

Desde a cidade: Guimarães e Vila Nova de Famalicão ao tempo de Alberto Sampaio

MIGUEL SOPAS DE MELO BANDEIRA

(Centro de Estudos Lusíadas-Universidade do Minho/CEGOT/CICS)

bandeira@ics.uninho.pt

Evocar Alberto Sampaio (1841-1908) no primeiro centenário do seu falecimento desde o tema das cidades que mais sentiu e percorreu, sendo uma alocação incontornável para quem melhor deseja compreender o seu contexto biográfico, a sua obra, o seu trajecto identitário como personalidade, como investigador, enfim, como homem do seu tempo, suscita logo à partida, essa tensão variável dos desafios e dos paroxismos. De facto, mais do que Guimarães, onde nasceu, e Vila Nova de Famalicão, onde terminou os seus dias, deparamo-nos então com duas referências desde logo equívocas quanto a esse referente de urbanidade e de urbanismo. Tanto Guimarães, que, dentro dos critérios nacionais, só houvera sido elevada a cidade quando o nosso homenageado tinha os seus doze anos de idade, e Vila Nova de Famalicão que deixou de ser vila (1985¹) já passavam muitos mais desde o outro centenário – o do nascimento – ambas estavam longe de se assemelhar à mundividente cidade de Paris. Essa *Meca* do cosmopolitismo, da liberalidade e do progresso, tantas vezes invocada e feita termo de comparação, que irradiava a *luz* da modernidade por toda a Europa, particularmente entre nós, inspirando e ditando os padrões conceptuais de cidade à *intelligentzia* nacional que Alberto Sampaio incorporou.

¹ Fora elevada a Vila por DR, n.º 202, de 27 de Agosto de 1841, cf. M. Durães (1980).

Na verdade, por mais que nos esforcemos, nem a natal rua dos Mercadores (actual rua da Rainha D. Maria II), em Guimarães, tem paralelo com a atmosfera de *flânerie* que se respirava nos *boulevards* rasgados pelo Barão Haussmann, mais próxima que estava do burgo minhoto fortemente marcado pelos traços rurais e as persistências intelectuais eclesiásticas de *Avrigo Regime*, nem muito menos o retiro de Boamense, em Cabeçudos, Vila Nova de Famalicão, antes de tudo um testemunho da relação telúrica que Alberto Sampaio manteve com a natureza e o povo, tem algum paralelo com esse arquétipo urbano da *casa de campo*, para onde a burguesia do século XIX experimentava evadir do tédio da vida na cidade.

Mais do que na vigorosa dicotomia da modernidade que se revê na oposição geográfica cidade - campo, a urbe ao tempo de Alberto Sampaio é, sobretudo, uma ideia voluntária do social que emerge e o sentido de uma auspiciosa *Era Nova* hegemonicamente tecnológica que se pretende.

Um pressuposto parece ser consensualmente aceite, o nosso egregio personagem virá a ter um papel activo na afirmação da convergência de tendências e de transformações que irão marcar o Portugal, em particular o Entre Douro e Minho, da segunda metade do século XIX, e que tomam a cidade como o espaço privilegiado dessa manifestação. Naturalmente, porém, que a expressão forçada de modernidade e cosmopolitismo que se detecta em Alberto Sampaio e que transpõe as inércias do profundo atavismo local, não é compreensível senão em face de um daqueles circunstancialismos raros da história onde se junta uma plêiade de personalidades que, sobretudo, pelo seu carácter visionário, fazem a diferença e marcam uma época. Daí que, para além do comprazimento biógrafo que uma evocação assim sempre seduz, uma comemoração centenária como esta suscita um domínio de compreensão de nós próprios e do nosso próprio tempo, nem que seja pela avaliação comparativa do que hoje vislumbramos em relação às dinâmicas, tensões e densidades que marcam a interacção do autor com os seus pares e o ambiente da época.

* * *

A permanência de Alberto Sampaio em outras cidades, como Braga, onde terá feito estudos preparatórios, Coimbra, onde se formou em Direito, e mesmo Lisboa, onde episodicamente exerceu o ofício de

advogado, não deixam de ser referências de passagem, de cuja urbanidade intrínseca, nem mesmo no que toca à última, foram suficientemente apelativas para demover um espírito aberto e empreendedor como o seu de se fixar na terra de origem.

O século XIX português iria assistir à aurora de toda uma série de transformações urbanas sistemáticas de cuja particularidade se poderá salientar a extensão de novos conceitos e práticas um pouco por todo o País.

