

Miguel Sopas de Melo Bandeira

# O ESPAÇO URBANO DE BRAGA

obras públicas, urbanismo e planeamento  
(1790-1974)

- A cidade dos finais do *Antigo Regime* ao advento da *II República* -

II VOLUME



II VOLUME

PARTE III

<b>O intervencionismo voluntário, os programas de obras públicas e o planeamento urbano</b>	5
<b>Capítulo IX</b> : Os ensaios do <i>Antigo Regime</i> , ou a herança urbana da <i>República Bracarense</i>	9
<b>Capítulo X</b> : As intervenções estruturantes com origem ou idealização na primeira metade do século XIX	17
1 - A erradicação das portas da muralha tardo medieval	18
2 - As estradas: factor percursor de urbanismo <i>oitocentista</i>	22
2.1 - a rede vial desenvolvida na segunda metade do século XIX	27
2.2 - as <i>estradas-ruas</i>	34
3 - O caminho de ferro	43
3.1 - o <i>impacte do caminho de ferro do Minho</i> no tecido urbano	48
3.2 - a <i>ferrovia intraurbana</i>	53
<b>Capítulo XI</b> : As estratégias do ordenamento urbano: da <i>Regeneração</i> à <i>República</i>	61
1 - A institucionalização de um quadro legal orientador	62
2 - Os suportes cartográficos e os recursos humanos técnicos	71
2.1 - a cartografia urbana (1850-1910): seu contexto e finalidade	77
2.1.1 - as escalas de expropriação e de projecto	86
2.2 - os principais projectistas e técnicos das obras urbanas (1850-1910)	89
3 - Atitudes programáticas: os empréstimos e as acções concertadas	94
3.1 - os anos de 1850	96
3.2 - o <i>programa de obras</i> de 1864	98
3.3 - a <i>dinâmica intensiva</i> do último quartel do século XIX	105
3.4 - um virar do século aquém das expectativas	112
<b>Capítulo XII</b> : A cidade entre a <i>saúde e fraternidade</i> e o <i>a bem da nação</i>	115
1 - Os impactes urbanos da implantação da República	117
2 - Um renovado municipalismo - o <i>plano de municipalização</i> e o sistema <i>regie</i>	120
3 - <i>Neofontismo</i> : as acções concertadas e os empréstimos	123
3.1 - o <i>programa Assis</i>	124
3.2 - o ordenamento tutelar dos empréstimos	126
4 - Referências formais de gestão e fiscalização do espaço urbano	131
<b>Capítulo XIII</b> : O planeamento urbano no <i>Estado Novo</i> - das origens ao fim da <i>Autarcia</i> (1926-1959)	135
1 - O enquadramento legal	141
1.1 - as figuras jurídicas do planeamento urbanístico	144
2 - O planeamento antes do <i>anteplano</i>	147

2.1 - o contexto das obras urbanas precedentes ao <i>antepiano</i>	148
3 - O <i>Antepiano de Urbanização de Braga</i>	152
3.1 - Etienne De Gröer, o urbanista	154
3.2 - no princípio era o projecto de <i>plano de urbanização, alargamento e embelezamento da cidade de Braga</i>	155
3.2.1 - doutrina e concepção	155
3.2.2 - os elementos constituintes	157
3.2.3 - os estudos prévios: do <i>Relatório ao Anteprojecto</i>	159
3.3 - o <i>Anteprojecto de urbanização</i> e a sua discussão selectiva	171
3.3.1 - De Gröer <i>versus</i> J. Moura Coutinho	171
3.3.2 - apresentação e discussão	175
3.3.3 - rede viária e circulação	176
3.3.4 - muito mais do que um <i>museu ao ar livre</i>	179
3.3.5 - o voluntarismo de Moura Coutinho	186
3.3.6 - as principais áreas-problema	190
3.3.7 - a <i>área de expansão</i> : a habitação, os equipamentos e os espaços livres	197
3.3.8 - os <i>satélites</i>	206
3.4 - por fim a <i>Legislação do Plano de Urbanização e a Planta do Plan D'Aménagement et D'Extension</i>	207
4 - Braga entre o ideal global da <i>cidade-jardim</i> e a visão parcelar <i>radiosa</i> , mas plausível (1945-55)	211
5 - O <i>Plano Parcial de Urbanização Sul de Braga</i>	215
5.1 - o engenheiro Miguel Rezende	217
5.2 - um plano parcial e definitivo	218
5.2.1 - a <i>área-alvo</i>	220
5.2.2 - o tramo meridional do <i>anel circular</i>	221
5.2.3 - a estrutura do plano	222
5.2.4 - o suporte económico-financeiro	226
5.2.5 - <i>regulamento das zonas</i>	227
<b>Capítulo XIV</b> : Os anos <i>sessenta/setenta</i> : o crepúsculo do <i>Estado Novo</i>	229
1 - A supremacia da função administrativa no planeamento urbano	231
2 - O ciclo de influência do Comendador Santos da Cunha	233
3 - A gestão e expansão urbana corrente: um crescendo denso e complexo	235
3.1 - das alterações exercidas sobre o PPUS aos planos de urbanização das <i>quintas</i>	241
3.1.1 - as alterações ao PPUS e as invocações do AUB	241
3.1.2 - a pressão exercida sobre os terrenos contíguos à área de intervenção do PPUS	244
3.2 - o alargamento do perímetro urbano	249
3.2.1 - o móbil dinâmico dos transportes colectivos urbanos	250
3.2.2 - os limites e a hipótese de admissão da <i>zona suburbana</i>	252
3.3 - <i>planos de melhoramentos urbanos</i> (1959-69)	254
3.4 - a entrada em cena da escala <i>regional</i>	257
<b>Esboço conclusivo</b>	261
Bibliografia relativa a Braga	281
Bibliografia geral	295
<i>Fontes</i>	315
Cartografia e Imagem Básicas (cartografia, iconografia e fotografia)	323

### **PARTE III**

**O intervencionismo voluntário, os programas de obras públicas e o  
planeamento urbano**



Seria naturalmente limitado o processo de investigação encetado se não perspectivássemos os domínios até aqui abordados sob o prisma das políticas urbanas e do ordenamento voluntário ou premeditado do espaço citadino. No sentido formal do conceito, o *planeamento urbano* contemporâneo excluindo a dimensão colonial e, porventura, o caso de Lisboa, mesmo na sua acepção mais rudimentar, ou somente a partir dos primeiros exemplos pré-paradigmáticos ensaiados entre nós só muito recentemente adquirirá a abrangência e a sistematicidade de uma disciplina e de uma prática generalizada. As referências conhecidas do *pensar* e do *saber fazer* a cidade em Portugal, embora numerosas, serão, até cerca da segunda metade do século XIX, para a generalidade dos espaços urbanos, pontuais, fruto mais de circunstancialismos históricos e locais do que o resultado de uma política nacional e concertada para o sector.

Ainda que Braga se apresente como herdeira de, pelo menos, dois ciclos marcantes de um intervencionismo urbano globalizante - seja pela antecedência bimilenar, reportável à ancestral *Bracara Augusta*, instituída, como é sabido, sob os ditames civilizadores de quem privilegiou a sua presença sobretudo a partir da implementação de um rígido doutrinário urbanístico; seja pela evocação da cidade *quinhentista*, evidenciadora de um incisivo *esqueleto* estruturante, testemunhador da manifestação perene de um ideal urbano então dominante no mundo cristão ocidental - em verdade, a cidade de Braga, compreendida na maior parte do período abarcado pelo presente estudo, não se afigurará como um espaço modelar ou, mesmo, como um palco eleito de iniciativas precursoras e continuadas em matéria de planeamento urbano.

É certo, todavia, que ao afinarmos o filtro heurístico pelos parâmetros da grande escala, mergulhando nas profundezas da triagem fina e articulada da análise do pormenor, não subestimando o que de ideal muitas vezes não passou de projecto - algumas vezes até da própria quimera - podemos ainda assim, no correr do século XIX, deparar com alguns tramos sequenciais interventores e com o denominador comum de agrupamentos de vontades identificáveis e bem referenciadas.

As primeiras expressões contemporâneas, deliberadamente intencionais, reveladoras de uma atitude expectante de fomento e da implementação de directivas programáticas urbanas, surgem-nos manifestas por iniciativas autárquicas voluntaristas, mais ou menos comissariadas ou informais e, incontornavelmente, pelo tradicional intervencionismo tutelado paternalmente pela administração central do País. Tais processos podem ser perscrutados a partir da leitura da cartografia; das fundamentações memoriais dos projectos; das deliberações exaradas nas actas; do tráfego formal oficioso entre as esferas de poder locais e nacionais - umas vezes em sintonia, outras em colisão -; dos planos orçamentais e da expressão das expectativas financeiras; da imprensa; da legislação; e, ainda que avulsamente, nos mais diversos registos disponíveis da memória colectiva.





## **Capítulo IX: Os ensaios do *Antigo Regime*, ou a herança urbana da *República Bracarense***

Quando em anterior estudo nos referimos ao espaço urbano de Braga, no correr do Século XVIII<sup>1</sup>, procurámos reunir todos os testemunhos conducentes à indagação de acções concertadas que nos pudessem demonstrar a existência concreta da prática de planeamento urbano. Há muito que no reino de Portugal se concebia e aplicava o planeamento urbano no sentido literal do termo. Para isso bastaria somente evocar o plano da afirmação do escol da engenharia militar que, desde o século anterior, se ia impondo quer na renovação de diversas cidades fortificadas da metrópole, quer ainda, e com exemplos que poderão até recuar mais no tempo, nos testemunhos difusamente espalhados por toda a extensão do império *ultramarino*. Para não desbravar mais o assunto será assaz pertinente relevar o paradigmático intervencionismo urbano da capital, muito particularmente ampliado e desenvolvido após os acontecimentos decorrentes do *terramoto* de 1755. Todavia, temos plena consciência de que a manifestação do planeamento urbano, ainda que sob diversas aparências e modos de o conceber é, de certo modo, uma inerência do próprio significado de cidade, ou, não fosse também a história do urbanismo, desde a mais recôndita antiguidade, uma expressão de alternância ou de coexistência entre os processos de urbanização orgânicos e os planeados.

\* \* \*

Braga de finais do *Antigo Regime* é ainda a *Corte do Primaz das Hespanhas*. Fiel a Roma e ao rei, numa duplicidade que serviria amíúde os intentos do seus antístites e do numeroso e diverso corpo eclesial que a caracterizava, desfrutava ainda do estatuto de poder ser apodada de capital da *república bracarense*. Até finais do século XVIII o Prelado manteria ainda prerrogativas de carácter exclusivo no domínio militar, financeiro, da justiça cível e crime, bem como no governo da própria cidade que durariam até ao epílogo do *Senhorio*, definitivamente encerrado com a lei de extinção das *donatarias*, promulgada em 19/7/1790<sup>2</sup> pela rainha D. Maria I.

Ainda no primeiro quartel do século XVIII, sob os auspícios de D. Rodrigo da Moura Teles (1704-1728), seria ensaiado um dos principais programas urbanísticos que a cidade viveu ao longo da sua história: a determinação e abertura do conjunto do *Campo Novo* (actual *Praça Mousinho de Albuquerque*) (vid ANEXO 44).

Como já tivemos oportunidade de referir a presente área traduz um projecto concertado que reflecte a penetração das concepções do urbanismo *Barroco* na cidade, senão mesmo de uma nova ideia de uniformidade face ao ordenamento do seu crescimento. Nitidamente inspirado no desenho dos conjuntos de praças com desenvolvimento geométrico radioconcêntrico, ter-se-á iniciado por volta de 1725<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> - Bandeira, Miguel S. Melo - *O espaço urbano de Braga de meados do século XVIII...opus cit*

<sup>2</sup> - Ferreira, J. Augusto - *Fastos Episcopales da Igreja Primacial Bracarense ...opus cit*, tomo II, p 395

<sup>3</sup> - "Abril de 1725. se comesou a quebrar pedra, e a fazer Cazas no Bairro da Gavieira ", Ver ADB, Manoel José da Silva Thadim, "Época dos Annaes e Memorias de Braga", ADB, ms 1054 (tomo I), p 95

certamente a partir de um ordenamento interior, desenvolvendo-se a disciplina do risco do centro para a periferia<sup>1</sup>. Em 1750, o recinto central contava ainda com muitos *chãos* por preencher. Este complexo, ainda que não possa ter obedecido a um projecto unitário de autor, parece ir mais de encontro a uma ideia galvanizadora de convergência de iniciativas individuais que, todavia, reger-se-ia sob um quadro de contingência pré-definido, assente num suporte viário rígido e com normas de construção regulares e uniformes. Ao contrário das praças urbanas levantadas na época, com fins inequivocamente cívicos e ostentatórios, orientadas para a retenção de transeuntes, a Praça do *Gavião* denota não ter alcançado, desde então, mais do que o estatuto de centro de um novo bairro residencial cuja praça se configuraria apenas como um local ermo de passagem.

No plano da assessoria técnica, é sabido que D. Rodrigo da Moura Teles contou na altura com a colaboração do engenheiro militar Manuel Villa-Lobos. Embora nada haja que o relacione com a concepção do *Campo Novo*, no domínio da arquitectura está documentada a sua participação na condução das obras da *cadeia* (no castelo); no *Paço* (Tribunal); no *Bom Jesus do Monte*; e ainda em diversos edifícios pertencentes a instituições religiosas da cidade.

A prelatura seguinte, que se seguiria a um arrastado período de *Sé vacante*, personificada pelo príncipe-arcebispo D. José de Bragança (1741-1756), inauguraria entre nós uma nova época - dir-se-ia até com carácter precursor - de introdução do *regalismo* centralizador e que se expressar-se-ia sinteticamente, no dizer de J. Viriato Capela (1999), sob a égide da *defesa do senhorio à custa das liberdades eclesiásticas*<sup>2</sup>. Viveu-se então uma fase de acicatadas demandas entre o arcebispo e o seu Cabido, em parte com pretexto no modo como o último tinha governado a arquidiocese. Mais tarde, a demarcação estender-se-ia à *Companhia de Jesus*, antecendo assim uma política que se viria a revelar doutrinal ao nível do reino.

Não terá sido certamente um período propenso a grandes intervenções no desenho urbano, mas certamente ter-se-ão reunido as condições para que se viesse a acentuar a magnificência da arquitectura enquanto linguagem expressiva de poder e anunciadora dos ânimos empresariais de quem a encomendava.

Assistiu-se então a um vigoroso surto arquitectónico materializado nas diversas obras civis e religiosas que enriqueceram o relicário urbano de Braga. Indubitavelmente a cidade tornou-se numa *vitrine* do *Barroco*. Intemporalizaram-se arquitectos de nomeada, primeiro com André Soares (1720-1769) e, mais tarde, associado já a uma fase de transição de estilo e de mundividência, todavia ainda dentro da mesma continuidade, com o engenheiro militar Carlos Amarante (1748-1815). Estávamos enfim perante o período de glória da arquitectura braguesa.

---

<sup>1</sup> - Assim nos sugerem os estrangulamentos viários exibidos nos extremos de contacto das ruas de *Stº André* e *S. Gonçalo*

<sup>2</sup> - Capela, J. Viriato - *Fidalgos, Nobres e Letrados...opus cit*, p 13

E seria precisamente no *Campo de Touros* (actual *Praça do Município*), antigo domínio arquiépiscopal, que se viria a montar o palco onde se desenrolariam as cenas mais empolgantes da presente encenação urbana.

Mandado abrir em data incerta, mas que rondaria advertidamente os finais do Séc. XVI - sendo então Arcebispo D. Frei Agostinho de Jesus (1588-1606) - seria somente durante a vigência de D. José que o local se iria elevar ao estatuto de centro cívico-administrativo da cidade. O processo arrancou com o *escambo* da casa dos *Expostos*, localizada na vertente nascente da dita Praça, e que o *príncipe* permutou com o *Senado da Câmara* por umas *casas* do lado Norte, que serviam para alojamento do seu séquito familiar e arrumos dos seus coches. Por consequência viria a ser edificado no lugar, voltada para Oeste, uma nova e esplendorosa ala do Paço<sup>1</sup>, cujo risco é atribuído a André Soares.

D. José não teve o rasgo ou, no mínimo, *fazenda* para se aventurar a encomendar uma grandiosa praça fechada debruada por uma *loggia* tão ao gosto do que então se praticava nos lugares de referência. Deste modo, o *Senado da Câmara*, imbuído certamente dos mesmos pruridos - já que, afinal de contas, então não passava duma extensão do poder do arcebispo -, solicitaria, em 1754, ao mesmo arquitecto, um projecto para os novos *Paços do Concelho* fronteiros ao novo palácio arcebispal. Como por arrastamento, confirmando quem efectivamente protagonizava o domínio da cidade, iniciar-se-ia a translação do centro nevrálgico do poder que, já muito decadente, ainda gravitava nas imediações da Praça do *Pão* (tramo nascente da actual rua *D. Paio Mendes*), transferindo-se agora para a nova *Praça* rejuvenescida, até então transformada num terreiro de touradas e celebrações. Abandonados os antigos *Paços do Concelho* defronte da Sé, esta área quedar-se-ia definitivamente confinada à sua função *simbólico-monumental*.

De permeio, as vertentes Norte e Sul do *Campo de Touros* foram sendo colmatadas por edifícios, alguns deles de traça *setecentista*, bem ilustrativos da importância que a *praça* entretanto passou a adquirir. Um pouco por toda a cidade e arredores<sup>2</sup> foram sendo edificadas sumptuosas *casas* de Deus e dos homens, ilustrativas do gosto e da mentalidade dominante da época.

São também decorrências da mesma prelatura a construção do sistema de captação e abastecimento de água à cidade (1744-1752), denominado de *Sete-Fontes*, todo ele estruturado ao longo de uma extensa rede de galerias e canais empedrados, cujos veios principais se estendiam até ao *caramanchão* dos *alpendres*, sito ao *Campo de Sant'Anna*, para, a partir daí, se ramificar por diversos pontos da cidade.

Igualmente no plano do ordenamento urbanístico o arcebispo interviu na expansão da *rua Nova de St<sup>a</sup> Margarida*, cujas construções ameaçavam desarticular-se

---

<sup>1</sup> - ADB, Cf. Peixoto, José Inácio - *Memórias Particulares* - Braga, ADB, ms 888

<sup>2</sup> - O santuário do Bom Jesus, a capela de Santa Maria Madalena na Falperra, a nova Igreja de S. Frutuoso, obras no Mosteiro de Tibães, etc.

com a estrutura viária estabelecida para os novos espaços, fixando, à imagem do *Campo Novo*, uma largura de 40 palmos<sup>1</sup>.

Para a cidade é sem dúvida uma época de ouro na arquitectura, mas será que podemos considerar o mesmo atributo no domínio da concepção geral da forma urbana?! O movimento expansivo não se circunscrever-se-ia a iniciativas isoladas, ao emergir de vontades determinadas, porém desinseridas de uma ideia urbana global para a cidade?!

O último *príncipe-arcebispo* e derradeiro *Senhor* de Braga, D. Gaspar de Bragança (1758-1789), sobrinho do seu antecessor, quer o devesse ao parentesco real, quer continuasse, num certo sentido, a exprimir os desígnios do *regalismo pombalino* em Braga, não ficaria de igual modo imune aos ventos ideológicos que sopravam da corte centralista de Lisboa.

Com D. Gaspar a cidade iria, pelo menos no plano das intenções, ser objecto de diversas considerações imanentes à afirmação crescente de um novo doutrinário apelador do intervencionismo urbano. Seria pois debaixo da sua mitra que, primeira vez, nos iremos deparar com um *plano geral de obras* da iniciativa da Câmara, no caso subscrito pelo *Juíz de Fora*, Bernardo António Soares<sup>2</sup>.

Na sequência do movimento de renovação de Lisboa, após o Terramoto de 1755 e, por certo, devido à influência da acção exercida pelos *Almadas* na vizinha cidade do Porto, viria a ser apresentado ao arcebispo, no ano de 1769, um elenco de obras inequivocamente suportado por um conjunto de considerações programáticas claramente apelativas à intervenção do poder da cidade na concepção e condução dos assuntos urbanísticos. Trata-se de um *Plano* que sustenta a sua pertinência no exemplo modelar das experiências anteriores.

O requerente dirigir-se-ia ao arcebispo, procurando demonstrar a necessidade imperiosa dos governantes atenderem à vigilância e cumprimento das regulamentações urbanas estabelecidas, na finalidade expressa de que as cidades apresentassem "*galhardia e Formuzura*" como era próprio das nações civilizadas. E acrescentaria, num tom inconfundivelmente doutrinário, que *os maiores quando esquecidos da indispeçavel vigilancia e perciza circunspecção que devião ter sobre a regularidade dos edifícios, não obstarão a que os particulares pouco cultos e bem nutridos na sua barbaridade edeficassem habitaçois sem as necessárias regras de architettura, formassem ruas torpes e informes, sem ordem na cituação e pozitura, e assim amontoando cazas e cazas, afearão com huas a simitria das outras, deturbando deste modo a beleza e o aspecto das cidades, mais adiantando que, mesmo sendo o seu plano tam formozo pelo belo terreno e acento que occupa, não he bem se ache por causa de alguns irregulares edefícios e imperfeitas obras tam feas e deformes*.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - Capela, J. V. - "O Município de Braga de 1750...", p 322

<sup>2</sup> - *id* p 152

<sup>3</sup> - *id.*, p 153-154

Com estes argumentos, o empenhado e voluntarioso Juiz, fazendo um diagnóstico da situação, aproveitava para lembrar ao *príncipe* a inconsequente publicação de *editos* experimentados por outros *regedores* passados, com o mesmo fim, que proclamavam a obrigatoriedade de se obter uma licença de construção passada pelo *Senado* (da Câmara) *para este averiguar, como lhe pertencia, se o edeficio era prejudicial ao publico aspecto, ordenando tambem se abulissem os que cauzavão diformidade*, não obstavam que, *as orgulhozas intrigas dos particulares fizerão frustar estas providencias, mostrando tinham impetrado ainda que só heram clandestinos e obreticios despachos dos superiores para concervação dos artefactos já obrados e continuaram a construção que a sua teima lhe sugerio fabricassem, respeitando somente a própria utilidade e sem fazerem cazo de que com elles denegrião a belleza e comum aspecto da cidade*<sup>1</sup>. Já então se podia constatar que, embora existissem determinações no sentido de promover o ordenamento do espaço urbano, a prática ignorava-as e as regulamentações, ainda que avulsas, não passavam de *letra morta*.

Apresentada a invocação lúcida e esclarecida das razões aduzidas, a propósito das quais se pedia a intervenção reguladora do arcebispo, seguir-se-ia a apresentação de um *plano de obras*, consideravelmente modesto se compararmos com o alcance das preocupações expostas. Basicamente sugeria-se a mudança de duas *caixas de água* - respectivamente ao meio da rua dos *Chãos de Cima* e no *Campo* da Vinha, junto à capela de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> do Amparo* - por destoarem do local e constituírem um obstáculo à circulação. Por outro lado, agora particularmente assente em critérios de defesa da ordem moral e de segurança - já que propiciariam a marginalidade nocturna - propunha-se a demolição de três *alpendres*, situados respectivamente no *Campo* de *Sant'Anna*, no princípio da rua dos *Biscaínhos* e na rua *Nova*, junto à porta do mesmo nome.

Além do presente requerimento surgiria, pela mesma altura, um outro documento semelhante que, sucintamente, previa a remoção de quatro *cruzeiros* e a demolição das capelas situadas no meio dos *Campos* da Vinha e de *Sant'Anna*. Ambos os documentos viriam a ser deferidos pelo Prelado.

Há ainda a acrescentar que, no decorrer do governo de D. Gaspar, a *direcção das obras públicas e particulares* tenha sido entregue, por assento de vereação de 21/1/1773<sup>2</sup>, ao futuro engenheiro militar Carlos Luis da Cruz Amarante<sup>3</sup>. Facto este que todavia não terá alterado, no essencial, o *modus faciendi* do urbanismo bracarense.

---

1 - *idibid*

2 - *id*, p 157

3 - Carlos Amarante é um autodidacta, tendo supostamente exercido, entre outras funções, a de desenhador, debaixo do mecenato do arcebispo D. Gaspar. Terá ocupado nessas condições, o cargo de *Inspector das Obras Públicas* até ao ano de 1789, já que só se tomaria membro do *Real Corpo de Engenheiros* a partir dos 45 anos de idade, *in* apontamentos recolhidos na conferência de Eduardo M. Alves Duarte, Museu Nogueira da Silva - UM, org. da Escola Secundária Carlos Amarante, Braga, 30/10/1998

Sendo os exemplos citados indiscutivelmente denotativos dos princípios urbanos básicos e da mais ampla modernidade, serão eles, no entanto, suficientemente profundos e de vastas consequências para atribuímos a esta época o denominativo de um período de grande intervencionismo planeado!? Ainda assim, se adicionarmos as obras promovidas sob a égide do arcebispo que, todavia, poderão ser relevantes ao nível da leitura arquitectónica da cidade, mas pontuais e dispersas no que concerne ao conjunto urbano, questionamo-nos se terão estas sido tão determinantes para o desenvolvimento subsequente da cidade?! Particularmente no que concerne à posterior estruturação funcional do seu espaço, como foi a fixação orgânica da população manufactureira nas áreas periféricas, concretamente ao longo dos principais acessos radiais<sup>1</sup> que demandavam Braga?! Nestes locais, viriam de facto a surgir alguns dos primeiros *bairros operários* e as primeiras fábricas geradoras do surto industrializador que emergiria no século seguinte.

O final do *senhorio eclesiástico* e o começo definitivo do enquadramento civil da cidade no contexto nacional, ficaria referenciado pela nomeação do arcebispo D. Frei Caetano Brandão (1790-1805) que, ao contrário dos seus antecessores, não teria outra alternativa senão concentrar-se na defesa das *liberdades eclesiásticas à custa do senhorio*<sup>2</sup>. Estas porém, e no seu todo, não lhe teriam imediata e integralmente escapado. Por algum tempo o arcebispo continuaria a desfrutar de relevantes prerrogativas no governo da cidade. Todavia, não só devido às transformações que então sopravam da Europa, mas certamente também pelo próprio carácter simples e austero do arcebispo - o próprio assumiria um estilo de prelatura diametralmente oposta à dos seus antecessores -, não deixa de ser significativo, como aponta J. A. Ferreira, que o arcebispo mandasse tirar *todo o adorno do Paço (...)* o qual *converteu (...)* num *Monastério, e ali acabaram os jogos, as músicas, os banquetes (...)*, passando-se a dar *audiência sem fausto algum*<sup>3</sup>.

No plano *temporal*, D. Frei Caetano Brandão centraria a sua acção nos domínios assistencial e educativo, não desmerecendo porém a intervenção realizada em outros âmbitos da vida urbana, no domínio dos quais ainda teria a capacidade para nomear como *Inspector das Obras Públicas* José António de Almeida Matos<sup>4</sup>.

Embora a sua acção não se tenha traduzido por alterações significativas no ordenamento formal da cidade que, então, rondaria os dezassete mil habitantes<sup>5</sup>, teve, no entanto, o mérito precursor de introduzir em Braga novos domínios de desenvolvimento, tais como: os estudos médicos em Braga, com a criação da Escola

---

<sup>1</sup> - A este propósito, evoquemos o desenvolvimento funcional do entroncamento de *S. Victor*, consubstanciado nas ruas da *Régoa*, das *Cazas Novas* (actual *D. Pedro V*); e, do *Assento* (tramo Sul da Rua de *S. Domingos*)

<sup>2</sup> - Capela, J. Viriato - *Fidalgos, Nobres e Letrados...opus cit*, p 13

<sup>3</sup> - Ferreira, J. Augusto - *Fastos Episcopales da Igreja Primacial Bracarense ...opus cit*, tomo II, p 403

<sup>4</sup> - *vid* Liv. de Regist.-AMB (1799-1809), fol.288, 20/12/1805

<sup>5</sup> - Araújo, A. de Sousa - *Braga no Século XVIII...opus cit*, p 20-21

de *cirurgia ministrante e anatomia* no *Hospital de S. Marcos*<sup>1</sup>; de estimular o progresso farmacêutico, com a criação de uma *Pharmacia* nos *baixos* do *Seminário de S. Caetano*<sup>2</sup>, à *Praça Municipal*; e, ainda, com significativa antevisão, de mandar organizar, no ano de 1792, a primeira *Exposição agrícola e industrial de Braga* que viria a ser reconhecida e proclamada, mais tarde, no *Programa para a Exposição Universal de Londres*, em 1861<sup>3</sup>.

Enfim, por todos os factos apontados, ainda assim nos questionamos, se Braga, no sentido formal e no plano teórico dos estudos urbanísticos, poderá ser considerada, para este período, como um genuíno exemplo do urbanismo planeado. Pela forma como foi sendo organizado e projectado o seu crescimento, nomeadamente através do incontornável exemplo do *Campo Novo*?! Pelas obras públicas que um elenco de arcebispos célebres assinaram: um novo sistema de abastecimento de águas à cidade; uma rede envolvente de conventos e recolhimentos que foi enlaçando a urbe murada desde o Séc. XVII; pela acção de desobstrução de algumas das principais ruas e até, pelo programa de remoções e demolições de cruzeiros, *caixas de água*, diversos cobertos e capelas?!

Terão, no seu conjunto, estas iniciativas atingido a magnitude necessária e suficiente para designarmos Braga como um exemplo conseguido do expressionismo urbano do *tardo Barroco*?!

---

<sup>1</sup> - as lições terão se iniciado em Outubro de 1798, *in* Ferreira, J. Augusto - *Fastos Episcopales da Igreja Primacial Bracarense ...opus cit*, tomo II, p 414

<sup>2</sup> - provida de um Boticário *perito* com funções de ensino aos órfãos da mesma instituição

<sup>3</sup> - Ferreira, J. Augusto - *Fastos Episcopales da Igreja Primacial Bracarense ...opus cit*, tomo II, p 415-416





## Capítulo X: As intervenções estruturantes com origem ou idealização na primeira metade do século XIX

A consideração das intervenções concertadas no tecido urbano, dos programas de obras públicas e da indagação possível do planeamento urbano em Braga, nos inícios do século XIX, remete-nos necessariamente para a leitura prévia do *Mappa da Cidade de Braga Primas* (vid ANEXO 34), atribuído ao arquitecto André Soares. Executado em meados do século XVIII, ainda que se trate de uma expressão pré-geométrica da cartografia urbana, constitui a única urbivisão global da cidade, anterior às primeiras acções cartográficas contemporâneas de levantamento do desenho urbano, levadas a cabo a partir do início da segunda metade do século XIX.

Embora a cidade não possa escamotear as antecedências estruturantes já aludidas, a imagem geral em referência evidencia um longo período de crescimento assente sobretudo num processo orgânico continuado. Nem mesmo no plano defensivo, motivo que então viria a pretextar um profundo intervencionismo em muitas das cidades da periferia litoral e da *raia seca*, desenvolvido a propósito das diversas políticas geoestratégicas de âmbito nacional, deixaria Braga de ficar arredada desse itinerário reestruturador, quedando-se assim, confinada à presença perene e  *mascarada* de uma muralha tardo medieval. No domínio defensivo a última intervenção de vulto seria executada no início do século XVIII e resultaria circunscrita às obras pontuais de reedificação do *castelo*<sup>1</sup>.

As preocupações de índole urbanística, a poucos meses do advento de *oitocentos*, conforme nos pode induzir a leitura do questionário concebido pelo capitão de engenharia, Custódio José G. Villas-Boas na *Descrição Geographica, Economica da Provincia do Minho*<sup>2</sup>, de 1799, denotam bem o papel secundário votado a estas matérias. Não nos permitindo indagar, senão por extrapolações indirectas, o domínio de intervenção urbanística realizado nas vilas e cidades da referida província. Além da inquirição genérica dos factos relacionados com as *posturas mais notaveis, nos diversos ramos da Administração Municipal* que, já vimos anteriormente, se dispersavam por diversas matérias, entre as quais, o ordenamento enunciado em articulados regulamentadores de duvidosa aplicação, pouco mais se acrescenta à pretensão obsessiva pelos conhecimentos da métrica dos espaços, das divisões administrativas, da indicação dos recursos naturais, e, naturalmente, dos mais diversos referenciais demográficos.

É certo que as pretensões expressas na homologação régia desta empreitada apontam no sentimento ilustrado de demonstrar a utilidade do projecto, *na certeza de que a sciencia das coisas da Provincia será huma fonte pura de providencias uteis*,

---

<sup>1</sup> - tendo-se desmoronado a *fronteira do castelo da cidade*, o Arcebispo D. João de Sousa (1696-1703), mandou-a *reedificar a expensas suas*, in Senna Freitas, B. *Memórias de Braga...opus cit*, T III, p 198

<sup>2</sup> - Cruz, António - *Geografia e Economia da provincia do Minho nos Fins do Século XVIII...de Custódio José Gomes Vilas-Boas*, CEH-FLUP, Porto 1970

tendentes a regular a boa Administração da Justiça, a promover a felicidade dos Póvos, e augmentar a prosperidade da Nacional<sup>1</sup>. Todavia, o amplo e exaustivo formulário, ainda que vindo da lavra de um membro do *Corpo Real de Engenheiros*, não reflecte qualquer atitude prospectiva no domínio do planeamento urbano, ficando-se, salvo algumas excepções pontuais, pela mera indagação de alguns tópicos referentes à salubridade, à higiene e ao abastecimento público de águas. Somente a questão viária, muito particularmente o estado das estradas e o potencial de navegabilidade dos rios parecem colher uma maior atenção, mas, mesmo nesses casos, a substância inquirida não é explícita no que concerne ao *húmus* do espaço urbano.

Os primeiros sintomas contemporâneos da manifestação de acções concertadas, interferentes na estruturação do espaço urbano de Braga, revelar-se-iam através de dois planos fundamentais:

- por iniciativa local, embora carente de autorização régia, na pretensão em desobstruir os estrangulamentos colocados pelas velhas portas da muralha; e
- decorrente das primeiras e tímidas políticas centrais, no intuito de estabelecer uma rede de viação nacional moderna, nas obras relacionadas com as estradas de ligação a Braga.

### **1 - A erradicação das portas da muralha tardo medieval**

O desmantelamento da muralha em determinados pontos do seu traçado, particularmente no tramo NE, era já uma evidência desde o século XVII<sup>2</sup>, podendo até recuar por mais tempo se considerarmos a edificação do *tridentino Seminário de S. Pedro ao Campo da Vinha*, iniciado em 1571/72<sup>3</sup> e que viria a sacrificar o pano da muralha correspondente. Desde então, Braga, no plano das construções militares, deixaria de figurar no itinerário defensivo da geoestratégia nacional.

Ainda no ano de 1796, conforme nos relata Senna Freitas (1890), a Câmara *dirigiu uma representação ao governo, em que lhe significava a urgente necessidade de recalçar algumas ruas, e de fazer novos chafarizes: e para esse fim, pedia permissão para demolir as antigas torres da cidade, que estavam em ruína, e se julgavam por inúteis*<sup>4</sup>. A invocação utilitária do alvitre, antecedendo assim uma mentalidade que se afirmaria por dominante anos mais tarde, viria a ser indeferida pelo Governo com base num parecer emitido pelo *general governador d'Armas da Província* que, então, expressamente se deslocou do seu quartel general sediado em Viana, para afirmar que *as torres não estavam em ruínas; e que, como monumentos antigos, e tão respeitáveis para esta cidade, deviam ser conservados*<sup>5</sup>. No ano de 1801, a autarquia, ainda que

---

<sup>1</sup> - *Secretaria Estado dos Negócios do Reino em 27 de Abril de 1799*, assin. Francisco José de Oliveira, in Cruz, António - *Geografia e Economia...opus cit*, p 128

<sup>2</sup> - Bandeira, Miguel Melo - *Uma Panorâmica Seiscentista de Braga - Forum*, 15/16, Jan-Jul, Braga 1994, p 25-36

<sup>3</sup> - Ferreira, Me. J. Augusto - *Fastos Episcopaes...opus cit*, Tomo III, p 43

<sup>4</sup> - Senna Freitas, B. *Memórias de Braga...opus cit*, T III, p 198

<sup>5</sup> - *id* p 199

sem ser por unanimidade<sup>1</sup>, voltaria a insistir na mesma pretensão, desta vez acrescentando o argumento do fornecimento de pedra para a obra de edificação da *casa de recreio e convalescença dos meninos orphãos de colégio de S. Caetano*. Quiçá servindo o expediente político capaz de explorar as contradições, ainda vivas, da perda da tutela senhorial, ocorrida poucos anos antes, tentando deste modo aliciar a intercedência do Prelado em favor de uma causa que implicava vantagens para a edificação de uma das suas obras prioritárias. Ainda assim, a pretensão foi indeferida. O *ímpeto demolidor* porém continuaria a arregimentar adeptos e as insistências com esse fim aumentariam de frequência.

As presentes torres e baluartes, que eram pertença da cidade, flanqueavam as portas de acesso ao intramuros. Daí se compreenda que, a apetência por utilizar a referida pedra na repavimentação das calçadas e na construção de aquedutos, desse rapidamente lugar, com os mesmos fundamentos, à perspectiva de dismantelar a estrutura de suporte que, na generalidade dos casos, incorporava também os arcos das ditas portas.

Sem que ainda houvesse uma referência expressa à necessidade de promover o alargamento das entradas da cidade, a primeira invectiva recairia sobre a *Porta de S. Francisco* (NW do perímetro amuralhado), que dava serventia ao largo de *St<sup>a</sup> Agostinho* (actual largo *Cons. Torres e Almeida*). Tudo começaria com o pedido, em Março de 1803, de aforamento do terreno compreendido pela dita estrutura que, embora inicialmente recusado, após sucessivas insistências, viria a ser concedido por *Provisão Real*, registada em Novembro do ano seguinte<sup>2</sup>. A obra de demolição da também conhecida *porta limpa*, ocorrida no primeiro semestre do ano de 1805, destinaria a pedra resultante para as obras das calçadas<sup>3</sup>, dando assim, simbolicamente, origem à primeira iniciativa que viria a caracterizar o intervencionismo urbano intramuros *oitocentista*. Contudo a passagem não terá sido então completamente desobstruída, já que, em Maio de 1819<sup>4</sup>, o lugar viria a ser regularizado debaixo de um novo alinhamento, dando azo a que a pedra sobranse fosse objecto de um registo de dádiva.

A demolição da porta de *S. Francisco* não surgiria porém como um acto isolado. No mesmo ano de 1805, no sector meridiano oposto, seria a vez de uma das *torres* do *Postigo de S. Bento*, ou de *S. Sebastião*, merecerem da parte do *príncipe regente*<sup>5</sup> a concessão para alimentar as obras da almejada *casa dos meninos orfãos*. A demolição efectiva do presente complexo, que envolvia dois torreões, um bastião e

---

1 - o testemunho de Senna Freitas sugere que a discordância não tenha assentado na atitude altruísta de preservação do património, mas no simples facto da muralha (e respectivos torreões) se encontrar então *forrada* de construções adossadas tanto pelo interior como pelo exterior

2 - *vid* ASC-AMB (1804-1805), fol.42v, 17/11/1804

3 - tendo ido à praça por não servir para esse fim, ainda assim viria a ser solicitada pelo *Inspector Geral das Estradas e Obras Públicas da Província do Minho*, para as obras da estrada que se estava fazendo entre Braga e o Porto, *in* ASC-AMB (1805-1812), fol.51v, 31/5/1806

4 - *vid*. ASC-AMB (1819-1820), fol.13v, 12/5/1819 e Liv Regi(s)-AMB (1818-1823), fols. 38 e 38v, 20/5/1819

5 - *vid*. Liv de Registo (1799-1806), fol 270, 17/4/1805

duas entradas<sup>1</sup>, e que, implicavam ainda o condicionamento enfiteutico das casas adossadas (foreiras à Câmara), a fazer fé no *medalhão* exibido na sala das sessões dos *Paços do Concelho*, só viria a ser integralmente demolido e rectificado no ano de 1876.

Por esta ordem de ideias, o desmembramento integral subsequente à *porta de S. Francisco*, realizado ainda na primeira metade de século XIX, recairia sobre a *Porta de Maximinos*, ou também denominada de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Ajuda*<sup>2</sup>. Tratava-se de uma das entradas mais antigas da cidade que, de poente, dava acesso directo à Sé catedral. Deliberada a demolição, em Outubro de 1819<sup>3</sup>, depois de obtido o pronunciamento favorável dos diferentes estratos sociais, com o fim de repavimentar as calçadas da cidade, só em Agosto de 1826 viria a ser contemplada com a provisão régia necessária para se proceder à sua remoção. Finalmente, em 1831 a porta seria integralmente desmantelada, ainda que o alargamento da rua de *Maximinos*, ou dos *Burgueses*, tivesse que aguardar por mais de trinta anos.

