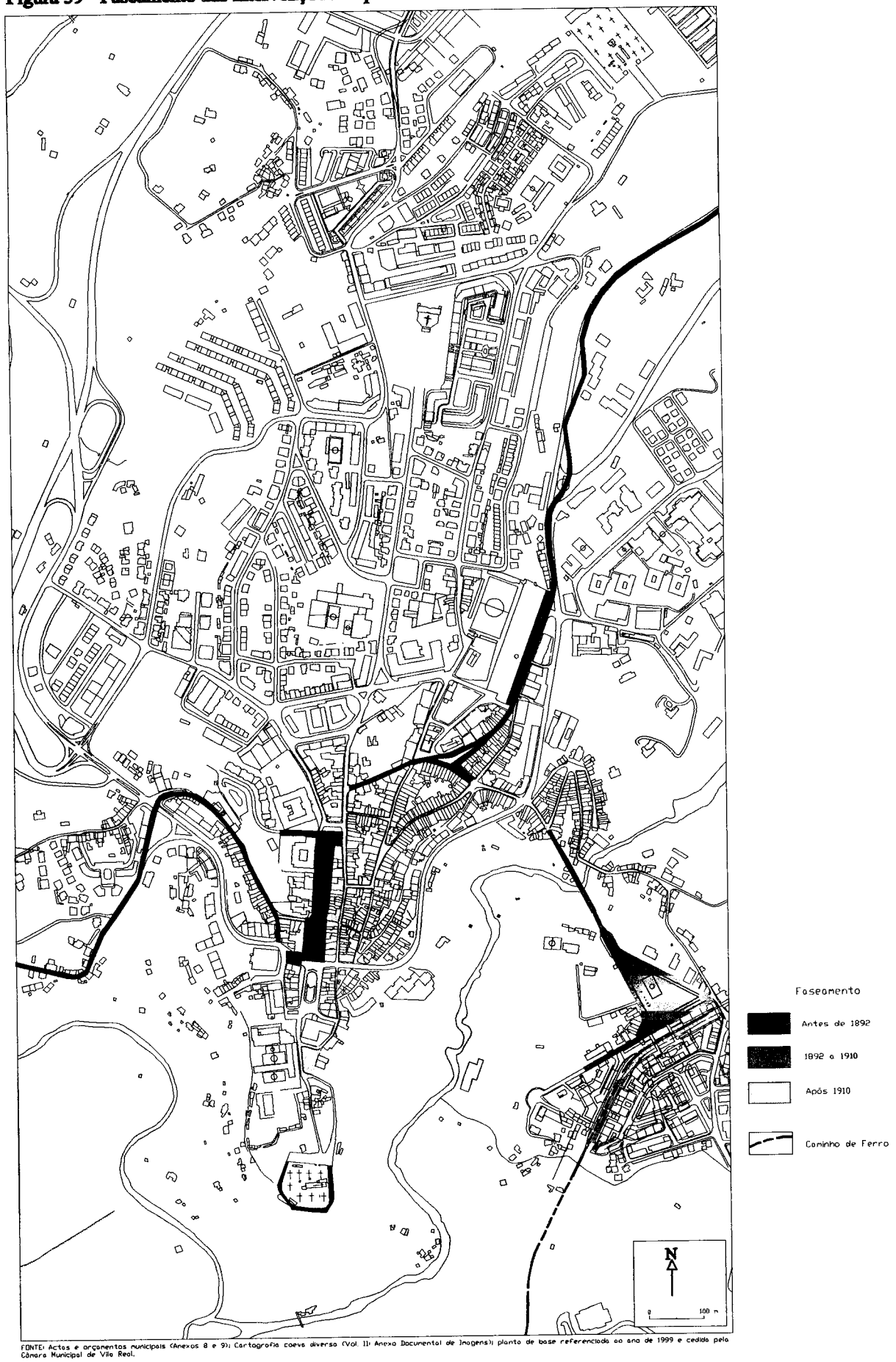
FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 2001 e cedida pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim.

Figura 58 - Faseamento das intervenções no plano urbano de Guimarães, entre 1850 e 1926



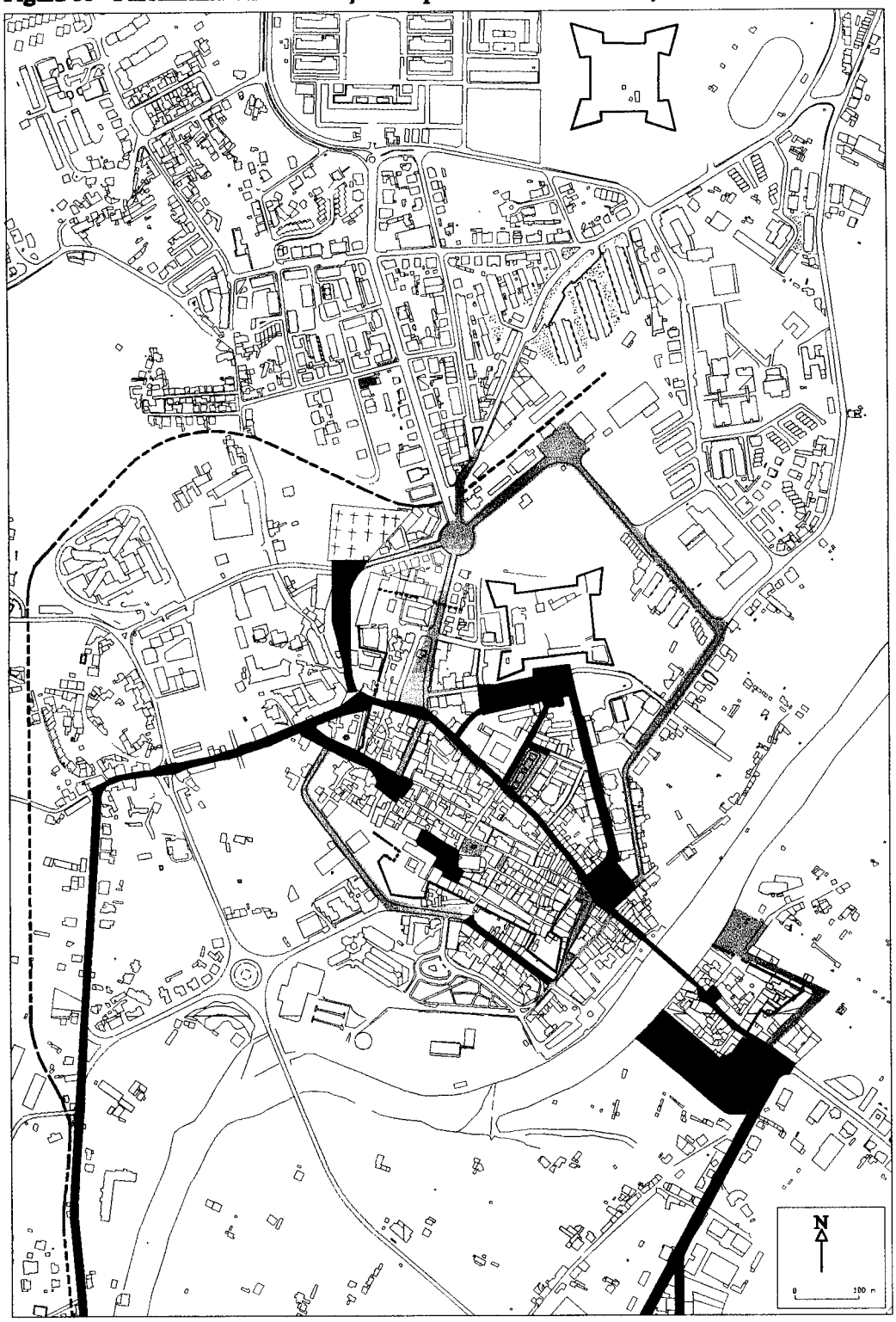
FONTE: **Actas e orçamentos** municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diverso (Vol. 1): Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 2000 e cedida pela Câmara Municipal de Guimarães

Figura 59 - Faseamento das intervenções no plano urbano de Vila Real, entre 1850 e 1926



FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 1999 e cedida pela Câmara Municipal de Vila Real.

Figura 60 - Faseamento das intervenções no plano urbano de Chaves, entre 1850 e 1926



Faseamento

Antes de 1892

1892 a 1910

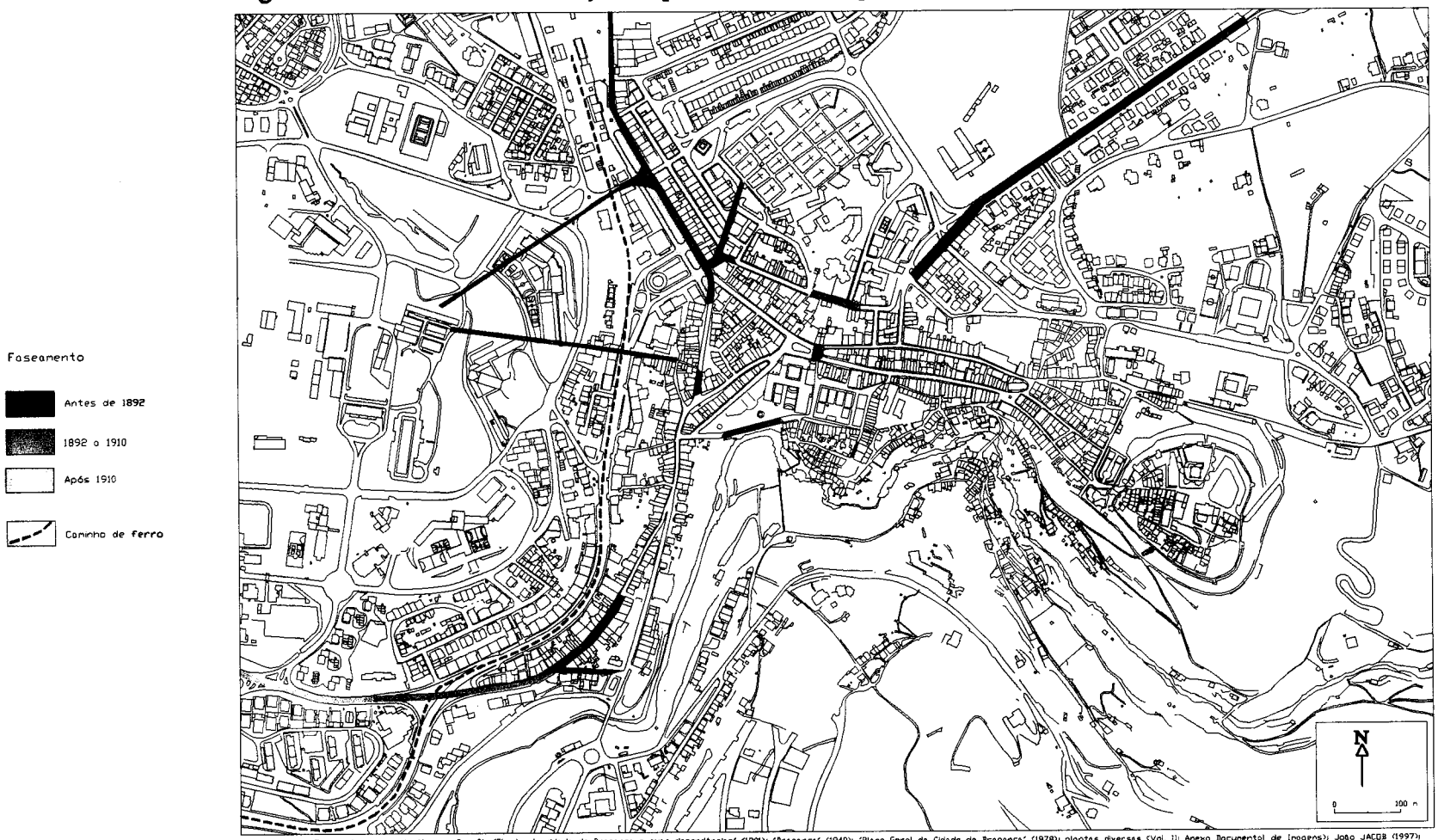
Após 1910

Caminho de Ferro

Portes derrubados do sistema defensivo abaluartado

FONTE: Actas e orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); Cartografia coeva diversa (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); planta de base referenciada ao ano de 1999 e cedida pela Câmara Municipal de Chaves.

Figura 61 - Faseamento das intervenções no plano urbano de Bragança, entre 1850 e 1926



FONTE: Actos e Orçamentos municipais (Anexos 8 e 9); 'Planta da cidade de Bragança e suas dependências' (1801); 'Bragança' (1840); 'Plano Geral da Cidade de Bragança' (1878); plantas diversas (Vol. II: Anexo Documental de Imagens); João JACOB (1997); Actos da Câmara Municipal de Bragança; planta de base referenciada ao ano de 2001 e fornecida pela Câmara Municipal Bragança.

Vila Real), voltando a reafirmar-se o vigor municipal depois da implantação do regime republicano, com a concretização de obra, nomeadamente em Chaves, Guimarães e Vila Real.

A preocupação em facilitar o movimento de pessoas e mercadorias fez com que as intervenções nos espaços públicos se tenham centrado muito no arruamento e que mesmo as praças tenham sido encaradas como nós de articulação de ruas, pelo que eram organizadas em função da necessidade de estruturar a circulação, construindo-se placas pedonais, por vezes ajardinadas, no centro e ruas nos contornos, junto ás margens edificadas, constituindo-se o que se pode denominar de praças arruadas, reflectindo uma *equivalência substancial entre a rua e a praça* na qual *a praça tende a perder o carácter complexo que tinha na cidade anterior e reduz-se a um largo ou cruzamento de ruas*, como sublinhou Leonardo BENEVOLO[1131].

O elogio da recta era uma característica dos engenheiros, como referimos na abordagem do urbanismo europeu. Portugal possuia testemunhos pombalinos e almadinos como exemplos inspiradores e engenheiros formados com o exemplo da Paris de Haussmann. Assim, a recta foi utilizada quer isoladamente (nas avenidas, por exemplo), quer em composições localizadas ou na construção da rede global de arruamentos, com o privilégio do segmento de recta enquanto componente elementar, articulável em pontos, que podiam constituir-se em entroncamentos, em cruzamentos ou em rotundas. A própria ideia de regularização urbana pressupunha a utilização do segmento de recta como objectivo para os alinhamentos e alargamentos e imperativo para as aberturas de arruamentos. Todas as ruas abertas no período e nas cidades em estudo são rectilíneas. Mesmo os arruamentos pertencentes às estradas, quando fazem parte do tecido urbano rectilinearizam-se.

Apesar do permanente pressuposto da rectilinearidade, o traçado dos rectos arruamentos era feito de forma pragmática, visando a contenção de custos e, como tal, ajustando-se quase sempre às condições topográficas locais, ao aproveitamento dos caminhos existentes e ao respeito da propriedade privada, minimizando-se as expropriações. A estruturação do plano urbano submeteu-se à eficácia e à economia e mesmo quando se verificou a preocupação em elaborar composições de desenho mais cuidado, como na varzinista rua dos Banhos, de finais de Oitocentos, ou na vimaranense "pata de ganço", do primeiro quartel de Novecentos, o segmento de recta continuava a manter-se como elemento

primordial, não se vislumbrando ainda qualquer sinal morfológico resultante do debate que as revistas da especialidade já então começavam a reflectir.

No princípio de Novecentos, Abel Botelho, que afirmava que o debate sobre o *problema do embelezamento da cidade*, atraía *em progressivo interesse a opinião* [pública], publicou, em 1908 e na *A Architectura Portuguesa*, uma reacção, clara e violenta mas também apaixonada e até poética, ao excessivo recurso à linha recta: a "Apologia da curva", onde o autor, crítico de arte que se posicionava esteticamente na *corrente naturalista*[1132], num tom um tanto panfletário (e em termos de pensamento urbano sob a influência, pelo menos aparente, de Camilo Sitte), depois de referir que todos concordariam *em que se está abusando espantosamente entre nós da linha recta*, continuava enumerando os malefícios da utilização desta no desenho dos planos urbanos, que entremeava com os elogios e benefícios decorrentes da utilização da linha curva[1133].

[1131] Leonardo BENEVOLO et al, 1987, pp. 11-12.

[1132] Juntamente com Fialho de Almeida e Ramalho Ortigão (ver José-Augusto FRANÇA, 1992, pág. 171 e José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pp. 95-110).

[1133] *Esse rasgamento salutar da Avenida da Liberdade teve a sua razão de ser, foi um acto bem comprehendido de iniciativa benemerita. Vinha a justifical-o, hygienicamente, o formidável banho lustral de ar e luz que ficou inundando a Baixa; technicamente, a consideração de que o seu traçado devia com effeito seguir, simples e natural, por aquella linha de thalweg do valle. Estava indicado. Mas, porque este grandioso emprehendimento veio marcar um real progresso, quizeram depois sucessivas vereações, indefinidamente e sem o preciso criterio, macaqueal-o. Veio o abuso e converteu uma ideia excellente n'um destempero. O planeamento e a immediata execução de novas Avenidas passou a ser uma tola obsessão edilica, uma febre de concepções sem nexo e de mutilações a esmo* (...) *desatou-se por toda a parte a decretar á tôa alinhamentos; a rasgar, a cavar, a subverter, a aterrar n'uma furia doida, e por via de regra em briga com as mesmas condições orographicas, com a encantadora feição tradicional, com as necessidades de natural expansão e os magnificos horisontes panoramicos da cidade* [de Lisboa]. (...) *Por toda a parte linhas duras, inflexiveis, e monotonos alongamentos de perspectiva que arrefecem o ambiente e emparedam a phantasia. Tudo ahi se quebra em arestas, em cotovelos, tudo na disciplina semsabor do angulo recto, tudo é cortado bruscamente.* (...) *Isto quando nós vemos que na eterna obra de renovação, no impeto creador da Natureza, todas as preferências são para a linha curva. Lá pelo alto e de roda de nós, em grande, redondos são os astros, redonda é a traça amorosa das suas orbitas, redondas as fugas do seu vôo cosmico pelo espaço. Aqui no nosso pequenino mundo, a mesma coisa: é redondo o algodoado esgarçar das nuvens, a gibba opaca dos montes, o tenro bracejar das arvores, o perfumado gyneceu das flôres, o caprichoso leito dos rios, a irrequieta ancia das vagas. Dos mais microscopicos sêres os germens infinitesimos são redondos. No mesmo seio da terra, exceptuando certas crystallisações, a fecundação e o desdobramento mysterioso dos seres caminham livre e redondamente, na mais solta orgia plastica. Tambem, no corpo humano, a qualidade afinadora por excellencia, o que mais nos deleita, o que mais nos prende, é a eurythmica das curvas.* (...) *Pelo exaltado culto da linha recta nós endurecemos a vida, algemámos a phantasia e encurralamos n'um bêcco sem saida o espirito. Tudo é hirto, frio e inerte, desde a esquadria banal dos predios ao pautado geito dos costumes.* (...) *Porque a linha recta foi inventada para o utilitario aproveitamento do tempo, ao passo que a curva é o devaneio, e o sonho, é o prazer,* (...) *Eu bem sei que esta nossa febre das grandes avenidas a tiro foi em bôa parte uma mania de importação, uma questão de figurino. Agradaram-nos tanto porque fôram moda lá fóra. Sem attentarmos em que o predominio dos arruamentos a cordel é principalmente apanagio das cidades planas, sem pittoresco de visão, sem larguêza de pontos de vista, e onde portanto, pela sua área e arredores, póde a esquadria correr á vontade sem á planicie nada tirar da sua chata uniformidade.* (...) *A feição esthetica das grandes e pequenas cidades tem de ser, primeiro que tudo, racional. Ora n'esta*

Nos anos vinte este posicionamento ganhara adeptos, mesmo localmente[1134] e, conjugado com princípios decorrentes da normativa dos regulamentos urbanos, das ideias culturalistas de recuperação de uma certa estética medieval de adaptação à topografia e da propagação de conceitos de desdensificação derivados da ideia de *cidade jardim*, contribuiu para o esboço de uma forma de urbanizar que começava a ser utilizada, principalmente no desenho de bairros, e que marcou os anos trinta e quarenta, nomeadamente, em muitos dos *planos e ante-planos* de urbanização do Estado Novo (ver ADI: B20, C42, G36, PV102, VC45, VR14)[1135].

Em 1924, o engenheiro civil Maximiano Apolinario, professor no Instituto Superior Técnico e com a experiência do estudo de um novo bairro que acabara de efectuar, já explicava, numa comunicação sobre o *momentoso assunto* à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, qual o tipo de traçado que deveria constituir o *plano de povoações modernas*, que exemplificava com o plano do Bairro Gandarinha, em Cascais (ver ADI: O2) e com os bairros operários de iniciativa patronal da cidade de Essen (Alemanha), os mesmos que Pierre LAVEDAN incluiu no seu *urbanismo construtor*, cujo elemento central eram as *cidades jardim*[1136].

Maximiano Apolinario, começava por enumerar os doze *capitulos que oferece o estudo de uma povoação* moderna (*Ruas*; *Viação publica*; *Viação particular*; *Fabricas e armazens*; *Mercados, guarda e conservação de alimentos*; *Parte sanitaria*; *Asilos – Creches*; *Logares*

---

ordem de idéas, - vêem bem, - as novas avenidas a construir em Lisboa, que com Lisboa melhor se casam, (...) não são de modo nenhum esses triviaes e duros alinhamentos (...) mas umas como que arterias epidermicas, intimamente cingidas ao relevo geologico da cidade e que suavemente se enlaçassem ao boleamento manso das suas collinas. Em vez de uniformemente alinhado, não importa por onde, o traçado d'estas avenidas seguiria o caprichoso recorte dos montes, d'uns para outros passando em bem graduados lacêtes. (Abel BOTELHO, 1908, pp. 18-20).

[1134] Em 1922 e em Guimarães, por exemplo, num texto de crítica severa à acção camarária *dos últimos 25 anos* e às suas *obnóxias ideias e projectos de avenidas no coração do antigo burgo*[1134], acusavam-se os agentes do poder municipal de serem *pretensos reedificadores e executores dum plano simplista e geométrico de arruamentos rectilineos, traçados cegamente sôbre um lacónico, inexpressivo e incorrecto desenho topográfico da cidade, levantado não sei por que apontador ou ignoto mestre-de-obras*! (Mário CARDOZO, 1922, pág. 415).

[1135] Atente-se em algumas passagens da Memória Descritiva do Plano de Urbanização de Bragança, de 1946 (a Memória está datada de Fevereiro de 1947) e do arquitecto Januário Godinho, aquele que, de entre os planos das cidades objecto de estudo, assume taxativamente os conceitos de base em que labora: *O carácter dado ao plano de urbanização, tipo cidade jardim, oferece aos tecnicos as possibilidades indispensáveis para projectar e construir segundo as exigências requeridas pelo clima. (...) Dà-se à extensão projectada o carácter de "cidade jardim", excepto na zôna central onde está fixada a parte representativa, administrativa e comercial. (...) As densidades médias da cidade, em 1940, eram de 32 casas e 153 habitantes, distribuidos por uma área de 43 hectares, incluindo comunicações, espaços livres, etc.; do mesmo modo, a nova cidade deverá acusar densidades bastante inferiores, menos 50%, conforme convém e resulta do seu carácter de cidade jardim.* (pp. 30-31, 35 e 44).

[1136] Pierre LAVEDAN, 1952, pág. 141.

de recreio; *Jardins*; *Avenidas – Plantação de arvoredo*; *Aspecto arquitectoral* e *Leis – Questão financeira*) e lembrar que a *preparação dum plano* exige a *colaboração de muitos*, sublinhando, apesar de ser engenheiro, a importância dos arquitectos como elementos centrais na elaboração dos planos de urbanização[1137], papel que Duarte Pacheco (outro engenheiro) posteriormente consagraria. Depois, refere-se ao que considera *alguns aspectos do problema*, ou seja, ao traçado[1138], ao perfil longitudinal e à directriz dos arruamentos, à *regra da boa proporção*[1139], ao *recuo de fachadas* e aos *efeitos de conjunto*, conjugando preocupações higienistas e funcionalistas, mas salientando o embelezamento urbano, cuja concretização passava quer pela adopção de alguns elementos da estética urbana parisiense[1140], no caso da cidade consolidada, quer pela recusa do alinhamento recto (que considerava monótono e incapaz de proporcionar uma *incidencia visual favoravel*), preferindo um traçado de ruas, que deveremos adjectivar de "unwiniano" com influências "sitteanas", *inspirado no sabôr medieval, na irregularidade dos arruamentos com quebra da sua directriz, limitando o alcance da visão em linhas de 200 a 300 metros*[1141], para os bairros de expansão e *povoações suburbanas*[1142].

Apesar de tudo, a utilização da recta foi sempre o elemento privilegiado e comum a todas as concretizações de qualquer das fases em que partimos o período em estudo e a crescente preocupação em relação à estética urbana dos anos de Novecentos, revelar-se-ia, até 1926, mais claramente no edificado do que no traçado dos espaços de circulação.

[1137] (...) *em muitas partes ao arquitecto compete giza-lo; em outras é exercicio do engenheiro, do medico higienista e até do jurisconsúlto e do legista.* (Maximiano G. APOLINARIO, 1924, pág. 1). *No conjuncto, uma praça, uma encruzilhada, uma rua, uma nesga de jardim, impressionam pelo desenho, pela côr, pelo movimento. – Isto pode prever o arquitecto, digâmos o arquitecto decorador.* (pág. 2).

[1138] As ruas formavam *as malhas de uma rêde*, hierarquizada e *comparavel ao sistema arterial ou ao tronco e ramos de uma arvore*. O perfil longitudinal deveria ser côncavo (Idem, pp. 1-2).

[1139] *Aqui está outra expressão normativa, a que manda guardar boa relação entre a altura das casas e a largura das ruas, de onde se tira tão agradavel efeito.* (Idem, pág. 2).

[1140] *O perfil concavo, quer dizer, aquele a que a um patamar ou pequena rampa sucede outra rampa que quebra o perfil em reintrancia até ao topo, onde pode rematar-se a perspectiva com qualquer elemento decorativo de valor. Magnifico exemplo daquela maneira é o da Avenida dos Campos Eliseos, em Paris, de grande imponencia por toda a vista que nos dá, té ao cimo, onde campeia imponente o Arco do Triumfo.* (Idem, ibidem).

[1141] Idem, pág. 4.

[1142] *Nas povoações de arrabalde os recursos de embelesamento são muitas vezes mais modestos que nas cidades, mas talvez mais variados. A juntar áqueles meios apontados ha o preceito de recuar as fachadas da linha do arruamento, com liberdade para o recorte da planta e a orientação da casa, posta no seu jardim, com os seus arbustos, as suas sebes e vedações, as suas arvores, á beira do caminho. No todo, em bairros opulentos, ou em bairros operarios, as paisagens destas modernas povoações, quando sabiamente traçadas, formam quadros de grande riqueza de desenho e de côr.* (Idem, pág. 2).

2.3.2. Arborização e jardins

O período estudado caracteriza-se pela crescente arborização dos espaços públicos. De facto, pela construção de jardins ou através do plantio de elementos arbóreos alinhados ao longo dos arruamentos de perfil mais amplo ou definindo os espaços centrais de largos e praças, o investimento municipal na construção de jardins e na arborização dos espaços de circulação envolveu verbas que, apesar de geralmente pouco consideráveis nos seus montantes absolutos, chegaram a valores entre os cinco e os dez pontos percentuais do total da despesa camarária, coincidindo com a construção de novos jardins ou com a beneficiação de jardins existentes (figuras 62A e B). São sempre pequenos jardins, geralmente gradeados, construidos na linha de emulação dos *passeios públicos* românticos de Lisboa e Porto[1143].

Em Vila Real, visando o aproveitamento das vistas panorâmicas que a escosta nascente do monte do Calvário permitia, construiram-se, entre 1782 e 1815, dois grandes socalcos (a Carreira de Cima e a Carreira de Baixo), que foram arborizados para servirem de passeio público, colocando-se uma fonte no de cima (que contém a inscrição 1815, gravada na pedra) e bancos de pedra em ambos[1144]. Contudo, apenas na segunda metade de Oitocentos a Carreira de Cima adquire o aspecto de um verdadeiro jardim, depois das sucessivas obras que incluiram a construção de escadas de comunicação entre as duas Carreiras, a renovação da arborização e a colocação de uma *taça com repucho*, tudo na década de sessenta, sendo fechado na década de setenta com a construção de um portão de ferro[1145] e equipado com coreto em 1889. O busto de Camilo Castelo Branco, apesar das dúvidas iniciais quanto à

[1143] Construido na segunda metade de Setecentos, o Passeio Público lisboeta só adquiriria importância como local de *aprazimento* burguês a partir da década de quarenta de Oitocentos, depois de melhorado e gradeado como as Tulherias parisienses (ver "A cidade e o Passeio Público" in José-Augusto FRANÇA, 1990, pp. 308-315). O primeiro passeio público do Porto foi o Jardim de S. Lázaro, que abriu as suas portas em 1834, tornando-se no *local mais frequentado pelas famílias burguesas.* (Helder MARQUES, José A. Rio FERNANDES e Luís Paulo MARTINS, 1990, pág. 41).

[1144] Augusto S. A. B. De Pinho LEAL, 1886, pp. 1000-1001.

[1145] Pinho LEAL data a construção da escada de comunicação de 1856 e o portão de 1871 (Idem, pág. 1001), contudo está certamente equivocado, pois as escadas foram orçamentadas em 1862/63 e o portão em 1875/76 (ver anexo 9). O equívoco é compreensível, pois apesar de escrever em 1886, Pinho LEAL fê-lo talvez apressadamente, pois ele próprio confessa que solicitara, para o seu *dicionnario*, a colaboração do seu *bom amigo Saavedra, pessoa competentissima pela sua illustração, pela sua affeição a esta ordem de trabalhos e a este mesmo diccionario*, o qual, no entanto, faleceria em 1885, deixando apenas *muitos apontamentos para este artigo, porém tão informes, tão baralhados e incompletos que pouco, muito pouco pude aproveitar!* (Idem, pág. 940).

Figura 62A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arborização e jardins na sede concelhia (em reis)

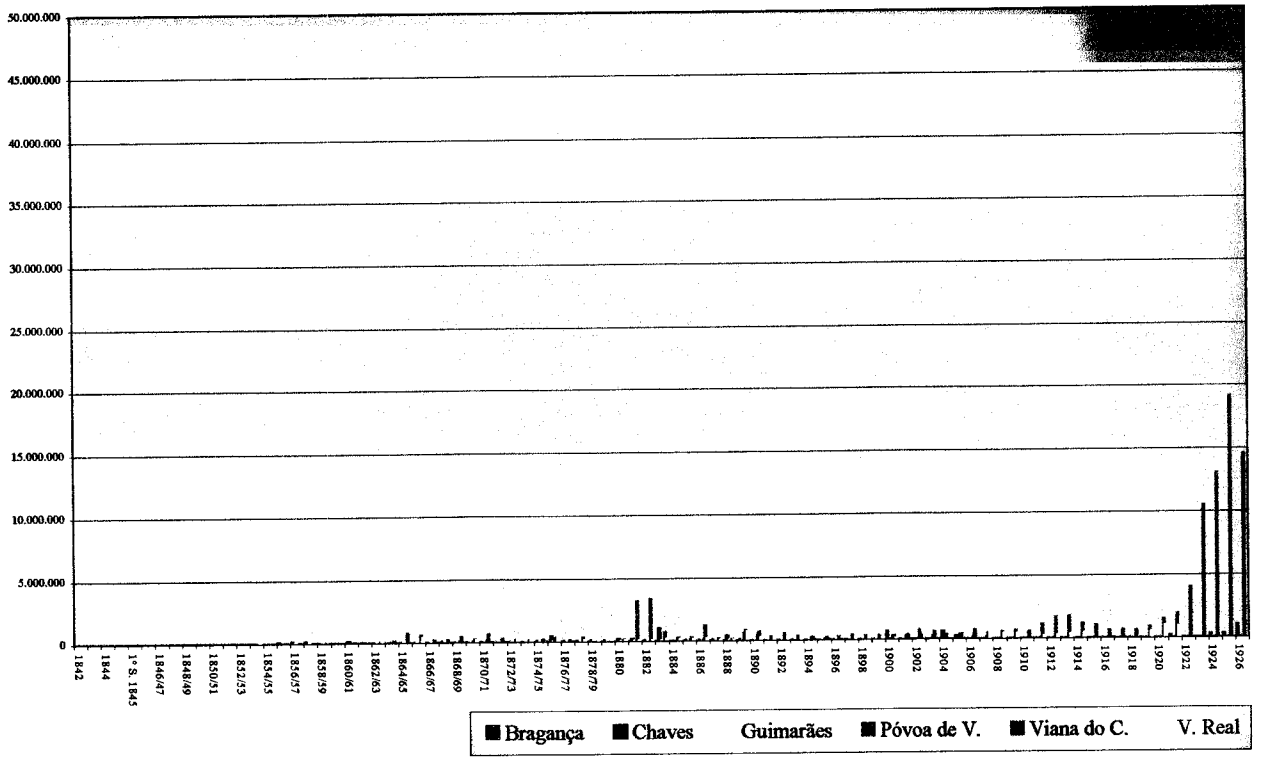
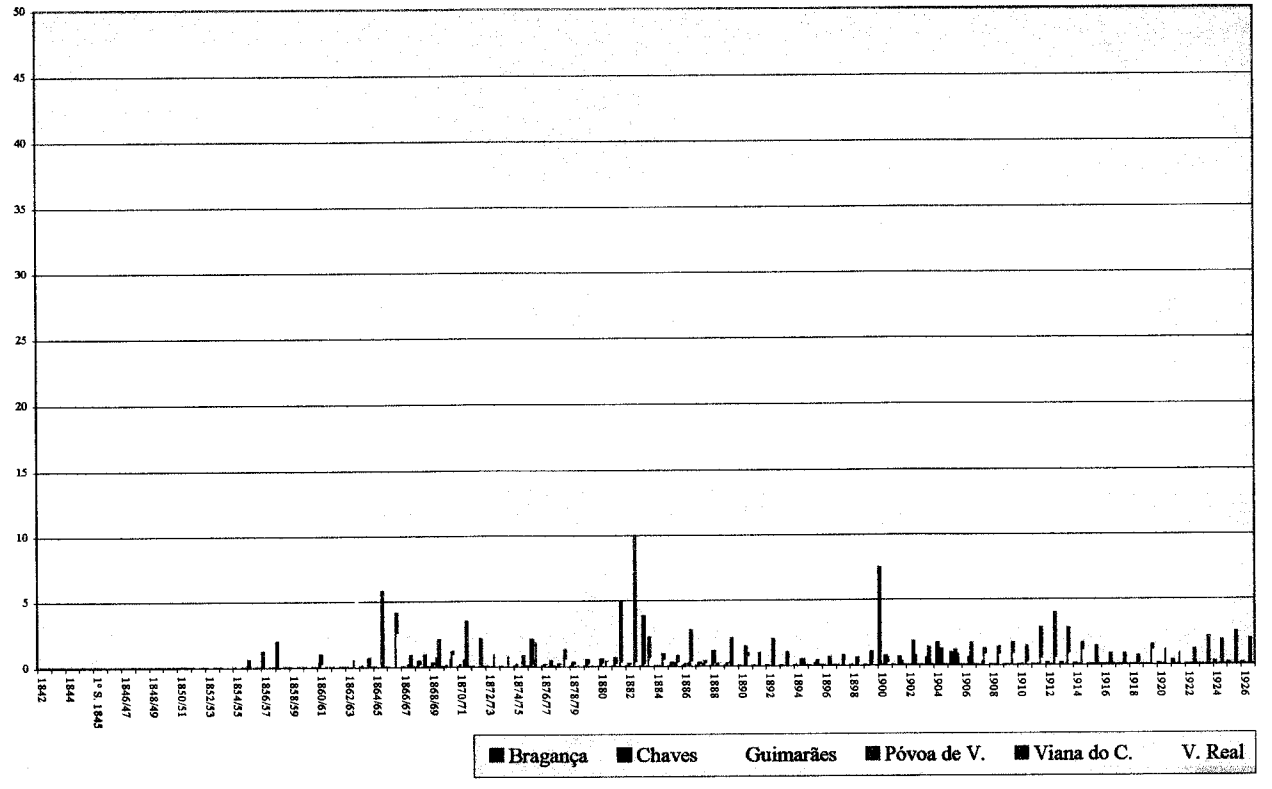


Figura 62B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arborização e jardins na sede concelhia (% dos totais de despesa)



sua localização dentro do jardim, foi colocado em 1925[1146], depois de a partir de 1918 ter sido ajardinada a margem poente da avenida Almeida Lucena, o novo topónimo da Carreira de Baixo[1147]. Apesar de tudo, em Vila Real a "montra" continuaria a ser o campo do Tabolado, encontrando-se o jardim da Carreira demasiado periférico, como distante se manteria o *passeio de tras-os-muros*, constituido a partir de 1876 (depois da construção do respectivo muro de suporte – ver anexo 9) em torno do cemitério público, pelo seu lado Sul, apesar da notável panorâmica que daí se vislumbra quer sobre a confluência dos rios Corgo e Cabril quer sobre as distantes Serras do Montemuro e do Marão.

Em Viana do Castelo tentou concluir-se em 1855 o primitivo jardim público (localizado junto à doca da Dízima, na parte poente da cidade – ver ADI: VC10), embora a construção do gradeamento se verificasse apenas depois de 1865. Este jardim, distante do centro da urbe, seria eliminado pelo traçado da estrada-rua para Caminha. Posteriormente, entre 1881 e 1886, foi construido um novo jardim público na praça do Pombal que seria ampliado a partir de 1912, ano em os ideais de igualdade da primeira república justificaram o seu desgradamento e a sua expansão a toda a faixa marginal, que foi dividida em talhões e arborizada, ajardinizando-se também o antigo largo da Feira, agora denominado 5 de Outubro, formando-se assim a extensa frente marginal ajardinada entre a doca da Dízima e a ponte de Gustavo Eiffel[1148].

O passeio público de Bragança era uma alameda arborizada que levava à capela de S. Sebastião, a Norte da cidadela (que aparece representada em planta de 1801) e que em 1840 já começara a prolongar-se na direcção da porta do Sol (ver ADI: B8 e B9). Contudo, o seu primeiro jardim terá sido construido na década de quarenta *ás portas da villa*, ou seja, junto à porta poente da cidadela. O jardim das portas da vila (também denominado *jardim da villa*), obra do comandante do batalhão de Caçadores 3 que o fez construir entre 1840 e 1846[1149], era um espaço singelo composto por dois pequenos

---

[1146] Ver ADVRL/ALL-CMVR/B/A/001/Lv 1090, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, Sessões de 8 de Novembro de 1924 (pág. 156V), de 22 de Novembro de 1924, (pág. 158F) e de 17 de Janeiro de 1925 (pág. 165F).

[1147] *Foi resolvido mandar fazer o projecto e respectivo orçamento da despesa a fazer com o alargamento do jardim publico no sentido de ser ocupado o terreno adjacente á Avenida Almeida Lucena* (Idem/Lv 0177, Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, 15 de Maio de 1918, pp. 101F e V).

[1148] Ver Mário G. FERNANDES, 1995, pp. 128-130 e Anabela Tito de MORAIS, 1998, pág. 158.

[1149] Na planta de Bragança de 1840 (ADI: B9) ainda não se encontra representado, contudo em 1846 já o *Pharol Transmontano* (transcrito por João JACOB (1997, pág. 46) integra uma notícia onde o jardim é descrito e denominado *Jardim Público de Bragança*.

socalcos, com escadas que permitiam o acesso a partir da rua dos Prateiros (ver ADI: B15). Terá passado entretanto para a posse da câmara que em 1857/58 orçamentou a sua iluminação e posteriormente, a partir de 1900, seria objecto de algumas beneficiações, em simultâneo com a vedação e o aformoseamento do largo adjacente, que em 1895 recebera o topónimo de *Square do Batalhão Expedicionario d'Africa*[1150]. Apesar de tudo, na segunda metade de Oitocentos, o passeio público de Bragança era nas Eiras (assim identificado nos orçamentos camarários), lugar mais central, que foi arborizado e recebeu 16 bancos de ferro e *lampiões* da iluminação em 1858 e que, em 1880, seria valorizado com a inauguração de um busto de Luís de Camões, depois de ter adquirido o nome do poeta para seu topónimo[1151]. Em 1882 ainda se pensou construir aí um jardim[1152] que nunca seria concretizado. Depois da sua perda, como passeio público, pela construção do mercado municipal no início de Novecentos, as apostas camarárias viraram-se para o largo da Sé (onde em 1910 se concluiu a construção do coreto), até à conclusão do jardim António José de Almeida, sobranceiro ao rio Fervença, em 1935[1153].

Na Póvoa de Varzim, em 1879, a praça do Almada albergava o mercado municipal, no terço ocidental, desempenhando a parte restante a função de passeio público (ver ADI: PV20). No entanto, apenas uma década depois foi arborizado e plantado o jardim público, vindo a ocupar a terça parte oriental da praça (ver ADI: PV32 e PV42) e sendo inaugurado em Janeiro de 1889[1154]. Posteriormente, em 1892, receberia gradeamento (da fundição de Massarelos, do Porto) e seria iluminado no ano seguinte (anexo 9). Por essa altura foi

---

[1150] *deliberou a camara que não tendo nome o largo proximo ás muralhas, no cimo da rua de D. Luiz 1º, e querendo ella commemorar o valor do batalhão de caçadores 3 que em Africa tem luctado pelo restabelecimento do dominio portuguez, se desse ao mesmo largo o nome de Square do Batalhão Expedicionario d'Africa e que n'elle fossem collocados dois lampeões da illuminação publica.* (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Sessão de 5 de Dezembro de 1895).

[1151] A propósito do *3º centenário de Camões*, a câmara municipal deliberou atribuir o nome de *praça de Camões ao largo que nesta cidade é designado por largo das Eiras* (Idem, Sessão de 2 de Janeiro de 1880, pp. 14V-15F). A importância do largo foi reforçada no dia 10 de Junho de 1880, quando foi inaugurado um busto do poeta, com a pompa e circunstância que o acto recomendaria e cuja descrição é evocativa daquele significado (Idem, Sessão 10 de Junho de 1880, pp. 18V-19F).

[1152] Idem, Sessão de 12 de Abril de 1882.

[1153] João JACOB, 1997, pp. 47-48.

[1154] *Desçamos a Calçada, parte assim chamada à Praça do Almada, desde o Cruzeiro até à rua do Princípe. Do lado direito ficava o jardim público. Para regalo dos poveiros, foi esse jardim que ocupava cerca de uma terça parte de toda a Praça do Almada, inaugurado no dia 27 de Janeiro de 1889, um domingo, por sinal. O seu traçado era obra do amador de horticultura, José Rodrigues de Sá Vieira. Tinha um lago sobre o qual passava uma pontezinha de madeira; e com a sua grutazinha ao lado e seu repucho, o jardim, que possuía árvores frondosas e belos exemplares exóticos, merecia o carinho de todos nós. Foi com tristeza que o vimos sacrificado ao novo traçado. Este jardim estava vedado com grades de ferro e por quatro portões fazia-se a serventia.* (Viriato BARBOSA, 1972, 1ª edição 1937, pág. 249).

libertada a parte ocupada pelo mercado, que era referenciada em 1895 como *alamêda* (ADI: PV42) e que em 1901 já se encontrava densamente arborizada (ADI: PV50) e provida de coreto central[1155]. A partir de 1919 todo o espaço da praça do Almada seria objecto de nova intervenção, desta vez numa abordagem global (ADI: PV80), que lhe conferiu uma imagem mais coerente, aquela que, no essencial, ainda hoje se mantém.

Nos centros urbanos objecto deste estudo, o último jardim público fechado foi o inaugurado em Chaves, em 1901, com projecto do engenheiro militar Augusto Xavier Teixeira. Foi construido a expensas do banqueiro Cândido Sotto Maior (que para o efeito terá dispendido dezoito contos[1156]) e que, a exemplo do fizeram vários capitalistas em Lisboa com o jardim da Estrela[1157], o doou à municipalidade, razão porque esta lhe prestou homenagem em 1909[1158]. O jardim ocupou o espaço livre da metade sudoeste do hornaveque da Madalena e respectivos fossos (ver figura 53 e ADI: C24), cedidos pelo Ministério da Guerra para o efeito e em cuja proximidade se localizava a residência de Cândido Sotto Maior. Até aqui, apesar das iniciativas anteriores no sentido de construir uma alameda, depois um passeio publico, no largo do Olival e envolvendo a capela da Sr^{a} da Lapa[1159], Chaves não possuia qualquer espaço público ajardinado, embora o largo do Arrabalde estivesse arborizado desde 1840 e não escasseassem quintais e elementos arbóreos, quer na envolvência quer no interior do perímetro fortificado (ver ADI: C14). Em 1904, numa aparente resposta ao exemplo dado pelo banqueiro com a concretização do Jardim Público, a câmara municipal tratou de colocar bancos *em diversos pontos da vila* (ver anexo 9) e aformosear o largo adjacente à avenida Tenente Valadim, junto à porta oposta da fortificação. Eram estes, jardim de Cândido Sotto Maior (assim denominado a partir de 1915) e largo Maria Rita, os espaços verdes de Chaves em 1921 (ver ADI: C34), já que o largo do Anjo, apesar do ajardinamento com que foi beneficiado em 1920[1160]

[1155] *Retirado o mercado da Praça do Almada foi aí traçada uma aprazível alameda com o seu coreto ao centro. Esse coreto é o mesmo que ali continua a estar, mas agora colocado ao lado.* (Idem, pág. 250).

[1156] O gradeamento e portões, bem como o coreto foram fabricados na flaviense *Serralharia Rodrigues* (Firmino AIRES, 1990, pp. 72-73 e 225).

[1157] Mello de MATTOS, 1909, pág. 146.

[1158] A camara decidiu homenagear Cândido Cunha Sotto Mayor, mandando fazer um busto seu para colocar *em lugar adequado no explendido jardim publico, com que Sua Ex^{a} dotou esta Villa.* (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Sessão de 21 de Maio de 1909).

[1159] Em 1875 os orçamentos camarários referem a ideia de construir uma alameda e em 1883 e 1888 registam-se verbas para a construção de um passeio público com o *donativo offerecido para tal fim por differentes cidadãos compatriotas residentes no imperio do Brasil* (anexo 9).

[1160] *deliberado mandar proceder á regularização e ajardinamento do largo oito de Julho desta Vila (...) mandar vir da Cidade do Porto, um jardineiro habilitado não só para delinear aquele ajardinamento mas tambem as modificações de que necessitam os outros jardins, devendo tambem encarregar-se um*

(depois de ter sido orçamentado, sem consequências, em 1876/77) e que implicou a remoção dos vendedores de queijos, tecidos e fios para as ruas adjacentes[1161], manteria as características de espaço de circulação. O jardim, iluminado pelo menos desde 1916[1162] e irrigado mecanicamente a partir de 1920[1163], seria equipado, além do tradicional coreto, com *courts de tennis* e *rings de patinagem*, tornando-se uma das atracções da vila e cuja conservação seria acautelada em posturas municipais[1164].

Em Guimarães nunca existiu um jardim público fechado e apesar dos projectos de construção do parque do Castelo, sucessivamente referenciados (em 1867, 1869 e 1916 - ver ponto 1.2.2. desta parte III), os investimentos camarários apenas se notaram nos melhoramentos dos campos, mutuamente adjacentes, do Toural e de S. Francisco, que na década de setenta transformaram o segundo numa *alameda aprazível* e dotaram o primeiro com um *pequeno mas elegante jardim*[1165], depois de ambos, juntamente com a ponte do campo da Feira, terem sido arborizados no final da década de cinquenta[1166].

---

engenheiro de organisar um projecto para a irrigação do jardim denominado 'Candido Soto Maior' (Idem, Sessão de 4 de Fevereiro de 1920, pág. 26V).

[1161] (...) *em virtude do disposto no artigo cincoenta e um das posturas municipais designando o Largo do Anjo (Largo Oito de Julho) para exposição á venda de queijos, tecidos de qualquer especie ou artefactos de lã, linho, algodão, junco, lã e linho em rama ou fiado e estando a ajardinar-se o referido largo, propunha que essa exposição fosse feita d'ora ávante na rua contigua ao referido largo, do lado nascente, junto á casa que faz esquina para a rua Direita, estendendo-se os logares da venda em uma ou mais filas até á Rua da Cadeia.* (Idem, Sessão de 17 de Março de 1920, pág. 52F).

[1162] *Por proposta do Exm° presidente foi unanimemente deliberado oficiar á Empresa da Electricidade e Moagem de Chaves a fim de que a iluminação do Jardim Publico desta Vila, comece no dia primeiro do mez de Junho e termine em trinta de setembro do presente ano* (Idem, Sessão de 11 de Maio de 1916, pág. 99V).

[1163] Idem, Sessão de 16 de Junho de 1920, pág. 88F.

[1164] *Adicionamento ao Codigo das Posturas municipaes deste Concelho. Da conservação dos jardins e dos largos e ruas arborisados. Art° 1°. É absolutamente proibido cortar flores nos jardins publicos ou por qualquer forma danificar as plantas e as arvores dos mesmos jardins e das ruas e largos em que elas existirem* (...) *Art° 9° É absolutamente proibido a entrada sem o competente bilhete de admissão nos courts de tennis ou nos rings de patinagem existentes no jardim publico;* outros artigos proibem a presença de animais nos jardins fechados, as diversões e jogos infantis que ponham em risco as plantas, pisar os canteiros, etc. (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 5 de Janeiro de 1921, pp. 173F-174F).

[1165] *O campo de S. Francisco ficou transformado numa alameda aprazível, ladeada, por quatro espaçosas ruas, obra a que se deu princípio a 2 de Setembro de 1878. O campo do Toural ainda há poucos anos, até 1873, quase intransitável em tempos invernosos, oferece agora para recreio e descanso um pequeno, mas elegante jardim.* (P. António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, pág. 134).

[1166] *Arrematação para a plantação de arvores de recreio nos Campos do Toural, S. Francisco e ponte do Campo da Feira.* (...) *Plantar-se-hão no campo do Toural trinta e huma arvores de recreio de diversos gostos e das compradas na cidade do Porto com os seos competentes caniços de madeira* (...) *cuja plantação será feita por todos os quatro lados do dito campo.* (...) *Igualmente serão plantadas no campo de S. Francisco e só pelo lado do paredão dez das referidas arvores* (...). *Na ponte do Campo da Feira serão tambem plantadas pelos dous lados ao correr da mesma ponte vinte e quatro arvores.* (AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1847, Sessão de 22 de Junho de 1859, pp. 39F-44F).

A arborização de jardins, praças e largos, apesar do incremento verificado, não é característica distintiva do período estudado, enquanto que a generalização da arborização de ruas e avenidas, tornar-se-ia uma marca das novas vias, por vezes apagada da paisagem urbana a partir do segundo quartel de Novecentos, com a adaptação do plano urbano às exigências do automóvel, o novo e "definitivo" meio de transporte.

A arborização de vias públicas difundiu-se a partir do exemplo aplicado nas estradas e apenas remotamente poderá ser associada às questões higienistas, prendendo-se antes com justificações pragmáticas da sua utilidade na conservação das estradas macadamizadas (*conservando, no tempo quente, alguma humidade no pavimento e nos taludes*[1167]) e na comodidade dos viandantes (pela *sombra de verão*), a que se adicionava o embelezamento, como pode constatar-se na leitura do Re*gulamento da conservação, arborização e policia das estradas*, de 21 de Fevereiro de 1889, assinado por Emygdio Julio Navarro[1168].

Este regulamento era o espelho da experiência adquirida durante as décadas anteriores e passaria a constituir jurisprudência em relação às normas técnicas com que se regeriam, obrigatoriamente, os engenheiros das estradas públicas distritais, mas também, naturalmente, os engenheiros municipais, sendo ainda referido, com grande probabilidade, na formação dos novos engenheiros e, como tal, conhecido de todos.

As regras eram claras, as árvores deviam ser plantadas em alinhamento, de ambos os lados e desencontradas, indicavam-se as *especies florestaes que devem ser empregadas* e as essências preferidas, determinava-se a obrigatoriedade da formação de viveiros de árvores, em locais a decidir pelos directores distritais de obras públicas e chegava-se à especificação das técnicas de plantio[1169]. Foram construidos viveiros distritais e municipais (veja-se o

---

[1167] O plantio de árvores para a conservação dos macadames só era prescrita em países onde a secura do verão levava a grandes evaporações nas estradas macadamizadas descobertas, pois aquelas facilitavam o posterior desgaste, pela accção do vento, que poderia atingir a espessura de 2 polegadas por ano. Em países de clima húmido (como a Inglaterra), a prescrição indicava a ausência de árvores nas estradas pois a excessiva humidade do pavimento contribuia também para a sua mais rápida desagregação. Esta indicação terá levado a que em Portugal, em 1848, se defendesse que era *absolutamente necessário o remover as arvores dos lados das estradas*. (ver A. Teodoro de MATOS, 1980, pág. 75).

[1168] *Capitulo III, Arborização; I, Utilidade da arborização das estradas e preceitos geraes para o seu estabelecimento. Artº 92º A plantação de arvores á margem das estradas não sómente constitue um embellezamento, dá commodo aos viandantes pela sua sombra no verão e póde ser uma fonte de receita para o estado; mas tambem é util para a conservação das estradas conservando, no tempo quente, alguma humidade no pavimento e nos taludes. Por isso devem ser arborisadas todas as estradas, cuja conservação está a cargo do estado.* (Regulamento *da conservação, arborização e policia das estradas*, de 21 de Fevereiro de 1889, assinado por Emygdio Julio Navarro, ver Gaspar Candido da Graça Correa FINO, 1889, pp. 596-597).

[1169] *Artº 93º, § 2º As arvores devem ser plantadas em alinhamento. As de um lado da estrada devem ficar desencontradas das do outro lado. (...) § 5º Nas povoações, onde for possivel a arborização, as arvores*

exemplo de Chaves de cujo *viveiro municipal* existem notícias em 1904 – anexo 9) e no interior das povoações os arruamentos mais largos, quando eram arborizados, seguiram algumas destas normas. Mais tarde, as necessidades de espaço, decorrentes do aumento do número de automóveis, restringiram a plantação de árvores ao centro das ruas, *diminuindo-se a largura dos passeios laterais ao mínimo e aumentando-se, dentro do possível, as faxas de rolagens para os veículos*, como se clarificava no *método que triunfa*[va], em 1935[1170] e como se encontra ilustrado no *projecto para a modificação do pavimento e da arvorização da Avenida Mouzinho d'Albuquerque* (ver ADI: PV85), na Póvoa de Varzim.

Este triunfo limitar-se-ia às artérias principais, já que nas outras, particularmente nas áreas residenciais, durante as décadas de trinta e quarenta de Novecentos, desenvolver-se-ia, ainda mais profusamente, a arborização dos passeios laterais dos arruamentos (vejam-se as propostas dos planos e ante-planos de urbanização do Estado Novo, por exemplo, o esboceto de ante-plano para Viana do Castelo, de 1945 – ADI: VC41), mas agora como resultado de uma tendência de ajardinização decorrente das ideias associadas ao conceito de "cidade jardim", ou mais precisamente *subúrbio jardim*, pese embora a perspectiva simplista e redutora do conceito original.

---

devem ficar a uma distancia não inferior a 1 ou 5 metros das casas. (...) *Artº 94º As especies florestaes que devem ser empregadas na arborização das estradas são as de maior porte, as de folha caduca e as que produzirem melhor madeira. § 1º As especies fructiferas e as florestaes de folhagem permanente devem ser excluidas. § 2º Alem d'estas condições deve attender-se na escolha ás condições do clima e á natureza do solo. § 3º As essencias que devem ser preferidas são: os choupos, as acacias espinhosas, freixos, platanos, ulmeiros, bordos, lodãos, sycomoros, faias, ailantos.* (...) *Artº 95º Em todos os districtos de obras publicas haverá viveiros de arvores, a fim de fornecerem as necessarias para as plantações, collocados em differentes pontos, mas na proximidade das estradas, a fim de serem tratados e vigiados pelos cantoneiros. § único. O numero e situação dos viveiros serão determinados pelos directores de obras publicas, em harmonia com as necessidades de tal serviço.* Refere-se ainda os preceitos que se devem observar na plantação das arvores e os preceitos para a conservação das plantações. (Re*gulamento da conservação, arborização e policia das estradas*, de 21 de Fevereiro de 1889, assinado por Emygdio Julio Navarro - Idem, pp. 596-597).

[1170] *Há mais de 40 anos, em ruas com 12 metros e passeios de 3 metros, colocavam-se arvoredos que, poucos anos volvidos, se davam sombra que agradava aos transeuntes, assombreavam os edificios particulares que não podiam ser vistos das ruas. Chegou-se a uma altura de se recomendar o plantio de árvores em todas as ruas onde os passeios laterais pudessem ter cinco metros de largura, mas comprometeu-se sèriamente o trânsito de carros depois que se desenvolveu o carro automóvel e, finalmente, hoje o método que triunfa é o plantio de árvores ao centro das ruas, quer haja ou não faxas centrais de passeio, diminuindo-se a largura dos passeios laterais ao mínimo e aumentando-se, dentro do possível, as faxas de rolagens para os veículos. Nos arruamentos que possam ser considerados como avenidas, quere dizer, nos que tenham uma largura mínima de 20 metros, as árvores devem ser plantadas nos passeios centrais, ou em duas filas, se a placa do passeio fôr só uma, ou em quatro filas quando as placas sejam duas, e nas praças a arborização faz-se só na parte central, deixando os passeios laterais livres de arvoredo.* (A. Xavier da FONSECA, 1935, pág. 11).

2.3.3. O edificado

A mancha edificada registou alterações que contribuiram para a modificação da morfologia dos centros urbanos. No entanto, para além da variação quantitativa, em termos de número de fogos, foram as alterações qualitativas que mais marcaram aquela transformação morfológica.

Em relação ao número de fogos, apesar de se terem verificado aumentos globais de 1864 a 1930, os seus valores não foram significativos, situando-se entre os 25 e os 35% de Bragança e Chaves, respectivamente (como excepção apenas os 6% de Guimarães – ver Anexo 12B), portanto bem longe das taxas de crescimento dos grandes centros como Lisboa ou Porto[1171]. As variações absolutas são apenas de algumas dezenas, raramente centenas, de fogos (Anexo 12C). Este crescimento não foi contínuo e as variações intercensitárias (Anexo 12C), apesar de explicáveis pelo crescimento "natural" do número de fogos em função do aumento da população residente, são também relacionáveis com as intervenções nos espaços de circulação, que implicaram demolições e criaram novos espaços para edificação, embora, como vimos, a abertura de novos arruamentos nos centros urbanos em estudo tenha visado mais a articulação dos espaços de circulação do que a criação de espaços de edificação[1172].

À excepção dos 38% da Póvoa de Varzim, a população residente (Anexo 11) também cresceu, de 1864 a 1930, entre os 20 e os 30% (de Bragança e Viana do Castelo, respectivamente), contudo, nem sempre se verifica uma relação directa entre as variações intercensitárias do número de fogos e da população residente. No entanto, se compararmos as variações do número de fogos com as transformações dos espaços de circulação, encontramos relações entre as demolições necessárias às aberturas de arruamentos e as diminuições intercencitárias no número de fogos e entre os posteriores preenchimentos dos novos arruamentos e os acréscimos, com valores mais importantes, no número de fogos.

[1171] Para termos uma ideia, basta referir que, em termo populacionais e entre 1864 e 1930, *Lisboa cidade* cresceu 311 % e o *Porto cidade* aumentou 257 % (Anexo 12).

[1172] Por exemplo, em nenhum dos centros urbanos estudados existiu a abertura de "ruas particulares" como aconteceu no Porto até meados do século XX (ver José Alberto V. Rio Fernandes, 1997, pág. 79), apesar de terem existido algumas ruas públicas traçadas, ao menos aparentemente, em função de interesses particulares, como vimos no caso das avenidas da estação de Chaves e Guimarães. Além disso, mesmo no Porto, alguns arruamentos públicos abertos visaram, essencialmente, a articulação do plano urbano, como aparenta ter sido o caso da rua de D. Pedro V que, aliás, não foi deixada em condições topográficas que facilitassem a edificação e ainda hoje se apresenta quase despida de edifícios, funcionando fundamentalmente como elemento de ligação entre a margem fluvial e as proximidades da praça Mouzinho de Albuquerque (a "rotunda da Boavista").

Naturalmente, as demolições foram apenas as imprescindíveis, pelo que o saldo global foi positivo e a mancha edificada preencheu, paulatina e predominantemente, as margens dos espaços de circulação abertos e alargados ou alinhados.

Apesar de tudo, como se afirmou, mais do que a adição de umas tantas dezenas de novos edifícios e alojamentos, foram principalmente a normalização, primeiro, e as novidades, depois, na imagem do edificado, que marcaram as modificações dos espaços construidos. Na análise das concretizações e no período em estudo, distinguem-se duas fases claramente distintas, mas com um momento/fronteira um tanto diluído entre os últimos anos de Oitocentos e variável em função da tónica reformadora que utilizarmos como critério. Digamos que às questões da higiene e da circulação, que inicialmente predominaram como desígnios das transformações dos espaços públicos se juntaram as preocupações com o património edificado histórico e com a estética urbana, por um lado, e com as condições gerais de habitação e da habitação económica em particular, por outro, todas concorrendo para a concretização de modificações na imagem do edificado e para alterações na relação entre espaços construidos e espaços públicos livres.

Na primeira fase e no que se refere à edificação corrente, ou seja, em relação a toda e qualquer edificação privada, poucos condicionalismos existiam. Como vimos (parte III, ponto 1.1.), os documentos legais pouco determinavam em relação aos edifícios, além da exclusividade do poder municipal na fixação das cotas de nível dos pisos térreos e dos alinhamentos com que deviam contactar os arruamentos, a que se acrescentou a proibição de pé-direito inferior a 3 metros, em qualquer dos pisos, legislada em 1867. Então, até 1903 (quando foi publicado o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*), os proprietários, quando pretendiam edificar[1173], apenas eram obrigados a respeitar as cotas e alinhamentos, a altura e o número de pisos permitidos em função da largura de cada arruamento e, gradualmente, além de canalizar as águas pluviais até ao leito da rua, para que esta se não degradasse, também a canalizar as águas residuais do edifício para o colector de saneamento, quando existia. Além disso, o poder municipal na aprovação do

[1173] Visando o cumprimento dos planos de melhoramentos e, simultaneamente, fomentar a criação de habitação dentro dos centros urbanos, os proprietários eram obrigados a edificar faceando a rua, desde 1864. Contudo esta obrigatoriedade nunca passou de "letra morta", pois não havia regulamentação das consequências para os relutantes. Apenas a partir de 1915, como vimos no enquadramento legal, se as câmaras municipais possuíssem planos de expansão poderiam expropriar (*uma faixa de largura não superior a cincoenta metros*) por falta de construção. Guimarães, por exemplo, concluiu em 1924 o seu *Plano Geral de Alargamento da Cidade* e no mesmo ano aprovou uma postura que transcrevia aquela

desenho das fachadas apesar de antigo, limitava-se às preocupações com as dimensões dos elementos salientes, tratando de elaborar posturas que as regulamentassem, acautelando o seguro e livre trânsito pedonal.

Por estas razões, o edificado manteve, na primeira fase do período em estudo, as características gerais que apresentava anteriormente, a que Orlando RIBEIRO chamou de *estilo urbano do Porto*[1174], cujo modelo foi entretanto referenciado à portuense rua das Flores[1175], alargando-se a influência tipológica de casa urbana, beneficiando da facilidade de comunicações através do rio Douro e abrangendo toda a sua bacia[1176], a muitas das povoações da metade Norte de Portugal[1177] e mesmo ao Brasil[1178]. A influência nas povoações do Norte do país seria aprofundada com a construção das redes de estradas e ferroviária, esta particularmente, que não só reforçaram a influência da cidade do Porto na bacia do Douro, como a aprofundaram em relação às povoações implantadas noutras áreas, nomeadamente no Noroeste com a construção da linha do Minho[1179]. Aliás, ao longo do século XIX é possível registar sinais da influência do Porto no urbanismo nortenho, às vezes porque só no Porto era possível adquirir os materiais necessários a todas as fases das obras, públicas ou privadas, desde material de medição, até aos cifões para os esgotos ou

---

obrigação e continha a ameaça de expropriação, contudo não se constataram consequências comprováveis.

[1174] Em 1968, Orlando RIBEIRO descreveu assim o *estilo urbano do Porto – prédios altos e estreitos, a fachada principal rasgada de grandes janelas de batentes quase contíguas e varandas corridas no último andar* (Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, pág. 202). Em 1977, voltou ao assunto, para completar a descrição, salientando as questões relativas aos revestimentos do *estilo urbano do Porto – casas estreitas, de empena aguçada, beirais salientes, muitas vezes revestidas de azulejos na fachada principal ou de escamas de lousa, para proteger o pobre material de taipa (tabique preenchido com pedriça e barro), ou pintadas de cores vivas.* (Orlando RIBEIRO, 1977, pág. 101).

[1175] *Nas Flores iniciou-se, entre esses estratos sociais, um lento processo de miscigenação que originará a futura e industriosa burguesia da cidade. Do mesmo modo, e em termos urbanos e arquitectónicos, uma similar convergência se verificou, pois aí se formou a tipologia da posterior rua do Porto: os lotes uniformes, a fachada disciplinada, cuidada, separadora como ícone da intimidade burguesa, a traseira, oculta da vista do estranho, livre e orgânica, avançando pelo quintal, que é sempre um microcosmos da quinta nos arredores ou, mais longe, no Douro.* (José Ferrão AFONSO, 2000, pág. 19).

[1176] *Não é apenas na Régua, única vila urbana das suas margens, são as cidades de Lamego e de Vila Real que denotam, em ruas inteiras esta influência.* (Orlando RIBEIRO, 1977, pág. 101).

[1177] *Pela proximidade, tanto como pelas relações económicas, a influência do Porto prevaleceu, talvez até a Primeira Guerra Mundial. Ela explica que certos aspectos urbanos de Viseu, de Lamego, da Régua (para só citar exemplos próximos* [de Viseu]) *aí tenham os seus paradigmas. Mesmo a velha Coimbra não escapou a esta influência.* (Orlando RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, pág. 202, nota 5).

[1178] *o mesmo sucedeu no Ultramar onde, como várias vezes fiz notar, as velhas cidades do Brasil possuem um "ar de família" que as aparenta mais ao Porto do que a Lisboa. O maior peso da emigração nortenha, que por aqui tomava o seu destino, explica esse facto. A irradiação da cidade atravessou o Atlântico, embora se não faça sentir nas cidades africanas e orientais.* (Orlando RIBEIRO, 1977, pág. 101).

[1179] Mª Alfreda CRUZ confirmou, em relação a Caminha, que *a casa burguesa integra-se numa linha filiada na da casa urbana do Porto.* (Maria Alfreda CRUZ, 1988, 1ª edição 1966, pág. 80).

aos especialistas para jardins[1180], outras porque era nos regulamentos e posturas do Porto que se inspiravam os "legisladores" municipais, como vimos no caso de Guimarães.

Entretanto, os riscadores de obra, que eram conductores de obras públicas ou engenheiros, essencialmente preocupados com normas e regulamentos, faziam com que os edifícios, que continuavam a justapôr-se junto às margens dos espaços públicos, se assemelhassem cada vez mais, com fachadas que tendiam para a uniformização geométrica, alinhadas com o arruamento ou a estrada e alinhadas em si próprias, buscando a simetria de janelas e portas cada vez mais altas, eventualmente com varandas de granito e ferro fundido, diminuindo a superfície a revestir, que continuava, com frequência, a ser coberta com azulejos como acontecia desde os anos quarenta de Oitocentos[1181]. Apesar das semelhanças tipológicas com a *casa britânica do período georgiano*, como identificou Francisco Barata FERNANDES[1182] na sua busca de tipos arquitectónicos, as características da casa urbana

---

[1180] O exemplo de Chaves é elucidativo: em 1896 foi pago a Antonio Jose Felix Alves, 8370 reis, *para 12 niveladores e 12 bandeiras que por ordem da Camara, mandou vir do Porto para alinhamento das ruas e praças desta Villa* (BMC: Livro da Receita e Despesa da camara, R.S. 380, Mandato nº 175, 22 de Maio de 1896); em 1920, *carta dos srns. Harker Sumner & Companhia, do Porto, com data de dois do corrente, enviando uma senha do Caminho de Ferro (...) concernente ao despacho em grande velocidade de uma bomba rotativa Evans de duas polegadas, dois tubos de duas polegadas galvanisado, quatro joelhos galvanisados e uma união de duas polgadas galvanisada.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 9 de Junho de 1920, pág. 83F); em 1921, *oficio do snr. Engenheiro Mario Filgueiras, do Porto, comunicando que chegou àquela Cidade o material do saneamento encomendado a Hughes & Lencaster Limitada, de Londres* [que trabalhara com a cidade do Porto em 1903], *a saber - dezenove valvulas de disco de 7", 2 cifões de tanques de lavagem e um cifão 'Shone' completo* (Idem, 28 de Julho de 1921 a 11 de Outubro de 1922, Sessão de 13 de Abril de 1921); de novo em 1920, foi *deliberado mandar proceder á regularização e ajardinamento do largo oito de Julho desta Vila (...) mandar vir da Cidade do Porto, um jardineiro habilitado não só para delinear aquele ajardinamento mas tambem as modificações de que necessitam os outros jardins, devendo tambem encarregar-se um engenheiro de organisar um projecto para a irrigação do jardim denominado 'Candido Soto Maior'.* (Idem, 3 de Dezembro de 1919 a 23 de Fevereiro de 1921, Sessão de 4 de Fevereiro de 1920, pág. 26V).

[1181] *Um elemento decorativo reutilizado impôs-se em meados do século no Porto como em Lisboa: o azulejo, agora na nova função de forrar fachadas. Ele veio do Porto, primeiro, no gosto e no hábito do "brasileiro" regressado, logo no início dos anos 40, e veio justamente do Brasil onde desde os princípios do século já assim fora utilizado, em telhados e paredes, como isolamento eficaz.* (José-Augusto FRANÇA, 1990, vol. I, pág. 367).

[1182] *Existe no Porto uma tipologia de habitação unifamiliar burguesa, cuja matriz de organização interna, de relação com o lote e com o traçado viário, se mantém constante durante um período histórico extremamente longo, que irá desde os finais do século XVI, princípios de XVII até à primeira metade do século XIX. As variações que se podem verificar nos edifícios ao longo deste período são o aumento do número de vãos da fachada principal (aumenta a largura do lote a partir da segunda metade do século XVIII), o aumento do pé-direito e a diversificação no trabalho de cantaria envolvente dos vãos, das varandas e das cornijas e pilastras. Mantém-se a matriz de concepção espacial como também o princípio distributivo do programa. A partir da segunda metade do século XIX desenvolve-se no espaço urbano portuense uma nova tipologia de habitação que, embora apresente algumas semelhanças formais com modelos da primeira metade de Oitocentos, é do ponto de vista arquitectónico completamente distinta. Esta tipologia, que representará um corte radical com as anteriores ao propor a especialização funcional das construções, será de origem nórdica, provavelmente britânica (período*

burguesa e portuense, ao menos no que se refere à normalização de fachadas, aparentam poder decorrer apenas da evolução local. De qualquer das formas, entre os poucos condicionalismos em relação às fachadas, apenas sobressai a necessidade de as apilarar em cantaria, como se refere em Guimarães[1183] e na Póvoa de Varzim[1184], ou de chanfrar as esquinas dos edifícios, quando localizados em cruzamentos ou entroncamentos, como foi determinado, em relação ao plano de melhoramentos de Lisboa, no decreto 31 de Dezembro de 1864[1185]. Nos arruamentos novos, haveria a tendência para a padronização dos loteamentos, quase sempre perpendiculares ao arruamento, rectangulares e com fachadas de largura constante, que contribuíam para acentuar uma imagem de alguma uniformização.

Muitos dos edifícios com aquele tipo de fachada são ainda hoje observáveis nas ruas que foram intervencionadas na segunda metade de Oitocentos. Tomam-se como exemplos as ruas da Carreira, de Sant'Ana e de D. Luís ou na frente marginal em Viana do Castelo, nas ruas de Tenente Valadim e do Almada na Póvoa de Varzim, na rua de Stº António em Chaves ou nas ruas de Gil Vicente e de Paio Galvão e na alameda que resultou da regularização do antigo largo de S. Sebastião em Guimarães, onde, aliás, persistem as fachadas impostas pela câmara municipal, em 1877, que constituem uma boa ilustração daquilo que descrevemos (ver ADI: G10 a G12[1186]), sublinhando-se, neste caso concreto, o correr de portas do piso térreo, característico da função comercial que a localização fazia prever. Quando o edifício se localizava longe dos locais de maior tráfego e a função prevista era a residência, apenas se abria uma porta no rés-do-chão, como vários exemplares ainda existentes nas seis cidades estudadas e, entre tantos outros exemplos, na rua de Álvares Cabral, no Porto[1187], assim o testemunham.

---

georgiano), e floresce no período subsequente à vitória das forças liberais. (Francisco Barata FERNANDES, 1999, pág. 14).

[1183] Em 1869, em Guimarães, elaboraram-se na Comissão de Melhoramentos posturas municipais que obrigavam a *que as casas que de novo se construirem sejam todas apilaradas* (Ver AMAP: Livro das actas da Comissão de Melhoramentos, cota 1780 e Livro de Actas da Camara, M-1853, pp. 226F-235F). Em 1877, a propósito da autorização para construir nos terrenos da antiga alfândega, reafirmava-se essa obrigatoriedade (*Os edificios a construir serão, na frente, de pedra de cantaria apilarada e escodada com perfeição pelo menos igual á dos predios construidos no lado Norte do campo do Toural.* - AMAP: Processos de Obras, 25-7-125, 24 de Outubro de 1877).

[1184] Na Póvoa de Varzim, o *Código de Posturas* de 1870 também obrigava a que as casas fossem apilaradas (BMPV: Livro das sessões da camara, Livro 27, 1863 a 1870, Sessão de 7 de Maio de 1870).

[1185] As regras para a elaboração do plano impunham que se atendesse *ao chanfrado dos angulos ou esquinas* (Artº 35º, § 6º), norma que seria adoptada noutras povoações.

[1186] Acrescente-se o exemplo da fachada da casa de João Lopes Fernandes, no *largo do Tabolado*, em Vila Real, com projecto de 1878 (ver ADI: VR3).

[1187] Ver Mª do Carmo Marques PIRES, 1997.

Entretanto, devido às demolições que as intervenções nos espaços de circulação implicavam, desenvolveram-se preocupações em relação à preservação do património edificado, apesar de o pragmatismo da época ter prevalecido também neste caso, preferindo-se, geralmente, as possibilidades menos custosas e, portanto, que evitassem expropriações e arrasamentos. No entanto, quando o valor do edificado era baixo ou o titular da sua propriedade era o município ou o Estado concretizavam-se as demolições. Destruiram-se trechos dos muros medievais vimaranenses, a única cidade com muros ainda por derrubar ou por forrar de edificações (à excepção da descentralizada cidadela de Bragança), algumas portas, quer medievas (como a porta de S. Crispim em Viana do Castelo, a de Stª Luzia, também denominada de S. Bento, em Guimarães e a Porta Norte em Vila Real) quer seiscentistas (como a porta do Anjo em Chaves e a da Cadeia, em Bragança, tendo-se também rasgado algumas cortinas e baluartes), umas tantas casas de pequeno custo, traço simples e, geralmente, insalubres (Vila Real, Guimarães, Viana do Castelo e Póvoa de Varzim). Poucas capelas e apenas quando pequenas e isoladas no meio de ruas e largos (como a de S. Sebastião, em Guimarães).

Foram demolições como aquelas que, a propósito do apeamento da porta principal da cerca medieva de Vila Real, fizeram Sant'Anna Dionísio sentenciar que o século XIX foi *a época em que quase todas as cidades e vilas portuguesas sofreram profundas transformações, levadas a efeito com cruel espírito anti-medievo, demolindo-se a torto e a direito velhos muros, evocativas torres, interessantíssimos edifícios*[1188]. Foram as sucessivas demolições ocorridas em Guimarães desde o século XVIII (nos muros medievais) até às relacionadas com as obras da avenida e praça municipais do primeiro quartel do século XX, que levaram um autor vimaranense a exclamar, em 1922, que *as entidades que determinam e dispõem nesta terra estão sempre animadas duma incansável vontade de manejar o camartelo, talvez para que, após a destruição, tenham o ensejo ridículo de se enfeitarem com uma cabeleira e uma luneta à Pombal*[1189].

A sensibilização para a necessidade de preservar o património edificado com algum valor simbólico/histórico foi-se desenvolvendo na segunda metade de Oitocentos[1190],

---

[1188] E continuava: *Assim, se transfiguraram as cidades e vilas do Porto, Braga, Barcelos, Guimarães, Foz do Lima, Ponte de Lima, Aveiro, Coimbra, e tantas outras.* (Sant'Anna DIONÍSIO, 1987, 1ª edição 1969, pp. 178-179).

[1189] Mário CARDOZO, 1922, pág. 415.

[1190] Depois do restauro do mosteiro da Batalha, em 1840 e sob a responsabilidade de Mouzinho de Albuquerque, que *constitui a primeira iniciativa do género, em Portugal, promovida pelo Estado* (Mª João Baptista NETO, 2001, pág. 66).

nomeadamente com o relevo dado aos *monumentos pátrios* por Alexandre Herculano, na década de setenta, e com o processo de classificação de monumentos nacionais, iniciado em 1880 com a primeira classificação efectuada pela *Real Associação dos Architectos Civis e Archeologos Portugueses*, aprofundado com o início do serviço oficial de classificação dos monumentos nacionais, por portaria, em 21 de Janeiro de 1882 (que criou uma comissão dos monumentos nacionais, presidida pelo arquitecto Possidónio da Silva), com um regulamento de 27 de Fevereiro de 1894 e duas reformas daquele serviço (de 1898 e de 1901, com esta se criando um Conselho dos Monumentos Nacionais[1191], como orgão consultivo do Ministério das Obras Públicas[1192]), tudo culminando na publicação, em 1910, de uma listagem que classificava cerca de 400 imóveis[1193]. Aliás, aquela sensibilização era já testemunhada em Vila Real em 1854, a propósito da possível demolição da capela do Espírito Santo e da porta Norte da vila[1194]. Mas, os meios para a conservação do

[1191] O ascendente da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, criada em 1929. Sobre a actividade da DGEMN, ver Mª João Baptista NETO (2001).

[1192] Segundo G. PEREIRA (1908, pp. 11-12) dentro das suas atribuições, *o conselho estuda e aprecia os projectos de conservação, reparação e restauração; propõe, por iniciativa propria, medidas necessarias de conservação; fiscalisa a rigorosa execução dos trabalhos; consulta sobre os assumptos que lhe sejam submettidos pelo ministro; manda proceder ao levantamento dos elementos technicos necessarios para a restauração graphica dos monumentos; elabora monographias historicas; colige dados e documentos que possam interessar a historia da arte portuguesa; elabora regulamentos especiaes, etc.*.

[1193] Helder MARQUES e Luís MARTINS, 1998, pág. 127.

[1194] *Presente um requerimento em que a Junta de Parochia da Freguesia de São Dionisio d'esta Villa pedio authorisação ao Excelentissimo Governador Civil de Districto para demolir a Capella do Espirito Sancto em ruina, e alienar a pedra para applicar o seu producto á compra de um orgão que muito preciso se torna na ditta Igreja, e no qual o mesmo Governador Civil manda ouvir esta Camara sobre a pertenção, por que podendo considerar-se o edificio sobredito como um monumento archiologico municipal por recordar a epocha gloriosa de 1640, e por que é a ultima reliquia dos muros da antiga Villa: foi o mesmo requerimento lido e tomado o objecto na devida consideração; e depois de larga discussão foi resolvido que se respondesse no sentido seguinte. Que o desejo da Camara é que se conservem os monumentos que podem transmittir á posteridade a antiga e real fundação desta Villa e porisso a Capella do Espirito Sancto restos da muralha e portas da praça ou Villa antiga, por que são a unica reliquia que possuimos d'essa antiguidade, mas não havendo os meios percizos para a sua perciza reparação e conservação, e sendo certo que no estado em que se acha, pode cahir criando prejuizos Sua Excellencia apreciando as suas circunstancias e a conveniencia da sua conservação pelas gloriosas recordações que encerra decidirá a pertenção da Junta com aquelle acerto e perspicacia que caracterisão a sua administração. Que firme porem a Camara nos seus principios abstendo-se de entrar na pertenção de dereito sobre a capella, lembra que ainda quando se attenda a demolição e alienação da pedra, é necessario destinguir o que foi Capela do Espiricto Sancto, ou antes o que para ella se augmentou em 1640, de que era e pertence a antiga muralha da Villa e fez parte da Doação Regia aos moradores da mesma Villa, com que não pode nem deve confundir-se o que de novo se fez para a Capella, embora parte desta paçasse ao interior da muralha ou antiga caza dos primeiros Governadores, pois que tudo esta bem dezignado pelos cunhaes e portas da praça dentro das quaes e gravadas na parede se veem ainda os padrões das medidas de extenção. E concluem que no caso de deferir-se a pertenção da Junta lhe parecia conveniente que a desmoronação não paçasse abaixo da saccada e arcos da paçagem para ao menos assim e sem risco se conservar tão perciosa recordação; pois que é neste sentido que a Camara se tem abstido de propor a demolição da muralha que ainda*

património eram escassos, por vezes alguns edifícios constituiam-se em impecilhos ao crescimento das povoações, além de, "pragmaticamente", a pedra com que eram construidas ser apetecível para a concretização de obras cuja utilidade era incontestada[1195].

Sem querer extrapolar para além das cidades em estudo, parece-nos que a acusação de que o poder municipal privilegiava a política do "camartelo", é uma ideia que, na mesma linha das acusações que se fizeram a Haussmann, só vingou porque há muito se não assistia a intervenções de tanta monta sobre as cidades. Apesar de tudo, sublinhe-se, as cidades aqui estudadas foram acrescentadas e regularizadas sem que alguma igreja importante, algum palácio ou palacete tenham sido beliscados.