Estabilizado o liberalismo económico attractor político dominante, os seus mentores passariam a avocar o incremento da circulação e o estímulo da velocidade como principais virtudes do progresso e desenvolvimento almejados. Desde os finais do século XVIII que de algumas cidades portuguesas se dirigiam representações à coroa peticionando obras urbanas de desobstrução, alargamento e remoção de construções, cruzeiros e outras estruturas edificadas que estranhalavam a circulação urbana. Um dos principais desígnios prendia-se com demolição das velhas portas e estruturas amuralhadas medievais que dificultavam o trânsito no interior das cidades. Além disso as pedras sobrantes serviam ainda para pavimentar ruas e estradas ou reutilizar em novas edificações.

Simbolicamente extinta a obra de *encanamento* do rio Cávado (1808), espécie de auto-estrada da antiguidade que comportava os grandes calados das trocas comerciais regionais, cedo a rede viária, aquela que viria a tornar-se célebre pelas estradas em *MacAdam*, e o caminho de ferro, que viria a estabelecer as ligações rápidas e regulares, tanto internas como também com o resto da Europa, emergiam assim como meios de transporte revolucionários que vieram desenhar uma nova geografia e a reconfigurar a rede urbana nacional, sobretudo, no modo como se esbateu o isolamento até então existente de muitas das localidades portuguesas.

Inicialmente doutrinado no consulado do ministro A. B. Costa Cabral (1803-1889), de que o Minho, pelo seu alcance, representou um ensaio algo precursor - veja-se a criação da Companhia de Estradas do Minho (1844), dando mais tarde continuidade na concessionária Viação Portuense (1851/55) - aliás, na senda dos efeitos regulamentadores gerados no seio da Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior (1835), chegaríamos a meados do século com as condições reunidas para compreendermos o período que ficou para a história como o dos «melhoramentos materiais», e que tanto impacte teve no urbanismo português contemporâneo. Aqui pontuam o minis-

tro A. M. Fontes Pereira de Melo (1819-1887) e o não menos celebrado Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, criado pelo Decreto de 30 Agosto de 1852, de que o mesmo foi obreiro e protagonista.

Apologia da circulação, liberalização dos fluxos, afirmação social da burguesia, entre outras condicionantes causais, atribuiria aos domínios da viação a formatação matricial do urbanismo oitocentista.

No caso do Minho, Costa Cabral contrataria com a Companhia de Obras Públicas de Portugal, de Claranges Lucotte (desde 1839) a construção da estrada do Porto a Braga, de Braga a Guimarães e de Guimarães ao Porto, lançando as bases para a realização das principais estradas do País, quando no Portugal moderno apenas estava concluída a estrada de Sintra (1841).

Neste contexto, pode-se assim dizer que Vila Nova de Famalicão, em particular a natureza urbana do seu desenvolvimento e afirmação é uma decorrência imediata do presente desígnio matricialmente rodoviário. Auferindo de uma recôndita tradição medieval de natureza enfiêutica, onde o ponto de convergência se materializou na tradição de uma feira, lugar de encontro e relação por excelência, Famalicão *cidade*, fixada na consolidação administrativa liberal concelhia (1835), vem a afirma-se como um centro urbano na situação intermédia das rotas da armadura urbana no *Baixo Minho*. Facto curioso, que nos permite a ousadia de afirmar que a *cidade* de Famalicão e Alberto Sampaio, de algum modo, cresceram juntos.

Depois das perturbações políticas e sociais ocorridas na primeira metade do século XIX, em 1854 estava construída a estrada para Braga por Famalicão, cujo projecto se pode admirar na planta – *Estrada Braga-Porto* (1853) – dos engenheiros Garcez e Calheiros, sendo o primeiro, Major do Corpo de Engenharia Militar, um dos seus preeminentes técnicos projectistas. Ainda nesse mesmo ano iniciar-se-ia a estrada para Viana por Barcelos.

A cidade de Vila Nova de Famalicão, ainda antes de o ser, nasce pois de um aglomerado que se densifica no ponto de cruzamento de estradas, de rotas, cujo crescimento se vai efectuar ao longo das bermas, dentro de um normativo regulamentar uniforme que se torna progressivamente mais complexo e detalhado. Surge assim aquilo que virá a ser consubstanciado nas vias rodoviárias de atravessamento das cidades, a *estrada-rua*, que, embora hoje extinta, tantos equívocos e contradições ainda hoje conserva no imaginário português do território.