Se é verdade que o quadrante nascente do intramuros se manteve incólume a esta saga demolidora até meados do século XIX, os desmembramentos das portas da muralha prosseguiriam irreversivelmente até aos finais da centúria<sup>4</sup>. Todavia, os critérios de desmantelamento viriam progressivamente a relacionar-se mais directamente com os fins do alargamento viário, sobrepondo-se ao privilégio utilitário dos usos da pedra sobranete.

A demolição da *Porta do Souto*, principal acesso urbano procedente do amplo sector NE-E-SW, constituiria uma das mais incisivas intervenções no presente plano de análise. Este facto ficará a dever-se não só à importância estrutural do local no contexto geral da circulação interna na cidade, como fundamentalmente, por a obra, ainda que faseada, se associar a uma profunda rectificação da rua do *Souto*, processo este que acarretaria também o recuo do edificado Sul entre a rua de *Janes* e a rua de *S. Marcos*. Além do mais, a extinção da *Porta do Souto*, que pelo menos até ao ano de 1816<sup>5</sup> integrou o itinerário simbólico urbano, virá ainda a incorporar o contexto programático das obras públicas de Braga de meados do século XIX, razão pela qual voltaremos, mais adiante, a abordar este assunto.

---

<sup>1</sup> - *vid Mappa da Cidade Primas*

<sup>2</sup> - assim designada por possuir uma *capelinha* na reentrância do bastião voltada para a mesma rua, dedicada ao referido orago. Recorde-se, a este propósito que, segundo Leonídio de Abreu (ed. 1983), tendo-se, a dado passo, aí celebrado missa, muitos dos participantes assistiriam às cerimónias das varandas e janelas das suas casas. Motivo este que, tendo gera abusos, levaria o arcebispo D. Sebastião de Matos Noronha (1636-1641) a interditar tal prática.

<sup>3</sup> - *vid. ASC-AMB (1819-1820)*, fol.33, 6/10/1819

<sup>4</sup> - No entanto, e segundo Alberto Feio (ed. 1984, p 107/108), as últimas demolições das portas da muralha ocorreriam já em pleno século XX. Isto se considerarmos a *porta de cubelo* da rua da *Cárcova* que, embora estivesse já arredada de qualquer serventia, por se encontrar apartada do leito do primitivo arruamento, ainda assim estaria *intacta com o seu rastilho* em 1906. Igualmente o mesmo se pode afirmar para a denominada *porta da traição*, no *pano ocidental da cidadela* que teria sido demolida aquando da remodelação do *restaurante Peninsular*, em meados do século XX.

<sup>5</sup> - a cerimónia da *quebra dos escudos*, pelo falecimento da rainha D. Maria I, passou pela *porta do Souto*, in *ASC-AMB (1847-1849)*, fol(s).161, 163v e 164, 10/6/1849

O projecto de demolição seria formalmente reportável a Junho de 1849<sup>1</sup>, quando um grupo de cidadãos *probos e compíscuos*, invocando critérios de acessibilidade, requeririam à Câmara o *endireitamento da rua do Souto*. A obra de rectificação só se processaria durante o consulado do *Barão de S. Martinho* (1852-54), tendo, para o efeito, sido obtido um empréstimo, em Setembro de 1853 (*vid* ANEXO 37).

O desmantelamento seguinte caberia à *Porta de S. João* (SW) no ano de 1867<sup>2</sup>. A entrada situava-se no enfiamento do início da *estrada Real* para Guimarães que tinha por princípio o *largo dos Remédios* (actual largo *Carlos Amarante*) e seguia, então com a mesma classificação, pela rua dos *Granginhos*. Com origens medievais, de meados do século XII, esta porta viria a ser reedificada pelo arcebispo D. Diogo de Sousa em estreita articulação com a nova rua de *S. João*, no ano de 1512, consignando-lhe uma importância posicional na circulação da cidade que auferiria até à sua demolição. As rectificações do *bairro das Travessas*, viriam porém a impor o desmantelamento do arco, também, neste caso, intimamente associada à criação do trecho viário que hoje dá pelo nome de *Largo de Santa Cruz*.

Por fim, o último arco a ser demolido, seria o do *postigo de St<sup>o</sup> António*, que fazia, a Norte, a ligação ao *Campo da Vinha*. Embora não conheçamos com precisão a data do seu desmantelamento, o cronista Senna Freitas (1890), à data de conclusão das suas memórias (1889), dava conta da subsistência do *arco encimado por um nicho*<sup>3</sup>. A manutenção da estrutura terá resistido muito provavelmente até à rectificação da rua votada ao mesmo topónimo<sup>4</sup>, ocorrida ainda no final da década de oitenta<sup>5</sup>.

No entanto, dois arcos de penetração na muralha tardo medieval persistiriam até aos nossos dias. O Arco da *Porta Nova*, aberto em 1512, que, no ano 1778, viria a ser objecto de uma intervenção monumentalizadora de feição classicizante, não mais deixando de acentuar o seu papel de ícone de Braga; e o arco de *Santiago*, que se transferiria da base do corpo da torre do mesmo nome, uns *palmas* para nascente, para passar a incorporar a estrutura do contíguo *colégio*. Esta última porta apesar de, diversas vezes, ter sido aventado o seu alargamento e alteamento, manter-se-ia incólume a qualquer acção demolidora, certamente por se encontrar inserida na estrutura do edifício do *Colégio de S. Paulo* mas, também, pelo facto do eixo que lhe dava serventia - estabelecido através das ruas de *S. Geraldo/Pelames* - ter deixado de constituir, durante todo o século XIX, um acesso privilegiado ao centro da cidade.

---

1 - *vid.* ASC-AMB (1819-1820), fol.13v, 12/5/1819

2 - Senna Freitas, B. *Memórias de Braga...opus cit*, T I, p 27

3 - *id* p 26

4 - a referida estrutura estava inserta no edifício do *Recolhimento de St<sup>o</sup> António* que foi acordado expropriar, em 13/7/1885, para a Câmara mandar alargar a rua de *St<sup>o</sup> António, in Castro*, M<sup>a</sup> de Fátima - *O Recolhimento das Beatas de St<sup>o</sup> António do Campo da Vinha* (parte II), *Bracara Augusta Vol XLVIII*, nº101-102(114-115), Braga 1998/99, p 43

5 - certamente efectuada entre o registo da notícia e a data de publicação das *memórias*.

## 2 - As estradas: factor precursor do urbanismo *oitocentista*

Desde que Quesnay celebrizou a fórmula do *laissez-faire, laissez-passer*, enquanto apologia *duma estratégia voluntarista de construção de estradas e a favor da liberalização dos fluxos de mercadorias e de mão-de-obra (...) foi em torno da estrada que se teceu em França* [essa contínua fonte inspiração nacional de referências] *a primeira representação utópica da comunicação moderna, enquanto promessa dum futuro guiado pela razão universal (...) a crença das Luzes na troca como factor de criação de valores*<sup>1</sup>.

Desde então os contingentes demográficos urbanos não mais deixariam de aumentar e a circulação ganhava maior impacte nas questões de Estado. Enraizavam-se assim as antecedências que iriam não só galvanizar o interesse geral pela circulação terrestre entre as cidades, pelos seus acessos de entrada e saída, bem ainda como pelos problemas decorrentes do atravessamento dos aglomerados populacionais.

\*\*\*

Ainda antes de se fazerem sentir as primeiras manifestações, tendencialmente gerais e sistemáticas, no domínio do planeamento urbano, que é sabido só viriam a almejar esse alcance após a segunda metade do século XIX, várias foram as iniciativas de ordenamento na primeira metade de *oitocentos*.

De matriz centralista e perspectivadas no âmbito nacional das obras públicas, estas viriam a despoletar as condições necessárias ao posterior ímpeto intervencionista que afectaria muitos dos nossos centros urbanos. Curiosamente, seria através de um factor externo à própria urbe, embora directamente justificado em função da sua existência que se projectariam, em muitas das nossas cidades, as primeiras rectificações viárias mais ousadas e estruturantes. Estamos-nos naturalmente a referir aos efeitos das políticas de reestruturação e reconversão da rede vial nacional, querendo com isso, mais do que chegar às consequências factuais da existência de *estradas-ruas* em Braga, ou seja, de abordar os arruamentos urbanos cujo traçado seria classificado como via de atravessamento, demonstrar a existência de um novo contexto mental, indutor de uma consciência formal de intervenção urbanística com efeitos a nível local.

Sinteticamente, e para que melhor se possa compreender o contexto nacional deste sector relembramos que, desde a primeira metade do século XVIII, a construção da estrada de Lisboa a Mafra já se inseria estreitamente numa perspectiva de melhoramento dos acessos à capital, ou seja, exprimia uma filosofia de ligação entre um grande centro urbano e os seus arredores.

Também em Braga, no virar da década de *sessenta* para a de *setenta*, governando então D. Gaspar de Bragança, a Câmara obteria, por *provisão régia*, meios financeiros destinados a efectuar um plano de obras que incluía o calcetamento

---

<sup>1</sup> - Mattelart, Armand - História da Utopia Planetária...opus cit, p 38

das sete vias principais de entrada na cidade<sup>1</sup>, todas elas projectando-se no enfiamento de extensas ruas que penetravam no âmago da cidade.

De acordo com Teodoro de Matos (1980), a rede vial portuguesa, sendo herdeira das estradas romanas, não viria a sofrer alterações de fundo até meados do século XIX. Ora sendo Braga, também ela, um legado de uma das principais referências da *rede urbana* da Ibéria *imperial*, não poderia deixar de escamotear essas antecedências, quer na estruturação dos quadrantes de acesso, quer também nas evidências perenes de alguns dos seus prolongamentos estabelecidos no interior da malha urbana subsequente.

A localização de Braga, já aqui considerada, justificaria a dotação de uma rede de acessos vasta e espartilhada. Não só devidamente relacionada com a sua disposição fluvio-topográfica, de articulação com o ponto máximo de penetração navegável do rio Cávado, mas certamente, e também, devido ao facto de esta se consubstanciar numa *placa giratória* de uma região que, não sendo vasta, era imemorialmente densamente povoada.

\*\*\*

A cidade de Braga, desde *o primeiro período de realizações no campo da construção de estradas e pontes*<sup>2</sup>, em Portugal - que, segundo Teodoro de Matos decorreria entre 1780 e 1806 - ver-se-ia logo implicada nas primeiras investidas programáticas. Assim, na *Informação sobre as providências que parecem mais necessárias para a abertura e conservação das Estradas Reais*, subscrita por Miguel P. Pinto Teixeira (1781), Braga surge inserta como localidade de passagem, integrando uma das sete vias propostas a *iniciar de imediato*. Tratava-se, com efeito, da primeira das vias elencadas, que unia Lisboa (da rua *Bela da Princesa*) a Valença do Minho<sup>3</sup>. Embora se saiba que o projecto não obteve imediata consequência, o doutrinamento elaborado subsistiria, ficando a aguardar por melhor oportunidade.

Entre nós, o ímpeto político-institucional que promoveu o arranque do presente vector de modernidade poder-se-á atribuir à nomeação do primeiro *Superintendente Geral das Estradas*, José Diogo Mascarenhas Neto (1791-1805), formado em Direito pela Universidade de Coimbra. Personalidade ilustrada do seu tempo, interessou-se pela questão das estradas desde que foi *Corregedor em Guimarães*. Aí ganhou experiência com a construção da estrada entre o Porto e essa cidade<sup>4</sup>. Publicaria, em 1790, o *Método para construir estradas em Portugal* que trata também do problema da conservação. Seria ainda o responsável inicial pela tutela da construção da estrada de Lisboa ao Porto que, como se sabe ficaria por Coimbra<sup>5</sup>. Entretanto, em 1796, surgiria o primeiro articulado da especialidade entre nós, o *Regulamento de Estradas Novas*.

---

<sup>1</sup> - que viriam a ser arrematadas em 8/8/1772, in Capela, J. Viriato - *Fidalgos, Nobres e Letrados...opus cit*, p 149/150

<sup>2</sup> - Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 32

<sup>3</sup> - *idibid*

<sup>4</sup> - Guerra, Franklin - *História da Engenharia em Portugal ...opus cit*, p 166

<sup>5</sup> - Matos, Teodoro - *Transportes e Comunicações (1750-1850) ...opus cit*, p 33

O final deste período corresponde à nomeação efémera do *Conde de Vila Verde* como *Inspector Geral das Estradas* (1804-1806), que viria a ser marcado por alguma animação no sector, da qual, além do marco conclusivo da estrada de Lisboa ao Porto, em 1806<sup>1</sup>, no caso concreto, contemplaria a reparação da estrada desta última cidade até Braga<sup>2</sup>. Precisamente, como atrás aludimos, na mesma altura em que se solicitava para a referida obra a pedra da demolição da *porta de S. Francisco*.

A fase seguinte, situável entre 1807 e 1834, afigurava-se como um período conturbado da vida nacional - as *invasões francesas* e as *lutas liberais* - não propiciando condições de desenvolvimento aos projectos idealizados, sobretudo os de maior magnitude. Contudo, é de realçar que o tema das estradas não passou omisso no concelho de Braga durante este período.

Depois da animação havida com os trabalhos viários, ocorridos durante a primeira década do século XIX, envolvendo preferencialmente os acessos ao Porto e a Guimarães - tendo sobre este último caso, inclusive, deliberado desviar-se os recursos financeiros que estavam destinados às *obras de encanamento do Cávado*<sup>3</sup> - as intervenções sobre esta matéria continuariam a ser uma constante. Ainda que não dispúnhamos de registos objectivos no tocante à realização sistemática de obras, as acareações e as notas sobre o estado de conservação das estradas, sucedem-se em frequência, não deixando sequer de constituir, até meados da década de *trinta*, uma das principais fontes das preocupações administrativas locais.

Em 1808<sup>4</sup> seria extinta a obra do *encanamento do rio Cávado*, embora se mantivesse a contribuição com essa finalidade e, até mais tarde, voltasse a ser novamente equacionada como hipótese de trabalho. Apesar da decadência da navegação fluvial do Cávado já vir de trás - oferecendo-se desde tempos imemoriais como a principal via comercial de serventia a Braga - a verdade é que este acto, pelo seu simbolismo, determinaria a opção definitiva pelos acessos terrestres à *cidade dos arcebispos*, muito antes da estratégia nacional pela navegação fluvial ser definitivamente abandonada<sup>5</sup>.

Entretanto, em meados da década de *vinte*<sup>6</sup>, a propósito do estado ruinoso de algumas vias de circulação, solicitavam-se as *sobras das sisas* como meio de pagamento dos trabalhos de reparação das estradas. Cinco anos volvidos chegaria uma *provisão real*<sup>7</sup> autorizando a prolongar por mais dez anos o imposto sobre os *carros*, também ele destinado ao arranjo das estradas.

---

<sup>1</sup> - iniciada em 1791 e tendo chegado a Coimbra sete anos depois, in Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*

<sup>2</sup> - temos ainda notícia de existirem obras na estrada de Braga a Guimarães, in ASC-AMB (1805-1812), fol.51v, 31/5/1806

<sup>3</sup> - vid ASC-AMB (1805-1812), fol.153, 4/8/1808

<sup>4</sup> - vid Liv. de Regist. -AMB (1806-1814), fol.139v, 8/9/1808

<sup>5</sup> - saliente-se contudo que, após o limite da navegabilidade do Cávado se ter fixado em Barcelos, Braga tinha tudo a ganhar com o incremento da circulação rodoviária

<sup>6</sup> - vid - ASC-AMB (1824-1827), fol.187v, 15/12/1826

<sup>7</sup> - vid - ASC-AMB (1828-1831), fol.130, 30/7/1830



Com o triunfo e a consolidação do *liberalismo*, pela natureza dos próprios ideais e expectativas de afirmação dos novos estratos sociais emergentes, os sucessivos governos encontrariam nas obras públicas, e muito particularmente no fomento dos transportes e das comunicações, motivos acrescidos de dedicação e as razões prioritárias para realização dos seus desígnios. As perspectivas de desenvolvimento económico do país passariam a assentar no incremento do comércio e no alargamento dos mercados que, até então, excluindo os dois grandes centros urbanos nacionais, se encontravam ordenados em função de lógicas localistas e de tradição *senhorial*. Das mais amplas expectativas *liberais* fazia-se depender a reforma da carta concelhia e a abolição de muitos dos direitos de circulação e de trânsito<sup>1</sup> tradicionais.

Em finais de 1834, tendo o governo manifestado a intenção de promover a construção de novas estradas, criaria a *Comissão dos Melhoramentos de Comunicação Interior*<sup>2</sup> em 12 de Março do ano seguinte. Este colectivo tinha por fim elaborar um *plano geral de estradas* bem como outras obras relacionadas com a circulação, a classificação das vias, e ainda, a coordenação dos ensaios técnicos que levariam à adopção, por princípio, das pavimentações *macadamizadas*.

Efectivamente, a implantação do *liberalismo*, o crescente peso do Estado e o aumento decorrente da produção legislativa em matérias respeitantes à circulação, na qual pontuavam os projectos de abertura e conserto de estradas, teriam naturalmente as suas repercussões no caso concreto de Braga.

A leitura da diversa documentação autárquica existente permite-nos entretanto constatar que, durante a segunda metade da década de *trinta*, voltar-se-iam a acentuar as preocupações com as obras públicas, particularmente com os trabalhos incidentes nos acessos à cidade. É o período de formação de *comissões* especializadas<sup>3</sup>, entre as quais sobressai, naturalmente pela sua especificidade, a *filial* local da *Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior*<sup>4</sup>, criada em Abril de 1835. Ainda que de momento não seja possível medir ao certo o alcance das acções desenvolvidas por esta *Comissão*, estão no entanto bem documentadas as obras associadas à intervenção coeva do *Inspector de Obras Públicas*, João Pedro da Cunha C. Passos, sobretudo no plano dos consertos do pavimento da estrada de Barcelos e dos reparos efectuados nas calçadas de *Cabanas*, *Montariol* e *Real*, entre outros trabalhos de menor envergadura.

---

1 - Capela, J. Viriato - *A Revolução do Minho de 1846...opus cit*, p 40

2 - nesse mesmo ano surgiriam as propostas para a introdução do caminho de ferro em Portugal, in Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 20

3 - entre 1834 e 1835 formam-se comissões: para melhoramento das cadeias; para a limpeza e saúde pública; para a decisão de localizar uma fonte pública; para proceder a diversas vistorias, etc, in - ASC-AMB (1834-1837)

4 - nomeada pelo *Perfeito*, sob proposta da Câmara, de acordo com a portaria já aludida, relativa à criação de uma comissão nacional de igual denominação. Os seus membros eram: José Matos; Manoel Cruz; Manoel Ferreira; Gaspar Coutinho; e, o cónego Francisco Pinto Queiroz, in - ASC-AMB (1834-1837), fol.64v, 24/4/1835, tendo o último, por se encontrar ausente, sido substituído por Ant<sup>o</sup> Luis da Costa Vilhena Coutinho, in - ASC-AMB (1834-1837), fol.67v, 9/5/1835

As preocupações evidenciadas pela autarquia com o estado de conservação das vias manifesta-se então a diversos níveis, tais como a resolução dos problemas gerados pelo *empoçamento* das *faixas de rolagem*, devido ao qual se oficiava os *comissários de freguesia* para *entulharem os lameiros*<sup>1</sup> e se emanavam directivas e instruções conducentes à tomada das providências relativas à conservação de estradas e caminhos, designadamente como aconteceu com o acórdão estabelecido com os comissários e cabos de polícia, no sentido destes passarem a revistar mensalmente os arruados, para, em caso de necessidade, se proceder aos devidos arranjos<sup>2</sup>.

Em Julho de 1837, com a amplitude de um singelo programa de obras, ficaria registada a incumbência de alguns dos vereadores providenciarem os reparos exigidos nas diversas estradas de acesso à cidade. Sendo elas as seguintes:

- a estrada que vai para o Porto;
- a estrada de *Carvalho d'Este*,
- a da Falperra, para Guimarães;
- a estrada para Barcelos;
- a do barco do *Bico*;
- a estrada para Prado;
- a de Penafiel (de Bastuço); e, finalmente,
- a estrada da *Ponte do Porto*<sup>3</sup>.

É certo que os resultados não foram provavelmente tão abrangentes como a amplitude das intenções o pretendia. Tal como se pode confirmar, também à escala local, a formação de comissões *per si* não constituía o garante de celeridade na resolução dos problemas pelo que os factos apontados evidenciam mais as reais incapacidades das autarquias para intervirem neste domínio do propriamente a falta de voluntarismo dos seus intervenientes.

A já citada *Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interna*, teria porém, o mérito de propiciar a entrada em cena do conhecido *oficial superior*, francês, De Clairanges Lucotte, que viria a protagonizar, no caso que nos move, o recomeço das obras de *construção e reparação* das estradas da província do Minho<sup>4</sup>, correspondendo a um acentuar do ritmo e do alcance das obras viárias de e para Braga.

Com efeito, no âmbito do plano rodoviário nacional, o governo viria a contratar com Lucotte, em Janeiro de 1839<sup>5</sup>, a *construção ou reforma das estradas da província do Minho*. O plano partia claramente do princípio de considerar a cidade do Porto como o centro de gravidade de toda a região. Iniciadas as obras no final da década de *trinta*, pretendia-se que estas incidissem nas ligações rodoviárias da *Invicta* às principais cidades do *baixo Cávado* e a Guimarães, rede na qual sobressaia privilegiadamente o eixo do Porto a Braga. Razões de natureza política adiariam a reafirmação da

<sup>1</sup> - *vid* - ASC-AMB (1834-1837), fol(s).90 e 90v, 23/11/1835

<sup>2</sup> - *vid* - ASC-AMB (1834-1837), fol. 70, 3/6/1835

<sup>3</sup> - *vid* - ASC-AMB (1837-1839), fol.46, 5/7/1837

<sup>4</sup> - incluía também quesitos respeitantes ao transporte em diligências

<sup>5</sup> - Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 44-43

empreitada para Setembro de 1843<sup>1</sup>, já durante o governo de A. B. Costa Cabral (1803-1889). Desta vez porém, apenas seria considerada a intervenção no triângulo rodoviário definido por Porto-Braga-Guimarães. As empreitadas viriam logo a ser trespassadas no mês seguinte para que, a entretanto fundada *Companhia das Estradas do Minho* se encontrasse já a laborar no mês de Abril de 1844. No ano seguinte, uma vez mais a condução dos trabalhos mudaria de tutela, passando desta feita para a *Companhia de Obras de Portugal*<sup>2</sup>. Apesar dos trabalhos prosseguirem a um ritmo considerado satisfatório, particularmente nos acessos a Braga, os acontecimentos relacionados com a rebelião de Maio de 1846, viriam a adiar a sua consecução para a segunda metade do século XIX.

No comentário de Teodoro de Matos, *as obras de construção e reparo das estradas do Minho*, iniciadas ainda na década de *trinta*, constituem um *empreendimento da maior importância e o mais diligentemente executado de quantos se fizeram até meados do século XIX*, ideia sob a qual se poderá sustentar que a animação nas obras públicas viárias relacionadas com os acessos a Braga, durante o século XIX, têm uma génese ainda marcadamente *pré-fontista*.

## 2.1 - a rede vial desenvolvida na segunda metade do século XIX

Delineados os principais programas e concebidos os primeiros compromissos relativos às obras viárias durante a década de *quarenta*, ainda sob a vigência de Costa Cabral e após o interregno que mediaria a subida ao poder de Fontes Pereira de Melo, o caudal de iniciativas não mais deixaria de aumentar, criando o espaço possível para que, a partir de meados da década de *sessenta*, surgissem as primeiras especificações regulamentadoras do ordenamento urbano. Nesse sentido, ao concluirmos a abordagem liminar da rede vial onde Braga se encontra inserta, longe de enveredar pelo desenvolvimento do tema, que justificará certamente um estudo específico, mais não pretendemos do que atingir objectivos meramente enquadradores, no toca aos efeitos desta matéria relativos aos assuntos da organização do espaço urbano de Braga.

Assim, ainda durante a tutela do ministro Costa Cabral, seriam tomadas todo um conjunto de medidas políticas tendentes a municiar o desenvolvimento da nova fase dos transportes e das comunicações, que marcariam a segunda metade do século XIX em Portugal.

Numa abordagem sintética, o virar da década de *trinta* para a de *quarenta* pautar-se-á pelo reconhecimento da carência de conhecimentos e estudos objectivos que pudessem suportar a realização de um *plano de construção de conservação de estradas* sério. Não havia pois dados estatísticos rigorosos e nem sequer estavam

---

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - criada em finais de 1844, in Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p51

organizados serviços específicos competentes que pudessem coordenar todo o processo.

Entre outras iniciativas mais ou menos determinantes que convergiram no sentido de se conjugarem as condições necessárias ao arranque das obras viárias que se seguiriam, saliente-se a criação, em 1841, da *Secção Estatística e Topográfica*, ficando sob a alçada da *Inspecção Geral das Obras Públicas do Reino* e, no ano seguinte, da *Sociedade Promotora dos Interesses Materiais da Nação*, que tinha por finalidade expressa estudar a maximização do esforço de construção das estradas do reino.

A política de incremento dos *melhoramentos materiais*, como ficaria então conhecida, passaria por diversas atribuições, avanços e recuos, até ao biénio de 1848/49, período a partir do qual, segundo Fernanda Alegria (1990) arrancaria de uma forma sistemática.

As perspectivas de implementação de uma nova rede de transportes reuniam amplos consensos entre as forças sociais emergentes do *liberalismo*, alimentando grandes expectativas neste sector. No que concerne ao desenvolvimento comercial do país subsistiam e confrontavam-se diversas estratégias referentes à consecução desses mesmos fins. Nos finais da década de *quarenta* o debate em torno da questão estratégica dos transportes ainda se revia na dualidade de dois caminhos a privilegiar. Segundo a mesma autora, as presentes opções, não sendo necessariamente alternativas, colocavam-se dicotomicamente aos seguintes níveis:

- entre o reforço de uma *rede de transportes nacional apoiada na construção de estradas (de macadame), melhoria da navegabilidade dos rios e abertura de canais*, isto é, aquilo que designaríamos por uma estratégia conservadora, ou então *a opção pelo caminho-de-ferro* que, genericamente, subordinava si as infraestruturas anteriores;
- o recurso ao financiamento nacional, ou ao capital estrangeiro; e
- o protagonismo do reforço de mercado interno, isto é, *a valorização do espaço económico nacional*, ou a *preferência às [vias] que facilit[ass]em as relações económicas com o exterior*<sup>1</sup>.

Reforçando o facto de que estas estratégias não se assumiriam propriamente como apostas alternativas, seria, no entanto, inicialmente privilegiada a segunda ordem de prioridades, até porque, entre outros factores, as tentativas para onerar mais ainda a fiscalidade da população tinham dado maus resultados com Costa Cabral. Por outro lado, há ainda a notar subestimação geral relativa ao insondável *mercado nacional*.

No plano das estruturas organizativas e das políticas encetadas, não é possível considerar o presente sector, nem a época em causa, sem mencionarmos a criação, pelo Decreto Lei de 30/8/1852<sup>2</sup>, do *Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria* (MOP), a quem está indelevelmente associado o seu primeiro titular, o ministro *Regenerador*, A. Fontes Pereira de Melo. A sua acção ficou famosa e marcou época,

---

<sup>1</sup> - Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 55

<sup>2</sup> - Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 65

pelo que, ainda hoje, pode ser reconhecida por *Fontismo*, muito particularmente devido à dimensão da *obra material* que, por sua iniciativa directa ou em memória do seu timbre doutrinário, sobressaiu das realizações políticas da segunda metade do século XIX.

Ainda que não seja nossa intenção indagar as antecedências da criação do MOP, é contudo útil recordar que, pelo menos, desde o ano de 1837, a produção legislativa inerente ao sector - manifestamente orientada para o domínio da *viação ordinária* - atendia já à consideração de três *divisões* regionais de *obras públicas* directamente subordinadas ao *Ministro e Secretário dos Negócios do Reino*, sendo estas dirigidas por um oficial superior do *Real Corpo de Engenharia*<sup>1</sup>. Com o *cabralismo*, ainda que a *fonte* fosse de matriz *liberal* e, como tal, inteiramente compaginável com o favorecimento da iniciativa privada, adivinhavam-se já as tendências conducentes a um maior intervencionismo do Estado no sector. Como atrás apontámos, em finais de 1844, seria criada a *Companhia das Obras Públicas de Portugal*<sup>2</sup> que contrataria com o Governo, no ano seguinte, a execução de diversos projectos, os quais incluíam o caminho de ferro. O colapso do *cabralismo*, em 1846, e a incapacidade financeira do próprio país - particularmente insuficiente no domínio dos projectos ferroviários - ditariam o adiamento das grandes realizações para o *fontismo*, período este em que o Estado veio a assumir o papel dominante.

Quando, em Fevereiro de 1854<sup>3</sup>, foi apresentada a proposta de lei relativa ao *Sistema Geral de Comunicações do Reino*, a opção privilegiada pelo caminho de ferro ainda não tinha sido tomada. O articulado legal, para o caso dos acessos a Braga, que, *grosso modo*, assentavam nos eixos definidos na década anterior, recuperava ainda a navegabilidade transversal do rio Cávado até às imediações do *vau do Bico*. Aí se estabelecia a ligação do Porto a Valença, passando por Braga, com o epíteto de *1ª classe*; e definiam-se, como sendo de *2ª classe*, as estradas de Barcelos a Braga e, desta última, ao Peso da Régua, por Guimarães.

\*\*\*

O início da construção da rede de estradas relacionadas com o período *fontista* em Braga, identificadas de um modo simples pela pavimentação em *macadame*, pode ser convencionado a partir da execução da estrada entre Braga e o Porto, cujas bases de concurso seriam lançadas, simultaneamente, com as do Porto a Guimarães, no ano de 1851. Os trabalhos surgiriam naturalmente associados à implantação dos transportes entre as duas cidades, consubstanciados na fundação, no mesmo ano, da *Companhia de Viação Portuguesa*, concessionária das diligências e, igualmente, adjudicatária dos trabalhos. Ainda que a transportadora já operasse regularmente de e para Braga, desde 1853<sup>4</sup>, as obras só ficariam concluídas em 1855.

---

<sup>1</sup> - Matos, Teodoro - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 47

<sup>2</sup> - *id* p 51

<sup>3</sup> - 28/2/1854

<sup>4</sup> - *As carreiras de diligências iniciam-se em 1852 [atingindo] nesse ano somente Vª Nª de Famalicão*. Os serviços da Companhia entre as principais cidades minhotas duraria até 1871, in Alegria, Mª Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 66

Em todo o panorama do intervencionismo rodoviário minhoto, tendo por ponto de referência a cidade de Braga, seria a ligação ao Porto, mesmo que desinserida de articulações mais amplas, a rubrica mais privilegiada do contexto. A propósito, não deixa de ser curioso notar - conforme nos elucidava Fernanda Alegria, a partir da cartografia dos dados que produziu com base no inquérito ao *trânsito das estradas do Reino*, efectuado em Janeiro de 1854<sup>1</sup> - a preponderância desta conexão ao nível do fluxo de *passageiros* e de *mercadorias*. Neste último caso, tanto mais relevante se comparada com as restantes ligações ao Porto. Isto é, enquanto que o tráfego de *passageiros*, embora primordial para Braga, regista os valores mais baixos face às demais conexões apuradas, relativamente às *mercadorias*, levava vantagem sobre todas elas. Este apontamento torna-se especialmente evidente confrontado com o caso de Guimarães. Se admitirmos a fiabilidade da amostragem, podemos afinal, conjecturar, a possibilidade de Braga, relativamente a outras cidades minhotas, poder então evidenciar uma maior autonomia face ao Porto. No seguimento deste raciocínio é bem possível que, no plano do tráfego, em diligências, os valores proporcionalmente elevados dos fluxos de *mercadorias* indiquem que Braga já então desempenhasse um papel de interposto entre o interior do *Alto Minho* e a mesma cidade do Porto.

A leitura da planta da *Estrada do Porto a Braga*<sup>2</sup>, levantada em 1853 pelos engenheiros Garcez e Calheiros (*vid* ANEXO 35), além de nos mostrar a confrontação dos traçados da estrada *velha e nova*, tem a virtude ainda de identificar as saídas das mais diversas estradas que partiam e chegavam a Braga.

Passemos pois apreciar, ainda que sinteticamente, o surto *construtivo* dos restantes ramos da rede vial.

No seu estudo sobre a cidade de Viana do Castelo, Mário Fernandes (1995), ao analisar a *construção das estradas de ligação dos principais centros do NW*, durante o presente período, elenca o arranque dos trabalhos referentes às principais estradas, das quais destacaríamos todas aquelas que demandavam a cidade Braga (*ver quadro*).

### construção de estradas de e para Braga

data de início	designação da estrada
6/5/1857	Braga - Barcelos
25/10/1858	Braga - Arcos de Valdevez - Valença
8/11/1858	Braga - Ponte de Lima
14/3/1862	Braga - Guimarães
1/6/1867	Braga - Chaves

fonte: BMOPCI, 1854 a 1868, *Mapas da Despesa feita com estradas*<sup>3</sup>

Tomando em conta os anteriores referenciais, começaríamos por abordar a estrada para Barcelos, que nos surge indicada como a via de acesso a Viana. Recordemos que, nas alterações legais ao plano das estradas de 1839, efectuadas em Julho de 1843, se

<sup>1</sup> - *Estatística do trânsito em diversas estradas do Reino referida ao mês de Janeiro de 1854*, D.G. de 16/3/1854, in Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 62/63

<sup>2</sup> - Arquivo de Mapas e Plantas do IGC - Lisboa, T4

<sup>3</sup> - Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 175

equacionava a perspectiva absurda da estrada entre Braga e Viana desenvolver-se a partir de Vila Nova de Famalicão<sup>1</sup>. A proposta viria a ser abandonada pela alteração ao contrato de 22/12/1845<sup>2</sup>, estabelecendo definitivamente o traçado entre Braga e Viana pela margem esquerda do vale do Cávado até Barcelos.

Do ponto de vista do plano urbano, a saída da estrada para Barcelos, não constituía mais do que uma bifurcação da *Estrada Real* para o Porto, efectuada no lugar da *Meia-Laranja* - a SW da Igreja de Maximinos - desenvolvendo-se a partir daí, para poente, sem propriamente interferir ou articular com a *mancha urbana* existente.

Com a Carta de Lei de Agosto de 1853<sup>3</sup>, o governo daria a autorização para *contratar a construção das estradas do Minho e Trás-os-Montes*, a qual incluía a execução das estradas de Braga a Valença, por Ponte de Lima (*via militar*); e a estrada de Braga a Monção, pelos Arcos de Valdevez. Seria no entanto necessário que passassem cinco anos para que as obras de ambas as empreitadas se iniciassem<sup>4</sup>. Tratava-se enfim, das estradas que, para Norte, se dirigiam ao rio Cávado, trilhando parte dos trechos soçobrantes das velhas vias romanas.

Enquanto a estrada que seguia para o extinto concelho de Prado, dispunha da ancestral ponte com o mesmo denominativo, orientando o viandante em direcção a Ponte de Lima, a estrada que saía por Infias dirigia-se ao *Vau do Bico*, cerca da confluência do rio Homem com o Cávado, prolongando-se no mesmo quadrante, mais pelo interior, em direcção aos Arcos de Valdevez ou, então, derivando para nascente, ao longo do *vale do Homem*. Note-se porém, que para se atravessar os rios Homem e Cávado era necessário fazer o transbordo por uma *barca de passagem*, cuja tutela estava repartida entre as Câmaras de Braga e Amares<sup>5</sup>.

Durante o biénio de 1861/62 considerar-se-ia a execução de um *novo traçado*, projectado pelo engenheiro Agnello J. Moreira, reorientando a ligação Braga/Valença pelo eixo Pico dos Regalados/Portela de Vade/Arcos<sup>6</sup>. Este projecto recuperava assim o itinerário pretendido pela reforma de Dezembro de 1845, no que concerne às ligações ao interior do *Alto Minho*. Quer isto dizer que, apesar de estar formalmente anunciada a condenação da navegabilidade fluvial, a renovação da rede vial no Minho continuava estrategicamente a contar com a eficácia dos seus rios mais navegáveis.

Um dos melhoramentos mais significativos, realizado no presente contexto e que mais directamente se relacionaria com a cidade de Braga, prendeu-se com a construção

---

<sup>1</sup> - o que contudo viria acontecer, mais tarde, na ligação entre as duas cidades por caminho de ferro

<sup>2</sup> - Capela, J. Viriato - *A Revolução do Minho de 1846...opus cit*, p 53

<sup>3</sup> - carta de lei de 20/8/1853, in Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 66

<sup>4</sup> - *Os Anaes de Braga (1852-1859)* - AMB, dão-nos como efeméride relevante do biénio de 1858/59 a inauguração da *abertura de duas novas estradas desta Cidade para o Alto Minho, uma saindo pela rua de Infias [em direcção] às villas da Barca e Arcos e outra saindo do campo das Hortas (...) para a Vila de Ponte de Lima. Os trabalhos da primeira começaram em 24 de Novembro de 1858; os da segunda em 17 de Janeiro de 1859*

<sup>5</sup> - No entanto várias destas barcas de passagem pontuavam ao longo do trecho do Cávado, entre as pontes do *Porto* e a de *Prado*

<sup>6</sup> - com o decreto-lei de 15/7/1862, a *estrada Real* no tramo entre Braga e Valença/Monção, bifurcando a partir dos Arcos de Valdevez para Norte, seria classificada de *Directa*, in Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 119

No caso de Braga, cuja dimensão e significado, desde os seus tempos *senhoriais*, claramente a confirmam como um ponto limite no sistema de circulação, onde a dimensão do atravessamento jamais se sobrepôs às relações de partida e de chegada, temos que a função tradicional de mercado e de centro religioso, suas principais preponderantes de longa duração, impediriam que o tipo de transformações sentidas atingissem a magnitude ocorrida em outros aglomerados, alguns deles bem próximos.

Ainda que, durante o longo período de recurso à navegação fluvial do Cávado - que sempre se quedaria aquém dos seus congéneres minhotos - Braga pudesse, em certa medida, apenas servir como ponto de passagem para além do seu *hinterland* de influência imediato, esta realidade não superaria o dinamismo intrínseco da sua centralidade regional. Com o advento da circulação rodoviária - mesmo que a chegada do caminho de ferro viesse a concorrer para deixar a cidade mais à margem dos circuitos da *viação acelerada* - Braga não deixaria de acentuar a sua vocação de interposto regional. Um ponto intermediário constituído em *placa giratória* entre o litoral do *longo curso* e a interioridade planáltica do isolamento; entre o interior montanhês do *Alto Minho* e o *ribadouro litoral* portuense; mas jamais, em alguma circunstância, foi somente um lugar de passagem, um albergue de pernoita.

Com efeito, Braga não é terra de passagem obrigatória, nem para o interior *minhoto*, nem para *Trás-os-Montes*. Existiram sempre alternativas. A este propósito não nos podemos esquecer que a estrada para Chaves, embora contextualizada no dinamismo viário da segunda metade do século XIX, sendo iniciada em 1867, não estava ainda integralmente completa aquando da implantação da *República* e, ainda assim, as relações mentais e materiais com Braga jamais deixariam de se manifestar.

Daí que, quer o estabelecimento do caminho de ferro, quer a determinação das *estradas ruas* no interior da cidade, não viessem a ter, em nossa opinião, o mesmo tipo de impacte no crescimento urbano que, daí para a frente, se pôde verificar em outras cidades do Norte de Portugal.

A estação dos caminhos de ferro só viria a ser absorvida pelo crescimento urbano a partir dos anos *oitenta* do século XX. Até aí assumir-se-ia como uma barreira *natural* à expansão urbana, constituindo, por assim dizer, um elemento periférico à própria cidade. Quanto às *estradas-ruas* elas reportar-se-iam basicamente ao privilégio dos eixos cardeais de penetração na cidade, com excepção daquela que foi durante muito tempo a única via de atravessamento da cidade - a estrada vinda do Porto que seguia para Valença<sup>1</sup>.

De entre as estradas que obtiveram maior poder de penetração no interior do tecido urbano bracarense devem-se destacar as seguintes:

---

<sup>1</sup> - só no final dos anos de 1950, com a construção da *rodovia*, a Sul da cidade, se estabeleceria uma outra via de atravessamento urbana, a ligação da EN14 à EN103



- a *estrada-rua* inserta na via de Braga a Valença, com a classificação de 1ª classe<sup>1</sup>, estendendo-se como via de atravessamento entre os largos de *Maximinos* e de *Infias*; e
- a *estrada-rua, terminus*, da via de Braga a Guimarães, com a classificação de 2ª classe (embora os projectos de 1861 a designem como sendo de 1ª classe), com trajecto urbano entre os largos de *S. João da Ponte* e o dos *Remédios*.