Entre finais de Oitocentos e os primeiros anos de Novecentos assistiu-se a uma crescente sensibilização em relação ao que se denominava a "estética urbana", entendida esta quer na perspectiva do traçado dos arruamentos, que já abordamos, quer na imagem do edificado, iniciando-se então o processo de afirmação do papel dos arquitectos na composição urbana e que, mais tarde, irá muito para além do edifício.

Em 1898, por exemplo, numa recensão da obra *Histoire de l'architecture*, de Auguste Choisy, publicada na *Revista de Obras Públicas e Minas*, elogiavam-se as qualidades de composição e criação como características dos arquitectos, em contraponto com a pobreza de concepção por parte dos engenheiros[1196], terminando com o elogio a Viollet-le-Duc, arquitecto já conhecido em Portugal[1197], que voltaria a ser referido em 1904 e na mesma revista, para de novo se salientar a importância da arquitectura[1198]. Assinale-se, no entanto, que as atenções se centravam essencialmente na imagem. Como salientou Nuno PORTAS,

---

existe e que excluzivamente pertence ao Municipio. (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 41, Sessão de 21 de Outubro de 1854, pp. 56F e V).

[1195] Em relação ao aludido exemplo de Vila Real, o orçamento do ano económico de 1860/61 descriminar-se-ia a *demolição das paredes da Capella de Espiricto Sancto e parte da muralha contigua* e a *compra da pedra que da dita capella pertencia a Junta da Parochia da Freguesia de Sao Dinis, para ser empregada na parede da Casa do Matadouro e parte no paredão do Calvario, existindo ainda uma boa parte para ser empregada convenientemente* (Anexo 9).

[1196] *O artista procede por síntese; é o que lhe permite compôr, quer dizer crear. O engenheiro, ao contrário, procede sobretudo pela análise, o que leva por vezes à pobreza na concepção*. (*Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 29, 1898, pág. 428).

[1197] Viollet-le-Duc era conhecido em Portugal, pelo menos, desde 1863, quando foi nomeado académico de mérito da Academia de Belas Artes de Lisboa e se lhe escreveu solicitando a sua colaboração na reforma do ensino da arquitectura, aproveitando-se para pedir autorização para traduzir os seus "Entretiens sur l'Architecture". (ver José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. I, pág. 416).

[1198] *Em Carcassone, por exemplo, a sua antiga fortaleza romana foi reconstruida por Viollet-Le-Duc, grande artista que n'essa obra logo evidenciou, no principio da carreira, os profundos conhecimentos da historia da arquitectura, que durante a sua longa vida de architecto tanto nobilitou*. (intervenção de Antonio Maria da Silva na sessão ordinária de 3 de Dezembro de 1904 da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, ver *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 35, 1904, pág. 668).

o que os clientes pretendiam era *sobretudo uma arte de aparências, volúvel e evocadora, quer do passado, quer do mundo rural, quer do estrangeiro, que façam sobressair o "investimento", da mediania pobre do standar citadino, mas de preferência com orçamentos moderados*[1199].

Embora fossem ainda poucos os arquitectos em função, fundou-se a *Sociedade dos Archuitectos Portugueses* em 1902, ano em que se começou a atribuir o *prémio Valmor de arquitectura, que compensava em partes iguais o arquitecto e o proprietário da obra, isto é do mais belo prédio ou casa edificada em Lisboa, com a condição, porém, de que ele tivesse um estilo clássico, grego ou romano, romão gótico ou da renascença, algum tipo artístico português, enfim, um estilio digno de uma cidade civilizada*[1200]. Ainda na primeira década de Novecentos apareceram duas novas revistas (*A Construção Moderna*[1201] que começou a publicar-se em 1901 e a *A Arquitectura Portuguesa*[1202], iniciada em 1908) que iriam contribuir, quer com a publicação das plantas e alçados de edificações coevas (onde se contam alguns projectos premiados pelo legado do Visconde de Valmor), quer pelo debate que as suas páginas acolheram, nomeadamente em torno da questão da "casa portuguesa", para uma maior divulgação das preocupações em relação à imagem do edificado.

Apesar de tudo, a realidade mostrava poucos sinais de mudança e mesmo em Lisboa, onde se assistia ao aparecimento de alguns edifícios projectados por arquitectos, nomeadamente nas "avenidas novas", *a colaboração dos arquitectos era raríssima na multiplicidade das obras, e os mestres de obras faziam-lhes as vezes*[1203], mesmo depois de em 1905, nas

---

[1199] Nuno PORTAS, 1978, pág. 701.

[1200] José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 126.

[1201] A revista (que contava com um engenheiro - José Maria Mello de Matos - e um arquitecto - R. G. De Araujo Carvalheira - na direcção técnica) era, pelo menos no nome, uma sequela da *Construction Moderne* que surgira em França em finais de Oitocentos e na qual se expressava um pequeno grupo de arquitectos que se afirmavam modernos porque representantes de uma "art nouveau" (ver Jean-Michel LENIAUD, 1998, pág. 245). Aliás, também em Espanha apareceria uma "réplica" daquela revista com a *La Construcción Moderna* (Carlos SAMBRICIO, 1992, pág. 147).

[1202] *Revista Mensal da Arte Architectural Antiga e Moderna. Collaborada por architectos e escriptores d'arte portuguezes.* (*A Arquitectura Portuguesa*, Ano I, nº 1, Janeiro de 1908, página de rosto).

[1203] José-Augusto FRANÇA, 1992, pág. 239. Como salientava o arquitecto José Luís MONTEIRO (1906), em Lisboa os arquitectos seriam *apenas em numero de uns trinta approximadamente* (pág. 19) e *vivendo exclusivamente de fazer projectos para casas, nenhum! (...) Por isso quando algum mestre de obras, dos que não fazem honra à classe, com um pobre desenhador ás ordens, offerece de graça, como isca, ao proprietario, o projecto do predio que este quer construir, é elle quem triunpha, não há que duvidar!* (pág. 20). Na mesma altura, A. d'Ascensão MACHADO (1906, pág. 35) lembrava que segundo o *regulamento para o serviço de inspecção e vigilancia para a segurança dos operarios maiores e menores nos trabalhos de construcção civil* (decreto de 6 de Junho de 1895), *nenhuma obra que possa offerecer algum perigo, seja executada sem que á testa d'ella haja um responsável, inscripto*

sessões ordinárias da *Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, ter sido proposta a criação de um *Conselho Superior de Melhoramentos Arquitectónicos* para a capital[1204], de em 1914 se publicar um decreto que permitia à câmara municipal de Lisboa negar licença, sem qualquer indeminização, aos projectos que prejudicassem as *condições panorâmicas e artísticas da cidade*[1205] e de uma lei de 1915 permitir às câmaras municipais expropriar os edifícios considerados inestéticos, *precedendo voto da sua comissão de estética ou, na sua falta, o voto da sua comissão executiva, quando o seu proprietário se negue a fazer as obras indicadas*[1206], como já deixamos sublinhado a propósito do enquadramento legal das actividades urbanísticas municipais.

Em todo este contexto, as questões relativas à arquitectura percorreriam dois caminhos, um primeiro assente no ecletismo, em exercícios de estilo tendencialmente supranacionais[1207], que encontrou o seu expoente, entre outros, no arquitecto Ventura Terra, e outro de reaportuguesamento da arquitectura, consubstanciado no projecto da "casa portuguesa", onde pontificou, também entre outros, o arquitecto Raul Lino[1208]. Apesar dos outros, Ventura Terra, tradicionalista e de formação e gosto franceses, e Raul Lino, romântico e nacionalista com influências germânicas[1209], podem ser apresentados como exemplos

---

como architecto, engenheiro, conductor d'obras ou constructor civil (mestre d'obras), nos registos das camaras municipaes de Lisboa ou Porto, quando os trabalhos executados em qualquer déstas cidades, ou nas direcções de obras publicas dos respectivos districtos quando em qualquer outro ponto do reino.

[1204] *Que a Direcção da nossa associação se esforce junto do Ministerio das Obras Publicas para que seja criado um Conselho Superior de Melhoramentos Arquitectónicos ou qualquer outra entidade, ou seja adoptada qualquer outra medida, a fim de que as construcções das principaes ruas de Lisboa obedeçam a um plano architectonico proprio de uma capital.* (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1905, nº 36, pág. 345). A proposta visava que nas ruas da capital se alcançasse a beleza arquitectónica das principais ruas das mais importantes cidades francesas, salientando ainda o quanto *admiráveis de belleza architectonica são os novos bairros luxuosos de Madrid e Barcelona!* (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1905, nº 36, pág. 346).

[1205] Diário do Governo, nº 177, Decreto nº 902, de 30 de Setembro de 1914.

[1206] Idem, nº 186, Lei nº 438, de 15 de Setembro de 1915.

[1207] Como era sublinhado por A. Rigaud NOGUEIRA, 1907, pág. 267): *Considerados sob o ponto de vista da estetica, os projectos pódem dividir-se em duas categorias: projectos de estilo e projectos de fantasia. Uns e outros são dignos da mesma consideração quando são artisticos.* (...) *Para aquelles que não tendo a inspiração da poesia architectonica, teem, porem o bom gosto para a arte, eu recommendo os projectos de estilo; são mais faceis e em qualquer dos estilos, classico, romanico, bisantino, gotico, mourisco ou arabe, renascença e moderno, há recursos inesgotaveis para variações ao infinito.*

[1208] A importância do nome de Raul Lino deriva não só de o seu projecto, de 1899, de um pavilhão português para a Exposição Universal de Paris de 1900, ser considerado *o primeiro passo para a campanha da "casa portuguesa"*, segundo José-Augusto FRANÇA (1990, Vol. II, pág. 155), como da *sua convivência com o regime do Estado Novo, a cujo nacionalismo ruralista, sua componente ideológica mais característica, parece adequar-se tão bem.* (Irene RIBEIRO, 1994, pág. 15).

[1209] Raul Lino foi em 1893 (com catorze anos) estudar arquitectura na Alemanha, onde pratica no atelier de Albrecht Haupt, que na altura concluira os seus estudos de doutoramento sobre a Renascença em Portugal. (Idem, pp. 27-28).

maiores das duas perspectivas que marcaram as primeiras décadas do século XX[1210], apesar de tímidas propostas do modernismo que começaram a aparecer em finais dos anos vinte[1211], mas que só mais tarde se imporiam, explicando-se o seu protelamento, em boa medida, pela ausência da dimensão urbanística nestes primeiros indícios[1212] e pela reacção ao internacionalismo, reflectida na acentuação da afirmação dos *valores classicizantes e pretensamente nacionais*[1213] nas primeiras décadas do Estado Novo.

A ideia da existência de um tipo de casa de raíz nacional, que se procurava também noutros países europeus[1214], foi lançada por etnólogos, em 1893[1215], tendo-se desenvolvido um animado debate sobre a possibilidade da sua criação[1216]. A questão era polémica e arrastou-

---

[1210] *Lino, formado na Alemanha imperial, em métodos exemplarmente nacionalistas, opunha-se, na verdade, a Ventura Terra, que se formara no Paris cosmopolita e progressista da III República. Regressados a Portugal ao mesmo tempo, em 97 ou em 96, ligaram-se naturalmente a meios ideológicos opostos, e aos correlegionários republicanos de Terra correspondeu o grupo aristocrático de Lopes Vieira junto do jovem Lino. Os caminhos de ambos foram necessariamente opostos, empenhado um num progressismo urbano de largos voos mesmo desnacionalizados, embebido o outro numa coerência histórica, nacional e "genuína". É por isso que Terra podia querer melhorar a monotonia económica da Baixa com um luxo de nova utensilagem social, enquanto Lino, arquitecto de moradias individuais sobretudo, procurava recuar a sua inspiração para além dos próprios e já suspeitosos tempos pombalinos. Como diria Abel Botelho, Terra pensava em termos de "grande cidade", Lino em termos das "províncias mais atrasadas do país – em termos de "a Cidade" e de "as Serras"...* (José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 160).

[1211] Idem, pág. 335.

[1212] Ver Nuno PORTAS, 1978, pág. 725.

[1213] Ana TOSTÕES, 1997, pág. 201.

[1214] Em 1914, por exemplo, *a secção de arquitectura do Circulo de Belas Artes de Madrid, tomou a iniciativa de promover um concurso da casa antiga espanhola.* (*A Arquitectura Portuguesa*, 1915, nº 10, pág. 37).

[1215] Como Gabriel Pereira e Henrique das Neves (ver José CALLADO, 1978, pág. 89).

[1216] O estado do debate, em 1905, está bem espelhado nas considerações tecidas pelo engenheiro Mello de Mattos e que prefaciam a sua proposta para que a 3ª classe da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses desse *parecer sobre se póde ou não crear-se um typo ou typos de habitação de estylização nacional*: *Em tempos o sr. Abel Botelho, illustre escriptor muito conhecido, affirmou que não há estylização na casa portuguesa. Não lograram convencel-o, a elle orador, as palavras do sr. Abel Botelho, e em contraposição lembrou-lhe as nossas janellas de cunhal de que está vendo em imaginação um bello exemplar que existe no começo da rua do Touro, em Beja, as chaminés alemtejanas, sobre que, elle orador, escreveu uma notula destinada á Portugalia e que em breve ali será publicada, as rotulas das nossas janellas de sacada, o alpendre com escadaria exterior das nossas casas beiroas, em summa, motivos ornamentaes de primeira ordem que, escolhidos com bom criterio, dariam um estylo architectonico inconfundivel. É certo que não pode haver estylo nacional na accepção restricta da palavra, porque, se bem se rebuscar, há no de todas as nações reminiscencias dos povos que por ellas passaram; assim, em Portugal, olhando bem, encontra-se decerto o arabe, o romano, o godo nas arcarias, que tão vulgares são; os pateos alentejanos recordam ainda o dominio arabe; mas tambem não devemos esquecer que, sendo um povo de navegadores, muito trouxemos da India no tocante a construcções. As capellas imperfeitas da Batalha e os Jeronymos comprovam o que acaba de affirmar. De resto, o chamado estylo inglez e que é nosso contemporaneo, devido aos esforços de sir John Ruskin e da sua escola, filia-se no estilo hollandez, importado em Imglaterra no tempo da rainha Anna. O que houve por parte dos engenheiros e architectos inglezes e dos seus criticos de arte foi o são criterio da escolha dos motivos ornamentaes correspondendo ás necessidades do tempo actual. Recentemente o sr. General Henrique das Neves iniciou a publicação de um trabalho em que sustenta que existe de facto estylização e até muito caracteristica para as habitações portuguesas,*

se até ao *segundo decénio de Novecentos*[1217], para depois o Estado Novo perfilhar a "casa portuguesa", interessado no seu cariz ruralista e, essencialmente, patriótico, como já era qualificado e defendido, em 1915, a propósito de um projecto do arquitecto Edmundo Tavares[1218] (que também serviria de pretexto para sugerir a compilação e estudo de todos os tipos de casas existentes em cada província[1219]), apesar de ter permitido a sua crítica em 1948, no 1° Congresso Nacional de Arquitectura onde a polémica foi reavivada em torno da busca de soluções para o problema do alojamento[1220].

Em ambas as perspectivas, ecletismo e "casa portuguesa", radicam muitas das "inovações" no edificado das cidades portuguesas, já que a generalidade das poucas intervenções modernistas se limitaram às cidades de Lisboa e Porto. Assim, a partir de finais de Oitocentos proliferaram os edifícios normalmente identificados com a arquitectura eclética, utilizando uma mistura de elementos retirados quer dos estilos clássicos, quer do gótico e,

---

mas n'um estudo ácerca de uma casa construida pelo sr. Engenheiro de minas Ricardo Severo, que é um distinctissimo archeologo, e cuja fortuna lhe permite realizar phantasias que não são licitas a outros, o sr. Professor Rocha Peixoto sustenta que não há estylização portugueza para as casas de habitação, embora o diga com pezar, como bem se deduz do trabalho referido e por elle publicado no Primeiro de Janeiro. No que acaba de relatar lhe parece que há já fundamento para a proposta que vae submetter á apreciação da assembleia. (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1905, n° 36, pp. 245-246).

[1217] José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 335. Ver, na mesma obra, *Raul Lino e a 'Casa Portuguesa'* (pp. 153-160).

[1218] *Mas, voltando ao estudo da casa portuguêsa, apontado na ultima da Sociedade Nacional de Belas Artes, é incontestavel que tais iniciativas são dignas de estimulo, pois denotam no seu autor não só talento, como patriotismo, preferindo procurar no seu paiz os elementos necessarios para projètar uma casa, a ir buscal-os ás publicações estrangeiras do genero que, como é natural, apenas trazem os desenhos de trabalhos nacionais referentes aos seus paizes.* (João NINGUEM, 1915, pág. 39).

[1219] *Grande serviço prestaria a Sociedade dos Arquitectos Portuguêses se de entre si nomeasse um nucleo de homens que tivesse por missão vêr, compilar e estudar todos os tipos de casas existentes em cada provincia, para dahi se originar a formação do verdadeiro tipo da casa portuguêsa (...) É por isso que as tentativas de alguns dos nossos mais considerados artistas, como Alvaro Machado, Raul Lino, Guilherme Gomes, e outros, a que agora se vem juntar o sr. Edmundo Tavares, são dignos de aplauso e incentivo, não regateando os nossos louvores ao novel artista que acaba de entrar na arêna, cheio de fé e entusiasmo pela sua causa, que, além de tudo o mais, é patriotica..* (NIHIL, 1915, pág. 36).

[1220] Na sua sequência o Sindicato Nacional dos Arquitectos concretizaria finalmente o Inquérito à Arquitectura Popular. *Iniciado em 56 e publicado em 61, torna-se possível por uma curiosa coincidência de equívocos ou fingimentos. Assim, para o Ministério que os apoia, trata-se de fomentar o "desejado aportuguesamento da arquitectura"; para Keil e boa parte dos que nele colaboraram, tratava-se de armadilhar um documentário explosivo que mostrasse à evidência que em vez do estilo genuinamente português pregado por Lino e seus sequazes havia afinal tantas "tradições" quantas as regiões. E de caminho, ver-se-ia também que o bom povo português sempre fora naturalmente "racionalista", isto é, sempre dera as formas que o clima, a economia, as técnicas ou o programa funcional pediam.* (Nuno PORTAS, 1978, pp. 735-736). O estudo do Inquérito, que segundo Nuno PORTAS não é homogéneo em termos do rigor da recolha, apesar de ter sido sugerido aos geógrafos por José Manuel Pereira de OLIVEIRA (1975, 1ª edição 1965, pág. 423), foi essencialmente desenvolvido por arquitectos.

principalmente, do românico[1221], convivendo com tentativas de estilização da "casa portuguesa" e, ainda, com exemplos de "arte nova"[1222] na decoração de fachadas[1223], a qual havia sido debatida no *VI Congresso Internacional de Arquitectos*, realizado em Madrid e em 1904, onde estivera o arquitecto Adães Bermudes, que a descreveria no relatório para a Sociedade de Arquitectos Portugueses, em representação da qual estivera em Madrid[1224].

As cidades objecto deste estudo não ficaram imunes a qualquer destas influências, pelo que não só se vêem sinais de maior exigência, por parte das respectivas câmaras municipais, em relação à estética do edificado (como o exemplo de Vila Real em 1906[1225] e os de

---

[1221] *Foi a partir desta data que o românico se desenvolveu nos alçados dos edifícios portugueses, de norte a sul do País, ou vice-versa, entrando assim num circuito internacional de modelos já definido, em França, desde os anos sessenta, a partir de um revivalismo dito "bizantino". O exemplo já evocado da Domus Municipalis de Bragança, raro espécime de edifício urbano dum românico que assumira sempre feição ruralista, presente na notável estrutura da sede vimaranense da Sociedade Martins Sarmento, de Marques da Silva, acabaria por frutificar apenas ao nível decorativo. A isso se chamaria adaptação a necessidades actuais, por vias de uma estilização apoiada em dois ou três elementos formais constantes: o arco de volta inteira assente em colunas embebidas, as janelas geminadas ou tripartidas, a linha do frontão quebrada nas extremidades, em prolongamento horizontal – desenho assaz raro no estilo românico, mas que foi permanente na sua adaptação.* (José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 180).

[1222] Utilizamos esta denominação num sentido lato, como o fez Nuno PORTAS (1978, pág. 703), o qual clarificou que *dada a impureza das importações de modelos, toma-se este termo no sentido vulgar, englobante do "modern style", "art nouveau", "modernismo catalão", "jugendstil" e aparentados.*

[1223] Como afirmou José-Augusto FRANÇA (1990, Vol. II, pág. 191), apenas *ao nível da decoração, e só a esse, de resto, interveio a "arte nova", nos prédios que se edificaram em Lisboa e no Porto.* Como ao mesmo nível Em 1908, na primeira página do primeiro número da *A Arquitectura Portuguesa*, Ramalho Ortigão deixava implícita a mesma ideia, apesar de reagir com indiferença à questão, quando lembrava que *pouco importa que as padieiras e os humbraes representem – em vez de conchas, de pontas de diamante, de trevos ou de cardos – girasoes, crisanthemos ou pennas de pavão. O que nos interessa, e o que pretendo notificar, é que o exterior da casa terá de corresponder ás modificações interiores que lhe serão impostas, pois que a fachada, não é, como a pelle, mais que o revestimento superficial de um sistema interno que na arquitectura se chama – a planta.* Sublinhando depois as novidades da tecnologia que iriam condicionar as futuras edificações, referindo o *ascensor*, o *hall*, a *nursery*, a iluminação eléctrica, os *caloriferos e frigoriferos*, o desaparecimento da chaminé interior e, finalmente, o aparecimento da *garage* para automóveis e *a adestrição da cavallariça aos dominios hippicos da pista e do picadeiro.*

[1224] Idem, pág. 186.

[1225] Reprovação, em 1906, de um pedido de licença de construção apenas com base na *falta de gosto artístico* do projecto: *Foi novamente presente o requerimento de Diogo Gomes de Carneiro d'esta villa, com o alçado de uma casa que pretende construir junto a avenida d'acesso á estação do Caminho de ferro, que tinha ido a informar ao engenheiro d'esta Camara, sendo este de parecer que tal construcção não deve ser consentida, pelas razões seguintes: 1ª Por o seu alçado ser d'um edificio improprio para ser edificado n'um dos arruamentos melhores que actualmente tem a villa. 2ª Por tal edificio, a construir-se, indicar falta de gosto artistico, o mais rudimentar, em quem pretende construi-lo. 3ª Por não ser proprio para qualquer arruamento da villa, e muito menos para a avenida, onde os predios a construir teem de obdecer á condição de contribuirem para realçar e aformosear a mesma avenida e nunca para lhe diminuirem a sua beleza propria. Pelas razões expostas, a camara resolveu por unanimidade não approvar a planta para a referida obra.* (ADVR: Livro das actas das sessões da camara, nº 71, Sessão de 6 de Outubro de 1906).

Chaves[1226] e de Guimarães[1227], que aproveitaram a "lei da estética" de 1915, o demonstram), como se encontram, em todas elas, testemunhos do ecletismo, da "casa portuguesa" e de "arte nova", quer nas reconstruções de edifícios, quer nas novas construções, nomeadamente nos arruamentos abertos e alargados no período em estudo, particularmente nas novas avenidas[1228]. Por vezes os exemplos apresentam-se de forma quase caricatural, como na colagem do beiral à portuguesa (*disposição original que só por si "quase marcava o tipo da nossa casa"*[1229]) em edifícios pré-existentes[1230], outras vezes mostram uma imagem resultante de um trabalho de composição mais rigoroso, como no caso do edifício da Sociedade Martins Sarmento, em Guimarães e da autoria do arquitecto Marques da Silva[1231] ou do templo de Santa Luzia, em Viana do Castelo, saído do traço do arquitecto Ventura Terra.

As questões relativas à imagem do edificado foram particularmente relevadas na Póvoa de Varzim, onde o poder municipal desenvolveu inúmeras iniciativas, numa estratégia de embelezamento que visava a promoção da povoação enquanto centro de turismo balnear e cujos modelos estéticos migraram desde os "chalets" estrangeiros até à "casa portuguesa". Primeiro, na última década de Oitocentos, aquando do projecto de abertura da avenida Mouzinho de Albuquerque, a câmara municipal demonstrou as suas preocupações com a imagem do edificado ao adquirir ilustrações *de elegantes chalets, palacetes, palacios,*

[1226] *Pelo Exmº Presidente foi proposto o seguinte: Sendo horas de obrigar que as construções a realisar na Vila obdeçam a uma orientação á qual não sejam extranhos os mais elementares preceitos da estetica local; Devendo todos os predios da Vila pelo seu exterior oferecer a toda a gente um aspecto tanto quanto possivel agradavel; Sendo da competencia da Camara tomar providencias nésse sentido, mas; Não existindo postura alguma, ainda, que contenha as normas perceptiveis que possam levar á consecussão desse desideratum a que já tanto direito tem esta populosa e visitada terra: Proponho que nenhuma construção ou alteração de fachada seja levada a efeito sem que aos projectos já exigidos pelas posturas em vigor se junte uma planta onde claramente se indique a situação do predio na respectiva rua ou largo para o fim de a Camara resolver sobre o assunto o que fará sempre depois de ouvir o seu arquitecto e, sendo necessario, quanto a cotas de nivel e alinhamentos, o seu Engenheiro. Sala das sessões vinte e quatro de Janeiro de mil nove centos e vinte e tres. Nicolau Mesquita.* (AHMC: Livro das Actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Chaves, 18 de Novembro de 1922 a 1924, Sessão de 24 de Janeiro de 1923, pág. 36F).

[1227] Proposta de postura: *A Camara poderá, precedendo voto da Comissão Executiva, mandar fazer em qualquer predio as reparações ou modificações que entender necessarias a bem da estetica expropriando o predio quando o proprietario se negue a fazer as obras indicadas.* (AMAP: Livro de Actas da Câmara Municipal de Guimarães ("Senado": 28 de Janeiro de 1916 a 15 de Julho de 1926), M-1886, Sessão de 24 de Abril de 1924, pág. 120V).

[1228] Vejam-se, para o caso de Viana do Castelo, a descrição dos edifícios da Avenida dos Combatentes feita por Francisco Carneiro FERNANDES, 1999, pp. 100-105.

[1229] José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 156.

[1230] Veja-se, por exemplo, o edifício oitocentista da rua Direita, em Bragança, a que foi acescentado um "beiral à portuguesa", cuja imagem foi publicada por João JACOB (1997, pág. 51). Vejam-se, também, algumas casas edificadas nas avenidas da "pata de ganço" vimaranense.

[1231] *Mestre neoclássico e eclético*, como o apelidou Nuno PORTAS (1978, pág. 706).

cabanas suissas, etc., pondo-as à disposição dos capitalistas e constructores que pensem já em edificações na projectada avenida, como referia, em 1891, em texto satírico, um autor local[1232]. Mais tarde, apoiando-se na "lei da estética" de 1915, a câmara municipal constituiu a *comissão de estética* prevista, que no mesmo ano avaliou todos os edifícios dos principais arrumentos da povoação, indicando, casuisticamente, aqueles que *não podem continuar no estado actual como improprios do local e por lhe faltarem as condições de estética, salubridade e higiene*, como é referido em cada projecto[1233]. Depois, após o precedente diagnóstico, a câmara municipal promoveria, em 1916, um *concurso para projectos de construções economicas e artisticas*[1234], de forma a possuir modelos para a edificação na sede concelhia. Finalmente, as pretensões camarárias chegariam ao extremo de projectar a regularização das fachadas nascentes do Passeio Alegre, que já se apresentavam quase rectilineamente alinhadas (ADI: PV73 e PV74), e à encomenda de um programa global para a rua dos Banhos, consubstanciado no *Projecto para a Transformação da Rua dos Banhos*, de 1917 e da autoria do arquitecto João de Moura Coutinho d'Almeida d'Eça (ADI: PV76). Este projecto, que teve honras de publicação na *A Arquitectura Portuguesa*, visava obrigar os proprietários a *construir obedecendo ao projecto da Camara*[1235] e abarcava mais de trinta prédios, com larguras de fachada entre 8 e 14 metros e com uma grande profusão de estilos decorativos, aos quais se pretendia fornecer alguma uniformidade através da pequena variação das cérceas e da predominância de *uma acentuada entoação portuguêsa, procurando os elementos para uma composição no chamado estilo português*[1236].

[1232] *Uma alamêda: Na cornucópia dos melhoramentos municipaes d'esta villa figura actualmente o grandioso projecto d'uma alameda ou avenida do Passeio Alegre ao Largo das Dores. (...) A primeira scintilação d'essa idêa vimo-la já na magnifica planta (sem allusão á botanica) traçada pelo engenheiro da camara. (...) E tão resolvida parece estar esta corporação na observancia d'esse dever, que preterindo ideas chimericas pozideiras reaes e necessarias, o abstracto pelo concreto, mandou vir do estrangeiro uma colecção de plantas (ainda sem allusão á historia natural) de elegantes chalets, palacetes, palacios, cabanas suissas, etc., pondo-as à disposição dos capitalistas e constructores que pensem já em edificações na projectada avenida.* (citado por Jorge BARBOSA, 1975, pp. 120-121).

[1233] Ver ADI: PV65 a PV69. Projectos referentes, respectivamente, à rua Almirante Reis, entre a estação ferroviária e a praça do Almada, ao Passeio Alegre, à rua dos Banhos, à rua 5 de Outubro, como temporariamente se denominou a rua da Junqueira, e à avenida Mouzinho de Albuquerque.

[1234] *A Arquitectura Portuguesa*, 1917, Ano X, nº 1, pág. 1. Parte do relatório resultante deste concurso foi publicada na *A Arquitectura Portuguesa*, 1916, Ano IX, nº 6.

[1235] *A Arquitectura Portuguesa*, Ano X, nº 1, pág. 4.

[1236] Idem, pág. 3. Nesta notícia e na sequência da afirmação citada, defende-se a referida *entoação portuguêsa*, sugerindo-se que *talvez devêsse tornar-se este louvavel criterio extensivo a todos os predios projectados, mas naturalmente, com receio de que a repetição dos mesmos motivos tornasse o conjunto monotono,* [o autor] *não o fez.*

Apesar das boas intenções, o projecto não se concretizaria e em 1931 o poder municipal tratava de, mais uma vez, melhorar a imagem da rua dos Banhos, agora com o desenho do *tipo de vedações* que deveriam utilizar-se para fechar os terrenos ainda por edificar (ADI: PV88 e PV89). Em 1976, depois da edificação em altura que fez desaparecer alguns edifícios anteriores, particularmente na avenida Mouzinho de Albuquerque, restavam, na Póvoa de Varzim, *uma vintena de exemplares do séc. XIX (com a sua fenestração seriada, varandas de características grades de ferro trabalhado e azulejos decorativos policromados revestindo as fachadas); um caso, pelo menos, de neo-romântico, inspirado nos motivos da Igreja de Rates; dois ou três exemplares importados de França (casas apalaçadas, de traça erudita, algumas com azulejaria "Arte Nova") e um ou outro modesto espécime "Arte Nova"* [1237].

Refira-se ainda o projecto de novo mercado para o largo do Arrabalde, em Chaves, composto em 1920 e ao gosto da "casa portuguesa" pelo arquitecto Eugénio Correia[1238] (ver ADI: C33), cujo interesse, apesar de não ter sido edificado, reside no facto de separar claramente as funções do engenheiro e do arquitecto, com o primeiro a limitar-se a projectar as estruturas necessárias (no caso, o engenheiro Mário Filgueiras, com projecto de 1923 - ADI: C36), sintoma da diminuição da importância dos engenheiros na projectação do edificado, perdendo o protagonismo que possuiram, por exemplo, em relação aos mercados oitocentistas, de pedra e ferro, dos quais perdura o de Bragança.

Importa, finalmente, referenciar uma das questões importantes do debate sobre urbanismo que percorreu a Europa, que foi objecto de congressos internacionais temáticos e de uma das quatro secções do *Congrès Internacional de Urbanisme*, de 1923: a habitação. Também em Portugal, face às carências de habitação que se faziam sentir e, principalmente, à falta de condições de salubridade de grande parte da existente, começou a apontar-se a necessidade de construção de habitação para a classe operária, por vezes denominada habitação económica. A primeira referência legal que conhecemos data de 1865, quando se referiu que, no plano de melhoramentos da capital, *se attenda á formação de quarteirões ou de habitações destinadas ás classes operarias*, visando o melhoramento das *condições economicas de tão uteis e laboriosas classes, cujo bem-estar tem sempre em vista*[1239].

[1237] Campos MATOS, 1976, pág. 168.

[1238] Segundo José-Augusto FRANÇA (1992, pág. 246), Eugénio Correia foi um *arquitecto secundário mas a quem se atribuía a "reconstituição do estilo arquitectónico português"*.

[1239] *Sendo de toda a conveniencia e necessidade que no plano geral de melhoramentos da capital, a que se mandou proceder pela portaria de 24 de maio ultimo, se attenda á formação de quarteirões ou de*

Quer em Lisboa quer no Porto a elevada imigração de origem rural fazia desaguar nestas cidades contingentes cada vez maiores de mão-de-obra que vivia em alojamentos com fracas condições. A questão era pertinente, fosse sob o ponto de vista político (principalmente depois dos acontecimentos de 1848, em Paris[1240]) ou sob o prisma higienista. Contudo, os recursos eram escassos e os poderes públicos (central e municipal) tinham muito por onde os consumir, nomeadamente na infra-estruturação do país e dos centros urbanos. Além do mais, o pequeno capital privado poderia ir obviando à situação, principalmente se não se publicasse legislação que regulamentasse as condições de salubridade da habitação, como se não fez até 1903. Aliás, foi esta absoluta liberdade (os parcos regulamentos existentes, que obrigavam a um pé direito mínimo de três metros, por exemplo, apenas se aplicavam à edificação que faceava a rua) que justificou a conveniente *indiferença*[1241] do poder municipal em relação à construção das *ilhas* do Porto, habitação operária, de fraca qualidade e reduzidos custos, cujo modelo, enquanto fórmula de racionalização do investimento, também foi aplicado noutras povoações, nomeadamente na Póvoa de Varzim e em Chaves, apesar da sua ínfima importância, quando comparada com o caso do Porto, quer em termos numéricos, quer económica e socialmente. A *Planta da Povoa de Varzim*, de 1901, regista a *Ilha Mirôma*, a *Ilha Martins*, a *Ilha J. do Vale*, a *Ilha Pontes* e mais três ilhas sem denominação; em Chaves ainda existe a *Ilha do Cavaleiro*.

Apesar de tudo, em 1880 foram isentos de contribuição predial, por um período de cinco anos, *os predios urbanos que se construissem, isolados ou em andares e quartos, de que os*

---

habitações destinadas ás classes operarias, visto o preço elevado a que tem chegado o aluguer dos predios; e desejando o governo melhorar por todos os modos as condições economicas de tão uteis e laboriosas classes, cujo bem-estar tem sempre em vista: manda Sua Magestade El-Rei, pela secretaria d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, que a respectiva commissão, nos projectos que elaborar para execução do mesmo plano, comprehenda o que diz respeito ás mencionadas habitações, tendo em attenção não só as disposições contidas no artigo 35º e §§ subsequentes do decreto de 31 de Dezembro de 1864, como tambem as mais condições de economia e arranjos indispensaveis ás familias d'aquellas classes. Paço, em 6 de junho de 1865 = Carlos Bento Silva = Para o conselheiro presidente da commissão encarregada do plano geral de melhoramentos da capital. (*Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, 1865, nº 2, pág. 5).

[1240] Logo em 1849, o então nóvel deputado Fontes Pereira de Melo, no seu primeiro discurso perante a Câmara de Deputados, *declarando-se progressista, especificou que não se confundia com os intelectuais cujas ideias haviam, pouco tempo antes, conduzido ao derramamento de sangue em Paris. Após ter reflectido sobre o que acontecera na Europa, chegara à conclusão de que competia aos Estados promover o bem-estar dos povos, a fim de evitar que os miseráveis exigissem, por meios violentos, aquilo a que tinham direito. Desejava, em resumo, "a liberdade sem anarquia e a ordem sem despotismo"* (Filomena MÓNICA, 1999, pp. 16-17).

[1241] Conveniente porque permitia minimizar o problema do alojamento. Conveniente porque, segundo Manuel C. TEIXEIRA (1996, pág. 119) *beneficiava a burguesia industrial, por permitir a redução dos salários dos trabalhadores*. Conveniente, ainda, porque permitia o investimento especulativo de pequenas e médias poupanças (Idem, pág. 406).

inquilinos não pagassem mais de 50$000 reis de renda annual e em 1888 o período de isenção seria alargado para dez anos[1242]. No entanto, porque a maioria dos trabalhadores não podia comportar rendas anuais superiores a 24$000 reis por ano, a resposta dos promotores privados foi muito fraca[1243] e as isenções seriam abolidas em 1899[1244]. Entretanto, vários projectos de lei tinham sido apresentados de 1883 até 1908[1245], mas nenhum seria discutido, como se lamentava, em 1908, no preâmbulo do projecto de lei de Ferreira do Amaral, onde se lembrava que *nada de util sob este ponto de vista fizeram ainda as camaras municipaes; e a iniciativa particular, desajudada dos poderes publicos, pouco resultado tem conseguido do enorme esforço empregado em prol de tão benemerita causa*[1246].

De entre o pouco que a iniciativa privada tinha conseguido contam-se as *Colónias Operárias*, financiadas por uma subscrição pública promovida, em 1899[1247], pelo jornal *O Comércio do Porto*, entre os emigrantes portugueses no Brasil; uns tantos bairros construidos pela vontade filantrópica dos proprietários de algumas fábricas, para alojar os próprios trabalhadores[1248]. Em 1905, estas concretizações eram saudadas em sessão ordinária da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, mas alertava-se para a

---

[1242] *A Construção Moderna*, Ano X, nº 324, pág. 192.

[1243] Manuel C. TEIXEIRA, 1996, pág. 496.

[1244] *A Construção Moderna*, Ano X, nº 324, pág. 192.

[1245] Projecto de Fontes Pereira de Melo e Hintze Ribeiro (15 de Janeiro de 1883); projecto Rosa Araújo (19 de Fevereiro de 1884); projecto Fuschini (16 de Maio de 1884); projecto Santa Rita (7 de Março de 1901); projecto Mariano de Carvalho e Claro Rica (14 de Março de 1904); projecto João Alarcão (22 de Agosto de 1905) e projecto Ferreira do Amaral (23 de Maio de 1908). Ver Fernando GONÇALVES, 1978, pág. 24.

[1246] *A Construção Moderna*, Ano X, nº 324, pág. 192.

[1247] O mesmo ano em que se noticiava, na *Revista de Obras Publicas e Minas* (1899, pág. 62) o vencedor de um concurso de projectos de habitações económicas e outro para escolas primárias. O concurso, realizara-se em 1897 e os projectos das habitações económicas destinavam-se a Lisboa, Porto e Covilhã (José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 143). Os arquitectos Adães Bermudes e Marques da Silva (que projectou as casas geminadas do Monte Pedral) são considerados pioneiros na tipificação da habitação social em Portugal (Idem, pág. 164). Refira-se, ainda, que Adães Bermudes era Director das construções escolares e acompanhava, em 1899, a construção de escolas primárias em Chaves e Montalegre. (AHMC: Livro das actas das sessões da camara, Livro nº 18, Sessão de 16 de Fevereiro de 1899, pp. 186F e V).

[1248] As duas primeiras *Colónias Operárias* foram construidas em 1901, na Foz do Douro (8 habitações de um piso) e no Monte Pedral (26 casas geminadas de dois pisos), em 1903 construi-se a de Lordelo do Ouro (29 casas térreas) e em 1904 foram construidos os bairros do Bonfim e de Serpa Pinto (32 e 26 casas, respectivamente). De entre as fábricas refiram-se, por exemplo, a da Fábrica da Areosa, a Companhia Fabril de Salgueiros e a Fábrica de Cerâmica das Devesas. (Manuel C. TEIXEIRA, 1996, pág. 495).

necessidade de criar condições para que este movimento se tornasse sustentável e o número de realizações ganhasse significado na resolução dos problemas habitacionais[1249].

Apesar da ausência de representantes portugueses nos congressos internacionais de habitação de Genève (1907) e Londres (1908), como foi noticiado na *A Construção Moderna*[1250], o debate sobre a questão da habitação económica, que ganhara maior acuidade depois da peste bubónica que grassara no Porto, continuava e intensificava-se.

O general Augusto Montenegro, presidente do *Conselho de Melhoramentos Sanitarios* criado na sequência daquele surto epidémico, tratou de organizar um *Inquérito aos Pateos de Lisboa*[1251] e publicou vários artigos relativos ao problema da habitação[1252], sempre numa perspectiva salubrizadora, que entroncava na questão da habitação barata. Em 1901, sublinhou a necessidade de regulamentar o saneamento das povoações e das casas de habitação, considerando que *os proprietarios não abandonam voluntariamente a velha rotina com o cortejo dos erros habituaes, emquanto não houver uma lei, ou regulamento, que os obrigue a construir segundo preceitos determinados pelas conveniencias da saude publica*[1253]. A legislação que pretendia e cujo conteúdo esmiuçara já em 1900[1254], seria publicada em 1903, consubstanciada no *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*, mas a situação demorava a alterar-se e em 1908 recordou que nas acções a

---

[1249] *Felizmente alguma coisa começa a ser feita afim de melhorar as condições da habitação barata. O Commercio do Porto e um ou outro proprietario apresentam já typos de casas economicas e hygienicas (...). Falta, porem, a esse movimento já iniciado uma direcção racional e methodica que evite, como em grande numero de casos, que esforços isolados de alguns individuos ou corporações se percam inutilmente, pela carencia de orientação e unidade.* (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1905, nº 36, pág. 242).

[1250] *A Construção Moderna*, Ano VIII, 1908, pág. 55.

[1251] Neste inquérito, publicado pelo MINISTÉRIO das Obras Publicas, Commercio e Industria, em dois volumes (1902 e 1905), foram levantados 233 pátios lisboetas (com plantas de todos eles, que se arquivaram no *Conselho de Melhoramentos Sanitarios*), dos quais 63 foram considerados em boas condições.

[1252] Augusto Pinto de Miranda Montenegro, era general da arma de engenharia, inspector geral das obras públicas e presidente do Conselho de Melhoramentos Sanitarios. Publicou, entre outros, uma *Memoria sobre as aguas de Lisboa* (1895, Lisboa, Imprensa Nacional) e o *Cadastro sanitario* (1907, Lisboa, Typ. Universal de Coelho da Silva), onde defendeu a necessidade de elaborar um cadastro sanitário e explica como deve ser efectuado. Uma pequena resenha de artigos seus publicados no Diário de Notícias e incluída no seu *Cadastro sanitario*, ilustra o seu labor e as suas preocupações: "A hygiene da habitação" (1901 – também publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas* do mesmo ano, nº 370, 372 e 373-375), "Bairros operarios e saneamento urbano" (1903), "Condições da habitação e a saude publica" (1904), "Saneamento das povoações e sua influencia na mortalidade" (1905) e "O saneamento de Lisboa" (1906).

[1253] Augusto MONTENEGRO, 1901, pág. 110.

[1254] Augusto MONTENEGRO publicou em 1900, sob o título "A Hygiene nas Habitações" (*Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXXI, pp. 399-417), as directrizes fundamentais do que viria a ser o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*.

empreender ninguém era prescindível, podendo *ser executadas por iniciativca particular, municipal ou do Estado*[1255].

O engenheiro Melo de Matos, um dos directores técnicos da *A Construção Moderna*, expôs em vários números desta revista (por exemplo, em 1907 e 1908), fórmulas aritméticas *complicadas* que pretendiam clarificar uma solução financeira do problema da habitação económica e em 1909 publicou um estudo comparativo sobre a *legislação estrangeira das habitações economicas*[1256], onde abordava os casos da Inglaterra, Bélgica, França, Itália e Áustria. Simultaneamente envolveu-se na criação da *Cooperativa Predial Portuguesa* (fundada em 1905), que em 1908 faria a entrega da chave da primeira casa, iniciando o seu contributo para *a solução de um problema difficil, o qual é a construção de habitações economicas amortisaveis a longo praso*, que constituia o objectivo da cooperativa[1257]. Finalmente, em 1910, ainda sob a monarquia, Mello de Mattos fazia o ponto da situação e alertava para o perigo da insatisfação popular face à passividade dos políticos de carreira[1258].

A seguir à implantação da República a habitação passaria finalmente a fazer parte da agenda dos poderes públicos. Logo em Novembro de 1910 o governo publicou a "lei do inquilinato", que veio *dificultar os despejos e limitar as actualizações das rendas a aumentos máximos de 10% de 10 em 10 anos*[1259] e em 1918 seria publicado o decreto nº 4137 que pretendia *promover a construção de "casas destinadas ao alojamento das classes menos abastadas"*[1260], prevendo que para além das empresas privadas, as câmaras municipais e as instituições de previdência levariam a efeito aquela construção,

---

[1255] *Há na resolução deste problema* [o da habitação] *tres operações primordiaes a empreender: 1ª A reparação das casas que, sendo insalubres, podem ser melhoradas; 2ª A destruição das que, pela sua velhice e defeitos de construcção, não devem ser habitadas; 3ª A construcção de novas casas sadias e baratas, pelo menos, em número igual ás que forem destruidas, para que não haja falta de habitações, nem augmento de acumulação* [da população]. *Estas operações pódem ser executadas por iniciativca particular, municipal ou do Estado.* (Augusto MONTENEGRO, 1908, "O problema da habitação", *A Construção Moderna*, nº 7, pág. 288).

[1256] *A Construção Moderna* (Ano X, nº 282 a 290).

[1257] Como foi sublinhado na notícia relativa à *festa da entrega do 1º predio, sob a presidencia do ministro das Obras Publicas*, onde também se informa que a casa entregue era uma *construção apparatosa, solida e economica, situada na Travessa da Memoria de Belem, e que foi destinada ao socio nº 276, sr. Francisco Gomes Ferreira de Carvalho* (Idem, 1908, nº 7, pp. 51-53).

[1258] *Quando os politicos de carreira perceberem que enveredaram por caminho errado, talvez seja tarde (...) Uma camada de gente nova, audaz, empreendedora, talvez aventureira correrá com todos os que não foram capazes de fixar uma singela obra duradoura e bem possivel é que o ajuste de contas seja terrivel.* (Idem, Ano X, nº 321, pág. 174).

[1259] Fernando GONÇALVES, 1978, pág. 29.

[1260] Idem, pág. 30.

ponderando-se ainda que em *circunstâncias especiais e urgentes* o Estado pudesse também intervir[1261].

Assistiu-se, então, a algumas concretizações, apesar do número se manter diminuto para as necessidades existentes, levadas a cabo quer pelo poder central quer pelo municipal, cuja acção de há muito era reclamada[1262]. Em Lisboa, no final da segunda década de Novecentos e por iniciativa do poder central, *cinco "bairros sociais" foram então criados, sendo os primeiros os do Arco do Cego e da Ajuda* e a câmara municipal, desde 1923, planeou e esqueceu *uma dúzia de bairros económicos próprios*, assumindo, no entanto, *parte das responsabilidades dos dois "bairros sociais" que o Estado fora incapaz de suportar*[1263]. No Porto, a câmara municipal, tendo como referência a experiência do *O Comércio do Porto*, fez construir cinco bairros para as classes trabalhadoras[1264].

No entanto, não seria apenas em Lisboa e no Porto que se verificariam concretizações. Em Guimarães e em 1916, como vimos, o presidente camarário Mariano Felgueiras, fervoroso republicano, recuperou a ideia de edificar um *bairro para as classes pobres* (proposto por Manoel de Almeida Ribeiro, em 1867 e logo denominado *bairro d'operarios* pela *Comissão de melhoramentos* de 1869), que inicialmente identificou como bairro operário para depois lhe chamar bairro económico (pois desejava abranger *não só a casa para operario que não pode pagar renda superior a quinze ou vinte escudos mas tambem a daqueles que podem ir até cinquenta e sessenta escudos*[1265]) e cuja construção iniciou em 1924 (ver nesta parte III, ponto 1.2.2.). Em Viana do Castelo e no início dos anos vinte, a câmara municipal pretendeu edificar, no Cabedelo, um bairro de casas económicas de forma a compensar as oitenta casas que haviam sido demolidas pela abertura da avenida dos Combatentes[1266] e em 1932 promoveria a construção de um número idêntico de casas no

---

[1261] Idem, pág. 31.

[1262] Já em 1899, por exemplo, os autores do estudo para o saneamento da cidade do Funchal afirmavam essa necessidade: *Sem fallarmos já nas habitações das classes mais necessitadas, que estão reclamando energicas providencias em tudo o que respeita á sua salubridade e a que só poderia pôr-se termo com a construcção de bairros e edificações apropriadas ao alcance de todos, o que em nossa opinião tambem á administração municipal compete auxiliar, atentos os fracos recursos da iniciativa particular.* (Adriano A. TRIGO e Aníbal A. TRIGO, 1899, pág. 565).

[1263] José-Augusto FRANÇA, 1992, pág. 245.

[1264] *A Colónia Antero de Quental foi a primeira a ser construida, em 1914, seguindo-se-lhe as colónias Estêvão de Vasconcelos, Viterbo Campos e Manuel Laranjeira, totalizando 312 habitações.* (Manuel C. TEIXEIRA, 1996, pág. 495). Depois, na sequência do decreto-lei nº 4137 (de 24 de Abril de 1918), construiria o Bairro Sidónio Pais, com 35 habitações, apesar de terem sido previstas 100 (Fátima Loureiro de MATOS, 2001, Vol. I, pág. 257).

[1265] AMAP: M-1882, Livro de Actas da Camara, pág. 44F.

[1266] *Um bairro de casas económicas que satisfizesse ao tipo preconizado para tal fim e contribuisse para debelar a crise que assoberba a população desta cidade, onde escasseiam as habitações desde larga*

que ficaria conhecido como *bairro jardim* e que o autor do plano, o arquitecto Rogério de Azevedo, denominara pomposamente de *cidade-jardim* (ver ADI: VC35), situado entre a estrada municipal da Abelheira e o projectado caminho de ferro do Vale do Lima, que aqui previa estação para articular o bairro com a cidade. Em Chaves, sabe-se que em 1915 se previa a *construção de casas baratas que possam ser utilizadas pelas classes pobres*[1267]. A construção ter-se-à iniciado e em 1923 seria aprovado novo empréstimo destinado, além das obras complementares de abastecimento de águas e saneamento, à *continuação do seu novo bairro*[1268]. O projecto de continuação do Bairro Económico, da autoria do Engº Mário Filgueiras[1269], seria aprovado pela câmara municipal em 4 de Outubro de 1924[1270] e a aprovação superior seria publicada no Diário do Governo de 8 de Novembro do mesmo ano[1271]. Em Bragança, em 1920, a Associação Artística de Bragança, a Câmara Municipal de Bragança e a Associação Comercial e Industrial de Bragança, aproveitando a visita do ministro da Justiça, representaram-lhe solicitando *a criação de um bairro operário,* para o qual, sublinharam, *haverá terreno do Estado em que tal bairro caiba, junto da linha férrea, ou, um pouco mais distante, em terreno municipal*[1272]. O bairro demoraria a concretizar-se, pois apenas em 1937 seria concluido o *Bairro Social da Estação,* junto da linha férrea como fora sugerido em 1920[1273].

Entretanto, seguindo o exemplo das empresas suas congéneres europeias, também os Caminhos de Ferro Portugueses construiram casas económicas para alojar os seus funcionários, como o que foi construido em Viana do Castelo, nos anos quarenta, na senda do "bairro-jardim" edificado junto à estação de Entroncamento, em 1919, que com *aspecto de estilização gratamente regional,* terá sido o primeiro a concretizar-se[1274].

---

data e sobretudo desde que foi rasgada a nova avenida da estação do caminho de ferro ao rio, pois que se demoliram cêrca de 80 casas pela abertura dessa importante e formosa artéria central. (AHMVC: Livro de Registo das Representações da Câmara, 1776, 08/11/1920).

[1267] Na lei nº 450, de 20 de Setembro de 1915 (Diário de Governo, I Série, nº 190, pág. 1017), que autorizava o empréstimo de 120000$00 escudos para saneamento da vila (ver anexo 10), previa-se que *o saldo do empréstimo, realizada a aplicação constante dêste artigo, é destinado à construção de casas baratas que possam ser utilizadas pelas classes pobres* (Artº 2º, § único).

[1268] Diario de Governo, 29 de Outubro de 1923, I Série, nº 228. No artigo 3º determinava-se que *as casas económicas que a Camara mandar construir no novo bairro podem ser alienadas desde que o produto da venda se aplique exclusivamente a edificação do mesmo género ou à amortização do empréstimo.*

[1269] Hermenegildo da Costa PINTO, 1931, pág. 82.

[1270] *Boletim Municipal de Chaves*, Ano 2, nº 44, 31 de Outubro de 1924.

[1271] Diario de Governo, 1924, II Série, nº 263, pág. 3275.

[1272] João JACOB, 1997, pág. 52.

[1273] Idem, pág. 25.

[1274] S. N., 1932, pág. 82.

A importância dos bairros económicos no conjunto do espaço edificado foi, como vimos, diminuta. No entanto, esta tentativa de resolução do problema da habitação a preços baixos fez-se com uma opção clara em termos de morfologia urbana. Privilegiou-se o crescimento horizontal da cidade como caminho para a desdensificação urbana, numa época em que os processos construtivos do betão-armado eram de há muito conhecidos e referidos, em Portugal[1275], e se conhecia a vontade dos investidores de outras paragens em intensificar a sua utilização, apesar das tentativas de limitação[1276]. Em 1904, ainda se lançara a ideia de construir um arranha-céus na capital e depois de votado ao esquecimento, seria anunciado, nos anos trinta, *que estaria pronto antes de 1933, e que, com quinze andares, seria o mais alto da Europa*. No entanto, *só nos finais de 30 se voltou a falar de tais iniciativas que muito mais tardaram a concretizar-se*[1277].

A desdensificação era alcançada quer no modelo em que as edificações acompanhavam o alinhamento dos arruamentos, limitando-se a altura das cérceas e obrigando-se a deixar livre uma faixa de terreno vedada na frente das edificações que, por vezes, se transformava em pequenos canteiros até ser inserida no espaço público em eventuais alargamentos, quer em urbanizações onde o edifício, predominantemente isolado e unifamiliar, ocupava o interior do lote e era rodeado de espaços ajardinados. As duas possibilidades foram seguidas, tanto na edificação destinada às classes mais favorecidas como nos bairros económicos, estes também implantados como continuadores do plano urbano tradicional ou, mais frequentemente, como bairros isolados e individualizáveis na malha urbana.

[1275] *Em* [18]*88, o "Arquivo de Arquitectura Civil" noticiava, com ponto de exclamação, a edificação em Nova Iorque dum prédio de quinze andares. Só quinze anos depois, porém, se meditaria no longínquo exemplo americano, traduzindo-se comentários italianos. Para o "sky scraper" não se encontrara ainda tradução e adoptava-se a primeira designação italiana de "cardas das nuvens", antes de, em 908, se dizer "raspadores do céu", em 911, "toca-céus" e, em 912, "fura-céus"* (...) *Semelhante aventura foi tentada, logo no começo do século, por iniciativa dum industrial Joaquim Antunes dos Santos, que se propôs erguer uma casa "género das cardas das nuvens"* (...). *Em* [18]*88 já fora aprovado um projecto de oito andares para a Rua Rodrigues Sampaio – mas este prédio teria agora dez andares e 45 metros de altura, construido de ferro, tijolo, pedra e cimento, segundo o traçado de um desenhador da Câmara, Artur Júlio Machado. Nada, todavia, se pôde fazer, porque a Câmara não autorizou que se ultrapassasse o limite de 20 metros de cércea.* [Em 1910] *ainda "não poucos técnicos experimentavam relutância pelo processo (do cimento armado)"* (José-Augusto FRANÇA, 1990, Vol. II, pág. 132).

[1276] Em 1909 noticiava-se na *A Construção Moderna* (1909, Ano IX, pág. 95), sob o título "Os sky-scrapers", que *a commissão revisora das posturas municipaes de New-York referentes a construcções conta propôr que se limite a 15 andares a maxima altura dos edificios. O periodico estrangeiro que dá esta notícia affirma que se prevê opposição a esta reforma por parte do bairro de negocios, nos extremos de Mannhattam Island, que se não pode expandir por causa do porto e da Hudson e East River.*

[1277] José-Augusto FRANÇA, 1992, pág. 260.

Nesta opção, em que *o perfil desses bairros, fechados numa auto-suficiência quase de "gheto" murado, tinha teor semi-rural que cabia à mentalidade da I República e que seria repetido ainda mais no tradicionalismo das convicções pessoais de Salazar*[1278], assentava, de forma conveniente, a estética da "casa portuguesa", cuja aplicação à habitação operária já antes fora sugerida por Fialho de Almeida[1279] (quando exemplificava o caso inglês[1280]) e que viria a constituir *o chavão utilizado pelo Estado Novo para dar forma à sua política de habitação*[1281]. A questão não era, no entanto, de cariz estético[1282], mas antes ideológica, pois o Estado Novo viu na predominância da aplicação da "casa portuguesa" à moradia unifamiliar o melhor modelo para exaltar os valores da família e repudiar *os grandes falanstérios, as colossais construções para habitação operária, com os seus restaurantes anexos e a sua mesa comum*, como afirmava Salazar, em 1933[1283]. *Para reuniões lá estão as ruas, o campo livre, os parques e jardins e enfim os locais de trabalho*, afirmava-se em 1932, ao mesmo tempo que se clarificava que se deveria procurar *conseguir que as casas de habitação com alojamentos para múltiplas famílias e em andares sucessivamente sobrepostos desapareçam e em seu logar se levantem à luz esfusiante do sol os lares familiares isolados*, os quais deveriam agrupar-se *em pequenos burgos que se sucedam uns aos outros separados por zonas de culturas, matas e parques de área suficientemente ampla*[1284].

Depois de se alertar para os *falsos apóstolos*[1285], numa clara alusão aos CIAM, e principalmente a Le Corbusier[1286], clarificava-se a opção pelo modelo da cidade-jardim que

---

[1278] Idem, pág. 245.

[1279] Fialho de Almeida foi um dos grandes incentivadores da "casa portuguesa", que foi defendendo cada vez mais fervorosamente, como em 1906 (*Lisboa Monumental*, Lisboa) e em 1915 (*Á Esquina*, Lisboa, Livraria Classica Editora), defendendo *a renacionalização da casa portugueza, livrando-a da salgalhada de estylos e typos de Paris* (Fialho de ALMEIDA, 1915, pág. 235).

[1280] *Era bello vêr na ultima exposição de Paris os esforços da architectura ingleza para, sobre themas locaes, variar ao infinito os seus typos de casa nacional desde a casinha operária té aos projectos custosos de palacios, para clubs, museus, bibliothecas, theatros, rezidencias* (...) *Julgareis seja este inquerito aos motivos tradiccionaes da architectura e decoração da cása inglesa, um caso virgem? Pois em quazi todos os paizes do velho e novo mundo elle está feito.* (Idem, pp. 233 e 234).

[1281] Fernando GONÇALVES, 1978, pág. 37.

[1282] Aliás, existiam na Europa, nomeadamente na Bélgica, exemplos de *cidades-jardins modernistas* (ver Marcel SMETS, 1977, pp. 124-139).

[1283] Citado por Fernando GONÇALVES (1978, pág. 37).

[1284] S. N., 1932, pág. 74.

[1285] Idem, pág. 73.

[1286] Aliás, no ano seguinte (1933), Raul Lino contribuía para a politização das opções, verberando contra o internacionalismo na arquitectura ao qual, como sublinhou Nuno PORTAS (1978, pág. 721) *era fácil de descobrir-lhe a cor, vindo de Viena, de Weimar, de Moscovo, de Barcelona ou dos panfletos do cidadão do mundo, albergado em França, Le Corbusier, ganhando foros de verdadeira Internacional nas reuniões do CIAM, que se iniciam em 28.*

triunfava na Europa, utilizando o argumento de autoridade implícito em extensas citações do discurso de Mr. Attout, na sua intervenção no *Congrès Internacional de Urbanisme* (Strasbourg, 1923), onde se incluia a preconização do *regresso à terra*[1287]. Em relação ao modelo de *habitação a edificar em "bairros-jardins" portugueses*[1288] remetia-se para as propostas do arquitecto Bernardino Luis Coelho, o qual era claro na sua proposta de *uma habitação isolada a construir dentro dum pequeno jardim, e distribuida por dois pavimentos* e no seu *aplauso em favôr da cruzada que defende a habitação operária individual, construida entre árvores e canteiros de legumes floridos e verdejantes*[1289].

A associação da casa operária à "cidade jardim", na sua versão bairro-jardim, que já aparecia implícita no discurso do engenheiro Mello de Mattos, em 1905[1290], era agora claramente assumida, no mesmo ano (1932) em que o engenheiro E. A. Abrantes, encarregado pela câmara municipal de Lisboa de elaborar um relatório sobre as necessidades urbanísticas da capital – *isto é, ainda, de seu "aformoseamento", mas também já de sua "urbanização", num final acordo entre duas funções que deviam, pelo menos, equiparar-se*, achava que *havia a escolher, para se chegar a uma ideia estrutural da cidade possível, entre a fórmula de "cidade linear" e de "cidade jardim"* [1291].

Apesar de em 1948, no 1° Congresso Nacional de Arquitectura, os "grupos progressistas" defenderem que *a solução dos problemas, sobretudo o do alojamento, passava pela chamada dos arquitectos e a adopção das teses racionalistas ou mais propriamente do CIAM*, ou seja, *grandes conjuntos, habitação colectiva em altura, estandardização dos elementos, racionalidade urbanística começando pela aquisição e posterior fornecimento do solo urbanizável pelas Câmaras ou o Estado*[1292], a generalidade das propostas dos planos e ante-planos de urbanização da mesma época haveriam de confirmar a opção pela

---

[1287] S. N., 1932, pág. 74.

[1288] Idem, pág. 82.

[1289] Bernardino Luis COELHO, 1932, pág. 95.

[1290] *A solução que elle orador propoz no centro regenerador liberal a proposito de casas baratas, foi a de as edificar em pleno campo em locaes onde o terreno fosse barato e estabelecer para ali transportes excessivamente baratos e calculados de maneira tal que o total dos transportes e da renda das casas não excedesse a que agora se paga pelas infectas pocilgas em que se estiola a população de Lisboa* (*Revista de Obras Publicas e Minas*, 1905, n° 36, pp. 244).

[1291] José-Augusto FRANÇA, 1992, pág. 255 e 256. A ideia de "cidade linear" tinha já sido divulgada entre nós em 1910, pelo menos, com a publicação, na *A Construção Moderna* (1910, Ano X, n° 326 a 333), de parte de um artigo denominado a *architectura racional das futuras cidades*, onde o inspector geral de arquitectura do Chile explanava e defendia a *theoria das cidades lineares* (...) *como solução pratica do problema da habitação barata ao alcance de todas as fortunas*. Aí se sublinhava que na cidade linear se pretendia *para cada família uma casa, em cada casa uma horta e um jardim* (*A Construção Moderna*, Ano X, n° 330, pág. 254).

[1292] Nuno PORTAS, 1978, pág. 734.

morfologia de baixa densidade e tendencialmente horizontal associada à "cidade jardim". Alfred Agache, secretário geral da *Sociedade Francesa de Urbanistas* e membro da comissão executiva do *Congrès Internacional de Urbanisme*, viria, quando convidado por Duarte Pacheco em 1933, não só influenciar decisivamente a legislação sobre planos gerais de urbanização de 1934, como referiu Margarida Souza LÔBO[1293] e a leitura da comunicação de Agache ao *Congrès* confirma[1294], como reafirmar a opção pelo modelo da "cidade jardim", que se impunha na Europa mais pela adesão ao desenho urbano empregue em Letchworth, Hampstead e Welwin, do que ao conceito original de cidades jardim autónomas[1295].

[1293] Margarida Souza LÔBO, 1995, pág. 38.

[1294] Alfred AGACHE explanou a metodologia a empregar nos planos franceses a elaborar para a reconstrução do pós-guerra ao abrigo da lei Cornudet de 1919 e que, no fundamental, viria a ser prescrita para os planos e ante-planos do Estado Novo, chegando a semelhança ao pormenor do tipo de plantas que deveriam ser elaboradas (Donnat Alfred AGACHE, 1923, pág. 150).

[1295] Margarida Souza LÔBO, 1995, pág. 52.

CONCLUSÕES

Independentemente das particularidades, talvez o resultado essencial de todas as observações, descrições e reflexões que efectuamos neste estudo (à luz dos exemplos de Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança) seja a reconfirmação de que a explicação das formas urbanas passa por uma mescla de factores físicos e humanos, que vão desde as características do sítio da implantação e da situação/posição da aglomeração urbana até à formação dos "desenhadores" do plano urbano (*conductores de obras*, engenheiros e arquitectos que decidem modas e por elas são influenciados), passando pelos objectivos e estratégias visados pelos poderes e pela evolução da tecnologia, quer a que se refere aos transportes e comunicações quer a relacionada com os novos materiais e métodos de construção.

A cidade, sendo um produto humano, é o resultado da espontaneidade e do pensamento, do irregular e do regular, do improviso e da reflexão, das regras mínimas e dos regulamentos minuciosos. Contudo, o "espontâneo" não é o acaso e o caos, como o regulado não é a perfeição nem o previsível absolutos. Digamos que são dois extremos de uma mesma escala de diferentes graus e formas de organização. Se quisermos, mesmo hodiernamente, a cidade apresenta sempre nesgas de espaço para a espontaneidade. Hoje, quando as virtudes e defeitos dos regulamentos são conhecidas e potenciadas, existe um nicho de imprevisibilidade em relação às consequências da introdução de um novo edifício, um novo arruamento, uma nova praça. Quando se introduz um volume, uma superfície, uma linha ou um ponto numa malha tridimensional as consequências nunca serão lineares e os efeitos podem não ser pontuais, nem totalmente previsíveis.

O poder municipal do século XIX foi pragmático nas tentativas de responder às necessidades e previsões, tanto quanto os recursos municipais e a contratação de empréstimos, bem como a capacidade de influenciar a distribuição dos investimentos do poder central, o possibilitaram.

A ideia de que o progresso seria contínuo e inevitável; o aumento da velocidade e, previsivelmente, da quantidade de pessoas, veículos e mercadorias em circulação; a

melhoria das condições de higiene e o aparecimento e divulgação da vacinação que, juntamente com a concentração do emprego, seriam causas do inevitável crescimento demográfico das cidades, 'obrigaram' o urbanismo oitocentista a vulgarizar a utilização da previsão e a pensar a várias escalas. Nas escalas menores, ao tentar-se articular a totalidade do plano urbano e ao considerarem-se as áreas da periferia visando a edificação para habitação, nas maiores ao alargar-se o perfil dos arruamentos e ao definir-se todos os alinhamentos, impondo-se o seu cumprimento e afirmando e consolidando princípios urbanísticos anteriores.

A utilização do ângulo recto como elemento compositivo e, portanto, característico do urbanismo é de sempre e apresenta-se como um recurso tendencialmente utilizado quando se tratava de fundar novas povoações ou abrir ruas novas em centros urbanos pré-existentes. Contudo, a semelhança limita-se ao desenho do plano geométrico, à planta, e, apesar de se tratar dos mesmos tipos de plano, correspondem a morfologias urbanas diferentes pois se enquadram em contextualizações distintas para os processos geradores. O que interessava aos engenheiros oitocentistas era a eficácia das redes de distribuição, derivando desse facto a preocupação com a articulação das redes (de arruamentos, de distribuição de água, de esgotos, de iluminação). Entre 1852 e 1890 foi a preocupação com o livre trânsito que se reflectiu, primeiro na reconstrução de pavimentos e depois na concretização de alguns alargamentos, muitas rectificações e regularizações, mas, essencialmente, a definição de alinhamentos que perdurariam e, geralmente, conduziram as decisões camarárias, até aos Planos e Ante-planos Gerais de Urbanização da época de Duarte Pacheco, passando ou não pela retoma pura e simples ou pelas redefinições de antigos projectos, visando afirmações voluntaristas de regime, como na Primeira República.

Os Planos e Ante-planos Gerais de Urbanização da época de Duarte Pacheco, ou o planeamento urbano do Estado Novo (delineado no Decreto-Lei nº 24802, assinado em 21 de Dezembro de 1934), são documentos fundamentais do planeamento urbano em Portugal. Contudo, um recôndito Decreto-Lei, assinado 70 anos antes por João Chrysostomo de Abreu e Sousa (31 de Dezembro de 1864) e publicado em 19 de Janeiro de 1865, a que poucos autores se referem e outros consideram não ter tido qualquer influência na transformação das cidades portuguesas, deve ser reiterado como documento primordial. Mesmo as transformações produzidas e reconhecidas, entre 1850 e 1926, nas duas maiores cidades do país, raramente são associadas a esta legislação, sendo habitualmente encaradas

como consequências inevitáveis do crescimento demográfico de ambas as cidades, o que também é verdade.

O desenvolvimento formal destas, em termos de desenho do plano urbano, é explicado pela formação francesa e de influência haussmaniana, dos engenheiros que o re/definiram; as condições financeiras para a sua concretização associam-se frequentemente à especulação fundiária capitalista, esta de novo explicada por factores demográficos: só onde existe uma pressão demográfica elevada existiriam as necessidades/pressões sociais contextualizadoras da especulação/exploração próximas das ilustradas por Engels, em meados de Oitocentos. O problema, era saber até que ponto as tensões decorrentes da pobreza e das condições miseráveis em que viviam as classes operárias eram sustentáveis. Daí decorreriam as necessidades de reforma e de expansão da cidade.

Como em Portugal a pressão demográfica foi pequena, se exceptuarmos as duas maiores cidades do país, como também só aí se concentrava a maior fatia do operariado português, as outras povoações do país são imaginadas como pequenos centros, com uma leve brisa de modernidade decorrente da sua articulação com as redes de transportes do país, principalmente a ferroviária, mas onde nada terá acontecido de importante em termos urbanos, além da Avenida da Estação.

O espaço urbano, como qualquer espaço, é transformado pelo homem sempre com base na apropriação do mesmo, ou seja, no exercício de um poder sobre o território, qualquer que ele seja. No caso dos territórios/espaços urbanos a própria afirmação do poder e das lógicas do capital induz o policiamento/planeamento urbano. Contudo este resulta também da pressão das ideias e estas chegavam a qualquer povoação, mesmo às mais pequenas e recônditas.

É um facto que todas as capitais de distrito foram conectadas à rede nacional de estradas, como nós fundamentais e que todas foram também pontos essenciais na organização da rede de estradas distritais. Estas circunstâncias implicaram intervenções no interior dos centros urbanos. Contudo, não foram necessariamente estas as povoações onde se delinearam planos de melhoramentos da globalidade dos centros urbanos respectivos. Vila Real e Bragança, por exemplo, só mitigadamente o fizeram, enquanto Chaves, Guimarães e Póvoa de Varzim, os segundos concelhos dos respectivos distritos em termos de dimensão populacional em 1864, reformaram e acrescentaram o seu plano urbano. Em Guimarães e em Viana do Castelo foram elaborados planos de melhoramentos que gizaram a

transformação do plano existente e os vectores de crescimento de cada uma, sendo em ambas o processo iniciado na década de 1860. Na Póvoa de Varzim o plano não tem um testemunho desenhado, um plano objecto, mas os planos parciais e as concretizações aparentam uma ideia global, um plano mental. Em qualquer dos casos, tratou-se de planos que, numa visão haussmanniana, perspectivaram a reestruturação do conjunto de cada povoação, cozendo pontualmente a rede de circulação intraurbana pré-existente e prevendo a abertura de vias estruturantes.

As obras públicas, centrais e municipais, marcaram, frequentemente, o quotidiano da segunda metade de Oitocentos. Em todas as povoações estudadas foram construídos cemitérios, alguns concretizados ainda antes do período que estudamos. Em todos os centros urbanos houve investimento em matadouros, ora melhorando os existentes ora edificando novos, e pelo menos um mercado municipal foi construído em cada sede municipal, tendo-se ainda, em alguns casos, investido nos paços concelhios, pressionados como estavam com a necessidade de espaço que a crescente complexização dos serviços camarários exigiam. Uma outra fase de intervenção urbana teria lugar após a implantação da República. Como que numa afirmação do novo regime pela obra feita, apesar da inflação e da instabilidade política, os presidentes camarários concretizaram inúmeros projectos, quer na modernização e municipalização do saneamento, quer na transformação do plano urbano, relevando-se neste período os casos de Chaves e Guimarães. Por vezes, os interesses privados trataram de influenciar as decisões dos poderes públicos, em processos que afirmam as vantagens do investimento no imobiliário apesar do crescimento moderado destas pequenas e médias aglomerações urbanas.

Este período de clara transformação dos espaços urbanos foi também marcado, como era previsível, pelo grande número de plantas e projectos coevos existentes e que surgiram, normalmente, na sua vanguarda, sempre financiadas e portanto dependentes da vontade de um poder, geralmente público e sempre público no que respeita aos levantamentos urbanos gerais. Os métodos e as práticas da cartografia estavam vulgarizados entre os técnicos (quase sempre engenheiros) e toda a cartografia de base era *científica*, como então se denominava. Mesmo a cartografia urbana para efeitos cadastrais, apesar de escassa, foi encetada nesta fase, existindo alguns levantamentos com o rigor de cadastro geométrico, cuja generalização era solidamente defendida e sucessivamente adiada.

Digamos que, de alguma forma e apesar da demora, realizou-se parte da "utopia" descrita por José Félix Henriques NOGUEIRA, quando em 1859, numa visão progressista e municipalista, convidava o leitor a prospectivar encontrar, algures na Beira Interior, depois de voltar de *uma viagem por esse mundo de Cristo* com a duração de vinte anos, uma *cabeça do município* ordenada e modernizada[1296]. De facto, como sublinhou Orlando RIBEIRO, no Liberalismo como na República *incrementou-se grande número de vilas e cidades*[1297] e esse crescimento assumiu, com ajustamentos e distorções, os modelos do urbanismo europeu.

Em 1978 e em relação a Lisboa, Joel SERRÃO, colocava a questão: *Será ousado aventar que, quando em França se concluía uma fase de dado processus económico-social, simbolizado pela Paris de Napoleão III* [e por Haussmann], *principiava a esboçar-se por aqui algo semelhante, embora ao ritmo bem mais lento do nosso crescimento? Talvez...*[1298]. Era ousado mas verdadeiro, quer em relação às maiores cidades do país quer no que respeita aos pequenos e médios centros urbanos. Também para estes, como verificamos, se pode afirmar que *cerca de 1870 principia, pois, entre nós aquilo a que se poderá chamar um urbanismo de características europeias oitocentistas*[1299].

Aqui, como em muitos países europeus, chegaram as influências de Haussmann e do "ensanchismo", primeiro, e da "cidade jardim" temperada por Unwin, depois, adiando-se

---

[1296] *Deixando a estação do caminho de ferro, ramal da grande linha do Norte, sigamos esta pequena estrada vicinal, que nos convida pela regularidade do piso e pela frescura das sombras.* (...) *No fundo do quadro, à beira da serra, descobre-se uma grande povoação para onde muitas estradas confluem. É a cidade, cabeça do município. Mas ao contrário das cidades de outro tempo, cuja vizinhança só se pressentia a pequena distância delas, por alguns toscos melhoramentos, esta que está arredada de nós boas duas léguas, já aqui revela a sua presença. Foram com efeito os seus artífices que aplanaram estas estradas aldeãs, por onde anos antes ninguém se atrevia a passar;* (...) *A poucos passos encontra-se uma estrada mais larga, mais perfeita e mais concorrida de carros e de viandantes. É a estrada municipal, que por aquele lado comunica com o concelho limítrofe.* (...) *Estamos no interior da antiga vila, por cujo centro se abriu uma larga rua, guarnecida de novos e elegantes edifícios. As mesmas vielas, que nela desembocam têm já um aspecto menos sombrio. O seu pavimento é regularmente empedrado, e as casas cuidadosamente reparadas. Todas as ruas estão iluminadas, e algumas delas, as mais espaçosas, apresentam lisos passeios.* (...) *Passeemos ao longo das barreiras, nesta nova avenida orlada de árvores, de jardins de casas de campo, que circunda a moderna cidade* (José Félix Henriques NOGUEIRA (1979, 1ª edição 1856 a 1860), *Obra Completa*, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Tomo II, pp. 108-112.

[1297] *Com o Liberalismo concentrou-se fortemente a organização municipal (os concelhos passaram de 828 a 351, sendo quase todos os extintos modestas ou mesmo minúsculas aldeias) e incrementou-se grande número de vilas e cidades, construindo-se a maior parte dos Paços do Concelho. As cidades antigas eram bispados; as cidades criadas pelo Liberalismo e pela República foram-no em atenção à sua população e importância económica.* (Orlando RIBEIRO, 1994, "Aglomerações de Portugal, de 2000 habitantes ou mais, em 1911 e 1960", inédito in *Opúsculos Geográficos*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. V, Temas Urbanos, pp. 179-189, pág. 187.)

[1298] Joel SERRÃO (1978, 2ª edição), *Temas Oitocentistas - II*, Lisboa, Livros Horizonte, pág. 248.

[1299] *Idem, ibidem.*

para a segunda metade de Novecentos concretizações enquadráveis no urbanismo modernista e funcionalista dos CIAM, que começara a despontar nos anos Vinte. As particularidades que não se explicam com estas influências são também universais, apesar de tudo, porque decorrentes do pragmatismo e da razão humana, em cada circunstância e em cada momento.

Quando, em 1900, a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses fez o seu balanço do século não deixou de sublinhar que *atrazado, pouco methodico, estacionando frequentes vezes, Portugal, ainda assim, seguiu a corrente geral do movimento da civilização*[1300]. Ou seja, como sintetizou Jorge GASPAR, *globalmente, as cidades da Península Ibérica tiveram comportamentos idênticos às do resto da Europa, desde a colonização romana até aos nossos dias. As grandes diferenças, historicamente, residem na maior influência muçulmana, de que ainda restam vestígios assinaláveis no caso espanhol, e um diferencial de nível de desenvolvimento sócio-económico, que se traduz em carências infra-estruturais e um certo deferimento no tempo na ocorrência de inovações, materiais e imateriais*[1301]. Se fosse possível refazer caminho, tendo em conta a condição das sociedades humanas e as tecnologias que elas criam, os comportamentos e os percursos das cidades tinham alguma probabilidade de se manterem idênticos.

[1300] ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses (1900), "Gerencia de 1899, Relatório da Direcção", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, Tomo XXXI, Lisboa, Imp. Nacional, pág. 33.

[1301] Jorge GASPAR (1998), "O Novo Urbanismo: Convergências em diferentes matizes", Coimbra, *Cadernos de Geografia*, nº 17, FLUC, pp. 179-185, pág. 183.

FONTES

1. Cartografia

Todas as referências cartográficas relativas às cidades objecto deste estudo estão listadas no Volume II (Anexo Documental de Imagens - ADI). As referências foram agrupadas por centro urbano e, neste, ordenadas por data de levantamento, de elaboração de projecto/plano ou de publicação. A maioria das referências são acompanhadas da respectiva imagem. Sempre que possível, acrescentaram-se referências bibliográficas onde as imagens já foram publicadas.

2. Manuscritos

Actas das Sessões de conferência ordinaria da Academia de Belas Artes, 10/10/1849 a 06/10/1883, Arquivo da Biblioteca da Faculdade de Belas Artes: UP (105-A).

Colecção de Processos Individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas, AHMOP: CPI, ordem alfabética.

Copia de Oficio do Tenente Coronel Filippe Folque, Director dos trabalhos da Carta Geral do Reino, em que declara não existirem instrucções algumas por onde se regulem o dito Director e Officiaes respectivos, 23 de Agosto de 1849 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

Livro das Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Chaves, AHMC.

Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de V. do Castelo, AHMVC.

Livro de actas da Comissão Executiva da Camara Municipal de Vila Real, ADVR.

Livro das Actas da Comissão de Melhoramentos, AMAP: 1780.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, AMAP.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, ADVR.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, AHMBÇ.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, AHMC.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, AHMVC.

Livros das actas das sessões da câmara municipal, BMPV.

Officio ao Illm^{o} e Exm^{o} Snr Rodrigo da Fonseca Magalhães, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino, 7 de Outubro de 1851 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

Processos de obras, AMAP (25-7-125).

Processos de obras, ADEB.

Processos de obras, ADEVC.

Processos de obras, ADEVR.

Relação dos Officiaes do Real Corpo de Engenharia, que se achão empregados nos trabalhos da Carta Geral do Reino, 16 de Agosto de 1849 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

Relação dos professores que tem havido nesta Escola, sem data, Arquivo da Biblioteca da Faculdade de Belas Artes: UP (nº 69).

Relatorio do Director dos Trabalhos Geodesicos Cadastraes e Topographicos do Reino, 13 de Setembro de 1850 (AHMOP: DGOP-RT, 10-12).

3. Bibliografia

A bibliografia foi estruturada de acordo com as partes do trabalho. As obras referidas em mais do que uma parte estão precedidas com *.

ENQUADRAMENTOS

ALBUQUERQUE, João da Costa Brandão e (1868), [Introdução], in *Estatística de Portugal, Censo no 1º de Janeiro de 1864*, Lisboa, Imprensa Nacional, Instituto Nacional de Estatística.

*ALEGRIA, Mª Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910), As vias e o tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, nº 12.

*BEAUJEU-GARNIER, Jaqueline (1983, 1ª edição 1980), *Geografia Urbana*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian.

CALADO, Maria (1991), "Os estudos históricos no contexto da reabilitação urbana", Porto, Ed. Afrontamento, *Sociedade e Território*, 14/15, pp. 8-15.

LANDSHEERE , Viviane de e LANDSHEERE, Gilbert de (1976), *Definir os objectivos da educação*, Lisboa, Moraes Editores.