Figura 1



Vila Nova de Famalicão (1854), Fortunato Anselmo Damazio, 1:1000 (original)

Se olharmos para a *Planta de Vila Nova de Famalicão* (1:1000), levantada e desenhada pelo engenheiro *Condutor Obras Públicas* Fortunato Anselmo Damazio em 25 de Fevereiro de 1854 (vid. Figura 1) podemos observar um pequeno núcleo de casario rural concentrado em torno da matriz, de cujo terreiro (mais tarde Praça Conde de S. Cosme do Vale), preenchido por pequenas casas, irradiavam quatro ruas principais². Destas sobressaem dois eixos dignos de um prenúncio de urbanidade. Para Norte a união do citado núcleo pela rua Direita, um *meandro* edificado compacto em ambas as margens que segue a topografia até à Capella da Senhora da Lapa (actual Universidade Lusíada) – adiante (a Norte) 100 mts através de uma vereda de árvores, que se

² A Poente, atravessando um pequeno curso de água «rbeira da Boca», curiosamente com indicação de drenagem para Norte, a saída para a Póvoa; a Norte, o tramo comum em direcção a Braga (antigo) e Barcelos; junto a esta, a Nascente, a estrada para Guimarães; e, finalmente a Sudeste, a rua de Santo António de ligação ao Campo da Feira/Estrada Real Porto a Braga.

iria denominar rua de Álvaro Castelões, encontraríamos a bifurcação da estrada para Barcelos e da antiga para Braga³ -; e para Sudeste, a rua de Santo António, uma artéria central já recifada, ligando directamente ao Campo da Feira e, simultaneamente, ao móbil de execução da própria carta, a Estrada Real do Porto a Braga - rua Formosa - que atravessava rectilínea a povoação com uma nova e ampla secção de dez metros⁴. O aglomerado de Farnalção de meados do século XIX estendia-se assim por uns parcos cerca de 1500 metros de tramós de ruas edificadas e acolheria um total de 1533 almas distribuídas por 352 fogos⁵. Contudo, desde a década de 1840 que se tornara um importante nó do tráfego postal e, vinte anos depois, passou a usufruir do telégrafo (1860)⁶. No rol dos melhoramentos urbanos deverão, entretanto, destacar-se a construção do cemitério (1867); dos novos Paços do Concelho, tidos como uns dos mais esplendorosos que então se construíram (1877/81), os equipamentos de justiça, as obras no abastecimento de água e, em geral, as demais referências expectáveis ao género de melhoramentos comuns aos centros urbanos da época.

Volvendo à planta de 1854 pode-se assim sintetizar que nesta data a Vila ordenava o sua expectante expansão urbana, sobretudo, ao longo do troço de atravessamento da estrada Real do Porto a Braga. De facto, havia a plena consciência de que Farnalção estava a mudar rapidamente, como nos testemunha a passagem da Acta da Sessão Camarária⁷, e que vale a pena partilhar pelo seu carácter antecipador e doutrinarío, ao enunciar que,

sendo certo que nesta Vila se tem desenvolvido em grande escala o gosto para edificação de propriedades urbanas, aparecendo recentemente capitalistas projectando novas edificações, prometendo isto um considerável aumento da povoação.

E julgando a Câmara o quanto convém aproveitar estas pretensões e prolar do engrandecimento da terra - considerando que por sua situação topográfica ainda poderá vir a ser confluência das diversas estradas que tem de cruzar o Baixo e Alto Mirão, considerando também o

³ Largo da Cruz Velha.

⁴ A abertura do tramo da Estrada Real do Porto a Braga, em 1850, que deu origem à rua Formosa marca o abandono do tráfego de atravessamento da rua Direita e o início do seu declínio.

⁵ Valores citados por Serrão, V. (1997, p. 51) referentes ao censo de 1864.

⁶ *Ibid.*

⁷ Vid. ACMVNF de 29/VIII/1853, cópia gentilmente facultada por António Cândido de Oliveira.

quanto conveniente é dar a esta nascente Vila um plano regular, formoso e cómodo, deixando desembaraçadas as directrices das estradas que a ela venham a convergir, e além disso escolher-se a parte do terreno adjacente que por sua qualidade, posição, inclinação e exposição mais convenha, conciliando-se a comodidade com as conveniências públicas.

Por estas razões a Câmara, querendo ser auxiliada por entendedores na matéria, resolveu se officiar ao Governador Civil do Distrito para que este ordenasse que, da parte da Direcção das Obras Públicas, fosse enviado um engenheiro que examinando a povoação e o terreno que a circunda, dê o seu parecer sobre qual o ponto para onde convém que a mesma povoação se alargue.

Duas impressões ficam do relato, a noção da perspectiva de um surto de crescimento e a necessidade de acautelar o seu ordenamento subsequente. Com efeito dois dos principais desafios que então vieram a colocar-se às cidades portuguesas.