Das restantes saídas rodoviárias de Braga dever-se-á ainda salientar como mais significativas no presente contexto, embora com distinta asserção das anteriores no desenho urbano, os seguintes casos:

- o eixo constituído pelas ruas *S. Vitor/Casas Novas* (actual *D. Pedro V/Rua Nova de Santa Cruz*, insertos na planta de 1853, de Garcez e Calheiros (vid ANEXO 35), como fazendo parte da *Estrada de Chaves* (*Estrada Real nº 28* nos anos de 1870), ainda que os mesmos arruamentos incluíssem também a estrada para o Bom Jesus; e
- a estrada de Braga a Ponte de Lima, que embora trilhasse o arrabalde de *S. Jerónimo de Real* (de estatuto urbano desde meados do século XVIII<sup>2</sup>), segundo a fonte anterior, constituía um trecho da *estrada para Valença*. Esta já então apresentava um *continuum* edificado de bordadura à saída de Braga, de crescimento espontâneo, que se podia detectar nos diversos segmentos paroquiais da estrada até Prado.

Quanto às restantes estradas já aludidas, o seu traçado encontrava-se desligado do contexto urbano.

#### **- estrada-rua de Maximinos a Infias**

A *estrada-rua* entre o largo da *Igreja de Maximinos* e o cruzeiro de *Infias* tendo um itinerário de atravessamento da cidade integralmente urbano, orientando-se entre os extremos do eixo SW-NE, era definido pelas seguintes artérias: rua da *Cruz de Pedra* (actuais ruas *Direita* e *Cruz de Pedra*); *Campo das Hortas*; rua dos *Biscainhos*; *Campo da Vinha*; rua do *Lameiro* (actual rua do *Carmo*); *viela da Escoura* (actual rua *Gabriel Pereira de Castro*); e rua de *Infias* (actual *Conselheiro Januário*).

Desde pelo menos os finais dos anos *trinta* que a rua da *Cruz de Pedra*, à saída da cidade em direcção ao Porto, nos surge designada por *estrada*<sup>3</sup>. Após pesquisas efectuadas no Arquivo Histórico da DEDB, verificámos que, a partir de Janeiro de 1863<sup>4</sup>, surgiriam diversos projectos no sentido de se pretender regularizar o traçado da *rua-estrada*. O mais remoto desses documentos refere-se precisamente à rectificação do tramo compreendido entre a então *travessa de Maximinos*<sup>5</sup> e o gaveto formado

<sup>1</sup> - a partir de década de *setenta*, o mesmo troço de estrada-rua passaria a denominar-se, *Estrada Real nº 3 do Porto aos Arcos*

<sup>2</sup> - vid *Mappa das Ruas de Braga* - 1750 - ADB

<sup>3</sup> - vid - ASC-AMB (1837-1839), fol. 147v, 21/12/1838

<sup>4</sup> - vid. planta de parte da rua da *Cruz de Pedra*, largo e rua do *Beco*, 1/500, lev. João Pedro Costa, cond 1ª cl, Braga 2/1/1863, in Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>5</sup> - actualmente inexistente, in *Planta* de Pereira Caldas, 1857

pelos actuais largo do *Beco* e rua *Direita*. O plano exposto esboça contudo duas alternativas. Uma primeira, mais modesta, que mantendo o traçado existente impõe o recuo do edificado poente, naquilo que hoje corresponde à *rua Direita*<sup>1</sup>, afectando 24 edificações; e um segundo alvitre, mais ousado, ainda que exibindo a meio de uma ligeira inflexão, representando a abertura de uma ampla via de 12 metros de largura nas traseiras do referido edificado, afectando, neste caso, a quase totalidade dos quintais do quarteirão.

A planta em análise reflectirá o tipo de opções de traçado que se virão a colocar aos projectistas, confrontados entre as propostas mais generosas, de maior liberdade de desenho, que procuram trilhar os espaços não edificados, geralmente nas traseiras das casas vertentes para os arruamentos já estabelecidos; e os projectos mais constrangidos, que se vêem obrigados a adaptar, através de expropriações e rectificações incisivas, o edificado já construído.

Em 31/3/1863<sup>2</sup> surgiria o primeiro projecto global da *estrada-rua*, classificada de 1ª classe (Porto-Valença), com para uma extensão total de 2295,61 mts., elaborado pelo engenheiro José Maria Correia da Silva. Genericamente, para além dos arruamentos existentes, propunha-se, que o primeiro troço desenvolvido a partir da Igreja de Maximinos, corresse pelas traseiras poentes de quintais da rua *Cruz de Pedra* até ao *Beco*; reentrando a partir daí, novamente na dita rua, *cortando-a em todo o resto da sua extensão* até entrar no *Campo das Hortas*<sup>3</sup>, onde cruzava o início da *estrada* para Prado. O lanço subsequente fazia a *estrada* prosseguir pelas vias já estabelecidas, passando pela rua do *Carmo* e seguindo pela *viela da Escoura a que se [deveria]cing[ir] o mais possível*. Aqui antes de retomar os topónimos já estabelecidos, impunha um novo traçado com algum recurso às expropriações.

Tal como se encontrava prescrito na legislação, a secção deveria ter 8 mts. de largura<sup>4</sup>, sendo pavimentada pelo sistema *Mac-Adam*. Entretanto, com o surgimento de um 2º projecto este reflectiria, entre outras particularidades, o aumento determinado para as vias desta categoria, pelo que já ostentava uma secção total de 12 mts. de largura.

Por seu turno, o valor das expropriações fazia prever um montante de cerca de 59% do total da empreitada, compreendendo 17 expropriações na rua *Cruz de Pedra* e 19 na *Escoura*. Contudo, o voluntarismo do projecto não ficaria por aqui. Ainda no final desse mesmo ano de 1863 equacionar-se-ia o esventramento do tramo parcelar entre o limite nascente do *Campo da Vinha* e a Igreja de *S. Vicente*<sup>5</sup> de molde a imprimir uma maior rectilinearidade ao traçado da *estrada-rua*. Tal intervenção, aproximadamente

---

<sup>1</sup> - o troço da rua *Direita*, ainda que já existente no decorrer do século XVIII, era então integralmente denominado por rua da *Cruz de Pedra*.

<sup>2</sup> - *vid memória descritiva e caderno de encargos*- Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>3</sup> - desenvolvendo-se, a partir daqui, com um trajecto de dominante rural

<sup>4</sup> - tendo a faixa empedrada 5,40 mts., e dispondo ainda de passeios valetas, com *nuances* apropriadas ao facto da estrada correr em rua ou em grandes largos

<sup>5</sup> *vid.* planta de parte da *estrada-rua de Maximinos a Infias*, 1/1000, tramo do *campo da Vinha* e a Igreja de *S. Vicente*, lev. Antº Augusto Pereira, *cond. de trab(s)*., Braga 11/12/1863, in Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

premonitória do que viria acontecer cerca de 150 anos depois, propunha-se intervir ao nível de 51 propriedades<sup>1</sup>, que era necessário expropriar na totalidade, ou em parte das parcelas fundiárias afectadas.

Tratava-se pois de versões demasiado onerosas ao erário público para permitir o avanço célere dos projectos. Ainda para mais, sabendo-se de antemão que as expropriações decorriam, na sua maior parte, a cargo da autarquia. Adivinhava-se desde logo uma maior prodigalidade na concepção dos traçados.

Após confrontação dos projectos, por portaria real de 23/7/1864<sup>2</sup>, o MOPCI-*Repartição de Obras Públicas*<sup>3</sup> anunciaria a opção pelo 1º projecto, da autoria do engenheiro José Maria Correia da Silva, com a secção de 12 mts. de largura actualizada pela portaria do mês anterior.

As obras arrancariam em 1/8/1864 por empreitadas parciais, havendo contudo a necessidade de se proceder a alguns ajustamentos. Para isso, o director das *Obras Públicas dos Distritos de Braga e Viana*, Agnello José Moreira, incumbiu o *Conductor de 1ª Classe*, Joaquim Pereira da Cruz, então afecto a este organismo, de elaborar um *projecto completo entrando em linha de conta todas as obras a que é obrigada a modificação do 1º projecto*. Tal viria a acontecer em 19/5/1865. Não obstante, em Novembro desse mesmo ano, ficando-se a conhecer o projecto de traçado e a localização da nova estação dos caminhos de ferro, que chegariam a Braga uma década depois, o projectista justificaria, pela proximidade, o abandono do traçado pela rua da *Cruz de Pedra*. Na verdade, nem mesmo essa alternativa sugerida por Joaquim Pereira da Cruz viria a ser seguida, já que a futura rua do *Caires*, até ao *Beco*, viria, poucos anos depois, a aglutinar a *estrada real*, livrando assim a rua *Cruz de Pedra* de qualquer rectificação.

Nessa mesma data a Câmara não tinha ainda entregue qualquer terreno expropriado pelo que, durante o biénio de 1867/68<sup>4</sup>, manifestava ainda só dispor de *seis contos* para a operação requerida. Assim, relativamente à dimensão inicial do projecto e, também, pelo facto de grande parte das secções longitudinais da *estrada-rua* se desenvolverem ao longo de amplas praças (*p. ex. Campo da Hortas, Largo Stº Agostinho, Campo da Vinha*), as rectificações executadas, na prática, viriam a confinar-se à substituição da *cangosta da Escoura* pela nova rua *Gabriel Pereira de Castro*.

De novo uma outra portaria<sup>5</sup> viria a suscitar a introdução de alterações. Assim, sob a direcção do engenheiro Henrique Guilherme Thomaz Branco, seria elaborado um novo projecto, agora na *estrada-rua* denominada *Real Nº 3, do Porto aos Arcos*, precisamente no troço compreendido entre a Igreja do *Carmo* e a rua das *Palhotas*. A

---

1 - 13 lotes no rasgamento do quarteirão entre o *Campo da Vinha* e o largo dos *Penedos* e por recuo do alçado Norte das casas da rua dos *Chãos de Cima*, 38 lotes entre os *Penedos* e a Igreja de *S. Vicente*.

2 - *vid* Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*, AHDEDB

3 - ouvido o Conselho (Superior) de Obras Públicas em 2/6/1864

4 - *vid.* - ASC-AMB (1867-1868), fol. 87v

5 - 19/2/1867

rectificação era de tal modo incisiva que havia de decidir em definitivo qual a afectação das expropriações a privilegiar.

No geral, o projecto, de 14/11/1885<sup>1</sup>, apesar de já exhibir a utilização da rua do *Caires*, entretanto construída, ainda aventava a possibilidade de rectificar a rua *da Cruz de Pedra* até ao *Campo das Hortas*, pelas traseiras dos quintais do edificado existente.

Finalmente, no ano seguinte, sob a orientação técnica do engenheiro Henrique Carlos Ferreira de Andrade, viria a ser elaborado o *projecto de alteração ao pavimento no troço (...) do lanço compreendido entre a Igreja do Pópulo e rua do Carmo*<sup>2</sup>. Neste caso, embora se mantivesse o *Mac-Adam*, pretendia-se alargar a secção da *estrada-rua* neste tramo para um total de 14,30 mts.

Apesar de a *estrada-rua* supostamente ter sido entregue à CMB por auto de 30/3/1906, no ano de 1939 seria ainda solicitada a transferência da dita classificação para o eixo formado pelas ruas do *Caires/Corvo*<sup>3</sup>.

### **- rua-estrada de S. João (da ponte) aos Remédios**

Curiosamente, outro dos eixos mais frequentados de acesso à cidade, a estrada para Guimarães, embora não se consubstanciasse em via de atravessamento, seria igualmente, também durante o período atrás referido, alvo do mesmo tipo de intervenções. Considerada como *rua-estrada*, entre os largos de *S. João da Ponte* e dos *Remédios* (actual largo *Carlos Amarante*), o tramo assim designado partia do dito largo junto à capela do mesmo orago; atravessava o rio *Este*; subia a rua da *Ponte de Guimarães* (então também designada das *Águas*) até ao largo da Igreja de *S. Lázaro*; aqui inflectia pela *quinhentista* rua dos *Granginhos*; chegando então ao seu *terminus*, o *Campo dos Remédios*, precisamente defronte de uma das portas da muralha da cidade (demolida em 1867).

O primeiro projecto da estrada para Guimarães, que se integra no espaço urbano de Braga, data do início do ano de 1861<sup>4</sup>, e embora se reporte à construção da nova estrada para a cidade vizinha, interferindo assim na questão já importada de trás, de se decidir qual o local onde esta deveria partir e chegar, optar-se-ia por aquela que ainda hoje é a saída da estrada para Guimarães. Até então, como anteriormente referimos, depois de vencer o rio *Este*, a estrada seguia a *Devesa* subindo ao *coll* da *Falperra*.

O projecto, tutelado pelo engenheiro João Evangelista D'Abreu, referente à *estrada de 1ª classe de Braga à Ponte de Cavez*, na *secção entre Braga e S. Martinho de Sande*, manteria a opção de saída pela rua da *Ponte de Guimarães* (ou das *Águas*) centrando parte das atenções iniciais na construção de uma nova ponte sobre o rio *Este*. Com efeito, o técnico consideraria que a exigência de uma travessia com um vão de 8

<sup>1</sup> - vid Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>2</sup> - project. de 6/5/1886, in Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>3</sup> - vid - ASC-AMB (1938-1939), fol. 142, 30/??/1939

<sup>4</sup> - vid Pasta - *Estrada Nacional Nº101*; AHDEDB

mts. não se compadecia com o aproveitamento da *ponte velha*, admitindo pois, no *anteprojecto*, que além de dispor de uma largura inferior a 4 mts. e de um abaulamento exagerado do tabuleiro, a obra de adaptação resultaria sempre *acanhada e indigna da saída de uma cidade como Braga*. Nesse sentido, surgiria da mesma chancela, em Abril de 1861<sup>1</sup>, o primeiro projecto da nova ponte com 7,06 mts. de largura e 20,6 mts. de comprimento, situada um pouco mais a montante, no enfiamento directo da rua das *Águas*.

Por outro lado, uma das razões que levaria a fundamentar esta opção teria a ver com o facto do projectista ter considerado que a rua das *Águas* (...) *apesar de não ser muito larga oferece[ria] contudo capacidade suficiente para a passagem de um diligência, comunicando pelo caminho mais curto, e com uma rampa geral inferior a 5% com o Campo de Sant'Anna principal praça da cidade*<sup>2</sup>. Além disso, acrescentava-se que a *nova saída*, sendo por si só uma vantagem - atribuiria um maior número de acessos à urbe; seria o caminho mais curto ao centro da cidade; e não se afastaria do traçado da *estrada velha* - permitia ainda que, por ela se pudesse *estender cobrindo de construções o largo espaço que se acha em frente da capela de S. João*<sup>3</sup>. Ou seja, constituiria um factor de urbanização.

As intervenções projectadas nos arruamentos preexistentes viriam a ser concebidas por Joaquim Pereira da Cruz a partir de Agosto/Setembro de 1864<sup>4</sup>. O *projecto definitivo* de 9/9/1864, cujo traçado da directriz media 676,6 mts. e de largura 7,4 mts., integrava-se assim no âmbito das estradas de *2ª classe*, o que, aliás, viria a manifestar-se desde 1862 nos documentos a ela respeitantes. Também neste caso as intervenções rectificadoras se afiguraram de uma notória modéstia. Assim, a maior incidência interventiva estava reservada para o tramo entre o largo de *S. Lázaro* e o cunhal do *Hospital de S. Marcos*, situado em frente ao novo tramo da rua do *Raio*. Previa-se então o recuo de 19 parcelas na ala nascente da rua dos *Granginhos*, de molde a estabelecer a concordância com a nova rua fronteira ao *palácio do Raio*, bem como a dotação de significativos trabalhos de regularização da *rampa* de circulação.

Em Maio de 1864<sup>5</sup> pedia-se o acabamento das obras da rua dos *Granginhos* e, cerca de um ano depois<sup>6</sup>, a autarquia aproveitava os trabalhos da nova estrada para solicitar ao *Director de Obras Públicas* para mandar construir rampas de ligação nas imediações da ponte sobre o *Este*. As obras contudo não terão sido céleres, já que decorriam ainda em 1866. Entretanto, seriam suscitados novos complementos, como os de Junho de 1867, consubstanciados no projecto de ligação das partes construídas da estrada aos gavetos circulares da rua do *Raio*. Quatro meses depois seguir-se-ia a *alteração ao projecto definitivo*, constando de um desvio do alinhamento recto inicial,

---

1 - *idibid*

2 - *idibid*

3 - o que viria acontecer, embora mais tarde essas mesmas construções fossem sacrificadas a uma nova rectificação da mesma estrada.

4 - *vid* Pasta - *Estrada Nacional Nº101*; AHDEDB

5 - *vid* Liv copiad. p/ Governo Civil (1844-1869) AMB, 2/5/1864

6 - *vid* - ASC-AMB (1865-1866), fol. 3, 19/4/1865

supostamente fundamentado no facto de comportar vantagens no plano das expropriações.

Já em meados do século XX, a chegada da nova avenida *Marechal Gomes da Costa* ao largo de *S. João da Ponte*, com a sua ampla secção de 30 mts., apagaria a memória da velha rua da *ponte de Guimarães*, impondo com isso uma nova articulação com a passagem sobre o rio *Este*. Em finais de Maio de 1951<sup>1</sup>, um ano após a inauguração do estádio situado nas imediações, projectava-se o *alargamento e a rectificação da saída de Braga* para Guimarães. O projecto que viria a implicar a expropriação e demolição de umas casas à saída da ponte<sup>2</sup> sobre o rio *Este*, viria a ser integralmente concluído nos primeiros dias do ano de 1954.

Finalmente, o tramo entre o largo de *S. Lázaro* e as imediações do palácio do *Raio* - rua dos *Granginhos* - não só viria a ser desanexado da qualidade de estrada, como até, enquanto rua, seria extinto nos anos de 1980.

### **- outras estradas-ruas**

Sem o impacte das anteriores, sobretudo no plano do ordenamento urbano da cidade, duas conexões a Braga aufeririam do efeito de *estrada-rua*, sem que necessariamente tenham beneficiado dessa classificação.

A primeira dessas conexões a considerar, prende-se naturalmente com a saída para Chaves. Quiçá mantendo um direccionamento de antecédências *bracaras*, a estrada para Chaves surge-nos assim designada, ainda que representada de um modo expedito, na planta de 1853, de Garcez e Calheiros (*vid* ANEXO 35). Neste documento a presente via inicia-se junto às imediações da Igreja de *S. Vitor*, seguindo através do eixo constituído pelas ruas *S. Vitor/Casas Novas* (actual *D. Pedro V*)/*Rua Nova de Santa Cruz*, até aos Peões. De notar, que neste local bifurcava com a estrada para o *Bom Jesus*, pelo que não podemos afirmar que o eixo referido fosse exclusivamente um arruado orientado para Chaves. Aliás, se observarmos a *Planta* de F. Goullard de 1883/84, esta mostra-nos que a designação de *estrada para Chaves* só se anuncia a partir da bifurcação da estrada para o *Bom Jesus*, precisamente no mesmo local que, até finais dos anos de 1970, se pautaria pelo seu traço marcadamente rural, quedando-se assim completamente desligada da *mancha urbana*.

A *Estrada Real* nº 28, como seria denominada a partir dos anos de 1870, embora projectada desde a década anterior enquanto estrada, já calcorreava uma directriz de seccionamento suficiente ampla para não justificar rectificações assinaláveis. Contudo, este facto não a inibiria de vir a sofrer uma grande incidência de trabalhos ao nível da pavimentação, da construção de passeios e de outras estruturas de apoio. As referências decorreriam das obras efectuadas na *estrada de Gualtar*, durante a década

---

<sup>1</sup> - *vid* Pasta - *Estrada Nacional* Nº101 - *saída de Braga*; AHDEDB

<sup>2</sup> - no lugar onde hoje se encontra o monumento ao 25 de Abril

de *setenta*, e dos trabalhos concentrados no eixo atrás referido que se distribuiriam pelos últimos vinte anos do século XIX e primeira década do XX<sup>1</sup>.

Quanto à estrada em direcção à *Ponte de Prado*, sobre o Cávado, de etimologia idêntica à anterior, estruturada desde tempos imemoriais na desembocadura da porta de *S. Francisco* em direcção à rua da *Cónega* (actual rua da *Boavista*), estabelecia-se como um trecho *suburbano* - assim entendido desde meados do século XVIII<sup>2</sup> - ao constituir-se na *estrada de (S. Jerónimo de) Real*.

Segundo a planta de 1853, de Garcez e Calheiros, o presente itinerário configurava ainda a saída da estrada para Valença por Ponte de Lima. Porém, os *Anaes do Município* referentes ao biénio de 1858/59 dão a saída para a Ponte de Prado em direcção à referida Vila do Lima pelo *Campo das Hortas*<sup>3</sup>. Com efeito, em 1863, o projecto da *estrada-rua* de Maximinos a Infias<sup>4</sup> alude ao cruzamento no *Campo das Hortas* com a *estrada para Ponte de Lima*. Isto significa que, estando já abandonada a rua da *Cónega* como ponto de saída e entrada privilegiado da cidade, a ligação a este quadrante pelo *Campo das Hortas* viria a ser posteriormente reforçada com a abertura da rua *Andrade Corvo*. Deste modo a saída para Ponte de Lima, logo imediatamente a seguir à estação do caminho de ferro, tal como o exemplo anterior, passaria a processar-se debaixo de uma fisionomia estritamente rural.

Ainda assim, pode-se afirmar que a estrada em direcção à ponte de Prado apresentava uma elevada frequência de edificado de bordadura, reproduzindo um certo tipo de crescimento espontâneo que, encontrando-se disperso por alguns trechos alinhados ao longo do segmento viário, correspondendo a diversas freguesias limítrofes de Braga, todavia estava fisicamente desligado da cidade propriamente dita.

### 3 - O caminho de ferro

As razões pelas quais passamos a abordar, no presente capítulo, a chegada do caminho de ferro a Braga, prendem-se mais com as decorrências inerentes à modernidade da sua efectivação do que pelos efeitos directos que este teve na estruturação do espaço urbano bracarense.

Apesar de, mais em pretensão do que em hipótese, ter subsistido até ao início do século XX a possibilidade teórica da cidade de Braga constituir um *centro ferroviário no Noroeste de Portugal*<sup>5</sup>, esta veio a gorar-se por a realidade se ter confinado à dimensão suburbana de um terminal. Daí que, ao contrário das cidades que foram intersectadas pela passagem do comboio, o trajecto ferroviário em Braga manter-se-ia, até há bem poucos anos, arredado dos eixos de expansão da cidade.

---

1 - *vid* capítulo das *infraestruturas viárias*

2 - *vid* *Mappa das Ruas de Braga* - 1750 - ADB

3 - cujos trabalhos, se precisa, iniciaram em 17/1/1859

4 - project. de 31/3/1863, *in* Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

5 - a última hipótese detectada terá sido eventualmente a proposta emanada da CMB, em 1924, a Francisco Sousa Magalhães, para implementar e explorar um outro ramal ferroviário entre Esposende e Braga (derivação do prolongamento(?) entre a Póvoa de Varzim e Viana do Castelo) que deveria seguir pela margem direita do Cávado até Barcelos e daí a Braga; *in* Teles, Pedro Cabral - *Os primórdios dos transportes urbanos em Braga (1875-1925)...opus cit*, p 10

A linha de caminho de ferro, sendo periférica à cidade e à própria rede, constituiria uma barreira, ainda que psicológica, dos vectores de crescimento urbano. Este facto porém, não impediu que a *estação* suscitasse um novo ordenamento viário da sua envolvente, designadamente na criação de novos arruamentos que lhe passaram a dar serventia directa, bem como servisse de pretexto para alguma animação realizadora.

\* \* \*

Antes porém, não deixa ser útil tecer alguns considerandos enquadradores da chegada do caminho de ferro a Braga.

As primeiras propostas de implementação dos transportes ferroviários em Portugal, e particularmente no *Minho*, remontam ainda à primeira metade do século XIX. Contudo, o desenvolvimento inicial não conheceria a coerência e a determinação necessárias à implementação de um verdadeiro projecto global. Todo um conjunto de factores contribuiria para justificar os percalços e o ritmo das realizações obtidas. De acordo com F. Alegria (1990), além de tardiamente construída, por ausência de uma política ferroviária definida, o estabelecimento da rede de caminhos de ferro em Portugal sófreu o efeito das indecisões inerentes à prioridade das linhas a construir, bem como à indefinição das modalidades de intervenção do Estado. Esta última *foi insuficiente, ineficaz e incorrecta*<sup>1</sup>.

Privilegiada a opção pela conexão internacional, a *linha do Minho*, servidora da região mais densamente povoada do país, estaria vocacionada para proporcionar a ligação à Galiza. Assim, por entre as primeiras propostas, apresentadas entre 1845/46 pelo inglês Hardy Hislop, afigurava-se a sugestão de ligar o Porto a Valença<sup>2</sup>. A ideia não teria consequência imediata senão a de contribuir para a consolidação da ideia de se estabelecer um linha ferroviária meridiana no Noroeste português.

Embora a implementação deste meio de circulação se fizesse depender do investimento de capitais estrangeiros ou de avultados empréstimos com a mesma procedência, a última palavra caberia, naturalmente, sempre ao governo. No plano local, as hesitações e as indefinições da administração central propiciariam as mais diversas expectativas e o assumir de iniciativas avulsas. Em 1849<sup>3</sup> constituir-se-ia uma *representação* dirigida a várias entidades centrais no sentido de se instalar uma linha interna entre Braga e Guimarães. O projecto, ainda que admitido mais tarde, não passaria das conjecturas.

Inaugurado em 1856 o primeiro troço ferroviário em Portugal, entre Lisboa e o Carregado, as quatro décadas seguintes irão demonstrar um efectivo desenvolvimento do sector, no caso particular e desde logo, com o reincremento da *linha do Minho*. No ano seguinte diversos factores convergiram com essa finalidade, entre eles: a proposta do *Conde de Réus* em construir uma ligação ferroviária entre o Porto e Vigo<sup>4</sup>; a elaboração dos primeiros estudos efectuados pelo engenheiro Sousa Brandão; e, o

1 - vid Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 230

2 - Vieira, António L. 1985, p 123-134, in Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 82

3 - vid Liv Copiador p/ Gov. Civil (1844-1869) AMB, fol 25, 25/6/1849

4 - Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 82



surgimento de representações locais manifestando-se quanto ao traçado da via<sup>1</sup>. Seria no entanto necessário esperar por 1864 - no mesmo ano em que o comboio chegou a Vila Nova de Gaia procedente de Lisboa - para que os ministros Andrade Corvo e Fontes Pereira de Melo apresentassem, em 20 de Março, à *Câmara dos Deputados* uma proposta de lei defendendo a construção pelo Estado das linhas do *Minho* e do *Douro*<sup>2</sup>.

De facto a proposta do nobilitado catalão não previra inicialmente a passagem por Braga. Em Abril de 1864<sup>3</sup> a CMB deliberaria *representar* ao governo no sentido demonstrar a conveniência da ligação do caminho de ferro à cidade, em detrimento da passagem pelo litoral. As diligências consubstanciadas naquilo que hoje seria designado por política de captação de influências prosseguiriam pelos dois anos seguintes até à aprovação crucial da carta de lei de 2/7/1867<sup>4</sup>. Ficaria então determinado que o governo, ao contrário da prática prevalecente em se atribuir as concessões a privados, estava autorizado a *construir e a explorar por conta do Estado duas linhas férreas que saiam da cidade do Porto e sigam uma por Braga e Viana do Castelo até à fronteira com a Galiza e outra pelo vale do Douro...*<sup>5</sup>

Se a decisão, no plano nacional, não foi inteiramente pacífica por haver quem achasse que esta opção iria protelar a construção da *linha da Beira* - considerada já então *a via internacional por excelência*<sup>6</sup> - a verdade também é que, no caso da *linha do Minho*, como nos aponta Mário Fernandes, a directriz do *seu traçado a Sul do rio Lima foi variando entre percursos mais litoralizados primeiro e mais interiorizados depois, quando se visou a aproximação a Braga*<sup>7</sup>.

Com efeito, seis dias após a publicação da lei de Julho de 1867, seria nomeado o *engenheiro-chefe de 2ª classe do corpo de engenharia civil*, Nuno Augusto de Brito Taborda, como encarregado da direcção de estudos e construção das referidas linhas, destacando-se por principais incumbências, as de privilegiar a *secção* do Porto a Braga e de conceber um traçado comum às linhas do *Minho* e do *Douro* na maior extensão possível<sup>8</sup>.

Não obstante, até à apresentação do projecto definitivo, em 1872, que evidenciava até Ermesinde um traçado comum de ambas as linhas aprovadas, a Câmara de Guimarães aproveitaria a oportunidade dos últimos momentos para, em

---

1 - *vid.* Liv. Copiador Correspond. Exped.(represent da CMB) (1844-1869), Mai e Ago de 1857

2 - proposta sustentada, no caso do Minho, não só nas elevadas densidades populacionais; nos efeitos decorrentes de uma *agricultura intensiva*; mas também no facto de Braga, em 1861, contar com mais de cem estabelecimentos industriais.

3 - *vid.* - ASC-AMB (1863-1865), fol. 89v, 30/4/1864

4 - Antes, em Abril desse mesmo ano a CMB rejubilaria com a notícia das pretensões da sua representação terem sido atendidas, *in*, Liv Copiador Corresp, Exped, Represent(s) da CMB (1844-1869) AMB, 3/4/1867

5 - Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 271

6 - *id.*, p 273

7 - Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 83

8 - Gomes, Arminda; Bastos da Silva, Júlia; e, Alves de Sousa, M<sup>a</sup> Salomé, - *Trabalho Prático* (polic.) da componente semestral da disciplina de *História e Cultura das Cidades* - Lic em Ensino da História e das Ciências Sociais, UM, Braga, 1993, p 47/48

Abril desse mesmo ano, solicitar ao governo que a via fosse prolongada até essa cidade. De imediato, logo no início do mês seguinte, a CMB *representou* ao governo contrariando as pretensões da sua congénere, por se achar prejudicada *não só pela sua posição topográfica como pela sua condição de capital de distrito(...)*, tendo aproveitado para acrescentar também, que *se acha[va] prejudicada pelos estudos e traçados adoptados e aprovados*<sup>1</sup>.

A obra ferroviária da *linha do Minho*, com o traçado do *ramal de Braga* e entroncamento em Nine, arrancaria ainda em 12-7-1872<sup>2</sup>, depois de ter esperado pelo estabelecimento definitivo do risco de um terceiro projectista envolvido no processo<sup>3</sup>.

Em Braga, a 7/3/1874<sup>4</sup>, noticiava-se entretanto ter-se procedido, no dia anterior, à *louvação dos terrenos marcados para a estação do caminho de ferro*. O próprio ministro das *Obras Públicas* Cardoso Avelino visitaria a cidade em 21 de Novembro para inspecionar os trabalhos.

Finalmente, meio século sobre a abertura do primeiro troço de caminho de ferro em Inglaterra, chegava a Braga, em 20/5/1875, o comboio inaugural conduzindo o rei D. Luiz I e a família real, bem como o intrépido primeiro ministro Fontes Pereira de Melo que, acompanhados das demais ilustres individualidades e com a presença efusiva da população, participariam na celebração. Braga tornava-se assim o primeiro aglomerado urbano do Minho a ser servido pelo caminho de ferro.

A *linha do Minho* não esgotaria porém a ambição por outros projectos ferroviários que, a terem sido concretizados, tomariam Braga num entroncamento de nível imediatamente inferior ao desempenhado pela cidade do Porto.

Ainda dentro do trajecto privilegiado entre estas duas cidades, em meados 1871<sup>5</sup>, Albert Maister, proporia ao governo, sem pretender qualquer subvenção, estabelecer uma via ferroviária de ligação à Galiza accionada a vapor, com a particularidade de trilhar o leito da estrada de *viação ordinária*<sup>6</sup>. Também durante o mesmo período do início das obras da *linha do Minho*, seria concedida a Simão Gattai a exploração de um caminho de ferro *americano* entre Porto e Braga, projectado a partir das expectativas de desenvolvimento suburbanas do Porto, também ele destinado a seguir o traçado da *viação ordinária*<sup>7</sup>.

Mas mais do que intensificar as relações ferroviárias privilegiaas almejava-se o prolongamento das ligações com o *hinterland* bracarense, não só no contexto da

---

1 - *id* p 55

2 - *vid*, *Primeiro de Janeiro*, ed de 13/7/1872, in Gomes, Arminda; Bastos da Silva, Júlia; e, Alves de Sousa, M<sup>a</sup> Salomé, - *Trabalho Prático ...opus cit*, p 55

3 - *vid*. *Memória sobre os caminhos de ferro em Portugal*, apresentado pelo engenheiro F. Sousa Brandão à *Associação de Engenheiros Civis Portugueses*, 4/11/1876, BMOPCI, 1878, Vol. I, p 148-171, in Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 83

4 - *vid* *Comércio do Minho*, ed. de 7/3/1874, in Costa, Luis - *Braga Ontem...opus cit*, p 21

5 - Gomes, Arminda; Bastos da Silva, Júlia; e, Alves de Sousa, M<sup>a</sup> Salomé, - *Trabalho Prático ...opus cit*, p 51

6 - este projecto seguia pelo litoral, estando o ramal para Braga situado nas *Necessidades*

7 - em 19/12/1872 Simão Gattai trespassaria a concessão para uma companhia inglesa, a *Minho District Railway Company Limited* que optaria por reorientar a ligação ferroviária Guimarães por Bougado, in Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 270

interioridade do vale do Cávado como, particularmente, na acedência ao interior alto-minhoto, captando assim, neste caso, uma área tradicional de *drenagem* demográfica e, igualmente, procurando explorar o contacto alternativo mais curto com o país vizinho.

Sem preocupações de aprofundamento da questão diríamos que, desde os estudos preliminares, elaborados pelo engenheiro Sousa Brandão, se equacionou a ligação ferroviária a Valença pelo interior. De facto, já nessa altura e à revelia das expectativas locais se verificou que o prolongamento a Norte de Braga era *impraticável* (...) *pela grande dificuldade de passar do vale do Cávado para o vale do Lima*<sup>1</sup>, particularmente nos locais de transposição das portelas do Vade e do Extremo. Pelo menos foram essas as razões que oficialmente passariam a constar.

A ideia não desapareceria das conjecturas dos projectistas e do imaginário colectivo local. No âmbito dos planos ferroviários que se foram sucedendo, o da *Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, de 1877<sup>2</sup>, preconizava uma ligação interior ferroviária, conectada a Vigo, classificável de *2ª ordem*, e que se desenvolvia em Portugal de Valença a Braga. De igual modo se considerava a perspectiva de implantar uma outra via secundária, transversal, pelo vale do Cávado<sup>3</sup>. Nos dois anos subsequentes seguir-se-iam outras propostas programáticas de que F. Alegria (1990) nos dá conta. Aí são visíveis, o abandono da linha meridiana de Braga a Monção e a manutenção das propostas de ligação à *zona* de Montalegre<sup>4</sup>.

A questão não ficaria encerrada por aqui. Mário Fernandes ao referir-se à linha férrea autorizada para o vale do rio Lima (1874) que, como estava previsto, deveria interconectar no ponto de encontro a linha de *Braga a Monção*, elucida-nos a esse propósito que, esta última, se manteve em agenda, pelo menos, até ano de 1912<sup>5</sup>.

O projecto seria relançado dentro da última fase de animação planificadora da rede ferroviária portuguesa (1891-1910), precisamente após um período de crise que duraria até 1898, a partir do qual, o Estado assumiria um maior protagonismo no sector<sup>6</sup>. Seria, aliás, neste contexto renovado, que a *Comissão Técnica da Rede Ferroviária a Norte do Mondego*, mandatada para elaborar o *Plano Geral das Vias Férreas* da respectiva área de tutela, sondaria várias entidades locais no sentido de se pronunciarem sobre o assunto.

No caso de Braga, quer a CMB, quer a *Associação Comercial* aí sediada, foram instadas a responder ao inquérito emanado do mesmo organismo, o que viriam a fazer em 1899. Embora as respostas não sejam decalcáveis, as respectivas instituições comungariam da finalidade em se pretender fazer de Braga um pequeno centro

---

<sup>1</sup> - Feio, Alberto - *Coisas Memoráveis de Braga...opus cit*, p 29

<sup>2</sup> - *vid.* Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p278/279

<sup>3</sup> - *idibid*

<sup>4</sup> - *id* p 287, *vid Plano* de J. Chrisostomo Abreu (1878) e a proposta de Lourenço António de Carvalho (1879)

<sup>5</sup> - *vid* D. L. de 20/6/1912, *in* Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 100

<sup>6</sup> - seriam nomeadas, pelos DL(s) de 6/10/1898 e 27/2/1899, duas comissões para elaborar um plano da rede ferroviária em Portugal, *in* Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda - *A organização dos Transportes em Portugal...opus cit*, p 299

ferroviário, estendendo as ramificações da rede para lá da sua região tradicional de influência.

No caso da proposta da *linha larga* destinada a chegar a *Ponte da Barca*, enquanto que a *associação Comercial* punha ênfase no prolongamento até Monção, de molde a poder entroncar com a de Ourense<sup>1</sup>, a CMB, mais prudente, sugeria que a linha deveria ser assente em *via estreita* de molde a minimizar os seus custos e mais facilmente conseguir superar os obstáculos topográficos que se ofereciam. Por outro lado, embora CMB e *Associação Comercial* estivessem em sintonia quanto à necessidade de incluir no *plano*, o prolongamento do *ramal de Braga* pelo vale do Cávado até Chaves, com ligação a Espanha - trajecto que à data ainda não dispunha de uma estrada completa -, a instituição associativa, certamente mais empenhada no desenvolvimento da ligação a Chaves, alvitrava comedidamente que esta deveria ser de secção estreita, ao passo que a CMB anunciava precisamente o contrário<sup>2</sup>. Na verdade, esta última posição não deixava de ser dúbia, pois o plano superiormente apresentado oferecia a ligação a Chaves por Guimarães. Quiçá com algum sentido de compromisso, e talvez com uma dose de ousadia, a CMB, embora secundando a *Associação Comercial* na pretensão de estabelecer a linha pelo vale do Cávado, sugeriria, no entanto, que a ligação prevista até Fafe inflectisse para a *região de Basto* e Amarante, alvitrando que esta pudesse atingir a *linha do Douro*<sup>3</sup>.

Entretanto, entrar-se-ia no derradeiro período em que se vislumbrou a hipótese de Braga deixar de ser um terminal ferroviário. Em 1903 mandou abrir-se concurso público para a construção e exploração de linhas férreas que incluía as de *Braga a Monção* e *Braga a Guimarães*<sup>4</sup>. Era então ministro das *Obras Públicas, Comércio e Indústria*, o bracarense Conde de Paçô Vieira que, nem por isso, pôde impedir que o projecto jamais se concretizasse<sup>5</sup>.

A cidade de Braga, apesar de integrar a estrutura fundamental da rede ferroviária nacional, reflectiria as suas próprias limitações, quedando-se à margem das vias de atravessamento entre o litoral e o interior e isolando-se não só enquanto nó de uma rede, mas tão somente como ponto terminal de um *bouquet* de bifurcações ramificadas, todas elas convergentes à cidade do Porto.

### 3.1 - o impacte do *caminho de ferro do Minho* no tecido urbano

A implantação do terminal ferroviário nos limites a poente da cidade, particularmente nas freguesias de Maximinos e Ferreiros<sup>6</sup> relegaram-no para uma

---

<sup>1</sup> - sugeria-se mesmo que, por comparação à *linha do Minho*, passando por Viana do Castelo, se poupava 30kms na ligação a Espanha, in *Relatório de contas...1898/99*, p 24/26, in Oliveira, E. P. - *A História da Associação Comercial de Braga...opus cit*, p 78

<sup>2</sup> - vid - ASC-AMB (1898-1901), fol. 97 e 97v, 30/1/1899

<sup>3</sup> - *idibid*

<sup>4</sup> - vid Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit* p 99

<sup>5</sup> - Segundo E. P. Oliveira, a imprensa local, em Janeiro de 1906, ainda anunciaria que o governo aprovara os primeiros 10Kms de linha..., in Oliveira, E. P. - *A História da Associação Comercial de Braga...opus cit*, p 80

<sup>6</sup> - esta última era o seu apeadeiro mais próximo

dimensão suburbana. Independentemente da opção tomada por um ramal da *linha do Minho*, vimos já que, durante algum tempo, se colocou a hipótese de prolongar as ligações ferroviárias de Braga, sobretudo para o quadrante da cidade voltado ao vale do Cávado. Daí se compreenda que a separação física da estação ferroviária da cidade, situada por assim dizer num dos seus limites, não tenha favorecido o estreitamento de relações entre o desenvolvimento urbano subsequente e as infraestruturas ferroviárias. Isto é, ao contrário de outros exemplos conhecidos, o caminho de ferro em Braga não constituiu um factor estruturalmente relevante do processo de urbanização. Não vai ainda há muitos anos que a *estação* e os primeiros quilómetros de linha, no sector Sudoeste da cidade, se configuravam como que um *espaço canal de fronteira* entre o rural e o urbano.