*FERNANDES, Francisco Barata (1999), *Transformação e Permanência na Habitação Portuense, As formas da casa na forma da cidade*, Porto, FAUP publicações.

*FERNANDES, Mário Gonçalves (1995), *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri.

*FRANÇA, José-Augusto (1987, 1ª edição 1983), *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa, Bertrand Editora.

*GASPAR, Jorge (1975), "Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal Continental", Lisboa, CEG, *Finisterra*, Vol. X, nº 19, pp. 107-152.

KOSTOF, Spiro (1991), *The city shaped, urban patterns and meanings through history*, Londres, Thames and Hudson Ltd..

MERLIN, Pierre (1988a), *Dictionnaire de L'Urbanisme et d'Aménagement*, Paris, PUF.

MERLIN, Pierre (1988b), "La morphologie urbaine vue par les experts internationaux", in Pierre MERLIN (Ed.), *Morphologie urbaine et parcellaire*, Paris, Presses Universitaires de Vincennes, pp. 11-65.

NAVAL MAS, Antonio (1985), "Estudios de Historia Urbana, Urbanismo y Centros Historicos en Francia", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 65, pp. 87-107.

*OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1973), *O espaço urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1975, 1ª edição 1963), "O Prof. Amorim Girão e a Arqueologia", in *Trabalhos de Geografia e História*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, pp. 411-419.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1995), *Prefácio*, in Mário G. Fernandes, *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri, pp. 11-15.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (coord.) et. al (2000), *Territórios e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)*, Porto, Relatório Final do projecto de investigação PCSH/C/Geo968/95 da FCT, policopiado.

PHILO, Chris (1995), "História, geografia, e 'o mistério ainda maior' da geografia histórica", in GREGORY Derek, MARTIN, Ron e SMITH, Graham (Orgs.), *Geografia Humana, Sociedade, Espaço e Ciência Social*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor.

RIBEIRO, Orlando (1994, 1ª 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 et al. (1995), "Les recherches de géographie historique au Portugal", in Jean-Robert PITTE (Org.), *Géographie historique et culturelle de l'Europe*, Paris, Presses Univ. de Paris-Sorbonne, pp. 330-351.

*SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), *A Cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, Porto, Ed. Afrontamento.

*SERRÃO, Joel (1978, 2ª edição), *Temas Oitocentistas - II*, Lisboa, Livros Horizonte.

I – A cartografia das cidades

ALBUQUERQUE, Luís de (1986), "A cartografia portuguesa dos séculos XV a XVII", in *História e Desenvolvimento da Ciência em Portugal*, Lisboa, Pub. do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, Vol. II, pp. 1061-1084.

ALEGRIA, Mª Fernanda (1977), "Cartografia Antiga de Portugal Continental", Lisboa, Finisterra, XII, 24, pp. 169-210.

ALEGRIA, Mª Fernanda e GARCIA, João Carlos (1991), "Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa (Séc. XV a XIX)", in *La Cartografia de la Península Ibérica i sua Extensió al Continent Americà*, 2on cours, Barcelona, Inst. Cartog. de Catalunya.

ALEGRIA, Mª Fernanda e GARCIA, João Carlos (1994), "Imagens de Portugal na Cartografia dos séculos XVI e XVII, Leituras de uma exposição", in

Cartografia Impressa dos Séculos XVI e XVII, Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas, Porto, Comissão Municipal Infante 94 e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 9-25.

ALEGRIA, Mª Fernanda e GARCIA, João Carlos (1995), "Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)", in *Os Mapas em Portugal*, Lisboa, Edições Cosmos, pp. 27-84.

ALLEN, Phillip (1993), *Summa Atlas, el mundo visto por los cartógrafos (1482-1897)*, Barcelona, Ed. Salvat.

ALMEIDA, André Ferrand de (1999), "Os jesuítas matemáticos e os mapas da América portuguesa (1720-1748)", Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Oceanos, nº 40, pp. 79-92.

*ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira (1988 e 1990), *O Porto na época dos Almadas. Arquitectura. Obras Públicas*, Porto, CMP2 vols..

ALVES, Jorge Fernandes e VILELA, José Luís (1995), *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*, Porto, Ed. da Portugal Telecom.

ANDRADE, Monteiro de (1943), *Plantas antigas da cidade (Século XVIII e primeira metade do século XIX)*, Porto, Pub. da Câmara Municipal do Porto, Documentos e memórias para a história do Pôrto, XI.

Anónimo (1700), *Methode de lever les plans*, Paris, chez Jean-Baptiste Delespine.

Anónimo (1899), "Curso de Topographia – por A. Mendes de Almeida, capitão de engenharia, lente adjunto da escola do exercito, e Rodolpho Guimarães, tenente de engenharia, socio da academia real das sciencias; prefaciado por L. F. Marrecas Ferreira, tenente coronel de engenharia, lente da escola do exercito, socio correspondente da academia real das sciencias", Recensão, Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Nº 30 e 31, pp. 434-435 e 576-578.

ANSELMO, Artur (1989), "Um documento iconográfico precioso e até agora desconhecido: aguarela de Viana no século XVII", Viana do Castelo, *Cadernos Vianenses*, Vol. 13, pp. 107-112.

ANSELMO, Artur (1991), *História da Edição em Portugal*, Porto, Lello & Irmão, 3 vols..

ARMAS, Duarte de (1997), *Livro das Fortalezas*, Fac-simile do ms. 159 da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa, ANTT e Edições Inapa.

ÁVILA, António José de (1963, 1ª edição 1847), "Relatório sobre o Cadastro", in *Três relatórios sobre o Cadastro*, Lisboa, Tip. da E.N.P., pp. 11-111.

BACCHUS, M. e DUPUIS, J-C (1990), "Une nouvelle carte de France par levé cadastral: bilan d'une idée révolutionaire", in *Cartes, Cartographes et Géographes*, Paris, Actes du 114ª Congrès National das Sociétés Savantes, pp. 53-61.

BANDEIRA, Miguel Sopas de M. (1993), "O espaço urbano de Braga em meados do séc. XVIII", Porto, *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Geografia*, Vol. IX, pp. 101-223.

BANDEIRA, Miguel Sopas de M. (1994), "Uma panorâmica seiscentista de Braga", Braga, *Forum*, nº 15/16, pp. 25-36.

BANDEIRA, Miguel Sopas de M. (2000), *O espaço urbano de Braga em meados do século XVIII*, Porto, Ed. Afrontamento.

*BARATA-MOURA, Mª Helena C.-B. L. (1996), *Os engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, Lisboa, FCSH-UNL, Dissertação de Mestrado em História de Arte.

BASTOS, Artur de Magalhães (1937), *Memória Histórica da Academia Politécnica do Porto*, Porto, Encic. Portuguesa, Lda..

BERNARDINO, Amandio (1958), *O engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e o porto de mar de Esposende em 1800*, Esposende, Tip. Cávado.

BEZERRA, Manuel Gomes de Lima (1785: Tomo I e 1791: Tomo II), *Os Estrangeiros no Lima*, Coimbra, Real Oficina da Universidade, 2 tomos.

Boletim do Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria (1859), "Comunicação do ministerio das obras publicas, commercio e industria ao conselheiro director geral dos trabalhos geodesicos, chorograficos, hydrograficos e geologicos do reino, em 5 de Maio de 1859", Lisboa, *Boletim do Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria*, 1859, vol. I, pág. 358.

BONET CORREA, Antonio (1991), *Cartografia Militar de Plazas Fuertes y Ciudades Españolas, siglos XVII-XIX, Planos del Archivo Militar Francés*, Madrid, Ministerio de Cultura.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Catherine (Dir.), Paris, *L'oeil du Cartographe*, CTHS.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Catherine (1995), "De la 'peinture géometrale' à la carte topographique, Évolution de l'héritage classique au cours du XVIII siècle", in Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER (Dir.), *L'oeil du Cartographe*, Paris, CTHS, pp. 93-106.

BOUSQUET-BRESSOLIER, Catherine (1998), "Le territoire au naturel", in Monique PELLETIER (Dir.), *Couleurs de la Terre*, Paris, Seuil/BNF, pp. 114-118.

BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva (1758), *Topographia da fronteyra, praças e seus contornos, raya seca, costa e fortes da Provincia de Entre Douro e Minho* (...), fac-simile, *Introdução* de Mª Adelaide MEIRELES, Biblioteca Municipal do Porto, 1994.

BROC, Numa (1980), *La Géographie de la Renaissance (1420-1620)*, Paris, Bibliothèque Nationale.

BUENO, Beatriz P. S. (1998), "A iconografia dos engenheiros militares no século XVIII: instrumento de conhecimento e controlo do território", in *Universo Urbanístico Português, 1415-1822*, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, Coletânea de Estudos.

BUISSERET, David (Ed.) (1992), *Monarchs, Ministers and Maps: the emergence of the cartography as a tool of government in early Europe*, Chicago, Univ. Press.

BUISSERET, David (Ed.) (1998), *Envisioning the city, Six studies in Urban Cartography*, Chicago & London, Univ. of Chicago Press.

C., N. (1910), "A engenharia militar portugueza até á epoca das invasões francezas", Lisboa, *Revista de Engenharia Militar*, 15° ano, n° 11 e 12, pp. 439-455.

CABRAL, Luís (Coord.) (1997), *Obras Impressas no Porto, Séc. XV a séc. XVIII*, Catálogo, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto.

CAETANO, Joaquim Oliveira (1998), "As imagens do texto", in *Gravura e Conhecimento do Mundo*, Lisboa, BNL, catálogo, pp. 13-19.

*CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1925), *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tip. Minerva Vimaranense.

*CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1984), *Centenário de Mariano Felgueiras 1984*, Guimarães, Ed. C. M. G..

*CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1869), *Codigo de Posturas Municipaes do Porto*, Porto, Imp. Portugueza.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1992a), *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Porto, Biblioteca Pública Municipal, Catálogo.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1992b), *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Catálogo.

*CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1863), *Codigo de Posturas do Concelho de Vianna do Castello*, Viana do Castelo, Typ. Do Jornal "Vianense".

CARITA, Rui (1984), "A Planta do Funchal na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro", in *O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1562) e a Carta da Madeira de Bartolomeu João (1654)*, Funchal, Governo Regional da Madeira, pp. 47-73.

CAMPBELL, Eila (1990), "Introduction to the history of cartography", in *Introducció general a la història de la cartografia*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 126-137.

CARVALHO, Ayres (1977), *Catálogo da Colecção de Desenhos*, Lisboa, Biblioteca Nacional de Lisboa.

CARVALHO, Rómulo de (1986), *História do Ensino em Portugal, desde a fundação da nacionalidade até o fim do regime Salazar-Caetano*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

CASTELO BRANCO, Manuel da Silva (1997), "História, dimensão e significado do 'Livro das Fortalezas'", Estudo introdutório in *Duarte de ARMAS, Livro das Fortalezas*, Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 2ª Ed. Fac-simile, pp. 18-19.

CENTRO de Cultura Contemporânea de Barcelona (1994), *Ciudades, del globo al satélite*, Barcelona, Ed. Electa, Catálogo.

COMISSÃO Municipal Infante 94 e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (1994), *Cartografia Impressa dos Séculos XVI e XVII, Imagens de Portugal e Ilhas Atlânticas*, Porto, Catálogo.

COMISSÃO Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (1997a), *Cartografia de Lisboa, séculos XVII a XX*, Lisboa, XVII Cong. Int. de História da Cartografia, Catálogo.

COMISSÃO Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (1997b), *Lugares e Regiões em Mapas Antigos*, Évora, XVII Cong. Int. de História da Cartografia, Catálogo.

COMISSÃO Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses (1997c), *Tesouros da Cartografia Portuguesa*, Lisboa, XVII Congresso Internacional de História da Cartografia, Catálogo.

COMISSÃO Nacional de Geografia / CEG (1998), *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa*, Lisboa, União Geográfica Internacional, Conferência Regional 98, Catálogo.

COMMISSÃO da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1878), "Rede de Caminhos de ferro projectada pela Commissão da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes", esc. 1:1000000, Lisboa, Imp. Nacional, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Anno IX, Tomo IX.

CORAZZI, David (1884, Ed.), *Topographia illustrada com gravuras e adequada ao ensino dos que frequentam o Curso Geral dos Lyceus*, Lisboa, Bibliotheca do Povo e das Escolas.

CORREIA, José E. C. Horta (1984), *Vila Real de Stº António – urbanismo e poder na política pombalina*, Lisboa, FCSH-UNL, dissertação de doutoramento.

CORTÉS JOSÉ, Joaquim (1998), *La Nueva Cartografia en España, del siglo XVIII al XX*, Junta de Andalucia.

CORTESÃO, Armando (1969), *História da Cartografia Portuguesa*, Coimbra, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, 6, Junta de Investigações do Ultramar.

CORTESÃO, Armando e MOTA, Avelino Teixeira da (1987, 1ª edição 1960), *Portugaliae Monvmenta Cartographica*, Lisboa, Imp. Nac. Casa da Moeda, Ed. Fac-simile, 6 vols..

CORTEZ, J. J. de Mendonça (1884), *Noticia relativa á Cartographia e ao novo systema de relevagem das cartas geographicas*, Lisboa, Typ. Lallemant frères.

COSTA, Maria Clara Pereira da (1986), "Filipe Folque – O homem e a obra, O diário da sua viagem à Europa integrado no séquito de D. Pedro V, alguns oficios e cartas particulares", Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, nº 6, pp. 95-160.

COSTA, Maria Clara Pereira da (1986), "Filipe Folque e a criação da cartografia científica em Portugal (1800-1874)", Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, nº 10, pp. 101-111.

CRUZ, Jozé Gomes da (1754), *Elogio Funebre de Manoel de Azevedo Fortes*, Lisboa, Officina de Jozé da Silva da Natividade.

CUNHA, S. Rocha e (1923/24), "O Porto de Aveiro, noticia historica da barra de Aveiro", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, 1923: pp. 77-87 e 1924: pp. 11-25.

CURTO, Diogo Ramada (1998), "A visão europeia do mundo em finais do século XV: continuidades, rupturas e resistências", in *Gravura e Conhecimento do Mundo*, Lisboa, BNL, catálogo, pp. 23-38.

DAVEAU, Suzanne e RIBEIRO, Orlando (1986), "Conhecimento actual da história da Geografia em Portugal", in *História e desenvolvimento da Ciência em Portugal*, Lisboa, Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, II Volume.

DAVEAU, Suzanne (1992), "Algumas leituras para uma exposição", in *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto, pp. 11-20.

DAVEAU, Suzanne (1995), "A Cartografia portuguesa moderna: os mapas temáticos", in Mª Helena DIAS, coord., *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, Lisboa, Ed. Cosmos, pp. 161-181.

DAVEAU, Suzanne (1997), "Lugares e Regiões em Mapas Antigos", in *Lugares e Regiões em Mapas Antigos*, Évora, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, no âmbito do XVII Cong. Int. de História da Cartografia, pp. 13-44.

DAVEAU, Suzanne (1998), "O conhecimento geográfico do Mundo", in *Gravura e Conhecimento do Mundo*, Lisboa, BNL, catálogo, pp. 127-147.

DEVY-VARETA, Nicole et al (1990), "Bernardino Barros Gomes e as Cartas Elementares de Portugal", in *Cartas Elementares de Portugal, Barros Gomes, 1878*, Lisboa, Imp. Nac.-Casa da Moeda, edição fac-similada, pp. I-XI.

DIAS, Mª Helena (1991), *Leitura e Comparação de Mapas Temáticos em Geografia*, Lisboa, Memórias do Centro de Estudos Geográficos, 13.

DIAS, Mª Helena (1993), *Programa de Expressão Gráfica*, Lisboa, CEG, Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica, nº 11.

DIAS, Mª Helena (1995, Coord.), *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*, Lisboa, Ed. Cosmos.

DIAS, Mª Helena (1998), "Percursos de uma exposição", in *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa*, Lisboa, União Geográfica Internacional, Conferência Regional 98, pp. IX-LIV.

DIAS, Mª Helena (1999), "Os primórdios da moderna Cartografia militar em Portugal: uma história ainda por contar", Lisboa, *Revista da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, 5ª série, nº 24, pp. 49-80.

DIAS, Mª Helena (2001), "Recordando um engenheiro português ao serviço da Cartografia Militar", Lisboa, *Boletim do Instituto Geográfico do Exército*, nº 63, pp. 37-51.

DIAS, Mª Helena e ALEGRIA, Mª Fernanda, (1994), "Na transição para a moderna cartografia. As cartas náuticas da região de Lisboa de Tofiño e Franzini", Lisboa, *Finisterra*, Vol. XXIX, Nº 58, pp. 231-265.

DIAS, Mª Helena e FEIJÃO, M. J. (1995), *Glossário para indexação de documentos cartográficos*, Lisboa, IBL.

DIAS, Tomás Joaquim (1927), "A Faculdade Técnica do Porto", Porto, *Boletim da Associação dos Engenheiros Civis do Norte de Portugal*, Ano I, nº 1, pp. 5-9.

DUARTE, Eduardo Alves (2000), *Carlos Amarante (1748-1815) e o Final do Classicismo, Um Arquitecto de Braga e do Porto*, Porto, FAUP publicações.

EHRENSVÄRD, Ulla (1987), "Color in Cartography: a Historical Survey", in *Art and Cartography*, Ed. David Woodward, Chicago e Londres, University Chicago Press, pp. 123-146.

FALCÃO, Mário M. Silva (1985), "Peças do Museu do Instituto Geográfico e Cadastral usadas nas primeiras observações geodésicas em Portugal (Séculos XVIII e XIX), A braça de Ciera, O círculo repetidor de Adams", Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, nº 5, pp. 103-110.

*FERNANDES, Mário Gonçalves (1995), *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri.

FERNANDES, Mário Gonçalves (1998), "Viana do Castelo: a cartografia da cidade", Viana do Castelo, *Cadernos Vianenses*, 24, pp. 243-269.

*FERRÃO, Bernardo José (1989), *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas, 1758/1813, uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*, Porto, Ed. da FAUP.

FERREIRA, Alves, MORAIS, Custódio de, SILVEIRA, Joaquim e GIRÃO, Amorim (1957), *O mais antigo mapa de Portugal (1561)*, Coimbra, Universidade de Coimbra, Faculdade de Letras.

FERREIRA, Augusto Gerardo G. Teles (1892), "Memória Descriptiva sobre o levantamento da Planta da Cidade do Porto", 12 de Março de 1890, in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1992.

*FINO, Gaspar Candido G. Correia (1889), *Legislação e Disposições Regulamentares ácerca do Serviço de Obras Publicas*, Lisboa, Typ. De Eduardo Roza.

*FOLQUE, Filipe (1848), *Relatorio ácerca dos Trabalhos Geodesicos do Reino*, Lisboa, Typ. Da Gazeta dos Tribunaes.

*FORTES, José Manuel Ribeiro (1928), *As Características Actuais do Instituto da Expropriação*, Porto, Companhia Portuguesa Editora.

FORTES, Manuel de Azevedo (1722), *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas, assim da Terra como do Mar, e tirar as plantas das Praças, cidades, e edificios com instrumentos e sem instrumentos* (...), Lisboa, Offic. de Joze Antonio Plates.

*FORTES, Manuel de Azevedo (1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo), *O Engenheiro Portuguez*, Lisboa, Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio.

*FRANÇA, José-Augusto (1987, 3ª ed.), *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa, Bertrand Editora.

*GARCIA, J. E. Cesar (1886), *Guia do Empregado de Obras Publicas*, Coimbra, Typ. Nacional Editora.

GARCIA, João Carlos e ALMEIDA, André Ferrand de (2000), "A América Portuguesa nos Manuscritos da Biblioteca Pública Municipal do Porto", in *A Terra de*

Vera Cruz, Viagens, Descrições e Mapas do séc. XVIII, Porto, BPMP, catálogo da Exposição integrada nas comemorações do V Centenário da Descoberta do Brasil.

GARCIA, José Manuel (1997), "Os Tesouros da Cartografia Portuguesa em Portugal", in *Tesouros da Cartografia Portuguesa*, Lisboa, Com. Nac. para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses e Ed. Inapa, pp. 35-114.

GAULTIER, Abbade (1872), *Lições de Geographia*, Paris, Vª J.-P. Aillaud, Guillard e Cª.

GIRÃO, Amorim (1952), "Coimbra e a geografia em Portugal no século XVI", Coimbra, Faculdade de Letras e Fundação do Instituto de Alta Cultura, *Boletim do Centro de Estudos Geográficos*, nº 4/5, pp. 114-116.

GOSS, John (1993), *The Mapmaker's Art*, Londres, Studio Editions.

GUÀRDIA, Manoel (1998), "Els Atles Històrics de Ciutats", Barcelona, *L'Avenç*, Revista de História, nº 224.

GUEDES, Mª Isabel Alves Machado (1970), *Subsídios para a história da litografia no Porto*, Porto, FLUP, dissertação de licenciatura, policopiada.

HARLEY, J. Brian (1995, 1ª edição 1988), "Cartes, saboir et pouvoir", in *Le pouvoir des cartes, Brian Harley et la cartographie*, Paris, Ed. por Peter Gould et Antoine Bailly, Anthropos, Ed. Economica, pp. 19-51.

HENRIQUES, Manoel G. (1863), *Tratado completo do Novo Systema Legal de Pesos e Medidas*, Lisboa, Ed. François Lallemant.

JACOB, Christian (1992), *L'empire des cartes, Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris, Albin Michel Ed..

*JACOB, João (1997), *Bragança*, Lisboa, Ed. Presença, Col. Cidades e Vilas de Portugal, 22.

JOLY, F. (1976), *La cartographie*, Paris, Ed. Magellan.

KAIN, Roger J. P. e Elizabeth Baigent (1992), *The Cadastral Map in the service of The State, A history of Property Mapping*, Chicago, Univ. de Chicago.

KUPCÍK, Ivan (1981), *Cartes Géographiques Anciennes, Évolution de la représentation cartographique du monde: de l'Antiquité à la fin du XIX siècle*, Paris, Ed. Gründ.

LEVALLOIS, J. J. (1988), *Mesurer la Terre, 300 ans de Geodesie Française. De la toise du Châtelet au satellite*, Paris, Presses Ponts et Chaussées.

LIMA, J. M. do Rego (1892), *Reconhecimento Geo-Hydrologico de Chaves*, Lisboa, Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, Imprensa Nacional.

LIMPO Francisco António de Brito (1877), "Apontamentos para facilitar a leitura das cartas chorographicas e topographicas", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Vol. VIII, pp. 131-146, 169-176 e 203-220.

LÍTER MAYAYO, Carmen et al. (1994), *Cartografía de España en la Biblioteca Nacional (Siglos XVI a XIX)*, Bilbao, Biblioteca Nacional, Ministerio de Cultura, Vols. I e II.

*LÔBO, Margarida Sousa (1995), *Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco*, Porto, DGOTDU/FAUP.

*LOPO, Albino Pereira (1900), *Bragança e Bemquerença*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, Edição fac-similada pela de 1900, extraída do Boletim da Sociedade de Geografia, nº 3 e 4, de 1898-1899.

LOUREIRO, Adolfo (1905), *O porto de Vianna do Castello*, Lisboa, Imp. Nacional.

MACEDO, Luiz da Costa de S. (1940), "Luiz Serrão Pimentel e a Escola Portuguesa de Fortificar", in *Congresso do Mundo Português*, Lisboa, Comissão Executiva dos Centenários, Vol. XII, pp. 401-411.

MACEDO, Luiz da Costa de S. (1947), "Os Chefes dos Engenheiros, Engenheiros-Móres, Comandantes Gerais e Directores", Lisboa, *Revista de Engenharia Militar*, Número Comemorativo do III Centenário da Engenharia Militar, pp. 57-72.

MANIQUE, Luis de Pina (1995, 1ª edição 1943), *Subsídios para a História da Cartografia Portuguesa, A Carta Geral do Reino, A Carta Topográfica da Cidade de Lisboa, A Instituição da Litografia nos Serviços Geográficos Portugueses*, Lisboa, Instituto Português de Cartografia e Cadastro, fac-simile.

MANSO PORTO, Carmen (1999), *Cartografía Histórica Portuguesa, Catálogo de Manuscritos*, Madrid, Real Academia de La Historia.

MARCOS, Luís Humberto (1999), "História da Censura em Portugal, Contributos para uma cronologia", in *Imprensa, Censura e Liberdade, 5 séculos de História*, Lisboa, Instituto da Comunicação Social e Museu da Imprensa.

MARQUES, A. Pinheiro (1987), *Origem e desenvolvimento da Cartografia Portuguesa na época dos Descobrimentos*, Lisboa, Imprensa Nacional/Casa da Moeda.

MARQUES, Miguel da Silva (2001), *Cartografia Antiga, Tabela de equivalências de medidas*, Lisboa, Ministério da Cultura, Bilioteca Nacional.

*MATOS, Artur Teodoro de (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Univ. dos Açores.

McMURTRIE, Douglas C. (1982, 1ª edição 1965) *O Livro, Impressão e fabrico*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Trad. da 8ª edição.

MEIRELES, Mª Adelaide (1982), *Catálogo dos Livros de Plantas*, Porto, Arquivo Hist. da C. M. do Porto, Instrumentos de Pesquisa para a história do Porto, nº 1.

MENDES, Humberto Gabriel (1969), *Catálogo de Cartas Antigas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa, Instituto Geográfico e Cadastral, Cadernos Técnicos e de Informação, nº 22.

MENDES, Humberto Gabriel (1974), *Cartografia e engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII*, Aveiro, Coimbra Editora Lda, separata do vol. XL do Arquivo do Distrito de Aveiro.

MENDES, Humberto Gabriel, (1981), "Subsídios para a História da Cartografia e Engenharia Portuguesas no Século XIX", Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, nº 1, pp. 25-74.

MENDES, Humberto Gabriel (1982), "Cartografia Portuguesa do Marquês de Pombal a Filipe Folque, 1750-1900", in *O Património Histórico Cartográfico do Instituto Geográfico e Cadastral*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, pp. [2-12].

MESQUITA, João Carlos V. César (1997), *A ilustração nas publicações periódicas portuguesas (1820-1850)*, Porto, FLUP, dissertação de mestrado, policopiado, Vol. I.

MINISTÉRIO das Obras Publicas Commercio e Industria (1881), *Carta Figurativa da extensão das estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, construidas em cada districto do continente do Reino até 30 de Junho de 1880* e *Carta Figurativa da Despeza Kilometrica de conservação ordinaria e de grande reparação das estradas reaes em cada districto do continente do Reino*, Lisboa, Ministério das Obras Publicas Commercio e Industria, Direcção Geral das Obras Publicas e Minas, Repartição de Obras Publicas.

MINISTÉRIO da Cultura e Torre do Tombo (2000), *A Torre do Tombo na Viragem do Milénio*, Lisboa, Catálogo.

MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier, "Teorias arquitectonicas y discurso urbanistico, de las operaciones de 'embellecimiento' a la reforma global de la ciudad en el s. XVIII", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 79-1, 1989, pp. 25-40.

*MÓNICA, Mª Filomena (1999), *Fontes Pereira de Melo*, Porto, Ed. Afrontamento.

MORAES, Cabral de (1897), "A luz electrica em Villa Real", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXVIII, pp. 81-127.

MOREIRA, António José (1793), *Regras de Desenho para a Delineação das Plantas, Perfis e Prespectivas Pertencentes à Architectura Militar e Civil. Para uso da Real Academia de Fortificação, Artilheria e Desenho*, Lisboa, Typografia de João António da Silva.

MOREIRA, Rafael (1984), "Uma utopia urbanística pombalina: o 'Tratado de Ruação' de José Figueiredo Seixas", in Mª Helena C. SANTOS, *Pombal revisitado*, Lisboa, Ed. Estampa, Vol. II, pp. 131-144.

MOREIRA, Rafael (1992), "O engenheiro-mór e a circulação das formas no Império Português", in catálogo *Portugal e Flandres, Visões da Europa 1550-1680*, Lisboa, IPPC, pp. 97-107.

MOREIRA, Rafael (1994), "Os grandes sistemas fortificados", in *A arquitectura militar na expansão portuguesa*, Porto, Comissão Municipal Infante 94 e Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp.149-160.

NADAL, Francesc (1985), "Burgueses contra el municipalismo. La configuración de la Gran Barcelona y las anexiones de municipios (1874-1904)", Barcelona, Universitat de Barcelona, *Geo Crítica*, nº 59-60.

NADAL, Francesc (1987), *Burgueses, burócratas y territorio. La política territorial en la España del siglo XIX*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.

NADAL, Francesc (1994), "Una aproximación bibliográfica a la historia de la cartografía topográfica contemporánea (1750-1945)", Barcelona, *Suplementos*, nº 43, pp. 181-191.

NUNES, Mª de Fátima (1988), *O liberalismo Português: Ideários e Ciências, O universo de Marino Miguel Fransini, 1800-1860*, Lisboa, INIC, Cultura Moderna e Contemporânea, 1.

OLIVEIRA, Eduardo Pires de (1994), "Um novo mapa de Braga de finais do século XVII", Braga, *Forum*, nº 15/16, pp. 37-53.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1992), "Evolução da cartografia urbana oitocentista do Porto, enquadrada na cartografia urbana de Portugal e da Europa", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Câmara Municipal do Porto, pp. 17-25.

*OLIVEIRA, Manuel Alves de (1985), "A cidade de Guimarães no séc. XIX num plano de urbanização", in *Guimarães do passado e do presente*, Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 16-37.

PELLETIER, Monique (1990), *La Carte de Cassini, L'extraordinaire aventure de la Carte de France*, Paris, Presses Ponts et Chaussées.

PELLETIER, Monique (1996), "Cartographie Nationale, Cartographie Régionale: de Ptolémée à Cassini", in *La Cartografia Francesa*, 5è cours, Barcelona, Inst. Cartog. de Catalunya, pp. 69-82.

PELLETIER, Monique (1998, Dir.), *Couleurs de la Terre*, Paris, Seuil/BNF.

PEREIRA, Gaspar Martins (1992), "Os homens que fizeram a Planta do Porto de 1892", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Câmara Municipal do Porto, pp. 43-53.

PFEFFINGER (1713), *Fortificaçam Moderna ou recopilaçam de diferentes Methodos de fortificar de que usão na Europa os Espanhoes, Francezes, Italianos, & Holandezes*, Lisboa, Officina Real Deslandesiana.

*PIMENTEL, Lvis Serrão (1680), *Methodo Lvsitanico de Desenhar as Fortificaçoens das Praças Regulares & Irregulares, Fortes de Campanha, e Outras Obras Pertencentes a Architectura Militar*, Lisboa, Impressão de Antonio Craesbeeck de Mello Impressor de S. Alteza.

*PINTO, Hermenegildo da Costa (1931), *Nicolau Mesquita na Administração Municipal de Chaves, 1923-1926*, Lisboa, Sociedade Gráfica Editorial.

PINTO, Rui Henriques G. Barata (1985), "A evolução do Cadastro Geométrico em Portugal", Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, nº 5, pp. 5-26.

PRIETO, Alfredo F. (1996), "Aproximación desde la Geografía al Gran Atlas y los globos celeste y terráqueo da familia Blau, conservados en la biblioteca de la Universitat de Valencia", in *Cel i Terra*, Valencia, Universitat de Valencia.

PROST, Philippe (1994), "La cartographie militaire française (I): du plan au plan en relief, XVIIe-mi XVIIIe", in *La Cartografia Francesa*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 85-95.

PROST, Philippe (1994), "La cartographie militaire française (II): du plan nivelé au plan à courbes de niveau, mi XVIIIe-mi XIXe", in *La Cartografia Francesa*, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 99-107.

PROST, Philippe (1997), "De l'architecture des villes de guerre aux XVII et XVIII siècles en France, du triomphe au déclin dún modèle", in *La Ville Régulière, Modèles et tracés*, Paris, Picard, pp. 35-51.

QUIRÓS LINARES, Francisco (1991), *Las Ciudades Españolas a mediados del Siglo XIX, Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon, Planos de Francisco Coello*, Valladolid, âmbito Ediciones.

REGIMENTO de Engenharia nº1 (1997), *A Engenharia Militar e a Construção, 350 anos de História*, Lisboa, Catálogo.

RIBEIRO, José Silvestre (1871), *Historia dos Estabelecimentos Scientificos Litterarios e Artisticos de Portugal nos successivos reinados da Monarchia*, Tomo I, Lisboa, Typ. da Academia Real das Sciencias.

RIBEIRO, Orlando (1949), *Problemas da Universidade*, Lisboa, Liv. Sá da Costa Ed..

*RIBEIRO, Orlando (1994), "Achegas para a Geografia Urbana de Viseu", inédito in *Opúsculos Geográficos*, Volume V: Temas Urbanos, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, pp. 235-251.

ROBINSON, A. H. et al (1987), *Elementos de Cartografía*, Barcelona, Ediciones Omega, pp. 6-11 (1ª edição 1953, New York).

ROBINSON, Arthur H. e WALLIS, Helen M. (1987), *Cartographical Innovations, An Internacional handbook of Mapping Terms to 1900*, Londres, Map Collector Pub. e ICA.

RODRIGUES, António José (1937), *Um século de ensino de engenharia no Porto*, Porto, Typ. Porto Médico.

*RODRIGUES, Luis Alexandre (1997), *Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura*, Bragança, Junta de Freguesia da Sé, 2 vols..

*ROSSA, Walter (1998), *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista*, Lisboa, IPPA.

SEGURA i MAS, Antoni (Coord.) (1988), *El Catastro en España, 1714-1906*, Madrid, Ministerio de Economia y Hacienda.

SILVA, A. Vieira da (1913), "Noticia Historica sobre o levantamento da Planta Topographica de Lisboa", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XLIV, nºs 523 e 524, pp. 227-277.

SILVA, Inácio Francisco da (1947), "A Aula de Fortificação e Architectura Militar, 13 de Julho de 1647", Lisboa, *Revista de Engenharia Militar*, Nº Comemorativo do III Centenário da Engenharia Militar, pp. 29-43.

SILVEIRA, Luís [s/d, ca. 1956], *Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar*, Lisboa, Tipografia Silvas, Lda., 4 vols.

SIMON, Alain (1997), *Le sens des cartes*, Paris, Descartes & Cie.

SOARES, Affonso Joaquim Nogueira (1879), "Memória apresentada ao director geral das obras publicas e minas", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo X.

SOBEL, Dava (1996), *Longitude*, Paris, Ed. JC Lattès.

SOCIEDADE Lisboa 94 (1994), *Lisboa em Movimento, 1850-1920*, Lisboa, Catálogo.

STIGLER, Stephem M. (1986), *The history of statistics: the measurement of uncertainty before 1900*, Cambridge, Harvard Univ. Press.

TAVARES, Rui (1991/92), "Carta Topográfica da Cidade do Porto – 1892", in *Porto Projectar a cidade, 4*, Porto, Ed. Arquivo Histórico Municipal do Porto.

TAVARES, Rui (1992), "A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 – Uma base cartográfica para a Gestão Urbanística Municipal", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Porto, Câmara Municipal do Porto, Porto, pp. 29-39.

TAVARES, Domingos e MURTINHO, Vítor (1998), "A geometria como suporte do pensamento, o paradigma dos traçados reguladores", in *Actas do Colóquio Contribuições Para o Desenvolvimento da Cidade*, Lisboa.

*TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999), *O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal-Brasil*, Lisboa, Livros Horizonte.

THROWER, Norman J. W. (1996), *Maps and Civilization*, Chicago, Univ. Chicago Press.

VASCONCELLOS, Ernesto J. C. (1892), *Relação de diversos Mappas, Cartas, Plantas e Vistas pertencentes a este Ministerio, Ministerio da Marinha e Ultramar, Comissão de Cartographia*, Lisboa, Typ. da Compª Nac. Editora.

VASCONCELLOS, Ernesto de (1904), *Exposição de Cartographia Nacional (1903-1904). Catalogo*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa, A Liberal Officina typographica.

VASCONCELLOS, Ernesto de (1916), *Subsídios para a História da Cartografia Portuguesa nos séculos XVI, XVII e XVIII*, Lisboa, Sociedade de Geografia de Lisboa.

VIEIRA, Guilherme S. V. (1997), "Contribuição dos Militares Portugueses para a introdução da Cultura Matemática no Brasil", Lisboa, *Revista Militar*, nº 5, Ano 49, pp. 435-443.

VITERBO, Sousa (1899/1922), *Diccionario Historico e Documental dos Architectos, Engenheiros e constructores Portuguezes ou a serviço de Portugal*, Lisboa, Imp. Nac..

WALLIS, Helen (1987), "Cartografia Urbana do Renascimento", Lisboa, *Ler História*, nº 10, pp. 127-138.

WOODWARD, David (1987) *Art and Cartography*, Chicago e Londres, University Chicago Press.

II – Contextos para o estudo das cidades

AA. VV. (1996), *L'aménageur urbain face à la crise de la ville*, Saint-Étienne, Édition de l'aube.

AFONSO, José Ferrão (2000), *A Rua das Flores no Século XVI, Elementos para a História Urbana do Porto Quinhentista*, Porto, FAUP publicações.

*AGACHE, Donnat Alfred (1923), "Comment on fait un plan de ville, Les étapes d'une urbaniste conçue suivant l'esprit et la lettre de la loi du 14 mars 1919, in *Ou en est l'urbanisme*, Actas do Congrès Internacional de Urbanism et

d'Hygiène Municipale, Strasbourg, Ed. Société Française des Urbanistes, pp. 141-151.

ALEGRIA, Mª Fernanda (1981), "Os transportes em Portugal antes do Caminho-de-Ferro (1750-1850)", Lisboa, *Finisterra*, XVI, 32, pp. 358-362.

*ALEGRIA, Mª Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910), As vias e o tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, nº 12.

ALEXANDER, Christhopher (1967), "Uma cidade não é uma árvore", Lisboa, *Arquitectura*, nº 95, pp. 22-29.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1987), *Alto Minho*, Lisboa, Editorial Presença, Novos Guias de Portugal, nº 5.

ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de (1992), "Muralhas Românicas e Cercas Góticas de algumas cidades do centro e norte de Portugal", in *Cidades e História*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, pp. 137-141.

*ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira (1988 e 1990), *O Porto na época dos Almadas. Arquitectura. Obras Públicas*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 2 vols..

AMORIM, Manuel (1991), "Os antigos Paços do Concelho da Póvoa de Varzim", Póvoa de Varzim, *Boletim Cultural*, Vol. XXX, nº ½, pp. 15-33.

ANDRADE, Amélia Aguiar (1985), *Ponte de Lima: o espaço e as gentes, séc. XIV-XV*, Lisboa, Edição do autor.

ANDRADE, Amélia Aguiar (1998), "A paisagem urbana medieval portuguesa: uma aproximação", Lisboa, in *Universo Urbanístico Português, 1415-1822*, Com. Nac. para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses, pp. 11-38.

ARAÚJO, Agostinho (1978), "O desenvolvimento urbano da Póvoa de Varzim na segunda metade do séc. XVIII", Póvoa de Varzim, *Boletim Cultural*, Vol. XVII, nº 2, pp. 257-294.

ASCHER, François (1998, 1ª edição 1995), *Metapolis, Acerca do futuro da cidade*, Oeiras, Celta Editora.

*ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes (1910), "Relatorio da Direcção, Gerencia de 1909", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, Tomo XLI, Lisboa, Imp. Nacional.

*BARBOSA, Jorge (1975/80), *Toponímia da Póvoa de Varzim*, Póvoa de Varzim, Câmara Municipal, Vol. I a IV.

*BARBOSA, Viriato (1972, 1ª edição 1937), *A Póvoa de Varzim, ensaio da história desta vila*, Póvoa de Varzim, Ed. do Autor, Tip. Camões.

*BEAUJEU-GARNIER, Jaqueline (1983, 1ª edição 1980), *Geografia Urbana*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian.

*BENEVOLO, Leonardo et al (1987, 2ª edição), *Projectar a cidade Moderna*, Lisboa, Editorial Presença.

BENEVOLO, Leonardo (1992), *La ciudad Europea*, Barcelona, Crítica.

BENEVOLO, Leonardo (1995), *A Cidade na História da Europa*, Lisboa, Editorial Presença.

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

BERNARD, Gilles (1985), "Géographie historique des bastides", Bordéus, *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, pp. 353-362.

BLANQUART, Paul (1997), *Une Histoire de la Ville, Pour repenser la société*, Paris, Éditions La Découverte.

BONET CORREA, Antonio (1978), *Morfologia y ciudad*, Barcelona, GG.

BONET CORREA, Antonio (1989), *Veinte años de historiografia urbana en España*, "Ciudad y Territorio", nº 81-82, MAP-INAP, Madrid, pp. 19-23.

BONET CORREA, Antonio (1991), "Paisaje urbano, Ciudad Lineal y Masoneria", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 89, pp. 247-269.

BONET CORREA, Antonio (1995), *Las Claves del Urbanismo*, Barcelona, Editorial Planeta.

BRANCO, Fernando Castelo (1981), "Guimarães nos meados do século XVIII", Guimarães, *Actas do Congresso Histórico de Guimarães e sua Colegiada*, Vol. III, pp. 247-255.

CALTHORPE, Peter e FULTON, William (2001), *The Regional City: Planning for the end of sprawl*, Washington e Londres, Island Press.

CAPEL, Horacio e TATJER, Mercedes (1991), "Reforma social, Servicios asistenciales e Higienismo en la Barcelona de fines del siglo XIX (1876-1900)", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 89, pp. 233-246.

CAPEL, Horacio (1983, 4ª edição), *Capitalismo y morfologia urbana en España*, Barcelona, Realidad Geografica, 4, Amelia Romero.

CAPEL, Horacio (1994) - *La geografia y las periferias urbanas. Reflexiones para arquitectos*, in "Suplementos", nº 43, Anthropos Ed., Barcelona, pp. 136-143.

CAPEL, Horacio (1994) - *La invención del territorio. Ingenieros y arquitectos de la ilustración en España y América* in "Suplementos", nº 43, Anthropos Ed., Barcelona, pp. 98-115.

CARTER, Harold (1990) - *An urban geography of England and Wales in the nineteenth century*, Edward Arnold, Londres,

CARTER, Harold (1995, 1ª edição 1972), *The study of urban geography*, London e New York.

CARVALHO, General Ribeiro de (1929), *Chaves Antiga, Monografia*, Lisboa, Soc. Nac. de Tipografia.

CASTRO, João Bauptista de (1745), *Mappa de Portugal*, Lisboa, Offic. De Miguel Manescal da Costa, Impressor do Santo Officio.

CERDÀ, Ildefonso (1968, 1ª edição 1867), *Teoría General de la Urbanización*, Madrid, Inst. de Estudios Fiscales.

*CERDÀ, Ildefonso (1991, ms. de 1859), *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas e Ajuntament de Barcelona.

CERDÀ, Ildefonso (1991, ms. de 1861), *Teoría de la Viabilidad urbana y Reforma de la de Madrid*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas e Ajuntament de Madrid.

CHARLOT, Monica (Dir.) (1993), *Londres, 1851-1901: la era victoriana o el triunfo de las desigualdades*, Madrid, Alianza Ed..

*CHOAY, Françoise (1965), *L'Urbanisme, utopies et réalités, Une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil.

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

CHOAY, Françoise (1983), "Pensées sur la ville, arts de 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 des villes, Essai d'urbanologie*, Paris, Librairies Techniques.

*COELHO, Sofia Thenaisie (2001), "O Cosmopolitismo – Entre a aproximação a modelos estrangeiros e a identidade urbana portuense", in *A Ponte e a Avenida, Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto*, Catálogo, Porto, Câmara Municipal do Porto e Sociedade Porto 2001, pp. 71-80.

COLMENERO Antonio R. (1997), *Aqvae Flaviae, II O tecido urbanístico da cidade romana, Chaves*, Câmara Municipal de Chaves.

CONGRÈS Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale (1923), *Ou en est l'urbanisme*, Actas, Strasbourg, Ed. *Société Française des Urbanistes*.

CORREIA, José E. C. Horta (1984), *Vila Real de Stº António – urbanismo e poder na política pombalina*, dissertação de doutoramento, FCSH-UNL.

COSTA, P. Antonio Carvalho da (1868, 1ª edição 1706), *Corografia Portugueza e descripçam Topografica* (...), Braga, Typografia de Domingos Gonçalves Gouvea.

COUDROY DE LILLE, Laurent (1999), "A proposito de los 'Ensanches menores' en España", in LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (Ed.) (1999), *Los Ensanches en el urbanismo español, el caso de León*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, pp. 61-79.

*CRUZ, Maria Alfreda (1988, 1ª edição 1966), *Caminha, Evolução e Estrutura da Vila da Foz do Minho*, Caminha, Separata da Revista *Caminiana*, nº 15.

DELFANTE, Charles (2000) *A grande História da Cidade. Da Mesopotâmia aos Estados Unidos*, Lisboa, Instituto Piaget.

DELFANTE, J. P. (1989), *Villes et urbanisme dans le monde*, Paris, Masson.

DIAS, Nuno José Pizarro Pinto (1990), "Chaves Medieval: séculos XIII e XIV", Chaves, *Aqua Flaviae*, nº 4, pp. 35-94.

DUBY, Georges (dir.) (1980-1985) - *Histoire de la France Urbaine*, Paris, Seuil, 5 vols..

*DUCHESNE, Léon (1896), *Hygiène Générale et Hygiène Industrielle*, Paris, Baudry et Cª Libraires-Éditeurs.

ENGELS, F. (1895), "Introdução", in Karl MARX (1971, 1ª edição 1895), *A Luta de Classes em França de 1848 a 1850*, Póvoa de Varzim, Tipografia Camões.

ENGELS, F. (1977), *El problema de la vivienda y las grandes ciudades*, Barcelona, GG.

ESTÉBANEZ ALVAREZ, José (1991), *Las Ciudades, Morfología y Estructura*, Madrid, Editorial Sintesis.

FARMAN, John (1999, 1ª edição 1991), *História aparentemente simples da Ciência e das Invenções*, Lisboa, Editora Replicação.

FERNANDES, José Manuel (1996), *Cidades e Casas da Macaronésia*, Porto, FAUP publicações.

FERNANDES, José Manuel (1997), "L'Inde et le sud du Brésil. Plans de l'urbanisme portugais au XVIIIe siècle", in Xavier MALVERTI et al., *La ville Régulière, Modèles et tracés*, Paris, Ed. Picard, pp. 111-122.

FERNANDES, Mário Gonçalves (1993), "A travessia do 'Lima em frente de Vianna' ou da Barca do Concelho à Ponte Gustave Eiffel", Viana do Castelo, *Estudos Regionais*, nº 13/14, pp. 171-181.

*FERNANDES, Mário Gonçalves (1995), *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri.

*FERRÃO, Bernardo José (1985, 2ª edição 1989), *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas, 1758/1813, uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*, Ed. da FAUP, Porto.

FERREIRA, Mª da Conceição Falcão (1989), *Uma rua de elite na Guimarães medieval (1376/1520)*, Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães.

FERREIRA, Mª da Conceição Falcão (1997), *Guimarães "duas vilas, um só povo": estudo de história urbana, 1250-1389*, Braga, Universidade do Minho, tese de doutoramento.

FERRER, Manuel e PRECEDO, Andres (1978), "La estructura interna de las ciudades españolas", Zaragoza, *Geographica*, Instituto de Geografia Aplicada, pp. 53-69.

*FOLQUE, Filipe (1848), *Relatorio acerca dos Trabalhos Geodesicos do Reino*, Lisboa, Typ. Da Gazeta dos Tribunais.

FONTE, Barroso da (2000), *O Castelo de Guimarães*, Guimarães, Ed. do Autor.

*FORTES, Manuel de Azevedo (1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo), *O Engenheiro Portuguez*, Lisboa, Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio.

*FRANÇA, José-Augusto (1987, 1ª edição 1983), *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa, Bertrand Editora.

FRANÇA, José-Augusto (1997), "La Lisbonne du marquis de Pombal. Ville des Lumières", in Xavier MALVERTI et al., *La ville Régulière, Modèles et tracés*, Paris, Ed. Picard, pp.183-188.

FRIEDMAN, John e WEAVER, Clyde (1981), *Territorio y Funcion, La evolucion de la planificacion regional*, Madrid, Instituto de Estudios de Administracion Local.

GALEGO, Júlia e DAVEAU, Suzanne (1986), *O numeramento de 1527-1532, Tratamento Cartográfico*, Lisboa, CEG.

GARCIA VERDUGO, Francisco R. (1986), "Las propuestas de ensanche en la ciudad de Cordoba", Madrid, Estudios Geograficos, XLVII, 182-183, pp. 149-172.

GASPAR, Jorge (1969), "A morfologia urbana de padrão geométrico na Idade Média", Lisboa, CEG, *Finisterra*, Vol. IV, nº 8, pp. 198-215.

GASPAR, Jorge (1969), "A propósito da originalidade da cidade muçulmana", Lisboa, CEG, *Finisterra*, Vol. III, nº 5, pp. 19-31.

*GASPAR, Jorge (1975), "Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal Continental", Lisboa, CEG, *Finisterra*, Vol. X, nº 19, pp. 107-152.

GASPAR, Jorge (1998), "O Novo Urbanismo: Convergências em diferentes matizes", Coimbra, *Cadernos de Geografia*, nº 17, FLUC, pp. 179-185.

GAVIRA, Carmen (1985), "Nuñez Granes: ingenieria y Urbanismo en España (1900-1924)", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 66, pp. 3-10.

GAVIRA, Carmen (1999), "El Ensanche como instrumento técnico y político de los inginieros progresistas", in LÓPEZ TRIGAL, Lorenzo (Ed.) (1999), *Los Ensanches en el urbanismo español, el caso de León*, Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, pp. 39-60.

GAVIRA, Carmen y ESCUDERO, Rosa Martínez (1989) - *La produccion cientifica española en el area del urbanismo: el caso de "Ciudad y territotio"*. Estudio bibliometrico: 1969-1985, "Ciudad y Territorio", nº 81-82, MAP-INAP, Madrid, pp. 243-256.

GIRÃO, A. de Amorim (1925), *Viseu, Estudo de uma aglomeração urbana*, Coimbra, Coimbra Editora Lda..

GIRÃO, A. de Amorim (1945), "Origens e evolução do urbanismo em Portugal", Lisboa, INE, *Revista do Centro de Estudos Demográficos*, 1, pp. 41-77.

GLANCEY, Jonathan (2001), *História da Arquitectura*, Lisboa, Círculo de Leitores.

GLICK, Thomas F. (1987), "Ciencia, Tecnologia y Medio Ambiente Urbano: Las crisis del saneamiento en el Londres medieval y vitoriano", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 71, pp. 23-42.

GLICK, Thomas F. (1994), "Ecología urbana y administración municipal inglesa en el siglo XIX: Desde Chadwick hasta la junta de obras metropolitana", Madrid, *CyTET*, II (99), pp. 95-99.

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

GUERREIRO, Mendes (1910), "Automóveis, construções de formigão armado e reconstrução de monumentos nacionaes", Lisboa, ROPM, nº 41, pp. 380-387.

GUÉRY, François (Org.) (1984), *L'Idée de la Ville, Actes du Colloque International de Lyon*, Lyon, Ed. Champ Vallon.

HEFFER, Jean e SERMAN, William (1998), *O Século XIX, 1815-1914. Das Revoluções aos Imperialismos*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.

HÉNARD, Eugène (1908), s/ título, in *International Congress of Architects*, Seventh Session, Transactions, London, Royal Institute os British Architects, pp. 382-408.

HOWARD, Ebenezer (1965, 2ª edição 1902), *Garden Cities of To-Morrow*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press.

*JACOB, João (1997), *Bragança*, Lisboa, Editorial Presença, Col. Cidades e Vilas de Portugal, 22.

JACQUES, Annie (1986), *La carriére de l'architecte au XIX siècle*, Paris, MCC.

JUNIOR, Francisco Felgueiras (1964), *Roteiro e escorço histórico da cidade de Bragança*, Bragança, Amigos de Bragança.

JUSTINO, David (1988), "Fontismo: o impossível livre-câmbio", Lisboa, Liv. Sá da Costa Ed., *Revista de História Económica e Social*, 23, pp. 3-20.

*JUSTINO, David (1989), *A formação do Espaço Económico Nacional, Portugal, 1810-1913*, Lisboa, Veja Editora, Vol. I e II.

LA BLACHE, Vidal de (1954, 1ª edição 1921), *Princípios de Geografia Humana*, Lisboa, Ed. Cosmos, Trad. de Fernandes Martins.

LACAZE, Jean-Paul (1994), *Paris, Urbanisme d'État et Destin d'une Ville*, Paris, Flammarion.

LACAZE, Jean-Paul (1995), *La Ville et l'Urbanisme*, Paris, Flammarion.

LADURIE, Emmanuel Le Roi (Dir.) (1980), *La ville des temps modernes, de la Renaissance aux Révolutions*, Paris, Éditions du Seuil.

LAMAS, J. M. Ressano Garcia (1993), *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, JNICT.

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

*LAVEDAN, Pierre (1959), *Histoire de l'urbanisme, Renaissance et temps Modernes*, Paris, Henri Laurens Ed..

LE CORBUSIER (1923), "Le centre des grandes Villes", in *Ou en est l'urbanisme*, Actas do Congrès Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale, Strasbourg, Ed. Société Française des Urbanistes, pp. 247-257.

LE CORBUSIER (1989, 1ª edição 1943), *Princípios de Urbanismo (La Carta de Atenas)*, Barcelona, Editorial Ariel.

LE CORBUSIER (1959), *Les Trois Établissements Humains*, Paris, Les Éditions de Minuit.

LE CORBUSIER (1966), *Urbanisme*, Paris, Ed. Vincent Freal et Cie.

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

LE GATES, Richard T. e STOUT, Frederic (1996, ed.), *The City Reader*, London e New York, Routledge.

LEMOINE, Bertrand e MIMRAM, Marc (1995), *Paris d'Ingénieurs*, Paris, Éditions du Pavillon de l'Arsenal.

*LENIAUD, Jean-Michel (1998), *Les bâtisseurs d'avenir, Portraits d'architectes XIX-XX siècle*, Paris, Ed. Fayard.

*LILIENBERG, Albert (1923), "Législation urbaine en Suède", in *Où en est l'urbanisme?*, Congrès de la Société Française des Urbanistes, Strasbourg, pp. 124-129.

LIMA, Nelson (1980), *5000 Anos de Transportes*, Porto, Gráfica Maiadouro.

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 Procesos de urbanizacion: siglos XIX y XX*, Alicante, Inst. de Cultura Juan Gil-Albert, pp. 153-164.

*LÔBO, Margarida Souza (1995), *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP.

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.

*LOPO, Albino Pereira (1983, 1ª edição 1900), *Bragança e Benquerença*, Lisboa, Imp. Nac.-Casa da Moeda.

LOSADA RODRIGUEZ, Ramón (1984), "El Plano de Amado Lazaro, Notas para una aproximación a los antecedentes del Ensanche bilbaíno", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 61, pp. 5-12.

MACEDO, Luiz da Costa de Sousa (1940), "Luiz Serrão Pimentel e a Escola Portuguesa de Fortificar", Congresso do Mundo Português, Vol. XII, pp. 401-411.

*MACHADO, Júlio M. (1994 e 2000), *Crónica da Vila Velha de Chaves*, Chaves, Câmara Municipal de Chaves.

MARQUES, A. H. Oliveira et al. (1990), *Atlas das Cidades Medievais Portuguesas*, Lisboa, INIC.

*MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel (1986), "Cambio Economico y Reforma Interior Urbana: La Gran Vía de Granada 1890-1925", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 68, pp. 17-32.

MARTINS, João Vicente (1984), "Chaves e as suas fortalezas", in *Livro do Congresso*, II Congresso sobre Monumentos Militares Portugueses, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, pp. 136-145.

MARTINS, João Vicente (1984), "A Fortaleza de Bragança", in *Livro do Congresso*, II Congresso sobre Monumentos Militares Portugueses, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, pp. 146-151.

MARTINS, Manuel J. Carvalho (1999), *Por Aquas Flavias, Chaves*, Chaves, Câmara Municipal de Chaves.

*MATOS, Artur Teodoro de (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores.

*MATTOSO, José (Dir.) (1994), *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*, Lisboa, Editorial Estampa.

*MATTOSO, José (Dir.) (1998), *História de Portugal, o Liberalismo*, Lisboa, Editorial Estampa.

MAURE RUBIO, Miguel A. (1991), *La Ciudad Lineal de Arturio Soria*, Madrid, Col. Of. Arquit. de Madrid.

*MÓNICA, Maria Filomena (1999), *Fontes Pereira de Melo*, Porto, Edições Afrontamento, Col. Parlamento.

MORRIS, A. E. J. (1984), *Historia de la forma urbana, Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*, Barcelona, Ed. Gustavo Gili.

MOSSER, Monique et al. (Dir.) (1991), *Histoire des jardins : de la renaissance à nos jours*, Paris, Flammarion.

MUMFORD, Lewis (1965, 1ª edição 1946), "The Garden City Idea and Modern Planning", Ensaio introdutório à reedição de Ebenezer Howard (1902), *Garden Cities of To-Morrow*, S. Paulo, Martins Fontes, pp. 29-40.

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

NETO, José Diogo Mascarenhas (1790), *Methodo para construir as estradas em Portugal*, Porto, Officina de António Alvarez Ribeiro.

OLIVEIRA, Eduardo Pires de, MOURA, Eduardo Souto e MESQUITA, João (1982), *Braga, Evolução da estrutura urbana*, Braga, Câmara Municipal de Braga.

*OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1973), *O espaço urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.

*OLIVEIRA, Manuel Alves de (1986), "Guimarães numa resenha urbanística do século XIX", Guimarães, Arq. Mun. Alfredo Pimenta, *Boletim de Trabalhos Históricos*, Vol. XXXVII, pp. 119-147.

*OLIVERAS SAMITIER, Josep (1992), "Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 94, pp. 79-92.

OSBORN, F. J. (1965, 1ª edição 1946), "Preface" introdutório à reedição de Ebenezer Howard (1902), *Garden Cities of To-Morrow*, S. Paulo, Martins Fontes, pp. 9-28.

PACHECO, Elsa Maria Teixeira (2001), *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, Porto, FLUP, policopiada, tese de doutoramento.

PANERAI, Philippe et al. (1997), *Formes urbaines, de l'îlot à la barre*, Marselha, Éditions Parenthèses.

*PEDREIRINHO, José Manuel (1994), *Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do século I à actualidade*, Porto, Ed. Afrontamento.

PEREIRA, Miriam Halpern (1983, 2ª edição), *Livre-Câmbio e Desenvolvimento Económico*, Lisboa, Sá da Costa Editora.

PEREIRA, Miriam Halpern (1991), "A historiografia contemporânea sobre o século XIX", Lisboa, *Ler História*, 21, pp. 93-125.

*PIMENTEL, Frederico (1891), "Influencia da viação na riqueza publica", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, pp. 85-140.

*PIMENTEL, Lvis Serrão (1680), *Methodo Lvsitanico de Desenhar as Fortificaçoens das Praças Regulares & Irregulares, Fortes de Campanha, e Outras Obras Pertencentes a Architectura Militar*, Impressão de Antonio Craesbeeck de Mello Impressor de S. Alteza, Lisboa.

PORTAS, Nuno (1969a), *A cidade como arquitectura*, Lisboa, Livros Horizonte.

PORTAS, Nuno (1969b), *Funções e exigências de áreas da habitação*, Lisboa, MOP, LNEC.

*PORTAS, Nuno (1978), "A evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação", in Bruno ZEVI (1973), *História da Arquitectura Moderna*, Lisboa, Editora Arcádia, 2° volume, pp. 687-746.

PORTAS, Nuno (1985), *Interrogações sobre as especificidades das fundações urbanas portuguesas*, Porto, FAUP, policopiado.

PORTAS, Nuno (1993), "Tendências do urbanismo na Europa", Campinas, *Óculum* 3 (www.puccamp.br/~fau/palestras/portas/textoportas.htm).

PROST, Philippe (1997), "De l'architecture des villes de guerre aux XVII e XVIII siècles en France", in *La Ville Régulière, Modèles et tracés*, Paris, Ed. Picard, pp. 35-51.

PUIG GRAU, Arnaldo (1996), *Síntese dos Estilos Arquitectónicos*, Lisboa, Plátano Ed..

QUARESMA, António Martins (1988), "Porto Covo – um exemplo de urbanismo das Luzes", in Anais da Real Sociedade Arqueológica Lusitana, II Série, Santiago do Cacém.

QUIRÓS LINARES, Francisco (1995), "Colonias suburbanas, en Madrid y Sevilha, hacia 1860", Oviedo, *ERÍA*, Revista do Departamento de Geografia da Univ. De Oviedo, n° 36, pp. 54-62.

*RAGON, Michel (1986), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, idéologies et pionniers, 1800-1910*, Paris, Casterman.

RAGON, Michel (Dir.) (1987), *Le temps de le Corbusier*, Genéve, Tribune Éditions.

RAMOS, António M. A. e GUERRA, António L. M. (1996), "Chaves: Revitalização e reabilitação do centro histórico", in *III Encontro Nacional de Municípios com Centro Histórico*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, Vol. II, PP. 221-224.

RAMOS GARCÍA, Elvira et al (1991), "Ciudad, Salud y Participacion", Madrid, *Ciudad y Territorio*, n° 89, pp. 157-167.

RELPH, Edward (1990 1ª edição 1970), *A Paisagem Urbana Moderna*, Lisboa, Edições 70.

REY, Augustin (1908a), "Les constructions en acier et en ciment armé", in *International Congress of Architects*, Seventh Session, Transactions, London, Royal Institute os British Architects, pp. 188-204.

*REY, Augustin (1908b), "De la disposition et des développements des rues et des espaces libres dans les villes", in *International Congress of Architects*, Seventh

Session, Transactions, London, Royal Institute os British Architects, pp. 426-435.

*RIBEIRO, Orlando (1969), "Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas", Lisboa, CEG, *Finisterra*, Volume IV, nº 7, pp. 64-75.

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 (1987, 1ª edição 1945), *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, Lisboa, Ed. João Sá da Costa.

*RIBEIRO, Orlando (1994, 1ª edição 1968), "A Rua Direita de Viseu", in *Opúsculos Geográficos*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. V: Temas Urbanos, pp. 193-210.

*RIBEIRO, Orlando (1994), "Achegas para a Geografia Urbana de Viseu", in *Opúsculos Geográficos*, Volume V: Temas Urbanos, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, pp. 235-251.

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, Luís Alexandre (1997), *Bragança no século XVIII. Urbanismo. Arquitectura*, Bragança, Junta de Freguesia da Sé.

RONCAYOLO, Marcel (1983), "La production de la ville", in *La ville de l'âge industriel, Le cycle haussmannien*, Paris, Éd. du Seuil, pp. 77-167.

RONCAYOLO, Marcel (1990), *La ville et ses territoires*, Paris, Éd. Gallimard.

RONCAYOLO, Marcel (dir.) (1992), *Villes et civilization urbaine: XVIII-XX s.*, Paris, Larousse.

*ROSSA, Walter (1997, "A cidade portuguesa", in *História da Arte Portuguesa*, Vol. 3, Dir. de Paulo Pereira, Lisboa, Temas e Debates, pp. 233-323.

*ROSSA, Walter (1998), *Além da Baixa, Indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista*, IPPA, Lisboa.

ROUX, Antoine de (1997), *Villes Neuves, Urbanisme classique*, Paris, Rempart.

*SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), *A Cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, Porto, Ed. Afrontamento.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2000), "Alguns desafios para as cidades na viragem do milénio", Coimbra, Actas do II Colóquio de Geografia de Coimbra, *Cadernos de Geografia*, nº especial, pp. 109-115.

*SAMBRICIO, Carlos (1992), "De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardin, sobre la difusion en España de los supuestos urbanisticos a comienzos del siglo", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 94, pp. 147-159.

SAUVY, Alfred (1969), *As quatro rodas da fortuna*, Lisboa, Moraes Editores.

SCRIVE-LOYER (1923), "L'Urbanisme dans ses repports avec la Géographie humaine", in *Ou en est l'urbanisme*, Actas do Congrès Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale, Strasbourg, Ed. Société Française des Urbanistes, pp. 109-119.

SERRÃO, Joel (1979), *Dicionário de História de Portugal*, Porto, Liv. Figueirinhas, 6 vols..

SERRES, Michel (1996), *Elementos para uma História das Ciências, III. De Pasteur ao Computador*, Lisboa, Terramar.

SICA, Paolo (1985, 1ª edição 1977), *Storia dell'urbanistica, L'Ottocento*, Roma, Editori Laterza, 2 vols.

SILVA, Carlos Nunes (2001), "Política de ordenamento do território e de urbanismo", Lisboa, APOGEO, Revista da Associação de Professores de Geografia, 21/22, pp. 31-51.

*SMETS, Marcel (1977), *L'avènement de la cité-jardim en Belgique, Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège, Pierre Mardaga éditeur.

SHAW, Jane S. e UTT, Ronald D. (edit., 2000), *A guide to Smart Growth, Shattering Myths, Providing Solutions*, Washington, The Heritage Foundation.

SOLÀ-MORALES, Manuel de (1987), "La segunda historia del proyecto urbano", Madrid, Revista *UR*, nº 5, pp. 21-24.

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

SOLÀ-MORALES RUBIÓ, Manuel de (1991), *Les formes de creixement urbà*, Barcelona, Edicions UPC.

SOJA, Edward W. (2000), *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, Oxford e Massachusetts, Blackwell Publishers Ltd.

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.

SOUSA, Fernando e GONÇALVES, Silva (1987), *Memórias de Vila Real*, Vila Real, Arquivo Distrital e Câmara Municipal de Vila Real, Vol. I.

*SOUSA, João Chrysostomo de Abreu e (1872), "Progressos das sciencias e das artes com relação á engenharia civil nos fins do seculo XVIII", *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 3, pp. 52-81.

SUTCLIFFE, Anthony (Ed.) (1980), *The rise of Modern Urban Planning, 1800-1914*, Londres, Mansell.

TEIXEIRA, Manuel C. (1993) – "A história urbana em Portugal. Desenvolvimentos recentes", Lisboa, ICS, *Análise Social*, 121, pp. 371-390.

*TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999), *O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal-Brasil*, Lisboa, Livros Horizonte.

TEIXEIRA, Ricardo Jorge Coelho Marques Abrantes (1996), *De Aquae Flaviae a Chaves, Povoamento e organização do território entre a Antiguidade e a Idade Média*, Porto, FLUP, policopiado, dissertação de mestrado.

TERÁN, Fernando de (1982), *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)*, Madrid, Alianza Universidad.

TRIBILLON, Jean-François (1991), *L'Urbanisme*, Paris, Editions La Découverte.

UNWIN, Raymond (1908), "The Planning of the Residential Districts of Towns", in *International Congress of Architects*, Seventh Session, Transactions, London, Royal Institute os British Architects, pp. 417-425.

WARD, Stephen V. (ed. lit.) (1992), *The garden city: past, present and future*, Londres, Chapman and Hall.

WHITEHAND, J. W. R. (1994), *The Making of the Urban Landscape*, Oxford, Blackwell Publishers.

WYNN, Martin (edit.) (1984), *Planning and urban growth in Southern Europe*, Londres, Mansell.

ZEVI, Bruno (1973), *História da Arquitectura Moderna*, Lisboa, Editora Arcádia.

ZUCHER, Paul (1970), *Town and square: from the agora to the village green*, Cambridge, MIT Press.

III – As transformações das cidades

AA. VV. (1903), *Escriptura do contracto feito entre a Camara Municipal do Porto e a firma Hughes & Lancaster (...) para a execução das obras de saneamento da cidade do Porto*, Porto, Typ. De José da Silva Mendonça.

AA. VV. (1918/19), "Memoria acerca do abastecimento das aguas potaveis e dos exgotos da cidade d'Evora", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 49/50, pp. 140-160.

AA. VV. (1994), *Lisboa em movimento, 1850-1920*, Lisboa, Soc. Lisboa 94 e Livros Horizonte.

AA. VV. (1997), *Viana: cidade e circunstância*, Viana do Castelo, GDCT dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

AA. VV. (1998), *História ao Café*, Museu de Vila Real, Ciclo de conferências, Ficha nº 28, 8 de Dezembro de 1998.

*AGACHE, Donnat Alfred (1923), "Comment on fait un plan de ville, Les étapes d'une urbaniste conçue suivant l'esprit et la lettre de la loi du 14 mars 1919, in *Ou en est l'urbanisme*, Actas do Congrès Internacional de Urbanism et d'Hygiène Municipale, Strasbourg, Ed. Société Française des Urbanistes, pp. 141-151.

AIRES, Firmino (1990), *Toponímia Flaviense*, Chaves, Câmara Municipal de Chaves.

AIRES, Firmino (1995), "Incursões autárquicas, II (1891-1910)", *Revista Aquae Flaviae*, nº 13.

*ALEGRIA, Mª Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910), As vias e o tráfego*, Lisboa, Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, nº 12.

ALMEIDA, Fialho de (1915), *Á Esquina*, Lisboa, Liv. Cássica Editora.

ALMEIDA, Fialho de (1957, 1ª edição 1906), *Lisboa Monumental*, Lisboa.

ALMEIDA, Jorge Rodrigues de (2000), *A dinâmica urbana de Viseu na segunda metade do séc. XX, o contributo dos planos urbanísticos particulares na formação da cidade*, Porto, FLUP, policopiado, dissertação de mestrado.

ALMEIDA, Pedro Tavares de (1991), *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista (1868-1890)*, Lisboa, Difel.

AMARAL, Diogo F. (coord.) (1989), *Direito do Urbanismo*, Oeiras, Instituto Nacional de Administração.

AMORIM, Inês (2000), *Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII*, Lisboa, Análise Social, Vol. XXXV, nº 156, pp. 605-650.

AMORIM, Sandra Maria Araújo de (1997), *A Póvoa de Varzim: obras públicas e crescimento urbano, 1791/1836*, Porto, FLUP, dissertação de mestrado.

APOLINARIO, Maximiano (1918/19), "A industria da energia electrica em Portugal", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 49/50, 1918/19, pp. 103-113.

APOLINARIO, Maximiano, 1924, "Plano de povoações modernas", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Lisboa, Ano LV, nº 628, pp. 1-5.

ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses (1900), "Gerencia de 1899, Relatório da Direcção", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, Tomo XXXI, Lisboa, Imp. Nacional.

*ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1910, "Relatorio da Direcção, Gerencia de 1909", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Boletim da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, Tomo XLI, Lisboa, Imp. Nacional.

AZEVEDO, Correia de (1970), *Vila Real*, Porto, Tip. Carvalhido.

*BARATA-MOURA, Mª Helena Castel-Branco Lisboa (1996), *Os engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, FCSH-UNL, Tese de Mestrado, Vol. I e II.

*BARBOSA, Jorge (1975), *Toponímia da Póvoa de Varzim*, Póvoa de Varzim, Câmara Municipal, Vol. I a IV.

BARBOSA, Jorge (1979), "Toponímia da Póvoa de Varzim", Póvoa de Varzim, *Boletim Cultural*, Vol. XVIII, nº 1.

*BARBOSA, Viriato (1972, 1ª edição 1937), *A Póvoa de Varzim, ensaio da história desta vila*, Póvoa de Varzim, Ed. do Autor, Tip. Camões.

BASSOLS COMA, Martin (1973), *Genesis y Evolucion del Derecho Urbanistico Español (1812-1956)*, Madrid, Editorial Montecorvo.

BELO, Antonio (1923), "A pavimentação das ruas de Paris", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Julho, pp. 64-65.

*BENEVOLO, Leonardo et al (1987, 2ª edição), *Projectar a cidade Moderna*, Lisboa, Editorial Presença.

BONIFÁCIO, Mª de Fátima (1996), *Seis Estudos sobre o Liberalismo Português*, Lisboa, Editorial Estampa.

BOTELHO, Abel (1908), "Apologia da curva", *A Architectura Portuguesa*, Lisboa, Ano I, pp. 18-20.

BRANDÂO, Manuel C. De Sousa (1905), "Conservação de estradas", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 36, pp. 201-232.

CABRAL, A. M. Pires de (1998), "Bandeira Monárquica, 1919", in *História ao Café*, nº 8, Vila Real, Museu de Vila Real.

CABRAL, A. M. Pires de (1998), "Diversos", in *História ao Café*, nº 21, Vila Real, Museu de Vila Real.

CABRAL, Manuel Vilaverde (1981), *O desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no Século XIX*, Lisboa, Regra do Jogo.

CALLADO, José (1978), "A casa portuguesa", Lisboa, *Cidade Campo*, nº 1, pp. 84-100.

CALDAS, António P. (1996, 1ª edição 1881), *Guimarães, Apontamentos para a sua história*, Guimarães, Câmara Municipal /Sociedade Martins Sarmento.

CÂMARA MUNICIPAL BRAGANÇA (1864), *Código de Posturas municipaes para a cidade de Bragança e seu concelho*, Porto, Typ. do Braz Tisana.

CÂMARA MUNICIPAL CHAVES (1905), *Código de Posturas: approvado em 3 de Junho de 1903*, Chaves, Typ. A Voz de Chaves.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1907), *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Guimarães*, Guimarães, Tip. Pires.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1916), *Proposta apresentada pelo Presidente da Comissão Executiva*, Guimarães, Typ. Pires.

*CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1925), *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tip. Minerva Vimaranense.

*CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1984), *Centenário de Mariano Felgueiras 1984*, Guimarães, Ed. C. M. G..

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (2000), *Mariano Felgueiras, O Político Vimaranense e a cidade*, Guimarães, Ed. da C. M. de Guimarães.

*CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1869), *Codigo de Posturas Municipaes do Porto*, Porto, Imp. Portugueza.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1908), *Respostas ao questionario relativo aos typos que convem estabelecer na cidade do Porto para ligação* (...), Porto, Typ. Mendonça.

CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1919), *Instalação do saneamento urbano, Regulamento do Município do Porto*, Porto, Tip. Mendonça.

*CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1863), *Codigo de Posturas do Concelho de Vianna do Castello*, Viana do Castelo, Typ. do Jornal "Vianense".

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1889), *Regulamento de Serviço de Vehiculos*, Viana do Castelo, Typ. da "Aurora do Lima".

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1899), *Relatorios da Vereação que serviu no triennio de 1896 a 1898*, Viana do Castelo, Typ. d'André J. Pereira & Filho.

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1911), *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no Concelho de Viana do Castelo*, Viana do Castelo, Typ. Commercial.

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1913), *Postura Reguladora do Serviço de Trens em Viana do Castelo*, Viana do Castelo, Typ. da "Aurora do Lima".

CÂMARA MUNICIPAL DE VIANA DO CASTELO (1932), *Regulamento Geral da Construção Urbana para a cidade de Viana-do-Castelo*, Viana do Castelo, Tip. Vª de José de Sousa.

CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL (1872), *Regulamento de Carros*, Vila Real, Officina de Estalisnau C. De Mattos.

CARDOSO, António (1997), *O Arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura do Norte do País na primeira metade do séc. XX*, Porto, FAUP publicações.

CARDOZO, Mário (1922), "Evocação", *Revista de Guimarães*, Guimarães, Soc. Martins Sarmento, Vol. XXXII, pp. 415-421.

CARNEIRO, F. Gonçalves (1952), *Urbanização de Chaves*, Braga, Oficinas Gráficas Pax.

CARNEIRO, Mário Gonçalves (1945), *As Caldas de Chaves*, Coimbra, Tip. das Beiras.

CARNEIRO, Mário Gonçalves (1964), *As Caldas de Chaves. No passado, no presente e no futuro*, Chaves, Câmara Municipal de Chaves.

CARNEIRO, Mário Gonçalves (1989), "As Caldas de Chaves e os militares", Chaves, *Aqua Flaviae*, nº 2, pp. 77-84.

CARNEIRO, Mário Gonçalves (1999), *A Magia de Aquae Flaviae*, Porto, Árvore Cooperativa de Actividades Artísticas.

CARVALHO, A. L. (1947), *Guimarães de tempos idos*, Guimarães, Imprensa Portuguesa, Câmara Municipal de Guimarães.

*CERDÀ, Ildefonso (1991, ms. de 1859), *Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona*, Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas e Ajuntament de Barcelona.

CHAPUISAT, Jérôme (1983), *Le droit de l'urbanisme*, Paris, PUF.

CHRISTINO, Ribeiro (1923), *Estética Citadina*, Lisboa, Imprensa Libanio da Silva.

*CHOAY, Françoise (1965), *L'Urbanisme, utopies et réalités, Une anthologie*, Paris, Éditions du Seuil.

COELHO, Bernardino Luis (1932), "Como é e poderia ser entre nós a habitação operária", *A Arquitectura Portuguesa*, Ano XXV, 2ª Série, nº 12, pp. 89-95.

*COELHO, Sofia Thenaisie (2001), "O Cosmopolitismo – Entre a aproximação a modelos estrangeiros e a identidade urbana portuense", in *A Ponte e a Avenida, Contradições Urbanísticas no Centro Histórico do Porto*, Catálogo, Porto, Câmara Municipal do Porto e Sociedade Porto 2001, pp. 71-80.

CORREIA, Fernando Alves (1997), *Estudos de Direito do Urbanismo*, Coimbra, Almedina.

COSTA, Alexandre Alves (Org.) (1985), *A Arquitectura e o debate cultural no séc. XIX português*, Porto, ESBAP, Cadernos de Arquitectura 4.

COSTA, José Cecilio da et al. (1893), "Projecto de esgoto e saneamento da cidade de Coimbra", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 24, pp. 18-47.

CRUZ, António Lopes da (1906), *Construção do Caminho de Ferro de Mirandella a Bragança*, Lisboa, Typ. A Publicidade.

*CRUZ, Maria Alfreda (1988, 1ª edição 1966), *Caminha, Evolução e Estrutura da Vila da Foz do Minho*, Caminha, Separata da Revista *Caminiana*, nº 15.

CUSTÓDIO, Jorge (1994), "As infraestruturas: os canais de Lisboa", in *Lisboa em movimento, 1850-1920*, Lisboa, Soc. Lisboa 94 e Livros Horizonte, pp. 93-131.

DINIZ , Ferreira (1909), "Praia de Espinho", Lisboa, *A Construção Moderna*, Ano IX, nº 293, pp. 226-228.

DIONÍSIO, Sant'Anna (1985, 1ª edição 1964), *Guia de Portugal, Entre Douro e Minho*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. IV, Tomo I e II.

DIONÍSIO, Sant'Anna (1988, 1ª edição 1969), *Guia de Portugal, Trás-os-Montes e Alto-Douro*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. V, Tomo I e II.

*DUCHESNE, Léon (1896), *Hygiène Générale et Hygiène Industrielle*, Paris, Baudry et Cª Libraires-Éditeurs.

ESCALEIRA, José e LOUREIRO, José Carlos (2001), *Feiras e Mercados de Viana, Cem anos de trocas, memórias e afectos*, Viana do Castelo, GDCT dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

FAHR-BECKER, Gabriele (2000), *A Arte Nova*, Itália, Ed. Könemann.

*FERNANDES, Francisco Barata (1999), *Transformação e Permanência na Habitação Portuense, As formas da casa na forma da cidade*, Porto, FAUP publicações.

FERNANDES, Francisco Carneiro (1990), *Viana Monumental e Artística*, Viana do Castelo, GDCT dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

FERNANDES, Francisco Carneiro (1999), *Tesouros de Viana, Roteiro Monumental e Artístico*, Viana do Castelo, GDCT dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

FERNANDES, José Alberto V. Rio (1997), *Porto, Cidade e Comércio*, Porto, Arquivo Histórico e Câmara Municipal do Porto.

*FERNANDES, Mário Gonçalves (1995), *Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)*, Lisboa, Ed. Colibri.

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*.

FILGUEIRAS, Mário (1928), "Abastecimento de água da vila de Chaves", *Boletim da Associação dos Engenheiros Civis do Norte de Portugal*, Ano II, nº 1, pp. 19-91.

*FINO, Gaspar Candido da Graça Correa (1889), *Legislação e disposições regulamentares ácerca do Serviço de Obras Públicas*, Lisboa, Typ. de Eduardo Roza.

FINO, Gaspar Candido da Graça Correa (Org.) (1883, 1888 e 1903), *Disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*, Vol. I, II e III, Lisboa, Imp. Nac..

FONSECA, A. Xavier da (1935), "Engenharia Municipal, da arborização das ruas à construção de parques urbanos", *A arquitectura Portuguesa*, Ano XXVIII, nº 6.

*FORTES, Manuel de Azevedo (1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo), *O Engenheiro Portuguez*, Lisboa, Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio.

*FORTES, José Manuel Ribeiro (1928), *As Características Actuais do Instituto da Expropriação*, Porto, Companhia Portuguesa Editora.

FRANÇA, José-Augusto (1967), "A 'Casa Portuguesa' e o 'Neo-Românico' no princípio de Novecentos", Lisboa, *Arquitectura*, nº 95, pp. 30-34.

FRANÇA, José-Augusto (1990, 3ª edição), *A arte em Portugal no século XIX*, Lisboa, Bertrand Editora, vol. I e II.

FRANÇA, José-Augusto (1992, 1ª edição 1979), *A Arte Portuguesa de Oitocentos*, Lisboa, ICLP.

FRANÇA, José-Augusto (1992), *Os anos vinte em Portugal*, Lisboa, Ed. Presença.

FRANÇA, José-Augusto (1997, 3ª edição), *Lisboa: urbanismo e arquitectura*, Lisboa, Livros Horizonte.

GARCIA, João Carlos (1992), "As cidades na Obra de Orlando Ribeiro", Lisboa, Ed. Cosmos, *Penélope*, 7, pp. 107-114.

*GARCIA, J. E. Cesar (1886), *Guia do Empregado de Obras Publicas*, Coimbra, Typ. Nac. Editora.

GARRET, Antão de Almeida (1975), *História da evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*, Porto, FEUP.

GASPAR, Jorge (1972), *A área de influência de Évora, sistema de funções e lugares centrais*, Lisboa, Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, nº 1.