De entre as transformações urbanas mais estruturantes que marcam Farnalção na segunda metade do século XIX, merece relevo, nesta breve evocação, a chegada do caminho-de-ferro em meados de 1870. Implantada a gare a poente do núcleo originário, numa primeira fase o centro urbano tenderia acentuar uma estrutura bicéfala, devido aos efeitos concentracionários que se vieram a desenvolver no seu entorno imediato. A extensão de ligação à Póvoa (1878) reforçaria ainda mais o papel de charneira de Farnalção na região. A este propósito, acrescenta-se, em referência do nosso homenageado, que a serventia ferroviária mais precoce de Farnalção relativamente a Guimarães originou o estabelecimento de *uma diligência com destino [a esta], à chegada dos comboios*⁸ à Vila.

Não ficaria devidamente colmatada a urbanidade de Farnalção que caracteriza a Vila ao tempo de Alberto Sampaio se apenas nos cingíssemos aos condicionamentos da *estrada-rua*. Isto é, se não referíssemos alguns traços da modernidade afirmante. Dir-se-iam, por um lado, as aposentadorias dos monarcas em trânsito que, todavia, a caminho de Braga, se retiveram em Farnalção, certamente como reconhecimento de uma elite social próspera e generosa que reunia as condições dignas para os acolher e, por outro, necessariamente relacionado com essa realidade, a concentração de *brazileiros tornaviasem*, que pelos seus recursos privados contribuíram com os bens e as casas para a qualificação do processo de urbanização local.

⁸ *Idem*, V. Serrão (1997, p. 52).



Figura 2

Rua Santos Viegas (tramo da Estrada Real Porto-Braga)
e Estação Ferroviária - Vila Nova de Famalicão

Tomando o caminho da moderna estrada para Guimarães e que, de acordo com Veríssimo Serrão⁹, terá resultado de uma oferta, em 1856, da anteriormente citada Companhia de Viação Portuense para financiar a obra a um dos gabinetes do ministro Duque de Loulé (1804-1875), seguimos em direcção à cidade, também, neste contexto, necessariamente *berço*.

Do mesmo modo, poderíamos igualmente entrar em Guimarães por essa outra *estrada-rua* de atravessamento da cidade, por exemplo, o lanço da Madroa à Cruz de Pedra, exemplificador do doutinário vertido na Carta de Lei de 1862, cujo «interior das povoações atravessadas pelas estradas de 1.ª ordem [denominadas de Reais], o governo designa por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas e alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraço do trânsito d'ellas». Guimarães foi de facto, uma cidade portuguesa que participou activamente dos circunstancialismos que marcaram o urbanismo otocentista e que perseguiram um modelo padronizado de ordenamento.

Contudo, muitos anos antes de Alberto Sampaio ter nascido, pode-se afirmar de um modo inequívoco que, desde o início do século, se sentia já o ritmo antecipador de uma urbanidade espontânea. Como testemunho dessa complexidade, corria o ano de 1807 quando, por motivos de segurança pública, foram criados oito *bairros* e a ruas da Vila passaram a dispor de denominação toponímica sistemática.

⁹ *Ibidem*, p. 51.

A primeira metade do século XIX em Guimarães reflectiria o sentido geral das obras urbanas que ocorriam nos principais centros urbanos do País. Como anteriormente referimos a necessidade de desafio e o valor da viação intra-urbana, numa primeira fase, praticamente exclusiva da reivindicação de melhoramentos, tornavam as portas abaluartadas, os panos de muralha, os torreões e as cidadelas alvos a abater. Não só porque estes se afiguravam aos olhos da população obstáculos à circulação urbana, mas também porque sugeriam, aos especuladores apetitosos mananciais de pedra aparelhada que serviam para consertar estradas, refazer aquedutos e edificar novas construções. Acrescente-se ainda que muitas destas estruturas militares defensivas, por incorporarem cadeias e masmorras desadaptadas ao tempo e à função, mantinham os presos em condições lúgubres e fétidas, em contra-ciclo ao espírito liberal que entretanto se afirmava, representando assim um atentado à condição humana, uma expressão visível aos olhos do mundo de barbárie e, simultaneamente, um foco ameaçador da higiene e saúde públicas. Recorde-se a propósito que foram inúmeras as vezes que a imprensa deu azo a denúncias públicas comparando alguns dos castelos que serviam de aljubes à tirânica Bastilha demolida na revolução. Por outro lado, e Guimarães é disso um exemplo entre nós, o século XIX proporcionou um encontro de intelectuais de espírito aberto, interventivos e comprometidos com as causas públicas, dos quais destacamos F. Martins Sarmiento (1833-1899). Atentos à preservação dos valores históricos, em particular aqueles que testemunhavam as referências de indole fundacional, mobilizaram uma frente de intervenção cívica na defesa do património cultural.