Se procedermos a uma releitura dos antecedentes projectos de regularização da *estrada-rua* entre os largos de *Maximinos* e de *Infias*, verificamos que o projecto de *Obras Públicas* de 19/5/1865<sup>1</sup>, *Estrada de Braga a Valença - Estrada Rua a Través de Braga*, atribuído ao engenheiro Joaquim Pereira da Cruz, não registando qualquer uma das ruas que entretanto viriam a ser abertas em função da ferrovia, indicava já, ainda que imprecisamente, a localização da *Estação do caminho de ferro*<sup>2</sup>. Note-se porém que, a mesma planta, no respeitante ao *Campo das Hortas*, exhibe um traçado devidamente arruado, então denominado de *estrada para Ponte de Lima*<sup>3</sup>, no mesmo leito que, mais tarde, virá a ser ocupado pela principal ligação entre a *estação* e o centro da cidade. Este facto só pode significar que, a inicialmente denominada de *rua Formosa*<sup>4</sup>, mais tarde, *rua Andrade Corvo*<sup>5</sup> - por reconhecimento ao ministro a quem se atribuiu a chegada do comboio a Braga - não foi criada especificamente em função do caminho de ferro, mas antes adaptada à sua chegada.

No contexto das obras urbanas que implicariam a presença da ferrovia em Braga, destacam-se naturalmente as intervenções aos seguintes níveis:

- dos equipamentos de apoio;
- das infraestruturas viárias de acesso à *Gare*;
- dos programas de obras justificados no melhoramento; e
- da linha de extensão ao *Pórtico do Bom Jesus*

No caso dos equipamentos, as realizações centraram-se incontestavelmente na construção da *estação terminal*<sup>6</sup>. Um dos primeiros passos, já o relatámos, veiculado

<sup>1</sup> - vid Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>2</sup> - a Norte do quintal da casa de António Joaquim Fernandes. Esta edificação é a primeira da rua da *Cruz de Pedra*, exactamente a leste da primeira casa do alçado Norte da rua do *Beco*.

<sup>3</sup> - com uma secção de 8 mts. de largura, in. Pasta - *Estrada-Rua de Maximinos a Infias*; AHDEDB

<sup>4</sup> - vid. *Novas denominações dadas a algumas ruas da cidade, por determinação da Câmara, no anno de 1865*; in Freitas, B. Senna, *Memórias de Braga...opus cit*, Vol-I, p 44

<sup>5</sup> - rua *do Corvo* a partir de 17/2/1875 e, confirmada a significação do topónimo, em 17/10/1912, como rua *Andrade Corvo*, in Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 136

<sup>6</sup> - localizada aproximadamente junto à confluência das *cangostas* de *Cornos* (derivante da rua da *Cruz de Pedra*) com a *de Cónes* (desenvolvida a partir do *campo das Hortas*)

pela imprensa da época, noticiava em Março de 1874<sup>1</sup>, ter-se então procedido à *louvação dos terrenos marcados* para esse efeito.

Desde a sua inauguração que as instalações se quedaram aquém das expectativas, bastando para isso somente invocar, segundo nos divulga E. P. Oliveira, as queixas apresentadas pela *Associação Comercial de Braga* em finais dos anos de 1880<sup>2</sup>, denunciando o *acanhamento do seu traçado* [da estação]; (...) a *falta de armazéns e barracões*, etc. Embora já então se sustentasse a necessidade de um *projecto de modificação e ampliação da estação*, o edifício original manter-se-ia estruturalmente o mesmo e as instalações de apoio, salvo algumas intervenções pontuais pautadas pelo fim da remodelação, no fundo, também elas seriam as mesmas até aos nossos dias.

Os trabalhos de construção da *gare* implicariam também e ainda a regularização e delimitação do *largo da estação*, como ainda hoje é denominado, o qual viria a ser nivelado com o produto do *grande desaterro*<sup>3</sup> mandado fazer pela direcção do *Caminho de Ferro do Minho*.

No plano dos arruamentos de acesso à *estação* ferroviária, sobressaem naturalmente aqueles que precederam a sua chegada e que foram abertos ou readaptados em sua função.

Em primeiro lugar note-se que a reconversão da saída da *estrada para Ponte de Lima* - a *rua Formosa* - deu origem à abertura de uma nova *avenida*, logo denominada por *rua do (Andrade) Corvo*, que passou a estabelecer o eixo de circulação privilegiado entre a cidade e a *estação*. Nesse mesmo contexto, em Junho de 1874, José Borges Pacheco Pereira de Faria<sup>4</sup>, proprietário dos terrenos marginantes à *casa das Hortas*, cederia gratuitamente o espaço necessário ao alargamento da *carreira* que lhe dava serventia, de molde a que esta pudesse dispor de maior desafogo e de um traçado rectilíneo até à *estação*. Um ano após abertura destes acessos estava esclarecido o motivo do seu alargamento, conforme nos defende o presidente da Câmara cessante, Jerónimo da Cunha Pimentel. No seu *relatório de gerência*, o ex-autarca reconhecia a justeza da política encetada com base na *aglomeração de gente e grande número de carruagens, que seguiam a única e estreita rua que ligava o caminho de ferro com a cidade*.

Ainda antes da chegada do caminho de ferro, viria a ser aberta a *rua do Conselheiro Avelino*<sup>5</sup>, também ela desembocante no largo da estação e que permitia estabelecer a ligação recta entre a *rua Cruz de Pedra*<sup>6</sup> - troço da *Estrada Real N.º 3* - e a

---

<sup>1</sup> - *vid Comércio do Minho*, ed. de 7/3/1874, in Costa, Luis - *Braga Ontem...opus cit*, p 21

<sup>2</sup> - Oliveira, E. P. - *História da Associação Comercial de Braga...opus cit*, p 76

<sup>3</sup> - Pimentel, Jerónimo da Cunha, *Relatório da gerência...1874-1875, opus cit*, p 23

<sup>4</sup> - *vid proposta de 9/6/1874, in cx5 AMB-OU*

<sup>5</sup> - em homenagem ao estadista a quem também se deve a política ferroviária no Minho; deliberação de 6/12/1875, in Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 117

<sup>6</sup> - o ponto de saída a partir da *rua da Cruz de Pedra* não seria inteiramente arbitrário, já que a nova rua assentaria no leito da antiga *cangosta de Cornos* (*vid. Planta de Braga... de Pereira Caldas - 1857*), também denominada de *servidão n.º6* da Estrada Rua de Maximinos a Infias

*Gare*. O objectivo da sua abertura prendia-se naturalmente com a ligação à estrada do Porto. Contudo, ao contrário da rectificação da rua do *Corvo*, a obra coube à administração central, tendo por isso, *sido concluída a expensas do governo*<sup>1</sup>.

No *relatório de gerência* anteriormente aludido, publicado em 1876, Jerónimo da Cunha Pimentel salientaria que a *estação do caminho de ferro do Minho é hoje o ponto mais concorrido de Braga, e d'onde o movimento de pessoas e mercadorias para a cidade, e d'esta para elle é grande e importantíssimo*<sup>2</sup>. Acrescentando constituir *dever rigoroso* da edilidade mandar *fazer todo o possível por abrir o maior número de avenidas para esta estação*.

Com efeito, já após a entrada em funcionamento do caminho de ferro seriam projectadas e abertos dois novos arruamentos interconectantes com a *estação*.

A própria delimitação do perímetro da *estação* ferroviária induziria a definição de uma *estrada*, desnivelada, a poente, que seria *construída por conta do caminho de ferro*. Porém, em 22/3/1877<sup>3</sup>, Joaquim Pereira da Cruz, projectaria, no âmbito da CMB, o seu prolongamento, paralelamente ao mesmo terminal, em direcção ao *Souto Chão*, dando início aquela que viria ser a *cangosta de S. Gregório*<sup>4</sup> (actual rua *capitão Alberto Matos*).

No entanto, para completar a armadura dos acessos viários que definiriam o plano urbano da envolvente ao terminal ferroviário de Braga, faltaria ainda considerar o projecto da rua do *Caires*.

Esta iniciativa, tal como a da *Carreira das Hortas*, mereceria o concurso mecenático do filantropo que lhe viria a ceder o topónimo. Todavia, é prudente não olvidar que este tipo de doações comportava diversas contrapartidas, entre as quais não é de excluir a valorização dos solos pertencentes aos mecenas.

Joaquim Machado Caires, de seu nome, então residente em Lisboa, proporia à CMB, em Janeiro de 1877, ceder parte dos seus terrenos do *passal de S. Pedro de Maximinos*, para que se mandasse abrir uma nova rua entre a recém criada rua do *Conselheiro Avelino*<sup>5</sup> e, com dois traçados alternativos, os largos de *S. Pedro de Maximinos* ou da *Madre de Deus*. Este último, por se configurar mais oneroso, rapidamente seria preterido a favor da proposta de ligar o largo fronteiro à igreja de Maximinos à *estação ferroviária*. A intenção era criar uma nova rua com 10 mts. de largura, alternativa à circulação tortuosa e intensa da *rua Direita - Estrada Real Nº3* - que desse serventia rápida ao *caes da estação*.

Ainda assim a solução inicialmente adoptada era comedida, já que mais não se pretendia que a nova rua chegasse ao largo do *Beco*, podendo contudo, dada a proximidade, entrar na recém criada rua do *Avelino*. No entanto, desde, pelo menos, Outubro de 1879, ainda que se reconhecesse o alcance de levar directa e

---

1 - Pimentel, Jerónimo da Cunha, *Relatório da gerência... 1874-1875, opus cit*, p 24

2 - *id* p 23

3 - *vid* - cx 13 AMB-OU

4 - no entanto só seria calcetada no princípio da década seguinte, *in* 13 AMB-OU

5 - projecto de 25/11/1877, subscrito por Joaquim Pereira da Cruz, *in* - cx 12 AMB-OU

aproximadamente a nova *avenida*, com disposição rectilínea, até ao *caes da estação*, constata-se que, em meados da década de *oitenta*<sup>1</sup>, tal desiderato estava ainda longe de ser conseguido. Na verdade, para chegar do largo de *Maximinos* até à estação era então necessário, depois de aceder directamente ao largo do *Beco*, *reentrar* na rua da *Cruz de Pedra*, para logo adiante, utilizar o trajecto da rua do *Avelino*.

O impasse gerado pela interrupção da rua do *Caires* no Largo do *Beco*, aí chegada no ano de 1881, teria porém o condão de acentuar o clamoroso estrangulamento motivado pela estreiteza da *travessa da Cruz de Pedra*, o que levaria a *Junta de Paróquia* a reivindicar a sua urgente rectificação pelo mesmo alinhamento da rua de *S. Sebastião*<sup>2</sup>.

Em Abril de 1884 J. M. Caires, certamente imbuído do brio condescendente de um mecenas, voltaria a propor um novo empréstimo para a conclusão da obras da rua homónima. Objectivo este que viria a entrar em fase de consecução, em Outubro do mesmo ano, conforme se pode verificar pela leitura de uma planta parcelar de expropriação, de 20 desse mês<sup>3</sup>. Por aí ficamos a saber que as obras de abertura da rua do *Caires* - já assim designada - se encontravam em andamento do lado da estação. Lembremo-nos no entanto, que em Novembro de 1885 o projecto de regularização da *Estrada Real N.º3*, tramo *através de Braga* - pese o facto de estarem já abertas as ruas do *Caires* até à estação, bem como a rua do *Avelino* - propunha que, a partir do largo do *Beco*, a *estrada-rua* classificada seguisse por um troço inteiramente novo (pelos quintais traseiros da rua da *Cruz de Pedra*) até ao *Campo das Hortas*. Isto é, o projecto de regularização da *estrada rua* não contemplava em qualquer hipótese a confluência directa ao caminho de ferro.

Ainda assim, o que nos parece mais relevante no projecto de abertura da rua do *Caires* seria o seu alcance programático. Quer isto dizer, que embora se admita a abertura da citada rua como um caso isolado, ainda que a esta se associe à ligação articulada entre os largos da Igreja de *Maximinos* e da *Madre de Deus* - fronteiro ao Colégio de *S. Caetano* - pode-se interpretar que os desenvolvimentos subsequentes, de que adiante daremos conta, originaram um plano de pormenor expedito onde se mistura: o altruísmo paternalista de um comendador ausente, que pretende deixar o seu nome gravado na freguesia de origem; a estratégia de promoção directa de um futuro loteamento de solo edificável, assente nas elevadas perspectivas de acessibilidade, devidas à proximidade da *estrada real* com o *caminho de ferro*; e, ainda, a manifestação voluntarista de quem se sente imbuído de uma visão estratégica de progresso, diríamos quasi que messiânica, propondo desenvolvimentos extrapoláveis da escala do suposto plano de pormenor.

O impacte do caminho de ferro no plano das obras públicas de Braga, no correr das décadas de *setenta* e *oitenta*, elevado ao estatuto de verdadeiro catalisador, ainda

---

<sup>1</sup> - como se pode verificar pela leitura da planta de Braga de F. Goullard (1883/84)

<sup>2</sup> - carta da *Junta de Paróquia de S. Pedro de Maximinos* ao Presidente da CMB, em 15/9/1881, in cx 12 AMB-OU

<sup>3</sup> - id cx 12 AMB-OU



que sendo talvez mais psicológico do que efectivo, iria sustentar um maior alcance doutrinário no plano discursivo. Constituindo um factor de ordenamento, quer fosse por dar pretexto à exteriorização de um efeito de aparato ou porque a modernidade da ferrovia poderia constituir a alvorada necessária ao despertar do progresso na cidade, sob sua influência seria formulado um vasto programa de obras.

Com efeito, em 12/2/1875<sup>1</sup>, vésperas da chegada do caminho de ferro a Braga, a CMB, tendo por referência um empréstimo destinado a obras urbanas, autorizado em Maio de 1866, reclamava o aumento de verbas, a pretexto dos *melhoramentos já executados*, [d]o estado da cidade; e [d]o progresso que lhe vai facilitar a abertura do caminho de Ferro do Minho, acrescentando-se, no mês seguinte, que os ditos *melhoramentos*, se destinavam a preparar a [sua]abertura<sup>2</sup>.

Será, todavia, interessante de notar que o elenco de aplicações discriminadas diria respeito, sobretudo, a um rol de intervenções basicamente constituídas por *reconstruções* e *alargamentos* de vias, que se espalhavam um pouco por toda a cidade. Dito de outra forma, pode-se afirmar que a chegada do caminho de ferro a Braga foi motivo suficiente para sustentar uma remodelação urbana geral da cidade, sem a ousadia e o alcance para poder despoletar um programa de abertura de novas ruas ou de concepção de projectos erguidos de raiz. Isto é naturalmente compreensível, se o critério maximizador do desenvolvimento de Braga atribuir um qualificativo maior ao carácter profundamente incisivo resultante das rectificações viárias levadas então a cabo no intramuros bracarense.

### 3.2 - a ferrovia *intraurbana*

Como último tópico, mas não menos relevante, dos efeitos progénitos da *viação acelerada* em Braga<sup>3</sup>, abordaremos o caso particular daquilo que chegou a ser considerado como uma extensão ferroviária do ramal da *linha do Minho*, ou seja, a outra linha férrea que passou a atravessar a cidade entre a *Estação* terminal de Braga e o pórtico do Bom Jesus do Monte.

Na sua primeira versão, o *caminho de ferro americano*, como viria a ser designado no já citado *relatório de gerência* da CMB, apesar de, em finais de 1875, não passar da fase de atribuição da concessão de exploração, constitui, nas palavras do presidente da edilidade cessante, um dos *diversos melhoramentos* consignados *como um progresso para esta cidade*<sup>4</sup>.

Mais do que uma antecedência dos transportes urbanos de Braga, a introdução do *Tramway* em Braga está intimamente associado ao caminho de ferro de longo curso. As notícias primordiais dessa pretensão serão no entanto ligeiramente antecedentes à

<sup>1</sup> - *vid* - ASC-AMB (1874-1876), fol. 33 e 33v, 12/2/1875

<sup>2</sup> - *id* fol44v, 17/3/1875

<sup>3</sup> - ainda que este processo se tenha integralmente desenvolvido já durante a segunda metade do século XIX, a sua relação estreita com o caminho de ferro de *bitola* larga, de longo curso, por critérios metodológicos justifica uma abordagem sequencial específica.

<sup>4</sup> - Pimentel, Jerónimo da Cunha, *Relatório da gerência... 1874-1875*, *opus cit*, p 30

chegada da primeira locomotiva da *viação acelerada*. Disso nos dará conta, anos mais tarde, um outro presidente da edilidade, ao fazer uma retrospectiva do presente processo, referindo a dado passo que, em *Julho de 1874*, *Henrique Freire de Andrade* [terá] *requerido à Camara uma nova concessão, para caminho de ferro na cidade*<sup>1</sup>. O requerimento, ao ter certamente baixado para ponderação, interrompeu a celeridade da pretensão, que teve de esperar pelo ano seguinte, para que, aí sim, a primeira concessão fosse efectivamente atribuída, desta vez, à *Companhia Carris*, na pessoa de Francisco A. Peixoto Gama. O seu primeiro director foi Nuno José Vilaça<sup>2</sup>.

Cedo porém, o concessionário, impossibilitado de prosseguir com a criação da empresa, viu-se na contingência de ter de recorrer ao apoio financeiro. Valeu-lhe aquele que viria a tornar-se num dos mais dinâmicos empreendedores bracarenses do último quartel do século XIX - Manoel Joaquim Gomes. Igualmente ligado a outros interesses comerciais, entre os quais pontuava o sector hoteleiro, este empresário iria brevemente assumir o principal protagonismo da linha férrea intraurbana. O seu papel ficaria sobretudo notabilizado pela sua visão antecipadora e pela forma como soube resistir às múltiplas contrariedades que entretanto se abateram à implantação e desenvolvimento dos seus projectos. Por conseguinte a linha intraurbana converteu-se num dos expoentes da modernidade de Braga.

Durante toda uma década, a primeira e única linha estabelecida seria o resultado possível de um projecto mais ousado, que tinha por ideia básica promover o transbordo de passageiros do *términus* do caminho de ferro para o complexo religioso e turístico do Bom Jesus do Monte. Com efeito, evitando qualquer desvio, bastaria somente invocar o título da planta de Braga, do bacharel Pereira Caldas, de 1857 (*vid ANEXOS 38/39*), a lembrar que, então, a cidade se pretendia como *pitoresca ou a verdadeira Cyntra do Norte*, para aceitarmos pacificamente que a estância do *Bom Jesus*, com os seus hotéis<sup>3</sup>, corresponderia à *Pena* setentrional do País. Embora contextualizada na época, pode-se afirmar que terá sido a finalidade turística, articulada à rede ferroviária fundamental, a primeira e a grande causa da criação de um sistema de transportes interno, de atravessamento (E-W), a unir os extremos limites da cidade.

Recorrendo à imprensa local, esta noticia-nos entretanto que, em finais de Março de 1877<sup>4</sup>, se tinham já iniciado os trabalhos para a construção do caminho de ferro *americano*, tendo, mais tarde, acrescentado o facto do seu desenvolvimento ter decorrido em ambiente de *grande actividade e afinco* até à romaria do *Espírito Santo*, no dia 19 de Maio, data em que se abria à exploração o primeiro lanço desde a *estação* do caminho de ferro até às *obras do Lanhoso*<sup>5</sup>, aos *Peões*.

---

<sup>1</sup> - no ano de 1907, a propósito da polémica gerada em torno da atribuição da concessão da *tracção eléctrica*., in *Comércio do Minho*, ed. 28/3/1907

<sup>2</sup> - Carvalho, M. Bento de - *Manoel Joaquim Gomes...opus cit* - p 15

<sup>3</sup> - entre os diversos equipamentos hoteleiros existentes na segunda metade do século XIX, viriam a sobressair o *Grande Hotel do Parque*; o *Grande Hotel do Elevador*; o *Hotel Sul Americano*; e, o *Hotel da Boa-Vista*.

<sup>4</sup> - *vid. Comercio do Minho*, ed. 29/3/1877

<sup>5</sup> - *id.* ed. 19/5/1877

O *americano*, como popularmente passou a ser designado nas cidades onde circulava, era, de um modo simples, constituído por uma carruagem de lados abertos que circulava sobre carris por meio de tracção animal (geralmente composta por parselhas de muares), tendo capacidade para cerca de duas dezenas de passageiros.

Ora a perspectiva de fazer chegar o presente meio de transporte à elevação do *Bom Jesus*, desde logo confrontou os seus promotores com a necessidade de se vencer as dificuldades topográficas oferecidas pelo trajecto desenvolvido a partir dos *Peões*<sup>1</sup>. Daí que, praticamente desde a sua abertura, se manifestasse o interesse pelas inovações tecnológicas equacionadas noutras paragens, que davam conta da possibilidade de *substituir o motor animal pelo motor mecânico*<sup>2</sup>.

A primeira linha de *americano* partia junto à estação ferroviária (no lugar das *Laranjeiras*); inflectia pela rua *Andrade Corvo* até entrar no *Arco da Porta Nova*; seguia depois ao longo do eixo formado pelas ruas *D. Diogo de Sousa/Souto* até atingir a *Arcada*; correndo a frontaria desta, em seguida, voltava a inflectir junto ao *Teatro de S. Geraldo* (actual Banco de Portugal); depois corria o lado Norte do *Campo de Sant'Anna* até atingir a denominada *estação central*, situada nos baixos do *Hotel de Braga* (actual *Centro Avenida*). Entretanto aí, convencionado o início de um lanço distinto, a segunda secção do trajecto, prosseguia pelo lado Norte da actual *Avenida Central* até ao largo de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca*, desenvolvendo-se praticamente em terrenos planos ao longo do eixo formado pelas ruas de *S. Vitor/D. Pedro V/Nova de Santa Cruz*, até à encruzilhada dos *Peões* (bifurcação entre as estradas de Chaves e a do Bom Jesus). Neste local começava a ascensão propriamente dita até ao *pórtico do santuário*. Aí chegados, embora a distância ao destino fosse curta, faltava porém ultrapassar o maior desnível - o *escadório*. Com efeito, *a subida pelo escadório era fatigantíssima e a volta pela estrada, além de longa, era dispendiosa*<sup>3</sup>.

Ainda que a imprensa noticiasse, em Maio de 1879, a intenção de se continuar com a linha férrea *americana* desde o dito *arco* (...) *até próximo da igreja do Santuário*<sup>4</sup>, a verdade é que esta solução, não sendo satisfatória, teria o condão de despertar o espírito ousado e empreendedor de Manoel Joaquim Gomes.

O empresário começaria por equacionar o problema ao nível do plano energético, pelo que a hipótese convencional da tracção a vapor viria rapidamente a ser preterida face à disponibilidade em se poder aproveitar os abundantes mananciais de água que jorravam pelas encostas do Monte Espinho. A susceptibilidade hidráulica do projecto convertia-o assim, para a época, numa obra de engenharia de vanguarda e num ensaio à escala internacional. Convicto da sua exequibilidade, M. J. Gomes desde cedo procurou sustentar a proposta ao mais alto nível técnico. Assim começou por contactar o engenheiro francês Raul Mesnier no sentido de realizar os primeiros estudos

---

<sup>1</sup> - com frequência, especialmente nos dias festivos, existiam parselhas de bois como reserva, destinadas a auxiliar a tracção dos muares no trajecto desenvolvido a partir dos *Peões*

<sup>2</sup> - *vid. Comercio do Minho*, ed. 5/6/1877

<sup>3</sup> - Carvalho, M. Bento de - *Manoel Joaquim Gomes...opus cit* - p 16

<sup>4</sup> - *vid. Comercio do Minho*, ed. 24/5/1879

de viabilidade e correspondeu-se amiudadamente com o engenheiro suíço Riggenback que, mais tarde, viria pessoalmente a encarregar-se do acompanhamento da execução da obra<sup>1</sup>. O contrato de concessão celebrado com a *Real Mesa do Santuário do Bom Jesus*, por entre diversas contrapartidas e inúmeras declarações de garantia, viria a ser firmado, na sua primeira versão, em 13/5/1880<sup>2</sup>, tendo a partir daí as obras decorrido céleres. Finalmente, após ter suplantado a incredulidade comum e até alguma da mesquinhez local, Manoel Joaquim Gomes pôde, por fim, em 25/3/1882<sup>3</sup>, inaugurar o elevador funicular do Bom Jesus, movido a energia hidráulica.

A *Companhia Carris e Elevador*<sup>4</sup>, como então passaria a ser designada continuaria a operar exclusivamente em *americanos* até 17 Junho de 1883<sup>5</sup>, data em que seria inaugurado o primeiro troço da circulação a vapor<sup>6</sup> entre os *Peões* e o *ascensor do Bom Jesus* que, para deslumbre geral, permitia que fosse possível percorrer os 2Kms de subida em *dois minutos*.

Conhecidas pelas suas capacidades de tracção, demonstradas nas encostas abruptas dos Alpes suíços, as *machinas de montanha* eram possantes, de reduzida dimensão e circulavam em via de bitola estreita, o que permitia também serem capazes de se deslocar com facilidade pelos arruamentos mais apertados da cidade. Por aí se compreende que a *Companhia*, nos seus primeiros planos, tenha solicitado à CMB licença para estender o serviço das *máquinas a vapor*. O alvará obtido, decorrido pouco mais de dois anos, permitiria mecanizar o trajecto compreendido entre a *estação central*, o *Campo de Sant'Anna* e o pórtico do Bom Jesus. As viagens terão se iniciado em 20/9/1885<sup>7</sup>.

Por essa mesma altura, tornar-se-ia pública a pretensão de se introduzir novas linhas férreas de carácter urbano e suburbano, sem necessariamente estarem relacionados com a via férrea de longo curso, o que certamente reflectiria o aumento do número passageiros que utilizavam esse meio de transporte. Constava então, a abertura de uma nova variante que permitisse às locomotivas passarem pela rua dos *Capelistas*; *Campo D. Luis I* (da *Vinha*); rua dos *Biscainhos*; *Praça da Alegria* (*Campo das Hortas*)<sup>8</sup>; voltando novamente a entroncar com a primitiva linha de acesso à estação ferroviária<sup>9</sup>. Por outro lado, em Março de 1887<sup>1</sup>, noticiava-se que a *Companhia Carris e*

---

<sup>1</sup> - era director dos caminhos de ferro suíços. Nação esta que então se evidenciava internacionalmente no plano dos elevadores funiculares

<sup>2</sup> - Carvalho, M. Bento de - *Manoel Joaquim Gomes...opus cit* - p 19

<sup>3</sup> - *id.* p 39

<sup>4</sup> - com sede no *Campo de Sant'Anna*, nº 37

<sup>5</sup> - os primeiros ensaios seriam noticiados no *Correio do Minho*, na sua edição de 5/6/1883, tendo a inauguração ocorrido em 17/6/1883, in Carvalho, M. Bento de - *Manoel Joaquim Gomes...opus cit* - p 46

<sup>6</sup> - a oportunidade da sua introdução em Braga surgiria com a disponibilização de venda de duas locomotivas desse tipo que estiveram inicialmente destinadas à linha férrea, nunca aberta, entre a Régua e Vila Real e que M. J. Gomes adquiriu

<sup>7</sup> - *vid Comércio do Minho*, ed. 20/9/1885

<sup>8</sup> - *id.* ed. 8/9/1885

<sup>9</sup> - não deixa de ser curioso porém, verificar que esta linha se encontra claramente descrita na planta anexa às *Memórias do Bom Jesus do Monte*, 1883 - *Planta Topográfica de Braga*, 1/8000, como se

*Ascensor* havia requerido ao governo uma concessão para prolongar a via férrea desta cidade até à fábrica de papel de Ruães, nas imediações do rio Cávado, próximo da estrada para *Prado*<sup>2</sup>. Ambas as pretensões, nos inícios do ano seguinte<sup>3</sup>, mereceriam a anuência da CMB, ainda que a linha para Ruães carecesse de autorização governamental. O espaço urbano de Braga passaria em breve a ser trilhado de *lés a lés* por máquinas a vapor. Eram os anos pujantes das locomotivas nas ruas de Braga.

No entanto, o convívio entre o *americano* e a locomotiva, ao contrário do que então se poderia imaginar, sobreviveria até à entrada do século XX<sup>4</sup>. Com a afirmação das *machinas*, a velocidade aumentou, mas os problemas com a circulação não mais deixariam de se agravar.

As queixas e reclamações relativas à ferrovia intraurbana, cujas origens remontam ao período de funcionamento exclusivo do *tramway* - e que inclusive, já então versavam o excesso de velocidade<sup>5</sup> - avolumar-se-iam com a introdução das locomotivas. Estas porém, adicionariam outros inconvenientes, tais como o lançamento de fumo e faúlhas que deterioravam as mercadorias expostas à porta das lojas e sujavam a roupa que se encontrava a secar, bem como, as fortes trepidações provocadas pela sua passagem igualmente eram invocadas como um factor de mal-estar.

A contestação à circulação de locomotivas nas ruas de cidade subia sempre de tom quando se davam acidentes. Em Setembro de 1887<sup>6</sup> questionava-se já a pertinência em rever a circulação do *americano* pela rua do *Souto*. Mas seria o atropelamento fatal de uma criança, ocorrido no dia 21/6/1891<sup>7</sup>, que viria a suscitar o ponto crítico da circulação de locomotivas nas ruas de Braga. O acontecimento constituiu o pretexto para um amotinamento geral, que seria liderado por um conhecido industrial de chapelaria local e que levaria à interrupção da circulação. Este episódio justificaria que Luis Novais (1988) o interpretasse como uma expressão da ruptura de interesses rivais entre as burguesias fabril e hoteleira instaladas. Supostamente a questão estaria centrada na vertente da ferrovia intraurbana, aqui representada na figura M. J. Gomes<sup>8</sup>.

---

tratando da "*linha do carro tramway (americano)*". Seria o conhecimento antecipado de um projecto ainda por implantar?!

<sup>1</sup> - *vid Comércio do Minho* ed. 12/3/1887

<sup>2</sup> - divulgando-se a propósito que a *Direcção das Obras Publicas* Distrital procedia já, nesse sentido, ao levantamento da planta da povoação de *S. Jerónimo de Real*, in *Comércio do Minho*, ed. 12/3/1887

<sup>3</sup> - *vid. Comércio do Minho*, ed. 14/1/1888

<sup>4</sup> - já depois de inaugurada tracção vapor entre os *Peões* e o *Bom Jesus*, seria disponibilizada uma nova linha entre o arco da porta Nova e ao campo de *Sant'Anna*, acabada de construir em 22/11/1883, in *Correio do Minho*, ed. de 24-11-1883.

<sup>5</sup> - queixas quanto ao excesso de velocidade provocado pela *americano* na rua *D. Diogo de Sousa*, in *Comércio do Minho*, ed. 21/3/1885

<sup>6</sup> - *id.* ed. 15/9/1887

<sup>7</sup> - Carvalho, M. Bento de - *Manoel Joaquim Gomes...opus cit* - p 52

<sup>8</sup> - embora se possa associar o sector dos proprietários comerciais e industriais de Braga a uma mentalidade mais conservadora e isolacionista, quiçá compaginável com a rejeição da modernidade com que a locomotiva se identificava, estamos em crer que terá sido mais o empolamento emocional da tragédia e naturalmente alguma mesquinhez localmente bem identificada, bem patente na resistência ao espírito visionário e empreendedor de M. J. Gomes, que poderá estar na base da justificação dos acontecimentos

Depois das autoridades terem provisoriamente suspenso o trânsito das locomotivas, antes mesmo que tivesse decorrido um mês, estas voltariam novamente a circular.

O acontecimento porém, levantaria de novo a questão da circulação das máquinas pela cidade. Se por um lado, o intenso uso da locomotiva tinha-lhe já valido o epíteto jocoso de *chocolateira*, a questão da força motriz, em si, mostrava-se também ela desadequada dos padrões de modernidade então vigentes.

Ainda o assunto não tinha *arrefecido* e a voz da imprensa noticiava, que estando a *Companhia de Carris* reunida em *assembleia geral extraordinária*, no dia 19 de Novembro desse mesmo ano<sup>1</sup>, se preparava para encarar a possibilidade de reconverter a *tracção animal* em *tracção eléctrica*, bem como prosseguir com a abertura de novas linhas.

Seria no entanto necessário esperar pela entrada no novo século para que se efectivasse o tão desejado salto qualitativo<sup>2</sup>. Em Novembro de 1905<sup>3</sup>, a *Companhia Carris e Ascensor* tomaria a iniciativa de solicitar à CMB a concessão da *tracção eléctrica na estrada municipal para o Bom Jesus e nas ruas da cidade*. A edilidade porém, inconformada que estava na época com a disfunção dos diversos serviços públicos concessionados a companhias privadas, com destaque para as deficiências existentes no sector da iluminação eléctrica, manifestadas ininterruptamente desde a sua inauguração, na última década do século passado; a braços com litígios que se estendiam à *Companhia do Gás*, e ao abastecimento de água à cidade, pretendia, com natural legitimidade de expectativas, iniciar um novo ciclo orientado por um maior controlo de todos os serviços públicos. No caso concreto, a CMB não só viria a negar à *Companhia Carris* quaisquer direitos de preferência na exploração da *tracção eléctrica*, como inclusive, chegaria a abrir, em 1907<sup>4</sup>, um concurso público com esse fim. Iniciava-se assim mais uma contenda judicial na cidade de Braga, a juntar às outras tantas atrás referidas.

Pouco antes, a proposta da *Companhia Carris*, de Janeiro de 1907<sup>5</sup>, não obstante, teria o mérito de sugerir alguns desenvolvimentos que o futuro haveria de reconhecer. Além do compromisso de electrificar a linha entre a estação e o Bom Jesus, no prazo de dois anos, propunha-se criar uma nova linha, no prazo de cinco anos, de feição perpendicular à já existente, que ligasse o extremo da *rua da nova cadeia* (actual *Avenida Artur Soares*), que andava em construção, até ao largo de *S. João da Ponte*<sup>6</sup>. Como é sabido, não só esta avenida jamais viria a ser rasgada até ao adro da igreja de

---

<sup>1</sup> - *vid. Comércio do Minho*, ed. 21/11/1891

<sup>2</sup> - os materiais sobrantes da circulação dos *americanos* e da *tracção a vapor*, surgiram em arrematações públicas entre os anos de 1916 a 1920, *in cx 26 AMB-OU*

<sup>3</sup> - *vid. Comércio do Minho*, ed. 28/11/1905

<sup>4</sup> - *Bases do concurso para a viação por meio de tracção eléctrica na cidade e concelho de Braga*, Imp. Bracarense, rua Visconde da Torre, 35, 1907

<sup>5</sup> - proposta de 22/1/1907, *in Comércio do Minho*, ed. 24/1/1907

<sup>6</sup> - sugeria-se ainda a construção de uma linha férrea de *tracção eléctrica* até á vila de Prado, no prazo de 4 anos. Note-se porém que, esta proposta, embora carecendo da homologação governamental, nunca viria a ser realizada em qualquer modalidade de *tracção*.

S. Vicente, como a linha eléctrica que veio a estabelecer-se, passaria a efectuar-se entre o largo de Monte D'Arcos (ao cemitério) e S. João da Ponte.

Não tendo aparecido interessados ao concurso, certamente por receio das ameaças litigantes que pairavam, foi necessário esperar pela implantação da República para que a tracção eléctrica em Braga conhecesse novos desenvolvimentos. Assim, a CMB, em Dezembro de 1912, deliberaria municipalizar o tipo de viação em causa, adjudicando, em Setembro do ano seguinte, à AEG Thomson Houston Ibérica a construção da linha entre o caminho de ferro e o Bom Jesus. A tracção eléctrica seria sugestivamente inaugurada no dia 5 de Outubro de 1914<sup>1</sup>. Entretanto o município assumia as funções de produtor e distribuidor do gás, da electricidade e do abastecimento de água. Vivia-se uma nova ordem.

Imediatamente provida de uma ligação a Maximinos, que mantinha os dois percursos alternativos pela rua do Souto e Campo da Vinha, com uma extensão de 6060 mts.<sup>2</sup> a estrutura axial do eixo só viria a consubstanciar-se, uns anos mais tarde, com a abertura de uma segunda linha. De disposição preferencialmente meridional, esta arrancaria no biénio de 1923/24<sup>3</sup>, desenvolvendo-se a partir de S. João da Ponte, junto ao então campo de futebol; seguia ao longo do eixo formado pelas ruas da Ponte/Águas/troço da avenida da Liberdade, até à Arcada, onde comutava com a linha anterior. A partir daqui seguia pelas ruas dos Chãos/S. Vicente/Conselheiro Januário/Conselheiro Bento Miguel, até chegar ao largo de Monte D'arcos, ao cemitério municipal. No total perfazia uma modesta extensão de 2600 mts<sup>4</sup>.

A estrutura da presente rede manter-se-ia praticamente inalterável até 1979, ano em que a tracção eléctrica, entretanto realizada através de trolleycars seria extinta. Antes estes tinham substituído os eléctricos que foram retirados das ruas nos finais do ano de 1963. Por fim deve-se realçar, embora com a promessa de voltarmos ao assunto, que a partir do ano de 1948<sup>5</sup>, os eléctricos passaram a coabitar com a complementaridade suburbana dos primeiros autocarros.

A rede ferroviária intraurbana, sendo ainda uma extensão conceptual e projectiva, reportável a um tipo de atitude que tem as suas origens nas mentalidades portuguesas da primeira metade do século XIX, viria a ter, curiosamente, um maior impacte na configuração do tecido urbano bracarense do que o próprio caminho de ferro de longo curso.

Estamos em crer que a elevada extensão da *mancha urbana*, fundamentalmente definida pelo eixo da rua Nova de Santa Cruz até aos Peões, comparativamente com os demais acessos radiais à cidade, associa-se intimamente à disposição da linha Tramway neste sector. No sentido convergente do presente raciocínio, a observação

---

1 - Simões, Ilídio Mariz - *Os primórdios da electrificação em Braga, ...opus cit*, p 269/272

2 - Teles, Pedro Cabral - *Os primórdios dos transportes urbanos em Braga (1875-1925)...opus cit*, p 19

3 - *idibid*

4 - *idibid*

5 - Teles, Pedro Cabral - *Os primórdios dos transportes urbanos em Braga (1875-1925)...opus cit*, p 19 e Simões, Ilídio Mariz - *Os primórdios da electrificação em Braga, ...opus cit*, p 277

da diversa cartografia urbana disponível vem confirmar que, até à década dos anos de 1880, o extremo a leste das imediações da igreja de *S. Vitor* não era sequer incluído no enquadramento cartográfico, o que só pode significar que as edificações aí existentes não estavam consideradas como integrantes do perímetro urbano de Braga. A planta de F. Goullard de 1883/84 será a primeira carta urbana a incluir os *Peões*, evidenciando-nos assim que, além do desajustamento viário que marginalizava o núcleo edificado de *S. Vitor Velho*, se denuncia a existência de amplos trechos rurais confinantes com a via, em particular na margem Sul, para leste da rua *D. Pedro V*. Mesmo aqui a ausência de arruamentos meridionais a leste da rua *Bernardo Sequeira* - ela própria, não mais que uma via de ligação ao núcleo isolado de *St<sup>a</sup> Tecla* - mostra que o crescimento orgânico<sup>1</sup> tentacular se processou privilegiadamente ao longo da rua *Nova de Santa Cruz*. Daí que, num certo sentido, se possa afirmar que a colmatção do edificado ao longo deste eixo, prosseguiu ainda por toda a primeira década do século XX. Dentro da mesma lógica há ainda a acrescentar a implementação, mais ou menos sistemática, dos diversos *chalets* que foram sendo edificados ao longo do troço entre os *Peões* e o pósito do elevador, particularmente na freguesia de *St<sup>a</sup> Eulália de Tenões*. Em suma, o presente surto construtivo não está isento de poder ser relacionado com a vantagem do conjunto ser servido pela linha *tramway*.