*GASPAR, Jorge (1998), "O Novo Urbanismo: Convergências em diferentes matizes", Coimbra, *Cadernos de Geografia*, nº 17, FLUC, pp. 179-185.

GASPAR, Jorge e FERRÃO, João (1980), *As cidades portuguesas e a Geografia Urbana na Universidade de Lisboa*, Lisboa, CEG, Universidade de Lisboa, INIC.

GONÇALVES, Fernando (1978), "A mitologia da habitação 'social', o caso português", *Cidade Campo*, nº 1, pp. 21-83.

GONÇALVES, Fernando (1986), "A propósito dos projectos de urbanização do Estado Novo: Projectos urbanísticos ou regulamentos policiais?", Porto, Ed. Afrontamento, *Sociedade e Território*, 4, pp. 92-115.

GONÇALVES, Fernando (1989), "Evolução Histórica 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.

GONÇALVES, Silva (1978), "Documentação subsidiária para a história de Vila Real", Vila Real, *Tellus*, nº 1, NCMVR, pp. 4-6.

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

GUERRA, Luís F. da (1923), *Guia de Vianna do Castello*, Viana do Castelo, Typ. "A Aurora do Lima".

*JACOB, João (1997), *Bragança*, Lisboa, Editorial Presença, Col. Cidades e Vilas de Portugal, 22.

JORGE, Ricardo (1888), *Saneamento do Porto, Relatorio apresentado à Commissão Municipal de Saneamento*, Porto, Typ. de Antº José da Silva Teixeira.

JORGE, Ricardo (1899), *Demographia e Hygiene da Cidade do Porto*, Porto, Repartição de Saúde e Hygiene da Câmara Municipal do Porto.

*JUSTINO, David (1989), *A formação do Espaço Económico Nacional, Portugal, 1810-1913*, Lisboa, Veja Editora, Vol. I e II.

JUSTINO, David (1988), "Fontismo: o impossível Livre Câmbio", Lisboa, *Revista de História Económica e Social*, 23, pp. 3-20.

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

*LAVEDAN, Pierre (1959), *Histoire de l'urbanisme, Renaissance et temps Modernes*, Paris, Henri Laurens Ed..

LEAL, Augusto S. A. B. de Pinho (1878, 1883/84 e 1886), *Portugal, Antigo e Moderno Diccionario*, Lisboa, Liv. Editora de Mattos Moreira & Companhia.

*LENIAUD, Jean-Michel (1998), *Les bâtisseurs d'avenir, Portraits d'architectes XIX-XX siècle*, Paris, Ed. Fayard.

LEPIERRE, Charles (1900), *Estudo chimico e bacteriologico das aguas de Guimarães*, Coimbra, Imprensa Academica, separata da *Coimbra Medica*.

*LILIENBERG, Albert (1923), "Législation urbaine en Suède", in *Où en est l'urbanisme?*, Congrès de la Société Française des Urbanistes, Strasbourg, pp. 124-129.

LIMA, P. André (1979 1ª edição 1903), "Espinho, Breves apontamentos da sua história", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, nº 1, pp. 11-44.

LIMA, P. André (1979 1ª edição 1927), "Espinho, Breves apontamentos da sua história, 2ª versão", Espinho, Câmara Municipal de Espinho, *Boletim Cultural*, Vol. I, nº 3, pp. 9-38.

LIMA, Policarpo José da Costa (1912), "Representação ao Congresso da República, Acerca do projecto do novo Código Administrativo", *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 43.

LINO, Raul (1929), *A Casa Portuguesa*, Lisboa, Imprensa Nacional, Exposição Portuguesa em Sevilha.

*LÔBO, Margarida Souza (1995), *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP publicações.

LOPES, António José Nunes Teixeira (1998), *O nascimento de um aglomerado urbano: Espinho no limiar do século XX*, Porto, FLUP, dissertação de mestrado.

*LOPO, Albino Pereira (1983, 1ª edição 1900), *Bragança e Benquerença*, Lisboa, Imp. Nac.-Casa da Moeda.

MACHADO, A. d'Ascenção (1906), "Legislação portuguesa sobre edificação", Lisboa, *Annuario da Sociedade dos Architectos Portuguezes*, Ano II, Typographia do Commercio, pp. 33-35.

*MACHADO, Júlio M. (1994 e 2000), *Crónica da Vila Velha de Chaves*, Chaves, Câmara Municipal de Chaves.

MANIQUE, António Pedro (1989), *Mouzinho da Silveira, Liberalismo e Administração Pública*, Lisboa, Livros Horizonte.

MARQUES, Helder (2000), *Modernidade e inovação na ruralidade do Noroeste de Portugal*, Porto, FLUP, policopiado, tese de doutoramento.

MARQUES, Helder, FERNANDES, José A. Rio e MARTINS, Luís Paulo (1990), *Porto, percursos nos espaços e memórias*, Porto, Ed. Afrontamento.

MARQUES, Helder e MARTINS, Luís (1998), "Memória, Herança, Património e Paisagem", *Cadernos de Geografia*, nº 17, Coimbra, FLUC, pp. 123-129.

*MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel (1986), "Cambio Economico y Reforma Interior Urbana: La Gran Vía de Granada 1890-1925", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 68, pp. 17-32.

MARTINS, Luís Paulo Saldanha (1993), *Lazer, Férias e Turismo na organização do espaço no Noroeste de Portugal*, Porto, FLUP, policopiado, tese de doutoramento.

MATA, Mª Eugénia de Almeida (1985), *As Finanças Públicas Portuguesas da Regeneração à primeira Guerra Mundial*, Lisboa, policopiado.

*MATOS, Artur Teodoro de (1980), *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores.

MATOS, Campos (1976), "Algumas reflexões sobre uma cidade em crescimento: a Póvoa de Varzim", Póvoa de Varzim, *Boletim Cultural*, Vol. XV, nº 2, pp. 167-198.

MATOS, Fátima Loureiro de (1994), "Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956", Lisboa, *Análise Social*, Vol. XXIX, nº 127, pp. 677-696.

MATOS, Fátima Loureiro de (2001), *A Habitação no Grande Porto*, Porto, FLUP, policopiado, 2 vols., tese de doutoramento.

MATTOS, Mello de (1909), "Jardins de Lisboa", *A construção Moderna*, Lisboa, Ano IX, nº 18.

*MATTOSO, José (Dir.) (1994), *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*, Lisboa, Editorial Estampa.

*MATTOSO, José (Dir.) (1998), *História de Portugal, o Liberalismo*, Lisboa, Editorial Estampa.

MENEZES, José Taveira de Carvalho Pinto de (1899), "Apontamentos para o estudo das necessidades mais urgentes da viação nas regiões duriense e transmontana", *Revista das Obras Públicas e Minas*, nº 51, 1920, pp. 181-210.

MINISTÉRIO das Obras Publicas, Commercio e Industria (1902 e 1905), *Inquerito aos Pateos de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 2 vols..

MOITA, Irisalva (Coord.) (1994), *O Livro de Lisboa*, Lisboa, Livros Horizonte.

MÓNICA, Maria Filomena (1982), *A Formação da Classe Operária Portuguesa, Antologia da Imprensa Operária (1850-1934)*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

*MÓNICA, Maria Filomena (1999), *Fontes Pereira de Melo*, Porto, Edições Afrontamento, Col. Parlamento.

MONTEIRO, José Luís (1906), "As novas edificações de Lisboa", Lisboa, *Annuario da Sociedade dos Architectos Portuguezes*, Ano II, Typographia do Commercio, pp. 19-21.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1893), "As aguas de Lisboa", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 24, 1893, pp. 455-485.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1900), "A Hygiene nas Habitações" (*Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXXI, pp. 399-417.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1901), "Hygiene Publica – Causas da insalubridade das casas de habitação", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXXII, pp. 109-116.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda (1908), "O problema da habitação", *A Construção Moderna*, nº 7.

MORAIS, Anabela Tito de (1998), "As actas republicanas na autarquia vianense", *Cadernos Vianenses*, 23, Câmara Municipal de Viana do Castelo, pp. 149-169.

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

N., S. (1932), "Cidades Jardim, Breves apontamentos àcêrca das idéas directivas", *A Arquitectura Portuguesa*, Ano XXV, 2ª Série, nº 9 (pp. 65-67), nº 10 (pp. 73-75), nº 11 (pp. 81-82).

NAVARRO, Antonio José Antunes (1887), "A viação municipal em Portugal", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Ano XVIII, Tomo XVIII, Imp. Nac., pp. 106-119.

NETO, Mª João Baptista (2001), *Memória, Propaganda e Poder, O Restauro dos Monumentos Nacionais (1929-1960)*, Porto, FAUP publicações.

NINGUEM, João (1915), "Casa Portuguêsa na ultima exposição da Sociedade Nacional de Bélas Artes, Arquitecto Edmundo Tavares II", *A Arquitectura Portuguesa*, nº 10, pp. 37-40.

NIHIL (1915), "Casa Portuguêsa na ultima exposição da Sociedade Nacional de Bélas Artes, Arquitecto Edmundo Tavares I", *A Arquitectura Portuguesa*, nº 9, pp. 33-36.

NOGUEIRA, A. Rigaud (1907), "A esthetica e a hygiene nas construções urbanas", *A Construção Moderna*, Ano VII.

NOGUEIRA, José Félix Henriques (1976, 1ª edição 1851 a 1855), *Obra Completa*, Tomo I, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

NOGUEIRA, José Félix Henriques (1979, 1ª edição 1856 a 1860), *Obra Completa*, Tomo II, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

NUNES, Sandra Ferreira de Carvalho (1998), *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Porto, FLUP, policopiado, dissertação de mestrado.

OEIRAS, Joaquim (1907), *Modesta contribuição para a Hygiene Urbana*, Lisboa, Typ. Editora.

OLIVEIRA, Alberto d' (1920), "A viação ordinária na região transmontana, relatório apresentado ao 1º Congresso Transmontano realisado em Setembro de 1920", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 51, pp. 181-210, 5 Estampas.

OLIVEIRA, César (Dir.) – 1996, *História dos Municípios e do Poder Local (dos fins da Idade Média à União Europeia)*, Lisboa, Temas e Debates.

*OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1973), *O espaço urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1975, 1ª edição 1965), "Para uma classificação tipológica da casa rural", in *Trabalhos de Geografia e História*, Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade, pp. 421-435.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1989a), "O património arquitectónico à luz de um conceito de cultura viva e vivida", Coimbra, *Cadernos de Geografia*, IEG, nº 8, pp. 127-131.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (1989b), *"Directrizes viárias do desenvolvimento urbano do Porto"*, Porto, Separata da Revista *História*, Vol. III, Centro de História da Universidade do Porto.

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.

OLIVEIRA, Manuel Alves de (1984), A Exposição Industrial de 1884 e as suas repercussões, Guimarães, Separata do *Boletim de Trabalhos Históricos*, Vol. XXXV, pp. 3-15.

*OLIVEIRA, Manuel Alves de (1985), "A cidade de Guimarães no séc. XIX num plano de urbanização", in *Guimarães do passado e do presente*, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 16-37.

*OLIVEIRA, Manuel Alves de (1986), "Guimarães numa resenha urbanística do século XIX", Guimarães, Arq. Mun. Alfredo Pimenta, *Boletim de Trabalhos Históricos*, Vol. XXXVII, pp. 119-147.

*OLIVERAS SAMITIER, Josep (1992), "Poder municipal y urbanismo en el siglo XIX", Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 94, pp. 79-92.

*PEDREIRINHO, José Manuel (1994), *Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do século I à actualidade*, Porto, Ed. Afrontamento.

PEREIRA, G. (1908), "Monumentos Nacionaes", *A Architectura Portuguesa*, Lisboa, Ano I, pp. 11-12.

PEREIRA, Gaspar Martins (1995), F*amílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Porto, Ed. Afrontamento.

PEREIRA, Nuno Teotónio (1994), "Pátios e vilas de Lisboa, 1870-1930: a promoção do alojamento operário", Lisboa, *Análise Social*, Vol. XXIX, nº 127, pp. 509-524.

PIMENTEL, Inacio M. de Sousa Freire (1924), "Relatório sobre o estudo da rêde de esgôtos da Capital", *Revista de Obras Publicas e Minas*, pp. 110-117.

*PIMENTEL, Frederico (1891), "Influencia da viação na riqueza publica", *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, pp. 85-140.

PINA, Luís de (1925), "Plano Geral de Alargamento da Cidade, Memória descritiva e justificativa", in *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tipografia Minerva Vimaranense, pp. 15-18.

PINHEIRO, Magda (1990), "Crescimento e modernização das cidades no Portugal Oitocentista", Lisboa, *Ler História*, pp. 79-107.

PINHEIRO, Magda (1996), *Passos Manuel, o patriota e o seu tempo*, Porto, Afrontamento e Câmara Municipal de Matosinhos.

*PINTO, Hermenegildo da Costa (1931), *Nicolau Mesquita na Administração Municipal de Chaves (1923-1926)*, Lisboa, Soc. Gráfica Editorial.

PIRES, Mª do Carmo Marques (1997), *A Rua de Álvares Cabral (1895-1940), Forma de Habitar*, Porto, FLUP, policopiado, dissertação de mestrado.

*PORTAS, Nuno (1978), "A evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação", in Bruno ZEVI (1973), *História da Arquitectura Moderna*, Lisboa, Editora Arcádia, 2º volume, pp. 687-746.

QUEIROZ, José Francisco Ferreira (1997), *O ferro na arte funerária do Porto oitocentista, o cemitério da Irmandade de Nossa Senhora da Lapa, 1833-1900*, Porto, FLUP, dissertação de mestrado, policopiado, dissertação de mestrado.

QUARESMA, Vítor Sérgio (1988), *A "Regeneração", Economia e Sociedade*, Lisboa, Publicações Dom Quixote.

*RAGON, Michel (1986), *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes, idéologies et pionniers, 1800-1910*, Paris, Casterman.

RAMOS, António M. A. e GUERRA, António L. M. (1996), "Chaves: Revitalização e reabilitação do centro histórico", in *III Encontro Nacional de Municípios com Centro Histórico*, Viana do Castelo, Câmara Municipal, Vol. II, PP. 221-224.

RAMOS, Luís A. De Oliveira (2000, 3ª edição), *História do Porto*, Porto, Porto Editora.

RAMOS, Rui (1994), *A Segunda Fundação (1890-1926)*, In História de Portugal (Dir. de José Mattoso), Lisboa, Editorial Estampa, Vol. 6.

REIS, Jaime, MÓNICA, Mª Filomena e SANTOS, Mª de Lourdes L. (Coord.) (1979), *O Século XIX em Portugal*, Lisboa, Editorial Presença e Gabinete de Investigações Sociais.

REPÚBLICA PORTUGUESA (1914), *Expropriações por utilidade pública, Lei e Regulamento*, Lisboa, Imprensa Nacional.

*REY, Augustin (1908b), "De la disposition et des développements des rues et des espaces libres dans les villes", in *International Congress of Architects*, Seventh Session, Transactions, London, Royal Institute os British Architects, pp. 426-435.

RIBEIRO, Irene (1994), *Raul Lino, Pensador Nacionalista da Arquitectura*, Porto, FAUP publicações.

RIBEIRO, Maria Manuela Tavares (1998), "A Regeneração e o seu significado", in *História de Portugal, O Liberalismo (1807-1890)*, Dir. de José Mattoso, Lisboa, Editorial Estampa, pp. 101-107.

RIBEIRO, Orlando (1977), *Introduções geográficas à História de Portugal, Estudo crítico*, Lisboa, Imp. Nac.-Casa da Moeda.

*RIBEIRO, Orlando (1994, 1ª edição 1968), "A Rua Direita de Viseu", in *Opúsculos Geográficos*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. V: Temas Urbanos, pp. 193-210.

RODRIGUES, Jorge de Sousa (2000), "Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX", Lisboa, ICS, *Análise Social*, Vol. XXXV, 156, pp. 547-581.

RODRIGUES, Joaquim Gaudencio (1907), "Aguas de Villa Real, reconhecimento geo-hydrologico da região", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*.

RODRIGUES, Manuel Ferreira e MENDES, José M. Amado (1999), *História da Indústria Portuguesa. Da Idade Média aos nossos dias*, Mem-Martins, Associação Industrial Portuense e Publicações Europa-América.

RUIVO, Luís José Afonso (1995), *Cidade de Bragança e freguesia da Sé*, Bragança, Edições do Nordeste.

SÁ, Victor de (1987), *Instauração do liberalismo em Portugal*, Lisboa, Livros Horizonte.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1987), "Os transportes no Desenvolvimento das Cidades Portuguesas", Lisboa, *Povos e Culturas*, 2, pp. 113-144.

*SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), *A Cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, Porto, Ed. Afrontamento.

SALGUEIRO, Teresa Barata e GARCIA, João Carlos (1988), "Lisboa nos fins do século XIX, Geografia de uma transição", in *Livro de homenagem a Orlando Ribeiro*, Lisboa, CEG, 2° vol., pp. 399-410.

SAMBRICIO, Carlos (1992), "De la Ciudad Lineal a la Ciudad Jardin, sobre la difusion en España de los supuestos urbanisticos a comienzos del siglo", Madrid, *Ciudad y Territorio*, n° 94, pp. 147-159.

SAMPAIO, Alberto et al. (1884), *Relatorio da Exposição Industrial de Guimarães em 1884*, Porto, Typ. ª J. da Silva Teixeira.

SANTOS, José António (1985), *Regionalização, Processo histórico*, Lisboa, Livros Horizonte.

SANTOS, José António (1995), *As Freguesias, História e actualidade*, Oeiras, Celta.

SANTOS, José Coelho dos (1989), *O Palácio de Cristal e a Arquitectura do Ferro no Porto em meados do séc. XIX*, Porto, Fundação Engenheiro António de Almeida..

SANTOS, Lusitano (1983), *Planos de urbanização para a cidade de Coimbra*, Coimbra, Museu Nacional Machado de Castro.

SERÉN, Mª do Carmo e PEREIRA, Gaspar Martins, 2000, "O Porto Oitocentista", in Luís de Oliveira RAMOS (Dir.), 2000, *História do Porto*, Porto, Porto Editora, pp. 377-521.

*SMETS, Marcel (1977), *L'avènement de la cité-jardim en Belgique, Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, Liège, Pierre Mardaga éditeur.

SERRA, João B. (1988), "As reformas da administração local, de 1872 a 1910", Lisboa, *Análise Social*, Vol. XXIV, n° 103/104, pp. 1037-1066.

*SERRÃO, Joel (1978, 2ª edição), *Temas Oitocentistas - II*, Lisboa, Livros Horizonte.

SERRÃO, Joel (1980, 2ª edição), *Temas Oitocentistas - I*, Lisboa, Livros Horizonte.

SERRÃO, Joel e MARTINS, Gabriela (1978), *Da Indústria Portuguesa. Do Antigo Regime ao Capitalismo. Antologia*, Lisboa, Livros Horizonte

SILVA, Carlos Nunes (1987), *Planeamento municipal e organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*, Lisboa, INIC/CEG.

SILVA, Carlos Nunes (1994), "Mercado e políticas urbanas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século XX", Lisboa, *Análise Social*, Vol. XXIX, n° 127, pp. 655-676.

SILVA, Francisco Ribeiro da (1988), *O Porto e o seu Termo (1580-1640). Os Homens, as Instituições e o Poder*, Porto, Arquivo Histórico, Câmara Municipal do Porto, 2 vols..

SILVA, Francisco Ribeiro da (2000), "Tempos Modernos", in Luís de Oliveira RAMOS (Dir.), 2000, *História do Porto*, Porto, Porto Editora, pp. 255-375.

SILVA, Marques da (1925), "Projecto de edifício para a Câmara Municipal de Guimarães, Memória descritiva", in *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho,*

Memórias descritivas, Guimarães, Tipografia Minerva Vimaranense, pp. 7-14.

SILVA, Mª José M. Moreira da e SILVA, David Moreira da (1949), *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães*, Porto, Câmara Municipal de Guimarães.

SILVA, Nuno J. Espinosa Gomes da (1991), *História do Direito Português, Fontes do Direito*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian.

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.

SOARES, José Alexandre (1906), "VII Congresso Internacional de Architectos", *Annuario da Sociedade dos Architectos Portuguezes*, Ano II, Typographia do Commercio, pp. 41-50.

SOUSA Francisco de Almeida e (1998), "Subsídios para a história da electrificação portuguesa", in Jorge Fernando ALVES (coord.), *A Indústria portuense em perspectiva histórica*, Actas do Colóquio, Porto, CLC-FLUP, pp. 141-164.

*SOUSA, João Chrysostomo de Abreu e (1872), "Progressos das sciencias e das artes com relação á engenharia civil nos fins do seculo XVIII", *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 3, pp. 52-81.

TABORDA, Vergílio (1932), *Alto Trás-os-Montes, estudo geográfico*, Coimbra, Imprensa da Universidade.

TÁVORA, Fernando (1985), "O 'Plano de Alargamento' ou Guimarães entre o sonho e a realidade", in *Guimarães do passado e do presente*, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 40-41.

TEIXEIRA, Manuel C. (1985), "Do entendimento da cidade à intervenção urbana. O caso das 'ilhas' da cidade do Porto", Porto, Ed. Afrontamento, *Sociedade e Território*, 2, pp. 74-89.

TEIXEIRA, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na cidade oitocentista, as ilhas do Porto*, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian e JNICT.

TOSTÕES, Ana (1997), *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50*, Porto, FAUP publicações.

TRIGO, Adriano A. e TRIGO, Aníbal A. (1899), "Saneamento da cidade do Funchal", *Revista de Obras Publicas e Minas*, nº 30, pp. 445-564.

VALENTE, Vasco Pulido (2001), *Glória*, Lisboa, Gótica editora.

VARGUES, Isabel Nobre e RIBEIRO, Mª Manuela Tavares (1998), "Estruturas Políticas: Parlamentos, Eleições, Partidos Políticos e Maçonarias", in *História de Portugal, O Liberalismo (1807-1890)*, Dir. de José Mattoso, Lisboa, Editorial Estampa, pp. 155-182.

VIEGAS, Inês Morais (Coord.) (1999), *Do Saldanha ao Campo Grande*, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa.

ANEXOS

ANEXO 1

Officio [de Filipe Folque] *ao Illm° e Exm° Snr Rodrigo da Fonseca Magalhães, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino*

7 de Outubro de 1851

(FONTE: AHMOP: DGOP-RT, 10-12)

Nos dous ultimos Relatorios, em que fiz a exposição dos Trabalhos Geodesicos e Topographicos do Reino, executados nos annos economicos de 1849 a 1850 e de 1850 a 1851, aprezentei no primeiro mui resumidamente os motivos, porque não devia dar incremento á parte topographica, visto achar-se o Governo autorizado a dezenvolver os trabalhos do Cadastro Parcellar; e no segundo disse mui positivamente, que a minha opinião era, que os trabalhos topographicos da Carta Geral do Reino executados na Escala de 1/10000, não devem continuar, e que rezervava para um Officio especial a exposição das razões, em que fundava esta minha opinião; tal he o objecto do prezente Officio.

São tão conhecidas actualmente as vantagens de um bom Cadastro no regimem de qualquer paiz, que seria superfluo occupar-me em demonstral-o todavia não posso deixar de dizer, que se a justa repartição do imposto territorial foi sem duvida a primeira das necessidades publicas, que fez conhecer a grande urgencia da sua organização, taes foram depois os aperfeiçoamentos modernos, introduzidos na sciencia do Cadastro, que hoje sabido he, que esta bellissima instituição exerce uma influencia muito maior no bem estar da sociedade; porque reprezentando o Cadastro Parcellar o Tombo da propriedade predial, vem necessariamente com o decorrer do tempo a servir-lhe de Titulo, terminando por consequencia um grande numero de questões passadas, e evitando as futuras; a propriedade achando-se assim garantida, não será difficil então rezolver as questões sobre hypothecas e credito predial, destruindo deste modo os estorvos, que se oppõem á industria agricula.

Estou por tanto de tal forma convencido da acção benefica desta instituição sobre a felecidade dos povos, que quazi me chego a persuadir apezar das apprehensões, choques de interesses, grandes intrigas, e difficuldades de meios e outras, que entre nós se oppõem á execussão do Cadastro Parcellar Topographico, que infalivelmente a força irrezistivel das circunstancias, proveniente da falta de verdadeiros elementos governativos, especialmente na parte das finanças, fará que, mais cedo do que se pensa, se proceda com viva fe, e vontade decidida na sua organização.

Se o Governo está tão convencido como eu da verdade, que acabo de expor, seria então indesculpavel, que elle ordenasse a execussão dos trabalhos da Carta Topographica do Reino na Escala de 1/10000 antes da confecção do seu Cadastro Parcellar Topographico; porque deduzindo-se aquella d'este com summa facilidade e exactidão, seria ordenar uma duplicação de despeza, por isso que dos trabalhos da Carta Topographica não se podendo deduzir o Cadastro Parcellar, todos os trabalhos d'este exceptuando as Triangulações, teriam de começar inteiramente de novo.

Sendo portanto do Cadastro Parcellar, que deve resultar mui naturalmente a Carta Topographica do Reino, e nunca desta aquelle, he claro, que concluidas as Triangulações Secundarias em uma Provincia por exemplo, seja qualquer que for posteriormente a epoca, em que o Governo possa e queira verdadeiramente começar as operações do Cadastro Parcellar, he então esta a occazião propria de, á medida que se vão ultimando as Plantas Parcellares das Freguesias, tratar em seguida da confecção das Cartas Topographicas dos Concelhos; com effeito reduzidas as Plantas Parcellares, levantadas nas grandes Escalas de 1/5000, 1/2000, 1/1000, á Escala de 1/10000, levadas estas reduções ao terreno correspondente, nada mais facil do que reprezentar sobre ellas as linhas das agoas e das comeadas com as suas competentes Cotas de Nivel, e por consequencia determinar com grande facilidade a configuração do terreno, assim como indicar as circunscripções geologicas, e quaesquer objectos da geographia phisica do paiz.

Formadas deste modo as Cartas Topographicas dos Concelhos, e reduzidas depois á escala de 1/50000, o que tudo se faz no gabinete com muita commodidade e exactidão, obteremos as Cartas Topographicas dos Districtos; e reduzindo estas novamente á Escala de 1/100000 teremos as Cartas das Provincias ou do Reino todo.

Do mesmo modo por meio de reducções sempre do grande para o pequeno, formaremos quaesquer Cartas ou Plantas para todos os generos de serviço.

He portanto evidente, que só n'um Cadastro bem feito, e sobre tudo bem conservado se pode achar todos os recursos geodesicos e topographicos, statisticos, e geologicos, de que dependem os diversos ramos do serviço publico; não havendo por consequencia necessidade em caso algum de se repetir qualquer operação geodesica ou topographica. Tal he a grande vantagem d'um trabalho todo ligado por um systema invariavel.

Como estamos no começo dos trabalhos cadastraes deste reino, julgo que farei um grande serviço ao meu paiz expondo conscienciozamente o que entendo dever fazer-se para pouco a pouco se irem eliminando as difficuldades, que obstam á execussão desta grande empreza.

A parte mathematica do Cadastro Parcellar Topographico depende dos seguintes trabalhos preparatorios.

1º Triangulação de 1ª Ordem; 2º Triangulações secundarias; 3º Demarcação de limites das Freguezias e Concelhos.

O 1º e 2º trabalhos preparatorios são absolutamente independentes de qualquer outro trabalho previo; o 3º porem suppõe a existencia de uma boa lei de divizão do territorio; a que entre nós existe, por certo não he a mais accommodada á situação geographica das povoações, nem ás necessidades judiciaes, administractivas, e interesses reciprocos dos seus habitantes; não admira porem que a não tenhamos tão boa como he de dezejar, porque tambem ainda não temos a baze fundamental da sua organização que he sem duvida a Carta Topographica do Reino; nestas circunstancias he da maior urgencia, que se proceda quanto antes a uma demarcação provizoria dos lemites, que actualmente teem as Freguezias e Concelhos, o que não he difficil, para á vista desta demarcação e d'outras considerações se organizar uma judicioza devizão de territorio, em consequencia da qual se estabeleçam depois definitivamente os lemites com que devem ficar as Freguezias e Concelhos.

Concluidos os tres trabalhos preparatorios, de que acabamos de fallar, muito se terá feito para se começarem com desafogo os trabalhos das Plantas Parcellares, as quaes devem logo ser seguidas das avaliações dos respectivos terrenos.

Alguns concelhos existem ja no Districto Administractivo de Lisboa completamente triangulados; por consequencia podia-se e devia-se sem demora começar a demarcação dos lemites das respectivas Freguesias, e se a nomeada Commissão do Cadastro ainda não aprezentou as Instrucções, que devem regular todos estes trabalhos, não vejo difficuldade alguma, á imitação do que se tem praticado em outros paizes, que o Governo mande adoptar do Recueil Méthodique des Lois Decrets Reglements, a parte das Instrucções Geraes, relativa á demarcação dos lemites, a qual com pequenas alterações pode servir de guia aos Engenheiros e Auctoridades Administractivas na execussão deste facil trabalho.

Ainda que o Governo por falta das Instrucções Geraes, encarregadas á Commissão do Cadastro ou por quaesquer considerações não possa começar os trabalhos das Plantas Parcellares em alguns dos Concelhos acima ditos, o que realmente seria mui util para fazer uma experiencia e mostrar praticamente aos povos as grandes vantagens que lhes rezultam da instituição do Cadastro Parcellar, estou firmemente convencido, que deve mandar se proceda sem demora na referida demarcação dos lemites das Freguezias e Concelhos ja triangulados, porque alem destes trabalhos serem o fundamento de muitos serviços publicos, o Governo pode logo servir-se d'elles na organização de uma boa lei da divizão do territorio, e na indagação de muitos objectos statisticos, dependentes do conhecimento das grandes superficies das mesmas Freguezias e Concelhos.

Ainda na hypotese de que o Governo abandona por em quanto a idéa de qualquer tentativa sobre a execussão do Cadastro Parcellar, então tambem deve abandonar pelas razões ja expostas a confecção da Carta Topographica do Reino, levantada na Escala de 1/10000; por quanto alem de uma similhante Carta Topographica importar n'uma despeza, que não he muito inferior á que deve fazer o Cadastro Parcellar; e ainda mesmo que as operações sobre o terreno, e os rezultados graphicos fossem obtidos no mais alto gráo de perfeição, nada mais conseguiria-mos senão uma excellente Topographia, util sem duvida a muitos serviços publicos, mas completamente insuficiente para satisfazer a muitas outras importantes exigencias.

Com effeito a Carta Topographica na Escala de 1/10000 não pode fornecer os elementos para a avaliação da extensão e qualidade do terreno de qualquer propriedade; não pode prestar com tanta clareza os detalhes convenientes aos estudos provisorios e avaliação de expropriações indispensaveis na organização dos projectos de estradas, canaes, caminhos de ferro, etc; pareceme portanto evidente, que quem não pode ter Cadastro Parcellar, tambem não deve querer Carta Topographica na Escala do 1/10000.

A opinião, em que estou, de que a Carta Topographica do Reino levantada na Escala de 1/10000 não deve continuar sem dependencia dos trabalhos do Cadastro, porque ja mostrei, que era uma consequencia

d'elle, o qual levará entre nos bastantes annos a concluir-se, attendendo aos poucos meios, de que o Governo pode dispor, me persuade, que se deve tratar quanto antes da construcção de uma Carta Corographica do Reino levantada na Escala de 1/100000, na qual se devem principalmente mostrar as linhas das agoas e das comeadas, as quaes indicando logo as bacias importantes do paiz, facilitam extremamente a configuração de todas as Serras; alem disto deve tambem esta Carta indicar a posição de todas as povoações, a direcção das principaes estradas e caminhos, as sinnosidades das costas e fronteiras, bem como os lemites dos Districtos Administractivos e dos Concelhos.

Esta Carta Corographica deve ser levantada por Districto Administractivo á medida que nos mesmos se procede no dezenvolvimento das Triangulações Secundarias; a sua importancia nos grandes projectos de estradas, canaes, systema geral de irrigações, caminhos de ferro, divizão do territorio, e outros objectos de interesse publico, he tão evidente, que ninguem ouzará duvidar da sua grande utilidade.

Tendo exposto com toda a franqueza e verdade a minha opinião sobre os objectos acima referidos e não vendo por ora probabilidade de se começarem os trabalhos das Plantas Parcellares do Cadastro, as quaes devem ser levantadas segundo um systema invariavel em todo o Reino, a fim de haver nexo e um unico pensamento em todo este importantissimo trabalho, o que depende das Instrucções Geraes, as quaes infelizmente a Commissão do Cadastro ainda não aprezentou, nada mais se pode por consequencia fazer em seguimento dos trabalhos da Triangulação de 1ª Ordem, e Triangulações Secundarias senão as Demarcações de lemites das Freguezias e Concelhos para servirem de baze na organização de uma boa lei da Divizão do territorio, e o levantamento das Cartas Topographicas dos Districtos Administractivos para os uzos acima mencionados.

Digne-se pois Vª Exª tomar na devida consideração as reflexões que acabo de expender, e de me ordenar com a possivel brevidade a execussão do que julgar mais conveniente ao serviço.

ANEXO 2

Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da cidade de Guimarães [AMAP: *Livro das actas da Comissão de Melhoramentos*, cota 1780, 43 folhas, frente e verso, manuscritas]

Livro das actas da Comissão de Melhoramentos

Este livro tem de servir para as actas da commissão de melhoramentos nomeada pela camara municipal de Guimarães.

Guimarães - 5 - 7 - 69

Presidente da Commissão - Avelino da Silva Guimarães.

Acta da installação da commissão de melhoramentos d'esta cidade de Guimarães.

Aos cinco dias de julho de 1869, pelas 6 horas da tarde, e estando presentes nos paços do concelho o presidente da Camara o Exm° Snr. Visconde de St^a Lusia, e os membros da commissão de melhoramentos os Exm°s Snrs. Dr. Bento Antonio d'Oliveira Cardozo, Barão de Pombeiro, José Taveira Carvalho Pinto de Meneses (primeiro engenheiro do districto), João de Castro Sampaio, Francisco Pinto do Amaral e Freitas (sub-delegado de saude), Avelino da Silva Guimarães (vice-presidente da camara), e Rodrigo Teixeira de Meneses, pelo presidente da Camara foi dicto, que a Camara havia deliberado nomear uma commissão de melhoramentos da cidade, composta dos membros presentes, e dos Exm°s Snrs. Francisco Martins de Moraes Sarmento, Luiz Cardozo Martins de Maceda, e João Baptista Sampaio, com o fim de entre si organisarem um plano geral de melhoramentos da cidade, indicando ao mesmo tempo os meios de que a Camara deve lançar mão para a realisação dos mesmos; e mais disse, que visto a commissão achar-se em maioria a havia por installada, e a convidava a dar principio aos seus trabalhos.

Em seguida tomou a palavra o Exm° Snr. Barão de Pombeiro, propondo à commissão para presidente da mesma o vice-presidente da Camara, como seu delegado e para secretario a Rodrigo Teixeira de Meneses, como o mais novo dos que comparecessem, o que foi unanimemente approvado.

E, tomando depois a palavra o Exm° Snr. Taveira de Meneses, expoz o seu programma de trabalhos, propondo que houvesse um plano definitivo, e outro plano provisorio de melhoramentos; que n'este se incluissem todos aquelles a que deve dar-se começo desde já, segundo a sua maior ou menor urgencia, e no definitivo todos aquelles que devem realisar-se em mais remota epocha, o que foi approvado. E o mesmo Snr. Expoz em seguida os diversos capitulos de melhoramentos, de que a commissão deve occupar-se, na ordem seguinte.

1° Abertura de ruas novas.

2° Melhoramentos de ruas velhas.

3° Abastecimento e distribuição d'aguas tanques e chafarises.

4° Banhos e lavadouros publicos.

5° Mercados.

6° Cemiterios.

7° Edificios publicos. – Palacio municipal, - tribunal, - cadea, hospital, escholas, bibliotheca, matadouro, etc.

8° Jardins, embellesamento de largos, arborisação, etc.

9° Illuminação.

10° Numeração e designação de ruas.

11° Estabelecimentos perigosos, e prejudiciaes ao serviço de salubridade publica limpesa de ruas e incendios.

12° Indicação dos meios para os melhoramentos.

O que tudo foi pela commissão considerado de vantagem e utilidade e, como tal, unanimemente approvado.

E, não havendo por enquanto nada mais a tratar, o Exm° Snr. Presidente deu a sessão por terminada, convidando os Snrs. Membros da commissão a comparecerem nas proximas sessões para dar o maximo desenvolvimento ao programma do Snr. Taveira e assim se adiantarem os trabalhos.

Eram 7 horas da tarde.

[Assinam]

Avelino da Silva Guimarães

Bento Antonio Oliveira Cardoso

Francisco Pinto de Carvalho do Amaral e Freitas
José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses
Avelino Germano da Costa e Freitas
Barão de Pombeiro
João de Castro Sampaio
Rodrigo Teixeira de Meneses

Sessão de 7 de Julho de 1869.

Aos 7 de julho do corrente anno, e estando presentes o presidente da commissão de melhoramentos Avelino da Silva Guimarães, e os Exm°s Snrs. Barão de Pombeiro, Francisco Pinto do Amaral e Freitas, Avelino Germano da Costa e Freitas, José Taveira de Carvalho e Meneses e eu secretario da commissão, que esta subscrevo e assigno, foi pelo presidente declarada aberta a sessão.

Em seguida foi por mim lida a acta da sessão de 5 do corrente, a qual foi approvada.

Tomou depois a palavra o Snr. Taveira de Meneses, e disse que em harmonia com o seu programma, e já em virtude dos estudos topographicos a que havia procedido, sendo prestavelmente auxiliado pelo digno membro o Exm° Snr. Barão de Pombeiro, fasia a commissão as seguintes propostas que passou a ler na seguinte ordem:

1ª proposta.

Uma estrada vicinal, ligando em volta dos suburbios da cidade as estradas de Braga, Fafe, St° Thyrso, e Famalicão e, partindo do Miradouro à egreja de S. Miguel de Creixomil, d'aqui ao Salgueiral, do Salgueiral à baixa da Vacca-negra, d'aqui a capella de S. Roque, percorrendo a Penha athé S. Romão de Mesão Frio, seguindo à capella da Madre de Deus, monte de S. Pedro, Athouguia athe chegar ao Miradouro.

O presidente da commissão o Snr. Avelino da Silva Guimarães disse que achava luminosa a proposta, não só porque satisfaria plenamente ao fim das estradas vicinaes, que era pôr em communicação as diversas povoações entre si, mas depois porque numa epocha mais ou menos remota, augmentando a população da cidade, e conseguintemente os arruamentos esta estrada servirá então de rua de circunvallação, maxima se se der execução a provisão do art° 47 do Decreto de 31 de dezembro de 1864 e que por taes rasões approvava a proposta.

Posta à votação foi unanimemente approvada.

E pelo mesmo Snr. Taveira foi dicto que como desenvolvimento d'esta sua proposta, notava que a estrada pelos pontos indicados ia ligar povoações arruadas dos arrabaldes da cidade, como são Miradouro, Vacca-negra, Cruz d'Argola, e Madre de Deus, e que a comissão devia lembrar à Camara a conveniencia da mesma requerer que esta estrada seja incluida no plano d'estradas vicinaes d'este concelho. Resolveu-se por unanimidade que assim se procedesse.

2ª proposta do Snr. Taveira.

Uma rua de circunvallação, partindo do largo do Cano, proximo da adega do Exm° Visconde de Lindoso, e a seguir por detraz do hospital da Miz[a], a Vargas, Feijoeira por detraz da casa dos Pombaes, Lameira, e terminando no campo da Feira. Entrando em discussão, o Exm° Snr. Francisco Pinto do Amaral disse que approvava a proposta, mas notava a conveniencia de se estudar mais detidamente este assumpto, indagando a commissão se será conveniente abrir uma rua que parta da Villa-verde proximo às casas d'Antonio Mendes Ribeiro, sahindo a egreja do Campo da Feira, e mais tarde a rua da Madroa. Resolveu a commissão approvar a proposta, e tomar em consideração a precedente observação, combinando-a com todos os outros projectos de ruas.

3ª proposta.

Pedir a commissão á Camara que insira no seu orçamento uma verba de 200$000 rs. Pelo menos para a despesa de organisação dos projectos definitivos, como base impreterivel da realisação de quasquer melhoramentos. Foi unanimemente approvado.

4ª proposta.

Para que a commissão tracte de saber quaes são os estabelecimentos perigosos e insalubres, que existem dentro de barreiras. A commissão pediu ao sub-delegado de saude o Illm° Snr. Avelino Germano da Costa Freitas para que se dignasse encarregar-se d'este trabalho, ao que S. S[a] accedeu e prometteu cumprir brevemente.

5ª proposta.

Prolongar a rua occidental da praça nova do mercado a St[a] Luzia para norte, e para sul a S. Lasaro, sempre em perfeita linha recta. Foi unanimemente approvado.

6ª proposta.

Escolher para local do novo cemiterio o monte detraz e terrenos adjacentes, entre o Cano e a estrada de Fafe, com communicação para os dous pontos. Resolveu-se fazer um exame do terreno de combinação com os membros da commissão especial d'estudos do cemiterio. E mais se resolveu, por proposta do Snr. Taveira de Meneses, propor a Camara a conveniencia de se fundirem numa só as duas commissões, visto tenderem ambas aos melhoramentos da cidade. E mais se resolveu, por proposta do Snr. Francisco Pinto do Amaral, pedir a Camara que nomeie membro da commissão o Exmº Snr. José Bento Ribeiro Agra, conego da collegiada de N. Senhora d'Oliveira, e por proposta do presidente da comissão que tambem se pedisse a Camara para nomear os Exmºs Snrs. Antonio d'Oliveira Cardoso, conego da collegiada de N. Senhora da Oliveira e Francisco Ribeiro Martins da Costa. Resolveu-se mais por proposta do Snr. Taveira de Meneses, que logo que a comissão escolhesse terrenos para cemiterio consultasse todos os medicos da cidade.

7ª proposta.

Adquirir edeficio para repartições publicas, e que a Camara devia sollicitar o Convento de Stª Clara, que já não tem o numero legal de freira professas, e onde podem concentrar-se com pequenas despesas de concertos e reparos o tribunal judicial com cartorios, e gabinetes, repartição da fasenda, pesos e medidas, expostos, administração do concelho, e casa da Camara, e que deste modo as repartições publicas não só ficam em local central e sadio, mas com a sufficiente commodidade.

Pelo presidente da commissão foi dicto, que aprovava a proposta, não só pelas rasões expostas, não havendo casa decente e condigna para tribunal judicial, que deve ser o primeiro edeficio d'uma terra, era urgente prover de remedio a esta falta; e porque, segundo a discripção que da capacidade do edeficio lhe havia feito o Exmº Snr. Barão de Pombeiro, entendia que o edeficio tinha larguesa e capacidade para optimo palacio de justiça. Passando a proposta a votação, foi unanimemente approvada.

8ª proposta.

Acceitar e realisar os melhoramentos propostos pelo engenheiro Almeida Ribeiro, relativamente ao passeio publico, nova rua do Cano aos quarteis, melhoramento da rua de Stª Barbara, rebaixe do terreiro do Cano, demolição do muro do Azilo, substituindo a parte demolida por uma grade de ferro, acrescentando aos melhoramentos indicados pelo dicto engenheiro, um jardim no terreiro do Cano, seguido immediatamente ao passeio acima indicado, ficando para campo de manobras militares o terreiro de S. Francisco. Uma parte desta proposta acha-se modificada pelo mesmo engenheiro Almeida Ribeiro, e a outra justifica-se pela falta nesta cidade d'um jardim publico, e pela excellente posição em que fica, dotando d'este modo a cidade com o mais bello e pittoresco passeio publico de Portugal, porque do alto do castello se descobre um horisonte deslumbrante, e porque se alliam os monumentos e tradições historicas, como é o castello e a egreja de Stª Margarida, aos acidentes naturaes do terreno, à variedade das perspectivas, aos esmeros artisticos do jardim, de modo que o jardim realçara o passeio e este realçará aquelle.

Foi unanimemente approvado sem a menor discussão.

9ª proposta.

Aproveitar todo o projecto do engenheiro Almeida Ribeiro acerca das ruas do Cano de baixo e Cano de cima. Foi approvada.

10ª proposta.

Melhoramento da rua de Stª Cruz segundo o projecto d'Almeida Ribeiro.
Foi approvada.

11ª proposta.

Melhoramento da entrada do largo dos Quarteis pela rua da porta de Stº Antonio, modificando-se o projecto d'Almeida Ribeiro de forma que se não deixe um angulo agudo, que se encontra nesse projecto. Foi approvada.

12ª proposta.

Construir uma nova rua, partindo da porta de Stº Antonio à capella do Picoto, augmentando-a com duas rampas para a rua de Stª Luzia. Foi approvada.

13ª proposta.

Melhoramentos da rua Nova de Stº Antonio, segundo o plano do engenheiro Almeida Ribeiro. Foi approvada. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, já se projectou]

14ª proposta.

Construção e abertura da rua nova da Biblioteca, prolongando-a por um lado athé a estrada de Fafe, e do outro athé a rua nova de Stº Antonio. Foi approvado.

15ª proposta.

Melhoramento da rua do Gado entre a rua nova da Biblioteca e o largo dos Laranjaes, sem expropriar nenhuma das casas importantes como projectava o engenheiro Almeida Ribeiro. Foi approvado.

16ª proposta.

Expropriação da casa que forma esquina da rua de Stª Luzia e rua Nova de Stº Antonio. Foi approvada. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, já se expropriou]

17ª proposta.

Melhoramento do largo dos Laranjaes, recuando-se o Passo e cortando-se a esquina do quintal do lado opposto ao Passo junto da casa de José Francisco, alinhando com a mesma. Foi approvada.

18ª proposta.

Melhorar o largo de S. Bento do lado fronteiro a casa de José Martins Minotes, segundo o projecto d'Almeida Ribeiro, deixando o largo no estado actual do lado da casa de José Martins Minotes e demolindo-se o denominado arco de S. Bento. Foi approvada.

19ª proposta.

Calcetamento da rua da Fonte Nova. Foi approvada.

20ª proposta.

Prolongar o alinhamento do theatro de D. Affonso Henriques athé a rua nova. Foi approvada. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, efectuado]

21ª proposta.

Abertura d'uma nova rua, partindo da reentrancia da rua Detraz do Muro a rua de S. Damazo athé a rua Nova, e d'ahi pela rua Donães athé a rua dos Mercadores. Foi approvada.

22ª proposta.

Abertura d'uma rua nova dos Trigaes às Hortas. Foi approvada.

23ª proposta.

Melhoramento da travessa da Fraga, fasendo-se ahi um largo segundo o projecto d'Almeida Ribeiro. Foi approvada.

E sendo 9 horas da noute encerrou-se a sessão, declarando o presidente da commissão que amanhã 8 do corrente haveria sessão às 5 horas da tarde.

[Assinam]
Avelino da Silva Guimarães
Francisco Pinto de Carvalho do Amaral e Freitas
José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses
Avelino Germano da Costa e Freitas
Barão de Pombeiro
João de Castro Sampaio
Rodrigo Teixeira de Meneses

Sessão de 8 de julho.

Aos oito dias de julho do corrente anno de 1869, e estando presentes o presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães, e os membros da commissão Luiz Cardoso Martins Macedo, José Taveira de Carvalho Meneses, Francisco Pinto do Amaral e Freitas, e eu Rodrigo Teixeira de Meneses, que esta subscrevo e assigno, pelo presidente foi declarada aberta a sessão, e sendo dada a palavra ao Snr. Taveira de Meneses, por elle foi dicto que, para não interromper os trabalhos, propunha que, estando presentes trez membros da commissão, proseguissem os trabalhos, o que de nenhum modo prejudicava, visto como todos estes trabalhos, depois de concluidos, tinham de ser todos de novamente discutidos e classificados em uma das ultimas sessões, o que foi approvado por unanimidade; e que, para facilitar mais os trabalhos da commissão, propunha que elles fossem divididos pelos membros da commissão em diversos grupos, o que egualmente foi approvado, ficando encarregados do estudo especial de meios o presidente da commissão, Bento Antonio d'Oliveira Cardoso, e Luis Cardoso Martins Macedo; para o estudo e melhoramentos da illuminação, Francisco Pinto do Amaral e Freitas, e Rodrigo Teixeira de Meneses; para o estudo dos mercados, barão de Pombeiro, e Francisco Ribeiro Martins da Costa (logo que a Camara o nomeie, accedendo á resolução da commissão); para os estudos sobre arborisação Rodrigo Teixeira de Meneses, barão de Pombeiro, e Francisco Ribeiro Martins da Costa; para os da hygiene e limpesa publica, os dous medicos de partido, e sub-delegado de saude; para os d'abastecimento d'agoas, barão de Pombeiro e Taveira de Meneses, auxiliando este mesmo senhor Taveira todos os estudos.

O senhor Taveira disse que, tendo continuado os seus estudos topographicos juntamente com o Exm° Snr. Barão de Pombeiro, tinha a honra de fazer á commissão as seguintes propostas:

1ª

Demolição de todas as casas comprehendidas entre a rua da Infesta e a rua do Poço – Por proposta do Snr. Luis Cardoso, foi approvada para entrar no plano definitivo, e para o provisorio o alargamento da rua da Infesta pelo alinhamento do paço, regularisando-se o terreiro do Carmo e expropriando-se todos os predios até á nova rua da Biblioteca. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, 1ª parte efectuado]

2ª

Para que se estabeleçam posturas sobre prospecto e alinhamento d'edificios, ficando encarregado d'este trabalho o presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães, declarando este que na proxima sessão as trasia já confeccionadas, para submeter ao exame da commissão antes de as propor em Camara, e que o faria visto a declaração d'alguns membros da commissão, de que deviam confeccionar-se, embora o conselho do districto as não approvasse, porque sendo legaes e de reconhecida vantagem publica a responsabilidade somente revertia em todo o peso sobre o conselho de districto.

3ª

Alterar o projecto d'Almeida Ribeiro, na rua da Porta da Villa, pelo modo porque se acha indicado pela linha a lapis tirada na planta, e seguindo-se tambem a modificação feita a lapis na praça do Toural, na fachada do norte, e nas casas incendiadas no dia 4 de junho proximo passado. Approvada.

4ª

Melhoramento da rua das Hortas, e da juncção d'esta com a projectada rua vinda dos Trigaes. Approvada.

5ª

Abertura d'uma nova rua, segundo o projecto d'Almeida Ribeiro, entre as Carvalhas de S. Francisco e o campo da Feira. Approvada.

6ª

Melhoramento da rua do Quintal, estabelecendo commoda communicação entre as carvalhas de S. Francisco, a rua de S. Damazo, ligando-a o melhor que for possivel com a rua Donães. Approvada.

7ª

Abertura de nova rua, partindo da juncção da rua das Hortas com a projectada da rua dos Trigaes, e tambem projectada circunvalação proximo á casa do Snr. Salgueiras[?]. Approvada.

8ª

Melhorar o largo das Oliveiras do campo da Silva, aproveitando o projecto d'Almeida Ribeiro, modificando-o somente do lado da casa da Villa Pouca, seguindo o alinhamento do quintal, e não o da casa. Approvada.

9ª

Seguir o projecto d'Almeida Ribeiro sobre o alargamento da calçada das Capuchas. Approvada.

10ª

Melhoramento da rua Nova, segundo o projecto d'Almeida Ribeiro, prolongando a linha em frente da viella do Estrepão, para o plano definitivo; e para o provisorio, melhorar os pavimentos, tendo em atenção o projecto definitivo. Approvada. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, o provisorio efectuado]

11ª

Melhorar a rua dos Açougues (para o plano definitivo), prolongando os alinhamentos da rua Nova.

12ª

Augmento do largo do Anjo até á rua dos Açougues, demolindo os predios entre o largo dos Açougues e a viella dos Açougues, e melhorar a continuação da rua do Anjo até ao Postigo de S. Paio, aproveitando o projecto d'Almeida Ribeiro, para plano definitivo. Approvada.

13ª

Na rua da Tulha, alterar o projecto d'Almeida Ribeiro, principiando no largo do Anjo, alinhando com a egreja de S. Paio, e inclinar o alinhamento tanto quanto for possivel para a parte esquerda, fugindo á expropriação dos dous lados.

14ª

Formar o largo entre a rua da Tulha, e rua Çapateira, demolindo a casa do conde d'Azenha. Approvada, prolongando-se até ao Ourado do Forno, segundo a proposta do Snr. Avelino Germano da Costa e Freitas.

16ª

Seguir na rua Çapateira o alinhamento da que vem da rua dos Mercadores, do lado da rua Escura, e do lado da Mesericordia regularisar os alinhamentos actuaes.

17ª

Na praça da Oliveira do lado do Hotel União seguir o alinhamento d'Almeida Ribeiro, do lado do Caffé Alliança o alinhamento da rua dos Mercadores, removendo-se o Padrão (plano definitivo) para o espaço entre o cunhal do portão lateral, e a porta principal; e a Oliveira (provisorio), se for forçoso ficar no largo, para juncto da torre do lado da rua de Stª Maria. Approvada. [na margem direita, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, urgente]

18ª

Na praça de S. Tiago compor as ruas que circundam a capella. Approvada.

19ª

Abertura d'uma rua central que parte da estrada de Fafe, atravesse o quintal do Priorado, vindo sahir ao portal do mesmo, atravessando a rua de Stª Maria, sahindo ás trazeiras da casa da Camara, atravessando a praça de S. Tiago, alargando-se a rua do Espirito Sancto, passando pelo terreiro da Mezericordia em frente da casa de Manoel Coelho, e terminando na rua da Fonte Nova. Approvada.

20ª

Melhoramento da rua do Forno, prolongando o alinhamento do cunhal da casa das Lamellas sem tocar na casa das Lamellas, nem nas casas de Portugal. Approvada.

Em seguida, eu, secretario da commissão propuz que se accordasse na necessidade de arruar as meretrizes, pondo-se em rigorosa observancia as medidas e providencias officiaes de policia, e aconselhando-se a camara a que neste sentido faça as competentes reclamações á authoridade administrativa. Approvada.

O presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães propoz que se incluisse no plano definitivo a remoção da egreja de S. Sebastião, mas sempre d'accordo quanto for possivel com o parocho e parochianos d'aquella freguesia. Approvada, declarando o Snr. Luis Cardoso, que não só approva a proposta, mas a adopta como sua.

Por proposta do Snr. Pereira, e attentas as rasões que expoz, mais resolveu a commissão que se interrompessem os trabalhos até Terça feira proxima, em que haverá sessão ás cinco horas da tarde.

Lida por mim a acharam conforme, e vão assignar.

[Assinam]

Avelino da Silva Guimarães

Francisco Pinto de Carvalho do Amaral e Freitas, vencido no que respeita á proposta nº 17, e remoção da Igreja de S. Sebastião.

José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses

Avelino Germano da Costa e Freitas

Rodrigo Teixeira de Meneses

Sessão de 13 de julho.

Aos 13 de julho de 1869, estando presentes, na salla das sessões da camara, o presidente da commissão de melhoramentos Avelino da Silva Guimarães, os Exmºs Snrs. José Taveira Pinto de Meneses, Avelino Germano da Costa Freitas, e eu, secretario da commissão, que esta subscrevo e assigno, pelo dicto Snr. Presidente foi declarada aberta a sessão, e concedida a palavra ao Exmº Snr. Taveira para a continuação das suas propostas, o qual as fez na ordem seguinte:

1ª

Proponho que no terreiro de Lamellas se prolongue o alinhamento da casa de D. Joanna Aguiar até tocar á linha que parte do cunhal do quintal de Leite Castro parallela á casa de Luis Martins, e que este largo seja competentemente arborisado. Approvada.

2ª

Proponho que se regularize o pavimento da rua de Val de Donas. Approvado.

3ª

Para o projecto definitivo, a rua projectada por Almeida Ribeiro entroncando a rua do Espirito Sancto e a Çapateira. Approvada.

4ª

Regularizar o terreiro da Mezericordia, com largos passeios á volta, arvores aos lados, e macadamisada no centro. Approvada.

5ª

Melhorar a rampa do Postigo de S. Paio. Approvada.

6ª

Na rua Travessa, seguir o alinhamento proposto por Almeida Ribeiro, exceptuando á entrada da rua de S. Domingos, onde convem inclinar o alinhamento para a rua de D. João 1º.

7ª

Seguir o projecto d'Almeida Ribeiro para a construcção da rua das Lameiras. Approvada.

8ª

Construir lavadouros publicos no Campo da Feira, junto ao regato, por ser o local mais appropriado, e adoptando-se algum systema de seccadouro. Approvada.

9ª

Uma nova rua partindo do lado direito de Stª Clara á estrada de Fafe, já para communicar mais facilmente a cidade com as repartições publicas, já para dar luz ás sallas que hoje formam os córos do mesmo convento, e que de futuro tem de servir para alguma repartição. Approvada.

10ª

Regularisar, melhorar, e arborisar o Toural, tomando para modello o largo da Batalha, no Porto, passando o chafariz para o centro, e mudando o cruzeiro para logar mais proprio. Approvada.

11ª

Na rua de S. Domingos, seguir o alinhamento da egreja, cortando o altar do Senhor do Terço, sacristia e casas contiguas. Approvada.

12ª

Para matadouro publico escolher terreno do lado de cima da rua de Stª Luzia, por ahi haver agoa limpa, poder augmentar-se com depositos, ficar perto da cidade, e em sitio em que, pelo grande declive, não são possiveis os arruamentos. Approvada.

13ª

Regularisar e arborisar o largo de S. Francisco, tendo arvores aos lados, e uma rua d'arvores no centro; e o de S. Sebastião pelo systema da Batalha, no Porto. Approvada.

14ª

Melhorar a rua da Caldeirôa, dando-lhe menor largura que a do projecto d'Almeida Ribeiro, e cingindo mais os alinhamentos actuaes. Approvada.

15ª

Seguir o projecto d'Almeida Riabeiro na rua de Reilho. Approvada.

16ª

Cortar a alpendrada da Alfandega. Approvada. [na margem esquerda, encontra-se anotado, com o mesmo tipo de caligrafia, vae-se proceder]

17ª

Proceder a dous cortes projectados por Almeida Ribeiro na rua de S. Sebastião. Approvada.

18ª

Nas Carvalhas de S. Francisco, realisar os cortes dos quintaes indicados por Almeida Ribeiro. Approvada.

19ª

Adoptar os projectos d'Almeida Ribeiro no largo e rua de Couros. Approvada.

20ª

Seguir o mesmo nos melhoramentos da rua d'Alem do Rio. Approvada.

21ª

Para o futuro, seguir o alinhamento proposto por Almeida Ribeiro na rua de S. Francisco. Approvada.

22ª

Numeração de predios, e designação de ruas, instando a camara como a authoridade administrativa, por isso que este ramo de serviço publico se acha em deploravel estado. Approvada.

Em seguida o secretario da commissão Rodrigo Teixeira de Meneses propoz que se incluisse no plano de melhoramentos os projectos de construcção de latrinas e despejos publicos, escolhendo-se local appropriado. Approvada a proposta.

Em seguida o presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães disse que, no capitulo d'edificios publicos, tinha a propor a construcção d'edificio para bibliotheca publica, e aulas de instrucção primaria, latim e francez, conforme o projecto da camara; que este melhoramento deve fazer parte do plano provisorio, não só porque é já um projecto da camara transacta, e a que a actual já deu começo d'execução, mas porque a camara possue um nucleo, embora pequeno, de bibliotheca, tem um bibliothecario com o ordenado de 100$000 rs. annuaes, e mesmo porque é vergonha que a Segunda terra do districto, se não a primeira na riqueza e população, esteja ainda desprovida d'uma bibliotheca. Foi unanimemente approvada.

E continuando com a palavra, apresentou as posturas sobre edificações e relatorio que as precedem, na forma seguinte // Digo Foi unanimemente approvada, com a seguinte alteração proposta pelo Snr. Taveira Meneses – que esta bibliotheca comprehendesse não só a bibliotheca scientifica e litteraria, mas uma bibliotheca municipal segundo o systema francez, isto é, bibliotheca industrial e agricola.

E continuando com a palavra o presidente da commissão, disse que apresentava ao exame e critica da commissão o projecto de posturas sobre edificações, precedidas d'um relatorio, na forma seguinte:

Notando-se com estranheza a falta absoluta de posturas municipaes que regulem o prospecto e alinhamento dos edificios, e fazendo-me a commissão a honra de me encarregar de confeccionar um projecto de posturas, para, depois d'examinado pela commissão de melhoramentos, ser proposto á camara, apresento-o hoje ao exame da illustrada commissão, posto que ainda com alguma repugnancia e receio – Repugnancia, porque é sempre penoso receber impensadas desconsiderações em recompensa de zelo desinteressado e trabalho gratuito; receio, porque vejo o conselho de districto tão susceptivel com desconfianças e vislumbres d'illegalidades, chegando a confundir o que é legal com o que o não é, que não sei ainda se este projecto, posto que modelado pela lei, e fundado na lei, terá de ficar esquecido no archivo da camara.

Não invento - provo.

Por exemplo - O conselho de districto reputa illegal a postura que tende a encoimar e cohibir a nudez indecente, e todavia esta postura encontra-se no artº 7º do ultimo codigo de posturas do Porto, confeccionado pelo bacharel em direito Antonio Augusto Alves de Sousa, votado pela camara do Porto em sessão do corrente anno, e approvado pelo conselho de districto composto do governador civil Palmeiro Pinto, hoje presidente da camara dos deputados, dos bachareis em direito Rodrigues d'Oliveira, e Sousa Cirne, e do bacharel em philosophia Soares Cardoso; e já se encontrava a mesma disposição no anterior codigo artº 15.

Por exemplo – O conselho de districto declara illegal a postura que tende a encoimar e cohibir a immoralidade de se proferirem palavras deshonestas, ou praticarem actos obscenos e deshonestos, e esta postura encontra-se no artº 10 do codigo de posturas de Coimbra. Devo notar que este codigo foi confeccionado pelo Doutor Antonio Luiz de Sousa Henriques Secco, em 1863, o qual é lente de direito na Universidade, devendo ainda notar-se que é lente de direito penal. Tambem noto que o conselho de districto que o approvou era composto do governador civil Caetano de Seixas e Vasconcelos (que a commissão conhece certamente como afamado jurisconsulto do paiz), e de varios lentes da Universidade.

E identicas disposições ás dos exemplos precedentes se encontram no codigo de posturas d'esta cidade (em vigor, visto que as posturas legalmente approvadas não podem ser suspensas pela camara, como resolveu o accordão do conselho d'estado de 23 de fevereiro de 1869, e visto que o governador civil ainda não ordenou ao administrador do concelho que requeresse officialmente a sua revogação, como cumpria em vista da portaria de 16 de maio de 1853, e accordão do conselho d'estado de 1 de septembro de 1853), confeccionado e approvado em 1851, sendo então presidente da camara o juiz da relação do Porto – Leite Pereira.

Ainda mais.

O conselho de districto não admitte postura regulando a venda de centeio com cravagem, até certa proporção, com o futil pretexto de que a camara não pode tolher a liberdade de comercio, e sem reflexionar que esta postura somente tende a evitar e cohibir o abuso, nunca o legitimo azo de commercio, e sem reparar no que aconselha sobre este assumpto a Medecina Administrativa do Dr. Macedo Pinto, o qual é (e ninguem d'isso duvida) uma verdadeira sumidade na sciencia.

O conselho de districto não admite postura que prohiba a construcção de janellas saccadas a menor altura que trez metros, com o pretexto de que tal postura invade os direitos de propriedade, e portanto é inconstitucional, sem reparar que por esta doutrina cae no absurdo de reputar offensivo da Carta o decreto de 31 de dezembro de 1864, artigo 12º do codigo administrativo, nº 6 e 7 do cod. de posturas de Coimbra, art. 31 e 34 do ultimo cod. de post. do Porto, etc. etc., podendo d'este modo os proprietarios tolher impunemente o transito publico!

O conselho de districto, em accordão de 3 de dezembro de 1868, declarou illegal a postura que prohibia a construcção d'edificios, alterações nas suas frentes, e reedificações, sem licença da camara, approvando o risco de alinhamento, de modo que o conselho de districto colloca-se acima da lei, e declara illegal o decreto de 31 de dezembro de 1864 art. 54, cod. adm. Art. 120 nº 7, e os codigos de posturas das outras cidades! Se este facto não constasse d'um documento official, de certo a commissão me não acreditaria!...

Fez a camara, a que me honro de pertencer, uma postura, encoimando os conductores de carruagens publicas que se não apresentassem com a necessaria limpesa, a exemplo do que dispõe o

ultimo codigo de posturas do Porto art. 99 § un., sendo esta postura a copia exacta d'um artigo do regulamento dos carros em vigor n'esta cidade, mas o conselho de districto declara illegal esta postura!

Declara tambem o conselho de districto illegal a postura que prohibe aos cocheiros actos de má educação para com os passageiros, postura que se encontra no ultimo codigo do Porto art. 97 nº 7, e n'outros codigos de posturas.

O conselho de districto declara tambem illegal a postura que manda desbastar densos pinhaes, de modo que d'arvore a arvore fique o intervallo d'um metro, e d'este modo pretende tolher á camara a policia rural, que lhe é garantida pela ord. l. 1º t. 66 § 28, cod. adm. art. 120 in fine, etc..

Ainda mais – não consente que a camara use dos direitos que lhe concedem os artigos 38º e Seg., 441, e 2323 do codigo civil, de modo que uma corporação administrativa, embora superior, tolhe á camara o que lhe concede uma lei geral do paiz.

Justifico pois as presentes posturas do seguinte modo – Os artigos 1º a 12º são a copia exacta dos artigos 34 a 44 inclusivé do ultimo cod. de posturas do porto, com as seguintes modificações: onde n'aquelle se emprega a palavra =multa=, substituo eu pela palavra =coima=, não por que a coima não seja multa, porque na verdade é multa e é pena, e esta pena ou multa, em posturas, nunca deixa de ser =coima=; mas assim o faço, para satisfazer as exigencias do nosso conselho de districto, que não quer que se diga =multa=, ou =pena=, mas sim =coima=, prestando assim homenagem, com notavel zelo, ao excessivo jurismo de nomenclatura juridico-municipal aconselhada por Silva Ferrão, commentario ao art. 489 do cod. Penal, e seguido pelas ordenações do livro 1º e livro 5º. Questão de palavras, completamente esteril, que faz bem lembrar a questão latina das trez cabrinhas, ou as questões alambicadas da classica academia das sabichonas, de que falla Molière...

Supprimo a ultima parte do § 3º do art. 34, pois que n'estas posturas não há logar a referencia, e no § 4º digo =primeiro engenheiro districtal=, em vez de =funcionarios competentes=, porque é o engenheiro districtal, na forma do decreto que creou a engenharia districtal, que tem de ser ouvido sobre todas as obras municipaes.

Os §§ 1º e 2º do art. 6º são formados dos artigos 46 e 47 do codigo de posturas do Porto, com pequenissimas modificações.

Os artigos 12, 13 e 14, são a copia dos artigos 30, 31 e 32 do ultimo codigo de posturas do Porto.

No art. 13 resalvo a excepção do art. 12 § un., porque me parece mais seguro ao transito, e mais conducente á belleza da rua, na hypotheze figurada, uma rampa do que um degráo. N'este mesmo artigo acrescento á palavra =piões=, as palavras =pias, balcões, ou terrados=, adoptando o disposto em o nº 7 do artigo 14 do cod. de post. de Coimbra.

Nestas posturas regula-se o alinhamento e prospecto d'edificios, como é permittido pelo art. 120 nº 7 do cod. admin., mas devo observar, para descargo de consciencia, que o conselho de districto no já por mim mencionado e notavel accordão, declarou illegal a seguinte postura:

"Ninguem poderá, dentro da cidade, ou à margem das estradas publicas do concelho, edificar casas novas, ou reedifical-as, ou fazer quaesquer alterações nas frentes das casas, sem apresentar á camara o risco do plano da obra, para a camara lhe conceder licença, tendo em vista as disposições das presentes posturas, a regularidade, aceio, e alinhamento das construcções, sob pena de 20$000 rs. de multa."

Parece o conselho de districto ache illegal a postura pela quantia da coima, mas devia notar que, segundo decreto de 31 de dezembro de 1864, eu somente marquei o minimo, pois que no artigo 57 desse decreto se commina a multa (o decreto diz multa) de 20$ a 200$000 rs.

Custa-me a crer esta decisão, e tanto mais, quanto vejo mencionado o nome do exmº Snr. Barão de Paçô Vieira, bacharel formado em direito, aliaz meretissimo, da magistratura portugueza!! Devo tambem notar que sª Exª é natural d'esta terra. ...

Custa-me ainda a crer porque, não só esta, e as outras posturas que notei, se encontram nos outros codigos de posturas, mas são sem a menor sombra de duvida auctorisadas pelo decreto de 31 de dezembro de 1864, art. 120 do cod. adm., e até pela ord. livro 1º t. 66. O art. 120 do cod. adm. marca, em traços geraes, quaes são os objectos sobre que a camara pode fazer posturas, mas não podendo prevenir todas as hypothezes, diz in fine: "Em geral a camara regula todos os objectos de policia municipal, tanto urbana, como rural."

A explicação d'esta parte tão vaga do cod. adm. encontra-se na cit. ord. in primae e §§ 24, 26, e 28.

Diz o § 28 = "Ydem proverão as posturas, vereações, e costumes antigos da cidade, ou villa; e as que virem que são boas, segundo o tempo, façam-as guardar, e as outras emendar. E fação de novo as que cumprir, no prol, e bom regimento da terra, considerando em todas as cousas, que o bem commum cumprirem ..."

Quanto ás posturas sobre edificações, caminhos, fontes, chafarizes, pontes, calçadas, poços e ruas, pode ver-se o § 24 da cit. ord. que é expresso e claro, que não está revogado, antes revigorado pelo art. 120 do cod. adm.

Quanto á policia rural, plantio d'arvores, policia de arvoredos publicos e particulares etc., pode ver-se o § 26, que é expresso, e não foi revogado, antes revigorado pelo cit. art. 120 do cod. adm.

De modo que, onde o conselho de districto diz que não há lei, vê-se que não só ella existe e vige, mas é expressa e terminante!!!

E pelo exame que acabo de fazer se prova tambem a toda a luz da evidencia que a camara tem o direito de regular a policia em todos os assumptos que não forem expressamente resalvados pelas leis, e não estiverem já prevenidos nos regulamentos administrativos.

O municipio é uma familia, e não há familia que não tenha o direito de regular os seus negocios domesticos. Esse direito havia-o já na edade ominosa das instituições absolutas. ...

A postura do artigo 15º é inteiramente nova, e a commissão decidirá se é ou não precisa e conveniente.

Como a commissão aprovou o projecto d'uma estrada vicinal ligando as diversas povoações dos suburbios da cidade, formulei n'este sentido o artigo 16.

Não cançarei a commissão com mais longo panal: demasiado vae elle; mas eu precisava de justificar a repugnancia, e o receio que ainda tenho em acceitar o honroso convite d'esta commissão.

Das edificações

Artigo 1º - É prohibido edificar ou reedificar em todo, ou em parte, ou accrescentar qualquer predio, muro, ou parede, bem como abrir porta ou janellas fronteira á via publica sem previa licença da camara.

§ 1º Nas novas edificações, reedificações, ou accrescentamento de qualquer predio, ficam prohibidas as beiras e calões.

§ 2º Os proprietarios que edificarem, reedificarem ou accrescentarem qualquer predio, deverão introduzir canos nas paredes, para conducção das agoas pluviaes ao aqueducto geral das ruas, aonde o houver, ou por baixo do passeio nas ruas onde não houver aqueducto, ou para a parte posterior das propriedades. Aquelles que os não collocarem, ou que os mandarem outra vez tirar depois de collocados, ou construirem por qualquer forma beiras ou calões para a via publica, pagarão 10$000 rs. de coima, que será applicada todas as vezes que terminar o praso, que, conforme a importancia da obra, lhes for marcado, nas novas intimações, que se lhes fizerem, para darem cumprimento a esta postura.

§ 3º A licença para edificações, reedificações, ou augnmento de predios envolve auctorisação para levantar a rua, e abrir cano de despejo para a conducção das aguas pluviaes até ao aqueducto publico, mas não para outro qualquer despejo, ou mister.

§ 4º A licença obtem-se por meio de requerimento dirigido á camara acompanhado de duas plantas perfeitamente eguaes e bem executadas, designando a obra que o requerente pertende fazer, a fim de serem approvadas: uma dessas plantas ficará archivada com os respectivos documentos no cartorio municipal, e a outra será entregue ao requerente quando se expedir a competente licença, a qual somente será passada depois d'obtidas informações technicas do primeiro engenheiro do districto, e quando o requerente tenha depositado a quantia que for por este arbitrada, conforme o prospecto dos edificios, para garantir a remoção déntulhos, a construcção dos canos introduzidos nas paredes para a conducção das agoas pluviaes; e em geral o cumprimento das posturas municipaes.

§ 5º O deposito de que tracta o § anterior somente será restituido ao proprietario, depois que a camara seja competentemente informada de se acharem removidos os entulhos, cumpridas as posturas municipaes, construida a obra conforme a planta approvada, e no respectivo alinhamento, a rua reposta no antigo estado, construidos os canos para a conducção das agoas pluviaes, e plenamente satisfeita a importancia do aluguer do terreno que tiver sido occupado com materiaes.

Artigo 2º - O proprietario, que pertende accupar terreno publico para deposito de materiaes, pagará adiantado 100 rs. mensaes por cada metro quadrado. No acto de pedir a licença deverá o proprietario declarar quantos metros de terreno precisa occupar, e por quanto tempo aproximadamente, e pagará logo a importancia do aluguer, correspondente ao tempo provavel d'occupação, que houver declarado, sem o que lhe não será passada licença. Se o tempo da occupação do terreno não durar tanto quanto houver dicto o proprietario, ser-lhe-há restituido o que restar, feita a conta do aluguer pelo empregado respectivo. Se tiver já decorrido o tempo declarado, será avisado para novamente dizer por que tempo e que espaço de terreno quer continuar a occupar; e se dentro em trez dias não comparecer para dar cumprimento ao disposto neste artigo, pagará a coima comminada no artigo seguinte, e ser-lhe-há embargada a obra até que satisfaça.

Artigo 3º - Aquelle que occupar terreno publico sem licença, ou que, tendo-a, se utilizar de maior porção do que aquella que lhe houver sido concedida, pagará 5$000 rs. de coima, e o preço do aluguer do terreno, que tiver occupado sem licença, ou alem do que nella for designado.

Artigo 4º - O terreno que for occupado com materiaes será resguardado com um tapamento de madeira d'altura d'um metro e cincoenta centimetros pelo menos, e com taboas sobrepostas, e portas que abram para dentro, sob pena de 3$000 rs. por cada dia, em que for encontrada esta infracção. Fora do tapamento de madeira, ou a elle encostado, não é permittido conservar materiaes alguns, sob a mesma coima em todos os dias que assim se encontrarem. A demarcação de terreno para deposito de materiaes, será sempre feita por pessoa auctorisada pela camara.

§ Un. Nas ruas estreitas, o tapamento, de que tracta este artigo, será unicamente no sentido longitudinal.

Artigo 5º - O proprietario que fizer edificação, reedificação ou construcção sem licença, quer seja á face da via publica, quer afastado d'ella seis metros ou menos, e bem assim aquelle que tiver licença e planta approvada, mas não a executar exactamente, ou alterar por qualquer forma, ou construir fora do alinhamento respectivo, pagará 20$000 rs. de coima, e será obrigado a desfazer a obra, ou para restituir o terreno ao primitivo estado, ou para executar a planta approvada, ou para edificar no respectivo alinhamento; e quando o não faça, depois de ser para isso intimado, a camara mandará pelos seus operarios demolir a obra, pagando-se da despesa pela forma determinada nas leis.

§ Un. No caso d'alienação ou transferencia da propriedade, ou obra em construcção, a licença não aproveita ao adquirente, sem que este por meio de requerimento dirigido á camara declare, que acceita a responsabilidade do cedente, para cumprimento das posturas e mais effeitos legaes, sob pena de incorrer na coima dos que fazem obra sem licença.

Artigo 6º - Os entulhos ou materiaes que restarem das edificações, reedificações, ou quaesquer construcções, deverão ser removidos em caixões ou cestos bem vedados para o local que a camara designar, sob pena de 2$000 rs. de coima.

§ 1º Os entulhos provenientes de qualquer demolição, edificação, concerto, ou limpesa de telhados, não poderão ser lançados do alto do edificio, ou de logares elevados senão por meio d'um cano fechado e apenas aberto nas duas extremidades. A abertura inferior do cano não poderá distar do pavimento da rua mais de cincoenta centimetros. Qualquer contraventor a esta postura pagará a coima de 1$500 rs..

§ 2º Não poderá accummullar-se entulho em frente do predio de modo que estorve o transito publico, e deverá ser removido dentro de vinte e quatro horas, sob pena de 1$500 rs.

Artigo 7º - A altura das edificações será determinada conforme a largura das ruas, do modo por que se acha determinado no decreto de 31 de dezembro de 1864 art. 35:

1º Quando a largura das ruas for menor de cinco metros, a altura dos edificios não será superior a dose metros.

2º Quando a largura das ruas ficar comprehendida entre cinco e septe metros, a altura dos edificios não será superior a quinze metros.

3º Quando a largura das ruas for superior a sete metros, a altura dos edificios não será superior a vinte metros.

4º Quando os edificios tiverem fachadas sobre duas ruas, que se cruzem com differentes larguras a altura será determinada pela de maior largura.

5º Quando os edificios tiverem fachadas sobre duas ruas abertas proximamente na mesma direcção mas com grande differença de nivel, a altura será determinada por decisão especial da camara.

6º 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 a camara auctorisar maior elevação.

§ Un. O disposto nos numeros d'este artigo, não se applica aos templos, aos edificios destinados para serviços publicos, nem aos monumentos.

Artigo 8º - As alturas determinadas no artigo antecedente, serão medidas desde a calçada ou passeio até a parte superior da cornija.

§ 1º As medidas serão tomadas no centro da fachada.

§ 2º Acima da cornija e no plano da parede da fachada, não poderá ser elevada nenhuma construcção, excepto os aeroterios e seus accessorios.

§ 3º A altura de qualquer pavimento não poderá ser inferior a trez metros.

§ 4º Nas ruas de larguras variaveis, a altura dos edificios será determinada em relação á media das larguras maxima e minima das mesmas ruas.

Artigo 9º - Nas edificações que se fizerem nos pontos em que se tocarem as extremidades de duas ruas ou praças, os angulos serão chanfrados, sempre que a camara, ouvida a informação do engenheiro districtal, o julgar conveniente.

Artigo 10º - Tanto nas antigas edificações, como nas que de futuro se fizerem ficam prohibidas as portas, janellas, balcões, ou mostradores, que abrirem para a rua, e bem assim os sobrecéos ou coberturas sobre portas, e as grades salientes das ombreiras e das janellas dos pavimentos terreos, sob pena de 2$000 rs., e de se mandarem tirar á custa do proprietario.

Artigo 11º - O proprietario da obra de cuja edificação, reedificação ou construcção, se tractar, fica responsavel pelo pagamento das coimas, em que incorrerem os empreiteiros, carreteiros, ou pessoas empregadas na obra.

Artigo 12º - São prohibidos os degráos junto ás soleiras das portas. Os degráos que se acharem postos em contravenção do disposto neste artigo, deverão ser tirados dentro do praso de trinta dias, contados da data da publicação d'estas posturas.

§ Un. Nas ruas rebaixadas, ou que de futuro se rebaixarem, serão tolerados degráos pelo tempo e modo que for accordado entre a camara e os respectivos proprietarios.

Artigo 13º - É absolutamente prohibido ter piões, pias, balcões, ou terrados, junto ás ombreiras das portas, e salientes sobre os passeios, e bem assim rampas de pedras ou outras quaesquer, junto da linha do passeio, ou das soleiras para a parte exterior, com o fim de facilitar a entrada ou sahida de trens ou carros, e as que actualmente existem deverão ser tiradas no praso marcado no artigo 12, salvo a excepção do § Un. do mesmo artigo.

§ 1º A camara mandará arrancar á custa dos respectivos proprietarios os degráos, piões, ou rampas, que apparecerem findo o praso marcado no artigo 12, e aquelle que novamente os collocar pagará 4$000 rs. de coima, alem da despesa da remoção.

§ 2º É contudo permittido usar de rampas de madeira, para facilitar a entrada e sahida de trens ou carros, uma vez que essas rampas sejam collocadas unicamente na occasião de servirem, e tiradas logo depois, sob 3$000 rs. de coima, paga pelo dono ou inquilino da casa, loja, cocheira, ou armazem onde se praticar a contravenção.

Artigo 14º - Quem quebrar, ou por qualquer forma deteriorar as linhas do passeio, fazendo sobre elle subir ou descer trens ou carros para entrarem ou sahirem de qualquer loja, armazem, ou cocheira, sem ser por sobre as rampas de que tracta o § 2º do artº 13, pagará 2$000 rs. de coima.

Artigo 15º - Nas novas edificações que se fizerem, ou reedificações, a camara não approvará projecto que não esteja em harmonia com a planta de melhoramentos depois de competentemente approvada.

Artigo 16º - As presentes posturas serão executadas não sé dentro das barreiras da cidade, e da futura estrada vicinal de circunvallação, logo que seja incluida no respectivo plano, mas nas povoações de Vizella e Taipas, e em todos os logares arruados do concelho.

O que sendo visto e examinado pelos membros presentes da commissão de melhoramentos, acharam dignas de serem approvadas as posturas acima exaradas, notando os membros da commissão Taveira de Meneses, e Rodrigo Teixeira, que nellas devem incluir-se duas providencias – 1ª que as casas que de novo se construirem sejam todas apilaradas; 2ª que os canos para conducção d'agoas pluviaes sejam examinados por o engenheiro districtal, de modo que fiquem com a necessaria capacidade. Assim se resolveu propor-lo á camara.