Como nos elucida Maria José Meireles, no estudo que fez de Guimarães, «na cidade dos séculos XIX e XX (...) o progresso será sempre discutido e controlado: tendem-se a evitar enormes demonstrações e esventramentos dramáticos, ou medidas de exageradas. Há "progresso" ao longo dos cerca de 150 anos (...), mas controlado, ou negociado, por uma elite moderadora e limitado por condicionalismos económicos e sociais»¹⁰, sendo que isso se deveu ao voluntarismo de «um grupo de intelectuais que pugnal[va] pela conservação dos monumentos e dos sinais do passado, consciente da importância histórica da cidade, na formação de Portugal»¹¹.

¹⁰ Maria José Queirós Meireles, *O Património Urbano de Guimarães no Contexto da Idade Contemporânea...*, op. cit., p. 29.

¹¹ *Ibidem*.

Do ponto de vista funcional, ainda no decorrer da primeira metade do século XIX, Guimarães irá manifestar indícios expressivos de industrialização. Expande-se a cidade por novos arrabaldes, assiste-se, ainda que sem grande significado demográfico, à demanda de população rural e formam-se as primeiras *ilhas*, bairros de habitação precária. Factos estes que, naturalmente, decorrem da proliferação de manufacturas e artesanias que se desenvolvem com recurso a diversos engenhos e novos processos de fabrico.

Quando Alberto Sampaio vem ao mundo pode-se dizer que Guimarães, dentro dos padrões da época e do nosso País, vive a animação de uma pequena cidade, onde o seu cosmopolitismo cultural se destaca através da discussão pública dedicada ao estudo e preservação do património histórico. Por essa altura o antigo castelo medieval e já o epicentro dos debates (ver figura 3).

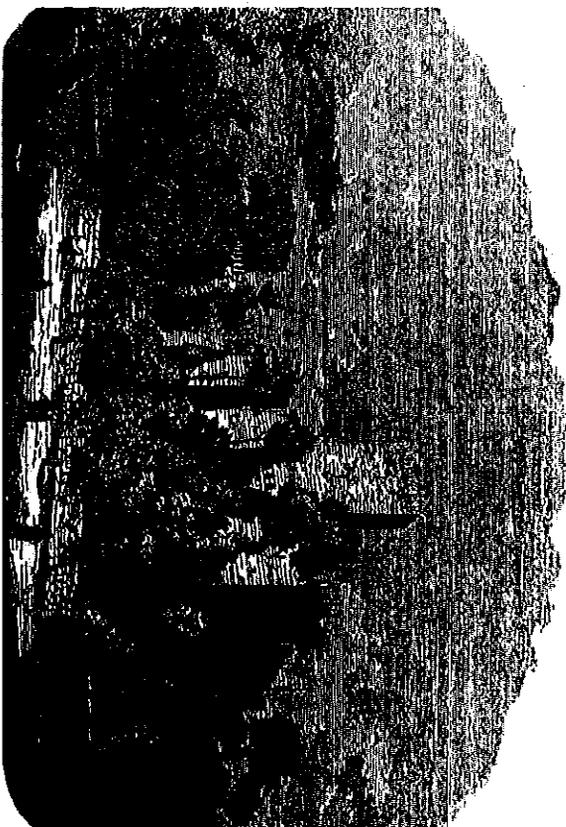


Figura 3

O Castelo de Guimarães in «Arquivo Pittoresco», 6.º ano (1863), p. 205

Curiosamente, será também no mesmo ano de nascimento do nosso homenageado que simbolicamente se dará início a um dos processos urbanos mais incisivos e arrastados da transformação da

morfologia urbana e da própria fisionomia da área central da cidade, a demolição do Convento de S. Domingos¹². Decorrente dos diversos pedidos e representações com esse fim, o processo de desmantelamento, que durou praticamente ao longo de toda a centúria, associou-se à instrução de novos projectos e à instalação de equipamentos colectivos, tais como a localização dos serviços da administração local. O uso do Convento, inicialmente requerido para servir sede aos novos Paços do Concelho, dará ensejo à discussão dos também novos, tribunal, cadeia, hospital, entre outros equipamentos e serviços genuinamente urbanos. Motivos estes que, aliás, procedem do que neste capítulo irão ser as atribuições camarárias acrescidas, consequência dos impetus modernizadores do novo Código Administrativo de 1842.