Ao contrário, semelhante racionalidade já não se adequa, nem para o trajecto oposto da linha referida, entre a estação ferroviária e o limite nascente da rua *D. Pedro V*, nem ainda para a ligação perpendicular efectuada entre *Monte D`Arcos* e *S. João da Ponte*. Esta última, quando foi estabelecida no princípio dos anos de 1920, viria a ser implementada num espaço urbano que já se encontrava devidamente consolidado, pelo menos, desde os meados do século XVIII.

---

<sup>1</sup> - não nos esqueçamos que este eixo viria a agregar a primeira concentração industrial da cidade de Braga



## Capítulo XI: As estratégias do ordenamento urbano: da *Regeneração à República*

Entre as possíveis sínteses que possamos ensaiar para designar a segunda metade do século XIX português, aquela que por certo colherá uma maior gama de consensos terá por denominação - o período dos *melhoramentos materiais*. A expressão, contudo, adquiriria a sua substância uma década antes, com a formação do governo *artista* (1842-46), liderado pelo ministro Costa Cabral.

Pela primeira vez após o triunfo do *liberalismo*, as políticas do governo perspectivavam consistentemente a *ordem* e o *desenvolvimento económico*, privilegiando os campos da *administração* do Estado e das *obras públicas*<sup>1</sup>. Seriam então concebidos os primeiros planos e estruturas conducentes à modernização do país. Todavia, o excessivo centralismo e o constrangimento provocado pela escalada crescente de uma política ditatorial rapidamente conduziram a nação a um novo período de instabilidade, que levaria à queda do governo, especialmente manifesto na revolta da *Patuleia* (1846) - e que teria em Braga, um dos seus principais focos de insurreição.

No plano político, após algumas réplicas e reajustamentos que permitiriam o regresso episódico de Costa Cabral ao poder, surgiria o movimento pela *regeneração de Portugal* (Abril de 1851) liderado pelo marechal Saldanha que, finalmente, tomaria possível a afirmação das condições de estabilidade política necessárias à prossecução e desenvolvimento dos desideratos modernizadores conjecturados no período *cabralista*.

Sem que houvesse muita gente, na altura, que o pudesse adivinhar, o dito marechal formaria pela quinta vez um governo que, entre outros atributos, ficaria para a história marcado pela nomeação de António Maria Fontes Pereira de Melo (1819-1887), inicialmente mandatado para o lugar de ministro da *Marinha*<sup>2</sup>.

O ilustre estadista pela sua personalidade e acção política, cedo viria a revelar os seus dotes empreendedores, desenvolvendo uma política que se identificaria com um dos períodos mais profícuos e realizadores do Portugal *Contemporâneo*. Sem precedentes, o ministro promoveria a *renovação* e o *reequipamento* material do país, abrindo, como já tivemos oportunidade de o referir, um novo ciclo de obras públicas, que providentemente ficaria designado por *fontismo*.

Em traços gerais a política encetada começaria por assentar numa matriz ideológica puramente *liberal*, que postulava o fomento do comércio, da indústria e agricultura, partindo então da concepção dominante de que para atingir tal desiderato seria necessário *pôr fim a tudo aquilo pudesse obstar ao livre câmbio* [e circulação] *dentro e fora do país*<sup>3</sup>. Cientes de que a liberdade de circulação constituía um dos principais pilares de afirmação e do sucesso da nova ordem instituída, por

<sup>1</sup> - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p97

<sup>2</sup> - a 7/7/1851, tinha então 32 anos, in Mónica, M<sup>a</sup> Filomena - *Fontes Pereira de Melo...opus cit*, p23

<sup>3</sup> - *id* p 17

contraposição ao sistema de portagens e de direitos alfandegários que caracterizavam a economia oposta de *Antigo Regime*, logo se compreendeu a necessidade de dar toda a prioridade ao investimento nas infraestruturas ligadas aos transportes e às comunicações.

Seria, todavia, com a criação do *Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, pelo decreto lei de 30/8/1852, do qual Fontes Pereira de Melo<sup>1</sup> viria a ser o seu primeiro titular, que se constituiria o quadro institucional impulsionador da presente política. Cedo se percebeu do contributo desta pasta para a modernização do país, não só ao nível da estrutura do próprio governo, como ainda de todo o processo geral de concepção, planeamento e execução da referida saga dos *melhoramentos materiais* que assolaram o país até ao final da década de *oitenta*<sup>2</sup>.

\* \* \*

Vimos já, anteriormente, que alguns dos primitivos efeitos da política *fontista* em Braga, embora matricialmente conjecturados ainda na primeira metade do século XIX, viriam a ter o seu desenvolvimento sobretudo a partir da década de *sessenta*. Tal como aconteceria com o resto do país, as transformações urbanas decorrentes dos efeitos da nova estruturação viária *ordinária e acelerada*, ainda que mais notórios nuns casos do que noutros, contribuíram também para o despertar de uma nova atenção e consciência relativas ao futuro dos centros urbanos existentes.

Vários factores convergiram nesse sentido, quer ao nível da administração central, nem que fosse pela proximidade da imagem crescentemente complexa que a cidade de Lisboa forçosamente exerceria sobre os próprios governantes - isto apesar de estar bem firmada a consciência do fosso que separava as realidades da capital e a do Porto face às restantes cidades do país -, quer muito particularmente à escala local, onde as transformações conjunturais, sentidas aos mais diversos níveis, despertariam os poderes instituídos para a necessidade destes promoverem uma intervenção mais activa.

## 1 - A institucionalização de um quadro legal orientador

De acordo com a generalidade dos autores, que têm vindo a debruçar-se sobre o estudo das cidades e do urbanismo *oitocentista* em Portugal, o primeiro e mais explícito articulado legal que admite uma perspectiva globalizadora da cidade e do urbanismo contemporâneo em geral, remete-nos para a leitura do Decreto Lei de 31/12/1864<sup>3</sup>. Aí se atende não só às questões relacionadas com a crescente

---

<sup>1</sup> - António Maria Fontes Pereira de Melo, ocuparia as seguintes funções ministeriais: Ministro da Fazenda, 1851/52; Ministro das Obras Públicas, 1852/56; e Presidente do Concelho, 1871/77, 1878/79 e 1881/86; in Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 13/14

<sup>2</sup> - seguidos nesta última fase pelos seus sucessores, principalmente Emídio Navarro (1886-1889), in Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 14

<sup>3</sup> - no âmbito do presente ciclo legislativo, de acordo com Mário Fernandes, há a considerar o efeito mobilizador que a Carta de Lei de 6/6/1864, referente à obrigatoriedade de se proceder à construção da rede de *Viação Municipal*, terá exercido nas autarquias, contribuindo *de alguma forma, para abalar* [a este nível] *a inércia que possivelmente existisse*, in Fernandes, Mário G. - *Notas sobre o urbanismo e planeamento urbano oitocentista...opus cit*

complexidade da gestão urbana quotidiana, mas também se integram as preocupações prospectivas e planificadoras concernentes ao desenvolvimento futuro das cidades, de que é ponto crucial, enquanto regulamento administrativo, o surgimento do *Plano Geral de Melhoramentos*.

Todavia, a presente figura legal é ainda uma decorrência jurídica do Código Administrativo *cabralista* de 1842 que, tal como nos recorda Mário Fernandes, além de conter as ideias chave que constituiriam a *imagem de referência do urbanismo oitocentista vertido no Dec. de 1864* (...) [ou seja] *fomentar a limpeza e salubridade; facilitar a fluidez de circulação e regular a edificação*<sup>1</sup>, previa já que as Câmaras pudessem *fazer posturas sobre diversos ramos de policia urbana e moral, e inclusivamente [capacidade] para regular o prospecto dos edificios dentro das povoações; deliberar sobre a negociação de empréstimos, sobre a construção de obras, sobre aquisição, alienação e troca das propriedades do concelho*<sup>2</sup>, especificando até, a competência para executarem *planos de melhoramentos*.

Sendo o decreto lei de Dezembro de 1864 um instrumento precursor, é natural que tivesse vindo a ser concebido com um âmbito de acção mais lato. Com efeito, este destinava-se fundamentalmente a regulamentar a *construção, conservação e policia de estradas e abertura de ruas*, pelo que a filosofia de acção que lhe estava subordinada se baseava numa concepção de doutrinação que privilegiava a dimensão formal das vias de circulação urbanas. Como oportunamente apontaria Fernando Gonçalves, *a importância atribuída à via pública no urbanismo do século passado: a abertura da estrada ou do arruamento é[ra] o principal ponto de apoio para a administração pública assentar o seu comando sobre a infra-estruturação do solo, o loteamento dos quarteirões e a edificação dos lotes para construção*<sup>3</sup>.

Embora os conteúdos legais de natureza urbanística se dirigissem vocacionadamente para o planeamento urbano das cidades de Lisboa e, em segunda ordem, do Porto, sob as quais o governo declaradamente não abdicava de exercer um controlo directo das operações<sup>4</sup>, o referido decreto legal abriria essa mesma possibilidade às *outras cidades, villas e povoações do reino*, desde que as respectivas Câmaras o reclamassem<sup>5</sup>. Neste último caso porém, afigura-se-nos oportuno relevar que, ao contrário do que ficou prescrito para as duas grandes cidades portuguesas, o legislador, ou porque subestimasse o poder de iniciativa das autarquias urbanas nesta matéria, ou porque entendesse ser mais operativo conceder uma maior margem de autonomia para com os aglomerados de menores dimensões, iria demonstrar uma atitude pressupostamente mais descentralizadora para com estes últimos. O facto

---

<sup>1</sup> - *vid* artg<sup>os</sup> 120 a 122 do citado Código de 1842, *in* Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit*, p 104

<sup>2</sup> - Nogueira, J. Félix Henriques - *O Município no século XIX...opus cit*, p 83/84

<sup>3</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 25

<sup>4</sup> - *Ao Governo (...)* compete (...) *Regular, dirigir e auxiliar a acção municipal sobre a abertura de ruas, praças e jardins, sobre edificações e seu alinhamento, tendo especialmente em vista a segurança, salubridade, commodo e livre trânsito público*, *in* *Disposições Gerais* (artg<sup>o</sup> 3<sup>o</sup>, 3<sup>o</sup>)

<sup>5</sup> - Título III, Sec II, artg<sup>o</sup>52, §1<sup>o</sup>

expressar-se-ia na possibilidade do engenheiro integrante da *comissão do plano* não ter necessariamente que pertencer *ao serviço das obras públicas*, bem como, por ainda se admitir a possibilidade do referido documento poder ser homologado ao nível do governo civil e da *Comissão de Viação Municipal*.

Todavia, não nos podemos abstrair que o Decreto de Dezembro de 1864 se enquadrava na vigência do já referido *Código Administrativo* de 1842, claramente centralista face ao anterior (o *Código liberal* 1836). Como nos afirma A. Cândido de Oliveira, *as matérias sobre as quais as Câmaras Municipais poderiam deliberar eram vastas*, acrescentando porém que estavam *sujeitas a uma apertada tutela*<sup>1</sup>. Além da manutenção dos consideráveis poderes e atribuições que estavam acometidos ao Governador Civil, o *Código* de 1842 instituiria a *Administração do Concelho*<sup>2</sup> que, tal como o cargo de Governador, também o seu titular dependia directamente da nomeação régia.

Com a criação do *plano geral de melhoramentos*, Portugal enfileirava entre os *países europeus pioneiros na consagração de uma legislação urbanística de âmbito nacional*<sup>3</sup>. Apesar disso, como viria acontecer com outros circunstancialismos da nossa história, cujo carácter doutrinário, no passado, os portugueses marcaram a vanguarda, os resultados gerais obtidos também encontrariam *um tímido eco na vida das nossas principais cidades*, de que o caso de Braga, então com cerca de dezanove mil habitantes, passando formalmente à margem do processo, não constituiu uma excepção.

Ao contrário da ideia generalizada, que dá por inconsequente o citado decreto, com particular ênfase na matéria referente ao *plano* propriamente dito, estudos recentes, como os de Mário Fernandes<sup>4</sup>, têm demonstrado que o articulado, em certos casos, não só foi aplicado no espírito e na letra, como cumpriria substancialmente as suas finalidades. Tal é o exemplo das cidades próximas de Viana do Castelo e Guimarães. Será contudo de notar, que no caso de Viana do Castelo, a interferência estruturante de diversos projectos com forte impacte urbano, tais como as *avultadas obras portuárias*, *[a] construção de estradas e [o] caminho de ferro*<sup>5</sup>, só passíveis de concretização se inteiramente assumidas pela administração central, tenham justificado um maior zelo e quiçá, algum rasgo experimentalista na questão do planeamento urbano *oitocentista*.

---

<sup>1</sup> - citando Lobo d'Ávila (1874), *aos municípios faltava liberdade de acção porque quase nenhuma das suas deliberações se podia levar à execução sem a prévia aprovação do Conselho de Distrito e, em alguns casos, da Junta Geral, do poder legislativo ou do Governo*, in Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...opus cit*, p 28

<sup>2</sup> - o *Administrador do Concelho* mais não era do que um representante local do governo que dispunha de *vastas e exorbitantes atribuições*, entre as quais a tutela das polícias. Este tinha ainda o direito de *entrada e voto consultivo em todas as sessões da Câmara Municipal tomando assento ao lado esquerdo, junto ao Presidente da Câmara*, in Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...opus cit*, p 28

<sup>3</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p4

<sup>4</sup> - Fernandes, Mário - *Notas sobre o urbanismo e planeamento urbano oitocentista em Portugal, ou apresentação à crítica do estado de uma investigação em curso* - in actas do VIII Colóquio Ibérico de Geografia, Lisboa, 1999 Univ. Nova

<sup>5</sup> - Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 103

Ainda assim, face à dimensão dos patamares e à complexidade dos contextos urbanos de Portugal, o insucesso de expectativas do *plano geral de melhoramentos* verificado em Lisboa e os ensaios tardios no Porto poderão, no entanto, contribuir para a consolidação de uma imagem de ineficácia legislativa. A verdade contudo, é que também a mesma dimensão e complexidade da vida urbana, detectadas nas restantes urbes nacionais, estaria longe de admitir um paralelo consensualmente comparável ao existente nas cidades de igual nível hierárquico espalhadas pela Europa industrializada. Por outro lado, há ainda a constatar a génese subsidiária com que surgiria a primeira regulamentação específica e o carácter centralizador das prioridades estabelecidas, muitas delas certamente desfasadas dos desígnios e das aspirações locais.

O *plano geral de melhoramentos*, segundo F. Gonçalves na redução à sua expressão mais simples, (...) coincide com a de "*plano geral de alinhamentos*", a qual, embora mal definida na regulamentação técnica, foi muito usada na prática<sup>1</sup>. Com efeito o tratamento consignado ao nível da sistematização do traçado das vias: restringindo limites mínimos (7 mts. larg.); impondo declives máximos (7%); estabelecendo regras de confluência; e pressupondo, certamente como um dado adquirido, todo o conhecimento técnico ensaiado ao nível das pavimentações, drenagens, arcos das curvas, etc, aplicado na implementação das *estradas-ruas*, denunciava também a necessidade de que, agora, se passasse a considerar as dimensões de intervenção supraviciárias de índole inequivocamente urbanística.

Como nota o mesmo F. Gonçalves, citando o referido preâmbulo legal, *providenciar sobre a abertura de ruas, sem prescrever regras para a edificação seria trabalho incompleto*. Daí que, além do *cómodo e livre trânsito do público*, que constituiria um verdadeiro esquema conceptual do intervencionismo considerado, também a *segurança* e a *salubridade* conquistariam o estatuto complementar que determinaria o processo de urbanização subsequente. Não era já possível ignorar os efeitos dinâmicos gerados pela elevada concentração de pessoas junto à via pública, quer devido aos impactes directamente exercidos por esta realidade ao nível da própria infraestrutura viária (*p ex.* pavimentação, drenagem pluvial, tráfego, etc.), quer pelos efeitos indirectos derivados da necessidade de implementar condições de condutividade subpavimentar, como o saneamento, o abastecimento de água potável ao domicílio, a iluminação a gás, etc.

As causas fundamentais, que melhor immanariam a salubridade e a segurança consubstanciar-se-iam no âmbito da edificação. As perspectivas de concentração populacional face aos *projectos que se fizerem para execução do plano (...) além das indispensáveis condições de luz, ventilação (p. ex. a contingentação das fachadas e do pé-direito dos pavimentos, entre outros) e abastecimento de águas*, recomendavam igualmente uma crescente atenção votada ao *sistema de depósito, desinfecção, esgoto, despejo ou remoção de lixos líquidos ou sólidos; de drenagem dos solos*

---

<sup>1</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 27

fétidos<sup>1</sup>, etc.; e, naturalmente, aos aspectos formais da edificabilidade anteriormente focados, que sendo fulcrais no domínio da circulação e da regularização das vias, também resultavam no incremento das condições de salubridade e segurança públicas.

Ainda que, de algum modo, a regulamentação concernente à edificação, como já o afirmámos, estivesse subjacente ao predomínio da infraestruturização viária, o decreto de 1864 determinaria o salto qualitativo, que corresponde ao abandono das práticas urbanas uniformes do *despotismo iluminado*, muito presentes da herança *pombalina*, para ceder lugar a uma nova política de índole liberal, cuja finalidade visava promover a construção privada, concebida para atender aos desígnios de investimento, associados ou individuais, por parte de uma burguesia ascendente endinheirada. Daí se compreenda que o presente articulado igualmente dedicasse relevante atenção à questão das expropriações, do loteamento e dos prazos de venda e de edificabilidade. A fluidez do mercado o impunha.

Vimos já anteriormente, no capítulo referente aos processos de urbanização integrantes da *série* das OU, que, embora o ciclo de expropriações colectivas começasse antes do *fontismo* - a faculdade das Câmaras deliberarem sobre *projectos de abertura e alinhamento de ruas e praças do concelho* já estava consignada no Código Administrativo de 1842<sup>2</sup> - seria a partir da década *sessenta* que se viria a conhecer um considerável surto expansionista nesta matéria, dando origem a uma nova fase de reconstrução e de loteamentos que marcaria a urbanização de Braga durante toda a segunda metade do século XIX.

Neste capítulo, com a homologação do citado decreto de 1864, não só se especificava a obrigatoriedade dos proprietários das *ciudades, villas e povoações (...)* que pretende[ss]e[m] edificar ou reedificar, a pedir na respectiva camara municipal o alinhamento e cotas de nível<sup>3</sup>, mediante a aprovação de um *projecto de edificação*, sob o qual era concedido o licenciamento, bem como se enumeravam os diversos trâmites: do processo; das condições; dos prazos; das competências; da fiscalização; etc.

Em Braga, as primeiras licenças de construção, disponíveis, emitidas pela Câmara, datam de Junho de 1873<sup>4</sup>, tendo passado a ser sistematicamente coligidas, duas décadas depois.

\*\*\*

No plano da regulamentação local - como já tivemos oportunidade de nos referir em anterior capítulo, quando analisámos o enquadramento dos códigos das posturas municipais respeitantes à edificabilidade - embora não se possa detectar, por esta via, a afirmação de uma visão prospectiva, ou mesmo articulada, da concepção global da cidade, ainda assim, estão expressos alguns normativos esclarecedores das primeiras tentativas em se sistematizar o processo geral das *obras urbanas*.

---

<sup>1</sup> - Título III, Sec I, artgº 35

<sup>2</sup> - Fernandes, Mário G. - *Viana do Castelo...opus cit*, p 104

<sup>3</sup> - Título III, Sec II, artgº 54

<sup>4</sup> - *vid. Livros de Alvarás (1871-1881)* - AMB

As primeiras referências ao uso de posturas municipais decorrem das menções patentes nas *ordenações afonsinas*<sup>1</sup>, remontando a meados do século XV. Contudo, sem pretender fazer o historial desta prática jurídica, digamos que, face ao período considerado, já Custódio José G. Villas-Boas na *Defcripção Geographica, Economica da Provincia do Minho*<sup>2</sup>, de 1799, assumia a presunção de inquirir os factos relacionados com as *posturas mais notaveis, nos diversos ramos da Administração Municipal* da região.

Para o caso de Braga, durante toda a primeira metade do século XIX são frequentes os registos camarários que nos testemunham a existência de diversas deliberações referentes à imposição de posturas. Ainda que avulsas, versavam já o mesmo teor com que na segunda metade do mesmo século viriam a surgir coligidas em *código*. Assim, títulos atribuíveis à implementação: de medidas higienistas; de garantia da circulação; de condução das obras; entre outros assuntos, são pontualmente regulamentados no início desse mesmo século. Seria também com o *código* de 1842 que as *posturas* teriam que ser *submetidas à aprovação do Concelho de Districto, e as deliberações sobre elas e contractos à Junta gera*<sup>3</sup>.

Por certo aquele que terá sido o primeiro *Código de Posturas do Concelho* impresso e que nos sugere resultar da pretensão de unificar sistematizadamente as posturas anteriores, bem como - à imagem do que Mário Fernandes notou para Viana do Castelo -, aquele que terá integrado os normativos decorrentes do Código Civil *cabralista* de 1842, viria a ser aprovado uma década depois, regulamentando diversos assuntos que se encontram distribuídos por catorze títulos subdivididos numa centena de parágrafos (ver quadro).

### **Código de Posturas Municipaes do Concelho de Braga - 1852 (discriminação dos capítulos)**

<b>Título</b>	<b>Designação</b>	<b>nº §(s)</b>
I	<i>Da Moral publica e Religiosa</i>	5
II	<i>Da saúde publica</i>	15
III	<i>Do seguro livre trânsito, e limpeza da Cidade</i>	26
IV	<i>Precaução contra os incêndios e explosões</i>	8
V	<i>Da tranquillidade e socego publico</i>	2
VI	<i>Da conservação das obras e passeios publicos da Cidade</i>	3
VII	<i>Da Conservação dos arvoredos e guarda de predios, searas, montes, caminhos e tomadas</i>	18
VIII	<i>Conservação d`estradas e calçadas</i>	3
XI	<i>Dos atravessadores</i>	7
X	<i>Dos carneiros</i>	4
XI	<i>Dos pesos e medidas</i>	2
XII	<i>Dos padeiros e moleiros</i>	3
XIV	<i>Do fiscal, Vigias e Zelladores</i>	3
XV	<i>Disposições gerais</i>	1
Tab nº1	<i>Torres Nº de Badalladas (sinais de incêndio)</i>	-
Tab nº2	<i>Do peso que hade ter o pão trigo segundo o preço de cada alqueire</i>	-

fonte: *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Braga...opus cit, aprov 14/10/1852 - AMB*

1 - Nogueira, J. Félix Henriques - *O Município no século XIX...opus cit, p 45*

2 - Cruz, António - *Geografia e Economia da província do Minho nos Fins do Século XVIII...de Custódio José Gomes Vilas-Boas, CEH-FLUP, Porto 1970*

3 - Nogueira, J. Félix Henriques - *O Município no século XIX...opus cit, p 84*

Ainda que seja simbolicamente notório o facto da presente regulamentação se iniciar por matéria respeitante à *moral pública* e aos costumes, é sem dúvida no plano *Do seguro livre trânsito, e limpeza da Cidade* que se manifestam as principais preocupações do legislador. Por um lado pontuam as restrições respeitantes às obstruções decorrentes do uso da via pública, quer no geral, quanto à fenestração e aos acessos dos edifícios quer, no particular, o que se refere aos hábitos laborais das diversas actividades e funções comerciais, neste caso, aquelas que teriam por hábito utilizar o domínio público dos arruamentos. Por outro lado, no plano da limpeza, que se relaciona intimamente com o da saúde pública (*Título II*), além de considerados os domínios do asseio das ruas ao nível do *dia-a-dia* doméstico e nos aspectos ligados à degradação de produtos alimentares, dá-se também particular atenção à circulação de animais na via pública. Aliás, uma das evidências que ressalta logo da primeira leitura do *Código* reporta-se, todo ele, à omnipresença do traço rural dominante no quotidiano da cidade. Veja-se a propósito o título *Da Conservação dos arvoredos e guarda de predios, searas, montes, caminhos e tomadas*: que, embora não se restrinja exclusivamente à cidade, justifica as diversas menções cruzadas que se mostram dentro do espaço urbano, desde os arvoredos, aos gados, passando pelas águas até às questões da própria circulação.

No que concerne às obras e, por inerência, às tentativas de sistematizar o processo de edificabilidade, o §3º do *Título III, Do seguro livre trânsito, e limpeza da Cidade*, menciona já a necessidade de se dispor de uma *licença da Camara Municipal para edificar casas, ou concertos d'ellas n'esta Cidade*, impondo-se assim todo um vasto conjunto de procedimentos que deveriam incluir: a demarcação do estaleiro com uma *séve* sob a via pública; o arrumo dos materiais; e até, a sinalização nocturna quando necessária. Os restantes tópicos concernentes a obras incidiriam no domínio dos trabalhos de conservação.

Por fim há salientar ainda a ênfase colocada na prevenção e combate aos incêndios, problema este que será efectivamente considerado no domínio do serviço público. O *Código de posturas* não só remeterá os assuntos da *Companhia D'incêndios* para um regulamento especial (§7º), como inclusive levará em anexo uma tabela de sinais de alarme, definidora de uma rede de emissões de alerta distribuída estrategicamente pelos campanários das principais igrejas da cidade.

Em 10 de Dezembro de 1859 viria a ser deliberada uma nova versão do *Código de Posturas do Concelho de Braga*, que constitui, antes de tudo, uma revisão do já existente. As finalidades gerais, entre as quais pontua a fluidez viária e a higiene pública, mantêm-se estruturalmente as mesmas. Mais complexo do ponto de vista orgânico que o anterior, este articulado repartir-se-á por XXIV capítulos e 108 artigos, denotando com isso, igualmente um crescendo de complexidade da vida urbana.

No plano das obras, que merecerá um capítulo específico (*XVII*), superar-se-á o reducionismo da conservação e do estabelecimento do estaleiro, para se regulamentar



de um modo mais explícito o licenciamento (*artgº 71º*). Neste aspecto passar-se-á a abordar a questão do projecto e do licenciamento com o seguinte teor (*vid §2º*):

*É prohibido fazer qualquer obra nova, ou de reforma nas fronteiras das casas da cidade, sem previa licença da Camara, e deposito da quantia que lhe for arbitrada pelo Vereador de Obras, a qual será inferior a 10\$000 rs; precedendo planta em duplicado competentemente aprovada, sob a coima de 4\$000 rs e satisfação posterior de tudo o que fica disposto.*

De igual modo, é regulamentado a ocupação do espaço público para efeitos de depósito de materiais respeitantes aos estaleiros.

Embora a deliberação de *posturas* tenha continuado a ser uma constante da iniciativa regulamentadora autárquica, o ciclo marcante de vigência deste tipo de articulados, no correr da segunda metade do século XIX, seria ainda marcado pelo *Código de Posturas do Concelho de Braga*, de 16/3/1864<sup>1</sup>. Este viria a beneficiar de diversos contributos adicionais, merecendo inclusivamente ser divulgado, no ano de 1886, sob a forma de publicação impressa. Na verdade, embora saído sobre a forma de uma nova edição, o *Código de Posturas* de 1864, neste âmbito, traduz a herança continuada da estratégia regulamentar original. No essencial trata-se do doutrinário *revisto e aumentado* de 1859, ainda que o seja somente pela actualização de alguns padrões conducentes à melhoria da sua eficácia, já que até o valor das coimas manteria uma curiosa imutabilidade ao nível dos montantes.

Se, por um lado, a diversidade do tecido social aumentava, bem como a especialização de muitas funções e actividades, os códigos continuavam a ser essencialmente um extenso elenco de restrições e penalidades com resultados práticos muito débeis, sobretudo no domínio da racionalização urbana. Aliás, a generalidade dos acrescentos mais não servirão do que para acentuar o reforço impositivo do que estava já previamente regulamentado. Veja-se o caso das deliberações no biénio de 1883/84, para se fazer face à ameaça de surtos epidémicos, onde se propunha a *execução rigorosa* dos diversos artigos em vigor, todos eles referentes à higiene e saúde pública.

Por outro lado, é, então, também digno de nota, a adição de frequentes e sucessivas actualizações respeitantes ao crescente impacto dos diferentes tipos de transportes de passageiros<sup>2</sup>, que se moviam no interior do espaço urbano.

\* \* \*

Em 25 de Abril de 1878 entraria em vigor um novo *Código Administrativo* de carácter descentralizador, denominado *Rodrigues Sampaio*, e que passaria a conceder amplas atribuições às Câmaras Municipais. Vive-se então um período de considerável protagonismo local. *Alargam-se (...) substancialmente os meios e as competências [do poder municipal]. Financeiramente os recursos dos municípios dão um salto espectacular, chegando alguns a quintuplicar a receita entre os finais da década de 70 e os finais da década de 90, o que lhes conferiu outros meios e outras capacidades de*

1 - com XXVII capítulos e 124 artgºs

2 - *vid. postura regulamentar* de 30-3-1867; a *postura adicional* de 5-8-1871 e os *aditamentos* de 26-5-1884

*intervenção*<sup>1</sup>. A vigência deste *código* ficará associada a um período de amplas realizações locais que, segundo Cândido de Oliveira, se expressaram com a *atribuição do exercício dos poderes de tutela a um órgão eleito (a Junta Geral de Distrito) e principalmente pela grande liberdade concedida em matéria financeira, que os municípios utilizaram largamente para proceder a obras e melhoramentos*<sup>2</sup>.

Entretanto, com os primeiros problemas financeiros surgidos no ano de 1886, seria criado um novo corpo legal administrativo que, ainda que não contradissesse o *código* até então em vigor, introduziria novas *disposições principalmente no que toca à "fazenda local" [e] que anuncia[va] a intenção de limitar as possibilidades de actuação das autarquias locais pela restrição da autonomia financeira*<sup>3</sup>. Ficava assim definida uma trajectória coerente que duraria até à implantação da *República*, e que atingiria o seu climax com o *Código de 1895, aprovado por decreto ditatorial de 2 de Março*<sup>4</sup> desse mesmo ano, sendo seu autor o ministro João Franco. Centralista e rígido quanto ao controlo das finanças locais, o presente *Código*, no ano seguinte, acabará por ser sujeito a alterações, das quais destacamos a previsão de se poder nomear anualmente, por decreto governamental, os presidentes de Câmara.

Em paralelo, os domínios sanitários e da saúde pública virão a adquirir maior acuidade à medida que as cidades aumentavam de população. Os sectores intelectuais ligados à medicina e à engenharia civil, que de alguma forma acompanhavam o que de mais recente se implementava na Europa industrializada, veiculavam os processos e os métodos ensaiados no sentido de evitar que os grandes aglomerados urbanos se tornassem em centros fétidos e infecto-contagiosos. A legislação de 1864, tímida e generalista, não ia além de princípios doutrinadores que davam prioridade sobretudo aos sistemas infraestruturais.

Trabalhos científicos, que seriam elevados ao estatuto de referência, como os publicados, em 1888<sup>5</sup>, pelo médico portuense Ricardo Jorge reflectiam a preocupação crescente pelas novas áreas da saúde que relacionavam a demografia com a higiene públicas. Braga, em 1902, teria em Durval da Mota Belo, a réplica local da mesma atitude. Por outro lado, os efeitos nefastos das epidemias como a *peste bubónica* em 1898, no Porto, constituíram os catalisadores das medidas preventivas que urgia concretizar.

Para o caso de Lisboa, o Decreto de 1864, previa já a implementação de *preceitos de higiene no interior dos edifícios*: Com efeito, o fluxo crescente e contínuo de população que, em particular, demandava os dois grandes centros urbanos do País, à falta de oferta de habitação, solicitava um tipo de loteamento popular expedito, que, embora se viesse a manifestar em ambas as cidades através de tipologias diversas, teria em comum a preferência pela afectação dos espaços livres disponíveis no interior

---

1 - Capela, J. Viriato - *Manifesto para um Município Cultural...opus cit*, p 18

2 - Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...opus cit*, p 30

3 - *id* p 31

4 - *idibid*

5 - Jorge, Ricardo - *Saneamento do Porto ...opus cit*

dos quarteirões já existentes. No último quartel do século XIX, nos principais centros urbanos, as densidades populacionais dispararam e, simultaneamente, as condições de habitabilidade, em proporção, deterioraram-se.

Como nos esclarece Mário Fernandes, os pressupostos da salubridade edificativa, individual ou em grupo, só viriam a concretizar-se em 1903 com a entrada em vigor do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*<sup>1</sup>. O presente articulado, que assim se associava à constituição de outros institutos públicos e corpos legais<sup>2</sup>, contribuía deste modo para a construção de um novo edifício legal que *colmata[va] as lacunas (...) e complement[ava] o Decreto de 1864, acrescentando que a abordagem do planeamento oitocentista terá sempre que referenciar ambos os documentos*<sup>3</sup> legais.

## 2 - Os suportes cartográficos e os recursos humanos técnicos

O desenvolvimento da cartografia urbana contemporânea é mais um dos vectores convergentes que concorreu para o processo de modernização material do país na segunda metade do século XIX. Como tantas outras manifestações dos avanços técnicos inicialmente consolidados no âmbito da ilustração mental dos séculos XVII e XVIII, estimulados, neste plano, pelo saber acumulado no seio do escol da engenharia militar portuguesa, pela incontornável decorrência da reconstrução de Lisboa *pombalina*, e simbolicamente, no ano de 1788, com o arranque dos trabalhos geodésicos sistemáticos conduzidos por Francisco Ciera, se compreende, que ultrapassadas as vicissitudes conjunturais da primeira metade do século XIX, o advento do planeamento urbano da matriz *regeneradora* também viesse a identificar-se com a capacidade técnica em se proceder ao levantamento de cartografia urbana ao seu melhor nível de rigor.

Porém, se o perfeccionismo conceptual era já um dado adquirido que vinha de trás, a finalidade instrumental da cartografia urbana com a afirmação do *Liberalismo*, como nota Fernando Gonçalves, reconhecerá uma transformação no momento em que o *triumfo da burguesia liberal arrastou consigo uma maneira de fazer cidade distinta do autoritarismo característico do Antigo Regime. Ao poder iluminado, disposto a redesenhar a capital de acordo com uma planta pensada e defendida pela engenharia militar, sucedia um poder disposto a dar iniciativa aos particulares, condicionando-os através de poderes policiais que eram prerrogativa da administração pública e que encontravam a sua expressão desenhada na "planta da cidade"*<sup>4</sup>.

O carácter promissor com que a cartografia portuguesa tinha iniciado o século XIX, fruto da criação recente da *Sociedade Real Marítima, Militar e Geográfica para o*

---

1 - Decreto Lei de 14/2/1903

2 - *Conselho [consultivo] de Melhoramentos Sanitários* (criado em 24/10/1901); e, *Regulamento Geral de Saúde e Beneficência Pública* (24/12/1901); in Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 106

3 - Fernandes, Mário - *Viana do Castelo...opus cit*, p 107

4 - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 3/4

*Desenho, Gravura e Impressão das Cartas Hidrográficas, Geográficas e Militares* (1798)<sup>1</sup> e pela acção dos Ciera, em particular devido à publicação da *Carta dos principaes triangulos das operações geodezicas executadas em Portugal* (1803), via-se assim abruptamente interrompido, não só devido à retirada do seu mecenas político<sup>2</sup> bem como, por todas as adversidades conjunturais, que tendo ocorrido no primeiro terço desse século<sup>3</sup>, deram o seu contributo à prosperidade da nação.

Num sentido mais abrangente do que aquele que estritamente se refere aos espaços urbanos, até à segunda metade do século XIX, as *grandes escalas* da cartografia topográfica portuguesa versavam objectivos de índole fundamentalmente militar. Do mesmo modo também as configurações mais amplas do território continental pretendidas orientavam-se preferencialmente mais para a mobilidade militar do que para a circulação das carruagens, mais para o estabelecimento de itinerários marciais do que propriamente para sustentáculo projectivo de uma rede civil de comunicações. A esta situação não seria também estranha a criação, em 1802, do *Arquivo Militar* - principal centro e repositório do património cartográfico então existente, futuro pólo nacional produtor da cartografia destinada ao suporte da estratégia de defesa nacional. Durante esse período seriam criadas, dentro do exército, unidades orgânicas vocacionadas para o presente tipo de tarefas, tais como; o *Real Corpo de Engenheiros*, regulamentado a partir de 1812, ao qual, em geral, estavam acometidos os trabalhos cartográficos *tanto militares como civis*<sup>4</sup>; bem como o *Corpo do Estado-Maior*, fundado em 1834, também ele feito à imagem das reformas estrangeiras perpetradas no sector e, que, entre outros atributos, seria *o primeiro serviço a publicar [no século XIX] uma carta topográfica destinada a usos militares*<sup>5</sup>.

Durante a década de *trinta*, surgiria uma outra gesta de cartógrafos, os Folque<sup>6</sup>. Também parentes entre si na boa tradição corporativa de outros tempos, desta vez oriundos da Catalunha, retomariam os projectos fundamentais de triangulação geral do reino, deixados incompletos pelos italianos que os precederam. Os trabalhos encetados, tal como seria directamente testemunhado, decorreriam debaixo de inúmeros interregnos e dificuldades até 1848. Curiosamente, nesse ano, o mesmo em que fenece Pedro Folque, o panorama da cartografia nacional sofrerá uma profunda alteração. Constituída a *Comissão dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos do Reino*, a dotação orçamental do sector passará da tutela do ministério da *Guerra* para o do *Reino*.

A cartografia produzida na segunda metade do século XIX acentuará o privilégio crescente da finalidade civil sobre a militar, ainda que inúmeros dos seus protagonistas continuem a pertencer ou sejam oriundos desta corporação. A este facto não será

---

1 - *id* p 49

2 - D. Rodrigo da Sousa Coutinho

3 - Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda e Garcia, João - *Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa...opus cit*, p 271

4 - Dias, M<sup>a</sup> Helena - *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal...opus cit*, p 54

5 - *id* p 55

6 - Pedro Folque (1744-1848), o pai, tinha já integrado a primeira expedição liderada por F. Ciera

estranho a criação, em 1852, do *Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria*, no âmbito do qual se institucionalizará a *Direcção dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos*, cuja coordenação seria entregue ao próprio Filipe Folque (1800-1874).

Uma das primeiras atribuições deste organismo reporta-se ao levantamento da *Carta Corográfica do Reino*, na escala de 1:100 000, processo que o próprio ministro da tutela, Fontes Pereira de Melo, de perto acompanhará - ou não fosse ele também um militar oriundo da *Arma de Engenharia* - tendo-se iniciado a sua publicação em 1856<sup>1</sup>. O projecto, ainda que abarcasse a triangulação inclusa das principais *praças de guerra*, visava agora fundamentalmente cobrir a área correspondente às *directrizes das estradas de Lisboa ao Porto*, bem como as principais ligações ao estrangeiro, *seguidamente dos terrenos por onde passa[sse]m as linhas que un[iss]em as cidades (...) as villas mais consideráveis, e as margens dos rios principaes*<sup>2</sup>. Isto é, o levantamento daquela que viria ser designada por *Carta Corographica de Portugal*, tinha por principal objectivo servir de instrumento de suporte ao programa de desenvolvimento das comunicações territoriais que então se iniciava.

Paralelamente e não menos relevante para o municiação da ofensiva dos *melhoramentos materiais*, seria o contrato efectuado com o desenhador-gravador de origem polaca, J. Lewicki, vindo expressamente de França por iniciativa do governo português para fundar a primeira oficina litográfica de gravação, teria igualmente a incumbência de instruir os nacionais nas respectivas técnicas<sup>3</sup>.

Dentro da mesma etapa cronológica sairia o projecto de levantamento da *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus Arredores*, de 1853, na escala 1:1000. Os trabalhos seriam liderados por Filipe Folque, tendo participado na sua execução Francisco Goullard, o mesmo que viria a realizar a *planta de Braga* de 1883/84. A *Carta de Lisboa*, viria a ser publicada entre 1856 e 1858, constituindo, segundo Helena Dias, a *primeira planta de uma cidade portuguesa feita em moldes modernos*<sup>4</sup>.

Com efeito, trata-se do primeiro marco da cartografia urbana da metrópole onde as finalidades instrumentais de cariz civil se antepõem às militares. Embora esta não atinja ainda a dimensão utilitária da representação cadastral, tão adequada a uma concepção de cidade onde o emergente liberalismo burguês mercantil se sobrepõe ao defunto corporativismo senhorial de *Antigo Regime*, é já perfeitamente clara a afirmação semiológica de uma expressão cartográfica convencionalizada, destinada a servir de suporte ao planeamento urbano e que se estenderá, a partir dos finais da década de *sessenta*, à maior parte das cidades do continente.