[estas posturas foram apresentadas em sessão da Câmara, no dia seguinte, 14 de Julho de 1869, onde foram aprovadas, tendo sido transcritas textualmente, bem como o relatório prévio, para o respectivo Livro de Actas (AHMAP, Livro de Actas da Camara Municipal de Guimarães, M-1853, pp. 226F-235F)]

Em seguida, pelo membro e secretario da commissão Rodrigo Teixeira de Meneses foram feitas as seguintes propostas:

Como um dos melhoramentos que a camara pode desde já por em pratica (para o qual não necessita de dispendio, antes é verba de receita), indico a exacta e rigorosa observancia das posturas existentes, taes como as que dizem respeito a moral e saude publica, limpesa e conservação das ruas, praças, tanques, fontes, e chafarizes publicos; providencias contra incendios, policia de bebidas e comidas. Com relação a esta ultima parte, devo notar sobre modo as padeiras, porque sendo o pão o nosso principal alimento, deve ser rigorosa a vigilancia para que o preço seja o marcado nas tabellas, o preço marcado nas posturas da camara, e que não tenha misturas.

Se porem algum obstaculo existe que se opponha á realisação d'esta minha proposta, tomo a liberdade de lembrar a conveniencia d'estudar os meios de obviar esses obstaculos, promovendo-se a efficaz vigilancia e cumprimento das posturas municipaes, que é o maior melhoramento.

Torno a repetir que é este o primeiro e mais urgente melhoramento, pois que valem as novas propostas ruas, e os melhoramentos das actuaes, continuando a servir de valla de despejos, ou sentina de todas as imuncicies, enterradouro dos animaes mortos e passeio e livre logradouro dos vivos?! De que

valerá o abastecimento d'agoas, se o nojo no-las converte em vomitorio? De que valem os jardins, passeios, e arborisação, se alguns terrenos tem a natureza de seccarem a plantação, e os arbustos e flores terão d'estiolar-se nas sombras da civilisação vimaranense, e carencia de fiscalisação municipal? Que importam as medidas que tomarmos para remoção d'estabelecimentos perigosos, se elles se não removerem? De que valerá a reforma do codigo municipal, se se lhe não der fiel e rigorosa execução? Não basta a palavra, é precisa a acção – a lei sem execução é lettra morta: pode interter a curiosidade de quem não tiver outro livro para matar as horas d'ocio, mas para o que há de servir é para manter a policia municipal em toda a sua integridade. Não é o desejo d'irrogar censuras o que me dictam estas reflexões, mas somente tenho em vista indicar um melhoramento auxiliar de grande parte do programma de melhoramentos do Exm° Snr. Taveira de Meneses, e d'esta illustrada commissão, porque, na verdade, sem a rigorosa execução das posturas, de pouco ou nada valem os melhoramentos propostos. Com a execução das posturas, ou a policia se mantem, e é um passo dado para a civilisação da terra, ou as multas entram no cofre do concelho e augmentam assim os meios de que o municipio pode dispor.

Para que a commissão estude e indique os meios de terminar com a falsa mendicidade.

Tomando a commissão esta proposta na devida consideração, não só a approvar, mas a ampliar a todos os ramos de policia, nomeando para estudo d'este assumpto o exm° Snr. Barão de Pombeiro, e Avelino da Silva Guimarães.

Para que a camara pedindo venia aos municipios do Porto, e Coimbra, altere o seu codigo de posturas em harmonia com o disposto n'aquelles codigos, copiando textualmente tudo o que for applicavel a esta cidade. Approvada.

Com relação a todos os melhoramentos d'arborisação que se indicarem proponho a immediata acquisição e plantação d'arvoredo, sendo essa plantação realisada d'harmonia com os futuros melhoramentos a que haja de proceder-se, para que em qualquer tempo que a elles se proceda haverá já arvores frondosas e copadas, o que é conveniente, porque as arvores não se criam d'um momento para o outro.

Bem como, para que não haja grande despesa com a compra d'arvores, proponho que se lembre á camara a conveniencia de que se pode obte-las, pedindo-as ao governo, do viveiro das mattas do Bussaco, e outras do reino, ou mesmo promover dadivas de particulares. Approvado.

Proponho a criação d'um viveiro municipal d'arvores, cuja utilidade é manifesta para de futuro se arborisar a estrada da circunvallação, cemiterio publico, enterradouro d'animaes, etc.. Este viveiro pode tambem ser de grande vantagem, animando e auxiliando a arbori-cultura do concelho. Approvado.

Quanto a illuminação, proponho, para plano definitivo, o systema d'illuminação a gaz; para o provisorio proponho que a illuminação se estenda até ás barreiras, e de futuro para a rua de circunvallação, augmentando-se nas praças onde é notavel a sua escassez, e ainda em bastantes ruas, onde se torna, por falta de luz, perigoso o transito. Approvado.

Adoptar para o estabelecimento de novos talhos, ou transferencia dos actuaes, as disposições do capitulo 1° do cod. de posturas do Porto, ultimamente confeccionado, estabelecendo o municipio por sua conta um ou mais talhos, que servem de modello, e fazem baixar o preço pela concorrencia. Approvado.

Proponho a creação d'um partido de veterinario, com a obrigação d'inspeccionar as rezes que hoverem de ser abatidas para consummo publico, e ao qual os habitantes d'este concelho essencialmente agricola, como todo o paiz, se possam dirigir para o regular tractamento dos gados e animaes domesticos, livrando-se assim das garras dos curandeiros, e com a obrigação d'estacionar nos dias de feira, para occorrer ás consultas, gratuitamente, ou mediante modica retribuição estipulada pela camara. Approvada, com a ampliação do Snr. Taveira, para que a camara, na creação d'este partido, se combine com as camaras dos concelhos limitrophes, que auxiliarão o partido, tendo o veterinario sua residencia em Guimarães, e indo aquelles concelhos nos dias de feira.

Em seguida o Snr. Taveira de Meneses propoz que em todas as ruas que de novo se abrirem ou melhorarem, se construam encanamento nas condições precisas d'hygiene e limpesa.

Seguiu-se de novo o presidente da commissão, que fez varias propostas, e apesentou um parecer sobre emprestimo, na forma seguinte:

Propostas

Como a commissão é de melhoramentos, e como a palavra melhoramentos comprehende não só os progressos materiaes, mas tambem os moraes, proponho que a commissão indique como um melhoramento a creação d'uma exposição industrial e agricola no dia da feira de S. Gualter. Deste modo a camara dará nova força e vida a esta feira annual, e incitará o desenvolvimento industrial e agricola do concelho. A exposição deve ser somente concelhia, estabelecendo-se preços d'entrada aos que não forem expositores, cujo producto pode servir para parte das despesas com material e premios.

Depois d'alguma discussão, decidio a commissão, por proposta do Snr. Taveira, que a exposição fosse somente agricola, d'horticultura, arboricultura, e artes correlativas, estabelecendo-se premios para todos aquelles que, em qualquer d'estes generos conseguir notaveis melhoramentos dentro do concelho.

Proponho que se incluam no projecto definitivo projectos de novas ruas, ligando a cidade com a nova estrada vicinal, e desde já proponho uma partindo das Hortas á estrada, tocando na Costa; outra, como prolongamento, ou melhoramento da calçada da Conceição; outra, partindo das Oliveiras do Campo da Feira á capella de S. Roque; e outra, partindo de S. Lazaro proximo dos Pombaes á Athouguia. Approvado

Proponho que a camara peça auctorisação para arborisar as margens das estradas até um kilometro de distancia da cidade. Approvada.

Parecer.

Segundo o § 3° do artigo 5° dos Estatutos da Companhia Geral de Credito Predial, as municipalidades podem obter emprestimos sem hypotheca immobiliaria, uma vez que haja lei especial consignando para amortisação qualquer imposto certo e determinado.

Parece-se portanto que o meio mais efficaz de que a camara pode lançar mão para realisar parte dos melhoramentos constantes do plano é um emprestimo a longo praso, pedindo-se lei que auctorise a consignação de contribuição directa na maxima parte, e alguma indirecta.

Parece-me que o emprestimo deve ser a longo praso, não só porque assim os presentes e os vindouros virão a pagar quasi egualmente as commodidades que disfructarem, mas porque é este o meio de realisar o emprestimo de quantia avultada sem graves ou excessivos de tributos.

Tomando por base o orçamento ordinario de 1868 a 1869, vê-se que a camara derrama 6$000$000 rs., e que d'este rendimento foram applicados a obras publicas 3$637$124 rs.. Se a esta quantia se accrescentar a de 105$000 rs., importancia de renda da casa para administração do concelho, e repartição da fazenda (despesa que deixa de fazer-se, adquirindo-se o convento das Claras), temos 3$742$124 rs.. Se se derramar mais 4$000$000 rs. em contribuição directa, augmentando a indirecta do vinho maduro, agoa ardente, e vinho verde em 400$000 rs., obtemos o rendimento de 8 142 124 rs., sufficiente para amortisação d'um emprestimo de cincoenta ou sessenta contos dentro do praso de sessenta annos, a juro de 6%.

Para este calculo, supprimo a verba de 200$000 rs. votados para despesas d'aquartelamento, por que não há hoje motivo plausivel que justifique esta despesa.

Devo tambem notar que a camara poderá amortisar este emprestimo em menos tempo, ou crear receita para novos emprestimos, logo que dezinvolva o plantio d'amoreiras, e venda as folhas; logo que construa o cemiterio, e venda terrenos para mausoleos; logo que conclua a nova praça, e estipule aluguer pelas barracas; logo que exija a todos os que de novo construem edificios o imposto d'aluguer pelo terreno occupado com materiaes, e finalmente creando um imposto sobre os carros a exemplo da camara do Porto.

Observe-se que, segundo o orçamento de 1868–1869, ainda deixo 420$582 rs. para despesas de cantoneiros e concertos d'obras e reparos d'edificios, e que não calculo o saldo que sempre há para orçamento supplementar.

Por conseguinte, segundo este parecer, nem se tolhe demasiadamente a actividade da camara, nem se augmentam excessivamente as contribuições municipaes.

Achando alguns membros da commissão pequeno o emprestimo, resolveu-se suspender a discussão do parecer para a commissão resolver definitivamente na ultima sessão.

E d'este modo se houve a sessão por encerrada, sendo 9 horas da noute.

E lida por mim a acharam conforme, e vão assignar.

[Assinam]
Avelino da Silva Guimarães
Avelino Germano da Costa e Freitas
José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses
Rodrigo Teixeira de Meneses

Sessão de 15 de Julho

Aos 15 de julho de 1869, e estando presentes na salla das sessões da camara, o presidente da commissão de melhoramentos Avelino da Silva Guimarães, e os membros da mesma os exm°s Snr. João de Castro Sampaio, conego José Bento Agra, Francisco Ribeiro Martins da Costa, Avelino Germano da Costa e Freitas, Jeronymo Antonio de Faria, José Taveira Pinto de Meneses, e eu secretario da commissão Rodrigo Teixeira de Meneses, foi pelo presidente declarada aberta a sessão.

Tomando a palavra o exm^{o} snr. João de Castro Sampaio disse que propunha se lembrasse á camara a conveniencia de pedir ao governo a parte vaga do convento de S. Francisco, para ahi se construir ou antes collocar a escola do conde de Ferreira, porque d'este modo pode sem inconveniente acceitar-se o legado, visto que terreno e materiaes se obtem sem despesa para o municipio. Que esta escola não prejudicaria a de primeiras que deve instituir-se no edificio da bibliotheca, no terreiro do Carmo, pois que em cidade tão populosa como esta não são superabundantes duas escolas d'instrucção, antes necessarias; e que lhe parecia que era conveniente a camara desde já tractar d'obter o mencionado edificio, sem esperar pela conclusão d'este plano de melhoramentos – Foi unanimemente approvada.

Em seguida o snr. Taveira Meneses declarou que na sessão d'hoje nada tinha a propor, por não ter podido concluir os seus estudos sobre abastecimento d'agoas, mas que na sessão d'amanhã apresentaria á commissão o resultado d'estes estudos.

Em seguida pelo presidente da commissão foi dicto o seguinte:

A commissão de melhoramentos fez-me a honra de me convidar para estudar e indicar algumas medidas de policia, que forem precisas, para se conseguir para esta cidade um estado de civilisação proprio da edade em que vivemos, e da importancia d'esta terra. Muito haveria que estudar e clamar, para me desempenhar d'esta missão satisfactoriamente, porque são tão vastos os dominios da policia, é tão complicada a sua organisação, são tão complexos os seus fins, que podemos dizer sem receio d'errar que a policia acompanha todos os actos civis, politicos, domesticos e publicos d'um cidadão desde o primeiro vagido da infancia ao ultimo paroxismo da morte, ou, ainda mais, desde a sua concepção até á conservação e respeito das suas cinzas. Por isso é que pode dizer com Vivien (Estud. Adm.) que a policia é a propria ordem social.

Mas, como a commissão a que me honro de pertencer tem por fim indicar todos ou a maior parte dos melhoramentos de que Guimarães é susceptivel, é preciso, pouco ou muito, dizer-se alguma cousa neste capitulo, porque o progresso material é, como diz Bastiat, simultaneamente causa e effeito do progresso moral. – Non solo in pane vivit homo – diz o Evangelho.

Indicar pois os melhoramentos materiaes, e deixar esquecido este ramo, sera erro indesculpavel, mas é tambem certo que a commissão não pode, e muito menos eu, a quem todas as forças escasseiam, fazer um trabalho completo em curto espaço de tempo. Sirva isto de desculpa da pobreza d'estudos e pareceres que hoje apresento á commissão de melhoramentos.

O mao feitio nosso de copiarmos todas as leis francezas sem as accomodarmos á indole, costumes, e divisões territoriaes, densidade de população, e divisões politicas e administrativas do nosso paiz; o pouco conhecimento dos nossos districtos, determinando precisamente a importancia relativa das capitaes dos districtos com a das cabeças dos diversos concelhos do mesmo districto, medindo-se tudo por Lisboa e Porto, trouxe consigo a promulgação da lei de policia de 2 de Julho de 1867, pela qual podem crear-se guardas civis nas capitaes dos districtos, sendo considerada a sua despesa como despesa districtal. D'aqui a injustiça de contribuirem todos os concelhos, não para utilidade geral do districto, mas somente da capital de districto; e de se accumularem os agentes de policia e segurança publica na povoação onde menos é reclamada essa accumullação: porque, nas capitaes dos districtos, onde há sempre um corpo de praça, officiaes das diversas repartições, policia administrativa bem organisada, é de menor precisão a creação de guarda civil, que nas cabeças dos diversos concelhos, onde (apenas em alguns) estacionam pequenos destacamentos, e onde a policia é feita por meia duzia de cabos, quasi sempre maltrapilhos, e os principaes incitadores de desordem. De mais, a justiça é a egualdade, a liberdade é a egualdade, e nos estamos n'um paiz onde deve haver justiça inteira, por que estamos n'um paiz livre. Em harmonia com estes principios, formulei a proposta 1^{a}.

A 2^{a}, 3^{a}, 4^{a} e 5^{a} apenas consistem no cumprimento da lei, e posturas. Abstenho-me, quanto a estas, de considerações justificativas, porque, a faze-las, teria d'irrogar censuras, que poderiam lançar-se á conta de despeitos pessoaes.

Quanto á 6^{a}, justifica-se com a lei. A lei de 1 de julho de 1867, reslisando o pensamento humanitario e justo de grandes criminalistas, dando todo o credito aos resultados beneficos que se narram do systema penitenciario já ensaiado n'outros paizes, e legislando em harmonia com o codigo civil, que reputa dementes os criminosos, deu o primeiro passo para que entre nós se implante e organise o systema penitenciario. N'esta cidade, sobe de ponto a necessidade de nos occuparmos neste assumpto, por isso que a cadeia que actualmente existe é pequena, acanhada, mal arejada, e mal repartida. Pode dizer-se que ella é um verdadeiro fóco dinfecção, e sentina e escola viva de vicios e crimes. O meio de obviar a isto é a m^{a} proposta 6^{a}, servindo-nos ainda d'estimulo o exemplo da camara de Fafe, que já possue uma cadeia cellular nas convenientes condições.

1^{a} proposta

Proponho que a camara represente ao poder legislativo, para que altere a lei de policia de 2 de Julho de 1867, do modo seguinte: creando-se nas capitaes dos districtos um corpo de guardas civis,

destacando-se contingentes para os diversos concelhos em numero proporcional á quota com que cada um contribuir para a despesa districtal da sua organisação e sustentação e proponho que a camara convide todas as municipalidades d'este districto a representar no mesmo sentido. Approvada, votando os membros da commissão os exm°s Snrs. João de Castro Sampaio, Francisco Ribeiro Martins da Costa, e conego José Bento Agra, a conveniencia de se fazer já esta representação.

2ª

Proponho que se inste com a auctoridade administrativa para que obrigue as meretrizes a um arruamento certo, prohibindo-lhes a divagação nocturna, e o publico despego de costumes. Approvada.

3ª

Proponho que do mesmo modo se inste para que cohiba a nudez indecente, seja qual for o pretexto, porque é repugnante e improprio d'uma terra d'esta ordem o espectaculo a que assistimos diariamente. Approvada.

4ª

Proponho que do mesmo modo se inste para que cohiba os palavrões obscenos, e actos deshonestos, proferidos e praticados na rua ou dentro de casas de modo que os transeuntes ou moradores das casas fronteiras e proximas ouçam e vejam. Approvado.

5ª

Proponho que do mesmo modo se inste para que persiga os falsos mendigos na forma da lei. Approvada, com a ampliação do Snr. Rodrigo Teixeira de Meneses, para que persiga a vadiagem.

6ª

Proponho que do mesmo modo se inste para que seja rigoroso o mais que for possivel quanto a mulheres gravidas não recatadas, que queiram expor seus filhos. Approvada.

7ª

Proponho que a camara tracte d'escolher local e terreno, e tracte de construir a nova cadeia comarcã segundo o systema cellular, na forma do art. 53 e seg. da lei de 1 de julho de 1867, e como trabalho preliminar proponho que a commissão d'entre si escolha os membros a quem especialmente ficarão encarregados os estudos na escolha do local. Approvada, nomeando-se para estes estudos os Snrs. Conego José Bento Agra, Francisco Ribeiro Martins da Costa, João de Castro Sampaio, Avelino Germano da Costa e Freitas, e José Taveira Pinto de Meneses.

E d'este modo se houve a sessão por encerrada, sendo 8 horas da noute.

E lida por mim a acharam conforme, e vão assignar.

[Assinam]
Avelino da Silva Guimarães
Jeronymo Antonio de Faria
José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses
Rodrigo Teixeira de Meneses
José Bento Ribeiro Agra
João de Castro Sampaio
Francisco Ribeiro Martins da Costa
Avelino Germano da Costa e Freitas

Sessão de 16 de Julho.

Aos desasseis de julho do corrente anno, estando presentes o presidente da commissão, e os vogaes barão de Pombeiro, Francisco Ribeiro Martins da Costa, Avelino Germano da Costa e Freitas, José Taveira Pinto de Meneses, e eu secretario da commissão Rodrigo Teixeira de Meneses, pelo presidente foi declarada aberta a sessão.

E tomando a palavra o Snr. Francisco Ribeiro Martins da Costa, disse o seguinte:

As praças do Toural e de S. Francisco são pela sua situação as mais frequentadas e de mais vida e commercio, e por isso as mais importantes da cidade, e que de preferencia devem prender a attenção da commissão. Muitos são os melhoramentos que ellas reclamam, mas não me occuparei senão de quatro, porque são os que pela sua ligação e natureza contribuirão a preparar terreno para obras d'embelesamento: refiro-me ao derrubamento do tanque do Toural, e melhor mais commoda distribuição de suas agoas; transferencia da matriz de S. Sebastião para a egreja de S. Pedro; desmoronamento da egreja de S. Sebastião, e conclusão das obras da de S. Pedro; e finalmente aforamento ou venda do terreno occupado pela praça do peixe, e pelos açougues, para novas edificações.

Nos melhoramentos indicados só vejo difficuldades a vencer na remoção da egreja de S. Sebastião para a de S. Pedro, mas creio que não serão ellas taes que as insistencias das camaras futuras, o tempo, e

a razão, não possam resolver. Convenço-me até de que com o correr dos tempos as irmandades estabelecidas nas duas egrejas hão de chegar a um accordo, porque as de S. Pedro só com o auxilio que lhes pode prestar a freguesia á que poderão concluir a sua egreja, e as de S. Sebastião hão de ser convencidas de que lhes é mais facil e commodo concluir a de S. Pedro, que pode ficar um bello templo, do que construir uma nova.

Com estes fundamentos proponho:

1º

Que se derrube o tanque do Toural, e façam convergir as agoas que o alimentam, ametade para o das Lages, e ametade para outro que deve construir-se em frente da hospedaria do Peixe, encostada a um grande penedo que ali há. Approvada, declarando o presidente da commissão que approvava, se, pelo abastecimento d'agoas, se poder collocar um chafariz no centro do Toural, e outro no centro da praça do Mercado.

2º

Que se recommende a todas as camaras que empreguem a sua influencia na resolução das duvidas que se offerecerem á transferencia da matriz de S. Sebastião para a egreja de S. Pedro. Approvado.

3º

Que conseguido isto se mude a matriz, adro e egreja de S. Sebastião, e conclua a de S. Pedro á custa da parochia, das irmandades das duas egrejas annexadas, e do cofre do municipio, empregando-se na nova construcção o material da egreja e adro arrasados. Approvada.

4º

Que se transfiram para a nova praça do Mercado os açougues e praça do peixe, logo que possa ser, e que o logar que actualmente occupão sejam aforados e vendidos para novas edificações, seguindo-se no alinhamento para o lado do terreiro de S. Francisco o das casas a nordeste do mesmo terreiro. Approvada.

Em seguida o Snr. Avelino Germano da Costa e Freitas apresentou as suas propostas, precedidas de competentes relatorios, tudo na forma seguinte:

No breve relatorio que tenho hoje a honra de apresentar á consideração da commissão para dar cumprimento á missão de que fui encarregado, não pude, pela escassez de tempo, dar maior desinvolvimento aos motivos que fundamentão as minhas propostas, e trabalho escusado seria attenta a illustração dos membros e quasi intuitiva necessidade.

Não há no meu trabalho a ordem e relação precisa entre as propostas apresentadas, porque de corrida fui apontando, o que se me apresentava de mais urgente e necessario.

E em primeiro logar fallarei dos estabelecimentos industriaes, que em vista das disposições do decreto de 3 d'outubro de 1860, não podem consentir-se no centro das povoações, e d'aquelles que a lei ahi permite só depois que o exame de peritos declara que apresentam as condições exigidas de segurança e hygiene de modo que não possam tornar-se prejudiciaes ao bem estar e saude dos cidadãos.

Pertencentes á 1ª classe existem n'esta cidade duas officinas de fogueteiros, das quaes uma principalmente á de recear, por se achar situada n'uma rua bastante povoada e muito adentro de barreiras. Refiro-me á da rua de D. João 1º. A outra, bem que em logar pouco povoado, e encostada á antiga muralha proximo de Stª Cruz, não deixa de causar serio receio para os habitantes mais proximos, por que o menor descuido pode dar logar a uma explosão, e grande perda de vidas.

1ª proposta

Proponho pois que se insista com a aucthoridade administrativa para que sejam intimados os donos das referidas officinas de fogueteiros, para dentro do mais curto praso as removam para sitio bastante arredado da povoação, e que lhe for designado, para evitar os riscos a que pode dar logar a sua conservação onde actualmente se acham. Approvada.

Não são infelizmente estas duas officinas as que podem n'um momento fazer perigar as vidas de nós todos; ainda se encontram a cada passo armazenadas grandes porções de polvora, petroleo, agoa ardente, e outras materias inflamaveis, que, não havendo o maior rigor, cumprindo-se as leis e regulamentos, nos exporão a novas desgraças, como as que tiveram logar na desastrosa catastrophe do dia 4 de junho proximo passado.

Demais, em alguns pontos da cidade, existem proximo desses depositos de materias inflameveis fabricas de refinação d'assucar, sem para o seu estabelecimento tenha precedido a concessão da respectiva licença, que obrigue aos donos dellas as condições de segurança, sem as quaes as leis as não permittem.

Em eguaes circunstancias se devem considerar a maior parte das padarias, que, collocadas em predios d'acanhadas dimensões, de paredes de tabique, sem bôas chaminés, e tendo quasi todas em lojas contiguas grandes depositos de lenhas, são um risco constante d'incendios, que mais d'uma vez tem posto em sobresalto os bairros onde existem.

2ª proposta

Proponho pois que se convide a authoridade administrativa para que faça remover para sitios apropriados os depositos de petroleo, polvora, agoa ardente, e outras materias inflamaveis, não consentindo, sob graves penas, se conserve dentro da cidade se não a quantidade que se julgar necessaria para o consummo diario, e que sejam intimados os donos das fabricas de refinação e padarias para se munirem da competente licença, depois de verificada a segurança e boas condições dos predios, e o isolamento dos depositos de lenha, e depositos de palha. Approvada, declarando o presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães que se congratulava com o illustre proponente por não lhe Ter escapado um dos assumptos, de que mais se deve curar, e pelo assentimento unanime da commissão; mas que lhe cumpria declarar que em parte a proposta já foi prevenida, por isso que, como membro da camara, e tendo em vista o disposto no artigo 120 nº 3 do cod. adm., havia formulado posturas prohibindo os depositos de materias inflamaveis e explosivas, regulado os da palha e lenhas, isolando-as de logares afogueados, encoimando os donos d'estabelecimentos perigosos que não tivessem licença da authoridade administrativa: que estas posturas foram votadas em camara, e já se acham dependentes d'approvação do conselho de districto.

Em seguida vou tractar d'outros estabelecimentos industriaes, que se não podem comprometter de momento a vida dos individuos, não são por isso menos prejudiciaes, pelo damno que causam á saude publica, e por isso o cit. decreto os considera insalubres, e não podendo, como taes, permittir-se adentro das povoações – são estes as fabricas de cortumes, qualquer que seja a pelle ou curtimento, e as officinas de çurradores.

É certo que a grande maioria d'estabelecimentos d'esta ordem se encontram em um bairro áparte, como é o comprehendido pelas ruas de S. Francisco, Villa Verde, Alem do Rio, etc., e que as emanações animaes, que provem d'este fabrico, não parecem Ter decidida influencia malefica sobre os trabalhadores e habitantes d'aquelle bairro, o que é talvez em grande parte devido á cal e outras substancias, que corrigem em parte as emanações animaes, a que estão sujeitos, e ao habito de viverem n'aquelle meio, e a ser ordinariamente robusta e escolhida a gente empregada n'aquelle mister.

Julgo pois que obrigando-se os donos de taes estabelecimentos ao emprego d'apropriados meios hygienicos, e dezinfectando previamente as agoas; que corram dos lagares, e que levando em dissolução principios animaes e arrastando até restos de pelle vão fazer parte do regato, que passa ao fim da rua da Cladeirôa, podem estes estabelecimentos ser tolerados no local onde se encontram.

Outro tanto não acontece com alguns d'estes estabelecimentos que se encontram disseminados no Ourado do Forno, rua Nova e outros sitios, porque, com as emanações animaes a que constantemente dão logar se tornam prejudiciaes aos vizinhos e aos proprios habitantes das casas, onde as officinas estão estabelecidas por serem acanhadas e falhas da necessaria ventilação.

3ª proposta

Proponho pois que se preveja do melhor modo a melhorar as condições das nossas fabricas de cortumes situadas no bairro de S. Francisco não consentindo que as agoas que escorrem dos lagares vão inquinar a do regato da Caldeiroa, e que as officinas de çurradores, que se encontrarem nos differentes pontos da cidade, sejam removidas para fora da cidade, onde a melhor ventilação nos ponha a coberto da sua influencia malefica. Approvada, procedendo-se com a necessaria prudencia.

Em egual caso vê-se ainda para vergonha nossa no interior da cidade uma casa d'acanhadas dimensões, imunda, e donde se exala malefico cheiro, que denuncia a todos a proximidade do matadouro de Guimarães. A sua remoção do sitio onde existe para fora das barreiras, e a construcção d'um edificio appropriado, com as dimensões e condições de limpesa e ventilação, tendo proximo um curral onde as rezes descancem antes de serem abatidas, é melhoramento que julgo d'urgente e instante necessidade para melhorar as condições hygienicas da nossa cidade.

Creio tambem que será util dentro do matadouro deixar espaço e sitio appropriado, onde se faça a matança de porcos, para nos pouparmos ao repugnante estectaculo, que a cada passo se dá nas nossas ruas e praças.

4ª proposta

Proponho pois que se consigne no plano de melhoramentos a instante necessidade da construcção de edificio para matadouro publico com curral adjunto, onde as rezes descancem, deixando espaço e sitio para matança de porcos. E quanto a açougues, julgo tambem necessario proceder á sua reforma, bem como quanto á praça do peixe, pelas mesmas razões d'insalubridade. Approvada.

Um dos melhoramentos a fazer no mais breve praso, e que já está consignado no plano da illustre commissão, mas que insisto por declarar urgente, é a abertura da rua Donães, cortando a rua Nova até S. Damaso, porque é o meio mais proprio e efficaz de produzir benefica ventilação n'aquella rua e nas proximas.

5ª proposta

Proponho pois que pelos motivos apontados se considere d'urgente necessidade a abertura da nova rua, alargando a rua Donães, cortando a rua Nova, e terminando em S. Damaso ou rua Detraz do Muro. Approvada.

6ª

Que se cumpram as posturas que obriguam os proprietarios das casas a branqueal-as e limpa-las, e á limpesa das chaminés. Approvada.

7ª

Proponho que nas novas ruas projectadas se aconselhe a edificação tendente a formar um bairro d'operarios, onde por uma renda rasoavel encontrem commodidade, limpesa, e condições hygienicas. Approvada.

8ª

Que na arborisação de ruas e praças haja cuidadosa escolha d'arvores para que, pelo seu excessivo dezinvolvimento, não obstem á livre circulação do ar, e á passagem do sol no inverno, tronando-se d'este modo prejudiciaes. Approvado, para largos pequenos, e ruas estreitas.

9ª

Proponho que se declare d'urgente necessidade o estabelecimento d'ourinatorios publicos nas ruas e praças em numero sufficiente, e com as necessarias condições de limpesa e decencia. Approvada.

10ª

Proponho que se não consintam dentro de barreiras depositos d'estrumes, fazendo assim cumprir o já cit. decreto de 3 d'outubro, que os julga insalubres pelas emanações de materia organica em corrupção. Approvada.

11ª

Proponho que se estabeleça em sitio appropriado, e a conveniente distancia da povoação um enterradouro destinado aos animaes improprios para alimentação, para se evitar o lançarem-nos nas ruas, canos, e em quaesquer sitios, donde nos incommodem ou prejudiquem as emanações putridas. Approvada.

12ª

Proponho que no plano de melhoramentos se torne obrigatorio nas novas construcções que hajam de fazer-se a construcção de latrinas segundo o systema que se julgue mais proprio para desinfectar as imundicies, tornando-as d'este modo innoffensivas á salubridade publica. Approvada, declarando o presidente que duvidava que esta proposta, posto que justissima, fosse realisavel, pois que sendo justificadas estas medidas pelo decreto de 31 de dezembro de 1864 art. 35 nº 1º, combinado com o art. 52, e art. 2323 do cod. civil, e especialmente o § 1º do cit. art., e sendo estas medidas da competencia da camara, o concelho de districto de Braga no já mencionado e vergonhoso accordão de 3 de dezembro de 1868 declara que a camara nada deve providenciar sobre este assumpto. As disposições das cit. leis são justissimas, e encontra-se decerto a sua origem na doutrina do cod. civil da Prussia, que é neste capitulo minucioso e previdente, mas como este objecto é da competencia da camara, e a camara está sujeita, sem se prescindir de illimitada responsabilidade, a uma tutella absurda, e a que hoje pertende dar-se uma tal amplitude, que excede toda a ordem legal, e vem a cahir e degenerar em verdadeiro despotismo administrativo, parece-me que nada se faz. Todavia approvo a proposta, porque é justa, é precisa, e é legal.

13ª

Proponho que se considere de primeira necessidade a construcção do cemiterio publico, nas condições prescriptas pelas leis, e segundo os dictames da sciencia. Approvada.

14ª

Que se declare tambem de primeira necessidade o estabelecimento de boa canalisação d'agoas, aproveitando-se do melhor modo o immenso manancial da serra da Penha, de modo que se proveja amplamente ás fontes, que já existem, assim como ao estabelecimento de novas, devendo tambem aproveitar-se para o estabelecimento de casas de banhos, conseguindo-se assim melhor hygiene da povoação.

15ª

Proponho, que se lembre á Illmª camara a necessidade d'explorar a única fonte d'agoas ferreas, que tinhamos perto de nós, e que há perto de dous annos se perdeu. Não deve a commissão deixar este assumpto, porque d'elle auferem outras vantagens muitos doentes, que poderão aproveitar a sua benefica acção. Approvada, declarando o presidente da commissão que, como membro da camara, era dever seu expor á commissão que a camara já alguma cousa tinha feito n'este respeito, que havia no archivo uma planta d'um novo deposito e fonte, mas que, temendo-se que com a exploração se extraviassem as agoas, a camara resolvera sobrestar no projecto até que pessoas competentes decidissem se era conveniente a obra e exploração.

16ª

Proponho que se peça á authoridade administrativa o maior zelo e cuidado no exame das substancias alimentares, que se vendem bastantemente adulteradas, e fructa que não esteja sazonada, a qual costuma produzir desyntherias e outras molestias de não pequena gravidade. Approvada. O presidente da commissão Avelino da Silva Guimarães declarou que approvava a proposta, não só porque era feita por pessoa competente, mas porque elle declarante havia proposto á camara, de que é membro, posturas encoimando a venda de centeio com cravagem excedendo a proporção de 1% pouco mais ou menos, a venda de bebidas ou azeite por medidas que tivessem verdete por falta de limpesa, a venda de vinhos ou quaesquer bebidas com substancias corrosivas (castigando-se somente a negligencia, porque a intenção malefica não é objecto de coima, mas de pena commisada no cod. penal), a venda de leite com substancias nocivas á saude, a venda de carne de bois doentes, ou de porcos doentes, seguindo-se em tudo os conselhos que o Dr. Macedo Pinto dirige directamente ás camaras na sua Medecina Administrativa, o salutar exemplo d'outros codigos de posturas, e as previdentes recommendações da ord. l. 1º t. 66, mas o conselho de districto de Braga, no seu edifficante accordão de 3 de dezembro de 1868, pronuncia sobre estas posturas um verdadeiro =anathema sit= tridentino! Approva pois a proposta, porque deve approvar tudo o que é justo, sensato, e legal, mas não crê que o illustre proponente consiga a realisação de seus nobres intuitos.

17ª

Proponho que se lembre á Illmª camara que se lembre a conveniencia d'extincção dos cães vadios, para assim nos livrarmos dos perigos a que pode dar logar a hydrophobia, que nos estios ardentes se desinvolve espontaneamente n''sta raça. Approvada. O presidente da commissão declarou que approvava a conveniencia da proposta, mas em camara, em quanto a ella pertencesse, se opporia a qualquer providencia n''ste sentido, porque cães vadios são aquelles que não tem dono, e os codigos de posturas presumem vadios os que não trazem colleira, e o conselho de districto não admitte postura se não quando há lei expressa, não reputando expressa a parte final do artigo 120 do cod. adm., elle declarante seria obrigado a manter para com esta raça d'animaes o respeito constantinopolitano prescripto pelo Alcorão, ou pelas doutrinas da metempsycose...

Em seguida, pelo secretario da commissão Rodrigo Teixeira de Meneses foi dicto o seguinte:

Um dos melhoramentos com que o municipio e os habitantes d'esta cidade lucrariam muito é infallivelmente a prompta e immediata conclusão do novo mercado na cerca do extincto convento de S. Domingos, com os reditos do qual a camara subsidiaria a mais prompta amortisação dos capitaes nelle despendidos, com quanto que presentemente é um capital morto, ou dormente, ou improductivo, na plurese economica, e que visivelmente se vae deteriorando; era de grande vantagem para os habitantes de Guimarães, pois que, centralisando n'um só ponto todos os principaes objectos de consummo diario, traria consigo utilidades tão visiveis, que escusado é expo-las. Por isso proponho:

1º

Que desde já seja considerado de primeira necessidade e urgencia a conclusão do novo mercado. Approvado.

2º

E em vista das vantagens que resultam da maior centralisação dos objectos de consummo, taes como a mais facil inspecção sanitaria, e melhor fiscalisação dos direitos municipaes etc. proponho que depois de concluido e aberto o novo mercado, a camara adopte as disposições geraes sobre mercados, contidas, quer nas posturas do Porto, quer nas de Coimbra, applicaveis. Approvada.

3º

Quanto aos mercados existentes, proponho que continuem a subsistir: 1º as feiras semanaes aos sabbados nos costumados locaes, exceptuando os generos cuja venda deva ser obrigatoria no novo mercado; 2º que continuem a subsistir as feiras annuaes nos mesmos dias e logares determinados; 3º que se augmente o imposto municipal em relação a alguns generos que se vendem pelas portas, para que não prejudiquem os vendedores que estacionarem no mercado, onde terão de pagar aluguer; 4º que se designem os generos de venda facultativa ou obrigatoria no mercado. O que foi tudo approvado.

4º

Que na conclusão do novo mercado se attenda aos seguintes objectos: 1º casa ou barraca d'um corpo de guarda; 2º casa ou barraca para fiscalisação dos direitos municipaes, pagamento d'alugueres diarios, semanaes, ou mensaes, inspecção de generos, repeso, pesos e medidas, guarda ou zelador do mercado; 3º construcção de duas ou mais latrinas publicas; 4º abastecimento d'agoas; 5º arborisação abundante. Approvado.

5º

Que a camara abra e sustente na praça do mercado o seu talho modello. Approvado.

6º

Que a camara convide a mesa da Santa Casa para se associar na abertura de talho ou talhos por conta da camara. Addiada para a discussão geral.

Em seguida, o exmº Snr. José Taveira Pinto de Meneses, disse que hoje se desempenhava do seu encargo sobre o estudo d'abastecimento d'agoas, formulando varias propostas, e justificando-as na forma seguinte:

Algumas considerações sobre o abastecimento, conducção e distribuição d'agoas em Guimarães.

Abastecimento

Nos dous dias precedentes, eram as fontes publicas de Guimarães, como se vê do mappa anexo (e que desejo aqui seja transcripto) por 523$583 litros d'agoa, não incluindo aqui a do poço da rua do Poço, nem as das duas nascentes da rua de Couros, nem a fonte da Duqueza, mas entrando algumas dos arrabaldes como a da Bornaria, Douradinha, Praz-Gaia, etc., por isso que não deixam de tomar grande parte na alimentação da cidade. D'estas agoas, 201$845 litros são provenientes das nascentes da Penha, e 321$742 das da cidade.

Alem d'estas fontes, há as dos hospitaes da Mezericordia, S. Francisco, S. Domingos, e Entrevados, as dos conventos de S. Domingos, Carmo, e Stª Clara, as particulares dos Snrs. visconde de Lindoso, visconde de Staª Luzia, Henrique Cardoso, Gaspar Lobo, João Baptista Sampaio, D. Narcisa dos Santos, Antonio Alves, Antonio Mendes Ribeiro, nem os muitos poços particulares.

Segundo as medições a que procedi, perde-se em cada um desses dias, pelo pessimo estado da canalisação das agoas da Penha, perto de 100$000 litros entre o ribeiro e a cidade.

Quasi todas essas agoas e vertentes nas nascentes, sendo inquinadas no seu trajecto até ás bicas por materias prejudiciaes á saude, deveriam ser proscriptas para a alimentação, por um bom systema hygienico. Nesse numero entram sobre todas as oriundas da Penha. Se a agoa que medi se conservasse sempre egual, seria sufficiente ás necessidades da actual cidade.

Creio, suppondo a população de 8$000 habitantes (segundo o algarismo que me forneceu o administrador do concelho) para os seus uzos culinarios bastarião 48$000 litros, e para todos os uzos domesticos e industriaes, tomando por base o abastecimento d'agoas da Madrid, bastarião 560$000 litros.

Porem o abastecimento torna-se necessario, se attendermos á posição e a distribuição das differentes fontes. Das agoas provenientes da serra, a fonte mais elevada é a da Senhora d'Oliveira, 41,0 m inferior ao terreiro do Cano, e a uma distancia superior a 400,0 m. Nessa parte alta da cidade, escasseiam os mananciaes, que, alem de muito poucos, não tem quasi nenhuma agoa, e é este um dos bairros mais habitados.

Ora se attendermos, não ás circunstancias actuaes, mas a epocha d'agoa minima, já a precedente affirmativa tambem se não poderá conservar.

De feito, nesse caso as agoas não podem chegar, não só pela diminuição dos mananciaes, mas por augmentarem na razão inversa d'abundancia as causas de perda, como são o roubo, a evaporacção, e infiltracção.

Notaremos mesmo que, se os numeros precedentes nos mostram haver quantidade d'agoa sufficiente, em relação ao abastecimento de Madrid, não no-la dão superior. A tudo isto acresce que a cidade tem d'augmentar, e a população de crescer. Citaremos o projecto de ruas largas, rua de circunvallação, jardim, banhos, etc., em que se torna necessario o augmento d'agoa. Mas, donde deve fazer-se o abastecimento?

Parece-me incontestavel que do monte da Penha. A captagem e melhor aproveitamento d'alguns mananciaes da cidade, poderia augmentar alguma cousa o volume das agoas, mas nunca na proporção que se requer. Ali há mananciaes abundantes, que convem aproveitar, sendo certo que é certo o augmenta-las. Na nota junta aponto a despesa d'alguns delles, que examinamos, e cuja abundancia d'agoas podemos afiançar.

Portanto, podemos affirmar que qualquer que seja o accrescimo da população, a vontade dos particulares de possuirem agoa de bica em sua casas, sempre esses desejos e necessidades poderão ser satisfeitas, porque n'aquella serra pode obter-se sem grande despesa, quantas agoas se quiserem. Elevando-se ellas na cidade á altura que se desejar, por causa de 210 metros de desnivel, que existe, entre o ponto mais elevado da cidade, e uma dessas nascentes actuaes, por cuja altura regulam as outras, e que corresponde a uma pressão de 23,3 attmospheras.

Conducção

Dissemos n'um dos periodos precedentes que se deveria proscrever o uso das agoas da Penha, por um regimen regular d'hygiene.

Justificaremos esta asserção com a succinta descripção do encanamento.

O encanamento é de granito, com uma secção quasi dobrada das agoas que actualmente leva; as capas são pedras justapostas, não argamassadas, deixando entre si fendas ás vezes da largura de centimetros! Em grande parte as dimensões d'essas pedras são pequenissimas, bastando as fracas forças d'uma creança para as levantar, deixando assim um dos principaes alimentos da cidade expostos á malvadez vandalica dos pastores no alto da serra, e mais abaixo de gente que chega a aproveitar-se do encanamento, como lavadouro, para todo o genero d'imundicies. Parte do trajecto é subterraneo, mas grande parte é superficial. Até ás proximidades do ribeiro, corre em terreno bastante inclinado, que lhe dá uma velocidade que não permitte grandes perdas d'agoa. O ribeiro é atravessado por uma arcaria mal vedada, de modo que o cano deixa cahir pelas suas fendas grande porção d'agoa. Não fica aqui: a parte mais feia e asquerosa do quadro é desde que o encanamento atravessa o ribeiro até entrar na cidade. Uma das primeiras pias, um pouco retirada n'um caminho publico e de nivel com elle, é o local de preferencia escolhido pelos transeuntes para as suas defecções. Note-se que o cano e pias estão por argamassar ...

D'ahi o encanamento segue por campos, quasi sempre enterrado, mas a pouca profundidade, com pequena inclinação, pelo solo das agoas pluviaes e de rega, inquinadas de principios organisados em decomposição, que encontram na camada aravel.

Nenhum cuidado tem havido da parte dos proprietarios em se absterem de plantar arvoredos na sua visinhança: sobre o encanamento se vêm arvores, e entre ellas olmos e choupos de conhecida predilecção pela humidade.

Sobre as pias e alguns pontos do encanamento há poças, onde se accummullam grandes porções d'agoa, que é applicada para regas!

Passemos á questão dos melhoramentos.

Podem seguir-se dous systemas, cujas vantagens e inconvenientes não posso ponderar sem um estudo completo da questão, que não é possivel fazer-se sem nivellamentos, plantas, e orçamentos, que demandarão bastante demora, e que não devo tentar sem estar competentemente auctorisado.

Do primeiro, existe n'esta camara um ante-projecto elaborado pelo meu presado collega Manuel Ribeiro: consiste em trazer as agoas dentro de tubos, conduzindo-as em syphão até ás proximidades do terreiro do Cano, ponto culminante da cidade, e donde podem ser conduzidas facilmente a todos os pontos da cidade. Estes tubos estão resguardados dentro d'um aqueducto. O orçamento é de 20$000$000 rs., que será possivel diminuir em alguns artigos, mas que não pode deixar d'augmentar-se n'outros, de forma que me parece que se poderá realisar a obra por aquelle preço.

O segundo systema seria de melhorar o encanamento actual, e de abastecer com outro a parte alta da cidade, que, aproveitando algumas das nascentes da serra, mais proximas á capella do senhor dos serodios, passa-se o ribeiro a montante e désse queda para a cidade.

A par das difficuldades que antevemos, mas que não avaliamos, sem o estudo completo da materia, offerecem-se grandes vantagens como a de poder desde já melhorar as partes do encanamento que mais careçam de melhoramento, a de se poder fazer a obra de vagar, e á medida dos meios de que a camara disposer, e sobre tudo a existencia de dous systemas conductores distinctos, podendo satisfazer as maiores urgencias, em caso que o outro, por imprevista fatalidade venha de todo a obstruir-se.

Distribuição

A distribuição actual está má, não só pela falta d'agoas que há na parte alta da cidade, resultante da agoa ali não chegar, mas tambem pelos defeitos do encanamento que fazem com que as agoas faltem em algum ponto, abundando n'outros até se extravasarem.

Entre os tanques, alguns não estão máos, outros precisam de se melhorar, e sobre tudo era de conveniencia fazerem-se grandes depositos, para occorrer nos incendios, ou a alguma necessidade imperios d'agoa.

A distribuição no futuro será facil, porque deve chegar para abastecer todas as actuaes fontes, e muitas que se abram nos largos e ruas, e ainda para os particulares que a desejarem, e para banhos publicos.

Pela venda d'agoas a particulares, a camara poderá auferir bastantes lucros, que attenuarão a despesa que houver de fazer com o encanamento.

Termino estas considerações com as propostas seguintes:

1ª

Que a camara faça quanto antes proceder a um projecto definitivo d'abastecimento d'agoas.

2ª

Que sem demora concerte o encanamento actual, entre o ribeiro e a cidade.

3ª

Que obrigue os proprietarios a arrancar as arvores que se encontram ate 3,5 m de cada lado do cano.

4ª

Que logo que o projecto esteja elaborado, tracte de o por em execução, fazendo todos os esforços para que elle se realise adjudicando-se a uma companhia composta dos proprietarios e capitalistas da terra.

5ª

Que á companhia a administracção das agoas por longo prazo, podendo a camara em qualquer prazo tornar-se senhora dos trabalhos executados, pagando-os pelo preço do orçamento, e uma indemnisação previamente fixada no contracto.

6ª

Que se componham os encanamentos no interior da cidade, de forma que as agoas sejam todas aproveitadas.

7ª

Que se construam reservatorios e mais depositos.

8ª

Que se continue a canalisação da cidade em toda a parte onde ella falta.

9ª

Qye se proceda á construcção d'um estabelecimento de banhos publicos, logo que haja agoas em abundancia.

10ª

Que á medida que os largos da cidade forem melhorando se mudem os mercados para logares mais appropriados.

Foram todas approvadas.

Mappa a que se refere o relatorio retro do Snr. Taveira de Meneses.

Nascentes da Serra	
1º grupo.	
D. Henrique	*52.683 litros*
Senhor dos Serodios	*50.000* "
Nascente do Portugal nos castanheiros do senhor dos Serodios	*63.529* "
Nascentes da tapada de João Baptista, do lago da Costa	*50.000* "
Tapada do Ermita	*36.000* "
(Esta nascente, minando-se pode augmentar consideravelmente.)	
2º grupo.	
Limite do campo de Stª Catharina . agoa de Gaspar Ribeiro	*64.714* "
Paço – 1ª nascente	*23.478* "
" *2ª nascente*	*20.769* "
" *3ª nascente*	*20.400* "
Matto do Proposto	*20.000* "
3º grupo	
Formiga não aproveitada para a cidade	*127.059* "
Sommam os trez grupos de nascentes não exploradas	*525.632* "
Exploradas para a cidade, e medidas na altura da matta de Villa Pouca	*360.000* "
Volume das agoas proximo á passagem do ribeiro	*350.000* "
Fontes da cidade abastecidas pela agoa da Penha:	
N. S. d'Oliveira:	
1ª bica da esquerda	*58.378 litros*
2ª bica	*45.000* "
3ª bica	*36.000* "
Mezericordia:	
1ª bica	*8.209* "
2ª bica	*8.000* "
Fonte dos Coutos	*8.372* "
Chafariz do Toural:	
1ª bica	*6.355* "
2ª bica	*7.279* "
3ª bica	*6.171* "
4ª bica	*6.297* "
5ª bica	*7.605* "
6ª bica	*7.950* "

Fonte de João Baptista	*2.625* "
" *dos Entrevados*	*1.237* "
" *de S. Francisco*	*6.085* "
Falta medir a das Claras, e algumas extravidas	*216.079* "
Fonte dos Douradinhos	*21.600* "
" *do Cano de Baixo*	
2.420 "	
Tanque do Cano:	
1ª bica	*6.427* "
2ª bica	*6.900* "
Bornaria	*14.400* "
Mabites	*9.390* "
Stª Luzia	*4.645* "
Fonte Nova	*19.620* "
Dominicas	*7.875* "
D. João 1º:	
1ª bica	*17.400* "
2ª bica	*21.800* "
Praz-Gaia:	
1ª bica	*37.240* "
2ª bica	*8.470* "
Madrôa	
1ª bica	*36.000* "
2ª bica	*30.857* "
	240.044 "
Fonte da Quintã	*20.397* "
" *da Caldeiroa*	*2.570* "
" *das Oliveiras*	*4.291* "
" *das Ameias*	*5.982* "
Campo da Feira:	
1ª bica	*3.665* "
2ª bica	*4.712* "
Fonte do Abade	*22.267* "
Guia:	
1ª bica	*6.625* "
2ª bica	*7.185* "
Sommando os 240.044 supra -	*321.742* "
Tomando para base o abastecimento de Madrid – 8000 h x 70 -	*560.000* "
Segundo um augmento de população – 10.000 x 70 -	*700.000* "

Há actualmente - *321.742*
216.079
537.821

E d'este modo se houve a sessão por encerrada, deliberando que a primeira sessão fosse na proxima 4ª feira (21 do corrente.)

E lida por mim a acharam conforme, e vão assignar.

E eu, secretario da commissão, que a assigno.

[Assinam]
Avelino da Silva Guimarães
Barão de Pombeiro

Sessão de 21 de Julho

Aos 21 de Julho do corrente anno de 1869, estando presentes na salla das sessões da camara o presidente da commissão de melhoramentos, e os membros da mesma os exm°s Snrs. João de Castro Sampaio, Francisco Ribeiro Martins da Costa, conego José Bento Agra, José Taveira Pinto de Meneses, Avelino Germano da Costa Freitas, e eu, Rodrigo Teixeira de Meneses, secretario da commissão, pelo presidente foi declarada aberta a sessão.

E logo, pelos membros presentes encarregados dos estudos para a escolha de local para a construcção da cadeia comarcã na forma da lei de 1 de Julho de 1867, foi dicto que, tendo estudado quaes os sitios mais proprios, intendiam que devia escolher-se a cerca do convento de Stª Clara, começando da barreira do Fogueteiro, porque ahi não fica no centro da cidade, mas tambem não fica longe, antes proximo, e demais há a facilidade d'obter-se o terreno de graça. Foi unanimemente approvada.

Em seguida pelo presidente da commissão foi dicto que, no capitulo relativo a incendios, somente tinha a propor que se dividisse o serviço em duas estações – uma onde actualmente se achão todos os apparelhos, e outra nas proximidades do quartel militar; bem como a conveniencia de se adquirir uma bomba, segundo ultimo systema, que pode jorrar a grandes alturas septe almudes d'agoas por minuto. Approvado.

Deliberou mais a commissão que se procedesse á classificação das propostas, ficando encarregado d'este serviço o Sr. Taveira de Meneses; e que depois se enviasse o livro das actas a cada um dos membros da commissão para estudarem e meditarem melhor as diversas propostas; que em seguida houvesse uma sessão em que se resolvessem os trabalhos na seguinte ordem: classificação; questão de meios; declaração d'urgencia. E que n'esta commissão, digo, sessão se decidisse egualmente qual o terreno mais appropriado para cemiterio.

E d'este modo se houve a sessão por encerrada, e lida por mim esta acta, foi approvada, e vão assignar.

E eu secretario Rodrigo Teixeira de Meneses, que esta assigno.

[Assinam]
Rodrigo Teixeira de Meneses
Avelino da Silva Guimarães
José Bento Ribeiro Agra

ANEXO 3 - Valores orçamentados (em reis) para despender em urbanismo e equipamentos pela Câmara Municipal de Bragança e respectivo peso no total da despesa municipal (1854-1926)

Data	Base	Base	Limpezas	Limp.	Prov e comb a vereadores (Pº)	Comb. e vest.	Fontes	Pontes	Jardins	Just.	Carcag	Cast	Esquerp	Exp	Tot. Urban.	Tot. Urban.	Cemitério	Cemitério	Edif. Mun.	Edif. Mun.	Matadouro	Matadouro	Celeiro	Celeiro	Cobrança das Esm Nº	Cobrança das Esm %	Mercado	Mercado	Tot. Equip	Tot. Equip	Urban.+Equip	Urban.+Equip	Vias. Mun.	Vias. Mun.	Urban.+V.M	Urb+Eq+VM	Urb+Eq+VM	Desmoralho	Desmon.	Total Despesa	% Urban 1889)	Data
	Nº	%	Nº	%		%	Nº	%	Nº	%	Nº		Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%		
1854/55	718 000	13,6					190 000	3,5		0,0					908 000	16,0	200 000	3,5					51 000	0,9	36 000	0,6			287 000	5,0	1 195 000	21										1854/55
1855/56	273 333	5,0						0,0	30 000	0,5					303 333	5,3							43 000	0,8	184 136	3,4			227 136	4,1	530 491	10										1856/57
1856/57	742 940	10,0	78 395	1,1			440 000	5,9	88 820	1,2					1 350 155	18,1	61 095	0,8					9 000	0,1	5 173	0,1			75 220	1,0	1 425 425	19										1857/58
1857/58	722 360	5,1	147 110	2,3				0,0	122 640	1,9			60 000	0,9	852 130	10,3			19 140	0,3			32 000	0,3					31 140	0,4	703 270	11										1858/59
1858/59																																									1859/60
1859/60																																									1860/61
1860/61																																									1861/62
1861/62																																									1862/63
1862/63																																									1863/64
1863/64																																									1864/65
1864/65																																									1865/66
1865/66																																									1866/67
1866/67																																									1867/68
1867/68																																									1868/69
1868/69																																									1869/70
1869/70																																									1870/71
1870/71																																									1871/72
1871/72																																									1872/73
1872/73																																									1873/74
1873/74																																									1874/75
1874/75																																									1875/76
1875/76																																									1876/77
1876/77																																									1877/78
1877/78																																									1879 (2 Sem.)
1878/79																																									1880
2º S 1879																																									1881
1880																																									1882
1881																																									1883
1882																																									1884
1883																																									1885
1884																																									1886
1885																																									1887
1886																																									1888
1887																																									1889
1888																													180 000	0,4	3 943 670	8	10 718 349	22,3	14482019	30,2	14662019	30,6	1 330 000	2,8	47 964 711	100,0	1889
1889	1 320 670	6,9	330 000	0,7	60 000	0,1	30 000	0,1					3 963 670	7,8	50 000	0,1	130 000	0,3											150 000	0,3	4 806 340	9	11 032 041	19,8	15938381	28,1	15858381	28,4	1 186 075	2,1	55 908 709	116,6	1890
1890	3 353 670	6,0	430 000	0,8	30 000	0,0	270 000	0,5			342 870	0,6	250 000	0,4	4 656 540	8,3	50 000	0,1	300 000	0,6	1 500 000	2,9							1 850 000	3,6	3 730 000	7	10 538 190	20,9	12628190	24,2	14778190	28,1	1 560 000	2,9	53 687 282	111,9	1891
1891	150 000	0,3	330 000	0,7	20 000	0,0	1 300 000	2,5					50 000	0,1	1 870 000	3,6	50 000	0,1	350 000	0,7	2 000 000	3,7							3 400 000	6,5	9 084 390	17	8 709 640	16,5	13794030	28,7	17794030	33,1	1 100 000	2,0	53 887 282	111,9	1892
1892	1 463 000	2,4	330 000	0,7	45 000	0,1	4 934 390	9,2					50 000	0,1	6 684 390	12,3	50 000	0,1	350 000	0,7	2 000 000	3,7							3 400 000	6,8	8 455 000	17	8 460 643	16,9	13513643	26,9	16913643	33,7	1 340 000	2,7	50 171 572	104,6	1893
1893	470 000	0,9	850 000	1,7	40 000	0,1	3 300 000	7,0			150 000	0,3	45 000	0,1	5 055 000	10,7	20 000	0,0	300 000	0,6	3 000 000	6,0							310 000	0,6	2 676 913	7	10 103 268	25,9	12478088	31,9	12782088	32,7	1 390 000	3,6	39 058 940	81,4	1894
1894	600 963	1,5	900 000	0,8	30 000	0,1	1 446 010	3,7							2 366 913	6,1	30 000	0,1	300 000	0,7	20 000	0,1							2 290 000	5,3	5 722 000	13	10 123 104	25,5	13547104	34,8	13 590 000	34,9	1 390 000	3,5	43 005 309	89,7	1895
1895	550 000	1,3	900 000	0,7	80 000	0,2	2 162 000	5,0			240 000	0,6	100 000	0,2	3 432 000	8,0	30 000	0,1	2 220 000	5,1	20 000	0,0	40 000	0,1					1 843 200	6,4	3 473 200	13	2 755 725	13,1	5787322	19,8	7228932	25,3	1 387 200	4,9	28 590 397	59,6	1896
1896	210 000	0,7	300 000	1,0	80 000	0,3	830 950	2,9			110 000	0,4	100 000	0,3	1 630 000	5,7	15 200	0,0	1 780 000	6,2	30 000	0,1	30 000	0,1					680 000	2,5	2 254 421	8	4 482 330	16,6	6037141	22,3	6737141	25,0	1 402 173	5,2	26 973 858	56,2	1897
1897	210 000	0,8	300 000	1,1	160 000	0,6	819 621	3,0			55 000	0,2	30 000	0,1	1 574 621	5,8	20 000	0,1	360 000	1,3	10 000	0,0							330 000	1,2	1 032 000	4	5 097 805	19,2	5799803	22,0	6129803	23,2	1 381 400	5,2	26 389 448	53,0	1898
1898	153 000	0,6	300 000	1,1	80 000	0,2	177 000	0,7					10 000	0,0	702 000	2,7	10 000	0,0	310 000	1,2	10 000	0,0							442 635	1,6	1 127 635	5	3 939 142	13,9	4641142	18,7	5041142	20,3	1 000 000	4,0	24 842 250	51,8	1899
1899	10 000	0,0	300 000	1,2	25 000	0,1	320 000	1,4							685 000	2,8	10 000	0,0	320 633	1,3	10 000	0,0	90 000	0,4					100 000	1,2	1 070 400	13	881 443	10,9	1851843	22,9	1951843	24,1	472 000	5,8	8 091 042	16,9	1900
1900	150 000	1,8	100 000	1,2	70 400	0,9		0,0	600 000	7,4		0,0	50 000	0,6	970 400	12,0		0,0	100 000	1,2		0,0		0,0					407 000	1,3	1 684 000	6	5 285 636	19,4	6489636	23,8	6889636	25,3	1 636 040	6,0	27 209 909	56,7	1901
1901	467 000	1,7	300 000	1,1	30 000	0,1	300 000	0,7					200 000	0,7	1 197 000	4,4	30 000	0,1	327 000	1,2	30 000	0,1	20 000	0,1			372 842	1,3	802 842	2,4	1 412 842	5	3 451 440	19,5	8141440	20,8	6864 2821	23,2	1 437 200	4,9	29 540 844	61,6	1902
1902	140 000	0,5	300 000	1,0	20 000	0,1	200 000	0,7			30 000	0,1		0,0	710 000	2,4	20 000	0,1	270 000	0,9	20 000	0,1	20 000	0,1			850 000	2,8	1 130 000	3,8	2 780 476	9,3	3 130 476	17,6	8 200 476	21,6	1 316 538	4,5	29 185 035	68,8	1903
1903	30 000	0,1	300 000	1,0	60 000	0,2	1 920 000	6,6			120 000	0,4		0,0	2 430 000	8,3	20 000	0,1	290 000	1,0		0,0	20 000	0,1			850 000	2,7	1 130 000	3,8	3 196 300	11	3 897 357	13,1	5027357	20,0	7094057	23,8	1 378 400	4,6	29 848 452	62,2	1904
1904	20 000	0,1	300 000	1,0	60 000	0,2	1 684 500	5,7						0,0	2 066 500	6,9	10 000	0,0	300 000	1,0		0,0		0,0			850 000	2,7	1 160 000	3,7	4 016 794	12,5	6936794	15,3	8106794	19,0	1 242 540	3,9	31 073 820	66,9	1905
1905	220 000	0,7	300 000	0,9	60 000	0,2	380 000	1,2						0,0	960 000	3,0	10 000	0,0	300 000	0,9		0,0		0,0			850 000	2,7	1 170 000	3,7	2 192 299	7	4 004 983	16,1	5026943	20,2	6196943	24,9	1 333 148	5,4	24 892 184	51,9	19056
1905 b	192 939	0,8	300 000	1,2	50 000	0,2	320 000	1,3			140 000	0,6	20 000	0,1	1 020 939	4,1	10 000	0,0	330 000	1,3		0,0	10 000	0,0			850 000	3,9	1 190 000	3,8	2 094 300	10	3 241 743	14,2	4443743	21,0	5033743	26,6	1 355 148	6,3	21 158 280	44,1	1906
1906	194 000	0,8	300 000	1,4	50 000	0,2	320 000	1,5			20 000	0,1	20 000	0,1	904 000	4,3	10 000	0,0	330 000	1,7		0,0	10 000	0,0			850 000	3,6	1 110 000	4,9	4 275 508	19,8	5220308	23,0	6330308	27,9	1 223 168	5,4	22 694 314	47,3	1907
1907	155 000	0,7	300 000	1,3	50 000	0,2	400 000	1,8			20 000	0,1	20 000	0,1	945 000	4,2	10 000	0,0	270 000	1,2		0,0	10 000	0,0			850 000	4,0	1 110 000	5,4	1 690 000	8	3 559 527	17,4	4139527	20,2	3249527	25,7	1 337 400	6,6	20 409 760	46,0	1908
1908	163 000	0,5	300 000	1,5	30 000	0,2	100 000	0,5			5 000	0,0	20 000	0,1	380 000	2,0	10 000	0,0	270 000	1,3		0,0	10 000	0,0			850 000	3,6	1 690 000	6,3	2 390 017	10	3 233 421	14,0	4123438	17,9	5623438	24,4	1 436 000	6,2	23 066 301	48,1	1909
1909	173 000	0,8	300 000	1,3	30 000	0,2	397 017	1,5			20 000	0,1	20 000	0,1	900 017	3,9	10 000	0,0	420 000	1,8	230 000	1,0	10 000	0,0			850 000	3,9	1 280 000	4,0	1 896 300	9	3 363 797	15,9	4263297	19,1	5360297	25,3	1 426 080	6,7	21 165 166	44,1	1910
1910	126 300	0,6	300 000	1,4	50 000	0,2	200 000	0,9			20 000	0,1	20 000	0,1	716 300	3,4	10 000	0,0	400 000	1,9		0,0	10 000	0,0	40 000	0,2	850 000	4,0	1 350 000	3,8	3 275 572	15	3 439 004	15,1	5309576	24,0	6834574	29,8	1 326 000	5,8	22 911 740	47,8	1911
1911	1 407 562	6,1	300 000	1,3	60 000	0,3	258 010	1,1			20 000	0,1	5 000	0,0	2 050 572	8,9	10 000	0,0	430 000	2,0	15 000	0,1	10 000	0,0	20 000	0,1	850 000	4,0	1 320 000	4,9	3 522 000	13	3 141 884	11,6	5343884	19,8	6663884	24,7	1 456 000	5,4	27 004 818	56,3	1912
1912	1 342 000	5,7	300 000	1,1	60 000	0,2	236 000	0,9	25 000	0,1	20 000	0,1	10 000	0,1	2 202 900	9,2	10 000	0,0	440 000	1,7		0,0	40 000	0,2	20 000	0,1	850 000	3,2	1 330 000	5,1	2 315 000	9	3 168 223	15,2	4733223	18,2	6093223	23,4	1 456 000	5,6	26 020 464	54,2	1913
1913	310 000	1,2	300 000	1,2	70 000	0,3	236 000	0,9	25 000	0,1	30 000	0,1	8 000	0,0	985 000	3,8	10 000	0,0	440 000	1,7		0,0		0,0	30 000	0,1	850 000	3,2	1 420 300	5,2	4 256 270	16	5 173 360	11,7	8133 630	18,8	9751630	22,0	1 526 000	3,4	44 249 770	92,3	1914
1914	1 196 000	4,7	300 000	0,7	85 000	0,1	1 342 270	3,0	25 000	0,1	220 000	0,5	8 000	0,0	3 156 270	7,1	270 000	0,6	300 000	0,7		0,0		0,0	30 000	0,1	850 000	1,7	2 820 540	6,0	6 911 440	13	2 349 820	5,4	9261260	14,1	9461040	20,0	1 476 000	3,1	47 221 460	99,5	1915
1915	770 000	1,6	300 000	0,6	65 000	0,1	2 395 900	5,1			350 000	0,7	10 000	0,0	4 090 900	8,7	1 670 340	3,5	300 000	0,6					70 000	0,1	820 000	1,5	1 945 000	3,7	7 322 270	14	3 674 000	5,0	8031270	15,2	9596270	18,8	1 778 000	3,5	54 046 770	112,7	1916
1916	2 530 300	4,8	330 000	0,7	40 000	0,1	2 294 930	4,3			150 000	0,3	10 000	0,0	5 377 270	10,1	60 300	0,1	975 000	1,8		0,0	20 000	0,0	1 100 000	2,0	820 000	1,5	2 580 000	4,8	4 846 800	9	1 674 000	3,0	5900030	7,3	6480030	12,0	1 745 000	3,2	54 046 770	112,7	1916
1917	1 010 000	1,9	330 000	0,6	40 000	0,1	528 000	1,0			300 000	0,6	10 000	0,0	2 266 000	4,2	30 000	0,1	390 000	1,1		0,0	20 000	0,0	430 000	0,8			1 283 500	1,8	3 409 500	5	1 120 000	1,6	5248030	7,4	6529 800	9,2	1 745 000	2,5	70 005 970	143,9	1918
1918	965 000	1,4	500 000	0,7	40 000	0,1	536 000	0,8			80 000	0,1	10 000	0,0	2 126 000	3,0	50 000	0,1	713 500	1,0	50 000	0,1	20 000	0,0	450 000	0,6			1 016 000	3,4	4 537 310	15	750 200	2,5	4271080	14,4	5287510	17,9	5 480 300	8,4	29 584 270	61,7	1919
1919	2 494 880	8,4	500 000	1,7	40 000	0,1	600 000	1,4			76 000	0,3	10 000	0,0	3 320 880	11,2	50 000	0,2	384 470	1,3		0,0	80 000	0,3	490 000	1,7			2 010 000	6,1	5 384 750	16	800 000	1,8	3974720	12,1	3984720	18,2	2 499 900	7,6	32 827 400	68,5	1920
1920	2 004 000	6,1	500 000	1,5	40 000	0,1	770 720	2,3	15 000	0,0	10 000	0,0	35 000	0,1	3 374 720	10,3	50 000	0,2	640 000	1,9	520 000	1,5	320 000	1,0	300 000	1,5			1 200 000	1,9	10 758 000	17	639 000	1,4	10797000	17,1	11397000	18,0	4 982 000	8,1	61 585 000	128,4	1921
1921	3 435 000	8,8	500 000	0,8	80 000	0,1	848 000	1,4	180 000	0,3	10 000	0,0	2 503 000	4,1	9 558 000	15,3	100 000	0,2	380 000	0,6	50 000	0,1	360 000	0,6	300 000	0,5															1923
1922																																									1924
1923																													4 000 000	7,7	16 726 000	14	928 500	0,8	17648500	11,2	17948500	14,6	4 382 180	3,5	120 827 810	231,9	1925
1924	1 100 000	0,9	10 000 000	8,3	360 000	0,3	849 000	0,7	250 000	0,2	100 000	0,1	30 000	0,0	12 720 000	10,5	800 000	0,7	2 400 000	2,0					600 000	0,5	400 000	0,3	20 893 300	9,4	57 263 300	26	2 492 730	1,1	59563030	27,4	8 050 000	3,7	218 383 680	454,7	1923
1925	12 500 000	5,7	11 000 000	5,0	460 000	0,2	12 049 000	5,5	250 000	0,1	100 000	0,0	100 000	0,0	36 470 000	16,7	3 000 000	2,3	7 300 000	3,3	7 093 300	3,3	500 000	0,2	1 000 000	0,5			80 581 000	36,7	654 991 050	71	10 492 750	1,1	3849827750	63,3	6654827750	72,0	12 000 000	1,3	923 763 760	1923,9	1926
1926	8 100 000	0,9	58 000 000	6,3	2 450 000	0,3	301 810 000	34,3	1 000 000	0,1	3 000 000	0,3	30 000	0,3	374 410 000	42,2	3 000 000	0,5	23 030 000	2,5	32 431 020	3,5	3 000 000	0,2	18 150 000	2,0															

FONTE. Arquivo Municipal de Bragança. *Livros de Sessões* (1853 a 1926).