Guimarães na segunda metade do século XIX acompanharia no género e na intensidade muitas das transformações urbanísticas, sociais, políticas e económicas que atravessaram as urbes nacionais congêneres, embora uma vez mais revelando as idiossincrasias dignas de um pólo urbano com potencial percussor e exemplar.

Como primeira expressão do presente período, as estradas de ligação às cidades mais próximas desempenhariam um papel chave do desenvolvimento vimaranense. Num momento inicial privilegiou-se as interconexões com o litoral. Isto é, o início da estrada para o Porto (1845); o arranque da construção da estrada para Vila Nova de Farnalício, em Dezembro de 1857 – a qual, certamente, Alberto Sampaio muito deverá ter trilhado, devido às suas múltiplas viagens entre Guimarães e Boanense –; e, finalmente, no ano seguinte, a consideração efectiva do projecto da estrada para Braga, a capital de Distrito, cuja abertura, porém, só se operou em Setembro de 1865¹³.

Guimarães vem a ser formalmente elevada a cidade no ano de 1853 e as freguesias matriciais das antigas Vila de Cima e de Baixo, respectivamente, S. Miguel do Castelo e Nossa Senhora de Oliveira, núcleo intramuros do sector que no passado foi a cidade medieval, unem-se em Dezembro de 1872.

No plano específico do urbanismo formal e do desenho urbano, Guimarães iria também se destacar pelo modo e o momento em que se soube pensar a si própria como cidade, em particular, por tudo o que

¹² Em Julho de 1863 começaria a sua demolição e dez anos depois ainda se arrematava desmantelamentos com o objectivo de facilitar a ligação a Braga, com a abertura da rua Paio Galvão, ligando o Toural à nova Praça do Mercado.

¹³ A ponte sobre o rio Ave, porém, só viria a ser concluída no ano de 1867.

desenvolveu ao longo da segunda metade do século XIX. De acordo com o vasto estudo que Mário Fernandes (2002) fez sobre o urbanismo otocentista das cidades do Norte de Portugal, extrai-se para Guimarães o reconhecimento do carácter precoce com que ensaiou as tendências precursoras das modernas práticas de planeamento urbano entre nós. Em 1859, o seu Presidente, Comendador António Alves Carneiro, detentor de uma visão global, *pragmática e prospectiva*, sobre o futuro da cidade, confrontou a verificação com o novel tipo de preocupações, designadamente, a necessidade da cidade passar a dispor de instrumentos de ordenamento, tais como o levantamento de uma planta da cidade que pudesse orientar o seu crescimento.

Assim e de acordo com o mesmo autor, o Plano Geral de Melhoramentos (1863/67), que, entretanto, foi adoptado no quadro da presente política, e que viria a ser atribuído e executado pelo engenheiro Manoel d'Almeida Ribeiro, encaixa-se plenamente no referencial Decreto-Lei de 31/XII/1864 (bem como as alterações de 1867), que estabeleceu para todo o País as prerrogativas fundamentais no âmbito da *Construção*,



Figura 4

Planta da Cidade de Guimarães, de 03/10/1863, levantada pelo eng.º Manoel d'Almeida Ribeiro; Arquivo Municipal Alfredo Pimenta, Guimarães; Cota A.M.A.P.8.3.3.1¹⁴

¹⁴ Imagem gentilmente cedida pela Sr.ª Directora do Arquivo Dr.ª Teresa Malheiro.

Conservação e Policia das Estradas e Abertura de Ruas – que inclui a figura do Plano Geral de Melhoramentos. Embora este último articulado legal, que é hoje considerado a base matricial do urbanismo contemporâneo português, tivesse carácter obrigatório apenas para Lisboa e o Porto, a cidade de Guimarães ao efectuar-lo juntou-se assim ao grupo de cidades que neste capítulo fizeram o que de mais recente e inovador se experimentou em Portugal (ver figura 4).

Mais além do que ocorreu em outras urbes, Guimarães cumpriu desígnios de maior alcance que estão para lá do campo estrito da morfologia urbana. Aquilo que inicialmente estava para ser apenas um *plano de alinhamentos* consubstanciou-se num efectivo *plano de melhoramentos*. Veja-se até, como nos dá conta a *memória descritiva* do referido plano, o conhecimento de outros exemplos, como prova a alusão feita à experiência britânica, por exemplo, no que toca ao modo de superar o problema relacionado com o elevado ónus das exporções, quando se recomenda continuidade e disciplina na observação dos alinhamentos planeados.