Como nos divulga Mário Fernandes, o primeiro dos trabalhos cartográficos que exhibirá uma resolução censal com estas características, será a *Carta Cadastral da*

---

<sup>1</sup> - Esta carta seria constituída por 37 folhas, tendo a edição sido concluída em 1904; in Dias, M<sup>a</sup> Helena - *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa ...opus cit*, P.XIX

<sup>2</sup> - vid D. G. 28/10/1852, in Dias, M<sup>a</sup> Helena - *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa ...opus cit*, P.XVIII

<sup>3</sup> - Alegria, M<sup>a</sup> Fernanda e Garcia, João - *Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa...opus cit*, p 273

<sup>4</sup> - Dias, M<sup>a</sup> Helena - *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa ...opus cit*, p 17

*Cidade de Vianna do Castelo* (1:500; 18 folhas), levantada entre 1864/67 pelos militares associados à presente gesta, Augusto Gerardo Telles Ferreira<sup>1</sup> e Emídio Vidigal Salgado. Tendo sido publicada em 1882, a carta foi *encomendada pela Câmara Municipal de Viana do Castelo para, expressamente, servir de base à elaboração do Plano de melhoramentos oitocentista* da cidade<sup>2</sup>.

A vida útil das presentes tipologias cartográficas, realizadas neste período, enquanto instrumentos de aferição sem precedentes, quer pelo rigor, quer pelo perfeccionismo atingido - aos quais, numa acepção mais ampla, se virá a associar o abrandamento e mesmo o declínio demográfico e construtivo das décadas da viragem do século - permitiria que a sua longevidade instrumental se prorrogasse para além do primeiro quartel de século XX, sobrevivendo, na maior parte dos casos, mesmo até ao surto de cartografia urbana produzida já no decorrer do *Estado Novo*.

\*\*\*

Igualmente no plano dos recursos humanos, a realidade respeitante às personagens, às competências e à formação técnica dos seus protagonistas, espelha também a afirmação tendencialmente civilista, que se consubstancia na transição do *Antigo Regime* para a nova realidade *Liberal*. Uma vez mais a *Regeneração* constituirá o contraponto da ruptura, designadamente com a criação do *Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria*, na década de *cinquenta*, contribuindo então para a progressiva desmilitarização de muitas das funções associadas ao progresso material do país, de que são exemplo, o processo de condução de obras públicas, bem como, naturalmente, enquanto parte integrante, os trabalhos cartográficos.

A institucionalização da moderna engenharia militar portuguesa, pode-se convencionar, inicia-se com Luis Serrão Pimentel (1613-1679), quando este, inserido no quadro do esforço de guerra da *Restauração Nacional*, em 1641, *propõe* [nas cortes] a *criação de uma aula de fortificação e arquitectura militar na Ribeira das Naus, em Lisboa*<sup>3</sup> Fundada poucos anos depois, debaixo da influência de militares estrangeiros<sup>4</sup> - de entre os quais se faz logo notar a presença francesa - vem a constituir a base da futura *Academia Militar*.

Ainda que as circunstâncias não permitam que façamos mais do que uma singela evocação das antecédências modernas da engenharia militar portuguesa, à qual pertenceu o bracarense Carlos Amarante, um dos seus mais ilustres membros, não podemos deixar de nomear algumas das maiores referências do *iluminismo setecentista*, que marcariam indelevelmente a engenharia, a arquitectura e o urbanismo português contemporâneo. Uma das figuras incontornáveis deste processo é Manuel Azevedo Fortes (1660-1749), *engenheiro-mor do reino*, com formação *estrangeirada*,

---

<sup>1</sup> - O mesmo que, conjuntamente com Fernando da Costa Maya, levantará a *Carta topographica da cidade do Porto* em 1:500 no ano de 1892, sendo a 1ª edição de 1895

<sup>2</sup> - Fernandes, Mário - *Viana do Castelo: a cartografia da cidade...opus cit*, p 254

<sup>3</sup> - Alegria, Mª Fernanda e Garcia, João - *Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa...opus cit*, p 266

<sup>4</sup> - *Dos seiscentos militares que vieram com Schomburg para as guerras da Restauração, sessenta e quatro eram engenheiros*, in Guerra, Franklin - *História da Engenharia em Portugal...opus cit*, p 132

sobretudo influente pelas reformas que promoveu nos *estudos de engenharia e das academias de fortificação que D. Pedro II criara*, bem como pelas obras que publicou com este objectivo, das quais destacamos *O Tratado (...) de fazer as cartas geographicas (...) assim da terra, como do mar, e tirar as plantas das praças, cidades, e edifícios com instrumentos e sem instrumentos...*(1722) e *O Engenheiro Portuguez* (1728/29),<sup>1</sup> que, um século depois, continuavam de leitura obrigatória nos *estebelecimentos de ensino especializado*<sup>2</sup>.

Durante todo o correr do século XVIII diversos factores contribuiriam, cada um a seu modo, para estimular a difusão de novas mundividências. As inovações científicas importadas da Europa *ilustrada*, a propósito das quais a reforma da Universidade de Coimbra (1772) constitui um marco incontornável; a pacificação militar com a Espanha, enterrando as contendas da *Restauração*; a expressão ostentatória do *ouro do Brasil*; entre outras, promoveriam, aos mais diversos níveis, a consolidação crescente de um imperante ideal de progresso.

Seria, contudo, a situação oferecida após o terramoto de 1755, proporcionando as condições de ascensão a diversos estratos da sociedade portuguesa, incluindo também, no plano que nos ocupa, a oportunidade para a arquitectura e a engenharia civil poderem afirmar os seus conhecimentos e a sua capacidade, que desabrocharia o experiente *engenheiro-mor do reino*, Manuel da Maia. Com créditos de urbanista já firmados<sup>3</sup>, associaria ao sucesso dos seus desígnios os colaboradores, Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, protagonistas respectivos do desenho urbano da *baixa lisboeta* e da normalização das edificações, sendo ao segundo atribuído o ensaio da célebre *gaiola*, espécie de estrutura interna anti-sísmica que foi aplicada às novas construções.

Por outro lado e de acordo com F. Guerra, [na *baixa Pombalina*] *está também a raiz da Normalização na construção civil*, isto é, uma concepção urbanizadora que *sugere pré-fabricação*<sup>4</sup> e que assim pode avisadamente representar o advento de uma nova forma de fazer cidade. Num certo sentido, a *Normalização* construtiva do *Pombalismo* anuncia uma tendência que o mesmo autor sintetizará, afirmando: *o barroco ficou para os architectos, a estrutura para os engenheiros, (...)*, num processo em que a *Arquitectura e Engenharia separa[se-i]am para sempre*<sup>5</sup>.

Ao nível do ensino também as águas se dividiriam, não obstante o facto dos militares terem continuado a dominar a formação de ambos os perfis técnicos.

Dos finais do século XVIII aos princípios da nova centúria que se anunciava, assistir-se-ia à criação da *Academia Real de Fortificação e Desenho*, da qual, pouco

---

<sup>1</sup> - sobre esta obra que, entre os mais diversos temas de engenharia, contemplava o ensino do *princípio das triangulações* e a determinação dos *desníveis*, veja-se os comentários de Franklin Guerra - *História da Engenharia em Portugal ...opus cit*

<sup>2</sup> - Alegria, M<sup>ª</sup> Fernanda e Garcia, João - *Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa...opus cit*, p 268

<sup>3</sup> - Rossa, Walter- *Além da Baixa, indícios de planeamento urbano para Lisboa Setecentista* Lisboa 1998

<sup>4</sup> - Guerra, Franklin - *História da Engenharia em Portugal ...opus cit*, p 161

<sup>5</sup> - *id*, p 160

depois, resultaria o já citado *Real Corpo de Engenheiros*. Concomitantemente, sentir-se-ia o tributo doutrinário da *École des Ponts et Chaussées*, fundada em 1747, em Paris, não só através da presença já aludida dos seus nacionais entre nós, mas também dos compatriotas que aí foram fazer os seus estudos.

O advento do século XIX, numa primeira fase, elegerá o princípio da industrialização ao estatuto de um ideal. À imagem da revolução Francesa que gerou a *École Polytechnique de Paris*, criando assim um novo modelo e uma nova finalidade de ensino que viria a proliferar por todo mundo onde o fermento revolucionário conquistou admiradores, em Portugal, ainda na década de trinta, o *Setembrismo Liberal* de Passos Manuel, imbuído de uma inspiração semelhante, fundaria o ensino politécnico (1837). Primeiro no Porto, colhendo as suas raízes na *Aula Náutica* (1762), com a abertura da *Academia Politécnica*, dedicada às *ciências industriais* e, na sequência, a *Escola Politécnica de Lisboa*. Esta última, essencialmente vocacionada para uma propedêutica às carreiras do Exército e da Marinha<sup>1</sup>. Ainda que aqui viessem a incluir-se outras finalidades, entre a quais a *engenharia civil*, o facto de ter sido tutelada, desde o início, pelo *Ministério da Guerra*, retira, pois, qualquer dúvida quanto à razão de ser e à natureza da sua criação. A *Academia Politécnica* começaria por formar 4 especialidades: *minas; pontes e calçadas; construção naval; e geógrafos*<sup>2</sup>, tendo, mais tarde, vindo ainda a adicionar outros cursos até à reforma estrutural de 1885, período a partir do qual passaria definitivamente a prevalecer a formação em engenharia civil<sup>3</sup>.

No domínio da cartografia, fosse ela topográfica, hidrográfica ou mesmo até temática, durante a segunda metade do século XIX, esta seria *sobretudo obra de militares (do Exército e da Armada), embora enquadrados em organismo civil e com finalidades distintas das preocupações militares e de defesa*<sup>4</sup>.

Desde 1812, aquando da regulamentação do *Real Corpo de Engenheiros*, reconhecia-se a possibilidade destes militares poderem ser destacados para funções civis. Em 1845 seria apresentado às *Cortes* o projecto de criação de um corpo de engenharia civil que, contudo, não terá avançado de imediato, em virtude da reacção dos engenheiros militares<sup>5</sup>. Segundo M<sup>a</sup> Helena Dias, é a pretexto da reforma do exército, realizada no ano de 1864, que viria a ser criado pela primeira vez o *Corpo de Engenharia Civil*. O plano de organização abrangeria *ainda os architectos e os condutores, que estipula[va] 5 secções para os serviços técnicos do Ministério das Obras Públicas (obras publicas, minas; águas e florestas; trabalhos geográficos e estatísticos*<sup>6</sup>; *pesos e medidas; e, por fim, Telégrafos*. A experiência, porém, não teria

---

<sup>1</sup> - no mesmo ano de 1837 será criada a *Escola do Exército*, destinada à aplicação militar ao *Corpo do Estado-Maior*, in Dias, M<sup>a</sup> Helena - *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal...opus cit*, p 55

<sup>2</sup> - Guerra, Franklin - *História da Engenharia em Portugal ...opus cit*, p 178

<sup>3</sup> - *id*, p 182

<sup>4</sup> - M<sup>a</sup> Helena - *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal...opus cit*, p 52

<sup>5</sup> - Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 230

<sup>6</sup> - *A secção Geográfica e Estatística compreende " todos os estudos e operações concernentes à descrição physica e economica do paiz, incluindo a alta e pequena geodesia, a chorografia, topographia, hydrographia e os trabalhos de estatistica, cadastro, meteorologia e outros*



continuidade imediata, já que, quatro anos decorridos, as competências civis regressariam ao *Real Corpo de Engenheiros*, que, para o efeito, destacaria novamente um contingente para essas funções. Todavia, a atractividade das obras públicas civis levaria muitos destes técnicos a enveredarem pelo abandono da carreira militar<sup>1</sup> pelo que, no início da última década do século XIX, voltar-se-ia a reorganizar o *corpo de engenheiros de obras públicas*<sup>2</sup>.

## 2.1 - A cartografia urbana (1850-1910): seu contexto e finalidade

Na segunda metade do século XIX a cartografia apresentava-se assim como um dos suportes dilectos da concepção e do planeamento dos mais diversos *melhoramentos materiais*, no caso particular, um instrumento imprescindível ao intervencionismo urbano voluntário e concertado.

Tomada a consciência da crescente complexidade da vida urbana, principalmente exigida em cidades como Lisboa e o Porto, mas também com o incremento de grandes projectos de investimento de dimensão nacional, fundamentalmente sentidos no plano da circulação, quer esta se manifestasse no desenvolvimento da navegabilidade fluvial; regularização de barras e portos marítimos; implementação do caminho de ferro; e, em geral, na construção da rede de estradas, propiciariam-se as condições necessárias para que se arrancasse com um surto de levantamentos cartográficos, em grande escala, individualizadores, num só lance, de todo, ou da grande parte da área dos diversos aglomerados urbanos existentes.

Razões de Estado, como a estratégia de defesa militar, tinham já pretextado inúmeros levantamentos globais de cidades portuguesas nos dois séculos anteriores, que, contudo, se centravam mais sobre as infraestruturas de defesa em si do que propriamente no *recheio civil* que compunha esses mesmos espaços urbanos. Casos houve em que o interior do espaço urbano, quando não representado subsidiariamente, pura e simplesmente seria omitido.

Vimos atrás, pela leitura dos capítulos anteriores, que Braga passaria mais ou menos incólume aos efeitos estruturantes gerados pelos condicionalismos expostos, ou então, os seus impactes nunca viriam a assumir o carácter incisivo que obtiveram, por exemplo, em outras cidades do Norte de Portugal<sup>3</sup>. A navegabilidade do Cávado foi precocemente abandonada - a situação também era das mais ingratas no contexto dos rios do Noroeste português -; o caminho de ferro só há poucos anos deixou de manifestar uma expressão periférica; os tramos das *estradas-ruas* de Braga não exigiriam avultadas rectificações viárias, centrando-se as intervenções sobretudo nos

---

*análogos(...)*"; in M<sup>a</sup> Helena - *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal...opus cit*, p 59/60

<sup>1</sup> - *Em Abril de 1869 eram aprovados os estatutos da "Associação dos Engenheiros Portugueses"*, in Matos, Teodoro de - *Transportes e Comunicações...(1750-1850)...opus cit*, p 230

<sup>2</sup> - *idibid*

<sup>3</sup> - *vid. Relatório Final - Execução Material - território e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP), PCSH/C/Geo968/95*

nivelamentos e pavimentações; e, finalmente, o valor geoestratégico das defesas físicas de Braga extinguiu-se inexoravelmente desde os finais do Século XVI.

Mas se é certo que os argumentos anteriores concorrem, como já o afirmámos, para o facto de Braga não ter sido particularmente bafejada por um elevado número de espécimes cartográficos, que tivessem por objecto de representação o seu urbivisionamento geral, também por isso, a cidade, não deixaria de acompanhar os grandes pulsares da cartografia urbana nacional.

O início da segunda metade do século XIX proporciona-nos duas representações globais da cidade de Braga, que tendo em comum o facto de se reportarem a uma realidade *pré-fontista*, denotam, entre si, as distintas apetências dos utilizadores-alvo. Estamos-nos a referir à *Planta da Cidade de Braga*<sup>1</sup> (vid ANEXO 36), levantada por Belchior José Garcez e Miguel Baptista Maciel, respectivamente Major e Tenente do *Corpo de Engenharia* e, à *Planta - Braga Pitoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte* (vid ANEXO 38), levantada pelo *lente de Mathematica do Lyceu Nacional de Braga*, o bacharel Pereira Caldas.

Começando pela primeira planta, que sugere ser a mais antiga - a sua execução estará compreendida entre o ano de 1853<sup>2</sup> e 1854, podendo por excesso, estender-se à data máxima do levantamento da planta de *Pereira Caldas*, em 1857<sup>3</sup> (vid ANEXO 38). Trata-se da primeira planta da cidade levantada com pruridos de rigor, baseada nos princípios elementares da triangulação geodésica. O produto final é francamente satisfatório ao ponto de, muito seguramente, ter servido de base a subseqüentes ampliações efectuadas na década seguinte. Por outro lado, não se pode esquecer que esta planta constitui a representação cartográfica mais precisa disponível da cidade durante cerca de trinta anos. A planta está dotada de importantes referências cartográficas. Tem representadas as escalas gráfica e numérica (1/4000), bem como a declinação magnética com grande rigor. O relevo surge-nos ainda configurado por linhas *normais*, as célebres *hachures*, tão usuais na cartografia de exclusiva índole militar e o

---

<sup>1</sup> - *Planta da Cidade de Braga*, levant. por Belchior José Garcez, Major do Corpo de Engenharia e Miguel Baptista Maciel, Tenente do dito Corpo... *com os edificios mais notaveis* - (e com identificação precisa dos trechos visíveis da antiga muralha da cidade), JFM Palha grav. a água forte em pedra sob a direcção de Lewicki; Lith. do Depósito Geod e Hydrographico, 1/4000 (com escala gráfica e declinação magnética), in Instituto Geográfico e Cadastral - ICG-29, cartas antigas da mapoteca, 6.4.3.-385, Impresso - T-12; 54,5x43,2

<sup>2</sup> - já que não representa a *porta do Souto*, cuja demolição seria iniciada em Novembro de 1853, in *Anais do Município de Braga*, s/ cota - AMB

<sup>3</sup> - esta, ao contrário da planta de Garcez não exhibe ainda o Teatro de *S. Geraldo*, iniciado a construir na segunda metade do ano de 1855. Além disso deve-se salientar, em abono desta ideia, o facto do mesmo engenheiro Garcez andar por Trás-os-Montes no início da década de 1840 (Matos, Teodoro; 1980, p 69/70). No ano de 1849 vamos encontrá-lo em Braga, pois é nomeado para a obra da *Bibliotheca* (Liv Cop. Div. -AMB - 1846/51, notas 55/56, 3/9/1849). Em 1853 vêmo-lo, associado ao engenheiro Calheiros, na subscrição da carta da *Estrada do Porto a Braga*, curiosamente gravada pelo mesmo gravador J. F. M. Palha (discípulo directo do gravador polaco J. Lewicki contratado pelo governo em 1853) de ambas as plantas. Por fim registre-se ainda o facto do engenheiro Garcez ter feito parte da *Comissão para a factura de uma Aula de Ensino Mútuo* que funcionou atrás do edifício dos Congregados e da qual se consta foi ainda seu docente (Liv Cop. Div. -AMB - 1846/51, nota nº182, 11/4/1850). A partir do início do ano de 1856 encontramos o Major Belchior José Garcez, a Sul, nomeado para assuntos relacionados com o caminho de ferro, primeiro, a linha de Lisboa a Sintra e depois como fiscal do governo no caminho de ferro do Barreiro às Vendas Novas.

espaço envolvente da cidade, mais simbólico do que objectivamente cadastral, exhibe um padrão gráfico impressionante constituído pelo mosaico de pequenas propriedades rurais, delimitadas pelo debruado de árvores que define um quadro de informação fundamentalmente qualitativo. Por seu turno, a massa do edificado representado é sugerida por volumes compactos, já então convencionalmente iluminados do quadrante Noroeste. Não existe qualquer preocupação por representar a parte traseira das construções, bem como a individualização dos edifícios, desde que estes não sejam instituições. Aliás, a legenda alusiva a 45 *itens*, refere-se em exclusivo aos edifícios públicos e templos religiosos.

Desconhecem-se, porém, as reais motivações que sustentaram o levantamento da presente planta, pelo que, ainda assim, não é de excluir a possibilidade desta se ter subordinado a algum voluntarismo por parte dos seus autores. O tipo de representação utilizado induz-nos a valorizar a utilidade militar ou policial que, é sabido, na altura se confundiam.

Por seu lado, a *Planta*<sup>1</sup> assinada pelo ilustre filantropo bracarense, o bacharel J. J. S. Pereira Caldas (1818-1903)<sup>2</sup>, embora constitua um documento precioso pela exclusividade da sua iniciativa, sobretudo pelo carácter exaustivo com que regista a informação toponímica, é, todavia, um produto cartográfico de natureza imprecisa. Dir-se-ia mesmo que não fosse o seu autor um lente de *mathematica* e *physica*, sendo, por isso, suposto que dominasse as técnicas elementares de geometria, e afirmaríamos que a imagem final da denominada planta não poderia ser mais do que um levantamento expedito, onde certamente só teriam sido considerados os comprimentos das ruas.

Há, contudo, algumas semelhanças de intenções, pelo menos no plano das representações, onde é notória a pretensão de se apresentar o mesmo tipo de expressão gráfica do espécime anterior. Além da similitude figurativa da massa edificada e da utilização de *hachures*, exhibe-se também uma escala gráfica (150 mts.) e indica-se a declinação magnética<sup>3</sup>. Numa outra perspectiva é inegável que se detectam finalidades deliberadamente distintas em relação à planta do engenheiro Garcez. Repara-se no título - *Braga Pitoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte*. Na verdade, a *planta* do bacharel Pereira Caldas está inserta numa série editorial que não é exclusivamente cartográfica. Dela fazem parte duas *tomadas de vistas* do alto do Monte Picoto e do campanário da Igreja de S. Vicente<sup>4</sup> que, não estando assinadas, mantêm o mesmo recorte gráfico editorial do conjunto. Todos os documentos em causa levam a chancela da mesma litografia do Rio de Janeiro. Por aqui se pode confirmar que a finalidade da planta, ainda que produzida uma vintena de anos antes do Santuário do

---

<sup>1</sup> - *Braga Pitoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte - Planta; levantada pelo Lente de Mathematica do Lyceu nacional de Braga e Bacharel Pereira Caldas em 1857*, Litografia de Brito e Braga, Travessa do Ouvidor, 14, 15 e 17, Rio de Janeiro; exempl. exist. BPB

<sup>2</sup> - Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 406

<sup>3</sup> - todavia, neste caso não há qualquer intenção, mesmo no plano simbólico, de figurar o cadastro rural envolvente à cidade.

<sup>4</sup> - exemplares existentes na BPB

Bom Jesus adquirir o estatuto de uma estância afamada, estivesse já orientada para a promoção turística de Braga e dos seus arredores.

O bacharel, porém, não se encontrava alheio aos melhoramentos públicos que passaram desde então a marcar o ritmo da cidade. No mesmo ano lectivo (1853) em que se procedia à rectificação do largo e derrube da porta do Souto, o lente aproveitaria o ensejo para orientar os seus alunos no ensaio do levantamento de uma planta<sup>1</sup> em grande escala (*vid* ANEXO 37), com o projecto do referido *arranjo*, onde estivessem patentes *todas as indicações e cotações indispensáveis para o conhecimento da necessidade e da utilidade "de um aformoseamento, de aprovação e de solicitação de quasi totalidade da cidade, e de todas as pessoas de consideração*. O nosso mestre, embora se encontrasse arredado da condução directa das obras, manifestava assim, implicitamente, através da prática pedagógica, a sua adesão ao fomento *regenerador* vigente. Além do mais não se tratou de uma atitude isolada, já que, por coincidência ou não, ao professor também é atribuído o desenho, à escala, do alçado dos Paços do Concelho<sup>2</sup>, ainda incompletos, na mesma altura em que se equacionava o seu acabamento. Aliás, esta obra viria a constituir uma prioridade do mesmo ciclo programático de trabalhos que então assolou a cidade.

Entrados na década de *sessenta*, durante o período em que começariam a proliferar as grandes escalas representativas de parcelas de intervenção na cidade e os projectos de construção individualizados<sup>3</sup>, a cartografia local adquire uma instrumentalidade sem precedentes. É então que a presente técnica assume claramente um papel relevante no domínio dos *melhoramentos materiais* urbanos em Braga. Esta nova geração produtiva, por assim dizer, também ela está consignada a duas plantas principais.

O primeiro desses documentos é a *Planta da Cidade de Braga*, de 30/6/1864<sup>4</sup>, com escala de 1/1250, cujo único exemplar conhecido se encontra no ANTT e que tem por designação: *cópia da planta existente no escriptorio da companhia do Gaz*. Apesar do indicativo sugerir a utilidade da sua concepção, o enquadramento do espaço representado não deixa margem para dúvidas quanto à natureza diversa da sua intenção. Com efeito, o facto da *mancha urbana* estar meridionalmente limitada pelo *paralelo cartográfico* que une a rua do *Beco* ao largo de *S. Lázaro*, centrando a planta no quadrante Norte, tem por particular objectivo representar a rede canalizada de abastecimento de água proveniente das *Sete Fontes*, bem como localizar algumas nascentes existentes no interior da cidade. Ainda que igualmente se registre a *directriz* das duas principais *estradas-ruas* enquanto processo em devir, toda a substância da informação patente restringe-se ao traçado, constituição e secção dos encanamentos. De salientar ainda o cuidado empregue na representação dos espaços ajardinados, o

---

1 - *Planta do projecto de Arruamento da "recantada" Rua do Souto... in* Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 472

2 - *idibid*, *Palacio da Camara Municipal da Cidade de Braga*

3 - *vid Série das OU-AMB*

4 - *vid Colecção de Plantas, Mapas e outros Documentos Iconográficos*, ANTT - Lisboa

que só vem confirmar, ainda mais, a sua finalidade de suporte. Em particular podemos vislumbrar o *Passeio Público, N.ª Senhora de Guadalupe* e as *Carvalheiras*; além das áreas mais expressivamente arborizadas<sup>1</sup>; que contrastam com a representação esquemática do edificado, ao qual não é dada qualquer relevância<sup>2</sup>.

Embora a planta não esteja assinada, o seu autor é, por certo, o engenheiro municipal Joaquim Pereira da Cruz. Não só porque o tipo de grafia é semelhante à miríade de documentos cartográficos por si então produzidos, como a data e a finalidade da referida planta é concomitante com o já aludido projecto de *canalização d'agoas*, votado essencialmente à renovação dos *encanamentos* de abastecimento da água das *Sete Fontes*, de 31/12/1864<sup>3</sup> (*vid* ANEXO 25), subscrito tecnicamente pelo mesmo engenheiro. Com efeito, ainda que se tratasse de uma cópia procedente de uma hipotética matriz existente no *escriptório da Companhia de Gaz*, o espécime em questão acompanharia o *programa de obras* do mesmo ano evidenciando *os detalhes dos melhoramentos que tem de fazer-se na reconstrução das ruas da cidade*. Ainda assim, não era por natureza uma *planta de melhoramentos*. Não localizava os projectos programados e incluiria até, algumas intervenções posteriores, realizadas na década seguinte, de que é exemplo a rectificação da actual rua *D. Paio Mendes*.

Já no que concerne ao segundo documento em análise, a *Planta da Cidade de Braga*<sup>4</sup> (*vid* ANEXO 42), de 1868, com a escala de 1/2000, atribuída ao mesmo autor, não é mais do que uma cópia esquemática, actualizada e ampliada para o dobro da escala, da planta dos engenheiros Garcez e Maciel. Desde logo, porque a reprodução da generalidade da informação visual, incluindo a manutenção de algumas das distorções pontuais, chegou ao ponto de fixar a mesma ordem sequencial na legenda<sup>5</sup>. Trata-se de uma planta expedita e pouco cuidada nos acabamentos, mas que nos evidencia um sentido instrumental inequívoco, pelo que, a importância acrescida que vem a assumir, resulta do facto de poder ser considerada como a primeira planta global da cidade com fins de planeamento urbano. Ela própria evidencia o papel de um suporte de desenho, dir-se-ia mesmo uma ferramenta de trabalho. Aí não só nos surge confirmada a rectificação da rua de *Maximinos* (actual rua *D. Paio Mendes*), tal e qual virá a ser rasgada na década seguinte, como se apresentam, sob a forma de projecto, um conjunto de novos arruamentos propostos<sup>6</sup>, destinados a regular a articulação da cidade a leste, particularmente o sector onde estava já decidido criar o novo cemitério. Também, neste caso, surge-nos representada a nova *praça* a implementar nas traseiras do Convento do Salvador. A este propósito não deixa de ser curioso notar, que a

---

<sup>1</sup> - *Campo das Hortas; Praça do Município* e o *Campo Novo*

<sup>2</sup> - a título de curiosidade, embora não passe de um apontamento isolado, merece uma referência a representação do *Monte da Buraquinha*, esboçado a partir daquilo que pode querer sugerir tratar-se de curvas de nível

<sup>3</sup> - *vid* arquivo da *Secretaria de Estado do Ministério do Reino* - DGAC/3<sup>a</sup> rep.1865, Mç3126, proc 326, lv.23, 1866, ANTT

<sup>4</sup> - reprodução gentilmente cedida por E. P. Oliveira

<sup>5</sup> - *p. ex.* o complexo do Paço Arquiepiscopal

<sup>6</sup> - *Rua de Santa Margarida*; futura rua *M. Vieira Matos*; prolongamento a Norte da rua de *S. Domingos*; e, rua paralela; a Norte da rua *M. Vieira Matos*, que nunca veio a ser construída

planta em análise, exhibe, de um modo impressivo, através de um tracejado informal, os sectores integrantes das cercas dos conventos urbanos. O facto não suscita, porém, grandes entusiasmos, já que a impossibilidade de cotejar a planta original nos impede de certificar se se trata de um acrescento, claramente posterior, ou se de mais um elemento de trabalho.

A planta de 1868 ainda está longe da escala e do tipo de expressão que a legislação do *Plano Geral de Melhoramentos* de Dezembro de 1864 parece querer alcançar e que tendencialmente virá a impor à confecção da cartografia urbana. É certo que, num primeiro momento, o doutrinamento legal privilegiava a dimensão formal das vias de circulação urbanas. Neste sentido, a planta em causa, corresponde às expectativas do momento de transição, pois ainda atende ao tipo de objectivos inicialmente perseguidos, como eram: o fomento da fluidez, o policiamento, a salubridade e as primeiras investidas no domínio regularização/alinhamento do edificado.

A crescente complexidade da vida urbana estreitamente associada ao *modus faciendi* da cidade burguesa emergente, catapultará o elemento solo para o primeiro plano da modelação urbana. A dimensão cadastral da propriedade nas cidades adquire então um inegável protagonismo na sua própria transformação, impondo novos conceitos de organização e necessidades de gestão do quotidiano. Neste quadro criar-se-ão, assim, as condições necessárias e suficientes para que se passe a solicitar uma cartografia rigorosa e de grande escala, que sirva simultaneamente de suporte às operações de transacção da propriedade urbana e ao processo de edificação privado.

O presente desiderato, pode-se afirmar, inicia-se com a missiva enviada em 1/12/1874<sup>1</sup> pelo engenheiro civil Francisque Goullard<sup>2</sup>, de Lisboa, à CMB, em que este se auto-propõe fazer *o levantamento de uma planta completa da cidade*. A autarquia manifestando o seu interesse solicitaria de imediato a apresentação de uma proposta detalhada. Ainda nesse mesmo mês chegariam as condições de levantamento da *carta topographica da cidade de Braga*, tendo a Câmara votado favoravelmente, em Fevereiro do ano seguinte<sup>3</sup>, a aquisição da respectiva empreitada pela quantia proposta de 2:000\$000. A deliberação mereceria inclusive o regozijo da parte do presidente da edilidade, Jerónimo da Cunha Pimentel, que consideraria a afectação da verba como uma realização significativa para encerrar o relatório de gerência do biénio<sup>4</sup>.

O processo, porém, viria a conhecer contrariedades, que, pela importância do objectivo em si e por constituir uma afirmação da engenharia civil sobre a militar, justifica que nos debruçemos mais atentamente sobre o projecto. Com efeito, o *Conselho*

---

1 - vid ASC-AMB (1874-1876), fol. 8v, 4/12/1874

2 - o mesmo que juntamente com o seu irmão César e Carlos Pezarat, sob a direcção de Filipe Folque, haviam levantado, entre 1856 e 1858, a *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus Arredores*, 1/1000, 65 fols., que constitui a primeira planta de uma cidade portuguesa feita em moldes modernos (Dias, M<sup>ª</sup> Helena, 1999, p 17)

3 - vid ASC-AMB (1874-1876), fol 37v, 19/2/1875

4 - Pimentel, J. Cunha - *Relatório da Gerência...(1874-1875)...opus cit*, p 30

*Distrito*, a quem incumbia de dar aprovação do contrato, inviabilizaria a iniciativa com o fundamento da falta de concurso. Um ano depois, em Outubro de 1876<sup>1</sup>, a CMB determinou abrir o solicitado *concurso para a arrematação da obra de levantamento da Planta da Cidade*. A autarquia, subentendendo-se comprometida com F. Goullard daria azo a que sua opção suscitasse a interposição de um outro concorrente, o capitão, Augusto Gerardo Telles Ferreira<sup>2</sup>. O projecto entrou então num impasse, tendo a CMB deliberado adiar o seu deslinde *para ocasião mais oportuna*.

Em Março de 1878, o Governo Civil recomendaria à edilidade que esta cumprisse quanto antes o acórdão do *Tribunal Distrital* que manda[va] *fazer a adjudicação (...) [ao concorrente] que ela julgasse mais habilitado; excluído Goullard*<sup>3</sup>. A autarquia, pela voz do seu vice-presidente, reagiria contrariada mas com prudência, servindo-se dos argumentos invocados pela tutela para fundamentar a opção por F. Goullard, já que as condições<sup>4</sup> extra-concurso, por este solicitadas, tendo servido de objecto à denúncia, não oneravam as despesas previstas e tinham de ser satisfeitas independentemente de quem quer que fosse o oponente. Por unanimidade, a CMB deliberou abrir um novo concurso. O Conselho de Distrito não aprovaria essa atitude insistindo que a edilidade deveria escolher entre outros concorrentes, que *tendo aceitado as condições apresentadas, tive[ss]em ao mesmo tempo melhores habilitações*.

Em 8/8/1879<sup>5</sup> deliberou-se então que se oficiasse a Telles Ferreira para vir assinar o termo de adjudicação da obra de levantamento da planta de Braga. O militar, segundo as suas próprias palavras, em 18 de Outubro desse ano, comunicara *que já fizera o reconhecimento da cidade (...) tendo estado em estudos de triangulação para servirem de base ao dito levantamento; e que conta[va] ao principio do próximo mez dar começo ao dito levantamento, assegurando que a carta estar[ia] pronta no prazo legal, [ não deixando de advertir ainda que] a qual he bastante grande*<sup>6</sup>.

A questão, entretanto, não ficaria ainda e desta vez resolvida. Na verdade F. Goullard não desistira da empreitada, tendo em Agosto do ano seguinte pedido novamente à CMB, como já o fizera antes, a confirmação da adjudicação da obra, alegando o facto do *concorrente preferido ainda não ter começ[ado] os trabalhos a que*

---

1 - vid ASC-AMB (1874-1876), fol. 200, 6/10/1876

2 - capitão de Infantaria da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos - Porto. O mesmo que, conjuntamente com Vidigal Salgado, em 1868/69 (pub. 1882), levantou a *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castelo*, 1/500, 18 fols., considerada a *primeira planta rigorosa do cadastro da propriedade urbana* em Portugal (Fernandes, Mário G., 1998, p 256)

3 - vid ASC-AMB (1876-1878), fol 165, 29/3/1878

4 - F. Goullard solicitaria à CMB que lhe fossem fornecidos os nomes dos proprietários; que dispusesse de uma pessoa competente para acompanhar os proponentes quando se tratasse da *demarcação das freguesias, assim como indicar os cursos de água cobertos; que a "quota" de referência ao mar que deve servir de ponto de partida, ou base para o nivelamento da cidade de Braga seria dada aos proponentes, pela camara, seja a "quota" em qualquer ponto da cidade; que os proponentes fariam entrega das plantas no prazo de doze meses(...);e, finalmente, (...) a camara daria aos proponentes carta d'autorização para poderem sem dificuldade entrar nas propriedades particulares, edifícios públicos, conventos, etc., in ASC-AMB (1876-1878), fol 167v, 5/4/1878*

5 - vid ASC-AMB (1878-1879), fol 183v, 8/8/1879

6 - id fol(s) 15 e 15v, 30/10/1879

*se comprometera*. A edilidade imediatamente aproveitaria a ocasião para questionar o capitão Telles Ferreira, inquirindo-o, se este iria cumprir o prazo a que se comprometera. O militar, escudando-se no facto de não ter *encontrado pessoa de confiança*, via-se assim obrigado a rescindir o contrato ou a beneficiar de um novo prazo. Sem hesitações a CMB deliberou, uma vez mais por unanimidade, rescindir o contrato com Telles Ferreira<sup>1</sup>.

O passo seguinte não teria história. O único concorrente apresentado a novo concurso, F. Goullard, acrescentaria ao processo anterior um novo documento abonatório do seu trabalho emitido pelo Vice-presidente da Comissão homóloga de levantamento da *Planta da Cidade de Lisboa*, arrematando desta vez a empreitada por 1790\$000<sup>2</sup>. A *Comissão Distrital*, voltaria a intervir agora para impor a alteração do *artgº 14* para a seguinte formulação: *As plantas, tanto parciaes, como a geral, representarão o relevo do solo por curvas de nível, referidas às águas medias do Oceano, sendo de cinco metros o intervalo das sessões horisontaes*<sup>3</sup>. Determinação esta que contribuiria para a originalidade da planta, tornando-se assim, no género das cartas urbanas cadastrais então realizadas entre nós, provavelmente, a primeira a exhibir curvas de nível e números de polícia.

Fixado o dia primeiro de Abril para o começo do prazo de contagem da obra, o engenheiro não terá começado logo de imediato. Todavia, em Maio de 1883<sup>4</sup>, os mesmos trabalhos encontravam-se em franco progresso, já que seria solicitada a mediação da CMB para obter a licença da autoridade religiosa local para entrar nos edifícios por ela tutelados. Na mesma solicitação seria igualmente requerida a compra do papel necessário à execução da planta.

Por fim, em sessão de 28/7/1884, tendo sido nomeada uma comissão para examinar a planta da cidade, esta seria aprovada *por estar habilmente elaborada, executada com nitidez e perfeição, e por ser cumprido o programa de 22/10/1876*<sup>5</sup>. Passado um mês seriam saldadas as contas a F. Goullard no montante inicialmente previsto e que incluíam ainda um conjunto de outras pequenas despesas<sup>6</sup>.

Assim surgiria a *Planta de Braga*<sup>7</sup> de 1883/84 (*vid ANEXOS 43/44*), na escala de 1/500. Trata-se de um exemplar único que obedece aos princípios da expressão gráfica da cartografia urbana consagrados na época<sup>8</sup>, constituído por 30 folhas

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1879-1881), fol 127, 10/9/1880

<sup>2</sup> - *vid* ASC-AMB (1881-1882), fol 88v, 30/9/1881

<sup>3</sup> - *id* fol 103v, 28/10/1881

<sup>4</sup> - *vid* ASC-AMB (1882-1883), fol 145v, 18/5/1883

<sup>5</sup> - *vid* ASC-AMB (1883-1884), fol(s) 151v e 152, 1/9/1884

<sup>6</sup> - incluíam *um estirador e cavaletes, dous bancos e papel colado em pano para a planta*

<sup>7</sup> - AOCMB - Edifício do antigo convento do Pópulo

<sup>8</sup> - as massas edificadas encontram-se individualizadas entre si com a iluminação simbólico-convencional de Noroeste. Existe diversa simbologia que pontualmente representa aspectos particulares como: chafarizes; afloramentos rochosos; degraus, caminho de ferro; depósitos de gás; ramadas de vinha; árvores; etc. Por seu turno, as cores compreendem o seguinte significado: *carmim*, edificado pesado (em pedra); *ocres*, construção leves (em madeira); *azuis*, superfícies de água; e, *verdes* (cobertura vegetal). Neste último caso pode-se distinguir claramente a expressão das plantas ornamentais e as árvores; das Hortas e quintais particulares; e, ainda da *aguada* testemunhadora dos



aguareladas, acomodadas num armário construído para esse fim, que se encontra no *Arquivo de Obras* da CMB. É o documento cartográfico da cidade mais elaborado de toda a história da cartografia clássica de Braga. Vale não só pelo pormenor com que distingue o detalhe cadastral da propriedade urbana, considerado ao nível da parcela individual, evidenciando todos os segmentos confinantes, aos quais a acrescenta a numeração de polícia, como também, permite visualizar facilmente o conjunto da cidade, apreensível em relances sectoriais pormenorizados.

Com exemplaridade precursora a planta do engenheiro F. Goullard é simultaneamente um apurado documento topográfico. Nela estão representadas as curvas de nível com uma esmiuçada equidistância de um *metro*. De igual modo a planta indica a rede de abastecimento de água aos fontanários públicos na cidade, bem como os diversos pontos de adução.

Contudo, o valor intrínseco desta planta está sobretudo na sua longevidade e na função de *fonte* matricial, que passou a desempenhar na produção cartográfica seguinte. Daí sairia a maior parte, senão a quasi totalidade dos fragmentos sectoriais que suportaram o processo urbano subsequente. O estado actual da planta reflecte bem uma profusa utilização de que é visível, em particular, o desgaste da folha, que exhibe a maior parte do *casco urbano*. De resto toda a planta mostra discretamente a variedade de acrescentos implantados, a lápis, que, todavia, não se consegue destrinçar, se traduzem uma atitude de planeamento e/ou se, por outro lado, antes afirmam uma preocupação de actualização da planta<sup>1</sup>.