ANEXO 4 - Valores orçamentados (em reis) para despender em urbanismo e equipamentos pela Câmara Municipal de Chaves e respectivo peso no total da despesa municipal (1855-1905)

Data	Ruas	Ruas	Limpeza	Lumes	Fontes	Fonte	Jardins	Jardins	Equip	Encrov	Cartog	Cartog	Poldras	Poldras	Tot. Urban.	Tot. Urban.	Cemitério	Cemit	Edif Mun	Edif Mun.	Matadouro	Matad	Cadeia	Cadeia	Mercado	Merc	Tot. Equip.	Tot. Equip	Urban.+Equip	Urban.+Equip	Viaç. Mun	Viaç. Mun.	Urban.+V.M	Urban.+V.M	Urb+Eq+VM	Urb+Eq+VM	Iluminação	Ilum	Total	% Cresc	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%			Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Despesa	1899	
1855/56	12 365	0,1	37 000	0,4	4 760	0,0	10 120	0,1							64 243	0,7			7 385	0,1	33 010	0,2	96 640	1,0			127 215	1,3	191 480	2,0	12 480	0,1	76 723	0,8	203 960	2,1	140 140	1,5	9 623 998	24,8	1855/56
1856/57	85 990	0,9	43 340	0,4	4 928 261	42,1					11 880	0,1	12 590	0,1	5 014 080	49,7			18 940	0,2	3 660	0,0	33 410	0,3			55 010	0,5	5 069 090	50,2	63 110	0,6	5 079 195	50,3	5 134 205	50,9			0,0	9 623 321	25,3	1857/58
1857/58	125 000	1,6	70 200	0,7	4 654 955	47,4			133 840	1,6					5 033 995	51,2			7 130	0,1			43 140	0,4			50 290	0,5	5 084 285	51,8	350 000	3,4	5 363 995	53,1	5 602 285	53,7			0,0	10 550 045	27,2	1858/59
1858/59	375 335	3,6	78 880	0,8	5 081 600	49,2			15 920	0,2			5 600	0,1	5 577 375	53,2			26 670	0,3			33 640	0,3			60 310	0,6	5 637 685	53,4	34 600	0,3	5 671 975	53,7	5 902 285	53,7	183 665	1,8	10 447 973	26,9	1859/60
1859/60		0,0	2 000	0,0	2 293 307	23,0									2 293 307	23,0				0,0	2 600	0,0	7 855	0,1			10 455	0,1	2 307 762	22,1	5 200	0,0	2 312 962	22,1	2 312 962	23,0	183 490	1,7	10 734 920	27,6	1860/61
1860/61															4 049 440	37,8				0,0			3 340	0,0			3 340	0,0	4 052 780	37,8	333 290	3,1	4 386 490	40,9	4 386 490	40,9					1861/62
1861/62	603 990	5,6	37 600	0,3	378 550	3,5	100 000	0,9	2 909 500	27,1																															1862/63
1862/63	849 820	8,7	35 800	0,6	308 045	3,1							2 000	0,0	1 213 735	12,4			23 365	0,2	140 920	1,4	39 765	0,4			203 270	2,1	1 418 995	14,5	17 510	0,2	1 233 233	12,6	1 436 505	14,6	315 940	3,2	9 812 532	25,3	1863/64
1863/64	100 000	1,2	30 380	0,6	158 970	1,9	5 000	0,1					18 940	0,2	333 490	3,9			1 067 420	12,4	5 000	0,1	4 000	0,0			1 071 420	12,5	1 404 910	16,4	37 000	0,4	1 441 910	16,9	1 441 910	16,9	333 605	3,9	8 552 789	22,0	1864/65
1864/65	356 070	3,3	49 650	0,5	524 310	5,2	1 000	0,0	3 000	0,0					1 734 030	15,2			1 163 980	11,6			1 350 000	13,5	600 000	5,9	3 100 000	31,3	3 887 799	38,1	1 463 796	14,3	3 131 793	30,8	5 351 793	52,4	320 000	3,4	10 213 326	26,3	1865/66
1865/66	1 037 799	10,2	200 000	2,0	450 000	4,4									1 687 799	16,5							1 350 000	13,2			1 350 000	13,2	3 038 434	29,7	1 137 837	11,2	1 457 837	14,3	2 454 271	24,3	2 564 271	25,6	300 000	3,0	10 022 964	25,8	1866/67
1866/67	616 454	6,1	330 000	3,3	50 000	0,5									1 016 454	10,1							60 000	0,6			110 000	1,1	1 126 454	11,0	2 948 463	28,8	4 074 418	39,8	6 746 983	66,0	527 000	5,2	10 231 133	26,3	1867/68
1867/68	455 536	4,5	250 140	2,4	255 650	2,5	39 905	0,4	308 352	2,0	20 800	0,2			1 329 697	12,8			992 310	9,7	13 900	0,1	19 320	0,2	1 647 735	16,1	2 674 365	26,2	3 904 062	38,2	2 842 731	27,8	4 072 418	39,8	6 746 983	66,0	471 000	4,6	9 618 723	24,8	1868/69
1868/69	295 540	6,2	28 000	0,3	144 290	1,3	23 920	0,3	56 000	0,5	120 000	1,2			967 750	10,0			27 000	0,4			44 000	0,5	478 500	5,0	549 500	5,7	1 517 250	15,7	1 773 322	18,4	2 827 870	29,3	4 601 192	47,7	6 118 442	63,4	480 000	5,0	9 645 692	24,9	1869/70
1869/70	1 348 273	12,2	10 720	0,1	120 830	1,1	4 800	0,0	724 000	6,8	36 000	0,3			2 244 623	21,2			523 650	5,0			57 595	0,5			581 245	5,5	2 825 868	26,7	1 773 322	16,8	4 599 190	43,5	6 372 512	60,2	480 000	4,5	10 583 380	27,7	1870/71
1870/71	1 331 365	10,4	293 000	1,3	300 273	1,3	18 000	0,1	40 000	0,2	200 000	0,9			3 179 640	14,2			453 320	1,9	40 000	0,2	80 000	0,4	40 000	0,2	593 320	2,7	3 772 960	16,8	10 661 902	44,9	15 241 742	64,1	18 938 354	79,0	630 000	2,6	23 738 362	60,1	1871/72
1871/72	1 320 933	6,3	286 000	1,2	297 206	1,3			400 000	1,7	90 000	0,4			2 977 233	13,1	450 000	1,7	321 245	1,4	40 000	0,2	60 000	0,2	30 000	0,2	1 901 245	8,4	4 878 478	13,0	9 347 190	40,1	11 944 483	51,2	14 451 181	61,9	480 000	2,1	23 731 659	60,1	1872/73
1872/73	1 679 351	6,8	280 000	1,2	90 000	0,4					50 000	0,2			2 099 351	8,6	831 000	3,4	227 015	2,2	50 000	0,2	60 000	0,2			1 341 225	4,9	4 454 381	17,8	14 452 931	51,4	17 647 114	64,1	18 938 354	69,0	630 000	2,4	27 518 733	70,9	1873/74
1873/74	3 014 163	11,0	280 000	1,0	90 000	0,3					120 000	0,4			3 504 163	12,7	821 220	3,0	460 000	1,7			80 000	0,3			890 000	3,1	4 394 163	15,9	14 399 751	50,1	18 845 288	68,6	17 738 288	61,7	595 460	2,1	28 757 168	74,0	1874/75
1874/75	1 791 037	6,2	367 500	1,3	160 000	0,6	30 000	0,1			100 000	0,3			2 448 537	8,5	700 000	2,4	110 500	0,4			330 000	1,1			882 000	4,1	3 092 277	14,5	9 497 751	44,5	11 708 028	54,9	12 590 028	59,0	550 000	2,6	21 333 276	54,9	1875/76
1875/76	1 150 277	5,4	330 000	1,6	200 000	0,9	450 000	2,0			90 000	0,4			2 220 277	10,4	400 000	1,9	172 000	0,7			101 000	0,4			1 020 000	4,3	3 240 277	15 938 334	46,6	12 277 431	53,7	13 600 431	59,4	354 913	1,5	22 520 734	60,6	1876/77
1876/77	1 014 037	4,2	348 000	1,5	100 000	0,4	26 860	0,1			130 000	0,6			1 618 897	6,8	550 000	2,3	372 000	1,6			201 000	0,8			932 000	3,9	2 550 193	11 644 983	47,8	13 027 238	53,6	13 929 238	57,4	701 040	2,9	24 353 667	63,7	1877/78
1877/78	746 973	3,1	287 120	1,6	190 000	0,8	30 000	0,1			150 000	0,6			1 413 193	5,8	280 000	2,2	203 900	0,8			170 000	0,7			1 972 000	8,1	4 909 888	16,3	9 123 801	39,3	11 391 689	47,6			356 930	2,6	13 301 448	39,2	1879 (2º Sem.)
1878/79	1 324 768	5,4	287 120	1,6	116 800	0,5	60 000	0,2			150 000	0,6			2 037 888	8,4	1 500 000	6,2	303 000	1,2			30 000	0,2			2 376 000	15,3	7 335 104	47,3	8 659 714	55,7					772 100	2,6	25 613 960	76,2	1880
1879 (2º S	820 110	5,3	173 500	1,1	230 000	1,5	73 000	0,5							1 296 610	8,4	1 350 000	8,7	196 000	1,3	980 000	6,3	30 000	0,2			3 176 000	10,7	7 018 134	23,7	9 912 000	33,3	13 754 134	46,4	16 930 134	57,2	779 000	2,6	29 613 960	76,2	1881
1880	2 043 936	6,9	494 120	1,7	1 110 000	3,7	147 200	0,5			70 000	0,2			3 845 156	13,0	1 626 000	5,6	502 000	1,7	1 000 000	3,4	12 000	0,0			499 000	2,0	2 513 203	13,8	7 123 640	39,1	10 136 843	55,6	10 635 843	58,3	879 822	4,3	21 382 469	65,4	1882
1881	667 697	2,7	329 560	1,4	300 000	1,2	149 210	0,6	1 467 833	5,8	50 000	0,2			3 014 333	11,9											120 000	0,5	1 703 669	6,9	6 513 339	26,4	8 096 208	32,8	8 216 208	33,3	698 000	2,8	24 683 888	63,6	1883
1882	623 493	2,5	288 120	1,3	346 036	2,2	33 000	0,1			30 000				1 382 669	6,4			108 000	0,4			12 000	0,0			92 000	0,4	2 564 403	13,9	6 019 994	23,6	9 472 397	37,1	9 564 397	37,5	698 000	2,7	23 513 187	60,7	1884
1883	783 793	3,1	328 120	1,3	1 276 000	5,0	962 466	3,8			100 000	0,4			3 452 479	13,5			80 000	0,3			13 000	0,0																	1885
1884																																								1886
1885	365 393	2,5	442 680	1,8	350 000	1,0	47 000	0,2			106 000	0,4			1 411 053	5,8			93 340	0,4			30 000	0,1			123 340	0,5	1 534 393	6,3	7 491 142	30,1	7 497 882	30,1	698 000	2,8	24 484 191	63,1	1887
1886	1 378 744	3,2	1 600 000	4,0	5 420 000	13,9	30 000	0,1			100 000	0,2			8 728 744	24,2	3 700 000	9,2	550 000	1,4			130 000	0,4			4 400 000	10,9	14 128 744	35,1	6 928 316	17,2	16 677 060	41,4	21 037 060	52,3	733 000	1,8	40 258 671	103,7	1888
1887	2 113 809	5,8	1 600 000	4,4	3 901 137	10,7	62 330	0,2	651 666	1,8	300 000	0,8			8 628 932	23,7	2 212 000	6,1	600 000	1,6			100 000	0,3			2 912 000	10,7	11 540 932	42,4	6 927 019	19,1	15 386 951	42,2	17 046 612	46,8	798 000	2,2	36 963 612	93,9	1887
1888	1 926 021	5,1	1 307 000	3,8	666 122	1,9	983 920	1,1	1 623 332	4,7	800 000	2,6			12 756 401	33,4	1 447 220	3,7	250 000	0,6			100 000	0,3			1 797 220	4,6	14 553 621	37,0	8 218 178	21,2	20 797 179	53,5	22 594 399	58,2	900 000	2,3	38 838 234	100,0	1888
1889	4 330 000	11,7	1 845 400	4,7	5 000 000	12,9	30 000	0,1	595 001	1,5	540 000	1,4			12 758 401	32,4																									1889
1890																																								1890
1891																																								1891
1892																																								1892
1893																																								1893
1894																																								1894
1895																																								1895
1896																																								1896
1897																																								1897
1898																																								1898
1899																																								1899
1900																																								1900
1901																																								1901
1902																																								1902
1903																											400 000	1,2	3 456 300	16,0	13 025 880	38,2	18 982 380	53,0	18 482 380	54,2	1 394 600	4,7	34 128 325	87,9	1904
1904	1 683 000	4,9	1 323 500	3,9	600 000	1,8	550 000	1,6			900 000	2,6			5 056 500	14,8	200 000	0,6	200 000	0,6							50 000	0,2	1 413 500	5,7	5 095 161	20,5	6 472 661	26,0	6 482 661	26,3	2 977 000	11,9	24 718 030	63,6	1905
1905	130 000	0,5	893 500	3,6	100 000	0,4	220 000	0,9			30 000	0,1			1 363 500	5,5			50 000	0,2																					

FONTE Livros de Receita e Despesa da Câmara Municipal de Chaves: R 3 361 a R 3 374 (Biblioteca Municipal de Chaves), até 1864/65.
Livros de Actas das Sessões da Câmara Municipal de Chaves, 28 livros não catalogados (AHMC), para o período de 12 de Agosto de 1864 a 30 de Abril de 1905.
NOTA: apesar de existirem Livros de Actas para os anos de 1890 a 1903, bem como para os posteriores a 1905, os mesmos não contêm orçamentos

ANEXO 5 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Guimarães e respectivo peso no total da despesa municipal (1842-1901)

Data	Rua	Rua %	Lamosos	Lamosos %	Fontes	Fontes %	Jardins	Jardins %	Esgotos	Esgotos %	Cartas	Cartas %	Tot Urbm	Tot Urbm %	Cemitério	Cemitério %	Edif Mun	Edif Mun %	Matadouro	Mistd %	Cadeia	Cadeia %	Mercado	Merc %	Tot Ensin	Tot Ensin %	Urban+Ensin	Urban+Ensin %	Viac Mun	Viac Mun %	Urbm+VM	Urbm+VM %	Urban+VM	Urban+VM %	Urb+Ens+VM	Urb+Ens+VM %	Iluminação	Ilum %	Vinte	Vinte %	Trinta	Trinta %	Vrt/Trinta	Vrt/Trinta %	Total Despesa	%Urbm Total	Data
1842	500 000	4,05			300 000	2,50							800 000	7,07			80 000	0,67							80 000	0,67	930 600	7,73	610 000	5,08	1 440 000	12,12	1 540 000	12,84	1 620 000	13,51			90 000	0,82	90 000	0,82	180 000	1,65	1 800 000	15,51	11 610 494	15,51	1842
1843	500 000	4,05			150 000	1,25							650 000	5,27			40 000	0,32							50 000	0,37	696 600	5,61	525 000	3,54	1 171 000	9,58	1 221 600	9,9	1 271 600	10,31	225 000	1,65	74 000	0,54	268 000	1,96	342 000	2,50	13 631 923	17,1	1843
1844	400 000	2,93			245 000	1,80							645 000	4,73							50 000	0,37					430 600	3,5	555 000	3,74	972 000	7,25	975 000	7,5	977 000	7,57							272 000	2,11	12 916 358	16,2	1844
1845	300 000	2,32			170 000	0,99							470 000	3,25													167 000	0,11	167 000	0,11	637 000	3,42	167 000	3,6	240 000	5,16	52 500	1,16	97 000	2,16	149 500	3,24	4 617 333	5,8	1.º Sem 1845
1.º S 1845	110 000	2,38			52 000	1,13							162 000	3,51													550 000	6,0	155 000	1,09	405 000	2,84	1 005 000	7,1	965 000	6,78	5 000	0,04	35 000	0,25	40 000	0,28	16 242 726	17,9	1842/46
1845/46	200 000	1,40			50 000	0,35							250 000	1,76							600 000	4,21					850 000	4,3	300 000	2,34	1 150 000	6,62	850 000	6,6	900 000	6,33	100 000	0,78	50 000	0,39	150 000	1,17	12 946 665	16,1	1846/47
1846/47	400 000	3,11			150 000	1,17							550 000	4,28													550 000	4,3	300 000	2,34	850 000	6,62	850 000	6,6											1846/47
1847/48													200 000	1,68					350 000	2,79					0,00	0,00	300 000	1,7	100 000	0,84	300 000	2,55	300 000	2,5			60 000	0,56	30 000	0,25	90 000	0,76	11 899 931	14,9	1846/49
1848/49	100 000	0,84			100 000	0,84							850 000	6,77											330 000	2,79	1 260 000	9,6	550 000	1,59	1 650 900	9,37	1 980 000	11,2			60 000	0,48	30 000	0,24	90 000	0,72	12 551 718	15,8	1848/50
1849/50	300 000	2,39			100 000	0,80			450 000	3,59			1 000 000	7,97			200 000	1,55							200 000	1,53	1 200 000	9,3	300 000	2,33	1 500 000	10,13	1 500 000	11,7			140 000	1,09	90 000	0,70	230 000	1,79	12 869 784	16,2	1850/51
1850/51	800 000	6,22			200 000	1,55							650 000	5,07												0,00	650 000	5,1	200 000	1,72	850 000	7,33	850 000	6,6	900 000	5,96	750 000	6,44	60 000	0,24	60 000	0,52	100 000	0,86	11 650 000	14,6	1851/52
1851/52	550 000	4,72			100 000	0,86	10 000	0,09					660 000	5,67												0,00	660 000	5,1	600 000	3,67	1 260 000	9,67	1 410 000	9,3	1 460 000	9,67	900 000	7,73	60 000	0,24	50 000	0,33	60 000	0,51	13 822 730	17,4	1852/53
1852/53	800 000	4,89			200 000	1,22	15 000	0,09					1 015 000	6,21											2 100 000	13,19	3 115 000	25,3	650 000	4,34	1 415 000	11,49	3 215 000	26,9	900 000	6,21	40 000	0,29	20 000	0,14	60 000	0,43	14 977 285	21,3	1854/55
1853/54	900 000	5,76			200 000	1,43	15 000	0,11					1 015 000	7,24			100 000	0,72			2 000 000	14,47			150 000	0,88	1 725 000	10,2	600 000	3,53	2 325 000	13,81	2 325 000	13,7	900 000	5,30	40 000	0,24	20 000	0,13	60 000	0,36	14 977 285	15,6	1855/56
1854/55	900 000	5,45			200 000	1,18	15 000	0,09	440 000	2,59			1 575 000	9,28							150 000	0,88					1 725 000	11,4	450 000	2,65	1 815 000	14,33	1 815 000	14,4	900 000	7,73	40 000	0,32	20 000	0,16	60 000	0,48	12 457 400	15,6	1855/56
1855/56	1 200 000	9,62			200 000	1,61	15 000	0,12					1 415 000	11,36												0,00	1 431 660	11,4	300 000	2,39	1 731 960	13,90	1 731 960	13,8	862 343	6,38							862 343	6,38	12 977 285	17,1	1856/57
1856/57	1 200 000	9,26			260 000	1,99	31 560	0,25					1 491 560	11,41												0,00	1 576 000	9,23	150 000	1,47	1 470 000	10,78	1 470 000	10,8	850 000	5,81	243 780	1,93					863 780	2,67	13 639 262	17,1	1858/59
1857/58	1 000 000	7,33			240 000	1,76	30 000	0,22					1 270 000	9,31												0,00	1 666 000	11,8	300 000	2,12	1 966 000	13,90	1 966 000	13,9	1 100 000	7,78							100 000	0,71	14 143 693	17,8	1858/59
1858/59	1 000 000	7,07	146 000	1,03	400 000	2,83	120 000	0,85					1 666 000	11,78												0,00	2 040 470	12,4	300 000	1,87	2 340 470	15,49	2 340 470	15,4	800 000	5,92							100 000	0,66	12 500 777	15,9	1860/61
1859/60	1 474 470	9,70	146 000	0,96	500 000	3,29	20 000	0,13	200 000	1,32			1 840 470	13,45												0,00	2 333 180	10,7	300 000	2,33	1 627 880	13,00	1 627 880	13,00	1 000 000	8,00							100 000	0,80	12 500 777	15,9	1860/61
1860/61	989 380	7,01	134 000	1,07	190 000	1,52	20 000	0,16					1 233 380	10,67												0,00	1 326 880	11,2	300 000	4,21	1 626 880	15,37	1 156 000	9,72									100 000	0,49	20 367 390	25,6	1862/63
1861/62	896 200	7,54	134 000	1,13	276 650	2,33	20 000	0,17					1 326 850	11,16									1 300 000	5,89	1 300 000	5,89	8 413 465	41,3	600 000	2,82	7 813 465	54,36	9 913 465	54,3	1 100 000	7,38							500 000	1,68	27 700 670	34,8	1863/64
1862/63	4 443 023	31,82	300 000	2,15	450 000	1,96	50 000	0,35	2 118 440	10,40			7 293 463	52,42									2 981 800	18,24	5 981 800	18,24	13 308 670	49,0	600 000	3,17	8 756 870	31,66	13 908 670	50,7	2 100 000	7,38							500 000	0,66	30 343 896	38,1	1864/65
1863/64	2 168 304	7,83	210 000	0,76	1 000 000	3,61	30 000	0,11	600 000	2,17	600 000	2,17	8 206 810	29,70									11 425	0,04	11 425	0,04	12 667 369	41,7	520 660	1,72	13 176 506	43,42	13 187 579	43,5	2 160 000	7,12							150 000	0,52	28 632 806	35,9	1865/66
1864/65	4 521 467	14,90	240 000	0,79	1 030 000	3,39	30 000	0,10	6 834 335	22,52	660 000	2,18	13 315 866	43,88									1 102 425	3,85	1 102 425	3,85	7 817 591	27,3	2 824 709	9,90	9 549 875	33,33	10 652 300	37,2	2 250 000	7,75							1 150 000	4,19	26 720 780	33,5	1866/67
1865/66	3 844 780	12,43	315 870	1,09	683 780	2,40	30 000	0,10	1 541 791	4,34	600 000	2,10	6 715 166	23,45											0,00	0,00	5 234 066	19,6	4 926 227	16,44	10 160 293	38,05	10 162 293	38,0	2 250 000	8,47							1 150 000	4,18	26 720 780	38,1	1867/68
1866/67	3 034 066	11,35	290 000	1,08	500 000	1,87	30 000	0,11	800 000	2,99	600 000	2,25	5 254 066	19,39											0,00	0,00	3 206 290	8,1	3 934 834	13,69	6 261 424	21,78	6 261 424	21,8	2 530 000	8,46							300 000	1,06	28 239 614	35,4	1868/69
1867/68	926 590	2,88	270 000	0,84	200 000	0,62	30 000	0,10	1 000 000	3,45			2 506 590	8,10												0,00	3 787 706	13,1	11 078 641	38,23	14 866 347	52,29	14 866 347	52,6	2 500 000	8,83							500 000	1,62	34 848 739	43,7	1869/70
1868/69	1 020 192	3,61	300 000	0,71	400 000	1,42	30 000	0,11	2 037 124	7,21			3 687 306	13,06					100 000	0,35					100 000	0,35	3 787 706	13,1	11 078 641	38,23	14 866 347	51,48	14 966 347	51,8	2 500 000	8,66							500 000	1,73	34 848 739	42,2	1870/71
1869/70	2 740 707	7,86	200 000	0,57	430 000	1,23	30 000	0,09	1 300 000	3,73	100 000	0,29	4 840 707	13,89	400 000	1,15	150 000	0,43					500 000	1,43	1 050 000	3,01	5 890 707	16,9	13 099 809	37,59	18 990 516	54,5	2 580 000	7,4							500 000	1,43	34 860 223	47,2	1870/71
1870/71	2 610 978	6,90	200 000	0,53	1 247 000	3,30	30 000	0,08	2 258 200	5,97	100 000	0,26	6 446 511	16,84					150 000	0,40			2 794 557	7,23	2 894 557	7,49	9 561 068	24,8	12 700 114	33,56	19 116 625	49,61	19 266 625	50,0	2 236 000	5,86							800 000	2,09	38 189 937	47,9	1871/72
1871/72	2 610 978	6,90	200 000	0,53	1 247 000	3,30	30 000	0,08	1 300 000	2,85	80 000	0,21	3 811 815	9,98			150 000	0,39					1 500 000	3,93	1 650 000	4,32	5 461 815	14,3	13 987 102	36,63	17 795 917	46,61	18 445 917	48,3	2 236 000	5,86							800 000	2,09	38 583 880	47,8	1872/73
1871/72	1 660 000	4,25	300 000	0,76	651 815	1,71	30 000	0,08	1 080 000	2,85	80 000	0,21	3 800 705	9,77	400 000	1,03	150 000	0,39					3 300 705	8,17	6 150 000	12,66	16 497 173	29,7	13 056 881	26,87	21 404 354	44,05	27 554 354	56,7	2 176 000	4,48							3 000 000	6,17	4 100 000	8,44	48 583 880	61,0	1872/73
1872/73	6 172 473	12,70	500 000	0,43	600 000	1,23	30 000	0,06	1 145 000	2,36	100 000	0,21	8 347 473	17,18	2 000 000	4,17	150 000	0,31					1 114 581	2,29	5 916 709	13,77	11 665 374	27,0	11 540 845	26,73	23 206 219	53,73	23 846 223	53,2	2 176 000	5,07	600 000	1,61	2 728 331	4,35	3 418 331	7,96	43 569 554	53,9	1873/74
1873/74	5 468 265	10,73	300 000	0,70	500 000	1,16	30 000	0,07	120 000	0,35	100 000	0,23	5 683 265	13,24	2 250 750	5,56	2 431 158	5,61					674 006	1,57	674 006	1,57	24 854 734	57,9	9 153 563	21,32	34 008 297	79,22	34 008 297	63,53	32 018 278	64,9	2 000 000	4,65	378 625	1,58	467 760	0,99	1 266 409	2,67	49 507 300	61,9	1874/75
1874/75	5 468 265	10,73	300 000	0,61	400 000	0,81	40 000	0,08	850 000	1,72			24 190 734	49,03									650 000	1,31	650 000	1,31	5 998 903	14,23	13 556 070	41,64	17 854 970	41,6	1 940 000	4,60	1 130 952	2,68	610 292	1,45	1 741 244	4,13	42 160 130	53,9	1875/76
1875/76	22 800 736	45,81	300 000	0,61	400 000	0,81	40 000	0,08	50 000	0,10			23 550 167	22,41									450 000	0,93	450 000	0,93	11 955 167	24,7	5 998 903	14,23	17 954 070	37,06	17 954 070	41,6	1 940 000	4,60	1 130 952	2,68	610 292	1,45	1 741 244	4,13	42 160 130	53,9	1876/77
1876/77	11 163 167	36,48	300 000	0,71			40 000	0,09					8 891 167	20,66	6 000 000	13,15							2 900 000	6,74	10 000 000	18,91	18 891 167	36,2	10 320 203	19,54	19 131 674	36,20	29 131 674	55,1	1 800 000	3,41	1 526 470	2,89	530 915	1,01	2 057 385	3,90	52 832 903	66,3	1876/77
1876/77	5 471 169	16,04	300 000	0,57			30 000	0,06					8 891 169	16,66	6 602 213	12,15							1 266 859	2,33	7 869 165	14,43	16 537 334	30,9	14 058 040	25,79	30 595 374	56,7	1 700 000	3,12	2 699 488	5,16	1 304 597	2,21	4 004 085	7,57	54 476 032	68,4	1877/78
1877/78	5 458 169	15,69	300 000	0,55			30 000	0,06					8 888 169	16,32	6 602 213	12,12							2 133 387	3,92	12 735 587	19,15	22 880 347	35,0	14 332 604	21,90	26 476 384	37,76	37 212 951	56,8	2 000 000	3,06	2 739 685	4,19	1 498 542	2,29	4 237 227	6,47	65 458 457	85,2	1878/79
1878/79	9 513 780	15,15	460 000	0,81			30 000	0,05					10 343 780	13,80	9 900 280	15,13	500 000	0,76					1 753 370	4,65	8 616 790	23,07	13 658 155	36,6	10 064 562	26,94	15 105 927	40,44	23 722 717	63,5	2 330 660	6,24	1 170 362	3,13	687 141	1,84	2 058 103	5,51	37 336 953	46,8	1879/12 (anos)
1879/12	4 211 363	11,27	300 000	0,80	500 000	1,34	30 000	0,08					5 041 363	13,50	6 063 220	16,23	800 000	2,14					966 855	1,93	6 380 832	12,72	11 494 249	23,0	11 241 642	22,41	16 355 079	32,61	23 733 891	47,3	2 500 000	8,97	1 390 080	2,99	1 278 633	2,75	2 277 713	6,54	50 155 338	63,0	1880
1880	3 993 297	7,96	450 000	0,90	600 000	1,20	70 640	0,14					5 113 937	10,20	4 363 897	8,50	650 000	1,30					400 000	0,71	5 338 737	9,53	10 482 241	18,7	12 701 240	22,68	17 844 724	31,66	23 183 481	41,4	3 700 000	6,61	1 635 778	2,92	1 326 543	2,37	2 962 321	5,29	56 010 954	70,3	1881
1881	4 208 484	7,52	440 000	0,79	450 000	0,80	44 000	0,08					5 143 484	9,18	4 738 137	8,46	200 000	0,36							5 138 610	9,65	14 262 299	26,8	10 338 363	19,45	19 412 022	36,52	24 420 662	46,0	4 000 000	7,53			973 364	1,83	973 364	1,83	53 266 694	66,9	1882
1882	7 693 689	14,07	400 000	0,73	900 000	1,69	20 000	0,04			300 000	0,56	9 173 689	17,13	4 638 610	8,71	500 000	0,94							6 137 307	11,49	11 318 168	21,8	12 498 137	23,19	18 669 998	45,0	4 000 000	6,87			1 492 608	2,77	1 492 608	2,77	53 847 121	67,6	1883
1883	4 223 861	7,85	400 000	0,74	900 000	1,67	25 000	0,05					5 580 861	10,36	5 537 307	10,28	600 000	1,11					1 892 400	3,20	6 421 462	10,9	14 625 546	24,75	20 595 708	34,51	31 449 000	53,2	4 000 000	7,44			5 812 603	9,83	5 812 603	9,83	59 110 287	74,2	1884
1884	3 249 962	5,20	480 000	0,81	800 000	1,31							4 529 962	7,66	1 492 400	2,52	400 000	0,68					3 371 500	5,97	8 513 029	14,97	18 027 910	36,91	24 477 729	36,64	27 340 939	46,8	4 000 000	5,84			2 244 537	4,97	2 949 537	4,97	67 537 479	84,5	1885
1885	3 490 329	5,60	560 000	0,74	800 000	0,50	40 000	0,06					4 140 329	9,87	4 700 000	6,98	671 500	1,00					5 776 643	3,18	15 777 000	17,8	20 188 123	34,48	36 287 003	40,63	39 965 125	48,1	4 000 000	5,53			2 321 346	3,10	2 321 346	3,10	74 815 010	93,9	1886
1886	4 964 638	5,43	5 500 000	7,35	300 000	0,40	40 000	0,05	494 300	0,66			10 299 938	9,87	4 778 245	6,38	660 000	0,88					4 787 620	4,31	15 838 378	17,8	21 852 548	24,24	32 901 206	36,50	37 688 926	41,8	4 000 000	4,44			1 960 436	2,17	1 960 436	2,17	90 144 776	113,1	1887
1887	9 693 738	10,09	600 000	0,62	500 000	0,52	50 000	0,05					11 043 738	12,26	4 777 620	4,75	310 000	0,32					3 995 120	3,71	12 649 476	18,1	17 264 868	24,68	25 919 424	37,03	29 914 544	42,7	4 000 000	5,71			1 523 504	2,18	1 523 504	2,18	78 676 368	100,0	1888
1888	7 003 986	10,09	600 000	0,86	400 000	0,57	70 000	0,10	581 470	0,83			8 654 456	12,24	3 395 120	5,14	400 000	0,57					2 546 945	2,71	12 618 571	19,8	20 265 161	25,36	29 986 807	37,64	32 830 733	41,2	4 000 000	5,71			1 717 236	2,16	1 717 236	2,16	79 676 368	100,0	1889
1889	5 111 626	6,42	600 000	0,75	400 000	0,50	70 000	0,09	3 600 000	4,52			13 481 626	16,91	3 227 307	4,05	400 000	0,50					1 616 945	1,90	15 097 870	17,1	15 923 376	18,07	29 343 501	33,30	31 620 446	35,9	4 749 495	5,39			450 000	0,51	450 000	0,51	77 810 711	97,7	1890
1890	3 153 225	3,82	4 660 000	7,49	400 000	0,43	70 000	0,08	1 198 000	1,36			10 943 838	14,06	1 300 000	1,67	700 000	0,26					1 520 000	1,93	12 443 838	16,0	21 744 652	21,74	27 486 130	35,32	28 796 730	37,3	4 500 000	5,78			519 000	0,60	519 000	0,60	86 193 254	108,2	1891
1891	9 373 838	12,05	600 000	0,77	300 000	0,39	70 000	0,09	600 000	0,77			10 943 838	14,06	1 300 000	1,67	700 000	0,26					1 266 665	1,47	10 501 340	11,65	27 422 203	31,81	36 156 870	41,95	37 425 543	43,4	4 700 000	5,45			450 000	0,63	450 000	0,63	63 049 130	79,1	1892
1892	6 414 673	7,44	600 000	0,79	300 000	0,35	70 000	0,08	1 750 000	1,57			9 734 673	10,13	966 665	1,12	300 000	0,35					650 000	1,03	5 173 866	8,2	10 458 349	16,58	14 982 212	23,76	15 632 213	24,8	4 700 000	7,45			399 070	0,63	399 070	0,63	63 190 206	81,6	1893
1893	3 473 966	5,23	700 000	1,11	300 000	0,48	30 000	0,05					4 223 866	7,18	200 000	0,33	450 000	0,71					700 000	1,07	6 268 347	12,7	13 969 342	21,43	21 537 489	33,04	22 237 489	34,1	4 700 000	7,21			399 070	0,61	399 070	0,61	63 190 206	81,6	1894
1894	4 998 347	7,67	1 000 000	1,53	1 300 000	1,84	270 000	0,37					7 568 347	11,61	400 000	0,61	300 000	0,46					2 700 000	4,29	7 416 477	12,6	9 220 200	15,39	13 944 677	23,72	16 644 677	28,3	4 300 000	7,32			300 000	0,51	300 000	0,51	58 781 393	72,8	1895
1895	2 666 477	4,24	600 000	1,02	1 280 000	2,04	250 000	0,43					4 516 477	8,02	400 000	0,68	300 000	0,53	0,00	1 800 000	3,06		1 834 766	3,06	8 119 708	13,5	7 228 895	12,13	11 515 827	19,46	13 344 603	22,5	4 600 000	7,77			590 290	0,93	590 290	0,93	59 361 315	74,5	1896
1896	2 784 942	4,69	600 000	1,01	600 000	1,01	100 000	0,17					4 284 942	7,22	200 000	0,34	560 808	0,94	1 073 960	1,81			3 916 040	5,09	11 102 016	14,5	21 433 103	27,87	28 705 119	37,32	32 625 159	42,4	4 500 000	5,84			438 935	0,57	438 935	0,57	77 004 770	96,6	1897
1897	5 384 731	6,93	880 000	1,14	600 000	0,78	100 000	0,13	311 285	0,40			7 276 016	9,45	300 000	0,39	490 000	0,64	3 126 940	4,06			2 624 000	2,91	8 184 792	10,1	31 291 091	35,34	38 581 883	43,56	41 005 883	45,4	4 500 000	4,98			229 130	0,25	229 130	0,25	87 956 289	85,3	1898
1898	4 510 762	4,99	1 020 000	1,16	800 000	0,89	100 000	0,11					6 460 762	7,15	300 000	0,28	800 000	0,89	1 824 000	1,74			800 000	1,18	3 268 395	3,5	8 868 840	13,07	10 447 238	15,37	11 247 238	16,6	4 500 000	3,68							11 993 540	15,1	1900
1899	298 398	0,44	850 000	1,18	400 000	0,59	100 000	0,15					1 598 398	2,35	200 000	0,29	300 000	0,44	300 000	0,44			550 000	4,59	1 850 499	48,1	4 795 536	29,95	10 052 035	83,81	10 602 035	88,4									67 753 670	78,7	1901
1900	3 986 492	33,24	200 000	1,67	800 000	6,67					270 000	2,25	5 256 492	43,83	150 000	1,25							660 000	1,85	6 508 869	10,1	9 808 747	15,64	13 457 616	24,64	16 117 616	25,7	4 863 650	7,75			915 438	1,46	915 438	1,46			
1901	3 248 869	5,16	1 250 000	1,99	1 000 000	1,59	150 000	0,24					5 648 869	9,01	60 000	0,10	300 000	0,48	300 000	0,48																									

FONTE: AHMaP (Vereadores) - Orçamentos inseridos nos Livros de Actas Municipais. M - 1839 a M - 1870

ANEXO 6 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim e respectivo peso no total da despesa municipal (1866-1907)

Data	Ruas	Ruas	Lumeeira	Lumeeira	Fontes	Fontes	Jardins	Jardins	Extromuros	Extroo	Cartas	Cartas	Paredão	Paredão	Tot Urban	Tot Urban.	Cemitério	Cemitério	Edif Mun	Edif Mun	Matadouro	Matadouro	Cadeia	Cadeia	Mercado	Mercado	Tot Equip	Tot Equip	Urban +Equip	Urban +Equip	Viac Mun	Viac Mun	Urban +V M	Urban +V M	Urb+Eqe+VM	Urb+Eqe+VM	Iluminação	Ilum	Total	% Obase	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Despesa	1890	Data
1866/67	641 879	9.3			380 000	5.5	8 240	0.1	618 740	9.0			200 000	2.9	1 848 859	26.9	345 000	5.0	120 000	1.7			20 000	0.3			485 000	7.0	3 333 859	33.9	1 121 532	16.3	2 970 391	43.2	3 455 391	50.2	700 000	10.2	6 883 435	26.1	1866/67
1867/68	697 616	8.0			230 000	2.7							200 000	2.3	1 127 616	13.0	366 900	4.1	60 000	0.7			20 000	0.2			440 000	5.1	1 567 616	18.1	3 646 263	42.0	4 773 879	55.0	5 213 879	60.1	526 000	6.1	8 677 529	32.9	1867/68
1868/69	878 682	11.7			784 009	10.2	50 000	0.7					270 000	3.5	1 982 691	25.9	100 200	1.3	60 000	0.8			20 000	0.3			180 000	2.4	2 162 691	28.3	1 394 663	18.2	3 557 354	46.5	506 000	6.5	7 651 010	29.0	1868/69
1869/70	1 455 605	16.6			110 000	1.1	50 000	0.5							1 815 605	18.4	20 000	0.2	50 000	0.5			20 000	0.2			90 000	0.9	1 905 605	19.3	4 273 223	43.3	6 087 827	61.7	6 177 827	62.6	400 000	4.1	9 874 636	39.4	1869/70
1870/71	795 490	7.0			130 000	1.6	50 000	0.4							1 025 490	9.0	150 000	1.3	1 632 500	14.2			50 000	0.4			1 832 500	16.0	3 857 990	33.6	4 731 131	36.1	5 156 621	45.1	6 989 121	61.1	430 000	3.7	11 438 192	43.3	1870/71
1871/72	650 916	5.3			20 000	0.2									670 916	5.4	30 000	0.2	1 787 000	14.4			25 000	0.2			1 842 000	14.9	2 512 916	20.3	4 770 756	38.5	5 441 672	43.9	7 285 672	58.8	400 000	3.2	12 396 972	47.0	1871/72
1872/73	435 962	3.2			400 000	3.0									835 962	6.2	120 000	0.9	1 933 635	14.4	1 280 000	9.5	20 000	0.1	1 280 000	9.5	4 633 635	34.4	5 469 597	40.6	2 343 632	17.4	3 179 594	23.6	7 813 229	58.0	400 000	3.0	13 467 635	51.0	1872/73
1873/74	440 800	3.2			400 000	3.3									840 800	6.9	300 000	2.5	1 277 575	10.4	830 000	6.7	20 000	0.2	830 000	6.7	3 737 575	26.5	4 084 375	33.4	2 866 830	23.4	3 715 620	30.4	6 951 193	56.8	400 000	3.3	12 230 847	46.3	1873/74
1874/75	950 903	8.9			400 000	3.4									1 350 903	11.3	150 000	1.3	1 300 000	10.9			30 000	0.3			1 480 000	12.4	2 830 903	23.8	3 459 460	29.1	4 810 363	40.4	6 290 363	52.8	400 000	3.4	11 907 755	45.1	1874/75
1875/76	1 829 138	16.5			675 501	6.1	36 000	0.3							2 540 639	22.9	50 000	0.5	700 000	6.3			30 000	0.3			780 000	7.0	3 320 639	29.9	2 991 811	27.0	5 532 450	49.9	6 312 450	56.9	400 000	3.6	11 092 021	42.0	1875/76
1876/77	2 734 061	20.7			500 000	3.8									3 234 061	24.4	120 000	0.9	650 000	4.9			30 000	0.2			800 000	6.0	4 034 061	30.5	2 950 679	22.3	6 184 740	46.7	6 984 740	52.8	500 000	3.8	13 232 013	50.1	1876/77
1877/78	2 630 980	18.2			400 000	2.8									3 030 980	20.9	50 000	0.3	500 000	3.5			30 000	0.2			580 000	4.0	3 610 980	24.9	3 805 076	26.3	6 836 056	47.2	7 416 056	51.2	510 000	3.5	14 482 210	54.9	1877/78
1878/79	951 120	8.7			400 000	3.7			425 014	3.9					1 776 134	16.3	50 000	0.5	550 000	5.1			30 000	0.3			630 000	5.8	2 406 134	22.1	2 682 238	24.7	4 458 372	41.0	5 088 372	46.8	500 000	4.6	10 872 421	41.2	1878/79
1879 (2º S)					400 000	4.7									400 000	4.7	300 000	2.4	350 000	4.1			20 000	0.2			570 000	6.7	970 000	11.4	2 845 788	33.5	3 245 788	38.2	3 815 788	44.9	550 000	6.5	8 499 970	32.2	1879 (2º Sem
1880	500 986	3.0			2 100 977	12.4			400 000	2.4					3 001 963	17.8	50 000	0.3	500 000	3.0			30 200	0.2			580 000	3.4	3 581 963	21.2	4 075 946	27.7	7 657 909	45.5	8 257 909	48.9	812 000	4.8	16 886 776	64.0	1880
1881	751 366	4.6			1 800 000	10.9			540 000	3.3					3 092 366	18.8	50 000	0.3	360 000	2.2			700 000	4.2			1 110 000	6.7	4 202 366	25.5	3 676 815	22.3	6 769 181	41.1	7 879 181	47.8	958 000	5.7	16 474 569	62.4	1881
1882	1 200 000	5.0			769 831	3.2			6 417 352	26.7					8 387 183	34.9	50 000	0.2	800 000	3.3			400 000	1.7			1 250 000	5.2	9 637 183	40.1	3 436 815	14.3	11 823 998	49.1	13 073 998	54.3	1 038 000	4.3	24 057 678	91.2	1882
1883	2 755 000	9.5			2 150 000	7.4			6 895 000	23.7					11 800 000	40.6	600 000	2.1	500 000	1.7	90 543	0.3	100 000	0.3	1 429 000	4.9	2 719 543	9.4	14 519 543	50.0	3 606 315	12.4	15 406 315	53.0	18 125 858	62.4	1 038 050	3.6	29 056 083	110.1	1883
1884	5 117 492	22.5			1 600 000	7.0			608 000	2.6			110 000	0.5	7 427 492	32.6	300 000	0.9	450 000	2.0			50 000	0.2			700 000	3.1	8 127 492	35.7	3 503 345	14.3	8 643 345	35.2	11 278 345	45.9	1 459 500	5.9	24 553 207	93.0	1884
1885	3 900 000	15.9			1 190 000	4.8	50 000	0.2							5 140 000	20.9	2 340 900	9.5	280 000	1.1			15 000	0.1			2 635 000	10.7	7 775 000	31.7	2 643 561	10.8	10 212 341	41.5	11 819 420	48.0	22 807 593	86.4	1885
1886	3 115 000	13.7			1 700 000	7.5	50 000	0.2							4 865 000	21.3	1 500 780	6.6	220 000	1.0			7 000	0.0			1 727 780	7.6	6 592 780	28.9	3 619 561	15.9	8 424 561	37.0	10 212 341	44.8	1 850 000	8.0	22 807 593	86.4	1886
1887	4 343 445	17.6			2 650 000	10.7	20 000	0.1							7 013 445	28.4	1 000 000	4.0	200 000	0.8			85 000	0.3	300 000	1.2	1 585 000	6.4	8 598 445	34.8	4 008 793	16.2	11 022 238	44.6	12 807 238	51.8	1 850 000	7.5	24 720 426	93.7	1887
1888	6 250 000	23.4			3 840 000	14.6	20 000	0.1							10 160 000	38.1	622 661	2.3	300 000	1.1							922 661	3.5	11 082 661	41.6	4 109 495	15.4	14 369 495	53.5	15 197 156	57.0	1 850 000	6.9	26 652 238	101.0	1888
1889	3 941 814	14.9			2 500 000	9.5	550 000	2.1							6 991 814	26.5	500 000	1.9	250 000	0.9			20 000	0.1			770 000	2.9	9 623 495	36.6	3 367 822	13.1	12 291 317	48.0	13 041 317	50.9	2 694 520	10.5	25 613 457	97.0	1889
1890	6 003 495	23.4	50 000	0.2	2 500 000	9.8	370 000	1.4							8 923 495	34.8	500 000	2.0	250 000	1.0							750 000	2.9	9 673 495	37.7	3 730 000	13.6	13 568 008	45.7	13 568 008	45.7	1 730 000	13.6	27 512 120	104.2	1891
1891	4 737 596	17.2	50 000	0.2	2 500 000	7.3	250 000	0.9	1 000 000	3.6					8 037 596	29.2	500 000	0.7	250 000	0.9			20 000	0.1			770 000	2.7	8 807 596	31.9	3 800 300	14.9	12 607 896	45.7	13 407 896	48.6	3 800 300	14.9	25 458 258	96.5	1892
1892	5 552 991	21.8	50 000	0.2	1 636 000	8.0	500 000	2.0	1 000 000	3.9	180 000	0.7			9 318 991	36.6	764 100	3.0	150 000	0.6							750 000	2.6	8 750 548	30.2	3 131 486	10.8	11 282 034	38.9	12 932 034	41.5	3 800 000	13.1	29 003 487	109.9	1893
1893	5 710 223	19.7	150 000	0.5	1 000 000	3.4	290 325	1.0	1 000 000	3.4					8 150 548	28.1	450 000	1.6	200 000	0.7	50 000	0.2	50 000	0.2			510 000	1.9	11 361 149	34.3	2 638 160	8.0	14 029 309	42.8	14 029 309	42.8	4 104 160	12.5	32 788 099	124.2	1894
1894	8 351 149	25.5	740 000	2.3	1 000 000	3.0	150 000	0.5	1 000 000	3.0	150 000	0.5			11 391 149	34.7	410 000	1.3	100 000	0.3	20 000	0.1					530 000	1.6	8 173 769	27.2	2 765 136	9.2	9 488 905	31.5	11 038 905	36.7	3 948 000	13.1	30 091 613	114.0	1895
1895	5 182 769	17.2	100 000	0.3	1 350 000	4.2	40 000	0.1			150 000	0.5			6 722 769	22.3	110 000	0.4	100 000	0.3			20 000	0.1	1 320 000	4.4	1 550 000	5.2	8 173 769	27.2	14 897 381	49.5	4 747 507	15.8	19 644 888	65.3	4 048 000	13.5	38 535 390	146.0	1896
1896	6 132 876	15.9	950 000	2.5	4 707 000	12.2	250 325	0.6	3 427 000	8.9	150 000	0.4			15 597 381	40.5	50 000	0.1	100 000	0.3	50 000	0.1	50 000	0.1			250 000	0.6	14 897 381	38.7	4 747 507	12.3	20 344 888	52.8	20 594 888	53.5	4 048 000	10.5	38 535 390	146.0	1896
1897	15 227 259	30.3	520 000	1.0	3 003 931	6.0	360 000	0.7	6 131 000	12.2	240 000	0.5			25 482 190	50.8	300 750	0.6	100 000	0.2	50 000	0.1	30 000	0.1			380 750	0.8	25 342 940	50.5	3 501 008	7.0	28 923 198	57.7	29 303 948	58.5	5 078 000	10.1	50 201 286	190.2	1897
1898	13 867 123	31.6	510 000	1.2	2 100 000	4.8	240 000	0.5	5 239 000	11.9	220 000	0.5			22 176 123	50.5	300 000	0.7	100 000	0.2	50 000	0.1	30 000	0.1			480 000	1.1	22 146 123	50.5	2 975 406	6.8	25 151 529	57.3	25 631 529	58.4	4 048 000	9.2	43 869 732	166.2	1898
1899	3 150 000	12.8	120 000	0.5	350 000	1.4	240 000	1.0			220 000	0.9			4 080 000	16.6	70 000	0.3	150 000	0.6	50 000	0.2	30 000	0.1			250 000	1.0	4 310 000	17.1	3 342 500	9.5	6 422 500	26.1	8 672 500	37.1	4 548 000	18.5	24 638 016	93.4	1899
1899	3 150 000	12.8	120 000	0.5	350 000	1.4	240 000	1.0			220 000	0.9			4 080 000	16.6	70 000	0.3	150 000	0.6	50 000	0.2	30 000	0.1			250 000	1.0	4 310 000	17.1	3 342 500	9.5	6 422 500	26.1	8 672 500	37.1	4 548 000	18.5	24 638 016	93.4	1899
1900	3 830 651	12.5	510 000	1.6	500 000	1.6	210 000	0.7	4 500 000	14.4	220 000	0.7			9 770 651	31.3	250 000	0.8	250 000	0.8	150 000	0.5	70 000	0.2			720 000	2.3	9 980 651	32.0	2 775 846	8.9	12 546 497	40.2	13 266 497	42.5	4 548 000	14.6	31 179 945	118.1	1900
1901	4 638 471	14.2	270 500	0.8	250 000	0.8	190 000	0.6	1 593 470	5.8	220 000	0.7			7 470 441	23.0	234 778	0.7	183 965	0.6	127 000	0.4	20 000	0.1	1 000 000	3.1	1 565 743	4.8	8 757 684	27.0	3 627 458	11.2	11 697 899	34.2	12 663 642	39.0	4 548 000	14.0	32 486 334	123.1	1901
1902	7 012 681	17.6	120 000	0.3	180 000	0.5	700 000	1.8	1 013 717	2.5	270 000	0.7			9 296 398	23.3	50 000	0.1	150 000	0.4	100 000	0.3	70 000	0.2	11 623 000	29.2	11 993 000	30.1	21 169 398	53.1	3 316 940	8.3	12 612 338	31.6	24 600 338	61.7	4 548 000	11.4	39 853 495	151.0	1902
1903	4 597 289	11.8	453 120	1.2	516 000	0.8	200 000	0.5			210 000	0.5			5 750 409	14.8	10 000	0.0	250 000	0.6	180 000	0.5	50 000	0.1	12 688 787	32.4	13 018 787	33.4	18 769 196	48.2	2 549 880	6.5	12 663 642	32.5	18 319 076	47.0	4 493 947	11.5	10 244 056	26.3	23 262 843	59.7	4 398 000	11.3	38 945 324	147.6	1903
1904	2 630 000	9.5	220 000	0.8	735 000	2.7	330 000	1.2			210 000	0.8			4 125 000	15.0	75 000	0.3	100 000	0.4	50 000	0.2	50 000	0.2	100 000	0.3	400 000	1.5	4 530 000	16.4	3 124 185	11.3	7 249 185	26.3	7 774 185	28.2	3 991 820	14.5	27 550 994	104.4	1904
1905	1 557 390	5.0	390 000	1.2	2 627 000	8.5	330 000	1.1	326 000	1.0	210 000	0.7			5 444 390	17.5	50 000	0.2	100 000	0.3	50 000	0.2	100 000	0.3	480 000	1.5	790 000	2.4	5 814 390	18.7	4 921 814	15.8	10 366 304	33.5	11 126 304	35.7	4 478 000	14.4	31 173 845	118.1	1905
1906	1 650 000	11.5	700 000	2.2	686 000	2.2	170 000	0.5			210 000	0.7			5 416 000	17.0	50 000	0.2	300 000	0.9	50 000	0.2	100 000	0.3	480 000	1.5	980 000	3.1	5 696 000	17.9	3 691 849	11.6	9 107 849	28.6	10 087 849	31.7	4 478 000	14.1	31 811 975	120.5	1906
1907	2 170 000	5.2	1 871 332	4.4	1 480 000	3.5	85 000	0.2	160 000	0.4	210 000	0.5			5 996 332	14.3	100 000	0.2	8 100 000	19.2	150 000	0.4	100 000	0.2	160 000	0.2	8 550 000	20.3	12 075 000	30.1	4 138 521	9.8	10 134 853	24.1	18 684 853	44.4	4 978 000	10.9	42 114 071	159.6	1907

FONTE: Biblioteca Municipal da Póvoa de Varzim. Fundo Local. Livros de Orçamentos (1866 a 1879; 1879 a 1897; 1898 a 1907)

ANEXO 7 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Viana do Castelo e respectivo peso no total da despesa municipal (1855-1926)

Data	Ruas	Ruas	Limpeza	Limp	Fontes	Fontes	Jardins	Jardins	Esproprs	Esprop	Cartog	Cartog	Tot. Urban.	Tot. Urban	Cemitério	Cemitério	Edif. Mun	Edif. Mun	Matadouro	Matadouro	Cadeia	Cadeia	Mercado	Mercado	Tot. Equip	Tot. Equip	Urban.+Equip	Urban.+Equip	Viaç. Mun	Viaç. Mun	Urban.+V.M	Urban.+V.M	Urb+Eq+VM	Urb+Eq+VM	Iluminação	Ilum.	Total Despesa	% (base 1889)	Date
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%			
1855/56	1127300	9,8	30000	0,3	30000	0,7							1207300	10,5	200000	1,7	100 000	0,9							300 000	2,6	1 507 300	13,2	100 000	0,9	1607300	14,1	1 607 300	14,0	950000	8,6	11 451 807	12,5	1855/56
1856/57	822100	9,6	30000	0,4									822100	9,6	100000	1,2	72 000	0,8							172 000	2,0	994 100	11,6			822100	9,6	994 100	11,6	764000	8,9	8 565 900	10,1	1856/57
1857/58	1130000	14,5	36000	0,4									1130000	14,5			72 000	0,9							72 000	0,9	1 202 000	15,4	90 000	1,2	1220000	15,6	1 292 000	16,6	41999	0,5	7 801 000	9,2	1857/58
1858/59	1268000	12,7	72000	0,7	150000	1,5			46800	0,5			1466800	14,7	260000	2,6	72 000	0,7							332 000	3,3	1 798 800	18,0			1466800	14,7	1 798 800	15,0	50000	0,5	10 001 800	11,8	1858/59
1859/60	1684000	16,1	102000	1,0									1786000	17,1	100000	1,0	172 000	1,6							272 000	2,6	2 058 000	19,7	402 000	3,9	2188000	21,0	2 460 000	23,6	1130000	10,8	10 435 472	12,3	1859/60
1860/61	2519550	12,2	120000	1,1	72000	0,5			239400	1,7			2980950	21,5	1200000	8,6	72 000	0,5							1 272 000	9,2	4 252 950	30,7	65 000	0,5	3045950	22,0	4 317 950	31,1	1000000	7,2	13 874 707	16,3	1860/61
1861/62	2962755	13,7	130000	0,9					550000	6,3			3342755	20,8	1000200	6,7	72 000	0,5							1 075 200	7,1	4 217 955	28,0	670 249	4,4	3812984	25,3	4 888 154	32,4	969805	6,4	15 073 532	17,7	1861/62
1862/63	1383619	11,5	144400	1,2	90000	0,7	60000	0,5	129000	1,0			1787619	14,9	332200	2,8	72 000	0,6							405 200	3,4	2 192 819	18,3	347 480	2,9	2133099	17,8	2 538 299	21,2	900000	7,5	11 982 034	14,1	1862/63
1863/64	1179000	9,9	50600	0,4			78360	0,7	129000	1,1			1266360	10,6	491630	4,1	107 000	0,9							598 630	5,0	1 864 990	15,6	200 000	1,7	2665620	22,3	2 904 990	24,3	1076400	9,0	11 958 478	14,1	1863/64
1864/65	1978821	19,5	50000	0,4	138000	1,3	730000	5,7	50000	0,4			2896821	22,7	2111000	16,7	72 000	0,6							283 000	2,2	3 179 821	24,9			2896821	22,7	3 179 821	24,9	1076400	8,4	12 756 682	15,0	1864/65
1865/66	3348100	26,7	50000	0,3			584900	4,1					4433000	30,8	48000	0,3	162 000	1,1							210 000	1,5	4 643 000	32,2	150 000	1,0	4583000	31,8	4 793 000	33,3	1087740	11,8	14 401 355	16,9	1865/66
1866/67	5225274	24,7			410000	2,1	165900	0,8	125000	0,6			5926174	30,2	129000	0,7	80 000	0,4							309 000	1,1	6 135 174	31,3	1 601 168	8,2	7527342	38,4	7 736 342	39,5	1268000	6,5	19 603 277	23,1	1866/67
1867/68	1739155	11,0			276000	1,7	140000	0,9					2155155	13,6	20000	0,1	30 000	0,2			20 000	0,1			70 000	0,4	2 225 155	14,1	2 895 676	18,3	5050825	32,0	5 120 825	32,4	1190000	7,5	15 804 720	18,6	1867/68
1868/69	2600269	12,6			686000	3,3	410000	2,0	151500	0,7	550000	2,7	3847769	18,7	292600	1,4	250 000	1,2							542 600	2,6	4 390 369	21,3	4 097 765	21,7	8545534	41,5	9 088 134	44,1	1019800	5,0	20 597 868	24,2	1868/69
1869/70	3240228	17,8			273140	1,5	210800	1,2	200000	1,1	80000	0,4	4003368	22,0	174000	1,0	294 000	1,6							468 000	2,6	4 471 368	24,6	3 476 374	19,1	7479742	41,1	7 947 742	43,6	976800	5,4	18 210 350	21,4	1869/70
1870/71	784420	4,3			360000	2,0	624000	3,4	350000	1,9	80000	0,4	2198420	12,1	257000	1,4	150 000	0,8							407 000	2,2	2 605 420	14,4	4 505 211	24,8	6710631	37,0	7 110 631	39,3	1230800	6,8	18 099 408	21,3	1870/71
1871/72	1430269	10,7			260000	1,9	277800	2,1	100000	0,7			2067269	15,4	170000	1,3	477 000	3,6							647 000	4,8	2 714 269	20,2	1 672 721	12,5	5740000	42,9	4 387 000	32,7	976800	7,3	13 427 185	15,8	1871/72
1872/73	1076102	6,0			193000	1,1	150600	0,8	1100000	6,2			2519102	14,1	336000	1,9	720 000	1,5			100 000	0,6			560 000	3,1	3 079 102	17,3	5 672 293	31,8	8191395	45,9	8 751 395	49,1	1110300	6,2	17 837 373	21,0	1872/73
1873/74	979803	6,6			150000	1,0	100000	0,7	150000	1,0			1379803	9,3	136000	0,9					40 000	0,3			176 000	1,2	1 555 803	10,5	3 280 179	21,5	4759982	32,3	4 935 982	33,4	1476800	10,0	14 772 651	17,4	1873/74
1874/75	1923720	8,4			570000	3,0	152599	0,8	2236000	11,6	130368	0,7	4712687	24,5	200000	1,0	100 000	0,5			20 000	0,1			320 000	1,7	5 032 687	26,1	4 092 120	17,8	8804807	45,7	9 124 807	47,4	1476800	7,7	19 262 652	22,7	1874/75
1875/76	691500	3,9			402500	2,3	300000	1,7	1100615	6,3			2494615	14,2	70000	0,4	100 000	0,6			20 000	0,1			190 000	1,1	2 684 615	15,3	4 726 006	24,8	7230821	41,5	7 470 821	42,6	1094480	6,2	17 534 167	20,6	1875/76
1876/77	540722	1,3			200000	0,8	100000	0,4	5500000	22,7	30000	0,1	5970722	23,3	750000	2,9	50 000	0,2	1 630 999	6,4	20 000	0,1			2 450 999	9,5	8 421 721	32,8	5 169 654	20,1	11131376	43,4	13 582 375	52,9	1396280	5,4	26 665 601	30,2	1876/77
1877/78	4902293	19,9			300000	1,2	300000	1,2	1478000	6,0			6980293	28,3	70000	0,3	100 000	0,4	450 000	1,8	30 000	0,1			650 000	2,6	7 630 293	31,0	6 212 161	24,5	13842454	56,2	13624000	55,5	1362400	5,5	24 652 328	29,0	1877/78
1878/79																																							1878/79
1879																																							1879
1880	3575140	11,7			270000	0,9	100000	0,3	350000	1,1			4295230	14,0	46000	0,2	130 000	0,4			20 000	0,1			196 000	0,6	4 491 230	14,7	8 181 266	26,7	12676496	40,7	12 672 496	41,4	1534649	5,0	30 621 564	34,0	1880
1881	11743173	13,0			100000	0,2	3150000	4,8	8270000	12,6	220000	0,3	23483173	35,9	146000	0,2	50 000	0,1	30 000	0,0	20 000	0,0			240 000	0,4	23 723 173	36,3	6 604 789	9,8	29883962	45,7	30 127 962	46,1	2245200	3,4	65 397 873	76,9	1881
1882	3794063	11,2	200000	0,6	188251	0,6	3314342	9,8	5450802	16,1	100000	0,3	13047558	38,6	288280	0,9	44 000	0,1	36 000	0,1	20 000	0,1			382 200	1,1	13 429 758	39,8	2 290 135	6,8	15937693	45,4	15 719 893	46,6	2700006	8,0	33 764 491	39,7	1882
1883	1795455	5,8	280000	0,9	310000	1,0	658350	2,1	2113800	7,5	10000	0,0	5367605	17,5	238400	0,8	260 000	0,8	130 000	0,4	80 000	0,3	369 950	1,0	1 018 350	3,3	6 385 955	20,8	2 399 142	7,8	7766747	25,3	8 785 097	28,6	2676293	8,7	30 707 379	36,1	1883
1884	4817500	14,9	120000	0,4	890885	2,8	280600	0,9	442459	1,4			6551424	20,3	238400	0,7	50 000	0,2	100 000	0,3	10 000	0,0			398 400	1,2	6 949 824	21,5	4 527 031	14,0	11078445	34,3	11 476 845	35,5	2306000	7,1	32 337 821	38,0	1884
1885	1750000	5,0	200000	0,6	1240000	3,5	256600	0,7	1069578	3,1			4510178	12,9	238400	0,7	50 000	0,1	150 000	0,4	470 000	1,3	472 000	1,4	1 380 400	3,9	5 890 578	16,8	2 902 466	8,3	7412644	21,2	8 793 044	25,2	2353200	6,7	34 962 145	41,1	1885
1886	1252579	2,8	520000	1,2	1480000	3,3	1200000	2,7	870241	2,0			4922820	11,1	102000	0,2	2 000 000	4,5	600 000	1,3	30 000	0,1			2 732 000	6,2	7 660 820	17,2	2 352 822	5,3	7275642	16,4	10 013 642	22,5	2588200	5,8	44 460 917	52,3	1886
1887	4626000	11,9	100000	0,3	2650000	6,8	140000	0,4	429644	1,1			7345684	18,9	190000	0,5	400 000	1,0	230 000	0,6	20 000	0,1	20 000	0,1	860 000	2,2	8 205 684	21,2	3 955 065	10,2	11300749	29,1	12 160 749	31,3	2661852	6,9	38 790 824	45,6	1887
1888	4220000	7,2	500000	0,9	1600000	2,7	880000	1,5	1348000	22,9	72117	0,1	13980000	23,9	120000	0,2	100 000	0,2	50 000	0,1			20 000	0,0	290 000	0,5	20 242 117	34,4			19952117	33,9	20 242 117	34,4	2000000	3,4	58 779 550	69,2	1888
1889	10220000	12,0	450000	0,5	4700000	5,5	760000	0,9	16068600	18,9	85000	0,1	32283000	38,0	280000	0,3	750 000	0,9	50 000	0,1	10 000	0,0	4 547 000	5,3	5 637 000	6,6	37 920 600	44,6	16 186 340	19,0	48469940	57,0	54 106 940	63,7	2000000	2,4	85 091 116	100,0	1889
1890	12250000	16,6	200000	0,3	2206000	3,0	700000	1,0	3725000	5,1			19075000	25,9	330000	0,4	70 000	0,1	1 350 000	1,8	90 000	0,1	8 500 000	11,6	10 340 000	14,1	29 415 000	40,0	13 696 295	18,6	32771295	44,5	43 111 295	58,6	4770000	6,5	73 582 637	86,6	1890
1891	1051493	1,7			5132000	5,0	50000	0,1	560000	0,8			4733493	7,6	40000	0,1	80 000	0,1	450 000	0,7			15 800 000	25,4	16 370 000	26,3	21 103 493	34,0	9 355 020	15,0	14088513	22,7	30 458 533	49,0	4992000	8,0	62 180 442	73,1	1891
1892	1141827	1,9	600000	1,0	3302261	5,0	70000	0,1	20000	0,0	70500	0,1	5204588	8,8	20000	0,0	60 000	0,1	30 000	0,1			14 000 000	23,8	14 110 000	24,0	19 314 588	32,8	8 318 669	14,1	13523257	23,0	27 633 257	46,9	4992000	8,5	58 862 440	69,2	1892
1893	326000	0,2			1690288	0,5			70000	0,2			586000	1,4	30000	0,1	60 000	0,1	50 000	0,1	20 000	0,0	1 708 240	4,1	2 454 240	5,8	8 726 631	20,7	9312631	22,1	11180871	26,6	5292800	12,6	42 017 303	49,4	1893
1894	555442	1,2			500000	1,1	190000	0,4	70000	0,2			1315442	3,0	50000	0,1	60 000	0,1	150 000	0,3	20 000	0,0	400 000	0,9	680 000	1,5	1 995 442	4,5	8 927 937	20,0	10243429	23,0	10 923 429	24,5	5116925	11,5	44 545 578	52,4	1894
1895	407640	1,0			300000	0,7	150000	0,4	30000	0,1			887640	2,2	45000	0,1	20 000	0,0	50 000	0,1	20 000	0,0	50 000	0,1	185 000	0,5	1 072 640	2,6	8 165 979	19,9	9053619	22,0	9 238 619	22,5	5111400	12,4	41 099 175	48,4	1895
1896																																							1896
1897																																							1897
1898	400000	0,9	240000	0,6	200000	0,5	20000	0,0	10000	0,0			876000	2,0	10000	0,0	320 480	0,7							330 480	0,8	1 206 480	2,8	19 630 655	24,7	11500655	26,8	11 831 135	27,6	5024400	11,7	42 912 135	50,5	1898
1899	436000	1,1	670000	1,7	700000	1,8	10000	0,0	10000	0,0			1326000	3,4	10000	0,0									10 000	0,0	1 336 000	3,4	6 724 402	16,6	8050402	20,4	8 060 402	20,4	5024400	12,7	39 455 505	46,4	1899
1900	821000	1,2	300000	0,6	400000	0,7	284192	0,5	350000	0,1			1840192	3,1	20000	0,0									20 000	0,0	1 660 192	3,1	5 646 925	10,6	7287117	13,7	7 307 117	13,7	5024400	9,4	53 481 206	62,9	1900
1901	1064944	0,9	200000	0,2	300000	0,2	320000	0,3	50000	0,0			1934944	1,6	50500	0,1	200 000	0,2	30 000	0,0	50 000	0,0	50 000	0,0	410 500	0,3	2 345 444	1,9	5 746 412	4,7	7681356	6,3	8 091 856	6,6	5056200	4,1	121 965 510	143,5	1901
1902	406000	1,1	200000	0,5	250000	0,7	260000	0,7	390000	0,1			1146000	3,1	26500	0,1	200 000	0,5	20 000	0,1	50 000	0,1	20 000	0,1	310 500	0,8	1 456 500	3,9	5 523 822	14,9	6669822	18,0	5 980 322	16,1	5056200	13,7	37 013 294	43,5	1902
1903	5269000	12,2	560000	1,3	500000	1,2	580800	1,3	450000	1,0			7349000	17,0	46000	0,1	1 000 000	2,3	550 000	1,3	200 000	0,5	200 000	0,5	1 996 000	4,6	9 345 000	21,6	5 757 171	13,3	13102171	30,3	15 102 171	34,9	5447500	12,6	43 310 413	51,0	1903
1904																																							1904
1905	5816000	13,2	700000	1,6	1300000	3,0	350000	0,8	30000	0,1			8196000	18,6	71000	0,2	150 000	0,3	200 000	0,5	150 000	0,3			571 000	1,3	8 767 000	19,9	5 010 350	11,3	13202350	30,0	13 777 350	31,3	5533560	12,6	43 975 485	51,7	1905
1906	1454760	3,6	700000	1,7	2030000	5,0	650000	1,6	20000	0,0			4854760	11,9	15000	0,0	700 000	1,7	50 000	0,1	200 000	0,5	1 000 000	2,5	1 965 000	4,8	6 819 760	16,8	4 974 728	12,3	9829488	24,2	11 794 488	29,0	5432900	13,4	40 657 389	47,8	1906
1907	1008999	2,5	600000	1,7	400000	1,1	430000	1,2	20000	0,1			2458999	6,8	35500	0,1	300 000	0,8	150 000	0,4	150 000	0,4	150 000	0,4	785 500	2,2	3 244 499	9,0	4 369 478	11,8	8828477	18,9	7 613 977	21,1	5550600	15,4	36 102 789	42,5	1907
1908	822200	2,1	6051125	1,6	330000	0,8	5100000	1,3	1024724	2,6			3292049	8,5	35500	0,1	300 000	0,8	100 000	0,3	150 000	0,4	150 000	0,4	735 500	1,9	4 027 549	10,4	4 651 180	11,7	7943229	20,4	8 678 729	22,3	5581800	14,3	38 926 429	45,3	1908
1909	820535	2,1	600270	1,6	300000	0,8	620000	1,6	1300000	3,4			3640805	9,5	175500	0,5	900 000	1,6	55 000	0,1	170 000	0,4	165 000	0,3	1 105 500	2,9	4 744 306	12,3	5 376 141	13,7	9016447	22,4	10 122 447	26,3	5698300	14,8	38 526 429	45,3	1909
1910	912000	2,5	846140	2,3	70000	0,2	500000	1,4	500000	1,4			2828140	7,7	55000	0,1	400 000	1,1			25 000	0,1			480 000	1,3	3 308 140	9,0	4 708 132	12,5	7536272	20,4	8 016 272	21,7	5765875	15,6	36 957 986	43,5	1910
1911	900000	2,3	780565	2,0	270000	0,7	1075867	2,8	140000	0,4			3166432	8,2	45500	0,1	300 000	0,8	200 000	0,5			300 000	0,8	845 500	2,2	4 011 932	10,4	5 527 035	14,3	8693467	22,5	9 538 567	24,7	5932335	15,4	38 635 865	45,5	1911
1912	1200000	2,8	800000	1,9	2620000	6,2	1650000	3,9	190000	0,2			6370000	15,1	90560	0,2									90 500	0,2	6 460 500	15,3	4 252 587	9,8	10622587	25,2	10 713 087	25,4	5780900	13,7	42 204 225	49,7	1912
1913	1350000	3,5	800000	1,3	2410000	3,9	1700120	2,7	1450000	2,3			8510120	13,7	58100	0,1									58 100	0,1	8 568 220	13,8	4 296 557	6,7	12864657	20,7	5713265	9,2	62 294 542	73,3	1913
1914	3434170	4,9	1206900	1,7	3729310	5,3	1146730	1,6	200900	0,3			9717010	13,7	108100	0,2									108 100	0,2	9 818 310	13,8	5 825 020	8,2	15535230	22,0	15 643 330	22,1	5723360	8,1	70 700 770	83,2	1914
1915	4479320	6,2	906000	0,8	1735000	2,4	1007140	1,4	120000	0,2			7941460	11,0	198100	0,3									198 100	0,3	8 139 560	11,3	6 115 860	8,5	14057320	19,5	14 255 420	19,8	5832000	8,1	72 056 490	84,8	1915
1916	4366800	5,5	809000	1,1	710000	0,9	590900	0,8	330000	0,4			6796800	9,1	333100	0,4	700 000	0,9	2 450 000	3,3	100 000	0,1	100 000	0,1	3 683 100	4,9	10 479 900	14,0	4 884 130	6,5	11680930	15,6	15 564 030	20,8	5822000	7,8	75 031 470	88,3	1916
1917	3440000	4,4	660000	0,8	900000	1,1	620000	0,8	830000	1,0			9450000	8,2	193100	0,2	550 000	0,7	782 200	1,0	100 000	0,1	450 000	0,6	2 075 300	2,6	8 525 300	10,8	8 099 600	10,2	14549800	18,4	16 625 100	21,0	5540000	7,0	79 069 530	93,0	1917
1918	1900000	2,2	1150000	1,3	590000	0,7	550000	0,6	100000	0,1			4290000	4,9	193100	0,2	150 000	0,2	23 000	0,0					366 100	0,4	4 656 100	5,3	9 353 670	7,2	10043670	12,1	11 009 770	12,5	4840000	5,5	88 305 850	103,9	1918
1919	1750000	3,2	1350000	2,4	1320000	2,4	810000	1,5	360000	0,7			5590000	10,1	313100	0,6									313 100	0,6	5 903 100	10,7	7 707 530	14,0	13297530	24,1	13 610 630	24,7	4947100	9,0	55 132 890	64,9	1919
1920	4100000	3,1	3009000	2,2	31220000	23,3	1455960	1,1	800000	0,6			40575960	30,3	959100	0,7	50 000	0,0							1 339 740	1,0	41 915 700	31,3	7 941 590	5,9	48857550	36,5	49 857 290	37,2	4840000	3,6	133 922 010	157,6	1920
1921	9700000	4,3	4500000	2,0	48864670	21,5	1857240	0,8	4200000	0,2			65341910	28,8	523100	0,2	1 000 000	0,4	660 000	0,3	700 000	0,3	4 996 500	2,2	7 279 600	3,2	72 621 510	32,0	5 202 080	2,3	70544590	31,1	77 824 190	34,3	3300000	1,5	226 804 100	266,8	1921
1922	13100000	3,7	8100000	2,3	67665280	19,1	3950000	1,1	300000	0,1			93125280	26,3	360230	0,1	1 000 000	0,3	1 500 000	0,4					2 360 230	0,8	95 985 510	27,1	8 000 000	2,3	101125280	28,6	103 985 510	29,4	8360000	2,4	354 073 830	416,6	1922
1923	33900000	6,7	16000000	3,2	103338070	20,5	10500000	2,1	300000	0,1			164038070	32,5	612100	0,1	2 000 000	0,4	4 000 000	0,8					6 612 100	1,3	170 651 170	33,8	17 855 600	3,5	181873670	36,0	188 486 770	37,3	12450000	2,5	504 897 450	594,0	1923
1924	50000000	7,0	28000000	3,9	64701700	9,0	13000000	1,8	800000	0,1			156501700	21,8	3123100	0,4	3 600 000	0,5	39 300 000	5,5	700 000	0,1	2 000 000	0,3	48 723 100	6,8	205 224 800	28,5	25 369 720	3,5	231594520	32,1	257 094 520	35,7	12450000	1,7	719 371 480	846,3	1924
1925	35000000	4,5	35250000	4,5	13500000	1,7	19100000	2,4	500000	0,1			103350000	13,2	7723100	1,0	29 500 000	3,8			1 000 000	0,1			38 223 100	4,9	141 573 100	18,1	19 100 500	2,4	122450500	15,7	160 673 600	20,6	20900000	2,7	780 341 610	918,0	1925
1926	39000000	5,1	30200000	4,0	61683700	8,1	14500000	1,9	900000	0,1			145883700	19,1	1322600	0,2	10 000 000	1,3							11 322 600	1,5	157 206 300	20,6	17600 500	2,3	163484300	21,4	174 806 800	22,9	21900000	2,9	764 541 980	899,4	1926

FONTE: AHMVC. Orçamentos inseridos nos Livros de Actas. 788 A a 820 para os anos de 1855 a 1910, Livros de Orçamentos, 504 a 507, para os anos de 1911 a 1926

ANEXO 8 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Vila Real e respectivo peso no total da despesa municipal (1843-1921)

Data	Ruas	Ruas	Lamperna	Lamperna	Fontes	Fontes	Jardins	Jardins	Esgotos	Esgotos	Cartoa	Cartoa	Tot Urban	Tot Urban	Cemitério	Cemitério	Edif Mun	Edif Mun	Matadouro	Matadouro	Cadeia	Cadeia	Mercado	Mercado	Sec Ó Militar	Sec Ó Militar	Tot Equip	Tot Equip	Urban +Equip	Urban +Equip	Viac Mun.	Viac Mun.	Urban +V.M.	Urban +V.M.	Urb+Eq+VM	Urb+Eq+VM	Iluminação	Ilum	Total Despesa	% (base 1889)	Data
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%			Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%			
1843	250 000	2.8			200 000	2.3							450 000	5.1															450 000	5.1					450 000	5.1	450 000	5.1	527 000	5.9	8 874 025	20.0	1843
1844																																									1844
1845																											200 000	3.6	225 000	4.1			25 000	0.5	225 000	4.1	200 000	3.6	5 503 138	12.4	1º Sem. 1845
1º Sem. 1845					25 000	0.5							25 000	0.5	200 000	3.6											200 000	3.6	250 000	2.8			50 000	0.6	250 000	2.8	300 000	3.3	8 075 200	20.2	1845/46
1845/46					50 000	0.6							50 000	0.6	200 000	2.2																										1845/47
1846/47																																									1847/48
1847/48																																									1848/49 (2º S)
1848/49 (2º S)	400 000	10.5			10 000	0.3							410 000	10.8							72 000	1.9					72 000	1.9	482 000	12.7			410 000	10.8	482 000	12.7	100 000	2.6	3 804 940	8.6	1849/50
1849/50																																									1850/51
1850/51																																									1851/52
1851/52													100 000	0.7			20 000	0.1			30 000	0.2					50 000	0.3	150 000	1.0			100 000	0.7	150 000	1.0	200 000	3.4	14 775 238	33.3	1852/53
1852/53	50 000	0.3			50 000	0.3							100 000	0.7							30 000	0.2					711 254	7.7	1 644 450	17.7	280 000	3.0	1 213 165	13.1	1 924 439	20.8	350 000	3.9	9 265 050	20.9	1853/54
1853/54	783 185	5.5			150 000	1.9							150 000	1.9			324 000	3.5	357 254	3.9							550 000	4.6	1 984 512	16.8	440 000	3.7	1 874 512	15.8	2 424 512	20.5	300 000	2.5	11 835 367	26.7	1854/55
1854/55	999 000	8.4			350 000	3.0	89 512	0.8					3 434 512	12.1					510 000	4.3	40 000	0.3																			1855/56
1855/56																																									1856/57
1856/57																																									1857/58
1857/58																																									1858/59
1858/59																																									1859/60
1859/60																											131 000	0.9	1 836 440	12.0	1 084 443	7.1	2 789 883	18.2	2 920 883	19.0	781 760	5.1	15 366 291	34.7	1860/61
1860/61	1 155 440	7.5			250 000	1.6			300 000	2.0			1 705 440	11.1	20 000	0.1	35 000	0.2	40 000	0.3	36 000	0.2																			1861/62
1861/62																											175 260	1.1	2 330 970	15.2	2 253 500	14.6	4 418 119	28.7	4 593 479	29.8	650 000	4.2	15 400 609	34.7	1862/63
1862/63	681 700	4.4			346 000	2.2	776 919	5.0	360 000	2.3			2 164 619	14.1	38 390	0.2	85 000	0.6	12 000	0.1	40 000	0.3					153 000	1.2	1 100 000	8.7	1 000 000	7.9	1 955 000	15.4	2 108 000	16.6	640 000	5.0	12 707 100	25.7	1863/64
1863/64	440 000	3.5			235 000	1.8			200 000	2.2			955 000	7.5			56 000	0.4	15 000	0.1	82 000	0.6					151 000	1.2	1 923 565	15.7	300 000	2.5	2 072 565	17.0	2 223 565	18.2	640 000	5.2	12 223 980	27.6	1864/65
1864/65	179 000	1.4			260 000	2.1			1 342 565	11.0			1 772 565	14.5			76 000	0.6	15 000	0.1	60 000	0.5					76 880	0.5	2 239 020	14.0	2 020 400	12.6	4 182 600	26.1	4 259 480	26.6	632 280	3.9	16 040 409	36.2	1865/66
1865/66	1 143 000	7.1			382 500	2.4	382 700	2.4	254 000	1.6			2 162 200	13.5			23 750	0.1	23 150	0.1	50 000	0.3																			1866/67
1866/67																																									1867/68
1867/68																																									1868/69
1868/69																											170 000	1.0	1 304 000	7.4	5 950 426	33.7	7 084 426	40.1	7 254 426	41.1	620 000	3.5	17 669 614	39.8	1869/70
1869/70	800 000	4.5			191 600	1.1	143 000	0.8					1 134 000	6.4	30 000	0.1	120 000	0.7			30 000	0.2																			1870/71
1870/71																																									1871/72
1871/72																											1 116 000	6.3	3 956 000	22.5	4 351 369	24.4	7 191 369	40.3	8 307 369	46.6	1 200 000	6.7	17 823 860	40.2	1872/73
1872/73	2 460 000	13.8			80 000	0.4	300 000	1.7					2 840 000	15.9	135 000	0.7	847 000	4.8	40 000	0.2	96 000	0.5					600 000	3.4	1 784 000	10.1	7 052 036	40.0	8 236 636	46.7	8 836 636	50.1	1 100 000	6.2	17 639 810	39.8	1873/74
1873/74	939 690	5.3			70 000	0.4	175 000	1.0					1 184 690	6.7	400 000	2.3	140 000	0.8	30 000	0.1	40 000	0.2																			1874/75
1874/75																																									1875/76
1875/76	1 595 600	9.4	100 000	0.4	358 000	1.4	700 000	2.8	50 000	0.2			2 845 600	11.4	180 000	0.7	122 000	0.5	60 000	0.2	50 000	0.2					413 000	1.7	3 257 600	13.1	8 575 124	34.4	11 832 724	47.4	1 400 000	5.6	24 961 331	56.3	1876/77
1876/77	2 528 530	9.1	110 000	0.4	400 000	1.4			36 000	0.1	100 000	0.4	3 823 530	13.8			321 894	1.2	70 000	0.3	166 535	0.6					569 109	2.1	4 392 639	15.8	9 267 882	33.4	13 091 402	47.2	13 660 511	49.3	1 615 000	5.8	27 732 010	62.5	1877/78
1877/78	413 477	1.8	200 000		100 000	0.4	100 000	0.4					813 477	3.5	22 536	0.1	435 000	1.9			20 000	0.1					472 500	2.0	1 290 977	5.5	8 470 938	36.3	9 284 415	39.8	9 761 915	41.9	1 956 132	8.4	23 314 719	52.6	1878/79
1878/79	2 878 954	10.6			360 000	1.3	106 606	0.4					3 418 954	12.8	580 000	1.9	300 000	1.1	20 000	0.1	50 000	0.2					870 000	3.3	4 288 954	16.1	9 696 898	36.4	13 115 852	49.2	13 985 852	52.5	1 566 000	5.8	26 654 637	60.1	1879 (2º Sem.)
1879 (2º Sem.)	407 390	2.9			200 000	1.4	150 000	0.7					707 200	5.0	100 000	0.7	178 000	1.3	60 000	0.4	60 000	0.4					583 000	2.5	1 081 000	4.7	8 886 547	38.7	9 386 547	40.9	9 968 547	43.4	1 500 000	6.5	22 967 024	51.8	1880
1880	350 000	1.5			100 000	0.4	50 000	0.2					500 000	2.2	200 000	0.9	182 000	0.8	100 000	0.4	100 000	0.4					1 290 000	4.0	3 402 825	10.6	9 997 344	31.2	12 110 069	37.8	13 400 869	41.8	1 500 000	4.7	32 042 150	72.3	1881
1881	1 568 825	4.9	94 000	0.3	300 000	0.9	50 000	0.2			100 000	0.3	2 112 825	6.6	400 000	1.2	350 000	1.1	460 000	1.4	80 000	0.2					950 000	3.5	2 055 655	7.5	8 009 049	29.4	9 114 704	33.5	10 064 704	37.0	1 500 000	5.5	27 231 778	61.4	1882
1882	855 455	3.1			200 000	0.7	50 000	0.2					1 105 455	4.1	550 000	2.0	300 000	1.1	50 000	0.2	50 000	0.2					811 217	2.5	1 748 009	5.4	10 901 837	30.8	10 938 639	33.7	11 749 846	36.2	1 809 000	5.6	32 472 559	73.3	1883
1883	520 000	1.6	168 792	0.3	50 000	0.2	158 000	0.5			100 000	0.3	936 792	2.9	451 217	1.4	260 000	0.8	50 000	0.2	50 000	0.2					940 000	3.0	3 723 102	11.9	9 456 530	30.4	12 226 632	39.3	13 179 632	42.3	1 540 000	4.9	31 156 904	70.3	1884
1884	711 182	2.3	72 000	0.2	50 000	0.2	160 000	0.5	1 750 000	5.6	100 000	0.3	2 783 182	8.9	700 000	2.2	180 000	0.6	50 000	0.2	30 000	0.1					6 246 900	8.4	15 361 640	20.6	9 774 695	13.1	18 889 415	25.3	25 136 335	33.7	1 800 000	2.4	74 549 004	168.1	1885
1885	2 800 340	3.8	72 000	0.1	400 000	0.5	100 000	0.1	1 542 500	7.4	200 000	0.3	9 114 740	12.2	110 000	0.1	1 311 500	1.8			30 000	0.0	4 420 400	5.9	366 000	0.5	6 246 900	8.4	15 361 640	20.6	9 774 695	13.1	18 889 415	25.3	25 136 335	33.7	1 800 000	2.4	74 549 004	168.1	1886
1886	600 000	0.8	152 000	0.2	260 000	0.3	136 000	0.2	1 468 000	2.0			2 556 000	3.5	300 000	0.4	130 000	0.2	2 856 000	3.9	200 000	0.3	12 730 067	17.5	15 795 143	21.7	22 011 146	43.9	34 567 146	47.4	9 550 000	13.1	12 106 000	16.6	44 117 146	60.5	1 670 000	2.3	72 864 603	164.3	1886
1887	923 495	3.2	72 000	0.2	740 000	1.7	50 000	0.1					1 784 495	4.2	4 748 466	11.2	100 000	0.2	1 926 000	4.6	80 000	0.2	290 000	0.7	2 273 991	5.4	9 417 457	22.3	11 201 952	26.5	10 396 400	24.6	12 180 895	28.8	31 598 353	51.1	1 600 000	3.8	42 302 567	95.4	1887
1888	200 000	0.5	72 000	0.2	150 000	0.3	50 000	0.1					472 000	1.1	3 226 771	7.5	70 000	0.2	1 200 000	2.8	50 000	0.1	200 000	0.5	3 442 991	8.0	8 189 762	19.0	8 661 762	20.1	9 619 600	22.3	10 091 600	23.4	18 281 362	42.4	1 600 000	3.7	43 076 313	97.1	1888
1889	200 000	0.5	72 000	0.2	150 000	0.3	50 000	0.1					472 000	1.1	3 226 771	7.5	70 000	0.2	1 200 000	2.8	50 000	0.1	572 495	1.3	4 878 965	11.9	7 159 061	16.1	8 571 061	19.3	11 669 600	26.3	13 081 600	29.5	20 340 661	45.6	1 652 000	3.7	44 342 813	100.0	1889
1890	500 000	1.1	102 000	0.2	150 000	0.3	660 000	1.5					1 412 000	3.2	317 601	0.7	160 000	0.4	1 200 000	2.7	50 000	0.1	572 495	1.3	4 878 965	11.0	7 159 061	16.1	8 571 061	19.3	11 669 600	26.3	13 081 600	29.5	20 340 661	45.9	1 888 000	4.3	36 810 989	83.0	1890
1891	100 000	0.3	160 000	0.4	100 000	0.3	326 000	0.6					586 000	1.6	15 000	0.0	260 000	0.7			90 000	0.1	200 000	0.5			505 000	1.4	1 085 000	2.9	7 852 541	21.3	8 432 541	22.9	8 937 541	24.3	1 888 000	5.1	36 810 989	83.0	1890
1892	200 000	0.4	290 000	0.5	3 350 000	6.3	306 000	0.6					4 140 000	7.7	50 000	0.1	6 830 000	12.8			70 000	0.1	506 048	0.9			7 456 048	13.9	11 596 048	21.7	10 753 636	20.1	14 893 636	27.8	22 342 684	41.8	2 158 200	4.0	53 481 518	120.6	1891
1893	400 000	0.8	270 000	0.5	1 200 000	2.4	210 000	0.4					2 080 000	4.1	1 550 000	3.1	3 150 000	6.2			20 000	0.0					4 720 000	9.4	6 800 000	13.5	9 661 415	19.2	11 741 415	23.3	16 461 415	32.7	2 088 200	4.1	50 406 388	113.7	1892
1894	600 000	1.4	50 000	0.1	200 000	0.5							1 310 000	2.9	1 900 000	4.5	150 000	0.4			150 000	0.4					2 200 000	5.2	3 410 000	8.1	7 750 151	18.4	8 960 151	21.3	11 160 151	26.6	2 088 200	5.0	42 033 658	94.8	1893
1895	600 000	1.4	50 000	0.1	200 000	0.5							830 000	2.0	2 100 000	5.0	250 000	0.6			2 200 000	5.2					4 550 000	10.8	5 380 000	12.8	5 157 149	12.3	5 987 149	14.2	10 537 149	25.1	2 472 400	5.9	42 058 654	94.8	1894
1896	600 000	1.4	130 000	0.2	150 000	0.3							880 000	1.8	1 550 000	2.9	11 650 000	21.7	1 000 000	1.9	50 000	0.1	1 500 000	2.8			5 950 000	14.5	6 950 000	16.9	5 832 800	14.2	6 832 800	16.6	12 782 800	31.0	2 950 000	7.2	41 175 670	92.9	1895
1897	600 000	1.5	150 000	0.4	250 000	0.6							1 000 000	2.4	1 200 000	2.9	4 500 000	10.9	100 000	0.2	50 000	0.1	100 000	0.2			3 811 850	7.5	6 361 850	12.6	5 859 857	11.6	8 409 857	16.6	12 221 707	24.2	3 074 400	6.1	50 504 204	114.1	1896
1898	600 000	1.2	300 000	0.6	1 000 000	2.0	150 000	0.3	500 000	1.0			2 550 000	5.0	1 511 850	3.0	2 100 000	4.2	100 000	0.2			100 000	0.2			671 405	1.5	1 221 405	2.7	2 832 552	6.2	3 382 552	7.4	4 052 957	8.9	3 074 400	6.7	45 717 649	103.1	1898
1899	300 000	0.7	100 000	0.2	100 000	0.2	50 000	0.1					550 000	1.2	441 405	1.0	130 000	0.3	50 000	0.1			50 000	0.1			710 000	1.7	1 438 000	3.3	2 772 908	6.2	3 493 918	8.1	4 208 908	9.8	2 589 920	6.0	42 972 581	96.9	1899
1900	150 000	0.3	150 000	0.3	320 000	0.7	160 000	0.3					720 000	1.7	210 000	0.5	390 000	0.9	55 000	0.1			55 000	0.1			380 000	0.8	1 260 000	2.8	3 148 539	6.5	4 028 539	8.3	4 408 539	9.0	2 288 600	6.8	48 713 533	109.9	1900
1900	200 000	0.4	250 000	0.5	400 000	0.8	30 000	0.1					880 000	1.8	100 000	0.2	150 000	0.3	50 000	0.1	50 000	0.1	50 000	0.1																	1901
1901																																									1902
1902																																									1903
1903																																									1904
1904																																									1905
1905																																									1906
1906																																									1907
1907	1 550 000	3.0	823 000	1.6	2 550 000	4.9	370 000	0.7	675 000	1.3			5 968 000	11.5	435 000	0.8	100 000	0.2	220 000	0.4	50 000	0.1	100 000	0.2			905 000	1.7	8 873 000	13.2	4 475 520	8.6	10 443 520	20.1	11 348 520	21.8	3 384 600	6.5	52 072 166	117.4	1908
1908	1 680 000	3.3	1 147 000	2.3	800 000	1.6	358 000	0.7					3 980 000	7.9	445 000	0.9	100 000	0.2	110 000	0.2	100 000	0.2	100 000	0.2			855 000	1.7	4 835 000	9.6	5 017 369	10.0	8 997 369	17.9	9 852 369	19.6	3 567 600	7.1	50 320 637	113.5	1908
1909	330 000	0.7	522 000	1.0	300 000	0.6	368 500	0.7					1 520 500	3.0	145 000	0.3	100 000	0.2	25 000	0.0	50 000	0.1	50 000	0.1			370 000	0.7	1 890 500	3.8	4 250 380	8.5	5 770 880	11.5	6 140 880	12.2	5 567 100	7.1	50 228 953	113.3	1909
1910	300 000	0.7	354 000	0.6	10 000	0.0	15 000	0.0					679 000	1.3	20 000	0.0	50 000	0.1	25 000	0.0	50 000	0.1	50 000	0.1			195 000	0.4	774 000	1.7	2 852 755	6.2	3 431 755	7.5	3 626 755	7.9	3 384 600	7.4	45 815 765	103.3	1910
1911	550 000	1.2	305 000	0.5	100 000	0.2	150 000	0.3					985 000	2.2	50 000	0.1	50 000	0.1	25 000	0.1	50 000	0.1	50 000	0.1			225 000	0.5	1 210 000	2.7	3 962 550	8.9	4 947 550	11.1	5 173 550	11.6	3 384 600	7.6	44 615 815	100.6	1911
1912	550 000	1.2	305 000	0.5	100 000	0.2	150 000	0.3					985 000	2.2	50 000	0.1	50 000	0.1	25 000	0.1	50 000	0.1	50 000	0.1			1 441 800	2.9	4 861 800	9.6	3 386 514	6.7	6 886 514	13.5	8 249 314	16.4	3 414 600	6.8	50 404 886	113.7	1912
1913	2 400 000	5.2	320 000	0.6	250 000	0.4	300 000	0.4			100 000	0.2	3 420 000	6.8	991 800	2.0	100 000	0.2	50 000	0.1	100 000	0.2	200 000	0.4			1 178 935	2.6	6 053 235	13.4	5 248 335	11.6	10 123 235	22.5	11 303 100	25.1	3 384 600	7.5	45 062 170	101.6	1913
1913	3 830 260	8.5	298 630	0.7	200 000	0.4	350 000	0.7			216 000	0.5	4 874 890	10.8	300 000	0.7	100 000	0.2	148 000	0.3	200 000	0.4	430 935	1.0			459 000	1.2	5 807 880	9.6	7 512 820	18.9	10 861 700	27.3	11 320 700	28.5	3 384 600	8.5	39 727 800	89.6	1914
1914	2 200 000	5.5	248 880	0.6	500 000	1.3	400 000	1.0					3 348 880	8.4	100 000	0.3	100 000	0.3	50 000	0.1	100 000	0.3	100 000	0.3															1915
1915																																									1916
1916																																									1917
1917																																									1918
1918																																									1919
1919	1 190 000	2.5	1 658 700	3.5	540 000	1.1	470 000	1.0					3 858 700	8.2	100 000	0.2	500 000	1.1									600 000	1.3	4 458 700	9.5	1 473 790	3.1	5 332 490	11.3	5 932 490	12.6	8 934 680	19.0	47 056 940	106.1	1919
1920	3 100 000	4.4	2 900 000	4.1	7 600 000	10.9	950 000	1.4			300 000	0.4	14 850 000	21.2	200 000	0.3	1 500 000	2.1									1 700 000	2.4	16 550 000	23.7	5 806 570	8.3	20 656 570	29.5	23 356 570	33.0	4 754 150	6.8	69 972 540	127.8	1920
1921	2 200 000	2.2	5 000 000	4.9	3 000 000	3.0	900 000	0.9					11 100 000	11.0	500 000	0.5	2 300 000	2.3									2 800 000	2.8	13 900 000	13.7	9 900 000	8.9	20 100 000	19.9	23 900 000	22.6	3 767 430	3.7	101 233 590	228.3	1921

FONTE: Arquivo Distrital de Vila Real, Livros de Actas da Câmara Municipal de Vila Real, nº 37 a 75 e 1889

ANEXO 9

Justificação dos valores orçamentados, para despender em "obras públicas", pelas Câmaras Municipais (1852-1926)

Câmara Municipal de Bragança
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras públicas (1853 a 1858; 1889 a 1926)

1853/54 - Obras no "Barracão das Eiras"; "despeza feita com a parede para alargar a estrada publica que do sitio da Estacada vai para o Capáto";

1854/55 - Contratação de "encarregados de avizarem os passageiros na estrada construida a Mac-Adam para não passarem pelos passeios lateraes"; Existe o "Barracão das Eiras" onde é o Teatro e os "Cabanaes das Eiras", onde funciona a "Casa do Peixe"; "Factura de umas portas de ferro para o Cemiterio publico com o respectivo portico de cantaria"; "Concerto dos Cabanaes das Eiras e reparação de parte dos mesmos para Caza de peixe"; Em 'Ruas', inclui-se: "Factura de um Cano Real desde a esquina da Caza de Manoel Antonio Adão pelo largo das Eiras ao Hospital e Rua dos Gatos até ao que vai de outros pontos da Cidade para o Rio", "Factura da calçada no largo das Eiras pelas duas faces do Norte e Sul com duas Guias diagonaes e duas cruzadas paralellas às faces da praça com um redondo no centro onde devem terminar as ditas Guias", "Factura da calçada em toda a rua do Passo e dum Cano Real somente na ametade da mesma Rua", "Concerto de Passeios Lateraes na Praça do Collegio", "Calçada feita na Travessa da Mizericordia até ao Mirante do Visconde", "Concerto do Caes da Calçada e Parede feita ao Conventinho", "Concerto feito na Muralha de trás da Cadeia Civil - factura de um Cunhal de Cantaria e concerto da calçada junto a mesma", "Factura do Cano Real ás Moreirinhas e acrescentamento da Calçada"; Nas 'Fontes': "Cobertura de Madeira para o poço publico sito a S. Francisco"; Concertos no "Tanque na Praça de S. Vicente proximo à Guarda";

1855/56 "Argamaçar a Cadeia Civil pelo exterior"; "Plantação de Arvoredo"; A Câmara comprou no Porto "dous sinetes com as Armas da Camara para carimbar papel para o expediente" e "seis pás de ferro e duas alabancas para uso nas obras publicas";

1856/57 – Em 'Ruas': "Para um Cano Real desde o cimo da travessa denominada hoje da Calecate ao Pontão das Moreirinhas", "Para um dito desde a esquina da Caza dos Vargas na Rua Direita ao que passa junto ás cazas denominadas da Ligeira", "Para um dito desde o cimo da Travessa dos Fornos pela Rua do Cabo á praça do Collegio", "Para um dito na Rua dos Quarteis", "Para um dito no cimo da Rua dos Olleiros com o ramal para a Travessa que desta vai para a de Santo Antonio", "Para a demolição e reedificação do Alpendre de Antonio Claudino Rodrigues e Caza de João Baptista de Carvalho na Rua do Espirito Santo para aformozeamento da mesma", "Factura da Calçada na travessa do Ribeirinho ao Loreto", "Remução dos entulhos do Cano Real feito na Rua Direita e portas da Cadeia"; Em 'Jardins': "despeza com quatro lampeões e sua collocação nas Eiras do Collegio", "Cantarias compradas em conta e que muito carecia dellas a Camara não só para a colocação dos bancos de ferro para o passeio publico das Eiras, mas tãobem para a dos lampeões da illuminação publica". "Despeza feita na divisão dos Cabanaes das Eiras para a colocação dos açougues (...) para mais commodidade do Municipio e melhor fiscalização se ordenou a colocação dos Açougues nas Eiras". 'Cemitério': "Pelo que se gastou de mais alem do orçado para as portas de ferro do Cemiterio";

1857/58 - As "Obras Publicas" aparecem como facultativas; Na verba 'Jardins' 20$000 reis são para "plantação de arvoredo" e 127$000 reis "Para dezasseis bancos de ferro para as Eiras e collocação deles"; "Collocação de quatro Lampeões em varões de ferro asentes em grades de Cantaria no passeio publico e jardim situado ás portas da Villa"; 'Expropriações': "Indemnização dada a João Baptista de Carvalho"; Em 'Ruas': "Para o costeamento do Cano Real na Rua do Cabo e Praça da Sé", "Pela remoção de entulhos provenientes dos Canos Reais da Rua Direita, Portas da Cadeia, Moreirinhas, Praça da Sé e Rua do Cabo", "Aformoseamento da estrada publica no sitio de Santo Antonio", "Seis pás de ferro para uzo das obras publicas"; Em 'Edifícios municipais': "Varios

concertos e tapamentos de Janellas feitos no Edificio de S. Bento na parte que ocupa o Governo Civil";

(...)