Mais do que um elenco de regularizações, alinhamentos e traçado de novas ruas, o plano de Guimarães concebe a realização de melhoramentos com finalidades de natureza intangível, como, a criação do Passeio Público, a edificação de escolas primárias, ou mesmo um *bairro para a classe pobre*, neste caso um evidente eco da industrialização expectante.

Do processo de planeamento em curso constituir-se-ia uma Comissão de Melhoramentos que, além de incluir os incontornáveis autarcas e técnicos, solicitava a presença de outras figuras de projecção social e cultural. A este propósito destaque-se o facto de F. Martins Sarmento ter integrado a Comissão (Julho de 1869). Contudo, como nos divulga Mário Fernandes, o verdadeiro protagonista da dita Comissão e continuador, como técnico especialista, do Plano de Melhoramentos iniciado por Almeida Ribeiro, será José Taveira Pinto de Menezes, engenheiro distrital que, entre outras propostas inovadoras, viria a alvirar a abertura de uma *rua de circunvalação*.

Na realidade, os grandes objectivos operacionais das décadas seguintes continuariam a passar pelo incremento do *livre-tráfego*. Daí que as obras urbanas mantivessem o privilégio da abertura de novos acessos¹⁵, da articulação entre si e da promoção dos atravessamentos

¹⁵ De que é exemplo a demolição da igreja de S. Sebastião (1890) no âmbito do processo de construção das avenidas de acesso à estação ferroviária. O comboio chegou a Guimarães em 14/IV/1884

da cidade antiga, de que é exemplo a actual rua Serpa Pinto. Persistiram as obras de regularização, desobstrução e de nivelamento do espaço urbano.

Nesse sentido vale a pena enunciar os doze pontos propostos por Pinto de Menezes que o nosso autor de referência transcreve no seu trabalho de investigação, e que constituem um exemplar do doutor-nário da época no domínio das obras urbanas e na compreensão da diversidade de objectivos que caracterizava o planeamento urbano em Guimarães ao tempo de Alberto Sampaio. São eles:

1) *abertura de ruas novas*; 2) *melhoramentos de ruas velhas*; 3) *abastecimentos e distribuição de águas, tanques e cháfazes*; 4) *banhos e lavadouros públicos*; 5) *mercados*; 6) *cemitérios*; 7) *edifícios públicos*; 8) *jardins, embelezamentos e arborização*; 9) *iluminação*; 10) *numeração e designação de ruas*; 11) *estabelecimentos perigosos e prejudiciais ao serviço da salubridade pública, limpeza de ruas e incêndios*; 12) *iniciação dos meios para os melhoramentos*¹⁶.

Saliente-se que, do considerável programa urbano enunciado, muitas destas orientações e prioridades perduraram no tempo e chegaram a ser realizadas, algumas delas já no século seguinte.

No dealbar do século XX Guimarães dispunha de pouco mais de nove mil habitantes¹⁷, tendo inaugurado a iluminação pública a electricidade, com 373 lâmpadas¹⁸, em Agosto de 1903.

De facto, mesmo para os padrões da época, era ainda uma pequena cidade. No entanto, usufruía já da diversificação qualitativa que lhe atribuía o estatuto de uma cidade dotada de autonomia e identidade urbana muito próprias. Para lá dos melhoramentos materiais, embora não desfrutando do cosmopolitismo de uma capital, a cidade estava em contacto com o mundo, muito particularmente através da correspondência epistolar dos seus intelectuais, ou também, por iniciativas visionárias como aquela que anos antes fora Alberto Sampaio o principal animador, quando organizou a *grande Exposição Industrial de Guimarães de 1884*.

¹⁶ Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal...*, op. cit., p. 118.

¹⁷ O primeiro censo da população de 1864 registara para a cidade 7.865 habitantes.

¹⁸ No entanto houvera já no passado outros sistemas de iluminação pública. Em 1844 deu-se supostamente a primeira arrematação da iluminação a azeite e 1874 a Câmara decidiu-se abrir concurso para a abertura de 200 bicos de iluminação a gás.

Na verdade Guimarães, ao contrário do que inicialmente se pode supor, assumia a sua escala de inserção e dinamismo na região onde está integrada e protagonizava os avanços da modernidade no Minho que teimavam em retardar.

De entre os diversos vanguardismos que quisemos salientar, de facto, o da defesa e estudo do património, por justa adequação à personalidade do nosso homenageado, foi um dos que maior alcance reflectiu, e ainda hoje espelha, o potencial e a capacidade de Guimarães pensar o futuro. Quando Martins Sarmiento, a expensas próprias, restaurou a Capela de S. Miguel em 1874, estava dado o mote de uma expressão mental que tem vindo a interiorizar-se como um sentimento identitário da comunidade urbana vimaranense.