Até ao final da primeira década do século XX a produção cartográfica sobre a cidade de Braga baixará de fôlego. Logo abrir pelo facto de, ainda no ano de 1912, surgir a referência a uma redução da carta anterior, em 1/2000, atribuída a um tal Rebelo Jr., supostamente existente no AOCMB<sup>2</sup>.

No domínio instrumental e do planeamento urbano, o início do novo século irá pois proporcionar-nos uma planta unicamente produzida em função de um projecto específico - a renovação do sistema de abastecimento de águas da cidade de Braga. Este objectivo terá por finalidade o início da captação de água a partir do Cávado, pondo assim termo à dependência, praticamente exclusiva, das *Sete Fontes* e promoverá o arranque do sistema de fornecimento de água ao domicílio.

A planta viria a ser levantada pelo engenheiro João Emídio Dias, em 17/3/1902, denominando-se, *Planta da Cidade de Braga*<sup>3</sup> (vid ANEXO 46). Executada à escala de 1/2000 pode-se salientar, de um modo impressionante, as múltiplas semelhanças

---

amplos espaços intersticiais ocupados por campos de cultivo. Além do mais, temos ainda a toponímia e a identificação literal das principais referências urbanas.

<sup>1</sup> - são eles os casos dos ordenamentos dos largos de *S. Sebastião*, de *Maximinos* e *Monte das Penas*; das rectificações das ruas *Frei Caetano Brandão* a Sul da rua *D. Paio Mendes*, *D. Gonçalo Pereira*, *Afonso Henriques*, *Trás de Santiago*, rua das *Águas* até à *Ponte* (actual *Avenida da Liberdade*), do *Raio*; e da rua *dos Chãos*; e, também ainda, da abertura de novas ruas tais como o prolongamento da rua do *Caires* até à *estação*; as ruas de *Camões*, *Justino Cruz*, *Gonçalo Sampaio*, *Bernardo Sequeira*, *31 de Janeiro*, *Taxa*, prolongamento para Norte da rua de *S. Domingos*, *Conselheiro Lobato* e rua dos *Barbosas*

<sup>2</sup> - Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 216

<sup>3</sup> - *idibid*

gráficas, excepto no enquadramento<sup>1</sup>, com a planta de 1868, atribuída a Joaquim Pereira da Cruz. Por principal motivo surge-nos privilegiadamente ilustrada a rede de entubamentos, discriminados quanto à secção, bem como os elementos ligados ao sistema de adução das águas. A planta localiza detalhadamente as fontes; os marcos fontanários, as torneiras de serviço e de descarga; as *ventosas* e as bocas de incêndio. Quanto ao edificado este surge-nos representado em banda contínua, realçando-se apenas os grandes edifícios institucionais, que nos são revelados por títulos indicativos. Também, neste caso, se exhibe ainda, embora sem continuidade de registo, as curvas de nível (equidistância de 2 mts.), excepto no alto de Guadalupe onde o detalhe empregue decorreu certamente do projecto de aí se instalar, como veio a acontecer, um depósito central de águas.

Dentro do período considerado merecem-nos ainda destaque dois espécimes cartográficos. Naturalmente sem a importância instrumental dos anteriores. Assim, comece-se por invocar a *Planta Topographica de Braga*<sup>2</sup> (vid ANEXO 5), 1/8000, contemporânea da de F. Goullard, que nos surge inserta nas *Memórias do Bom Jesus do Monte*, um verdadeiro guia turístico da época áurea dessa estância. A planta tem a virtude de nos participar, em 1883, uma imagem muito nítida da *mancha* urbana de Braga, com indicação dos principais jardins e, sobretudo, de incluir um roteiro que contempla 114 referências toponímicas e informações úteis destinadas não só ao forasteiro, mas também ao curioso.

Por fim, a última nota vai para uma outra representação urbana, de finalidade idêntica, muito generalista, desta vez sob a forma de uma gravura integrante do *Anuário Commercial de Portugal e Ilhas e Ultramar*, datada do ano de 1910<sup>3</sup>, que exhibe um nível gráfico medíocre.

### 2.1.1 - as escalas de expropriação e de projecto

Quando abordámos a *Série* das OU do AMB já então nos tínhamos referido ao vasto espólio de plantas, elementos gráficos e outros documentos similares que, na generalidade dos casos, acompanham os processos de obras ou as *unidades documentais*. Na verdade, não estaria desenvolvido um estudo consequente da cartografia urbana de Braga, no correr do presente período, se não tomássemos em consideração o patamar, chamemo-lhes assim, das *grandes escalas*, isto é: as plantas, os esboços, os alçados, e os diversos desenhos que sustentaram o intervencionismo urbano à escala do projecto.

A introdução da informação cadastral na cartografia irá consagrar uma dupla utilização da técnica, que é também, em si, complementar, e se traduz pela instrumentalidade de se poder articular em simultâneo, já o dissemos, a visão geral com a do elevado pormenor. Será pois, neste contexto, ou seja, durante a fase das grandes

---

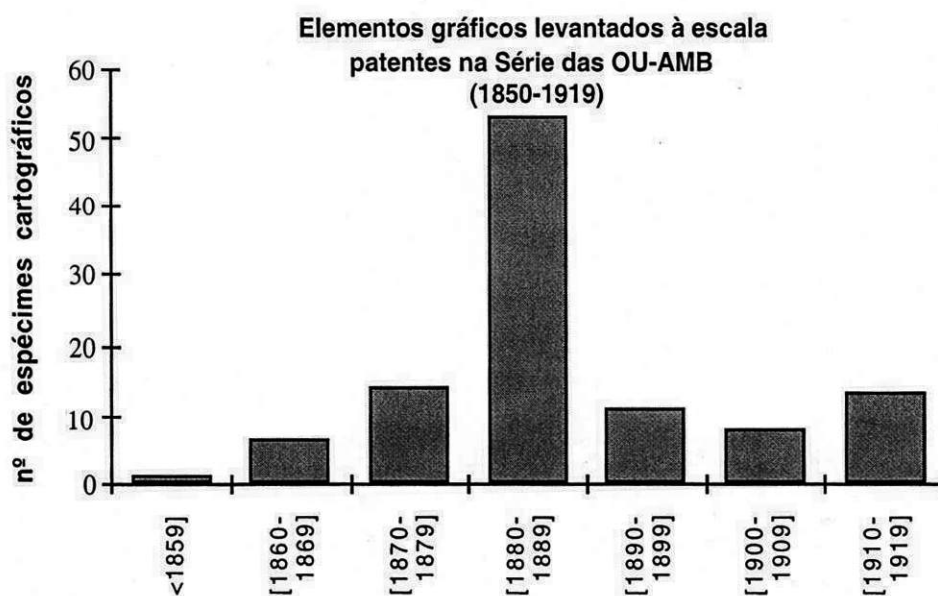
<sup>1</sup> - estende-se entre os extremos meridianos da cidade de então

<sup>2</sup> - Pimentel, Diogo P. F. Sampaio - *Memórias do Bom Jesus...opus cit*, in cartografia

<sup>3</sup> - vid *Planta da Cidade de Braga*, in *Anuário Commercial de Portugal e Ilhas e Ultramar*, 1910

rectificações urbanas da segunda metade do século XIX, em Braga, que se irá promover um tipo de expressão cartográfica, privilegiando a escala de 1/500, e que, genericamente, se consubstancia na produção de uma planta geral representando o projecto de rectificação de uma rua ou grupo de ruas. A acompanhar virão os respectivos perfis longitudinal e transversais, bem como um conjunto de cópias parcelares, tantas quantos os proprietários abrangidos, representando cada uma as parcelas afectadas pelo *plano de alinhamento*.

Reportando-nos à *Série* das Obras Urbanas do Arquivo Municipal de Braga (OU-AMB), já atrás amplamente escarpelizadas, podemos verificar, a partir de uma amostragem composta por um total de 122 espécimes cartográficos e de outros motivos de projecto que acompanham os processos/*unidades documentais*, com escalas compreendidas entre o 1/20 e 1/2000, todo um conjunto de regularidades e predominâncias, que nos possibilitarão vislumbrar não só o perfil das *grandes escalas*, no contexto de um acervo deste tipo, como, muito particularmente, detectamos as características instrumentais que suportaram as obras públicas de Braga entre 1850 e 1919 (ver figura).

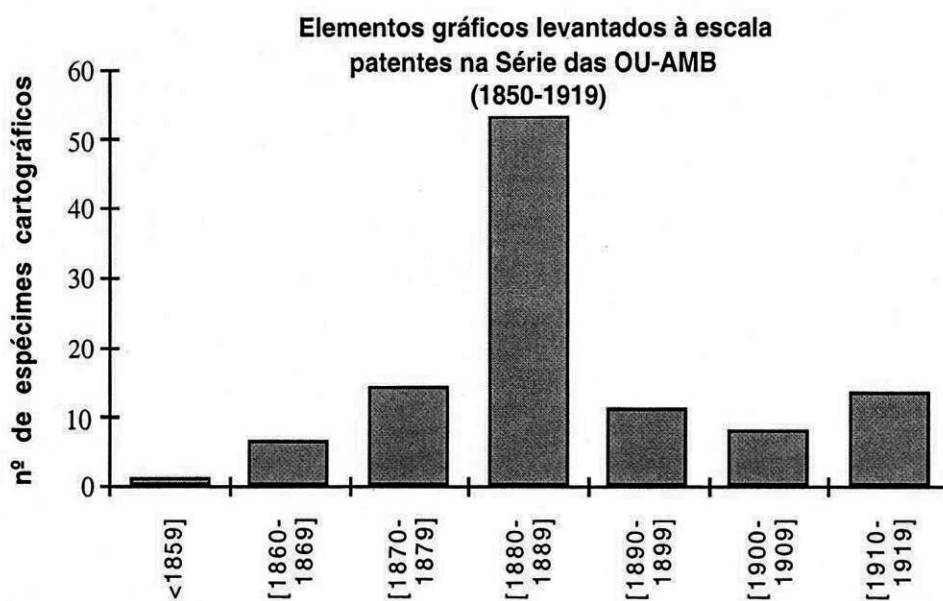


fonte: *Série das OU-AMB*, (amostra de 122 espécimes)

Ainda que do conjunto seleccionado, 13,1% (16), das *plantas* não exibam qualquer datação, não há equívocos em referir que, uma vez mais, a década de maior frequência recai nos anos *oitenta*. Para tentar explicar este facto, se, por um lado, é inegável que estamos perante o período de maior animação das obras urbanas na cidade, por outro, não é certamente estranha a imposição instrumental da *Planta da Cidade* de F. Goullard, de 1883/84. Com efeito se apreciarmos a distribuição das escalas representativas no universo cartográfico considerado, constatamos que metade dos espécimes inventariados estão representados à escala de 1/500 (ver figura).

rectificações urbanas da segunda metade do século XIX, em Braga, que se irá promover um tipo de expressão cartográfica, privilegiando a escala de 1/500, e que, genericamente, se consubstancia na produção de uma planta geral representando o projecto de rectificação de uma rua ou grupo de ruas. A acompanhar virão os respectivos perfis longitudinal e transversais, bem como um conjunto de cópias parcelares, tantas quantos os proprietários abrangidos, representando cada uma as parcelas afectadas pelo *plano de alinhamento*.

Reportando-nos à *Série* das Obras Urbanas do Arquivo Municipal de Braga (OU-AMB), já atrás amplamente escalpelizadas, podemos verificar, a partir de uma amostragem composta por um total de 122 espécimes cartográficos e de outros motivos de projecto que acompanham os processos/*unidades documentais*, com escalas compreendidas entre o 1/20 e 1/2000, todo um conjunto de regularidades e predominâncias, que nos possibilitarão vislumbrar não só o perfil das *grandes escalas*, no contexto de um acervo deste tipo, como, muito particularmente, detectamos as características instrumentais que suportaram as obras públicas de Braga entre 1850 e 1919 (ver figura).

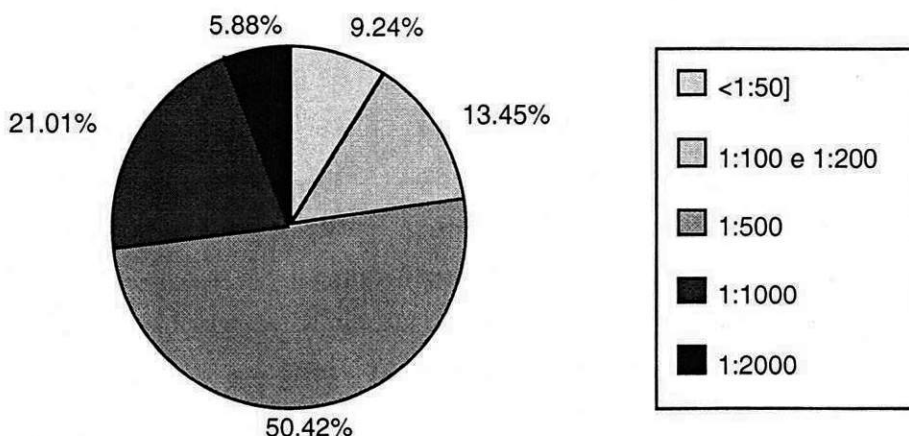


*Série* das OU-AMB, (amostra de 122 espécimes)

fonte:

Ainda que do conjunto seleccionado, 13,1% (16), das *plantas* não exibam qualquer datação, não há equívocos em referir que, uma vez mais, a década de maior frequência recai nos anos *oitenta*. Para tentar explicar este facto, se, por um lado, é inegável que estamos perante o período de maior animação das obras urbanas na cidade, por outro, não é certamente estranha a imposição instrumental da *Planta da Cidade* de F. Goullard, de 1883/84. Com efeito se apreciarmos a distribuição das escalas representativas no universo cartográfico considerado, constatamos que metade dos espécimes inventariados estão representados à escala de 1/500 (ver figura).

**Elementos gráficos por escala de  
representação na Série das OU-AMB  
(1850-1919)**



fonte: Série das OU-AMB; (amostra de 122 espécimes)

Isto é, se analisarmos as datas e a configuração gráfica das plantas à escala de 1/500, excluindo um pequeno valor residual sem referências cronológicas, verificamos que 3/4 do conjunto, sendo elaboradas posteriormente à conclusão da *Planta* do engenheiro F. Goullard, foram invariavelmente reproduzidas a partir dessa matriz. O seu potencial reprodutor perduraria inclusive pelos trinta anos seguintes, pelo que a maior parte dos espécimes executadas nos anos de 1910, tomaram ainda como *fundo* a mesma *planta*.

A apreciação cartográfica, no plano das escalas, permite-nos entretanto notar que nas décadas anteriores ao caudal produzido à escala de 1/500 predominavam os levantamentos realizados na escala de 1/1000<sup>1</sup>. Este modelo cartográfico, mais vocacionado para o rigor de apresentação dos alinhamentos, não deixará de representar a estrutura fundiária. Contudo, a expressão de individualização da propriedade adquirirá uma feição mais simbólica do que cadastral, quedando-se aquém do rigor patente nas *plantas* levantadas à escala de 1/500.

Ainda que a maior parte dos espécimes gráficos representados sejam plantas ou retalhos das mesmas, há que notar, no cômputo mais desvalorizado da presente amostragem, que as maiores escalas (1/20 a 1/200) - que abordam perfis, alçados<sup>2</sup>, projectos de pequenas estruturas edificadas, mobiliário urbano, cortes transversais de arruamentos, etc - têm um peso mais relevante no conjunto.

Assim, a *Planta de Braga* do engenheiro civil F. Goullard tornar-se-á no testemunho cartográfico do espírito e da filosofia do *plano geral de melhoramentos*, ainda que relativamente à formulação legal tenha sido tardiamente editada e não tivesse

<sup>1</sup> - as escalas de 1/1000, embora com menor frequência, continuariam a ser utilizadas após 1883, só que unicamente quando se tratava de representar em formato manuseável, as áreas de intervenção de grande extensão

<sup>2</sup> - diga-se a propósito que a maior parte dos planos de alçados respeitantes a projectos de arquitectura, encontram-se acomodados na *Série das Obras Privadas*, ao *Arquivo Municipal*

inclusive manter o vínculo ao ministério. Nesse sentido Joaquim Pereira da Cruz, enquanto *Conductor de 1ª classe*, seduzido pelo lugar de *engenheiro de algumas Câmaras do Distrito de Braga*<sup>1</sup>, solicitaria uma *licença sem vencimento* por dois anos para exercer essa função<sup>2</sup>. A CMB viria a contratá-lo em 29 do mesmo mês, tendo desde então até à data do seu falecimento, em 1881, exercido o cargo de *engenheiro* da CMB, tutelando durante esse longo período todas as funções técnicas das obras urbanas de Braga.

O facto de se ter transferido para a autarquia bracarense não impediu que continuasse a trabalhar no seio das obras públicas nacionais. Com efeito, não só a sua transferência ficou pendente da conclusão dos trabalhos da estrada de Monção, que acompanhou até ao fim, como tutelaria, no plano técnico, as obras que envolviam simultaneamente o Ministério e a Câmara. É disso exemplo, a sua nomeação, em 4/8/1864, para *Chefe de Secção* dos trabalhos que compreendiam: os levantamentos gráficos da *estrada-rua* do largo da *Ponte de S. João ao Campo dos Remédios*; a construção da *estrada-rua* através de Braga (pelo *Campo da Vinha*); as obras do Paço Arquiepiscopal, telégrafo eléctrico e Governo Civil; e ainda, as obras no *Lyceu Nacional*.

Em finais de 1866 Pereira da Cruz requereria a sua promoção a *Engenheiro Subalterno de 2ª classe*, pretensão contudo que não viu satisfeita quedando-se definitivamente como *Conductor de 1ª classe do Corpo Auxiliar de Engenharia Civil*. Ainda assim foi circunstancialmente transferido (1873/77) para os trabalhos de construção do *Caminho de Ferro do Minho*, onde exerceu funções de *chefe de secção* da obra do *6º lanço*, que incluía a *estação* ferroviária de Braga.

Durante esse tempo não deixaria de trabalhar para a CMB, com tal zelo que, no final da obra do caminho de ferro, a Presidência da Câmara e o Governo Civil, intercederiam elogiosamente no sentido de o manter em Braga, onde era necessário que continuasse ao serviço da mesma autarquia, para não *deixar a descoberto [os] inúmeros trabalhos a seu cargo*.

Com uma vasta obra e de um notável labor e variedade, Joaquim Pereira da Cruz trilhou ainda os caminhos da arquitectura, incluindo a vertente religiosa tendo, segundo E. P. de Oliveira<sup>3</sup>, sido o introdutor do ferro como componente arquitectónica na cidade de Braga.

O outro técnico que o ombreia, quer em durabilidade de permanência na Câmara, quer pela qualidade gráfica dos trabalhos que produziu - ainda que tenha beneficiado da existência da planta de F. Goullard - é o *Conductor de Obras* António

---

<sup>1</sup> - além de Braga, onde desenvolveu a maior parte do seu trabalho em espaço urbano, estaria ligado a alguns projectos em Monção e Guimarães

<sup>2</sup> - concedida em 12/1/1864. Em 1864 a situação remuneratória continuava semelhante, já que o responsável da mesma posição de Braga, a propósito do presente requerimento, não se coibiria de afirmar que *não estando os seus pequenos vencimentos em harmonia com o seu préstimo, nem com o seu trabalho, e não podendo com eles decentemente subsistir*

<sup>3</sup> - Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 61-63

Martins Ferreira. Entrou para a CMB em Junho de 1882, tendo aí permanecido como *Chefe dos Trabalhos Técnicos* até Janeiro de 1902.

A entrada de Martins Ferreira para a edilidade bracarense não terá sido logo imediata ao falecimento do *engenheiro* Joaquim Pereira da Cruz. Durante o biénio de 1881/82, surgem-nos alguns projectos assinados pelo *apontador* Gaspar Leite D`Azevedo.

António Martins Ferreira, era natural de Tangil, concelho de Monção, onde nasceu em 12/6/1843<sup>1</sup>. Na sua formação frequentou o Liceu em Braga onde se submeteu aos ensinamentos nos domínios humanísticos e científicos, com aprovações obtidas entre os anos de 1860/64. No biénio seguinte frequentou o Seminário Diocesano, na mesma cidade, onde completou os 1º e 2º anos teológicos. Ao contrário do anterior, Martins Ferreira não possuía um *curriculum* originariamente apontado para o exercício da longa carreira que abraçou, concluída aquando da sua aposentação em Dezembro de 1924.

Depois de se ter auto-proposto<sup>2</sup> à *Direcção de Obras Públicas do Distrito de Braga* (era então seu director o engenheiro Agnello José Moreira), António Martins Ferreira tinha os seus 23 anos quando, em 15/1/1867, foi admitido ao serviço do Estado como *apontador de 3ª classe*. Por fundamento de admissão, o mesmo Director invocaria que o seu caso evidenciava a superioridade de habilitações teóricas relativamente à maioria dos *conductores*, faltando-lhe apenas a parte prática que, na circunstância, não havia forma de obter de outro modo. O mesmo técnico responsável queixava-se então da *escassez de conductores devidamente habilitados teoricamente (...)* em virtude de não haver alunos, que se dediquem [cassem] a este ramo de serviço.

Martins Ferreira começaria por participar na construção de estradas. Esteve envolvido nos trabalhos das estradas para Ourense, pelo vale do rio Homem; na construção e estudos de várias estradas municipais, no âmbito da *repartição de Engenharia Distrita*<sup>3</sup>. Nos anos 1869/70 trabalhou em secções da estrada de Barcelos a Ponte de Lima, e desta a Valença. Seria neste contexto que viria a conhecer o *engenheiro* Joaquim Pereira da Cruz, que, em Junho de 1870, abonou elogiosamente a sua pretensão a *apontador de 1ª classe*. Por aí se fica a saber que Martins Ferreira coadjuvou o *engenheiro* nos trabalhos de *campo e de gabinete* de obras, como as da *ponte sobre o rio Homem*; as estradas municipais (Braga à *ponte do Porto* e *Barcelinhos a Rates*); e ainda na estrada de Braga a Chaves. Em Abril de 1872, ainda que aquém dos seus desígnios, viria a ser promovido a *Apontador de 2ª classe*. Passados quatro meses ascenderia ao estatuto de *Conductor Auxiliar*.

Em Março de 1873 voltaria a ser requisitado para a tarefa de auxiliar a *Repartição Distrital*. O contexto profissional não seria o mais favorável, já que, em Agosto de 1877,

<sup>1</sup> - vid. António Martins Ferreira, Colec. *Processos individuais de funcionários do Ministério das Obras Públicas...*, AHMOP

<sup>2</sup> - 17/12/1866

<sup>3</sup> - à *Engenharia Distrita* estavam acoetidos os estudos, plantas e outros trabalhos inerentes que interessavam às câmaras, sendo esta repartição arregimentada aos orçamentos municipais

seria momentaneamente suspenso por um *acto de desobediência*<sup>1</sup>. A pena foi leve porque as condições eram difíceis e a falta de pessoal qualificado era ainda mais gritante.

Finalmente, e a seu pedido, por despacho de 5/6/1882, foi-lhe concedida uma *licença ilimitada*, para ir servir como técnico responsável a CMB. Encontrava-se então, a cidade, no seu período mais profícuo e intenso das obras urbanas realizadas na segunda metade do século XIX. Em Novembro de 1886, António Martins Ferreira seria classificado como *Conductor de 2ª classe efectivo*, tendo ascendido à primeira categoria, ainda na mesma situação, em Agosto de 1901. Meio ano após, sairá da CMB, passando à disponibilidade, tendo contudo, no mês seguinte<sup>2</sup> reingressado na actividade. Depois de ter sido promovido a *Conductor Principal* (1912), concluiria a sua carreira, já como *engenheiro auxiliar de 1ª classe*.

António Martins Ferreira trabalhou ainda em Fafe, onde levantou a primeira planta geral conhecida desta localidade e está igualmente associado a diversos projectos na cidade de Guimarães.

As primeiras duas décadas do século XX, de um modo geral, observariam o mesmo tipo de práticas e procedimentos vividos anteriormente, assistindo-se, porém, a um decréscimo generalizado das *obras urbanas*. Não obstante, um novo e amplo projecto se agigantaria, a abertura de uma nova avenida entre o *largo do barão de S. Martinho*, junto à *arcada*, e o *largo da Ponte*.

Para tal empreendimento viria um projectista do Porto, o engenheiro civil A. Casimiro Barbosa, que apresentaria o seu risco em 12/12/1907<sup>3</sup> (*vid* ANEXO 45). Depois disso não mais se ouvirá falar dele. O projecto, como era de esperar, devido à sua elevada magnitude, também conheceria vicissitudes, pelo que só foi concluído em meados desse mesmo século.

A António Martins Ferreira sucederá o *Apontador de 1ª classe* João Lemos (1902/06)<sup>4</sup>. A sua presença, muito mais discreta que a dos seus antecessores, é todavia aquela que se manifesta mais estável no período que agora se inicia. A este nome juntar-se-ão outros, com uma presença mais ou menos episódica, são eles: João Teixeira da Silva, Eduardo Emílio Monteverde e Maximiano Barbosa. A poucos meses da implantação da *República* será então nomeado como engenheiro municipal o capitão da respectiva arma, Albino José Rodrigues<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> - alegadamente os motivos terão sido despoletados pela recusa, ao dito conductor, de uma licença de dois meses *para fazer uso de banhos de mar*. Andava este nos trabalhos da estrada entre Salomonde e Ruivães quando se terá *recusado a marchar para o campo* [destinado], *a efectuar uma rectificação no nivelamento*

<sup>2</sup> - 8/2/1902

<sup>3</sup> - *vid* *Colecção de Plantas, Mapas e outros Documentos Iconográficos*, ANTT - Lisboa

<sup>4</sup> - os trabalhos deste técnico para a CMB continuariam até à segunda metade dos anos de 1920, contudo sem qualquer carácter sistemático.

<sup>5</sup> - *vid* ASC-AMB (1909-1910), fol 84, 2/5/1910



### 3 - Atitudes programáticas: os empréstimos e as acções concertadas

Os desígnios urbanos de Braga, traduzidos nas políticas da Câmara ou divulgados na imprensa local, referentes aos anos que antecederam o arranque da segunda metade do século XIX, não estando subordinados a qualquer vínculo formal do domínio do planeamento urbano, podem, contudo, ser indagados no seio de alguns projectos com sustentabilidade colectiva e expressados no domínio das atitudes programáticas municipais.

A cidade de Braga com a pacatez própria de um aglomerado com cerca de 16 251<sup>1</sup> habitantes, ainda que dispusesse de um glorioso estigma identitário no âmbito nacional e de uma elite capaz de invocar os melhoramentos havidos noutras paragens tidas por referência, debatia-se na contextualização própria da estreita proximidade à ruralidade do Portugal da época. No entanto, seria durante o presente período que o ideal cosmopolita, enquanto ideal de progresso e desenvolvimento, viria a afectar os principais aglomerados do Noroeste português. Se exceptuarmos Penafiel que foi elevada a cidade na segunda metade do século XVIII e, naturalmente, o Porto, que já o era desde tempos imemoriais, por esta altura somente Viana do Castelo e Guimarães adquiririam também o estatuto de cidade<sup>2</sup>.

À imagem do que então acontecia nas duas principais cidades portuguesas, que por sua vez também buscavam os seus modelos exemplares nos tradicionais pólos estrangeiros, os aglomerados mais relevantes do *entre Douro e Minho* expectavam, também eles, trilhar os mesmos caminhos do progresso e da modernidade.

As primeiras manifestações urbanas credoras de uma consciência e de uma atitude cosmopolita em Braga, exclusivamente concernentes à transformação do interior do espaço urbano, poderão também ser vislumbradas através da iniciativa autárquica, designadamente a partir da constituição de *comissões* especializadas e da contracção de empréstimos financeiros destinados à execução de séries de obras.

Para melhor compreendermos as antecedências dos primeiros programas concertados de intervenção urbana do *fontismo* teremos, contudo, de recuar um pouco atrás, ao período precursor do *cabralismo*. Na realidade, os elencos de trabalhos então orçamentados viriam a sobreviver para além dos primeiros anos da criação do MOP, sem que, no entanto, sofressem quaisquer tipo de rupturas, isto é, antes beneficiassem de um incremento de ritmo e de uma ampliação de perspectivas indutoras de continuidade.

Com efeito, se é um facto que muitas das obras públicas, sistematicamente coligidas a partir de 1844<sup>3</sup> nos *livros de orçamentos* da CMB, continuam a revelar-nos uma preocupação incidente no domínio das reparações e dos consertos de estradas e

<sup>1</sup> - vid. *Mappa Estatístico da População do Distrito de Braga relativo ao ano de 1854, em cumprimento da circular de 25/6/1850* - (movimentos referentes a 1853), in *Ministério do Reino - 3ª Direcção/2ª Repartição, proc.275 a 298*, ANTT

<sup>2</sup> - respectivamente em 20/1/1848 e 22/6/1853; Salgueiro, Teresa Barata - *A Cidade em Portugal...opus cit*, p 423 e 426

<sup>3</sup> - vid *Liv. Regist(s) Orç(s) (1844-1933)* - AMB

aquedutos - sendo que, os melhoramentos e as construções, raramente ultrapassam o domínio das calçadas e o da construção: de novos passeios, *caes*, rampas, etc. - o primeiro testemunho da presente série documental, de 8/3/1844<sup>1</sup>, não regateando o uso da expressão de *obras do maior interesse público*, aponta para um conjunto de realizações a implementar na cidade, contando para isso que fossem entretanto superadas as condicionantes financeiras.

Todavia, se olharmos para o elenco de melhoramentos propostos, verificamos que a criatividade e o poder de iniciativa local não foram, praticamente, mais além do que as obrigações emanadas do Código Administrativo de 1842. Neste sentido, constatamos sem surpresa, que a maior parte das prioridades urbanísticas reflectem o privilégio das obras relacionadas com os *equipamentos colectivos*, particularmente aqueles que estavam já expressamente cometidos às Câmaras, no âmbito do citado *Código*. Como lembrará o coevo J. Félix Henriques Nogueira, dentro das disposições orçamentais previstas no referido articulado, a *secção das despesas obrigatórias* deveria incluir *a reparação dos paços do concelho e dos mais edificios a cargo da municipalidade, com[o] a construção, conservação e reparo, dos caminhos (...) pontes, com[o] a construção e conservação dos cemiterios(...)o local destinado ao serviço dos tribunaes de justiça, com[o] as cadeias a cargo da camara*<sup>2</sup>, etc. Ora, será precisamente dentro do presente húmus de acção, que iremos encontrar a maior parte do elenco programático dos projectos urbanos que a cidade de Braga irá viver nas décadas iniciais do *fontismo*, pelo que os primeiros programas de obras do município irão traduzir, no plano das prioridades, os efeitos do código *cabralista*. Ainda assim, a interferência administrativa da Câmara, ao nível daquilo que hoje não hesitaríamos em classificar de *infraestruturas e equipamentos* urbanos - tais como a iluminação pública, a biblioteca, a casa da Câmara, os matadouros, a alfândega do peixe, e outras menos relevantes - há muito que preenchiem as rubricas orçamentais do município.

A primeira intervenção de considerável significado, a destoar claramente do contexto apresentado, reportar-se-á ao projecto de alinhamento e *rompimento da Rua do Souto até ao Campo de Sant'Anna*, que implicaria a demolição, com recurso à expropriação, de um grupo de uma dúzia de casas e do apeamento da respectiva porta da muralha. As primeiras iniciativas arrancaram ainda no ano de 1849<sup>3</sup>, embora os trabalhos tenham decorrido por fases informais durante as duas décadas seguintes.

Este empreendimento seria tanto ou mais significativo na medida em que teve o condão de mobilizar as *forças vivas* da cidade. Conforme nos testemunham os *Anaes de Braga* (1852/59), a Câmara, consciente da *utilidade que [a obra da rua do Souto] em geral resultava ao aformoseamento da cidade (...)*, [já então] *a mais comercial*, reconhecia, porém, a insuficiência de meios financeiros para a realizar, conquanto admitisse não querer sobrecarregar mais ainda os seus concidadãos com novas

---

<sup>1</sup> - *id* (vol. I)

<sup>2</sup> - Nogueira, J. Félix Henriques - *O Município no século XIX...opus cit*, p 84/85

<sup>3</sup> - *vid* Liv. Regist(s) Orç(s) (1844-1933) - AMB, (Vol I), *orçamento geral de 1849/50*, 6/5/1849

contribuições. Porém, seria a iniciativa de *uma numerosíssima representação*, que oferecendo para o efeito um donativo de 900\$000, estimularia a edilidade a contrair um empréstimo de *vinte contos*, a cinco anos. Perante isto, a edilidade não teve outra saída senão retroceder e mandar aplicar uma taxa de *cinco reis em cada arrátel de carne fresca ou seca que se consumisse no Concelho*<sup>1</sup>. Ainda que uma *tranche* de *doze contos*, tenha, desde logo, ficado afecta ao projecto, os restantes *oito*, quiçá espelhando as potencialidades e as ambições expectantes do projecto, teriam o mérito de se destinarem ao incremento de outros *melhoramentos*, como o *embelezamento de algumas ruas e praças da cidade*.

O *rompimento* da rua do *Souto*, que viria a conhecer os seus desenvolvimentos mais incisivos a partir do ano de 1853, conquistou outros méritos no âmbito do planeamento urbano. Além de pretextar a fundamentação de um pedido de *utilidade pública* para o avanço das obras, daria azo a que fosse contratado, nesse mesmo ano, o engenheiro Manoel Couto Guimarães<sup>2</sup>, que levantaria a respectiva planta e desenvolveria os estudos inerentes, tais como a elaboração dos orçamentos, as medições, etc. Por outro lado, não poderemos deixar de referir que os planos de corte e os perfis adoptados para a referida artéria, passavam a *servir de regra, em todas as obras a fazer de futuro* (...) bem assim, como o *plano para edificação*, constituiria um modelo de edificação<sup>3</sup>. Aliás, com os valores sobrantes dos donativos inicialmente destinados ao pagamento da obra da rua do *Souto*, reunir-se-iam os meios financeiros suficientes para pagar ao engenheiro a execução dos projectos que se seguiram<sup>4</sup>.

### 3.1 - os anos de 1850

Seria então, sob o efeito dos capitais provenientes dos empréstimos contraídos pela autarquia, que se viriam a definir os principais ritmos programáticos subsequentes das obras públicas em Braga.

A primeira metade da década de *cinquenta* seria caracterizada, neste domínio, pelo benefício de três principais abonos que iriam, digamos assim, financiar o advento do *fontismo* em Braga:

#### empréstimos financeiros

montantes	data legal
8:000\$000	30/7/1850
20:000\$000	22/8/1853
25:221\$900	7/8/1854

fonte: Livros de Orçamentos da CMB - AMB

O plano de obras decorrente do empréstimo autorizado no ano de 1850 destinava-se não só ao arranjo das ruas da cidade bem como aos consertos de

1 - *vid Anaes de Braga* (1852/59) - AMB, s/c

2 - *vid Liv Copiad. Gov. Civil* (1846-1856) - AMB, 20/10/1853

3 - *vid ASC-AMB* (1853-1854), fol(s) 124 e 124v, 10/11/1853

4 - *vid Liv Ofic(s) Rec(s) do. Gov. Civil* (1850-1859) - AMB, fol. 27v, 5/11/1853

diversos caminhos municipais<sup>1</sup>. Dentro do espaço urbano pretendia-se com esse dinheiro acorrer ao arranjo de calçadas, designadamente nas ruas da *Água*; *Nova de Sousa*; do *Alcaide*; das *Carvalheiras*; *S. Miguel o Anjo*; largo da *Porta do Souto* e rua do *Anjo*; bem como dos *encanamentos* da mesma rua das *Águas*, do *Campo de Sant'Anna* e, ainda, dos trabalhos com o chafariz do *Campo de Touros*<sup>2</sup>.

Trata-se naturalmente de um programa modesto, do qual ainda não sobressai uma ideia prospectiva, coerente e articulada, que tenha por fito o reordenamento global do espaço urbano.

O grande salto acompanharia o já aludido empréstimo de *vinete contos*, de 1853, substancialmente superior ao anterior e que, embora fosse maioritariamente aplicado às obras do *rompimento da rua do Souto* (vid ANEXO 37), serviria igualmente, no decurso desses anos e dos que se lhes seguiram, para acorrer aos melhoramentos directos do empenhamento autárquico. Daí sairia um verdadeiro programa de obras, que virá então a associar quatro projectos fundamentais, todos eles subscritos pelo engenheiro Manoel Couto Guimarães, a discriminar:

- a construção do novo Teatro;
- o *Passeio Público com jardim*;
- a conclusão da Biblioteca; e
- na sequência, com a reorientação das verbas inicialmente destinadas ao Teatro, a estrada para o Bom Jesus, precisamente desenvolvida a partir da *praça* que concentraria todos os melhoramentos anteriormente enunciados.

O empréstimo do ano de 1854 encontrava-se já desonerado do esforço privilegiado do *rompimento da rua do Souto*, pelo que a sua função se destinou essencialmente a reforçar a continuidade do programa anterior, repartindo-se do seguinte modo<sup>3</sup>:

- para o novo Teatro - 11: 868\$000;
- para o *passeio público e jardim* - 11:908\$300; e
- para as obras da Biblioteca - 1:445\$000

Entretanto sucedeu que um grupo de cidadãos se associou para constituir a sociedade empreendedora do novo teatro, motivo que levou a edilidade a requerer ao governo, em Março de 1855<sup>4</sup>, o desvio da verba primitivamente atribuída com esse fim para as obras da estrada para o *Bom Jesus do Monte*, cujos trabalhos de *conservação e reconstrução dos muros*, todavia, andavam já em curso desde o ano anterior.

---

<sup>1</sup> - estradas de *Prado*, de *Palmeira* e de *S. Pedro de Este*, in Liv Copid. p/ Gov Civ. (1844-1869), fol(s), 11 e 11v, 14/2/1850

<sup>2</sup> - os *Anaes de Braga* (1852/59) ao referirem-se à aplicação deste empréstimo dão ainda como intervenções, as ruas da *Cruz de Pedra*, de *S. Marcos*, o *enchugamento e embelezamento do Campo das Hortas*, e ainda dos trabalhos de uma nova estrada de *mac-adam* com passeios aos lados, desde o *Paul* às *Casas Novas* (a estrada para o *Bom Jesus*).

<sup>3</sup> - Vid. *Ministério do Reino* - 3ª Direcção/2ª Repartição - Procs. 201 a 238, liv 13, mç 3402-1855; ANTT

<sup>4</sup> - vid ASC-AMB (1854-1855), fol 110, 6/3/1855

No seu conjunto, os presentes projectos alimentavam uma expectativa de desenvolvimento cosmopolita para a cidade, que tinham por fito conjugar a instrução, a cultura e o lazer. Como já anteriormente o afirmámos tratava-se da confirmação do *Campo de Sant'Anna* enquanto *vitrine* do progresso e da modernidade de Braga. Tornar-se-ia, desde então, um lugar de eleição seleccionado para a expressão dos desígnios do poder, particularmente no tocante à manifestação local do intervencionismo urbano de aparato, função que, todavia, aliás ainda hoje conserva.

Também a estrada para o *Bom Jesus*, que se desenvolvia a partir do *Campo de Sant'Anna*, constituindo o acesso ao que já então se considerava como um *monumento grandioso, e que convidando à visita desta cidade, é[ra] o único porto de sua riqueza, encontrava-se intransitável* <sup>1</sup>, compreendendo-se assim que tenha merecido as melhores atenções.

Pela importância estrutural e até simbólica, a estrada para o *Bom Jesus*, não sendo propriamente uma *estrada-rua*, na acepção atrás descrita - ainda que coincidissem com o trajecto urbano da saída para Chaves - há muito que desfrutava dessa duplicidade urbano-rural. Daí que representasse, sobretudo durante toda a metade do século XIX, o hipotético palco de algumas ousadias.

Muito sucintamente, o projecto da estrada que conduzia ao santuário do *Bom Jesus do Monte*, tinha, ainda no correr do século XVIII, sido objecto de trabalhos dimensionados à sua importância e medida. O projecto, da autoria do engenheiro Manoel Couto Guimarães, que agora era enviado à aprovação das mais altas instâncias do Reino<sup>2</sup>, pretendia a reconstrução e, em algumas partes do trajecto, o seu alargamento, incluindo rectificações, alterações de declives, de perfis e, naturalmente, também comportando as expropriações. A amplitude da iniciativa era considerável se atendermos ao facto da nova secção prevista se estender ao longo de cerca de 2300 mts., com uma secção de 9 mts. e provida de passeios em ambos os lados<sup>3</sup>.