1889 - A limpeza e iluminação estão juntas no orçamento (700$000 reis), o contrato é feito conjuntamente e o arrematante faz ambas as coisas, por isso optou-se por retirar 350$000 reis para a limpeza; Nos Edifícios Municipais consta: "Reparos e conservação dos passos do concelho e mais edificios a cargo da Camara e capela de S. Sebastião" e reparos no Tribunal Judicial; Nas Ruas: "calcetamento das ruas da Costa Grande e Costa Pequena", "conservação das ruas da cidade e muros da alameda do Loreto", "letreiros e nova numeração das ruas da cidade" e "Reconstrução da rua dos Quarteis e ligação d'esta com a rua dos Batoques, incluindo as expropriações que necessarias forem, conforme deliberação da camara tomada em sessão de 7 de fevereiro ultimo". "Concerto de marcos fontenarios";

1890 - "Expropriação do Quintal de Manoel Joaquim Dias para alargamento da ligação da Rua de Emigdio Navarro com a estrada municipal de Bragança a Moimenta"; "Pesqueira de águas, compra das mesmas, canalização e mão de obra"; "Reconstrução das ruas Costa Grande, Costa Pequena e rua dos Quarteis"; "Construção de um pontão sobre o rio Fervença"; "Projecto do matadouro publico (251$870 reis) e estudos de varias obras (91$000 reis)";

1891 - "Aquisição de terrenos para regularização de alinhamentos e cotas de nível nas edificações da cidade" (trata-se de uma verba normalmente prevista);

1892 - Em Edifícios Municipais: "Reparos e conservação dos paços do concelho" (100$000 reis) e "reparos e conservação no passeio do Loreto, ponte dos Açougues e Capella de S. Sebastião" (300$000 reis); Existe uma verba de 99$000 reis "para pagamento á Typographia Bragança, resto da impressão do codigo de posturas municipaes";

1893 - "Caiação de differentes predios urbanos e muros municipais em cumprimento do determinado no artº 36º do Codigo de Posturas Municipaes";

1894 - Tubagens para a canalização de águas compradas à Companhia Alliança do Porto;

1895 - "Ampliação dos paços do concelho" (600$000 reis), "Reparos no edificio do Azylo Duque de Bragança" (200$000 reis); "Construção e reparação de fontes, tanques, bebedouros publicos, depositos de agua, chafarizes e marcos fontenarios, na cidade e concelho"; "Construção e reparação de pontes, aquedutos e poldras de passagem"; "Aos empregados technicos pela elaboração de projectos e orçamentos de obras"; "Pagamento de terrenos particulares que pelo alinhamento das ruas e praças tenham de ficar pertencendo á via publica"; "Construção da fonte de Serapicos";

1896 - "Reparação e augmento dos paços do concelho, reparação e conservação do tribunal judicial, reparação e conservação das diversas propriedades rusticas e urbanas do municipio, incluindo as cazas de escolas municipaes, Conservação do edificio do governo civil"; "Construção de um pontão sobre o rio Basseiro"; "Colocação de um marco fontenario no matadouro publico e outro no cimo da Rua de Santo Antonio";

1897 - "Despezas de instalação do museu municipal" (100$000 reis); "Compra de desinfectantes destinados ao saneamento de habitações pobres";

1899 - Em Estradas Municipais existem 200$000 reis para "Despesas de saneamento da cidade e concelho conforme o Decreto de 20 de Setembro de 1899", que permite ir buscar verbas à Viação Municipal;

1900 - "Ampliar, vedar e aformosear o jardim do batalhão expedicionario de caçadores nº 3, hoje pertencente a esta camara e canalização d'agua para o mesmo" (600$000 reis); "Regularizar, aformosear e calçar a rua da Calçada d'esta cidade" (100$000 reis); "Acquisição de uma machina ou apparelho de desinfecção e respectivo transporte nos termos do Decreto de 28 de Dezembro de 1899"; Passam a referir-se verbas para o sub-delegado de saúde;

1901 - "Por conta da indemnisação a pagar aos representantes do Morgado de S. Francisco pela expropriação de dominio de duas casas ao cimo da Rua Direita desta cidade (expropriadas para alargamento da praça da Sé), no anno de 1863 uma e outra no anno de 1890" (200$000 reis);

1902 - Continuam as obras do jardim do batalhão expedicionario de caçadores nº 3; "Aos empreiteiros da praça mercado pelo resto da 1ª prestação vencida em 31/12/1901, conforme a indicação da estação

tutelar de 15 de Março ultimo" (estes valores não foram incluidos nos orçamentos; Foram adquiridas a "A. Freire gravador de Lisboa chapas letreiros destinadas ás ruas e largos da cidade";

1903 - "Aos empreiteiros da praça mercado pela importancia da 3ª prestação vencida em 31 de Dezembro de 1903, conforme o Decreto de 1/10/1900"; Nas Estradas Municipais são referenciados 1800$000 reis "Para obras de saneamento da cidade nos termos do Decreto de 28 de Junho de 1902 que auctorizou a dispender de metade do fundo disponivel de viação ate á quantia de 2031$000 reis", esta verba foi colocada nas 'Fontes e aquedutos'; "Pagamento a Bernardino Gomes de Moura, conductor de obras publicas pela importancia da sua gratificação devida pela elaboração de um projecto de saneamento da praça de Camões d'esta cidade, realisado no anno de 1901";

1904 - Nas Estradas Municipais são referenciados 1186$500 reis "Para obras de saneamento da cidade nos termos do Decreto de 28 de Junho de 1902 que auctorizou a dispender de metade do fundo disponivel de viação ate á quantia de 2031$000", esta verba foi colocada nas 'Fontes e aquedutos'; O saneamento das povoações do concelho compreende a "Construção e reparação de fontes, tanques e lavadouros publicos e posto de desinfecção"; "Aos emprenteiros da praça mercado d'esta cidade pela importancia da 4ª prestação vencida em 31 de Dezembro de 1904, conforme a approvação da estação tutelar e contrato respectivo";

1905 - Aparece pela primeira vez a expressão "Obras Urbanas" para incluir a "Reparação e conservação das ruas largos, praças, passeios e jardins da cidade"; "Pagamento a Bernardino Gomes de Moura, conductor de obras publicas pela importancia da sua gratificação devida pela elaboração de um projecto de saneamento da praça de Camões d'esta cidade, realisado no anno de 1901"; "Aos empreiteiros das obras da praça mercado, não concluida na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 5ª prestação" vencida em 31 de Dezembro de 1905"; "para letreiros das ruas e praças da cidade" (1$000 reis); "Para acquisição de terrenos por virtude de alinhamentos" (20$000 reis);

1906 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 6ª prestação"; "Acquisição de tres candieiros para a illuminação publica da cidade que deverão ser collocados no espaço comprehendido entre a rua do Conde Ferreira e a estação do caminho de ferro desta cidade por serem de absoluta necessidade";

1907 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 7ª prestação"; "Pagamento a Emygdio da Silva Dias, director d'obras publicas a titulo de gratificação pela fiscalização das obras de saneamento da praça de Camões d'esta cidade, no anno de 1904"; "para letreiros das ruas e praças da cidade" (5$000 reis); "Para acquisição de terrenos por virtude de alinhamentos" (20$000 reis);

1908 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 8ª prestação";

1909 - Nos Edificios Municipais, além dos habituais paços do concelho, edificio do governo civil, tribunal e repartição da fazenda, acrescenta-se o edificio da Escola Districtal de habilitação ao magistério primário;

1910 - "Acquisição de placas destinadas a designar a rua do Conselheiro Abilio Beça e d'outras ruas da cidade"; Passa a existir um guarda da Praça de Camões;

1911 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 11ª prestação"; Da Viação Municipal foram retiradas verbas (autorizado por ofício de 26/09/1911 do Ministério do Interior) "para obras de saneamento no matadouro publico e ruas da cidade nos termos da Carta de Lei de 2 de Outubro de 1909 e deliberação da camara de 28 do mesmo mez", "Para obras de saneamento das travessas da rua de Fora de Portas nos termos da mesma Carta de Lei" e "Para obras de saneamento na projectada rua que liga a Praça de Almeida Garrett com a travessa do Ribeirinho em conformidade com deliberação da Camara de 22 de Junho de 1911";

1912 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 12ª prestação"; Aparece, pela primeira vez separado da "conservação de ruas, largos, praças e jardins da cidade", a "arborização das mesmas"; Retirado da Viação Municipal mais verbas (1250$000 reis) para as obras de saneamento em curso, aprovado por Decreto de 24 de Fevereiro de 1912, publicado no Diario de Gov. nº 47 de 27 de Fev. de 1912;

1913 - "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 13ª prestação";

1914 - Primeiro orçamento ordinário em escudos;

1915 - Deixa de haver rúbrica isolada de Viação Municipal e passa a haver um capítulo para "Ruas, pontes e estradas municipais", onde se separam as estradas e pontes das "ruas, praças, largos e jardins da cidade";

1916 - "Calcetamento e passeios"; "Saneamento da Cidadela por esgotos e calcetamento"; "Saneamento do bairro da caleja do Forte por esgotos e calcetamento"; "Abertura de canos de esgoto e construcção de mictórios";

1917 - "Conservação das barracas da praça de Camões, dos talhos municipais e construção de um talho novo"; "Aos empreiteiros das obras da praça mercado na cerca do extincto convento de Santa Clara pela 17ª prestação"; "Ao engenheiro Antonio Eugenio de Carvalho e Sá, pela elaboração de tres projectos para a canalização de águas deste concelho" (330$00); Obras na rua do Toural;

1918 - "Para conservação das barracas da praça-mercado, do matadouro e talhos municipais e conclusão das obras de um talho novo" (500$00); "A fim de solenizar a gloriosa data de 23 de Janeiro, que reimplantou a Republica nesta cidade, fosse dado á rua Direita, o nome de Rua 23 de Janeiro" (aprovado, pág. 211);

1919 - "Para conservação das ruas, praças, largos e jardins da cidade e abertura de novas ruas e avenidas, incluindo as expropriações para tal fim necessárias";

1920 - "Reparação da estrada de S. Sebastião e arborização da mesma"; "Arborização de largos e ruas da cidade"; "Ao concessionário da luz eléctrica pelos meses de Novembro e Dezembro" (333$32);

1921 - a acquisição do terreno necessário para o alargamento do campo da feira destinado ao gado nesta cidade" (2 500$00), esta verba, já aparece desde 1916 como despesa facultativa e no valor de 1 000$00 (não se contabilizaram estas verbas porque se repetem anualmente sem serem utilizadas); "Obras de conservação da torre da Câmara e do corêto da praça Almeida Garrett"; "Ao concessionário da luz eléctrica, meio ano" (1000$00);

1924 - "A Afonso Anta, para pagamento de petróleo e carboneto por ele fornecido em 1921 para a iluminação pública da cidade"; "Ao concessionário da luz eléctrica pública para pagamento do 4º trimestre de 1923" (810$00); Instalação de iluminação eléctrica nos paços do concelho; Pela primeira vez o "serviço de limpeza pública da cidade" é separado da iluminação; "Aquisição de chapas destinadas ás coleiras dos cães e carros matriculados na secretaria municipal";

1925 - Continua a referência à "Aquisição do terreno necessário para o alargamento do campo da feira destinado ao gado nesta cidade", mas não se refere qualquer verba; "A Afonso Anta, para pagamento do resto de petróleo fornecido em 1921 e 1922 para a iluminação pública da cidade"; "Para iniciar a construção do Matadouro e outras despesas a fazer com as respectivas obras"; "Adaptação de um novo quarteirão para os enterramentos no cemitério, em vista de não haver nenhum terreno disponível na parte antiga"; Reforço de verbas para as "Obras de conservação da torre da Câmara e do corêto da praça Almeida Garrett";

1926 - "Conservação dos barracos da praça-mercado [na Praça de Camões]; "Para iniciar as obras de construção do Matadouro e outras despesas a fazer com os respectivos trabalhos, incluindo projectos e orçamentos"; "Para levantamento da planta geral da cidade" (2000$00); "Construção de um canil na sede do concelho" (2000$00);

FONTE: Arquivo Municipal de Bragança, *Livros de Sessões* (1853 a 1926).

Câmara Municipal de Chaves
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras públicas (1855 a 1889; 1904 e 1905)

1855/56 - Reparo e conservação da arcaria do largo do Arrabalde; concerto na Casa do Matadouro; Conservação dos tanques das caldas e limpeza das fontes da villa;

1856/57 - Conservação dos tanques das Caldas; Concertos no sitio do Tabolado; Concertos na rua da Trindade desta villa; demarcação do terreno por onde tem de ser construido o aqueduto para a condução das agoas (da Serra do Bustello); nivelamento do terreno para o mesmo fim, desde a praça do Anjo ate a Quinta do Caçador suburbios desta Villa; levantamento da planta para o projecto de encanamento de agoas da Serra de Bustello para esta Villa";

1857/58 - "Construção do aqueduto e mais obras para condução de agoas potaveis, desde o Largo da Lapa nesta Villa ate a Serra de Bustello na distancia de uma legoa", director da obra Francisco de Paula Sousa Pegado, Major do Real Corpo de Engenheiros, obra iniciada em 10 de Agosto de 1856; "Concerto na Caza do Peixe, na arcaria do Arrabalde"; "prejuizos e expropriações causados com o encanamento das agoas potaveis"; Toda a verba até agora colocada na Viação Municipal tem sido para a feitura de pontes e pontões nas freguesias rurais do concelho e este é o primeiro ano com verbas para concertos nas estradas municipais;

1858/59 - "Continuação do encanamento das agoas potaveis";

1859/60 - "Construção de chafarizes desta Villa, fontes, tanques e mais obras de encanamento da agoa" (foram construidos 2 chafarizes, um no largo do Anjo e outro no largo do Arrabalde); "condução da agoa desde a caixa no largo da Srª da Lapa"; "construção de uma fonte e tanque no largo da Srª da Lapa junto à caixa da agoa e d'um outro a tras dos Arcos do Arrabalde, para receber as sobras da agoa do chafariz do mesmo";

1860/61 - "Lageamento do largo da praça publica desta Villa"; A verba de Expropriações foi para a "compra do Palacio do Morgado de Vilar de Perdizes, sito no largo da Principal desta Villa para servir de Paços do Concelho"; "Aformoseamento do novo largo que fica em frente do edificio da Misericordia desta Villa";

1862/63 - "Tapamento de 6 arcos na arcada do arrabalde desta Villa, afim de se estabelecerem nos mesmos os cortes de carnes verdes"; "reparo, conservação e arranjo da casa do peixe"; "Concertos das calçadas e ruas desta Villa"; "Concerto das poldras do rio Tamega, no sitio do tabolado desta Villa; "Reparo e conservação do aqueduto de agoa potavel da serra do Bustello para esta Villa;

1863/64 - "Edificação do ultimo quarteirão dos Paços do Concelho" (adjudicado a "dois espanhóis residentes actualmente na Villa"); "Concerto nas poldras que atravessam o rio Tâmega"; Foram enviadas garrafas de água mineral de Vilarelho, de Chaves e de Vidago, para Lisboa, para serem examinadas; Foi feito "ensaio de iluminação da villa a gaz liquido";

1864/65 - "Plantação de 6 árvores no arrabalde da Villa"; Concerto da rua do Tabolado, da rua do Anjo e da "calçada de fora das portas do Anjo até próximo à ponte do Nicho"; "Colocação do Relógio Municipal na Torre da Igreja Matriz"; "Concerto da estrada de Ribellas nos suburbios desta Villa"; "Edificação do ultimo quarteirão dos Paços do Concelho, que tem de servir para o Tribunal Judicial"; Os gastos na iluminação cresceram porque se adquiriram materiais para mudar a iluminação para o gaz liquido, nomeadamente "62 lampiões novos"; Reparação do aqueduto da serra do Bustello até Chaves, feita com a utilização de tijolos, telhões, revestidos com "asphalto e breu mineral", que veio do Porto até à Régua pelo Douro, vindo também "um operario da fabrica de asphalto do Porto ensinar a preparar e empregar o asphalto"; "compustura da Fontella proximo ao rio Tamega do lado do bairro da Magdalena"; "Concertos na fonte do bairro de Stº Amaro, suburbios desta Villa", "concertos no tanque do Largo de Nª Srª da Lapa" e colocação de "22 pilares de pedra em volta do chafariz do arrabalde e um degrau de pedra para melhor se colher a agoa";

1865/66 - "Gaz liquido para o lampião da rua proximo da cadeia, durante o tempo em que se não fizer a iluminação das ruas em geral"; "Reparo, conservação e novas construções nas calçadas, ruas e praças desta Villa"; "Dar principio às obras de carpinteiro e caiador, madeira, cal e telha no ultimo quarteirão dos Paços do Concelho onde tem de estabelecer-se o Tribunal Judicial"; "Iluminação das ruas desta Villa com gaz liquido"; "Conclusão das obras de melhoramento do aqueduto da agoa potavel da serra do Bustello para esta Villa"; "Conclusão das obras do encanamento e tanques das

agoas minerais de Vilarelho da Raia, deste Concelho"; "Expropriação do terreno a onde brotão as agoas minerais do lugar do Vidago, deste concelho, e para dar principio as obras para feitura das fontes e tanques"; "Impressão das analises das agoas minerais de Chaves, do Vidago e de Vilarelho da Raia"; "Impressão da Reforma das Posturas Municipais"; "Construção de uma pequena casa no mercado municipal do Arrabalde, em frente do corte das carnes verdes, com o fim de estabelecer-se um represo para as ditas carnes verdes"; "Para augmentar a casa do matadouro publico d'esta Villa, sita no largo do Tabollado, por ser insuficiente e pouco commoda a actual";

1866/67 - "Ultimar as paredes da propriedade a onde brotão as agoas minerais do lugar do Vidago e feitura da fonte das mesmas agoas"; "Despeza com a mudança das Armas do Concelho, feitas de madeira, da antiga casa da Camara para os actuaes Paços do Concelho"; "Arrendo de uma ou mais propriedades que sirvão para recolher os porcos pertencentes aos habitantes desta Villa afim de poder prohibir-se a sua vadiagem pelas ruas desta Villa";

1867/68 - "Pagamento pela arrematação das obras da praça-mercado do arrabalde"; "Desterrar as ruas em volta da praça-mercado do arrabalde"; "Concerto e melhoramento da rua do Olival"; "Reparar os alicerces da casa de João d'Araujo Tecelão, sita na frente da praça-mercado do arrabalde que forão destruidos com o rebaixamento da rua que fica pelo lado norte da referida praça-mercado"; "Rebaixamento da praça-mercado"; "Construção da calçada da praça do arrabalde"; Compensação por prejuizos numa casa com a construção da "rua exterior da praça-mercado do arrabalde"; "Concerto e ferragem de carro de limpeza"; "Concertos nas casas dos cortes de carnes verdes, matadouro, casa do peixe e casinha do arrabalde"; "Acquisição de arvores da serra do Gerês para a Villa"; "Plantar arvores nos largos da Villa, nomeadamente na praça-mercado"; "Expropriação de 882 metros quadrados de terreno a preço de 136 reis cada metro quadrado, para nivelamento e aformoseamento da nova rua que vae da praça municipal do arrabalde para o Forte de S. Francisco"; "Expropriação de pedaço de terreno do largo do Olival para aformoseamento do mesmo e para ali se edificar a casa escolar com o donativo do Conde Ferreira"; "Terrenos expropriados no local onde passa o aqueduto do Bustello"; "Betumar o tanque e chafariz do Largo do Anjo"; "Reparação do tanque do Largo da Srª da Lapa"; "Concerto da fonte de Stº Amaro"; "Reparação do encanamento que conduz a agua do chafariz do arrabalde para o tanque da Rua das longras"; "Pagamento a Antonio Jose Domingos, apontador de obras deste municipio, importancia de oito kilogramas de rapé para oferecer ao Engenheiro Francisco Joaquim da Palma Silva Reis, em rasão de se ter prestado gratuitamente a levantar a planta e fazer orçamento para as obras municipaes";

1868/69 - "Para a calçada da rua norte da praça do arrabalde"; "Construção de um pontão fora das portas de S. Roque"; "Desaterrar a rampa que segue das ruas exteriores da praça mercado do arrabalde para o Forte de S. Francisco"; "Calcetamento da praça-mercado"; "Concerto do Largo da Magdalena e da rua do Poço"; "Gradeamento da praça-mercado"; "Plantação de Negrilhos no Largo do Tabolado e resguardos para as arvores"; "Folha da Flandres para as aguas pluviaes dos paços do concelho"; "Pagamento a Bartolomeu Achilles Dejante, engenheiro civil, que veio de Lisboa a Vidago para examinar as águas minerais, levantar plantas e fazer orçamentos das obras para melhorar aquele estabelecimento";

1869/70 - "Conclusão do calcetamento da praça-mercado"; "Calcetamento da rua de Stª Maria, rua da Igreja e praça até ao Largo da Principal"; "Demolição das portas do baluarte da Magdalena, authorizada por portaria do Ministerio da Guerra de 30 de Outubro de 1869"; "Compra de morada de casas sita no centro do Largo do arrabalde para aformoseamento do mesmo"; "Demolição de uma casa para aformoseamento do largo do arrabalde e calcetamento do mesmo"; "Calcetamento de ruas de traz da Igreja Matriz, rua do Maximino e de S. Jose, no bairro da Magdalena, rua do arrabalde desde a ponte até a entrada da rua Direita e rua da Cadeia e na feitura de passeios de cantaria nas diferentes ruas do arrabalde"; "Asphaltar o tanque da Srª da Lapa"; "Concertos no tanque do chafariz do arrabalde"; "Gratificação a José Frederico da Cunha por dirigir e inspeccionar a obra de pedreiro da escola do Conde de Ferreira"; "Gratificação a Julio Cezar Augusto Guedes, por levantar plantas e dirigir differentes obras do municipio";

1870/71 - "Construção de um cemitério municipal nesta Villa"; "Reparo no aqueduto da serra do Bustelo"; "Alargamento das portas denominadas de S. Roque e da Magdalena que dão entrada para esta Villa e cuja demolição foi authorizada por Portaria do Ministério da Guerra"; "Para formar uma parede de resguardo sobre o baluarte que segue desde a praça mercado do Arrabalde ate ao Forte de S. Francisco e concerto do dito baluarte, para o que se acha a Camara authorizada por portaria do Ministério da Guerra, bem como para nivelamento e terraplanagem da mesma rua"; "Gratificação a

engenheiros pelo serviço de levantar plantas e tirar cotas de nível em terrenos para diferentes obras que a Câmara deseja levar a effeito para melhoramento e aformoseamento desta Villa, compreendendo a formação de um cemiterio municipal, calcetamento de ruas, etc.";

1871/72 - Utilização do legado do Conde de Ferreira (600$000 reis das 3ª e 4ª prestações do seu legado, a que se acrescentaram 400$000 reis da própria Câmara) para a "continuação das obras na casa escholar de ensino primário"; "construção de um cemitério municipal nesta Villa"; "Mudança dos Padrões da ponte para logar conveniente, pois estorvam a viação publica tornando acanhado o transito naquela parte da referida ponte"; "Expropriação de parte de três moradas de casas e demolição dos arcos em que as mesmas estão construidas, sitas na rua Direita desta Villa, a fim de aformosear a dita rua, que é a principal desta Villa"; "Gratificação a Engenheiros ou pessoas praticas no serviço de levantar plantas e tirar cotas de nivel"; "Construção de um paredão e feitura de uma rampa para ligar a rua do Olival com a muralha de S. Francisco";

1872/73 - "Continuação da escola do Conde de Ferreira"; "Continuação das obras de pedreiro na construção de um cemiterio municipal nesta Villa"; "Feitura de um encanamento em todo o beiral do telhado do edificio dos Paços do Concelho para apanhar as aguas pluviaes e condusilas ao pavimento da rua a fim de não prejudicar o calcetamento da mesma, sem cujo exemplo não pode a Câmara por em vigor a Postura que fez para que os habitantes desta Villa mandem executar egual obra em seus predios, para conservação do calcetamento das ruas"; "Terraplanagem, muros de suporte e calcetamento da rua que segue das portas do Anjo até ao bairro de Santo Amaro desta Villa";

1873/74 - "muros de suporte do aterro no recinto da escola do Conde de Ferreira"; "ultimação das obras de pedreiro na construção do novo cemiterio municipal desta Villa"; "Demolição da parte do baluarte da Magdalena que fica contiguo ao edificio do extincto hospital de S. João de Deus, authorizada por portaria do Ministerio da Guerra de 10 de Março do corrente anno que se acha por virtude da demolição das portas denominadas de S. Roque e de outro pedaço do lado oposto ao dito edificio, construção dum paredão na margem esquerda do rio Tamega com a pedra do mesmo baluarte e terraplanagem do largo de S. Roque para extinguir o pantano alli existente e aformoseamento do referido largo"; "Desaterro de uma porção de areia e pedra e construção de um muro de suporte na margem esquerda do rio Tamega para desviar a agua que do mesmo rio vem ao largo de S. Roque"; "Para servidões dos predios lateraes da rua que segue das portas do Anjo para o bairro de Santo Amaro, por virtude do levantamento da mesma rua, efectuado no ano anterior";

1874/75 - "Reparo no aqueduto da agua potavel da serra do Bustello para esta Villa e dos respectivos chafarizes e seus tanques, bem como para continuação da exploração de agua"; "Reparo nos caminhos vicinaes não compreendidos no mappa das estradas municipais deste concelho por se acharem intransitaveis e em completo estado de ruina, oferecendo continuados precipicios aos transeuntes"; "Plantação de arvores e conservação das já existentes"; "Arrendo da propriedade para recolher os porcos em vezeira, por estar prohibida a sua vadiagem pelas ruas desta Villa";

1875/76 - "Plantação de arbores e conservação das já existentes"; "Terraplanagem, muro de suporte e plantação de uma alameda no largo do Olival e de Nª Srª da Lapa, aonde se acha o hospicio dos expostos, o edificio da escola d'ensino primario subsidiada com o legado do Conde de Ferreira e em cujo local se pretende edificar a eschola do sexo feminino"; "Reparo no aqueduto de agua potavel da serra de Bustello para esta Villa e dos respectivos chafarizes e seus tanques, bem como para continuação da exploração d'agua"; "Continuação das obras de pedreiro no cemiterio desta Villa"; "Abertura da rua nova desta Villa para comunicar com a rua do Tabolado e largo do Arrabalde, expropriação de parte de uma casa que lhe fica em frente e calcetamento da rua" (sendo orçada para este fim desde 1870/71, foi a verba de novo desviada, neste caso, para a preparação da visita de "Sua Magestade El Rei" a Chaves; a preparação incluiu a feitura de capas para os vereadores e o escrivão, a armação da igreja matriz da Vila e da capela de Vidago, pagamento de "musica instrumental e de vozeo", de "Fogo do ar e prezo", iluminação dos paços do concelho, e "aquisição de uma bandeira nacional para colocar na fachada principal do edificio dos Paços do Concelho nos dias de grande gala", tendo-se gasto, em tudo, 550$000 reis);

1876/77 - "Fundação de uma biblioteca municipal no edificio dos Paços do Concelho"; Conservação do aqueduto da serra do Bustello e das fontes e tanques da Vila; "Obras de cantaria para a construção do projectado passeio no largo do Anjo, desta Villa, sobre que mais tarde hade assentar o gradeamento de ferro" (não se realizou); "Fundação d'um viveiro de plantas na sede do municipio" (não se concretizou); "Reedificar o muro da arcada do arrabalde pelo lado da rua que vai para as

longras"; "Reedificação do matadouro pertencente a este municipio" (não se realizou); "Continuação do calcetamento da calçada de Sam Roque, suburbios desta Villa";

1878/79 - "Para dar principio á construção de um cemiterio municipal nesta villa, incluindo a compra de terreno proprio"; "reparação do aqueduto da serra do Bustello e para as fontes e tanques da vila"; "Reedificação da muralha ou muro de suporte de aterro na rua que segue do largo do arrabalde desta villa para o de Nossa Senhora da Lapa e Forte de S. Francisco, nos diferentes pontos que desabou com as repetidas tempestades do inverno de 1876 e principios de 1877, sendo aproximadamente 300 metros quadrados de paredão com a espessura de 1,50 m, a preço de 1.600 reis incluindo a remoção dos entulhos para desaterrar e aterrar e aproveitando a pedra velha; e 60 metros correntes de passeios e peitoril a preço de 2.000 reis" (630$000 reis); Desde os anos 60 que "Por virtude de authorização legal foi concedida a administração das aguas do Vidago a uma empresa representada pelo Conselheiro Joze Pedro Antonio Nogueira, da cidade de Lisboa, estipulando-se na condição primeira de seu contracto que dariam annualmente para o cofre do municipio a quantia de cento e dez mil reis";

1879 (2º Sem.) - "Para dar principio á construção d'uma casa para matadouro municipal nesta villa";

1880 - Nos Edificios municipais aparece a referência ao "matadouro velho"; Iluminação da Villa passa a despesa obrigatória; "Concerto e reparo no aqueduto da serra do Bustello para esta Villa, na distancia aproximada de 6 kilometros"; "Encanamento da agua potavel no sitio da Senhora da Lapa, por meio de tubos galvanisados, para a por a salvo dos measmas do cemiterio parochial"; "passeio e peitoril sobre parte da muralha que de novo foi reconstruida e que serve de supporte de aterro á rua que segue do arrabalde para o Forte de S. Francisco e Largo da Senhora da Lapa, bem como construção de canos de pedra salientes á muralha para desviar della as aguas pluviais"; "Plantação de arvores, custo das mesmas e feitura de caixões de grade para seu resguardo", "Compra de 12 bancos de ferro e madeira proprios para collocar em passeios"; "Feitura de nove carros para a limpeza das ruas desta Villa, sendo 7 para serem empregues em uso diario e 2 para estarem em deposito";

1881 – "Reparação nas paredes de vedação dos fossos das muralhas que circundam a Villa"; "Abertura da rua nova, expropriando parte de uma casa que lhe fica em frente, para communicar com a rua do tabolado e largo do arrabalde" (este projecto já vem sendo orçado intermitentemente desde 1870/71 e nunca foi concretizado);

1882 - "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello"; "Aterro da rampa da rua aberta ao fundo da rua nova desta Villa para ser calcetada";

1883 - "Substituição dos dous chafarizes dentro da Villa, por fontes de bica com tanques e encanamento da agua para as ditas, cuja construção tem de fazer-se em logar conveniente por ser improprio e causar estorvo ao transito publico aquelle em que se achão os chafarises" (já se projecta fazer desde 1880), "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello e encanamento para o aqueduto geral das nascentes da agua em exploração"; "Construção de um passeio publico no sitio da Srª da Lapa, com o donativo offerecido para tal fim por differentes cidadãos compatriotas residentes no imperio do Brasil";

1885 - "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello e encanamento para o aqueduto geral das nascentes da agua em exploração"; Na verba Cartografia, 6$000 reis foram para "Pagamento da copia d'uma planta do projectado cemiterio desta Villa, extrahida por Domingos José Lopes Barros, de Villa Real", o restante é, como até aqui, para "Gratificação a Engenheiros ou pessoas praticas no serviço de levantar plantas e tirar cotas de nivel para obras municipais";

1886 - "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello"; "Construção d'um cemiterio municipal nesta Villa, no sitio do Senhor do Bom Fim, entre o largo do Caçador e o logar do Picadeiro, ao norte desta Villa, em conformidade com o respectivo projecto, approvado por accordão da Commissão Districtal em sessão de 25 de Junho de 1885", "construção d'uma rua que liga as portas do Anjo, desta Villa com o projectado cemiterio e terraplanagem do terreno, idem, idem", "encanamento d'agua para as fontes publicas desta Villa, por meio de tubos de ferro fundido", "encanamento das ditas aguas desde a sua origem até ao deposito geral na serra do Bustello, approvado por accordão da Commissão Districtal de 8 de Outubro de 1885";

1887 - "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello e encanamento para o aqueduto geral das nascentes da agua em exploração", "Construção de uma fonte e tanque no bairro

da Magdalena desta Villa", "Conclusão das obras de construção do chafariz do largo de Santo Amaro desta Villa"; Continuação de encanamento da agua por meio de tubos de ferro fundido; "Continuação da construção d'um rua que liga as portas do Anjo com o cemiterio municipal"; "Construção d'um cemiterio municipal para catholicos e não catholicos"; A verba de Expropriações é "Para pagamento da 1ª prestação dos juros de 5.6% e amortização de 1700$000 reis em que foi avaliada a expropriação da frontaria da casa de Germano Luis Salgado Pereira, desta Villa, correspondente a 25 metros quadrados de terreno para alargamento da rua junto da ponte sobre o Tamega e recuamento da mesma casa, a alinhar com a varanda de ferro da mesma, no bairro da Magdalena";

1888 - "Concerto e reparos no aqueduto de agua potavel que vem da serra do Bustello e encanamento para o aqueduto geral das nascentes da agua em exploração", "assentamento de tubagem de 0,20 m no encanamento da agua do sitio do caçador á Srª da Lapa d'esta Villa", "acabamento dos chafarizes do Olival e Santo Amaro"; "Continuação da construção de uma alameda com a quantia que passa em saldo do donativo offerecido para a dita obra por differentes cidadãos compatriotas residentes no Imperio do Brasil" (cuja conclusão vinha sendo adiada desde 1883); "Pagamento da 2ª prestação dos juros de 5% e amortização de 1700$000 reis em que foi avaliada a expropriação da frontaria da casa de Germano Luis Salgado Pereira, desta Villa, correspondente a 25 metros quadrados de terreno para alargamento da rua junto da ponte sobre o Tamega e recuamento da mesma casa, a alinhar com a varanda de ferro da mesma, no bairro da Magdalena" e 1000$000 reis para "Expropriação d'uma casa e sotãos de fronte do picadeiro na avenida do cemiterio municipal"; "Para levantamento da planta geral desta Villa" (350$000 reis);

1889 – "Pagamento da 3ª e ultima prestação dos juros de 5% e amortização de 1700$000 reis em que foi avaliada a expropriação da frontaria da casa de Germano Luis Salgado Pereira, desta Villa, correspondente a 25 metros quadrados de terreno para alargamento da rua junto da ponte sobre o Tamega e recuamento da mesma casa, a alinhar com a varanda de ferro da mesma, no bairro da Magdalena"; 4000$000 reis para "Abertura de novas ruas nesta Villa"; "Construção de sentinas publicas em diferentes pontos desta Villa"; Capítulo específico para "Pessoal technico", onde se orçamenta a "Gratificação a um engenheiro pelo serviço de levantar plantas e fazer orçamentos para obras municipais e fiscalização das mesmas";

(...)

1904 - "Instalação do lyceu auctorisado por Decreto de 3 de Setembro de 1903, nesta Villa"; "Vaccinação e revaccinação, combate de epidemias"; "Aquisição de plantas e conservação do arvoredo nos largos desta Villa e Jardim publico e manutenção de um viveiro", "Irrigação, tratamento e conservação dos Jardins publicos e arvoredos", "Adquisição e collocação de bancos em differentes pontos da Villa, reparação e concerto dos existentes"; "Renovação dos letreiros das ruas e numeração dos predios", "Aformoseamento do largo adjacente a avenida do Tenente Valadim desta Villa superiormente aprovado", "execução de partes das obras e concertos da calçada que desde a estrada rua segue para o Largo de São Roque, cujo projecto e orçamento respectivo foram devidamente approvados", "Continuação e acabamento da ligação da rua da cerca com a do 1º Duque de Bragança cujo projecto foi submetido a approvação superior", "reparação e conservação do pavimento e largos desta Villa"; Na verba Cartografia: "Para estudos com obras do municipio" (300$000 reis), "Para levantamento das plantas desta Villa a fim de sobre a mesma traçar alinhamentos das ruas e orientar os melhoramentos do saneamento e aformoseamento" (600$000 reis);

1905 - Inicio da electricidade na iluminação pública;

FONTE: Livros da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Chaves: R. S. 361 a R. S. 374 (Biblioteca Municipal de Chaves), até 1864/65; Livros de Actas das Sessões da Câmara Municipal de Chaves, 28 livros não catalogados (Arquivo Histórico Municipal de Chaves), para o período de 12 de Agosto de 1864 a 30 de Abril de 1905; apesar de existirem Livros de Actas para os anos de 1890 a 1903, bem como para os posteriores a 1905, os mesmos não contêm orçamentos.

Câmara Municipal de Guimarães
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras Públicas (1842 a 1901)

1842 - "Fabrico de edeficios do Concelho"; "Para as calçadas da Villa";

1844 - Faltava dinheiro fez-se uma derrama de mais cinco reis por arratel de carnes verdes e miudezas, só no mês de Setembro;

1845 - Aumento de 20 lampiões na iluminação; último ano em que a verba para fontes, tanques, etc., se chamam de "Agoas da Villa";

1845 (1º Sem.) - Portaria do Ministerio Reino, de 13 de Outubro de 1845, determina que os orçamentos passem a ser de Julho a Junho, para isso é feito um orçamento transitório de 1 Janeiro de 1845 ao fim de Junho e outro de 1 de Julho de 1845 a fim de Junho de 1846; Os orçamentos apresentam-se agora divididos em Secções (1ª Secção é a Despeza Obrigatória e a 2ª é a despesa facultativa) e artigos (as Obras Públicas são o artº 6º da 1ª Secção). A Iluminação Pública entra na Despesa Facultativa; "Projecto e risco da cadeia";

1849/50 – 350$000 reis para a Construção do Matadouro e 400$000 reis "para expropriação das casas com os numeros 22 e 23 na Rua do Relho, por o espaço ser necessario para o matadouro";

1852/53 - "recomendação do Governo Civil que se conserve, construa e repare os caminhos vicinais do Concelho; calçadas da vila "acham-se em estado ruinoso"; "Desaterro e terraplanação do terreiro do Cano para os de Caçadores 7 ali se exercitar";

1853/54 - "Para dar inicio a uma nova cadeia em rasão da actual se achar em estado ruinoso e com pouca ou nenhuma segurança"; "Plantação de amoreiras e outras arvores de recreio nos passeios publicos";

1854/55 – "Expropriação 3 cazas terreas com seu quintal proximas convento Dominicano do lado sul e frente do Campo do Toural, para construção novo Mercado Público [não se fez] e abrir nova entrada pelo mercado para o Convento onde estão repartições da Administração do Concelho, Fazenda e Tribunal Judicial; "Expropriação de casa junto à extincta torre de S. Bento, para acabar nova rua que comunicará as de Stª. Luzia e nova de Stº Antonio, com a dos Laranjaes e Val-de-Donas tendo a nova rua toda a largura do Largo S. Bento"; Expropriação de uma casa na rua dos Trigaes, para alinhamento;

1858/59 - A quantia da limpeza é para contratação de dois cantoneiros para a "limpeza da cidade e conservação da dita nova estrada";

1859/60 - "Expropriação na rua da Sª da Guia para alinhamento"; "reconstrução da rua dos Mercadores (novo Systema)"; Inicio da feitura e expropriações do novo Mercado;

1861/62 - "reconstrução da calçada da rua da Fonte Nova";

1862/63 - Expropriação lado poente de S. Domingos para aumento do mercado; "Expropriação de 32 casas (nº 1 a 32) na rua de entre os regatos lado sul para alargamento dessa rua para dar entrada à estrada do Porto"; "reconstrução da calçada da rua de Stª Maria";

1863/64 – O Presidente, Dr. Antonio Alves Carneiro, propõe despesa Facultativa de 600$000 reis "para feitura de Planta Geral da Cidade" (30/03/1863); a verba Fontes inclui "Expropriação de casa para colocar tanque na rua D. João 1º"; a verba das Expropriações é para "alargamento da rua D. João 1º e rua de Stª Maria; ensaio da iluminação a "Petroline" em 100 novos lampiões, até à 1 hora; construção da praça do Mercado Público; alargamento e reconstrução das ruas de D. João 1º e de S. Domingos; reconstrução da rua de Stª Maria; 150 000 reis como quota de Guimarães no pagamento ao Engenheiro Municipal que dirige as Obras Públicas de Braga, Barcelos e Guimarães (decidido pelo Governo Civil); Jardim nas Taipas; pela 1ª vez se utiliza a expressão "despesas em edifícios do municipio e monumentos da cidade";

1864/65 - "Reconstrucção das calçadas das Lages do Toural, rua nova das Oliveiras e Mohanas até á ponte da Madroa, pelo systema de calcetaria"; Expropriação de casas nas ruas de S. Domingos, S. Lâzaro, e D. João I, para alargamento das mesmas; Expropriação de terreno para novo edificio das Repartições Públicas; recuamento do adro de S. Sebastião; Construção de tanque na rua de D. João I; a verba de Fontes inclui a expropriação de terrenos para construção do novo aqueduto; repete-se verba para a Planta da cidade (mas ainda não é utilizada);

1865/66 - Verba para estradas segundo Lei de 6 de Junho de 1864; continuação de recosntrução das calçadas das Lages do Toural, rua nova das Oliveiras e Mohanas até ponte da Madroa; reconstrução da rua dos Couros e rua de S. Damaso; colocação do tanque dos passarinhos no sítio do antigo pelourinho no terreiro de S. Francisco; repete-se verba para a Planta da cidade;

1866/67 - Iluminação em Vizela e Taipas só na estação dos banhos; nestas caldas melhoramentos e trabalhos gráficos dos mesmos (Eng. Civil Bartolomeu Achelle Dejante); Planta da cidade escritura de Outubro de 1863; Expropriação de casa na rua do Poço; Expropriação na entrada na cidade da nova estrada de Braga;

1867/68 - Iluminação inclui Vizela e Taipas (6 meses); Expropriação-compra de terreno para a Escola do Conde Ferreira;

1868/69 – "Reconstrucção e melhoramento da rua de Stª Luzia"; Expropriação: 500$000 reis para "duas moradas de casas na rua de S. Domingos para alargamento da mesma"; 1537$124 para "terreno necessario entre ruas do Gado e Stª Maria, junto ao terreiro do Carmo, para construcção de edificio para biblioteca e aulas de instrucção secundaria"; "empedramento das ruas de D. João 1° e S. Domingos"; "construcção do tanque dos passarinhos no terreiro de S. Francisco"; ordenado do Eng. Municipal mandado estabelecer por acordão do Conselho Distrital de 14/08/68, por "ter breve de desenvolver trabalhos das estradas municipaes e vicinaes";

1869/70 – "Feitura do tanque da fonte da Duquesa, na estrada de Fafe proximo á rua de D. Luiz"; rebaixamento de treze moradas de casas na rua de S. Damazo; rebaixamento de algumas casas na rua das Lajes do Toural; "reconstrucção da rua da Fonte Nova pelo sistema de calcetaria com passeios aos lados e encanamento por baixo"; "reconstrucção da rua da Infesta; remoção da oliveira na Praça com mesmo nome, para outro local"; Construção do tanque dos passarinhos; compra de terreno para cemiterio público; Expropriação do arco da extinta torre de S. Bento; demolição do arco da torre S. Bento; Começo do abarracamento e arruamento do Mercado; reconstrução da calçada da Praça da Oliveira com calcetaria e com passeios aos lados; Expropriação de terreno para matadouro; "Expropriação de cinco moradas de casas para construcção da biblioteca"; reconstrução de parte do Toural da rua Lages do Toural até ao terreiro de S. Francisco;

1870/71 – Continuação das obras anteriores; corte no adro de S. Sebastião; "estudos gráphicos na cidade"; donativo de Francisco Martins de Gouveia Morais Sarmento (1600$000) para ajudar a expropriação para a biblioteca e ensino secundario (Expropriação declarada de utilidade pública por Decreto de 18 de Setembro de 1869); "Expropriação de uma oliveira cercada de grade de ferro existente na Praça da Oliveira com grande embaraço do transito publico" (28 500); Reconstrução das ruas do Gado, do Poço e Porta de Stº Antonio, por calcetaria; Conclusão da reconstrução da rua da Fonte Nova até ligar com a rua de Stª Luzia, a calcetaria; Reconstrução do lado poente do Largo Toural desde fim da estrada de Braga até ligar com o Largo das Lages do Toural; começo da calcetaria na rua de D. João I; continuação do abarracamento e arruamento do mercado e construção do aqueduto que o servirá; desmontagem do chafariz do Toural e feitura de novo tanque;

1871/72 - "estudos gráficos da cidade e Concelho"; Expropriação de casas da rua da Infesta para rebaixamento (600 000); começo de rua comunicando a de D. João I com a da Cruz da Pedra; Expropriação: indemnização de cortes em várias casas nas ruas do Gado, nova de Stº Antonio e Fonte Nova;

1872/73 - Começo do cemitério público, construção da rua da Sapateira, reconstrução da rua da Infesta, abertura de nova rua entre a Praça do Mercado e a rua de Stª Luzia; continuação do mercado: arruamentos e aquedutos; "estudos graphicos da cidade e Concelho"; Expropriação na rua do Infesta e rua nova entre mercado e rua de Stª Luzia; "Expropriação do terreiro ou largo do Carmo, tambem chamado do Salvador que se acha situado dentro das barreiras da cidade"; terraplanagem no terreiro do Carmo;

1873/74 – "estudos graphicos da cidade e Concelho"; obras no tribunal Judicial; rebaixe da rua das Lages do Toural e melhoramento da Praça do Toural; terraplanagem, desaterro e muros no Largo do Carmo; Pintura dos letreiros das praças e ruas publicas (74$455 reis); "Impressão e publicação do novo Codigo de posturas"; "Continuação da feitura de barracas, arruamentos, aquedutos e tanque da nova praça do mercado"; "Continuação das obras do edificio do tribunal judiciario" (1500$000 reis); "Continuação das obras de melhoramento da praça do Toural" (1000$000); "Continuação das obras de reconstrucção da rua da Infesta" (500$000); "Expropriação de um terreno na praça da Oliveira, em que se acha uma oliveira com sua cercadura de pedra e grade de ferro" (50$000); "Construcção

de umas escadas de pedra para servidão da Igreja de S. Domingos e dos telhados para abrigo dos altares da mesma egreja, em consequencia da demolição mandada fazer pela Camara de uma parte do extincto convento e edificio do tribunal judiciario" (100$000); "Continuação das obras do cemiterio publico"; "Continuação das obras do estabelecimento thermal das Taipas"; "Reconstrução da Rua da Sapateira, hoje rua da Rainha" (600$000); "Continuação das obras da reconstrução da rua da Infesta";

1874/75 – Ainda se está a pagar o empréstimo de 1861, com a renda das portagens por roda estreita ou com pregos não embutidos dos carros que entrem nas barreiras da cidade; Verba de Estradas Municipais continua a aumentar, neste orçamento diz-se que será usada "se durante o ano se prepararem os respectivos projectos e a Comissão de Viação assim o ordenar"; Melhoramento da Praça ou Campo do Toural (800$000 reis); Melhoramento do Terreiro ou Largo do Carmo (300$000 reis); Reconstrução da rua Nova do Commercio (500$000); "Expropriação de terreno na Praça da Oliveira com resto do tronco de uma oliveira, com cerca em pedra e grade de ferro"; "Expropriação e demolição da casa da Alfandega e predios contiguos";

1875/76 - Ainda existem 6000$000 reis do empréstimo de 1875 e do orçamento anterior; a expropriação no Largo da Oliveira e da casa da Alfândega ainda não foram efectuadas, pois reaparecem neste orçamento; despesa com Fontes, água, tanques, etc. passa a estar incluida na conservação e melhoramento das ruas, largos e campos da cidade;

1876/77 - Melhoramento da Praça ou Campo do Toural; Melhoramento do Terreiro ou Largo do Carmo; Reconstrução da rua Nova do Commercio;

1877/78 - Melhoramento da Praça ou Campo do Toural; Melhoramento do Terreiro ou Largo do Carmo; Reconstrução da rua Nova do Commercio;

1878/79 - Melhoramento da Praça ou Campo do Toural; Melhoramento do Terreiro ou Largo do Carmo; Reconstrução da rua Nova do Commercio; colocado um relógio, iluminado todas noites, no Campo do Toural;

1879 - Continua a construção da nova praça do mercado, do cemitério, da rua da Rainha, do Campo do Toural e do Largo da Alfandega;

1880 - Melhoramento da Praça ou Capo do Toural;

1881 - Pela primeira vez se fala em Jardins, mas envolvidos na verba para ruas, campos, largos e jardins, até agora a verba de Jardins tem sido para "arvores de sombra e recreio e arbustos";

1882 - "organisação de estudos, plantas e projectos para a construção de um matadouro e uma cadeia"; em Cartografia a verba foi para "organisação de plantas e projectos de obras";

1883 –A verba Ruas inclui "Expropriação de predios para alargamento de ruas";

1884 - Edificios Municipais tem verba para "organisação de estudos, plantas e projectos para obras municipaes" e nas Fontes tem para "estudos, plantas e projectos de encanamentos"; Em Ruas tem verba para Expropriações; está-se a alargar o Cemitério; Aconteceu a Exposição Industrial de Guimarães (ver "Relatório da Exposição Industrial de Guimarães em 1884");

1886 - Aparece na despesa rendas de casas para escola de desenho industrial;

1887 - A Biblioteca passa a ser da responsabilidade da Sociedade Martins Sarmento;

1888 – Em orçamento suplementar: "Construção, reparação, conservação e melhoramento de ruas, largos, campos, caminhos, jardins, mercados, Expropriações e alinhamentos de predios, estudos, plantas, projectos, orçamentos, fiscalisação e administração, alem do que foi votado no orçamento ordinario";

1889 - Expropriação de predios para melhoramento do Largo do Carmo;

1890 - "Expropriação de resto dos predios no Largo Carmo e na rua de D. Luiz 1º", nesta rua inclui-se o predio do Conde de Margarido (598$000 reis);

1891 - Ruas têm parte de empréstimo de 5 de Janeiro de 1887 (6000$000 reis) que é também para tanque e chafariz; Expropriação de uma casa de moinhos e quintal no campo da Feira;

1892 - Taipas: 120$000 para aquisição de terreno para Matadouro; Expropriação 1 250$000 reis para Egreja paroquial com sua torre e adro, para alargamento do Largo D. Afonso Henriques (Lei de 19 de Abril de 1892);

1895 – Inclui parte do empréstimo de 5 de Janeiro de 1887 (1800$000 reis) para Matadouro;

1896 - Inclui parte do empréstimo de 5 de Janeiro de 1887 (1073$960 reis) para Matadouro; Abertura de nova rua nas Taipas; Lyceu Nacional (Lei de 8 de Janeiro de 1891);

1897 - Inclui parte do empréstimo de 5 de Janeiro de 1887 (3126$040 reis) para Matadouro;

1900 – Na estrutura do orçamento aparece o Capº 14º: Prevenção e combate de epidemias; Cartografia: 220$000 reis para "custo de plantas, desenhos e orçamento para novo estabelecimento thermal nas Taipas, canalização e abastecimento de aguas á cidade e edificios de matadouro nas povoações de Vizela e Taipas" e 50$000 reis "para "plantas, desenhos e orçamento para edificio novo para repartições publicas";

1901 – Primeira vez que é utilizado o termo Salubridade no orçamento;

FONTE: AMAP, Livros de Actas Municipais, M-1839 a M-1870.

Câmara Municipal da Póvoa de Varzim
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras públicas (1866 a 1907)

1866/67 - "Reparos no Paredão"; "Reparos e ladrilho de ruas e passeios"; Para a conclusão do encanamento da agoa da mina de Barreiros e construcção de um chafariz no largo do Cemiterio"; "Expropriação do travesso ou rua que commonica a estrada do Porto com a rua Formosa e d'esta com a estrada de Barcellos"; "É de absoluta necessidade a continuação da nova estrada do Porto a Póvoa pela Praça do Almada, e rua das Trompres até a rua Formoza a fim de commonicar aquella com a nova estrada em construcção para Barcellos, e para o que se procede a levantamento da respectiva Planta e mais trabalhos necessarios que acompanham o presente orçamento".

1867/68 - "O Paredão na enseada desta Villa acha-se bastante arruinado"; "Factura de um passeio na frente do cemiterio publico";

1868/69 - "Continuação da mina e encanamento"; Construcção de caes no rio do Esteio" (eliminado em orçamento suplementar); "reparos na rua que vae do Pelourinho para a Bandeira, na rua Formosa, na rua das Hortas e na de Senra, melhoramento da praça nova do Almada"; "O paredão nas praias do mar está bastante arruinado, que é mister reparar quanto antes, e sendo elle um verdadeiro passeio publico, e recreio das pessoas que aqui afluem na estação propria de banhos de mar";

1869/70 - "Montagem da estação telegraphica";

1870/71 - "Impressão do Codigo de Posturas"; "Reparos nos Paços do Concelho, tribunal judicial e administração, Construcção da casa da aula do Conde de Ferreira";

1871/72 - "Construcção da casa para a aula do Conde de Ferreira";

1872/73 - "Impressão do Codigo de Posturas;

1874/75 - "Alinhamento da rua ou travessa de S. Jose";

1875/76 - "Compra de bancos para colocar em praças publicas d'esta villa";

1877/78 - "Construcção de um cano de despejo em todo o comprimento da rua ultimamente aberta com a denominação de Bento de Freitas"; "Reparos do pontão denominado do Calheiros entre a rua do Visconde e o largo das Dores"; "Expropriações e vedações da estrada em construcção d'esta Villa a Esposende";

1878/79 - "Expropriações e vedações na abertura da rua em continuação da da Alegria ou Norte"; Expropriações na travessa do Carvalhido"; "Reconstrucção do ladrilho da rua do Pelourinho e construcção de um aqueduto"; Calcetamento na travessa do Caes Novo, na rua de Senra e na rua de Bento de Freitas"; "mandada arrematar a antiga casa da Camara para ajudar na construcção de uma nova casa para a aula d'instrucção primaria do sexo masculino da 2ª cadeira desta Villa";

1880 - Expropriações: Pagamento da primeira prestação (200$000 reis) para a praça mercado de lenhas e outros objectos no sitio da Silveira, desta Villa, auctorizado por accordão do Conselho de Districto de 3 de Novembro de 1876 (expropriação amigavel pelo preço de 800$000 reis e cortes na propriedade de Carlos Dias Correia (300$000 reis);

1881 - "Prolongamento das cadeias";

1882 - "Tornando-se necessario alargar parte da rua da Junqueira para facilitar a grande concorrencia dos transeuntes que ella tem, é preciso despender-se a dita quantia (1961$432 reis), achando-se a Camara já devidamente auctorisada para o indicado fim"; "Sendo o largo dos Banhos muito concorrido principalmente na epocha balnear, e achando-se no seu centro umas casas que o desfeia e o acanha, por isso torna se necessario faser expropriação das ditas casas, não só para facilitar o dito transito mas tambem para formoseamento do alludido largo, para cujo fim se obtiveram donativos no valor de 2000$000 reis e se acha competentemente auctorisado."; "Sendo o largo do Rego acanhadissimo e tornando-se necessario dar lhe maior área para acommodação dos transeuntes que ahi se aglomeram e mesmo trona-lo mais formoso, é mister expropriar as casas de Francisco Moreira Rego e Filippe Regufe, para o que se obteve donativos na quantia de 262$000 reis e bem assim a quantia de 450$000 reis sem juro, que tudo se acha tambem devidamente auctorisado";

1883 - "Esta quantia é o quanto se suppõe necessaria para a construcção d'um mercado no Passeio Alegre (bairro de S. José), por isso que achando-se os povos d'este bairro e bem assim os banhistas que o frequentam, uns e outros em grande numero, bastante afastados do mercado da praça do Almada, é indispensavel esta cosntrucção para commodidade dos mesmos"; este Mercado no Passeio Alegre acha-se embargado e em litigio judicial (orç. sup. de 19 Nov. 1883)"; "É a quantia já depositada para expropriação das casas de Clementina Theodora da Fonseca e irmãos, para junção e formoseamento dos largos de S. José e Banhos e commodidade dos transeuntes"; "É para a expropriação das casas de Filippe Gonçalves Regufe e Francisco Moreira Rego para alargamento do acanhado largo do Rego, que, como actualmente se acha, é incommodo ao transito publico.";

1885 - "Construcção de novo cemiterio"; "Achando-se algumas ruas ainda em pessimo estado, o seu prompto melhoramento torna-se recommendavel, já para melhor se proceder á sua limpeza e já para fazer desaparecer alguns d'esses focos de infecção que infelismente ainda se acham.";

1887 - "Sendo de urgente necessidade dar se andamento á construcção da praça destinada para a vendagem de combustiveis, por isso que já há uma porção de annos que se comprou o terreno para esse fim, mas mesmo porque a actual praça destinada a esse fim já não satisfaz pela sua pequenez.";

1888 - "Existindo nesta villa um regato denominado Esteiro que é um grande fóco de imundicie, torna-se necessario cobril-o para assim fazer desaparecer esse vergonhoso espectaculo, por isso incluio n'este orçamento a respectiva quantia" (2550$000 reis em Ruas)";

1889 - "Arvorisação e plantação de jardim"; ruas e estradas municipais aparecem juntas; acha-se em construção um novo cemitério municipal; "Tendo fallecido há annos nesta villa o benemerito cidadão João dos Santos Minho, deixou em seu testamento a esta camara a quantia de 1000$000 reis para construcção d'uma ponte em frente do Passeio Alegre que atravessa a rua e regato do Esteiro, desta villa";

1890 - "Saneamento da população"; "Segundo o contracto para a illuminação a gaz desta Villa cuja copia foi publicada no D. do Governo nº 123 de 30 de Maio de 1888, a Camara garantiu á Companhia o numero minimo de 235 candeeiros ao preço de 15$000 reis cada um (...) e sendo necessario illuminar algumas ruas novas";

1891 - "Canalização do regato do Esteiro d'esta villa"; "5 para raios no edificio dos Paços do Concelho"; "1ª anuidade, de 1000$000 reis, paga a Manuel Joaquim Loureiro, pela expropriação d'umas casas juntas ao mercado desta villa, a que se refere o accordão da C. Delegada de 25 de Fevereiro de 1891";

1892 - 2ª anuidade; "construcção de um gradeamento no Jardim Publico desta Villa"; "Verba destinada ao pagamento da conclusão da planta geral desta villa" (orç. Sup. de 8 de Agosto de 1892) e "satisfazer a alteração que soffreu a planta geral desta villa" (orç. sup. de 21 de Novembro de 1892); "Construcção de uma capela no cemiterio";

1893 - "3ª anuidade; "Pagamento da construcção do gradeado do Jardim publico, cujo contracto foi legalmente celebrado pela vereação cessante com a condição de ser pago pelas forças do presente orçamento"; iluminação do jardim publico; faleceu o "architecto municipal"; "Gratificação a um empregado municipal encarregado de fazer observações metereologicas desde 20 de Janeiro do corrente anno" (1893)";

1894 - "4ª e última anuidade; musica na epoca balnear; continua o empregado para fazer observações metereologicas; "recalcetamentos e substituição de capas nos canos de esgotos, reformas de passeios etc., em vista do alargamento da rua da Junqueira; esta Camara tras em construcção a estrada de A ver-o-mar ao de Aguçadora, o prolongamento da rua dos Banhos e o alargamento da rua da Junqueira"; "Anda promovendo á construcção de um novo mercado cujas primeiras obras já estão arrematadas; o prolongamento da rua do Norte e mais uma larga rua que ligue a estrada districtal nº 7 com a nova praia de banhos"; Artigo Novo: "Para levantamento de plantas, estudos e projectos para obras de viação municipal e outras"; "Para reforçar a verba com o saneamento da povoação especialmente para dar principio ao melhoramento do regato do Esteiro, cujo orçamento importa na quantia de 2876$200 reis e para o de Tras os Quintaes, orçado em 378$730 reis";

1895 - "Para pagamento da 2ª e ultima prestação do terreno destinado ao novo mercado d'esta villa, cuja compra foi approvada pela Comissão Districtal, por accordão de 12 de Maio de 1894. Aterro do novo mercado"; "Expropriações e construcção da rua da Junqueira, da rua dos Banhos e da rua do Norte"; "compra de um theodolito"; "Compra de tubagem para conducção d'agua do chafariz do Passeio

Alegre para a travessa da rua do Ramalhão, ponte do Esteiro, marco fontenario e chumba para as ligações"; "Plantação de arvores e resguardo das mesmas nas ruas e praças publicas";

1896 - Presidente: Caetano Marques de Oliveira o primeiro orçamento que assina é o 1º suplementar de 1896; "Expropriação de 5 casas na rua da Junqueira a que ficou obrigada a Camara por deliberação de 14 de Junho de 1895 e superiormente confirmada pela Com. Districtal de 21 de Fevereiro do mesmo anno"; "Pagamento da 2ª e ultima prestação em divida á Fundição de Massarellos pela construcção do gradeamento do jardim publico, conforme foi deliberado em sessão de 29 de Julho de 1895"; "Vaccinação e saneamento da povoação e esgoto de focos insalubres, combate a epidemias"; "Compra de urinoez para collocar em diversas ruas e praças publicas"; Emprestimo municipal [40000$000 reis] auctorisado por decreto de 18 de Junho de 1896 (Diario de Governo nº 137 de 22 de Junho)", o emprestimo foi contraido na Companhia Geral do Credito Predial Portuguez, para projectos de melhoramentos municipais: "Construcção de um reservatorio d'agua, marcos fontenarios e exploração e encanamento da mina denominada de Terroso"; "Expropriações e construcção da rua da Junqueira, da rua dos Banhos e da rua do Visconde"; "Expropriação e alargamento da rua do Norte e construcção da avenida entre a mesma rua e o largo das Dores"; "Para expropriação com o prolongamento da rua Tenente Valadim na parte comprehendida entre a rua da Ribeira e o largo da Bandeira"; "Expropriações na rua de Senra"; "Expropriações, abertura e prolongamento de varias ruas no bairro do Castello"; Da verba do emprestimo destinada a expropriações e construção de ruas, dividimos a meio, uma parte para ruas e outra para expropriações os 9000$000 que foram gastos neste ano, porque os restantes passaram para o ano seguinte;

1897 - "Expropriação e construcção da rua da Junqueira, rua do Visconde, rua do Norte e da Avenida comprehendida entre a mesma rua do Norte e o Largo das Dores, da rua da Bandeira, da rua de Senra, da rua do Castello, construcção da rua dos Banhos ate ao molhe Norte, da rua da Ribeira e respectivos muros de suporte e aterros"; No orçamento suplementar fala das "sobras da expropriação da rua da Junqueira que se acha já concluida conforme a planta para que foi destinado o emprestimo (...) não se pode concluir a rua da Bandeira "em virtude de não estar concluida ainda pela circunscripção hidraulica a canalização do regato do esteiro que corre ao lado da mesma rua"; A administração do concelho e repartição da fazenda acham-se instaladas nos Paços do Concelho;

1898 - "Pagamento da construcção do pavimento, passeios e valetas das ruas do Norte e de S. José"; "Expropriação e construcção das ruas do Visconde, da Senra, do Castello, da Avenida entre o Passeio Alegre e o Largo das Dores, da rua dos Banhos, expropriação e construcção do prolongamento da rua D. Luiz 1º, expropriação e alargamento do largo do Café Chaves em continuação da rua da Junqueira"; Em orçamento suplementar foi retirada verba das ruas do Castello, de D. Luiz 1º e do Largo do Café Chaves, "Devido á impossibilidade de se proceder á expropriação dos predios para o prolongamento ou alargamento dessas ruas, por falta do respectivo decreto de expropriação urgente"; Em contrapartida foi reforçada a verba da Avenida entre o Passeio Alegre e o Largo das Dores por ser "indispensavel para complemento d'esta obra, hoje aberta em quase toda a sua extensão, tornando-se já arteria de grande movimento"; "Conclusão das expropriações da rua da Bandeira, hoje Tenente Valadim";

1899 - "O primeiro orç. Sup. De 1899 já é assinado pelo novo presidente Doutor Delfim Martins Flores. Continua a avenida entre o Passeio Alegre e o Largo das Dores e a rua dos Banhos;

1900 - Continuação da Avenida e da rua dos Banhos; "Expropriação dos predios comprehendidos entre a praça do Marquez de Pombal e a rua Direita, para alargamento da mesma praça"; "Continuação da expropriação do prolongamento da rua de D. Luiz"; "Terraplanagens, guias e pavimento da rua de Senra, cujo orçamento foi approvado pela Exmª Commissão Districtal em 28 de Março do corrente anno"; "Donativo offerecido por José Fernando Trovão para as expropriações necessarias á abertura da rua de ligação do Largo das Dores e Avenida com a rua da Villa Velha, cujo projecto foi approvado pela Exmª Commissão Districtal em 31 de Outubro findo" (1900);

1901 - Continuação da Avenida e da rua dos Banhos; "Conclusão da expropriação para alargamento da rua da Junqueira"; "Expropriação e construcção de um novo mercado entre a rua Direita e Avenida Mousinho de Albuquerque"; "Pagamento do laudemio d'um predio expropriado na rua D. Luiz 1º"; "Reconstrucção do pavimento e passeios da rua do Principe"; "Expropriação da rua Eça de Queiroz"; "Mercado deliberação camarária de 1 Outubro de 1901 e sancção da Comissão Districtal de 21 de Novembro de 1901";

1902 - Novo Presidente: Padre José Almeida da Costa Amorim; Continuação da Avenida Mousinho d'Albuquerque, da rua Eça de Queiroz e da rua dos Banhos; Cobertura do regato do Esteiro nos termos da Portaria de 11 de Abril de 1896; "Reformar os passeios da Praça do Almada e jardim publico"; "Pagamento das indemnizações pela troca de terrenos cedidos pelo Ministerio da Guerra aos proprietarios das barracas na contra escarpa do Castello, d'esta Villa, deliberadas pela Camara e confirmadas pela Commissão Districtal de 15 de Maio do corrente anno" (1902); "Acquisição de terreno destinado á construcção d'um edificio escolar primario na rua dos Banhos";

1903 - continuação da rua dos Banhos; "Compra de tubos para canalização da agua municipal pelas ruas desta villa a fim de poder ser aproveitada pelos consumidores particulares"; reforma e impressão das Posturas Municipais;

1904 - "construcção de um gradil na frente do edificio escolar á rua Direita; "Tratamento, limpeza e conservação dos jardins publicos, collocação de bancos em differentes pontos da villa";

1905 - "A partir do 2º orç. Sup. Presidente: Doutor Antonio Rodrigues da Costa Silveira; "Conclusão da expropriação d'uma casa pertencente a Clementina Theodora da Fonseca e irmãos, sita entre a rua do Norte e o Passeio Alegre, para construcção da Avenida Mouzinho de Albuquerque desta villa" retirado em suplementar); "Pagamento de obras suplementares ao projecto da cosntrucção do Mercado, desta villa, approvado pela Commissão Districtal em 1 de Maio de 1904"; "Pagamento de parte e por conta d'um coreto para a alameda da Praça do Almada e collocação do mesmo"; Vistoria feita ao Lyceu Nacional desta Villa segundo o ordenado pela Dir. Geral de Instrucção Publica em officio nº 311, de 23 de Novembro de 1904"; "Expropriação para o alargamento do beco que liga a rua de Traz os Quintaes á rua da Areia, segundo o respectivo projecto"; Reforço de verba para a canalização de água ao domicilio;

1906 - "Reconstrucção do pavimento e passeios na rua do Principe";

1907 - "Reconstrucção da rua do Principe"; "Expropriação d'uma casa e quintal da rua dos Ferreiros para alinhamento da rua Pereira Azurar, segundo o respectivo mappa d'expropriações approvado pelo Conselho de Districto em 19 de Julho de 1876"; Já havia a distribuição de água ao domicilio com um fiscal de medição e cobranças; "Alargamento da rua da Ribeira".

FONTE: BMPV, Fundo Local, Livros de orçamentos (1866 a 1879, 1879 a 1897 e 1898 a 1907).

Câmara Municipal de Viana do Castelo
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras públicas (1855 a 1926)

1854 - Construção de macadame "frente do Caes, desde os açougues até à Ponte".

1855 - Construção das calçadas da Pç. da Rainha e Ruas da Picota, Manjovos, Nova de Stº Antº, Roque de Barros, Martim Velho, Pedro de Melo, Rubins e Salgueiro até ao Caes. Construção de tanque e chafariz no Lg. do Hospital Velho e de chafariz no Lg. da Picota. Construção de gradeamento no Jardim.

1858 - Expropriação na R. D. Luiz - pequena porção de terreno da casa nº 2.

1859/60 - Construção da calçada da R. Grande até à Picota, macadame do Lg. da Carreira e R. de Stº Antº, aquedutos da R. de S. Tiago e R. de Stº Antº. Reparação na R. da Bandeira desde o Carmo até S. Vicente.

1860/61 - Construção da R. de S. Tiago e da calçada e aqueduto das R. Loureiro, Martim Velho, Roque de Barros, Larangeiras e 8 de Maio. Continuação da R. do Castelo e estrada pelo Campo da Agonia até à entrada da estrada para Caminha. Alinhamento na R. do Loureiro. Expropriações nas ruas do Castelo e do Loureiro. Arranjo da Pç. da Rainha.

1861/62 - Construção de macadame no Campo da Agonia e 632 m da calçada da R. 8 de Maio. Expropriações na R. D. Luiz - desde a Pç. da Rainha até ao adro da Matriz. Arranjo da Pç. da Rainha.

1862/63 - Construção de macadame na R. de Stº Antº e da calçada da R. 8 de Maio.

1863/64 - Construção da calçada da R. 8 de Maio. Rua no Campo de Stº Antº. Expropriação no Lg. da Picota - uma casa. Arranjo da Pç. da Rainha. Arborização no Jardim.

1864/65 - Construção da calçada da R. 8 de Maio, desde a embocadura das ruas de S. Pedro e da Piedade até ao princípio da R. do Eirado. Construção da R. de S. Pedro. Continuação da rua paralela ao novo Caes do Pelourinho à Ponte a macadame. Apear e remover o chafariz de Viana. Construção de gradeamento no Jardim; Arborização do Jardim e diversas praças.

1865/66 - Construção das Ruas 8 de Maio, Piedade, S. Sebastião, das Flores e paralela ao Caes. Construção de aqueduto na R. das Larangeiras.

1866/67 - Construção das Ruas de Stª Clara, Larangeiras, Bandeira, R. e Lg. de S. Domingos, R. e Lg. de Altamira, princípio da R. do Salgueiro e calçada na Abelheira. Terraplanação dos Lg. do Pombal e da Feira. Expropriação na R. do Anjinho - uma casa. Expropriação na R. do Eirado - uma casa. Expropriação na R. de S. Pedro - uma casa. Apear e remover todos os materiais do chafariz de S. Domingos. Construção de fonte em S. Domingos.

1867/68 - Construção das R. da Carreira, Stª Ana e Amargura.

1868/69 - Construção das R. Carreira, Bandeira (desde o Carmo até além da R. da Papanata), Nova de Stª Ana, Espírito Santo, Padeiras e Luiz Jacome. Construção de aquedutos nas R. de Gonçalo Afonso e Rosas. Reparação na R. 8 de Maio. Alargamento da calçada da R. 8 de Maio. (na antiga R. do Eirado) e da Rua Nova de Stª Ana. Expropriações na Trav. de Stª Ana (R. nova de Stª Ana) - 2 porções de terreno para alargamento. Elaboração de "plantas para projecto de regularização e distribuição de águas.

1869/70 - Construção das R. da Gramática, Bandeira (desde o convento das Carmelitas até S. Vicente) e Viela das Noivas. "Regularização da Praça de D. Fernando para o estabellecimento do mercado publico" (não realizado).

1870/71 - Construção das R. do Trigo e S. Tiago, do aqueduto da Pç. de D. Fernando. Reparação na R. da Bandeira próximo a S. Vicente. Arborização da Pç. D. Fernando.

1871/72 - Construção de calçadas nas ruas das Cabaças, Anjinho, Videira, Palha, Mata-Mouros, Piedade, Seitães, D. Luiz, Fornos de Cima, Sequeiro, Caxuxo, Cega, Correas, S. João, Manjovos, Tv. de S. Pedro e Lg. da Feira. Alinhamentos nas ruas do Anjinho e D. Luiz. Construção de tanque com lavadouro no sitio da Arquinha. Reparos na frontaria da casa da Camara.

1872/73 - Construção das ruas de Stª Luzia, Portela, Assento e Cruzios. Reparação na R. da Bandeira em toda a sua extensão. Construção de tanque com lavadouro no sitio da Arquinha.

1873/74 - Construção das ruas de Stª Luzia, Portela, Assento e Cruzios.

1874/75 - Construção das ruas do Castelo, Manjovos e Lg. do Jardim. Expropriações na R. D. Luiz - 3 predios e dois arcos que fazem parte das mesmas casas (nº21 a 25).

1875/76 - Construção da calçada do Lg. da Picota, desde a R. dos Manjovos até à embocadura da R. Grande e do aqueduto do Lg. do Jardim. Construção de gradeamento de ferro no chafariz do Mercurio, no Lg. do Pombal.

1876/77 - Expropriações na R. de Stª Ana - casas e quintais. Expropriados os 'prédios' com os seguintes nº, por proprietário: 1, 3, 5, 7, 9 - 11 - 13 - 15, 17, 19 - 21, 23, 25 - 27, 29 - 31, 33, 35, 37, 39 - 41, 43, 45, 47, 49 - 51, 53 - do 55 ao 87; perfazendo 10 proprietários. "Compra dos armasens juntos da caldeira das azenhas, denominadas de D. Prior, para n'ellas se construir o matadouro publico d'esta cidade." (1430$999 reis), "para terraplanagem e lageado no edificio do matadouro publico".

1877/78 - Construção da calçada e aqueduto na R. D. Luiz e do macadame e aqueduto na R. de Stª Ana. Construção da R. na Papanata para ligar à estrada real nº 25. Abertura de rua no Campo de Stº Antº a ligar a Igreja à R. das Larangeiras, que deve substituir o prolongamento da R. de Stº Antº. Abertura de rua na Papanata. Alargamento da R. de Stª Ana (em toda a sua extensão) e da R. de D. Luiz (desde a Pç. da Rainha até ao adro da Matriz e outros alinhamentos).