A elevação cultural da *vila* desde cedo que se confundiu com o próprio conceito de cidade. Obras como a biblioteca pública municipal (1884)¹⁹, a construção do monumento a D. Afonso Henriques²⁰ e a concessão do Convento de S. Domingos à Sociedade Martins Sarmiento (1888) para fazer a biblioteca, museu e restantes dependências, são iniciativas, certamente entre muitas outras, que confirmam uma realidade objectiva e coerente das políticas urbanas neste campo.

Por último, não podemos finalizar este breve apontamento do reconhecimento público de Alberto Sampaio, sem prescindir de fazer uma breve evocação da relação que manteve com a cidade. Alberto Sampaio simboliza essa dimensão profunda transgeracional e intertemporal do afecto dos homens pelos lugares, da interacção das ideias e dos seus sentimentos com os que subterram servir a comunidade e o seu País. Ainda que tenha vivido integralmente na monarquia seria já uma verificação republicana, quando dos alvares do novo regime, em sessão de 23 Novembro de 1910, que deliberou que o Largo de Trigaís se passasse a denominar do Dr. Alberto Sampaio. O País em 1928 criaria o Museu Alberto Sampaio, referência da cultura e do património. Nós hoje comprazemo-nos com a sua memória e o seu exemplo.

¹⁹ Antes, desde 1869, houvera funcionado no convento de S. Domingos.

²⁰ Iniciado no ano de 1885 e inaugurado (a estátua) pela família Real em Outubro de 1887.

Referências Bibliográficas

- BANDERA, Miguel Sopas de Melo – *O Espaço Urbano de Braga – obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974). A cidade dos finais do Antigo Regime ao advento da II República*, Tese de Doutoramento em Geografia Humana, Instituto de Ciências Sociais/Universidade do Minho (polycop.), Braga, Setembro 2001-Maio 2002, III volumes.
- DURAS, Margarida – «Breve História da Formação do Município Famalicense, em 1835», *Boletim Cultural*, Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicao, n.º 1, 1980, pp. 13-25.
- FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal – Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*, FAUP Pub., Porto, 2005, 497 pp.
- MERELLES, Maria José Marinho de Queirós – *O Património Urbano de Guimarães no Contexto da Idade Contemporânea (Séculos XIX-XX) – Permanências e alterações*, Dissert. de Mestrado em Arqueologia Urbana, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, Braga, 2000, 777 pp.
- SERRÃO, Veríssimo – «Subsídios para a Monografia de Famalicao (do século XII ao século XIX)», in *Vila Nova de Famalicao* (Direcção de edição e produção de Rui Guedes, 1997), Vila Nova de Famalicao, 1997, 224 pp.
- SILVA, António Joaquim Pinto da – *Imagens Famalicao Antigo*, Edição da Câmara Municipal de Vila Nova de Famalicao, 1990, 299 pp.

*
*

Entretanto, já redigido este texto, tivemos oportunidade de ler a obra subordnada à «Rua Direita» de Vila Nova de Famalicao da autoria de Alvaro de Vasconcelos (no prelo), um contributo fundamental para a História Urbana de Vila Nova de Famalicao.

ANTÔNIO MARTINS • EDUARDO PIRES OLIVEIRA • EMÍLIA NÓVOA FARIA • HENRIQUE BARRETO
NUNES • GUILHERME D'OLIVEIRA MARTINS • ISABEL CRISTINA MATEUS • JOSÉ MARQUES FERNANDES
• JOSÉ VIRIATO CAPELA • MANUEL GAMA • MARIA DO CARMO MENDES • MIGUEL BANDEIRA

A Geração de **70**

Alberto Sampaio e os «Outros»



Organização
por
MANUEL GAMA



CENTRO DE ESTUDOS LUSÍADAS
UNIVERSIDADE DO MINHO
BRAGA • 2008

Título **A Geração de 70: Alberto Sampaio e os «Outros»**

Autor **Vários**

Edição **CENTRO DE ESTUDOS LUSÍASÍ / UNIVERSIDADE DO MINHO**

Depósito legal **281433/08**

ISBN **978-972-99814-3-2**

Data de saída **Setembro de 2008**

Tragem **400 exemplares**

Execução gráfica

Barbosa & Xavier, Lda, Artes Gráficas

Rua Gabriel Pereira de Castro, 31-A e C

Tel. 253 263 063 - 253 618 916 • Fax 253 615 350

email: barbosa.xavier@sapo.pt

4700-385 BRAGA