1878 - Arborização da estrada para Caminha, no Campo do Castelo.

1880 - Construção da R. de D. Luiz, Tv. dos Fornos e Viela dos Clérigos. Construção de encanamentos de ferro nas ruas de Stª Ana, Rosas e Pç. da Rainha, com ligação às casas. Aquedutos nas ruas do Hospital Velho, Fornos e Pç. da Erva.

1881- "Grande reparação na Pç. do Principe e ruas adjacentes, para ligar estrada, na R. de S. Bento com a outra que vai para Caminha, no Lg. do Pombal." Alargamento e regularização do Lg. do Principe. Expropriações nas R. da Amargura e Correas - casas e quintais; Expropriações nas R. da Carreira e dos Cruzios - casas nº 47 a 49, 51 a 53, 55 a 57, 59, 61 a 65, 71, 73 e 75 a 77; Expropriações no Lg. do Principe - casas nº 1, 2, 3, 4, 5 e 6. Construção de Jardim Publico na Pç. do Pombal.

1882 - Construção das ruas dos Cruzios, Carreira, Amargura, do Campo de Stº Antº ao Cemiterio, desde o Lg. do Principe até à ponte e desde a ponte até à R. da Bandeira. Reparação na R. do Anjinho e na R. dos Fornos. Construção da estrada real nº 25 Abertura das ruas desde o Lg. do Principe até à ponte e desde a ponte até à R. da Bandeira. Alargamento das ruas dos Cruzios, Carreira, Amargura, do Campo de Stº Antº ao Cemiterio. Expropriações na R. D. Luiz - arco denominado da cocheira, parte de casa e parte de loja; Expropriações na R. da Amargura - parte do mirante, adro e casa do capelão das religiosas de Stª Ana, para alargamento da; Expropriações na R. dos Cruzios - terreno; Expropriações na R. desde o Carmo até ao Cemiterio - terrenos de lavradio entre o Carmo e o Cemiterio; Expropriações de terreno de casas e quintal na R. da Bandeira em frente ao Carmo. Construção de Jardim Publico no Lg. do Pombal.

1883 - Construção da nova rua entre a passagem de nivel de Stº Antº e o Caes de mercadorias do c.f., (por trás da estação) compreendendo a vedação de alvenaria do lado da linha férrea. Terraplanagem da parte superior do Campo de Stº Antº, entre a linha ferrea e as escadas da Igreja. Abertura de nova rua entre a passag. de nivel de Stº Antº e o Caes de mercadorias do c.f., (por trás da estação). Expropriações na R. do Carmo até ao Cemiterio - 3 casas e quintais na R. da Bandeira (nº 315 a 321), para abertura da; Expropriação de 84.50 m2 de terreno no principio da R. Nova do Carmo, para estabelecimento de uma fonte publica. Expropriação na R. dos Cruzios - terreno da cerca dos Cruzios, entre a rampa de mercadorias, a R. de Stª Luzia e a dos Cruzios, por traz do quartel de Infantaria nº3, para alargamento; Arborização da nova R. da Carreira, avenidas da estação do c.f., Lg. de Stº Antº, Cemiterio e Campo do Castelo. "Reparos nas casas da antiga ponte de madeira, construcção de latrinas nas mesmas"; "Construcção de um barracão de madeira e telha no antigo jardim publico para o estabelecimento provisorio do mercado de peixe".

1884 - Construção da R. da Bandeira, toda com pavimento de cantaria, da Rua da Carreira até à R. de Stª Luzia (continuação). Reconstrução da R. de D. Luiz no sitio do antigo "arco da cocheira". Terraplanagem da R. do Carmo ao Cemiterio. Abertura de rua entre o Carmo e o Cemiterio. Alargamento das ruas dos Cruzios e da Carreira. Alinhamento na R. D. Luiz, junto ao Lg. do Pombal. Construção de fonte na R. do Assento. "Construção de oito barracas no aterro de S. Bento para a venda de fressuras".

1885 - Construção da R. da Carreira até à R. de Stª Luzia (continuação). Alargamento das ruas dos Cruzios e da Carreira. "Construção de oito barracas no aterro de S. Bento para a venda de fressuras".

1886 - Construção da R. da Carreira, desde Stª Luzia até à parte já construida, próximo ao chafariz dos Cruzios; Construção da R. nova do Carmo. Abertura de rua entre o Cemiterio e a R. da Bandeira, no Carmo. Alargamento das ruas dos Cruzios e da Carreira. Construção de fonte na R. da Bandeira, no Carmo.

1887 - Construção da R. nova do Carmo, R. da Portela, R. S. José e R. de S. João. Abertura de rua entre o Cemiterio e a R. da Bandeira, no Carmo. Construção de fonte na nova R. José Espregueira. Substituição da actual fonte dos Cruzios, na R. da Carreira, por um fontanário. Condução da água da fonte da Portela pela Pç. D. Fernando.

1888 - Construção da R. por traz de S. Domingos até à Pç. D. Fernando. Construção do Beco de S. Domingos (viria a ser R. Frei Bartolomeu dos Mártires) e seu aqueduto desde a R. anterior até à R. de S. Domingos. Construção da R. de S. João. Reconstrução das ruas de Altamira, Caes, Hospital Velho, Grande, Picota, Pç. da Erva, Tv. das Noivas e estrada rua de Stº Antº para o armazem de mercadorias do c.f. Abertura de rua por traz de S. Domingos. Expropriações na R. S. Sebastião - 3 predios à entrada da Pç. da Rainha, para alargamento da; Lg. S. Domingos - predios; Lg. do Jardim - 2 predios no sitio dos antigos arcos do dizimo; R. S. Domingos - predios do lado nascente; Expropriações na Pç. D. Fernando - predios e terreno, para abertura da nova rua por traz do edificio de S. Domingos; Expropriações na R. S. João - predio; Expropriações na R. S. José - terrenos, para alargamento da; Expropriações em S. Domingos - capela da ordem Terceira. Construção de lavadouro em S. Vicente ou Gontim. Construção de "cobertura metalica para o mercado" (não realizado).

1889 - Reconstrução das ruas do Caes, Hospital Velho, Grande, Picota, S. João, Pç. da Erva, Tv. das Noivas. Construção da R. por traz de S. Domingos até à Pç. D. Fernando. Construção do Beco de S.Domingos. Construção do Lg. de S. Domingos, R. S. Domingos, R. das Vacas, R. S. José a macadame e Pç. da Rainha a lagedo. Reparação na R. de S. Sebastião e na R. do Assento. Abertura de rua por traz de S. Domingos. Prolongamento da R. da Carreira até à Pç. D. Fernando (não se realizou) e da estrada rua desde o Campo de Stº Antº até à estrada real nº 25 em S. Vicente (não se realizou). Alargamento da R. S. Domingos, R. S. José e sua ligação com a da Portela, Lg. de S. Domingos, R. S. Sebastião à entrada da Pç. da Rainha, R. S. João. Expropriações na Pç. da Rainha - predios na esquina de S. Sebastião; Expropriações no Lg. S. Domingos - predios para alargamento da R. S. Domingos; Expropriações na Pç. D. Fernando - predios para abertura da rua por traz de S. Domingos; Expropriações na R. S. José - terrenos da padaria militar, para alargamento da; R. S. Domingos - terrenos para alargamento da; Expropriações na Abelheira - terreno junto à capela de Nª Sª das Necessidades; R. da Carreira até à Pç. D. Fernando - terrenos casas e quintais para prolongamento (não realizado); Expropriações na Estrada-rua desde o Campo de Stº Antº até à estrada real nº 25 em S. Vicente, para abertura (não realizado). Reconstrução do chafariz dos Cruzios. Construção de reservatório de água nos Cruzios. Construção de lavadouro nos Cruzios. Construção de lavadouro no Campo do Castelo. Construção de fonte em Stº Antonio. Construcção de um mercado coberto na Praça do Principe.

1890 - Construção das ruas de S. José, Goes Pinto (R. S. Domingos), R. por traz de S. Domingos, Lg. S. Domingos, Pç. da Rainha. Reparação na R. de S. Sebastião e na R. do Assento. Reconstrução das ruas do Caes, Hospital Velho, Grande, Picota, S. João, Stª Clara, Stª Luzia, Correas, Videira, Martim Velho e D. Luiz. Pç. da Erva, Tv. das Noivas. Abertura de rua por traz de S. Domingos. Prolongamento da R. da Carreira até à Pç. D. Fernando (não se realizou). Alargamento da R. S. Domingos, R. S. João, R. S. José e sua ligação com a da Portela, Lg. de S. Domingos junto à rua com o mesmo nome e à entrada para a Pç. de D. Fernando e R. S. Sebastião à entrada da Pç. da Rainha. Expropriações no Lg. de Serpa Pinto (Lg. da Picota) - 'casa ilha', mais 2 casas, para alargamento da R. dos Fornos; Expropriações no Beco de S. Domingos - predios para prolongamento do; Expropriações na Tv. de S. Domingos - terreno de casa em vista do alinhamento dado pela Camara. Pç. do Principe - parte de um mirante e terreiro pertencente ao convento de S. Bento, para construção de um mercado. "Construcção de um mercado coberto na Praça do Principe e expropriação de terreno do convento de S. Bento para o mesmo mercado";

1891 - Construção da R. por traz de S. Domingos e da R. de S. José e sua ligação com a Portela. Abertura de rua por traz de S. Domingos. Alargamento da R. S. José. Construção de depósito de água na R. Tenente Valadim e marco fontanário na R. de Altamira. "Construcção d'um mercado coberto na

Praça do Principe incluindo as obras a executar no convento de S. Bento, em virtude da expropriação alli feita para o mesmo mercado".

1892 - Construção da rua por traz de S. Domingos e da rua de S. José e sua ligação com a Portela. Construção da R. Goes Pinto. Abertura de rua por traz de S. Domingos. Prolongamento da R. Goes Pinto através do Lg. do Jardim, até à estrada real que passará a Sul. Alargamento da R. S. José.
"A Cam. fixou o alinhamento para o Lg. do Jardim em harmonia com as ruas adjacentes, prolongando pelo mesmo largo, até ao caes, a R. Goes Pinto, prolongando igualmente a R. do Castelo até à do Marquez e permitindo edificações junto à mesma rua e à estrada real que deve passar a Sul e cedendo para isso terreno; fixou o alinhamento para os predios que hajam de construir-se no aterro de S. Bento, tomando como ponto de partida o cunhal do novo mercado em vista do que teem as construções de avançar sobre o mesmo aterro" (Livro de Actas das Sessões da CMVC-802, pp.161F-167F).

1893 - Construção de passeios de cantaria na R. da Picota e Pç. da Rainha, na ligação destas com a R. de S. Sebastião.

1896 – Exproriações na Tv. das Noivas - 2 predios à R. de Altamira: relativas ao "projecto introduzido pela Camara na planta de melhoramentos da cidade, de uma rua partindo da doca (...) ligando-se com a estrada por traz da estação do c.f."

1897 - Construção de calçada e aquedutos na R. Luis Jacome, do macadame na R. do Castelo e do Loureiro, de parte do macadame na R. de S. Tiago e do macadame na rua junto ao Caes por traz do Jardim Publico.

1903 - Reconstrução da Pç. da Rainha. Expropriação na Estancia de Stª Luzia - terreno para estabelecimento de uma feira. Reparação dos Paços do Concelho.

1904 - Reconstrução da Pç. da Rainha.

1905 - Reconstrução de parte da R. General Luis do Rego (R. das Rosas). Rebaixamento do aqueduto da Picota ao nivel do da Pç. da Rainha. Reforma e aumento do aqueduto desde o extremo poente da R. Loureiro até ao colector junto à doca da Dizima. Limpeza e vedação de juntas dos aquedutos das ruas Grande, Pôço, Tourinho, Vilarinho, S. Pedro, Caes, Piedade, Caleiros, Nova de S. Bento, Stª Ana, Gonçalo Afonso, Cabaças, Rubins, Altamira, Loureiro, Marquez, Castelo, Palha, Vitoria, Gramatica, Flores, Caxuxo, Viela Cega e Tv. das Noivas.

1906 - Reforma de aquedutos, desde a Av. da Carreira até ao colector junto à bacia da doca, pelas ruas Gen. Luis do Rego, Trigo, S. Sebastião, Stª Clara e Lg. Vasco da Gama. Obras em várias fontes da cidade.

1911 - Expropriação na R. D. Luiz - 16.25 m2 de terreno da casa nº 47 a 51, por 73$125 reis; Expropriação no Lg. da Matriz - casa denominada 'dos Arcos', por 50$000 reis.

1912 - Divisão em talhões e arborização do espaço a oriente do jardim público. Ajardinamento do largo 5 de Outubro.

1916 - Abertura do largo 9 de Abril com a demolição da igreja de Monserrate. Aquisição da "Casa histórica de João Velho".

1919 - R. do Assento - casa adquirida pela Câmara, expropriada pela Junta Autónoma, por estar nos terrenos para o ramal da estação à doca. Rua do Calvario - 2 casas baixas e 118.5 m2 de terreno 900$00; José Martins Loureiro e mulher - 95 m2 de terreno inculto; lugar do Penedo: 50$00; Irmandade de Nª Sª da Agonia - 109 m2 de terreno: 109$00; José Adão da Silva - 2 casas terreas, 511 m2 de terreno e um telheiro: 1700$00.

1920 - Início da Construção, conservação e reparação de fontes, encanamentos e minas das águas publicas das cidade.

1923 – Construção de um "Matadouro Novo".

1924 - "Obras no matadouro novo".

1926 - Alargamento nas Vielas de S. Domingos e das Noivas. Construção de reservatório de água nas Ursulinas. Arborização da Avenida Central.

FONTE: AHMVC, Livros de Actas, 788A a 849 e Livros de Orçamentos, 504 a 507.

Câmara Municipal de Vila Real
Justificação dos valores orçamentados para despender em obras públicas (1843; 1845 a 1854; 1860 a 1900; 1907 a 1914 e 1919 a 1921)

1843 - Foi feita a calçada da Rua das Flores e concertos no "chafariz e encanamento da água";

1845 (1° Semestre) - Iniciada a construção do cemitério; Port. do Min. Reino de 13 Outubro de 1845 determina que os orçamento passem a ser de Julho a Junho.

1848/49 (2° Semestre) - "construção de uma rampa à entrada da Ponte de Stª Margarida, da Calçada da Estrada da Guia, desde a porta do João Ferreira, o Ferrador, até ao portão da (...)";

1851/52 - Orçamento já aparece segundo o formato previsto na Portaria de 1845; faz-se pela primeira vez o "desenvolvimento" (explicação) do orçamento;

1852/53 - "Reparo das Fontes Públicas", "continuar com as Minas das Fontes do Chafariz e da Carreira", "fazer de novo as Calçadas das ruas do Poço e Ferraria", "continuação do Paredão do Senhor do Calvário, para melhor acomodação da feira de Stº Antº", "construir três arcos junto à Casa do Peixe do Tabolado, sustentados em pilares, para se arrendarem aos peixeiros e ficar toda a arcada livre e desembaraçada para os mercados semanaes", "compra de uma casa contigua aos Paços do Concelho para com ella, e pardieiro que he ja da Camara, se construir a casa da Roda"; "fazer de novo as calçadas das ruas do Pôço e Ferraria, tem exclusivamente de ser applicado o rendimento das multas impostas aos Carreiros, que percorrem as ruas desta Villa com seus carros, sem que as chapas do trilho tivessem a largura determinada no Decreto de 14 de Maio de 1845, segundo a deliberação do Concelho de Distrito quando aprovou a mesma postura";

1853/54 - "Completar a despeza da construção da calçada da rua do Poço", "construção da casa da Roda pegada ao Paço do Concelho", "encanamento das agoas publicas", "limpeza das fontes publicas e das minas do passeio publico", "ultimação do paredão do Calvario, em que se acomoda a feira annoal de Stº Antº"; "concertos das ruas desta Villa desde a entrada da rua direita athe a ponte de Santa Margarida e nos outros sítios que mais o precisarem";

(...)

1860/61 - "reparos nos telhados dos Arcos do Tabolado, reparos e concertos da Caza pequena junta dos mesmos e da Caza dos Manifestos"; "ultimar a construção da rua detras da Capella do Carmo", "construção da rua do Cabo da Villa do lado esquerdo da sahida della e para indemnização dos prejuizos causados aos proprietarios das casas no simo e fundo da rua", "consertos e reparos de outras ruas da Villa"; "aumentar a iluminação da Villa"; "expropriações e construção da Estrada nova nas ruas desta Villa por que tem de seguir a directriz da Estrada"; "demolição das paredes da Capella de Espiricto Sancto e parte da muralha contigua" e "compra da pedra que da dita capella pertencia a Junta da Parochia da Freguesia de Sao Dinis, para ser empregada na parede da Casa do Matadouro e parte no paredão do Calvario, existindo ainda uma boa parte para ser empregada convenientemente";

1861/62 - Só existe orçamento suplementar, pelo qual se pode constatar que as verbas destinadas a Obras Públicas andariam pelos valores do ano anterior; refere 146$712 reis "para o ladrilho das ruas da Villa Velha e Piedade desta Villa"; 500$000 "para a construção da calçada da rua d'além da Ponte de Stª Margarida até ao largo do Cruzeiro de Stª Teresa";

1862/63 - "reparos dos Arcos da feira do Tabolado"; "reparos e concertos na Caza do Matadoiro no sitio do Outeiro"; "consertos da rua das Flores desde a entrada da casa de Jose Antº Teixeira ate a meia Laranja do Campo do Pioledo", "consertos e reparos d'outras ruas da Villa"; "continuação das obras do paceio publico da Carreira" e "mudança e acrescentamento da Escada de communicação da Carreira de baixo com o passeio publico da Carreira de sima"; "construção da Estrada nova e expropriaçãoes nas ruas da Villa por que tem de seguir a directeriz da dita Estrada"; "expropriação do terreno para o paredão da Carreira";

1863/64 – "reparos dos Arcos da Feira do Tabolado e casas dos mesmos"; "construção da Estrada nova nas ruas desta Villa que tem de seguir a directriz da dita estrada e expropriações a fazer";

1864/65 – "expropriações de predios compreendidos na directriz da Estrada dentro desta Villa seguindo pelas ruas da Fonte do Chão, Loureiro, Rego, fundo do Campo, Ruas da Cadeia, Praça, Arco lado oriental do Tabolado, Ruas das Flores e S. Jacintho";

1865/66 - "concertos no Largo do Chafariz"; "arvorização do largo da rua do Rego, largo do Chafariz, Campo do Tabolado, Cemiterio Publico, Passeio Publico da Carreira de Cima e para o respectivo repucho das agoas para o jardim do dito passeio";

1869/70 – "construção da rua d'Alegria"; "continuação da mina d'agoa do Pioledo para a Fonte do adro da Egreja de São Pedro";

1871/72 - Só existe orçamento Suplementar, pelo qual se pode constatar que as verbas destinadas a Obras Públicas andariam pelos valores do ano anterior; refere 500$000 reis "para reparos no passeio publico"; 570$000 "para a continuação do rompimento da mina e do adro da igreja de S. Pedro"; 160$000 "para o gradeamento e mais despesas da fonte de S. Pedro";

1872/73 – "reparos e concertos na casa da escola do Conde de Ferreira"; construção da rua da Alegria, construção das ruas junto ao novo tribunal, "reparos nas ruas municipais de S. Pedro e S. Paulo", "ultimar o gradeamento do Largo de S. Pedro", "reparos e melhoramentos no Largo do Conde de Amarante", "reparos no Largo do Hospital"; "arborização do Passeio Público e outros sítios" e "reparos, concertos e melhoramentos no passeio público";

1873/74 – "arborização do Passeio Público e outros sítios", "conclusão do gradeamento da Igreja de S. Pedro" e "reparos, concertos e melhoramentos no passeio público"; "concertos das fontes públicas do Tabolado, S. Pedro e Carreira"; "construção do pavimento da rua Direita" e "reparos e concertos nas ruas publicas do Rocio, Central e Misericordia";

1875/76 - "reparos e concertos" nas ruas da Rosa, das Flores e de Stª Margarida e "construção" da Travessa de S. Domingos e da Rua Direita; "principiar um muro de suporte no passeio de tras-os-muros"; "construção do portão do passeio publico" e "construção de parte do paredão do passeio publico"; todas estas obras, ruas, passeio publico, fontes, cemiterios, limpeza, aparecem pela primeira vez todas agregadas na rubrica de Obras Publicas; aumento da iluminação até às 3 horas da madrugada (só se fazia até à meia-noite);

1876/77 – Cartografia: "Plantas e mais estudos do edificio dos paços do concelho, a fim de no futuro accommodar todas as repartições a cargo da Camara", "estudos da cadeia comarcã reunida à distrital", estudos de construção de várias ruas; 400$000 reis para a "Planta da Villa"; prevê-se adquirir uma "Lithografia para o serviço municipal e administração do concelho"; "construção das ruas Direita, S. João e S. Pedro e o muro da Fontinha a ligar com a rua do Rocio" e "construção da rua do Carmo, Calvario, Passeio Alegre e Travessa do Carmo", "reconstrução da rua das Rozas", "continuação do muro de suporte em tras-os-muros"; "expropriação ou compra de uma casa pertencente a Bernardo Leite dos Santos que faz frente para a rua do Tribunal e para a rua da Cadeia com os nº 5 e 7"; "expropriação ou compra de um quarto que deita sobre a rua do Rocio da mesma casa pertencente a Teresa de Jesus Moreira a qual também faz frente para a rua Direita com os nº 121 e 122" (Afinal foram adiadas as expropriações, a planta da villa e os estudos, bem como a compra da Lithographya, por não serem urgentes);

1877/78 – Continuação da construção da rua Direita e do paredão de tras-os-muros;

1878/79 - "Construção do Largo e rua do Tabolado e Largo e rua do Pioledo";

1881 - "Construção das obras necessárias para abastecer de aguas o matadouro publico, incluindo estudos e mais despezas do deposito das mesmas"; "Construção e planta da rua direita"; "Construção e planta da Travessa de S. Paulo";

1882 - "Construção da rua Direita";

1883 - "Compra de terreno e construção de muros de vedação de um novo cemitério nesta villa" (não se concretizou); "reparos nos arcos da praça Luiz de Camões"; "estudos de diferentes obras"; "Impressão das Posturas Municipais"; "Medidas de higiene e salubridade publica";

1884 – "Construção da Rua das Flores"; feita representação a S. Magestade pedindo a expropriação de terrenos para o matadouro novo e de casa para os novos paços do concelho;

1885 - "Edificação dos Paços do Concelho"; "Calcetamento da rua das Flores e aformoseamento do largo do Pioledo e largo do Calvário"; "Aformoseamento do Largo do Hospital e ruas contiguas ao mesmo";

"Aqueduto na Rua de S. Paulo desta villa, a principiar no sitio aonde vem desaguar o da estrada real"; Obras no largo do Chafariz, Praça Luiz de Camões e Quelha dos Quinchosos, que decorrem da construção do novo mercado; "Expropriação da casa de Manuel Vieira da Silva, desta villa, para edificação da casa dos Paços do Concelho, declarada por utilidade pública, por Decreto de 28 de Maio do corrente anno"; "Expropriação de 3830 m2 de terreno para a construção do novo mercado e alargamento do caminho denominado o Quelho dos Quinchosos, declarada por utilidade publica, por decreto de 28 de Maio do corrente ano";

1886 – "Administração das obras da nova Secretaria do Quartel Militar"; "Administração das obras do Novo Mercado e Praça de Luiz de Camões"; "Pagamento das obras a effectuar a mais no novo mercado e aformoseamento da Praça de Luiz de Camões em vista das alterações feitas nas plantas e projectos das mesmas obras"; "arborizar o Novo Mercado e o Largo do Hospital"; "Compra de terreno para a edificação da Nova Secretaria do Quartel Militar"; "Construção de um ramal da estrada real nº 16 desde o matadouro publico a entroncar no Largo da Cruz ou S. João";

1887 - "Administração das obras do novo Mercado e Praça Luiz de Camões e do Cemiterio"; "Administração. das obras da Nova Secretaria Militar"; Obras no largo do Chafariz, Praça Luiz de Camões e Quelha dos Quinchosos;

1888 - Continuam as obras do novo Mercado, do Cemitério e da Nova Secretaria Militar; continuam as obras no largo do Chafariz, Praça Luiz de Camões e Quelha dos Quinchosos; A limpeza era feita pelos "lampionistas" desde que a iluminação passou a obrigatória (Regulamento de 1880);

1889 - "Feitura de um coreto no Jardim Público"; os fiscais das obras da "casa sita em S. Francisco junto do quartel militar" foram liderados por Paulo de Barros, Engenheiro, entre 1884 e 1888, as contas foram saldadas no presente ano; continua a construção do ramal da estrada municipal nº 16, entre o largo da Cruz e o matadouro;

1891 - "adaptação dos Paços do Concelho"; "Exploração e canalização d'aguas para as fontes publicas desta villa";

1892 – "construção de Catacumbas no cemitério publico desta vila e alargamento do mesmo cemiterio para servir de vala commum"; "Compra de arvoredo para as ruas da villa e cemiterio publico"; "Reedificação da Casa dos Paços do Concelho";

1894 - Instalação da "Empreza da Luz Electrica", de Emilio Biel, do Porto, com contrato assinado em 1890;

1895 - "Alargamento do actual cemiterio e construção duma casa para nella se proceder às autopsias, reparação do tecto da igreja do cemiterio"; "complemento das obras do matadouro publico"; "complemento das obras do mercado"; "complemento das obras da casa e tribunal das audiencias desta vila"; "reedificação das casas dos Paços do Concelho";

1897 - "reedificação do novo edifício das casas dos Paços do Concelho", "reparação e conservação do antigo edifício dos Paços do Concelho", e "reparação e conservação do edifício do Governo Civil"; "Expropriação de varios edifícios para alinhamento das ruas e praças da villa";

1898 - "reparação e conservação do antigo edifício dos Paços do Concelho";

(...)

1907 - "Um engenheiro contratado (Achilles Jose Cardoso) por deliberação superiormente aprovada constante da escritura de 18 de Março de 1906"; "Construção da alameda, cujos projectos e orçamento já estão superiormente approvados"; Expropriação de um terreno para a projectada alameda junto da Avenida D. Carlos (Av. da Estação)"; "Aquisição de árvores para a mesma alameda, sua plantação, grades para resguardo d'ellas e pintura dessas grades", "estacas e grades de madeira para resguardo das árvores", "pintura e reparos dos bancos dos jardins publicos e de outros largos e praças da vila"; "reparação e pintura das grades de ferro dos Largos de Luiz de Camões, de S. Pedro e em frente do Jardim Publico"; "fontanário, canalizações, bocas de rega, reservatório de água etc. na "Av. D. Carlos e Alameda anexa";

1908 - "Construção de uma nova retrete na praça mercado desta vila e demolição, por ordem da autoridade, sanitaria da actual retrete"; "arborização da Praça do Mercado"; "Grande reparação da rua do Passeio Alegre e sua ligação com as ruas do Carmo e de S. Pedro, incluindo aquedutos daquela rua e

conclusão do muro de suporte da mesma e alargamento do adro ou largo da Egreja de S. Pedro"; "Construção do 1º lanço de uma rua em continuação da rua da Estação do Caminho de Ferro";

1909 - "Aquisição de bancos para a Av. D. Carlos I e da do Capitão Roçadas, reparação e pintura dos bancos dos jardins, avenidas e largos";

1910 - Achiles José Cardoso deixou de ser engenheiro da Câmara por o seu contrato aprovado em 1906 ter terminado em 18 de Março de 1910;

1911 - "Aquisição de bancos para a Avenida 5 de Outubro (era a D. Carlos I), alameda Capitão Roçadas e jardim da Carreira"; ainda existe iluminação com candieiros a petróleo, feita pela empresa da luz electrica; Criação do Lyceu Central;

1912 - "Construção de uma Avenida desde o caes de pequena velocidade da estação do caminho de ferro d'esta villa até às proximidades de Peneda, na freguesia de Folhadela"; "Gratificação a um technico encarregado tanto do serviço de elaborar projectos e orçamentos de obras municipaes e do serviço de fiscalização superior das mesmas";

1913 - A polícia e conservação das estradas municipais continua a cargo da Câmara, com base nas "disposições do artº 15 da Lei de 6 de Junho de 1864, do artº 13 do Regulamento de 31 de Dezembro do mesmo ano e das atribuições que o artº 44 do Regulamento de 21 de Fevereiro de 1889 confere aos cantoneiros"; "Construção de uma Avenida desde o caes de pequena velocidade da estação do caminho de ferro d'esta villa até às proximidades de Peneda, na freguesia de Folhadela" e "reconstrução da Rua Direita desta villa";

1914 - "Gratificação a um technico, conductor de obras publicas, encarregado do serviço de elaborar projectos e orçamentos de obras municipaes e da fiscalização superior das mesmas";

(...)

1919 - "Importancia destinada a despezas com a construção de um açude no rio Corgo, com a altura de 7 m e o respectivo canal na extensão de 502 m e bem assim uma casa na margem direita do mesmo rio Corgo necessarios para a montagem do serviço da illuminação publica da Villa a luz electrica"; "construcção de um urinol na freguesia de S. Diniz"; NOTA: Neste ano só consta o orçamento ordinario e o 6º suplementar;

1920 - Continuação das obras da Central Hidro-Electrica; "Um technico encarregado da fiscalisação superior das obras municipaes bem como de organisar e elaborar projectos e orçamentos das mesmas"; "construcção de retretes publicas";

1921 - Continuam a existir, residualmente, candeeiros da iluminação pública a petróleo; "Construção de umas retretes na Av. Carvalho Araújo"; "subsidio para despesas de instalação de redes telefonicas neste concelho"; em 2 de Abril de 1921 a Câmara deliberou rescindir o contrato com a Empresa da Luz Electrica e colocar a concurso o "fornecimento de luz electrica e força motriz a este concelho";

FONTE: Arquivo Distrital de Vila Real, Livros de Actas da Câmara Municipal de Vila Real, nº 37 a 75 e 1089.

ANEXO 10

Empréstimos contraídos pelas Câmaras Municipais (1852-1926)

BRAGANÇA

1865 - "Presente a Camara e Conselho Municipal a planta, nivelamentos longitudinal e transversal, orçamento, e mais peças que o justificão e esclarecem, tudo relativamente ao projecto de reconstrucção e melhoramento da calçada da praça da Sé, Rua Direita, praça de Sam Vicente, Rua d'Alfandega, Rua de Sam Francisco, Rua do Espirito Santo e Rua dos Oleiros, importando o orçamento em 8200$000 rs. a que deve ajuntar-se a quantia de 3704$135 rs. se os passeios forem todos de lajedo, fazendo tudo a somma de 11904$135 rs.: accordam em Camara e Conselho Municipal em prestar a sua aprovação a todas as referidas peças, e resolvem que sejão remetidas ao seu destino a fim de se obter a Lei requerida a Sua Magestade na petição de 23 d'Abril do anno proximo passado, auctorisando a contra-acção do emprestimo de doze contos de reis com aplicação excluziva á projectada reconstrucção e melhoramento da referida calçada." (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1862 a 1865, Sessão de 16 de Março de 1865, pp. 228F e V)

1879 – "A Camara deliberou se contrahisse um novo emprestimo da quantia de 4000$000 rs exclusivamente applicado para a conclusão da obra da canalisação e abastecimento d'aguas para esta cidade segundo o orçamento e memoria descriptiva approvado pela Camara em sessão de hoje e que as condições para este emprestimo sejam as seguintes. 1ª Que o emprestimo será de 4000$000 de reis e poderá ser contrahido com qualquer banco, companhia ou estabelecimento de credito ou mesmo com quaisquer particulares, quer por meio de escriptura publica quer por meio de acções. 2ª Que o juro d'este emprestimo nã poderá exceder a sete por cento ao anno pago aos semestres em 30 de Junho e 31 de Dezembro. 3ª Que para pagamento do juro e amortisação consignará a Camara no seu orçamento annual a quantia de 1000$000 de reis. 4ª Que se o emprestimo for contractado por meio de acções far-se-ha em 31 de Dezembro de cada anno, em sessão publica da Camara o sorteio das que devem ser amortisadas, a principiar em 31 de Dezembro d'este anno. 5ª Que se o emprestimo for contractado com a Companhia Geral do Credito Predial Portuguez se consigne igualmente para juro e amortisação a mesma quantia de 1000$000 de reis annual, com a differença que o pagamento d'esta quantia será feito metade em Abril e outra metade em Outubro de cada anno. 6ª E porque o juro e amortisação d'este emprestimo conjuntamente com os outros dous que foram contrahidos pela Camara, segundo auctorisação de 27 d'Abril de 1875 e 22 d'Abril de 1876 excedem a decima parte da receita constante do orçamento geral da Camara do corrente anno economico resolveu-se que nos termos que despoe o nº1 do artº 106 do Codigo Admonistrativo, se submettesse á approvação da junta geral do Districto esta deliberação." (AHMBÇ: Livro das actas das sessões da camara, Livro de 1878 a 1880, Sessão de 25 de Junho 1879, pp. 147 V-149 F).

1889 - A Câmara pagava neste ano juros do empréstimo de 4500$000 reis contraido em 15 de Julho de 1885, "para obras e mais despesas contra a invasão da colera morbus";

1890 - Empréstimo de 26640$000 reis, para obras públicas, contraido pela Camara à Companhia Geral do Credito Predial Português em 27 de Junho de 1890 (296 obrigações a 91$000 reis cada uma: juro de cerca de 6,5%. O Empréstimo era destinado a Material para o serviço de extinção de incendios 1000$000 reis; Amortização do empréstimo municipal de 1885: 3000$000 reis, Juro e amortização do emprestimo contrahido com relação ao anno de 1890 somente, porque as prestações dos annos seguintes tinham de ser feitos pelo cofre geral, 1762$250 reis; Construção de um matadouro publico em Bragança 6500$000 reis; Reconstrução da canalização d'aguas da cidade 9000$000 reis; aquisição de tres ourinatorios para a cidade 500$000 reis; Reconstrução das ruas da Costa Grande, Costa Pequena e rua dos Quarteis 2300$000 reis; Concertos e construções de pontes e fontes nas povoações ruraes 2000$000 reis; despesas acessorias com o emprestimo contrahido 327$750 reis" (as verbas foram sendo gastas ao longo dos anos seguintes e portanto não foram contabilizadas na sua totalidade neste ano);

1913 - Contraído empréstimo com a Companhia Geral do Crédito Predial Português no valor de 17575$55 escudos;

1926 - "Produto da primeira série do empréstimo de 1000000$00 escudos, contraído por esta Câmara com a Caixa Geral de Depósitos, na importância de 499750$00 escudos, com escritura outorgada em 15 de Abril de 1926 (a Câmara hipotecou "bens [terrenos] do município" e a aplicação desta primeira série era "para obras de abastecimento de águas e outras inerentes a fazer com os respectivos trabalhos");

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

CHAVES

1866/67 - Na Receita refere-se a intenção de contrair empréstimo no valor de 10000$000 reis para melhoramentos, o que não se concretizaria;

1877/78 - Foram contraídos dois empréstimos, de 5000$000 reis cada um para a viação municipal: "um emprestimo feito pelo Banco de Chaves para applicar a viação municipal á razão de 7, 1/2 por cento, pagavel em 15 annos, authorizado por acordão do Concelho de Districto de 10 de Novembro de 1876, efectuado por escriptura publica de 28 de Dezembro do dito anno" e outro "feito por Julio Antonio Pereira dos Santos, desta Villa, para igual aplicação, a razão de 7%, pagavel em 15 annos e competentemente authorizado";

1886 - Outro orçamento suplementar feito para afectar 2 empréstimos no total de 11500$000 reis (o primeiro de 1500$000 reis, "Proveniente do emprestimo, por effeito de concurso, contractado pela Camara com o Banco de Chaves, a 7 e 1/2 %, authorizado por accordão da Comissão Distrital de 8 de Outubro de 1885", o segundo, de 10000$000 reis, "Idem, idem por accordão da mesma Comissão de 24 de Dezembro do dito anno") cuja aplicação foi assim orçamentada: "Para construção d'um cemiterio municipal nesta Villa, no sitio do Senhor do Bom Fim, entre o largo do Caçador e o logar do Picadeiro, ao norte desta Villa, em conformidade com o respectivo projecto, approvado por accordão da Commissão Districtal em sessão de 25 de Junho de 1885" (3700$000 reis), "Para construção d'uma rua que liga as portas do Anjo, desta Villa com o projectado cemiterio e terraplanagem do terreno, idem, idem" (1030$000 reis, em Ruas), "Para encanamento d'agua para as fontes publicas desta Villa, por meio de tubos de ferro fundido" (4520$000 reis, em Fontes), "Para encanamento das ditas aguas desde a sua origem até ao deposito geral na serra do Bustello, approvado por accordão da Commissão Districtal de 8 de Outubro de 1885" (1500$000 reis, em Fontes), "Para construção do cemiterio para enterramento dos não catholicos" (750$000 reis);

1904 - "Para pagamento da 1ª annuidade de juros e amortização do emprestimo por trinta annos da quantia de 15000$000 reis, a 5,5 por cento ao anno, contrahido com a Caixa Geral de Depositos em 4 de Agosto de 1903 e superiormente auctorisado por decreto de 25 de Julho do mesmo anno para desenvolvimento da viação municipal cuja forma de pagamento será deduzido do fundo de viação entrada na mesma Caixa e pertencente a este municipio como consta da escriptura do contracto";

1909 – Empréstimo de 10000$000 reis, autorizado por decreto de 27 de Maio de 1909, contraído ao Banco de Chaves;

1920 – Empréstimo de 120000$00 escudos, contraído na Caixa Geral de Depósitos, autorizado pela Lei nº 450, de 20 de Setembro de 1915 (DG nº 190, 1ª Série), destinado ao pagamento do empréstimo de 1909, "ao abastecimento de água, canalização de esgotos e mais obras complementares, e expropriações para saneamento urgente e aformoseamento da vila de Chaves; acquisição do edifício do Hospital da Santa Casa da Misericórdia";

1923 – Empréstimo de 900000$00 esc., "para as obras complementares de abastecimento de águas e de saneamento e continuação do seu bairro económico" (DG nº 228, 1ª Série, de 29 de Outubro de 1923, Lei nº 1480).

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

GUIMARÃES

1854/55 - Empréstimo 12000$000 reis, metade para comprar cereais para abastecer o mercado semanal da cidade (não se concretizou);

1858/59 - A Câmara pondera fazer empréstimo de 12000$000 reis (não concretiza), para construir o novo Mercado Público;

1859/60 - A Câmara reafirma necessidade de empréstimo, agora de 13837$500 reis, para a reconstrução da calçada da rua de Stª Maria "conforme a planta e orçamento do competente Enginheiro" e "para a feitura e expropriações do novo Mercado";

1862/63 - 1ª série do empréstimo: 5537$240 reis (Carta de Lei de 11 de Setembro de 1861);

1863/64 - 2ª série do empréstimo: 5881$800 reis; "tendo esta Camara sido aucthorisada por Carta de Ley de 11 de Setembro de 1861 a contrahir um emprestimo da quantia de 13 837$500 (...) com aplicação na sua maior parte para a construcção da nova Praça do mercado (...) metade dos foros do concelho para o encanamento geral das aguas da Cidade". (AMAP: Livro de Actas da Câmara, M-1849, Sessão de 14 de Março de 1864, pp. 138F-142F).

1872/73 - 1ª série do empréstimo autorisado pelo Decreto de 12 de Abril de 1871 (10500$000 reis) utilizado para começo do cemitério público, estabelecimento termal das Taipas, construção da rua da Sapateira, reconstrução da rua da Infesta, abertura de nova rua entre a Praça do Mercado e a rua de Stª Luzia;

1873/74 - "resto do emprestimo auctorisado por Decreto de 12 de Abril de 1871 com applicação a diversas obras publicas adeante mencionadas e cujo levantamento foi auctorisado por Portaria de 22 de Outubro do dito anno" (4850$000);

1874/75 - Empréstimo autorisado por acordão do Conselho Distrital de 5 de Fevereiro de 1875 (10000$000 reis): para cemitério público, Taipas, construção da rua da Infesta, hoje de Stª Maria, reconstrução da rua da Sapateira, hoje da Rainha, abertura de nova rua entre o Largo do Anjo e Terreiro de S. Francisco, rua nova do Mercado;

1876/77 - Empréstimo autorizado por Decreto de 22 de Agosto de 1876 (1ª série no valor de 38500$000 reis, dos quais 28603$685 foram para pagar empréstimos de 1861, 1871 e 1875; não incluimos na despesa);

1878/79 - 2ª série do empréstimo de 1876 (9500$000 reis);

1883 - Empréstimo para melhoramento nas caldas das Taipas (inclui abastecimento de água), autorisado por acordão da Comissão Distrital de 16 de Maio de 1883 (4000$000 reis); só é utilisado no ano seguinte;

1885 - Autorizado empréstimo (13 de Julho de 1885) para medidas sanitárias contra a cólera (5000$000 reis);

1887 - Empréstimo de 42500$000 reis, para pagamento de empréstimo anteriores (22/08/1876; 24/11/1884 e 13/07/1885) e para "um matadouro e outras obras", autorizado em 5 de Janeiro de 1887; Empréstimo autorizado em 25 de Maio de 1887 para a quota da dívida distrital (5800$000 reis);

1889 - Empréstimo aprov. em 6/04/1888: "subsídio para escola industrial e officinas anexas" (7000$000 reis);

1890 - Empréstimo de 10500$000 reis para "Casa das Lamellas destinada às repartições publicas" (autorizado em 7/09/1885); Empréstimo de 6000$000 reis "para medidas sanitarias contra a cholera morbus";

1892 - Empréstimo grátis aprovado em 14 de Outubro de 1887, para construção do caminho do lugar de Serôdio à Penha (2000$000 reis); Empréstimo aprovado em 20 de Janeiro de 1892 (11000$000 reis);

1897 - Empréstimo (Total 31000$000 reis: 12500$000 neste orçamento), autorizado por Lei de 21 de Maio de 1896 para Viação Municipal;

1898 - Empréstimo (Total 31000$000 reis: 18500$000 neste orçamento), autorizado por Lei de 21 de Maio de 1896 para Viação Municipal;

1916 - "Resolveu, por unanimidade, propôr á Caixa Geral de Depositos e Instituições de Previdencia, com sede em Lisboa, nos termos da Lei numero quinhentos cinquenta e oito de seis deste mez e ano, o

emprestimo a esta Camara da quantia de cento e cinquenta mil escudos a juro não excedente ao limite fixado na lei referida (...) será levantado por partes. (AMAP: Livro de Actas da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Guimarães, M-1882, Sessão de 9 de Junho de 1916, pág. 70V).

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

PÓVOA DE VARZIM

1872/73 - Emprestimo de 3400$000 reis "para as obras da casa para matadouro publico no sitio do Coelheiro, e conclusão da praça do mercado com grades de ferro e barracas";

1882 - "João dos Santos Minho comprometeu-se emprestar à Camara, para as ditas expropriações, a quantia de 1243$920 reis a juro de cinco por cento por espaço de quatro annos.";

1883 - Alguns emprestimos privados sem juros; aumento do matadouro;

1896 - Emprestimo municipal [40000$000 reis] auctorisado por decreto de 18 de Junho de 1896 (Diario de Governo nº 137 de 22 de Junho)", o emprestimo foi contraido na Companhia Geral do Credito Predial Portuguez, para projectos de melhoramentos municipais: "Construcção de um reservatorio d'agua, marcos fontenarios e exploração e encanamento da mina denominada de Terroso"; "Expropriações e construcção da rua da Junqueira, da rua dos Banhos e da rua do Visconde"; "Expropriação e alargamento da rua do Norte e construcção da avenida entre a mesma rua e o largo das Dores"; "Para expropriação com o prolongamento da rua Tenente Valadim na parte comprehendida entre a rua da Ribeira e o largo da Bandeira"; "Expropriações na rua de Senra"; "Expropriações, abertura e prolongamento de varias ruas no bairro do Castello";

1898 - "EMPRESTIMO. Por virtude do Decreto de 18 de Junho de 1896, D. do Governo nº 137, foi auctorisado o levantamento do emprestimo da quantia de quarenta contos para a construcção dos seguintes projectos de obras: Avenida entre o Passeio Alegre e o Largo das Dores, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 13 de Março de 1896 e orçado em 23750$820 reis; em construcção. Rua do Visconde, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 13 de Março de 1896 e orçado em 2345$250 reis; aguarda-se a approvação d'uma variante ao projecto primitivo para se levar a effeito este importante melhoramento. Rua da Junqueira, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 4 de Abril de 1895 e orçado em 5558$525 reis; concluido. Rua da Senra, approvado pela ExMª Commissão Districtal em 3 de Setembro de 1894 e orçado em 2158$785 reis; em construcção. Rua Tenente Valadim, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 16 de Maio de 1892 e orçado em 3994$000 reis; em conclusão. Bairro do Castello, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 18 de Janeiro de 1894 e orçado em 4085$540 reis; não se pôde nem pode faser, porquanto o Ministerio da Guerra não permitte a demolição da contra escarpa do Castello. Saneamento do Esteiro, aucthorisado em Portaria de 11 de Abril de 1896 e orçado em 3423$000 reis; em construcção. Estrada de Averomar, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 13 de Setembro de 1895 e orçado em 514$000 reis; concluido. Estrada d'Argevae, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 11 de Outubro de 1895 e orçado em 542$000 reis; em conclusão. Estrada da Giesteira, approvado pela Exmª Commissão Districtal em 31 de Desembro de 1894 e orçado em 514$854 reis; concluido. Reservatorio de agua, canalisação etc approvado pela Exmª Commissão Districtal em 22 de Maio de 1896 e orçado em 8170$000 reis; aparte principal deste projecto está em via de conclusão, resta sómente adquirir a canalisação destinada a avenida e que por enquanto se não pode faser por ainda não estar concluida esta obra." (BMPV: Livro de Orçamentos, 1898 a 1907, pp. 11F e V).

1902 - 1ª entrada do "Emprestimo Municipal de 16500$000 reis, auctorisado por Decreto de 13 de Setembro de 1902, Diario do Governo nº 208 de 16 de Setembro" para o novo mercado municipal;

1903 - "2ª entrada do "Emprestimo Municipal de 16500$000 reis, auctorisado por Decreto de 13 de Setembro de 1902, Diario do Governo nº 208 de 16 de Setembro";

1907 - "Emprestimo Municipal auctorisado por Decreto de 20 de Setembro de 1906 e publicado no Diario do Governo nº 213 de 21 do dito mez e anno, para exclusivamente ser applicado na reforma dos Paços Municipaes e construcção de um edificio para as repartições publicas desta villa e cuja quantia deu entrada no cofre municipal no dia 30 de Janeiro findos" (1907).

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

VIANA DO CASTELO

1857/58 -Empéstimo de 4000$000 reis auctorisado por Carta de Lei de 16 de Junho de 1856, a 6 %;

1866/67 - "A camara levantou a 1ª serie do emprestimo na importancia de 4000$000 reis (authorisado por Carta de Lei de 26 de Maio de 1866 e Portaria do Ministerio do Reino de 10 de Outubro de 1866, para a construcção de diversas ruas), com juro de 7% na anno e não conta por em quanto levantar a 2ª serie (tambem 4000$000 reis), porque não tem os estudos preparados para a construcção do mercado publico, a que parte do referido emprestimo he applicado.";

1876/77 - "Emprestimo aucthorisado por alvará do Conselho de Districto de 1 Abril de 1876, de 6000$000 reis, a 7 % ao anno, para alargamento da rua de Stª Anna";

1880 - Emprestimo de 6600$000 reis autorisado pela Commissão Districtal em 19 de Abril de 1880;

1881 – "Emprestimo de 35000$000 reis, a 6,5 % anno, autorisado pela Commissão Districtal em 6 de Setembro de 1880; paga os anteriores e sobra 22.000$000 reis para melhoramentos na cidade";

1883 - "Emprestimo de 3800$000 reis com applicação exclusiva á construcção da rua da Bandeira desde a Praça da Rainha até á estrada de Ponte de Lima, authorisado pela Junta Geral em 12 de Maio de 1883, a 6 % ano";

1885 - 1ª série do emprestimo municipal de 12000$000 reis, autorisado pela commissão executiva da Junta Geral em 23 de Julho de 1885 a 6 % ano;

1888 - Novo emprestimo de 100000$000 reis, por subscripção publica com juro de 2,5 % ao ano de 1251 acções a 25$000 reis por acção;

1889 - 2ª serie do emprestimo municipal de 100000$000 reis;

1899 - Autorização concedida em Decreto de 1 de Setembro de 1899, para levantar 1500$000 reis do fundo de Viação Municipal, para medidas higienicas especiais, entre as quais o cuidado com o abastecimento de água;

1901 - Empréstimo de 100 contos a 5%.

1920 – "Parte do produto da subscricção da 1ª serie do empréstimo municipal de 500 contos, contraído por deliberação camarária de 7 de Outubro de 1919, para abastecimento de águas da cidade", conservação de propriedades da câmara e compra da casa das fuguras, etc.

1921 - Parte do produto da subscricção da 1ª serie do empréstimo municipal de 500 contos, contraído por deliberação camarária de 7 de Outubro de 1919;

1927 – Deliberação de 5 de Janeiro, empréstimo de 600 contos para abastecimento de água à cidade;

1929 – Empréstimo de 150.000$00 escudos;

1932 – Deliberação de 18 de Junho de 1930; "empréstimo de 1.200.000$00 escudos para municipalização dos serviços de iluminação e conversão em um único dos empréstimos de 1927 e 1929".

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

VILA REAL

1881 - Orçamentou-se a contração de empréstimo de 10000$000 reis para "Construção de um novo mercado e respectivos estudos" (6000$000), "Construção da Praça Luís de Camões e respectivos estudos" (2000$000) e "Construção de um cemitério nesta villa" (2000$000) mas não se concretizou;

1884 - Em orçamento suplementar cuja receita extraordinária é um empréstimo de 59940$000 reis, efectuado à Companhia Geral do Crédito Predial Português, com juro de 5%, publicado no D. do Governo nº 54 de 1884, depois de deduzidas as despesas com o empréstimo, as verbas foram orçamentadas da seguinte forma: "Aquisição do terreno e construção de um cemitério nesta Villa" (6000$000), "Valor do terreno a expropriar para construção de um quartel militar" (1750$000 - na cerca do convento de S. Francisco), "Novas edificações contíguas ao quartel militar" (18250$000), "Acquisição de terreno e construção de um mercado e aformoseamento da praça Luís de Camões e Largo do Chafariz" (17280$000), "Edificação dos novos Paços do Concelho" (6000$000); "Aquisição do terreno e construção de um matadouro" (10000$000), "Construção da Rua das Flores" (estas verbas não foram todas gastas neste ano, prolongando-se pelos anos seguintes, foram contratados sucessivamente 15000$000 em 5 de Maio de 1884, 15000$000 em 17 de Novembro de 1884 e 30000$000 em 27 de Outubro de 1885);

1886 - Empréstimo de 10000$000 reis contratado com Banco de Vila Real em 14 de Dezembro 1886;

1891 - Verba das 1ª e 2ª prestações da venda ao Governo do edifício para Secretaria do Quartel Militar que a Câmara edificara (10000$000 reis) orçamentada para "Edificação dos Paços do Concelho", afinal só se gastaram neste ano 6560$000";

1893 – Entrada de 5000$000 reis da 3ª prestação e 2000$000 da 4ª prestação da venda do "Edificio municipal contíguo ao quartel militar";

1919 - 8000$000 reis da "Importancia a levantar da Caixa Geral de Depositos destinada ao pagamento das despezas a fazer com as obras da Central Hydro-Electrica";

1920 – Referem-se verbas para pagar juros e amortisações de trez emprestimos "contrahidos na Companhia Geral do Credito Predial Portuguez, na importancia de 60000$00 escudos";

1921 – Refere-se um empréstimo contratado à Caixa Geral de Depósitos de 20000$00 escudos, destinado à construção da Central Hidro-Electrica no rio Corgo;

1925 - "Sob proposta do vogal senhor dr. Augusto Rua foi rezolvido por unanimidade, de harmonia com a deliberação tomada pela Camara Municipal d'este Concelho em sessão de 20 de Fevereiro do corrente ano contrahir na Caixa Geral de Depositos e Instituições de Previdencia um emprestimo de 400.000$00, ao juro de 10% e pelo prazo de 15 anos, cuja importancia se destina á satisfação das despezas com a instalação da Central Hydro-Electrica e respectiva rêde para iluminação publica e particular de Vila Real e encarregar o senhor Presidente da Comissão Executiva dr. Antonio Ferreira da Costa Agarêz de representar esta Camara no acto da assignatura da escriptura respectiva ou, no seu impedimento, o vogal da mesma Comissão Executiva, dr. Augusto Rua." (ADVRL/ALL-CMVR/B/A/001/Lv 1090, Livro de actas da Comissão Executiva da Câmara Mun. de Vila Real, Sessão de 25 de Abril de 1925, pág. 174V).

FONTE: Orçamentos municipais (excepto nos casos em que outra fonte é referenciada).

ANEXO 11 - População residente das freguesias onde se inseriam os centros urbanos de Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real (1864 a 1930)

Nº	BRAGANÇA			CHAVES	GUIMARÃES				P. DE VARZIM	VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censo	Total	Stª Maria	Sé	Total	Total	Oliveira e Castelo	S. Paio	S. Sebastião	Total	Total	Monserrate	Stª Mª Maior	Total	S. Dinis	S. Pedro
1864	5.111	2.866	2.245	6.382	7.865	3.437	1.976	2.452	10.110	8.871	3.531	5.340	5.097	1.566	3.531
1878	5.495	2.798	2.697	6.524	8.205	3.636	1.989	2.580	11.004	9.249	3.585	5.664	5.525	1.711	3.814
1890	5.839	3.111	2.728	7.730	8.613	3.718	2.282	2.613	12.403	9.765	4.164	5.601	6.014	1.689	4.325
1900	5.310	2.742	2.568	6.406	9.166	4.084	2.445	2.637	13.291	10.090	4.467	5.623	6.661	2.039	4.622
1911	5.701	2.754	2.947	6.879	9.516	4.278	2.364	2.874	11.531	10.522	4.836	5.686	6.788	2.005	4.783
1920	5.370	2.687	2.683	6.851	8.995	3.926	2.384	2.685	12.569	10.717	5.046	5.671	6.232	2.033	4.199
1930	6.141	3.118	3.023	7.804	9.945	4.324	2.618	3.003	13.988	11.544	5.298	6.246	6.612	2.142	4.470

%	BRAGANÇA			CHAVES	GUIMARÃES				P. DE VARZIM	VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censo	Total	Stª Maria	Sé	Total	Total	Oliveira e Castelo	S. Paio	S. Sebastião	Total	Total	Monserrate	Stª Mª Maior	Total	S. Dinis	S. Pedro
1864	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1878	108	98	120	102	104	106	101	105	109	104	102	106	108	109	108
1890	114	109	122	121	110	108	115	107	123	110	118	105	118	108	122
1900	104	96	114	100	117	119	124	108	131	114	127	105	131	130	131
1911	112	96	131	108	121	124	120	117	114	119	137	106	133	128	135
1920	105	94	120	107	114	114	121	110	124	121	143	106	122	130	119
1930	120	109	135	122	126	126	132	122	138	130	150	117	130	137	127

	BRAGANÇA			CHAVES			GUIMARÃES			PÓVOA DE VARZIM			VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censo	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.
1864	5.111	26.215	19	6.382	33.526	19	7.865	44.415	18	10110	18.808	54	8.871	42.792	21	5.097	32.340	16
1878	5.495	27.725	20	6.524	35.485	18	8.205	46.385	18	11004	20.662	53	9.249	43.410	21	5.525	33.625	16
1890	5.839	30.569	19	7.730	42.109	18	8.613	49.738	17	12403	23.372	53	9.765	46.259	21	6.014	35.757	17
1900	5.310	30.513	17	6.406	36.781	17	9.166	54.910	17	13291	24.527	54	10.090	47.311	21	6.661	35.976	19
1911	5.701	31.307	18	6.879	37.834	18	9.516	58.997	16	11531	24.508	47	10.522	49.890	21	6.788	37.178	18
1920	5.370	28.395	19	6.851	36.745	19	8.995	56.359	16	12569	25.929	48	10.717	52.858	20	6.232	34.952	18
1930	6.141	29.750	21	7.804	40.702	19	9.945	65.417	15	13988	28.780	49	11.544	53.380	22	6.612	37.951	17

Em Guimarães, a Freguesia de S. Miguel do Castelo, foi "anexada civilmente" à de Stª Mª da Oliveira a partir do Censo de 1890.
Em Vila Real, por Dec. Nº 43347, de 23/11/1960, foi criada a freguesia de Nª Srª da Conceição com lugares das freguesias de S. Dinis e S. Pedro.

FONTE: INE, Censos de 1864, 1878, 1890, 1900, 1911, 1920 e 1930.

ANEXO 12 - Fogos das freguesias onde se inseriam os centros urbanos de Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real (1864 a 1930)

Anexo 11A - Número de fogos

Nº	BRAGANÇA			CHAVES	GUIMARÃES				P. DE VARZIM	VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censos	Total	Stª Maria	Sé	Total	Total	Oliveira do Castelo	S. Paio	S. Sebastião	Total	Total	Monserrate	Stª Mª Maior	Total	S. Dinis	S. Pedro
1864	1.112	605	507	1.337	2.022	925	478	619	2352	2.053	868	1.185	1.195	403	792
1878	1.128	582	546	1.370	1.986	929	428	629	2796	2.057	846	1.211	1.346	447	899
1890	1.034	595	439	1.563	1.962	831	521	610	3113	2.232	979	1.253	1.269	418	851
1900	1190	607	583	1.521	2.114	889	535	690	3118	2.139	917	1.222	1.356	441	915
1911	1.261	628	633	1.558	2.064	941	491	632	3052	2.235	1.002	1.233	1.476	468	1.008
1920	1255	644	611	1.507	1.976	880	504	592	2512	2.321	1.073	1.248	1.453	516	937
1930	1.393	720	673	1.805	2.152	979	544	629	3044	2.676	1.251	1.425	1.528	534	994
1940	1356	665	691	2065	1554	645	432	477	2978	2755	1107	1648	1750	596	1154
Prédios em 1940	1379	702	677	1855	1622	680	451	491	3011	2383	986	1397	1394	471	923
Fogos/prédios	1,0	0,9	1,0	1,1	1,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,2	1,1	1,2	1,3	1,3	1,3

Anexo 11B - Variação percentual, relativa a 1864

%	BRAGANÇA			CHAVES	GUIMARÃES				P. DE VARZIM	VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censos	Total	Stª Maria	Sé	Total	Total	Oliveira do Castelo	S. Paio	S. Sebastião	Total	Total	Monserrate	Stª Mª Maior	Total	S. Dinis	S. Pedro
1864	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1878	101	96	108	102	98	100	90	102	119	100	97	102	113	111	114
1890	93	98	87	117	97	90	109	99	132	109	113	106	106	104	107
1900	107	100	115	114	105	96	112	111	133	104	106	103	113	109	116
1911	113	104	125	117	102	102	103	102	130	109	115	104	124	116	127
1920	113	106	121	113	98	95	105	96	107	113	124	105	122	128	118
1930	125	119	133	135	106	106	114	102	129	130	144	120	128	133	126

Anexo 11C - Variação absoluta intercensitária

Nº	BRAGANÇA			CHAVES	GUIMARÃES				P. DE VARZIM	VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censos	Total	Stª Maria	Sé	Total	Total	Oliveira do Castelo	S. Paio	S. Sebastião	Total	Total	Monserrate	Stª Mª Maior	Total	S. Dinis	S. Pedro
1864	1.112	605	507	1.337	2.022	925	478	619	2352	2.053	868	1.185	1.195	403	792
1878	16	-23	39	33	-36	4	-50	10	444	4	-22	26	151	44	107
1890	-94	13	-107	193	-24	-98	93	-19	317	175	133	42	-77	-29	-48
1900	156	12	144	-42	152	58	14	80	5	-93	-62	-31	87	23	64
1911	71	21	50	37	-50	52	-44	-58	-66	96	85	11	120	27	93
1920	-6	16	-22	-51	-88	-61	13	-40	-540	86	71	15	-23	48	-71
1930	138	76	62	298	176	99	40	37	532	355	178	177	75	18	57

Anexo 11D - Peso do número de fogos da sede municipal no total concelhio

Nº	BRAGANÇA			CHAVES			GUIMARÃES			P. DE VARZIM			VIANA DO CASTELO			VILA REAL		
Censos	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.	Sede Conc.	Concelho	% Sede/Conc.
1864	1.112	5.748	19	1.337	7.781	17	2.022	11.349	18	2352	4338	54	2.053	8.914	23	1.195	7.628	16
1878	1.128	6.304	18	1.370	8.243	17	1.986	11.860	17	2796	5307	53	2.057	9.392	22	1.346	8.132	17
1890	1.034	6.678	15	1.563	9.327	17	1.962	12.278	16	3113	6004	52	2.232	10.095	22	1.269	8.102	16
1900	1190	7.036	17	1.521	8.969	17	2.114	12.892	16	3118	5718	55	2.139	10.222	21	1.356	8.402	16
1911	1.261	7.290	17	1.558	9.310	17	2.064	13.592	15	3052	5902	52	2.235	10.963	20	1.476	8.850	17
1920	1255	6.756	19	1.507	9.007	17	1.976	13.046	15	2512	5290	47	2.321	11.250	21	1.453	8.414	17
1930	1.393	6.999	20	1.805	9.882	18	2.152	14.800	15	3044	6282	48	2.676	12.662	21	1.528	8.940	17

FONTE: INE, Censos de 1864, 1878, 1890, 1900, 1911, 1920 e 1930.

ANEXO 13 - População residente e fogos, nos distritos onde se inserem os centros urbanos em estudo e população residente nos distritos e cidades de Lisboa e Porto (1864 a 1930)

POPULAÇÃO RESIDENTE

Nº	Distritos						Cidades		Continente
Censo	Braga	Bragança	Viana do Castelo	Vila Real	Lisboa	Porto	*Lisboa cidade*	*Porto cidade*	
1864	320.769	164.050	204.679	221.831	349.187	419.691	190.311	89.349	3.986.558
1878	330.111	175.617	212.580	234.844	415.057	468.291	240.740	110.707	4.348.551
1890	340.379	180.130	213.600	238.717	497.727	549.332	300.964	146.454	4.713.319
1900	358.183	184.662	218.525	240.515	565.560	598.574	351.210	165.729	5.039.744
1911	383.131	192.081	231.668	245.699	681.521	680.665	431.738	191.890	5.586.053
1920	378.145	170.188	230.122	234.940	743.496	706.629	484.664	202.310	5.668.232
1930	414.101	186.984	232.827	255.961	903.460	805.595	591.939	229.794	6.334.507

% (1864=100)

Censo	Braga	Bragança	Viana do Castelo	Vila Real	Lisboa	Porto	*Lisboa cidade*	*Porto cidade*	Continente
1864	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1878	103	107	104	106	119	112	126	124	109
1890	106	110	104	108	143	131	158	164	118
1900	112	113	107	108	162	143	185	185	126
1911	119	117	113	111	195	162	227	215	140
1920	118	104	112	106	213	168	255	226	142
1930	129	114	114	115	259	192	311	257	159

FOGOS

Nº	Distritos				Continente
Censo	Braga	Bragança	Viana do Castelo	Vila Real	
1864	77.378	39.283	51.973	51.576	958.201
1878	80.391	41.985	53.979	54.842	1.040.467
1890	83.430	44.257	53.413	57.388	1.151.609
1900	86106	45.931	53.217	57.371	1.205.782
1911	89.500	47.386	55.360	59.232	1.316.995
1920	87141	42.703	54.240	56.697	1.332.772
1930	94.992	45.942	59.029	62.137	1.559.514

% (1864=100)

Censo	Braga	Bragança	Viana do Castelo	Vila Real	Continente
1864	100	100	100	100	100
1878	104	107	104	106	109
1890	108	113	103	111	120
1900	111	117	102	111	126
1911	116	121	107	115	137
1920	113	109	104	110	139
1930	123	117	114	120	163

FONTE: INE, Censos de 1864, 1878, 1890, 1900, 1911, 1920 e 1930.

ANEXO 14 - Estradas reais de ligação dos principais centros urbanos do Norte de Portugal Continental, por data de início da construção (1849 a 1867)

DATAS	POVOAÇÕES LIGADAS	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS REAIS A QUE PERTENCEM AS PARTES CONSTRUIDAS *1
1849 (22 de Setembro)	Régua - Amarante	ER nº 27 (de Ponte de Lima, por Braga, Guimarães e Amarante, a Peso da Régua)
1849 (22 de Setembro)	Régua - Lamego	ER nº 7 (de Viseu, por S. Pedro do Sul, Lamego e Peso da Régua, a Vila Real)
1853 (24 de Janeiro)	Régua - **Vila Real**	ER nº 7 (de Viseu, por S. Pedro do Sul, Lamego e Peso da Régua, a Vila Real)
1854 (14 de Janeiro)	**Bragança** - Mirandela	ER nº 6 (de Vila Real, por Mirandela, a Bragança)
1854 (10 de Outubro)	Porto - Amarante	ER nº 33 (do Porto, por Penafiel e Amarante, a Vila Real)
1854 (11 de Outubro)	Famalicão - Barcelos - **Viana do Castelo**	ER nº 4 (de Vila Nova de Famalicão, por Barcelos e Viana, a Caminha)
1857 (06 de Maio)	Braga - Barcelos	ER nº 29 (de Esposende, por Barcelos, a Braga)
1857 (19 de Maio)	**Viana do Castelo** - Caminha	ER nº 4 (de Vila Nova de Famalicão, por Barcelos e Viana, a Caminha)
1857 (04 de Junho)	**Vila Real - Chaves**	ER nº 5 (de Vila Real, por Vila Pouca de Aguiar, a Chaves)
1857 (03 de Outubro)	Porto - **Guimarães**	ER nº 32 (do Porto, por Stº Tirso, Guimarães, Fafe e Cavez, a Vila Pouca de Aguiar)
1857 (09 de Dezembro)	Vila Nova de Famalicão - **Guimarães**	ER nº 31 (de Portas-Fronhas - entroncamento na estrada do Porto a Valença - por V. N. de Famalicão, a Guimarães
1858 (25 de Outubro)	Braga - Arcos de Valdevez - Valença	ER nº 3 (do Porto, por V. N. De Famalicão, Braga e Ponte da Barca, aos Arcos) e ER nº 2 (de Agras - entroncamento dos Arcos a Monção - a Valença)
1858 (08 de Novembro)	Braga - Ponte de Lima	ER nº 27 (de Ponte de Lima, por Braga, Guimarães e Amarante, a Peso da Régua)
1860 (01 de Julho)	**Vila Real** - Amarante	ER nº 33 (do Porto, por Penafiel e Amarante, a Vila Real)
1861 (01 de Agosto)	Caminha - Valença	ER nº 23 (de Caminha, por Vila Nova de Cerveira, Valença e Monção, a Melgaço)
1862 (14 de Janeiro)	**Guimarães** - Fafe	ER nº 32 (do Porto, por Stº Tirso, Guimarães, Fafe e Cavez, a Vila Pouca de Aguiar)
1862 (17 de Fevereiro)	**Vila Real** - Mirandela	ER nº 6 (de Vila Real, por Mirandela, a Bragança)
1862 (14 de Março)	Braga - **Guimarães**	ER nº 27 (de Ponte de Lima, por Braga, Guimarães e Amarante, a Peso da Régua)
1862 (25 de Maio)	Porto - **Póvoa de Varzim**	ER nº 30 (do Porto, por Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Barcelos e Ponte de Lima, a Valença)
1863 (25 de Maio)	Barcelos - Esposende	ER nº 29 (de Esposende, por Barcelos, a Braga)
1865 (06 de Março)	Barcelos - **Póvoa de Varzim**	ER nº 30 (do Porto, por Vila do Conde, Póvoa de Varzim, Barcelos e Ponte de Lima, a Valença)
1866 (07 de Setembro)	**Guimarães** - Lixa	ER nº 27 (de Ponte de Lima, por Braga, Guimarães e Amarante, a Peso da Régua)
1867 (08 de Maio)	Famalicão - **Póvoa de Varzim**	ER nº 31 (de Portas-Fronhas - entroncamento na estrada do Porto a Valença - por V. N. De Famalicão, a Guimarães*2
1867 (01 de Junho)	Braga - **Chaves**	ER nº 28 (de Braga a Chaves)
1867 (16 de Julho)	**Viana do Castelo** - Ponte de Lima (margem direita do rio Lima)	ER nº 25 (de Viana dos Castelo, por Ponte de Lima e Arcos, a Lindoso)

FONTE: BMOPCI, 1854 a 1868, *Mapas da Despesa feita com estradas.*

*1 - Designadas segundo a tabela publicada em 1869, para as estradas classificadas reais ou de primeira ordem na carta de lei de 15 de Julho de 1862.

(ver Ver Gaspar Candido G. Correia FINO, 1889, *Legislação e Disposições Regulamentares ácerca do Serviço de Obras Publicas*, Lisboa, Typ. De Eduardo Roza, pp. 237-240).

*2 - O lanço de Póvoa de Varzim a Famalicão terá passado a fazer parte da ER nº 31, visto estar assim identificada na *Planta da Póvoa de Varzim*, de 1901.

NOTA: A negrito relevam-se os centros urbanos objecto de estudo.

Índice de Anexos

Pág.

ANEXO 1 - *Officio* [de Filipe Folque] *ao Illm° e Exm° Snr Rodrigo da Fonseca Magalhães, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino* 444

ANEXO 2 - Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos da cidade de Guimarães 447

ANEXO 3 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Bragança e respectivo peso no total da despesa municipal (1854-1926) 472

ANEXO 4 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Chaves e respectivo peso no total da despesa municipal (1855-1905) 473

ANEXO 5 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Guimarães e respectivo peso no total da despesa municipal (1842-1901) 474

ANEXO 6 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal da Póvoa de Varzim e respectivo peso no total da despesa municipal (1866-1907) 475

ANEXO 7 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Viana do Castelo e respectivo peso no total da despesa municipal (1855-1926) 476

ANEXO 8 - Valores orçamentados (em Reis) para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Vila Real e respectivo peso no total da despesa municipal (1843-1921) 477

ANEXO 9 - Justificação dos valores orçamentados, para despender em "obras públicas", pelas Câmaras Municipais (1852-1926) 478

ANEXO 10 - Empréstimos contraídos pelas Câmaras Municipais (1852-1926) 503

ANEXO 11 - População residente das freguesias onde se inseriam os centros urbanos de Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real (1864 a 1930) 509

ANEXO 12 - Fogos das freguesias onde se inseriam os centros urbanos de Bragança, Chaves, Guimarães, Póvoa de Varzim, Viana do Castelo e Vila Real (1864 a 1930) 510

ANEXO 13 - População residente e fogos dos distritos onde se inserem os centros urbanos em estudo e população residente nos distritos e cidades de Lisboa e Porto (1864 a 1930) 511

ANEXO 14 - Estradas reais de ligação dos principais centros urbanos do Norte de Portugal Continental, por data de início da construção (1849 a 1867) 512

Índice de Figuras

Pág.

Figura 0 – Aglomerações urbanas (com mais de 5000 habitantes) e densidade populacional por freguesia, no Norte de Portugal Continental, em 1864 11

Figura 1 - Estampa 10ª de *O Engenheiro Portuguez*, Tomo I, de Manoel de Azevedo Fortes (1728) 44

Figura 2A - Documentos cartográficos, de grande escala, representando toda ou grande parte da povoação, por década e por cidades do Norte de Portugal (1750-1950) 67

Figura 2B - Documentos cartográficos, de grande escala, por década e por cidades do Norte de Portugal (1750-1950) 67

Figura 3A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para cartografia, por concelho (em Reis) 93

Figura 3B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para cartografia, por concelho (% dos totais de despesa) 93

Figura 4 - Guimarães – 1863/1867, *Planta da Cidade de Guimarães* 100

Figura 5 – Reconstituição do esquema de junção das 13 folhas da *Planta da Cidade de Guimarães* (1869), sobre cópia da planta de conjunto 101

Figura 6 – Elementos defensivos, medievais e setecentistas, edificados em Viana do Castelo, Póvoa de Varzim e Guimarães 156

Figura 7 – Elementos defensivos, medievais e seiscentistas, edificados em Vila Real, Chaves e Bragança 157

Figura 8 – Viana do Castelo, em meados do século XIX (1855) 165

Figura 9 – Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Viana do Castelo, em meados do século XIX (1855) 166

Figura 10 – Póvoa de Varzim, em meados do século XIX (1840) 167

Figura 11 – Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes na Póvoa de Varzim, em meados do século XIX (1840) 168

Figura 12 – Guimarães, em meados do século XIX (1863) 169

Figura 13 – Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Guimarães, em meados do século XIX (1863) 170

Figura 14 – Vila Real, em meados do século XIX (1845) 171

Figura 15 – Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Vila Real, em meados do século XIX (1845) 172

Figura 16 – Chaves, em meados do século XIX (1840) 173

Figura 17 – Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Chaves, em meados do século XIX (1840) 174

Figura 18 – Bragança, em meados do século XIX (1840) 175

Figura 19 - Edifícios de referência (públicos, religiosos e militares) existentes em Bragança, em meados do século XIX (1840) 176

Figura 20 – Alturas das fachadas dos edifícios (cérceas) permitidas, em função das larguras dos arruamentos (em metros) 202

Figura 21 – Plano de Melhoramentos de Viana do Castelo, assinado por João Thomaz da Costa (22 de Novembro de 1882) 213

Figura 22 – Plano de Melhoramentos da Cidade de Guimarães (1867/69) 218

Figura 23 – Traçado conjectural da "estrada vicinal ligando em volta dos suburbios da cidade as estradas de Braga, Fafe, Stº Thyrso e Famalicão", das respectivas ruas radiais e da "rua de circunvalação", aprovado pela Comissão de Melhoramentos de Guimarães, em 1869 226

Figura 24 – Contributos para o processo de formação de um retalho do plano urbano de Guimarães ("Pata de Ganço") 243

Figura 25 - Projectos parciais de alteração do plano urbano da Póvoa de Varzim (1852-1926) 255

Figura 26 – Projectos de intervenção no plano urbano da Póvoa de Varzim, concretizados (segundo a data do primeiro projecto) e não concretizados, entre 1850 e 1926 256

Figura 27A - Totais anuais de despesa camarária, em reis, nos concelhos de Bragança (1854/58 e 1889/1923), Chaves (1855/1889 e 1904/1905), Guimarães (1842/1901), Póvoa de Varzim (1866/1907), Viana do Castelo (1855/1923) e Vila Real (1843/1921, com hiatos) 266

Figura 27B - Peso percentual dos totais da despesa camarária em relação ao ano de 1889 (1842-1923) 266

Figura 28A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para obras públicas (urbanismo, equipamentos e viação municipal) na sede concelhia (em reis) 267

Figura 28B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para obras públicas (urbanismo, equipamentos e viação municipal) na sede concelhia (% dos totais de despesa) 267

Figura 29A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para viação municipal (em reis) 268

Figura 29B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para viação municipal (% dos totais de despesa) 268

Figura 30A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo e equipamentos, na sede concelhia (em reis) 273

Figura 30B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo e equipamentos, na sede concelhia (% dos totais de despesa) 273

Figura 31A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo, na sede concelhia (em reis) 274

Figura 31B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para urbanismo, na sede concelhia (% dos totais de despesa) 274

Figura 32A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais para equipamentos na sede concelhia (em Reis) 275

Figura 32B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais para equipamentos na sede concelhia (% dos totais de despesa) 275

Figura 33A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Bragança (em reis) 1854/1858 e 1889/1925 281

Figura 33B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Bragança (% da despesa total do município) - 1854/1858 e 1889/1925 281

Figura 34A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Chaves (em reis) 1855/1889 e 1904/1905 282

Figura 34B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Chaves (% da despesa total do município) - 1855/1889 e 1904/1905 282

Figura 35A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Guimarães (em reis) 1842/1901 283

Figura 35B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Guimarães (% da despesa total do município) - 1842/1901 283

Figura 36A - Despesa com equipamentos na povoação da Póvoa de Varzim (em reis) 1866/1907 284

Figura 36B - Despesa com equipamentos na Póvoa de Varzim (% da despesa total do município) 1866/1907 284

Figura 37A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Viana do Castelo (em reis) 1855/1926 285

Figura 37B - Despesa camarária com equipamentos em Viana do Castelo (% da despesa total do município) - 1855/1926 285

Figura 38A - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Vila Real (em reis) 1843/1921 286

Figura 38B - Despesa camarária com equipamentos na povoação de Vila Real (% da despesa total do município) - 1843/1921 286

Figura 39A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para abastecimento de água na sede concelhia (em reis) 302

Figura 39B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para abastecimento de água na sede concelhia (% dos totais de despesa) 302

Figura 40A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para limpeza da sede concelhia (em reis) 311

Figura 40B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para limpeza da sede concelhia (% dos totais de despesa) 311

Figura 41A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para iluminação da sede concelhia (em reis) 316

Figura 41B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para iluminação da sede concelhia (% dos totais de despesa) 316

Figura 42A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arruamentos da sede concelhia (em reis) 320

Figura 42B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arruamentos da sede concelhia (% dos totais de despesa) 320

Figura 43 – Intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, entre 1850 e 1926 325

Figura 44 – Intervenções no plano urbano de Póvoa de Varzim, entre 1850 e 1926 326

Figura 45 – Intervenções no plano urbano de Guimarães, entre 1850 e 1926 327

Figura 46 – Intervenções no plano urbano de Vila Real, entre 1850 e 1926 328

Figura 47 – Intervenções no plano urbano de Chaves, entre 1850 e 1926 329

Figura 48 – Intervenções no plano urbano de Bragança, entre 1850 e 1926 330

Figura 49 – Intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 345

Figura 50 – Intervenções no plano urbano de Póvoa de Varzim, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 346

Figura 51 – Intervenções no plano urbano de Guimarães, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 347

Figura 52 – Intervenções no plano urbano de Vila Real, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 348

Figura 53 – Intervenções no plano urbano de Chaves, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 349

Figura 54 – Intervenções no plano urbano de Bragança, segundo a origem do financiamento, entre 1850 e 1926 350

Figura 55A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para expropriações na sede concelhia (em reis) 351

Figura 55B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para expropriações na sede concelhia (% dos totais de despesa) 351

Figura 56 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Viana do Castelo, entre 1850 e 1926 352

Figura 57 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Póvoa de Varzim, entre 1850 e 1926 353

Figura 58 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Guimarães, entre 1850 e 1926 354

Figura 59 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Vila Real, entre 1850 e 1926 355

Figura 60 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Chaves, entre 1850 e 1926 356

Figura 61 – Faseamento das intervenções no plano urbano de Bragança, entre 1850 e 1926 357

Figura 62A - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arborização e jardins na sede concelhia (em reis) 363

Figura 62B - Despesa orçamentada pelas Câmaras Municipais, para arborização e jardins na sede concelhia (% dos totais de despesa) 363

ÍNDICE do Volume I

	Pág.
ENQUADRAMENTOS	8
I – A cartografia das cidades	16
1. Percursos da cartografia	20
1.1. A questão do rigor	20
1.2. O desenho cartográfico: *linhas e aguadas*	32
1.3. A Carta Geral do Reino: a escala possível	50
1.4. A impressão de cartografia	59
2. A cartografia das cidades do Norte de Portugal	64
2.1. Vistas, panorâmicas e perspectivas	65
2.2. Cartografia de engenheiros militares	68
2.3. Cartografia e obras públicas	77
2.3.1. Planos e projectos hidrográficos	81
2.3.2. Projectos de estradas	85
2.3.3. *Melhoramentos* urbanos	90
2.4. Imagens publicadas	107
II – Contextos para o estudo das cidades	112
1. Urbanismo e morfologia urbana na Europa	112
2. Obras públicas e articulação da rede urbana	143
3. O plano urbano: marcas de origens e vestígios de percursos	154
III – As transformações das cidades	190
1. Os instrumentos	192
1.1. Enquadramento legal	192
1.2. Planos e projectos	210
1.2.1. Viana do Castelo	211
1.2.2. Guimarães	215
1.2.3. Bragança, Chaves, Vila Real e Póvoa de Varzim	244
1.3. Financiamento	262
2. As concretizações	277
2.1. Equipamentos	277
2.1.1. Cemitérios	278
2.1.2. Matadouros	280
2.1.3. Mercados	289
2.1.4. Paços concelhios	294
2.2. Infra-estruturação e emergência dos serviços municipais	298
2.2.1. Distribuição de água e esgotos	301
2.2.2. Limpeza dos espaços públicos	309
2.2.3. Iluminação dos espaços públicos	314
2.3. Alterações nos planos urbanos	319
2.3.1. Espaços de circulação	319
2.3.2. Arborização e jardins	362
2.3.3. O edificado	370
CONCLUSÕES	396

Fontes 402

1. Cartografia 402
2. Manuscritos 402
3. Bibliografia 404

Anexos 443

Índice de Anexos 513
Índice de Figuras 514

ÍNDICE do Volume II

Anexo Documental de Imagens (ADI)

Pág.

1. Breves notas sobre o acervo 3
2. Instituições consultadas 5
3. Referências 6
   3.1. Documentos com escalas grandes 6
      3.1.1. Bragança 7
      3.1.2. Chaves 8
      3.1.3. Guimarães 12
      3.1.4. Póvoa de Varzim 16
      3.1.5. Viana do Castelo 24
      3.1.6. Vila Real 29
   3.2. Outros documentos 31
   3.3. Documentos com escalas médias 33
4. Imagens e respectivas referências 34
   4.1. Documentos com escalas grandes 34
      4.1.1. Bragança 35
      4.1.2. Chaves 57
      4.1.3. Guimarães 107
      4.1.4. Póvoa de Varzim 145
      4.1.5. Viana do Castelo 248
      4.1.6. Vila Real 302
   4.2. Outros documentos 323