No âmbito deste ciclo primordial fizeram ainda parte dos recursos disponíveis alguns empréstimos contraídos junto de privados. Estávamos em Janeiro de 1855 quando a CMB apelou aos particulares no sentido de se disponibilizarem com esse fim. No final do mesmo ano, os montantes abonados à Câmara, só por essa via, contados a partir do início da década, remontavam à significativa quantia de cerca de onze *contos* e meio, sendo a maior parte do capital, incontornavelmente, destinado às obras da rua do *Souto*.

### **3.2. - o programa de obras de 1864**

Sob o signo da real divisa *Progresso e Civilização*, daqui para a frente as expectativas e os projectos não mais deixarão de crescer, quer devido ao reforço

---

<sup>1</sup> - missiva dirigida ao Ministério do Reino em 24/2/1855, in *Ministério do Reino* - 3ª Direcção/2ª Repartição - Procs. 201 a 238; ANTT

<sup>2</sup> - em 17/3/1855; *id ibid*

<sup>3</sup> - Segundo Albano Bellino, os trabalhos da estrada até ao Arco iniciaram-se em 1854, e deste até ao santuário em Março de 1859 (in *Archeologia Christã...opus cit*, p217. Os trabalhos terão sido dado por concluídos em Outubro de 1868 (in Liv de Ofic(s) Part(s) - (1844-1869) - AMB, fol 90, 7/10/1868

financeiro das verbas, que entretanto se sucederiam cada vez mais volumosas, passando pela contratação de um engenheiro municipal exclusivo, quer ainda, também, pela legislação específica que viria a condicionar as respectivas práticas, no correr da presente década.

Desde logo, o arranque do presente período ficará identificado pela prossecução das grandes obras em curso. A estas iriam entretanto sendo adicionados novos objectivos, que justificariam, com alguma solicitude, o levantamento das séries subsequentes dos empréstimos já concedidos, bem como a renovação dos pedidos de autorização para se contraírem novos financiamentos. Como factor imediato do desenvolvimento da situação estará certamente a ampliação dos trabalhos incidentes na rua do *Souto* e o prosseguimento das obras da estrada para o *Bom Jesus*<sup>1</sup>.

O ano de 1864 será, no entanto, uma referência especialmente prolixa<sup>2</sup>. A Câmara começará logo, no início desse ano, por contratar como engenheiro municipal, Joaquim Pereira da Cruz, transferido directamente da *Direcção de Obras Públicas* distrital - ela própria, por via das *estradas-ruas*, também um agente coevo do intervencionismo premeditado no interior do espaço urbano braguês<sup>3</sup> - e proceder à organização, sob a sua chancela técnica, em 1/12/1864<sup>4</sup>, de um vasto programa de obras urbanas (*vid* ANEXO 24), que apontará para um montante global superior a *cem contos* (ver quadro).

#### **Diversas obras na cidade de Braga (1/12/1864)**

nº ord	Discriminação das obras	valores orçamentados	%
1	Tribunal de Justiça	7:875\$000	7.7
2	Ruas e expropriações	22:831\$000	22.4
3	Jardim do <i>Campo</i> de Sant'Anna	2:856\$000	2.8
4	Lavadouros e reparação da casa de banhos thermaes	1:972\$000	1.9
5	Chafariz do <i>Campo</i> de Sant'Anna	300\$000	0.3
6	Mercado do Peixe	1:500\$000	1.5
7	Canalização d'agoas	17:178\$000	16.8
8	Estrada do Bom Jesus (ajuste de contas)	8:178\$000	8.0
9	Palácio Municipal (acabamento)	1:200\$000	1.2
10	Estrada do Bom Jesus (lanço do Pimenta - 4º lanço)	11:500\$000	11.2
11	Cemitério	13:670\$000	13.4
12	Nova rua da Senhora a Branca a Infias (actual r. Santa Margarida)	6:428\$000	6.3
13	Nova Praça do mercado	6:640\$000	6.5
TOTAL		<b>102:118\$000</b>	

fonte. Arq da Sec. Est do Ministério do Reino - DGAC/3ª Repartição - 1865/66; ANTT

<sup>1</sup> - vem a incluir como novo projectista, em particular no trecho da estrada até aos *obeliscos* ( na extensão de cerca 1Km) que inclui o projecto da *Ponte de Santa Cruz*, o engenheiro Frederico Augusto Pimentel, *in* ASC-AMB (1863-1865), fol 35, 16/12/1863

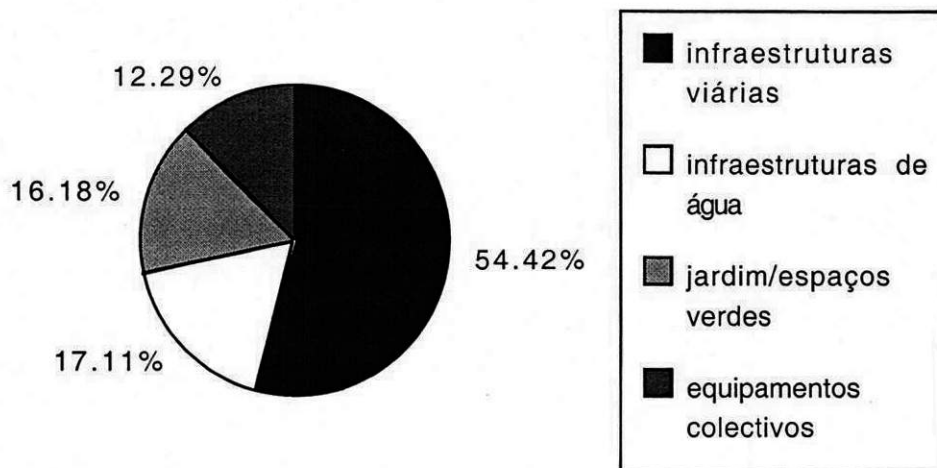
<sup>2</sup> - nesse mesmo ano será criada a principal instituição financeira da segunda metade do século XIX em Braga - o *Banco do Minho*

<sup>3</sup> - entre outros exemplos, destaque-se o officio de Julho de 1864, do Inspector de Obras Públicas referente à abertura da estrada do Porto a Valença, na parte que atravessa a cidade

<sup>4</sup> - *vid* Arq da Sec. Est do Ministério do Reino - DGAC/3ª Repartição - 1865/66; ANTT

A partir das diversas rubricas elencadas, que dariam origem, cada uma por sua vez, a um projecto individual devidamente fundamentado, orçado, *metrado*, etc. - na maior parte dos casos originariamente subscrito pelo engenheiro Joaquim Pereira da Cruz - poderemos tentar traçar um primeiro perfil desse verdadeiro programa de obras públicas, de Dezembro de 1864. Assim verificamos que as *infraestruturas* em geral, sendo o domínio mais dilecto do conjunto, solicitariam quase 3/4 do total dos recursos financeiros inventariados (ver gráfico).

### montantes orçamentais inventariados (%) por sectores de obras



fonte: Arq da Sec. Est do Ministério do Reino - DGAC/3ª Repartição - 1865/66; ANTT

Dentro deste âmbito será pois o sector das *infraestruturas viárias*, que compreende o maior protagonismo da iniciativa. Aí poder-se-á observar o empenhamento reforçado da autarquia ao nível daquilo que é designado por *Reconstrução e reparação* das ruas e praças da cidade. Trata-se de um projecto que, pela sua dimensão e variedade, merece ser elevado ao estatuto estratégico de um verdadeiro *subprograma*. Aqui estão consubstanciados 22,4% dos montantes totais necessários à implementação do programa no seu todo. Pela sua vastidão o *subprograma* encontra-se organizado em quatro artigos, a saber<sup>1</sup>:

- artg<sup>o</sup>1<sup>o</sup> - *Ruas que têm de ser reconstruídas*: Subdividas em oito *lanços*, abrangendo um total de 21 topónimos, numa área bruta de intervenção na ordem dos 14 283 mts.<sup>2</sup>;
- artg<sup>o</sup>2<sup>o</sup> - *Ruas que têm de ser reparadas, ou a pôr em bom estado de conservação*: Reúnem três topónimos compreendendo o eixo do *Campo de Sant'Anna* a *S. Vítor* ao longo de uma extensão de 1176 mts.;

<sup>1</sup> - projecto de 1/12/1864, assinado por Joaquim Pereira da Cruz, in *Arquivo da Secretaria de Estado do Ministério do Reino* - DGAC/3ª rep.; ANTT

artg<sup>o</sup>3<sup>o</sup> - *Obras de construção diversas*: São neste caso 193 mts. de passeios, nos Campos dos Touros e dos Remédios;

artg<sup>o</sup>4<sup>o</sup> - *Expropriações para projecto de construção de novas ruas*. Em propriedades: das ruas da *Escoura* e *Cruz de Pedra* para a construção da estrada-rua a cargo do MOP; e ainda, na rua do *Souto*.

Em suma, o cômputo global do *caderno de encargos* reúne um total significativo de 28 intervenções individualizadas. De notar que o valor das expropriações não atinge o relevo que mais tarde viria a solicitar. Nesta altura, ainda não ultrapassa um terço do valor previsto dentro da presente rubrica (7:750\$000=33,9%), mas serve, porém, de indicativo para anunciar o período intenso de expropriações das décadas que se seguiriam, associado que foi à *onda* rectificadora que varreria Braga. Também, no mesmo sentido, a propósito das *calçadas novas da cidade*, já o *orçamento municipal* de 1860/61, em simultâneo com as obras de acabamento do *Passeio Público*, manifesta, claramente, a intenção de se mandar *proceder às expropriações que necessárias forem para alinhamento - aformoseamento - ou outro qualquer efeito*.

A *estrada do Bom Jesus* continuava a capitalizar uma das partes mais significativas do esforço financeiro produzido pelo presente programa (19,2%). A magnitude da intervenção conduziria ao seu faseamento, pelo que a obra seria dividida, também ela, em *lanços*. O programa orçamental de 1864 apresentar-la-á repartida por duas rubricas distintas: o *ajuste de contas dos empreiteiros*<sup>1</sup>, que incluirá todos os *lanços*<sup>2</sup>; e o quarto e último *lanço*, do *Pimenta aos Obeliscos*, com projecto destinado a um trecho com mais de um quilómetro de extensão.

No plano dos novos espaços viários delineados, que se reporta à renovação do desenho urbano, surgem-nos dois projectos de inquestionável interesse: a abertura da *rua nova* entre os largos de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca* e *Infias*<sup>3</sup>; e a *nova praça do Mercado*. Este último, deva-se dizer, que sendo inicialmente destinado a cemitério, encontraria na *importância do comércio de Braga*, fundamentação justificativa para se construir *uma nova praça para venda geral* e, simultaneamente, para seduzir o mesmo sector envolvido a financiar as restantes expropriações necessárias para a sua efectivação. No início o projecto era modesto, pois não pretendia ir mais além do que a regularização infraestrutural do terreno, particularmente a abertura de uma nova rua de ligação ao *Campo da Vinha* - então local da feira de gado - e da realização dos trabalhos de terraplanagem e sustentação. Mais tarde, igualmente sob o risco de Joaquim Pereira da Cruz, seria equacionado, como atrás já o explanámos, um *recticulado* que previa a

---

1 - não deixa de ser curioso referir que este documento constitui Manoel do Couto Guimarães como empreiteiro dos 1<sup>o</sup> e 2<sup>o</sup> *lanços* da estrada, isto em Dezembro de 1864

2 - sendo (com projecto): o 1<sup>o</sup> *lanço* - do adro de *S. Victor* às *Goulladas*, fim da rua *Nova da Seara*; 2<sup>o</sup> *lanço* - das *Goulladas* ao *Senhor do Pulo*; e, (sem projecto) o 3<sup>o</sup> *lanço* - do *Senhor do Pulo* ao *Pimenta*

3 - não nos esqueçamos porém que embora já existisse nesse contexto uma *cangosta* de ligação, no final do século XVIII, o tramo vestibular fronteiro ao *Paul da S<sup>a</sup> a Branca*, fora já objecto de medidas normativas, por parte do Arcebispo, quanto à largura do arruamento e dos alçados das edificações



existência de outros espaços comerciais<sup>1</sup>, novos arruamentos e até de terrenos destinados a serem urbanizados. Ideias que, contudo, nunca viriam a ser concretizadas.

De entre os projectos mais volumosos, equacionados no ano de 1864, temos o projecto da *Canalização d'agoas públicas* (vid ANEXO 25). Não sendo ainda propriamente um projecto de abastecimento de águas públicas, como o seu autor, o engenheiro Joaquim Pereira da Cruz, oportunamente reconheceria, por apontar que um depende do outro, tratava-se todavia, não só de uma melhoria da rede existente, como da sua ampliação. No essencial compreendia a substituição de cerca de cinco quilómetros de tubagens em diversos materiais, por canalizações em ferro fundido.

Quanto aos *jardins e espaços verdes*, a sua importância cresce então de significado pelo facto metodológico de incluirmos a construção do novo cemitério dentro deste sector. Subscrito pelo mesmo técnico autor do anterior, o projecto, já então orientado para ser implementado em *Monte d'Arcos*, assentava num considerável caderno de encargos, quer ao nível dos equipamentos de apoio previstos, no qual sobressaia a construção de uma pequena igreja, quer também devido à sua elevada extensão - 20 143m<sup>2</sup> - que, sendo trilhada por diversos arruamentos e talhões, se individualizava com a mesma ênfase de uma urbanização. Naturalmente que as obras de conclusão do *Passeio Público com Jardim* mobilizavam também as prioridades deste sector. Pontuavam então os projectos destinados ao seu *aformoseamento* e à dotação de *infraestruturas e equipamentos* de apoio, como *iluminação*, lagos e pavilhões, entre os quais sobressaia o corêto dedicado à música. Braga vivia assim os últimos ímpetus de um *romantismo* tardio, quando em Lisboa, detentora do *Passeio Público* de referência, se preparava para o desmantelar.

Os *equipamentos colectivos* colheriam agora menor protagonismo do que as *infraestruturas*. Ainda assim as prioridades reflectiriam os desígnios da administração central. Do conjunto sobressai o projecto do *Tribunal de Justiça* que, então, se propunha implementar na nova ala dos *Paços do Concelho*, entretanto concluída em 1863<sup>2</sup>. Para isso estavam destinados 7,7% dos recursos, enquanto que os restantes equipamentos não atingiam, cada um, os 2% do total previsto em todo o programa.

Entre os locais bafejados pelo referido documento encontrava-se *S. João da Ponte* junto ao rio *Este*. Aí se projectavam construir quatro lavadouros públicos, distribuídos equitativamente por cada margem. Todavia, o *Conselho Municipal* deliberaria que se construíssem apenas dois, desviando assim a verba sobrance para a reparação da *Casa de Banhos Thermaes*, também ela nas imediações, localizada um pouco mais a montante<sup>3</sup>.

Por fim uma menção à *Reparação e reforma do mercado do peixe* e aos trabalhos de *acabamento das obras do Palácio Municipal*. Enquanto que a primeira,

---

<sup>1</sup> - como o novo *mercado de cereaes*

<sup>2</sup> - No ano seguinte, em 21/2/1865, o projecto do *Tribunal de Justiça* surgirá orçamentado por João Joaquim d'Araújo Veiga, a localizar na rua dos *Congregados*

<sup>3</sup> - de salientar ainda que a empreitada do chafariz do *campo de Sant'Anna*, previa que este fosse apeado do local onde se encontrava para ser transportado e remontado em *S. João da Ponte*

ainda que se reconhecesse como estando mal localizada (actual rua dos *Capelistas*), dando-lhe um carácter transitório que não dispensava a concepção de um novo *projecto completo*, como assim veio a acontecer; a segunda, a obra de conclusão dos *Paços do Concelho*, pelo contrário, pretendia-se definitiva e circunscrevia-se ao arranjo e decoração exclusivos do interior do edifício, concretamente incidente na nova ala, acabada no ano anterior.

No plano processual, há porém a salientar que, do conjunto do *programa*, faziam ainda parte diversas plantas. Embora a maior parte delas se constituísse em 1/1000, referindo-se a cada um dos projectos individualizados (sendo acompanhadas, quando necessário, dos respectivos perfis), seguia também, a já referida *Planta da Cidade de Braga - 1/1250*<sup>1</sup>. Com a data de 30/6/1864 e a referência de se tratar de uma *cópia da planta existente no escriptório da Companhia de Gaz*, evidenciando *os detalhes dos melhoramentos que tem de fazer-se na reconstrução das ruas da cidade*, ainda assim, não era propriamente, *stricto sensu*, uma *planta de melhoramentos*. Orientada, como atrás já o afirmámos, para a obra da canalização do abastecimento de água, não deixará de registar, no geral, o rol dos projectos enunciados, incluindo até algumas intervenções posteriores, realizadas na década seguinte, como é exemplo o alargamento da rua fronteira à fachada da Sé Catedral.

Para que se pudessem executar todas estas obras, o *governo de Sua Magestade* autorizou, pela carta de lei de 28/5/1866<sup>2</sup>, a concessão de um vultuoso empréstimo de *noventa e três contos*. A disponibilização dos meios financeiros, não tendo a celeridade pretendida, obrigaria a CMB, em 15 de Agosto seguinte, a solicitar uma *primeira série de cinquenta contos*, para acorrer às *muitas obras a empreender (...) a maior parte d'elas de subido preço*, [sendo] *quasi impossível o seu começo e desenvolvimento sem que lhe esteja armada da autorização indispensável e correspondente (...) [e] sem a qual também se toma dificultosa a concorrência d'arrematantes e empreiteiros*<sup>3</sup>.

A circunstância imporia à edilidade a necessidade de proceder ao alinhamento de prioridades. Entre elas, as fundamentações epistolares salientariam os trabalhos do *Tribunal de Justiça*, o *Cemitério* - *estas muitas vezes recomendadas (...) pelo governo de S<sup>a</sup> M.* - e o *melhoramento de ruas*, em geral. Contudo, não deixariam de surgir expressamente orçamentadas, debaixo da rubrica do mesmo empréstimo, as restantes obras do aludido *Programa*. Projectos como os do *Tribunal*, da *estrada do Bom Jesus*, dos *lavadouros*, dos *Banhos Termaes*, das *canalizações de águas* e dos trabalhos específicos sob as *ruas da cidade*, continuariam com a mesma referenciação nominativa nos orçamentos municipais até meados de 1870, prosseguindo alguns deles, como o *Tribunal*, por muito mais tempo.

---

<sup>1</sup> - com a indicação de *cópia por A. B. Azevedo*, embora também apontasse a referência de *Braga, 1/12/1864, Joaquim Pereira da Cruz, in Fundo de Plantas e Mapas, 383/391, Ma 3126, Proc 326, L<sup>o</sup> 23, DGAC; ANTT*

<sup>2</sup> - *vid Arquivo da Secretaria de Estado do Ministério do Reino - DGAC/3<sup>o</sup>rep.Mç 3126, Proc nº326, Liv 23, 1866; ANTT*

<sup>3</sup> - *idibid*, carta de 29/9/1866

No plano organizacional não poderemos, no entanto, deixar de referir, tal como a legislação o previa, a formação de uma *Comissão de Melhoramentos*. É certo porém, que até ao momento, não detectámos qualquer documentação ou registo de algo notório acerca da actividade deste colectivo. Admitindo que tivesse uma existência circunstancial, de molde a preencher os requisitos formais da lei, teria sido muito possível que o seu poder de iniciativa tivesse ficado aquém daquele que seria próprio de um verdadeiro grupo de planeamento, com a coesão e a liderança necessárias para ser capaz de produzir um *plano de melhoramentos*. Como tudo indica tal não veio a acontecer, quedando-se assim, por benevolência, possivelmente a uma actividade gestora do *programa* em curso e das suas prioridades.

No entanto, este tipo de organização não era propriamente uma novidade na edilidade bracarense. Desde Maio de 1835<sup>1</sup> que já nos tínhamos deparado com uma *comissão de melhoramentos*, no caso dedicada à *comunicação interior*, ou, para 1856, defrontáramos uma congénere relativa à iluminação a gás. No plano privado, em 1849, embora fosse ainda a edilidade a tomar a iniciativa de convocar os *cidadãos mais probos e conspícuos*, constituiu-se uma comissão para abordar a questão do *rompimento da rua do Souto*. Quatro anos depois formar-se-ia uma outra *representação dos moradores*, como o mesmo fim. Também com motivação civilista, os impasses criados com a construção de um novo Teatro, dariam origem à criação, em 1854, de uma *Comissão* que veio a estar na base da constituição da primeira sociedade gestora do referido equipamento.

Já por força do articulado de 6 Junho de 1864, vocacionado para a viação municipal, a CMB, em 8/4/1865<sup>2</sup>, nomearia uma *comissão* específica<sup>3</sup>. Finalmente, em Março de 1869, sob *moção do Primeiro Engenheiro Distrital*, a Câmara deliberou *solicitar do governo a nomeação da Comissão dos Melhoramentos da Cidade*, invocando para isso o conhecido artº52 da lei de 31/12/1864, no qual se mencionava como *vogal proposto pela mesma Câmara*, o vereador José Vicente Alves da Motta. Não obstante, desconhecem-se os desenvolvimentos desta estrutura organizacional, ficando-se, contudo, a saber que a iniciativa não coube à edilidade, já que esta só se limitou a designar o seu representante. Atitude que não é de estranhar, se atendermos ao facto de, a partir do início da década de 1880, terem sido criadas sucessivas comissões com a incumbência de resolver o problema do abastecimento de água à cidade, sabendo-se todavia, que este problema só veio a ser verdadeiramente equacionado no século seguinte.

---

<sup>1</sup> - vid ASC-AMB (1834-1837), fol 67v, 9/5/1835

<sup>2</sup> - vid ASC-AMB (1865-1866), fol 2, 8/4/1865

<sup>3</sup> - o seus membros eram: Presidente, Henrique Freire d' Andrade (seria o mesmo que foi engenheiro Director das Obras Públicas do Distrito de Braga em 1886?!); José Joaquim Malheiro; António Joaquim Ferreira (da freguesia de Celeirós); Simão Pereira de Moura Azevedo Barbosa Junior; António da Silva Araújo (da Freguesia de Sampaio); e António José de Magalhães Carneiro (da freguesia de Panoias)

### 3.3 - a dinâmica intensiva do último quartel do século XIX

Os anos que se seguem não acrescentarão nada de substancialmente novo ao modo de conceber a cidade, antes caracterizar-se-ão pelo crescendo dinâmico das *obras urbanas*, onde os níveis e a quantidade dos valores atingidos, só por si, podem justificar a coerência e a individualização deste período.

Os montantes orçamentais movimentados amplificar-se-iam significativamente de ano para ano bem como os empréstimos para obras, que durante as décadas de *setenta/oitenta* atingiriam valores sem precedentes.

Se é verdade que o urbanismo de Braga não caminhou no sentido racional de poder ser orientado por um *plano de melhoramentos*, conforme prescrevia o articulado de 31/12/1864, o certo é que, por força disso, muitas das práticas de conceptualização e gestão do espaço urbano não mais deixariam de ser aplicadas. Este é o período do protagonismo técnico do *engenheiro* Joaquim Pereira da Cruz e do *Conductor* António Martins Ferreira. Por outro lado, Braga não estava isolada do mundo, nem particularmente arredada da divisa de *fomento e progresso* que então mobilizava o país. Embora desprovidos dos instrumentos formais orquestradores do planeamento urbano, os bracarenses, pelo menos os da esfera mais *letrada*, tomavam conta através da imprensa da consciência e da necessidade que, consensualmente, recomendavam tal prática. A esse propósito e pela expressividade exemplar do contexto, vale a pena retermos a *carta aberta*, em jeito de editorial, publicada na *Folha Comercial, Religiosa e Noticiosa - Commercio do Minho* - da edição de 27/1/1874, dirigida à Câmara Municipal:

" À Ex.mª Câmara

Afim de obviar a inconvenientes como o que qualquer obra feita por uma Câmara seja desfeita pela que lhe sucede e para que o município progrida em melhoramentos, é necessário que estes se precisem em circunspeção e método.

Para que nele haja o método deve levantar-se uma planta, ou sobre a já levantada fazer-se a triangulação da cidade, indicando não só as obras que a necessidade exige se façam de momento, como as de futuro e oportunamente se possam fazer.

E antes de aceites os novos traçados contidos na planta, deverá esta ser exposta ao público, e ouvir-se as opiniões dos interessados, dos peritos e até dos "críticos": - único meio de se ultimar uma obra quando não perfeita, ao menos a mais aproximada à perfeição. Ficam deste modo obviados muitos inconvenientes. Exemplifiquemos: Um proprietário deseja construir um predio num determinado local; como sabe de ante-mão o plano de melhoramentos adoptados pela Câmara, manda levantar a planta e procede à construção, de modo que as obras ulteriores do município lhe não vão inutilizar os seus trabalhos. Por omissão do previo conhecimento desse plano, quantos indivíduos não se têm visto obrigados a baixar ou a recuar os seus prédios, de que tinham licença moderna, segundo as exigências das obras ultimamente encetadas? Isto é claríssimo.

Ressalta aos olhos a necessidade de se realizarem certos melhoramentos na terceira cidade do Reino, que, se em alguns sítios é formosa, noutros faz lembrar uma aldeia desprezível e imunda.

Está neste caso o bairro denominado as Travessas, porventura o mais bem colocado de toda a cidade, quando dignamente explorado e dotado dos melhoramentos que requer.

Tem este bairro onze ruas, e uma tortuosíssima que as corta, afóra a rua da Sé e Sapateiros.

Não ignoramos que não está nas forças da Câmara o melhorá-lo de uma só vez. O que lhe compete, porém, é organizar o plano e dar começo à sua execução.

Deste modo fará um grande serviço ao município; pois é mais que provável se não faça esperar a organização de companhias ou empresas, que, com a cedência da Câmara e fazendo este valer os seus direitos de expropriação, tomem conta do resto.

Em todas as cidades, ainda nas mais importantes, houve e há ruas estreitas menos formosas, e se estas têm sido reformadas, é isso devido ou a um cataclismo, ou a um braço forte menos amigo do estacionamento, como tem acontecido em Lisboa, Londres e Paris.

Há seis ou sete anos que nesta última cidade, Napoleão III conseguiu realizar consideráveis melhoramentos, abertura de algumas ruas que depois se foram aformoseando progressivamente.

É de instante necessidade que as nossas Câmaras saiam do estado de apatia, em que, sem ofensa particular a nenhuma das transactas vereações, se há demorado.

Continuaremos."

Não seria pois por falta de informação que os bracarenses passariam à margem da modernidade que sibilava por via das estradas, do caminho de ferro, pelo telégrafo, ou até mesmo, como no caso, pela imprensa. Com efeito, para além do suporte doutrinário expresso no citado artigo, o caso concreto de apelo à acção da Câmara - o *bairro das Travessas* - constituiria o principal mote do intervencionismo que marcou o presente período.

A década tinha-se iniciado sob o privilégio da viação municipal, para a qual, a CMB fora autorizada a contrair um empréstimo de vinte e um *contos de reis*<sup>1</sup>.

A onda rectificadora que assolaria o *casco urbano* de Braga durante o último quartel do século XIX, que, como já foi afirmado, se processou mais ao ritmo das disponibilidades de que debaixo de uma ideia global planificada, reuniu as condições para o seu arranque com a concessão de um empréstimo de *dez contos de reis*. Este, que viria a ser autorizado pelo *Conselho de Distrito* em 5/8/1874, destinando-se ao *alargamento* da simbólica rua fronteira à fachada da catedral - a *rua da Sé* (actual rua *D. Paio Mendes*) - implicaria um valor substancial de expropriações. Em Março do ano seguinte seria votado também um novo empréstimo para as obras do *mercado da praça municipal* e arranjo do respectivo recinto público<sup>2</sup>.

Contudo, havia ainda necessidade de dar seguimento às obras iniciadas na década anterior e, simultaneamente, honrar o saldo das últimas séries dos fundos obtidos em Maio de 1866. Os tempos eram de expansão. Neste sentido, o Vice-Presidente da Câmara, em 12/2/1875<sup>3</sup>, ainda a propósito do empréstimo de 93 *contos*, invocando *as obras que instantemente reclamam os melhoramentos já executados, o estado da cidade e o progresso que lhe [iria] facilitar a abertura do caminho de Ferro do Minho*, sustentava a *elevação do empréstimo* de 1866 para executar um *projecto de obras na importância de oitenta contos*.

Entre os diversos empréstimos contraídos pela CMB, durante estas duas décadas, sobressaem também dois compromissos principais. Não só pelos montantes envolvidos, mas sobretudo pelo elenco de obras que puderam patrocinar, constituem o suporte fundamental das acções de intervenção voluntárias e concertadas que então afectaram o espaço urbano bracarense.

O primeiro desses grandes caudais de financiamento, e que se seguiria a uma formulação da CMB de Março de 1875, seria autorizado pelo Decreto Lei de 13/4/1875 - no mesmo ano em que o primeiro comboio chegaria a Braga - envolvendo a avultada quantia de 130:000\$000. Naturalmente está que os fluxos numerários, tal como no passado, chegariam repartidos em séries. Vejamos o caso:

---

<sup>1</sup> - pelo Dec. Lei de 10/1/1871. A última prestação de amortização deste empréstimo seria saldada no ano de 1886.

<sup>2</sup> - 9:500\$000 para a *obra da Praça do Município*, autorizado em 19/3/1875 com 5:600\$000. Este viria a ser reforçado dois anos depois com mais 2900\$000

<sup>3</sup> - *vid* ASC-AMB (1874-1876), fol(s) 33 e 33v, 12/2/1875 e fol 44v, 17/3/1875

## empréstimos financeiros

n.º da série	orçamento/data	montantes
1ª	1875/76	32:000\$000
2ª	1876/77 (suplementar)	22:500\$000
3ª	1877/78	27:617\$742
4ª	" " / " "	12:709\$468
5ª	1879	7:926\$617
6ª	" "	18:440\$465
7ª	1884	10:623\$233

*fonte:* Livros de Orçamentos da CMB - AMB

A primeira série deste empréstimo destinava-se precisamente a restabelecer a ordem no processo das obras urbanas. Assim, os primeiros 32:000\$000 seriam atribuídos para pagar os juros do já citado empréstimo de 1866<sup>1</sup> e para as *obras das ruas ainda não ultimadas*.

A segunda série, que traria já discriminadas as diversas obras, todas elas rubricadas ao nível das *infraestruturas*, surgia inscrita no orçamento suplementar do ano de 1876/77. Aí se individualizavam as *expropriações* com a ênfase própria daquele que se tomaria num dos principais sorvedouros dos recursos financeiros da renovação urbana da época. As últimas *tranches* do presente empréstimo concluiriam a sua função, no ano de 1888, ao serem aplicadas no troço da *estrada-rua* entre o *Campo do Salvador* e a Igreja de *S. Vicente*.

O presente empréstimo, analisado sob esta óptica, constituiria uma referência do fomento urbano, não só pela afectação da primeira verba *para a aquisição de uma planta da cidade* (1875)<sup>2</sup>, mas, sobretudo, pela continuidade dos projectos de obras em curso, ainda que ampliados por novos desideratos, tais como: a obra da *Arcada da Lapa* e respectivo largo fronteiro (3ª série), contribuindo ainda mais para acentuar a centralidade do *Passeio Público*; e as obras dos novos matadouros públicos e do mercado do peixe (6ª série).

Entre o desenvolvimento da aplicação do empréstimo de 1875 e aquele que viria a ser o maior de todos fundos autorizados no correr do século XIX, em Braga, a *Comissão Executiva da Junta Geral de Distrito* autorizaria a CMB a contrair, em 14/7/1884<sup>3</sup>, um empréstimo de 11:500\$000, fundamentalmente destinado a *expropriações para as ruas do Beco, no prolongamento da rua de S. Sebastião, e a do Caires até á Estação do Caminho de Ferro*. Tal como tivemos oportunidade de anteriormente o analisar, o referido contexto de intervenção, nas citadas *infraestruturas viárias*, inseria-se na estruturação do tecido urbano do sector poente da cidade, todo ele relacionado com o estabelecimento do caminho ferro.

<sup>1</sup> - contudo no orçamento de 1876/77 ainda se falava no pagamento dos saldos deste empréstimo

<sup>2</sup> - para o qual foi rubricada uma verba de 2:000\$000, *in* ASC-AMB (1874-1876), fol(s) 33 e 33v, 12/2/1875

<sup>3</sup> - *vid* orçamento suplementar para o ano de 1884, *in* Liv(s) de Orçamentos da CMB (1844-1933) - AMB

Este sector tem um particular interesse para a compreensão do advento do planeamento urbano em Braga, em parte devido à interferência de um mecenas privado, cujo papel, poderemos admiti-lo, constituirá um catalisador não só de alguns melhoramentos como até da própria discussão e problematização da expansão urbana de Braga.

Desde 1869 que o *Comendador* J. Machado Caires, residente em Lisboa e proprietário de diversos terrenos situados nas imediações da nova estação do *caminho de ferro* propusera realizar alguns melhoramentos mediante certas contrapartidas, cujo desenvolvimento merecera uma consideração de utilidade recíproca entre o próprio e a edilidade. A sua acção ficaria indelevelmente marcada não só pela abertura da nova rua<sup>1</sup>, que viria acolher o seu nome como topónimo (entre o largo da Igreja de Maximinos e a estação ferroviária) e pela oferta de uma escola primária à freguesia, mas também, pelas propostas que formulou. Ainda que estas não tenham *visto a luz do dia*, revelariam uma visão e um alcance de futuro para a cidade. Aproveitando os legítimos anseios locais em se poder desviar a circulação do acesso à cidade pelo tortuoso eixo das ruas *Direita* e da *Cruz de Pedra*, o *Comendador*, sem o dissimular<sup>2</sup>, demonstrando clara consciência pela valorização dos novos terrenos loteados, fronteiros à rua recentemente aberta, antecipava-se, sob as bandeiras da *saúde pública*, [da] *beleza da cidade*, e [das] *comodidades dos transeuntes*, alvitando novos desenvolvimentos à prossecução da abertura completa da rua do *Caires*, bem ainda, como à rectificação da rua do *Beco*.

Em Abril de 1884, F. Machado Caires invocando a *continuação de todos os melhoramentos* [da] *freguesia a bem do público*, disponibilizar-se-ia para conceder à Câmara um novo empréstimo de 5:500\$000, proposta que veio a ter o aval da *Junta de Obras*. Em Dezembro desse mesmo ano, o *Comendador*, ao tomar conhecimento do *projecto de obras e melhoramentos* da Câmara, não se eximiria mesmo em propor, em carta enviada ao *Conductor* António Martins Ferreira, como acrescento ao elenco de obras já definido, dois melhoramentos *de grande importância para Braga, e especialmente para o Bairro de Maximinos que são: o melhoramento da rua de S. Sebastião em alinhamento e um túnel, desde a Cruz de Pedra até além da capella de S. Sebastião; e a abertura de uma nova rua desde o largo de S. Pedro de Maximinos até à rua dos Pelames, logo abaixo ou perto da casa dos Avelares, rua que mais tarde poderia seguir até ao largo de S. João da Ponte ou das Latinhas e até poderia servir, por esse lado da Cidade de Circunvalação*<sup>3</sup>. Depois de tecer algumas considerações quanto à benevolência das expropriações a efectuar, F. Machado Caires reforçaria as

---

<sup>1</sup> - a rua do *Caires*, embora projectada *ab-initio* entre o largo de *Maximinos*, na saída das estradas para o Porto e Barcelos, e a estação ferroviária, com uma secção ampla de 10 mts. de largura, acabaria por ser rasgada em duas fases. A primeira, entre o citado largo e o intermédio largo do *Beco* (1877/81); e, a segunda, entre o último e o princípio da rua do *Avelino* junto à estação (1884/86)

<sup>2</sup> - em carta de 1/9/1882 declararia, a propósito da conclusão da rua, que os *proprietários dos terrenos que têm de ser cortados, (...) os seus terrenos que ficaram marginais ficam valendo muito mais do que actualmente valem*: Para o provar, Joaquim Machado Caires ofereceria, por quaisquer que fossem esses *terrenos marginais*, 500 reis por metro quadrado

<sup>3</sup> - *vid* cx12 AMB-OU

suas intenções junto do *Conductor* solicitando-lhe o seu empenho e informando-o que já teria feito a mesma diligência a dois dos vereadores da Câmara<sup>1</sup>.

A proposta de criação de uma *circunvalação*, em 1884, constitui uma iniciativa de vanguarda com as suas consequências, entre as quais, a de ter sido rubricada, embora sem essa designação, no orçamento de 1888. Independentemente da atribuição do mérito da ideia, embora tudo leve a crer seja proveniente do mecenas de Maximinos, o certo é que o projecto de abertura da rua *Conselheiro Lobato*, de 14/1/1889<sup>2</sup>, se inscreve nesta orientação. A construção da rua, arrematada em Abril do mesmo ano, sendo projectada por António Martins Ferreira com uma ampla secção de 12 mts. de largura, incluindo passeios e pavimento calcetado, denominar-se-ia então, como *Projecto da Obra de Construção Completa da parte da rua de Maximinos à Ponte, entre a rua dos Pelames e o Largo das Latinhas*. Todavia, o rasgo da *circunvalação* teria ainda de aguardar por melhores dias.

O segundo grande empréstimo - o maior contraído pela CMB durante todo o século XIX - viria a ser autorizado por acordo da *Comissão Executiva da Junta Geral de Distrito* de 13 e 31/12/1886, sendo inscrito no orçamento do ano de 1887 com um montante global de 180:000\$000. Desse registo decorreria logo a concessão de duas primeiras séries, disponibilizando um total de 40:000\$000, num total de sete prestações.

#### orçamentações mais significativas do empréstimo de 31/12/1886 (década de oitenta)

orçamento	Discriminação das obras	valores orçamentados
1ª série		
1887	alinhamento da rua dos Sapateiros	10:000\$000
"	alinhamento e calcetamento de largos e praças	10:000\$000
2ª série		
1887	exploração de águas; canalização; e reservatórios	4:000\$000
"	mercado de cereaes	8:000\$000
"	construção da casa para hospício dos expostos	2:500\$000
"	alinhamento e prolongamento da rua de S. Domingos	2:500\$000
"	alinhamento da Praça da Alegria	3:000\$000
1ª, 2ª e 3ª séries		
1888	alinhamento da rua dos Sapateiros	700\$000
"	alinhamento e calcetamento de largos e praças	4:500\$000
"	exploração de águas; canalização; e reservatórios	14:000\$000
"	continuação do alinhament. das ruas dos Sapateiros e do Campo	13:000\$000
3ª à 7ª série		
1889	explor. e canaliz. de águas potáveis e const. de reservatórios	14:000\$000
"	construção de um novo matadouro	5:000\$000
"	const. de prédio para acomod.de tribunal de justiça e outras rep(s)	5:000\$000
"	construção de um <i>mercado de cereaes</i>	7:000\$000
"	alinhamento das ruas do Poço e Santiago	6:000\$000
"	alinhamento da rua dos Chãos	12:500\$000

<sup>1</sup> - Conceição Rocha e José Fernandes Valença

<sup>2</sup> - *vid* cx14 AMB-OU



1889	abertura de uma rua do largo de Maximinos à rua da Ponte	8:000\$000
"	abertura de uma rua da de D. Pedro V ao cemitério	6:500\$000
"	alinhamento da Praça da Alegria	3:000\$000
"	prolongamento e alinhamento da rua de S. Domingos	2:500\$000
"	rua que liga o camp. D. Luis I e a r. do Souto c/ a r. de S. João	12:000\$000
"	alinhament. da r. dos Sapateiros e do Campo (por transfer. da verba votada no emprést. p/ a r. do Camp. D.Luis I à r. do Souto)	3:500\$000

1889	rua do Campo das Carvalheiras à rua de S. João por transferência das seguintes verbas do empréstimo:	15:000\$000
	- da soma votada para a rua do camp. D. Luis I à rua do Souto	4:500\$000
	- " " " " o alinhamento da r. de S. Barnabé	4:000\$000
	- " " " " a const. de prédio p/ hospício dos expostos	2:500\$000
	- " " " " o prolong. e alinhament. da r. St <sup>a</sup> Teresa	3:000\$000
	- " " " " a const. de um mercado de cereaes	1:000\$000

fonte. Livros de Orçamentos da CMB-AMB

Sem enveredarmos por uma análise exaustiva da evolução orçamental das obras públicas, até porque o empréstimo em questão continuaria a figurar nos orçamentos da década seguinte, apresentamos aqui as principais rubricas e as respectivas dotações, com o intuito fundamental de expressar o dinamismo, ao nível das obras urbanas, vivido ao longo da década de oitenta. Se a estes valores acrescentarmos as verbas votadas fora do *Título* (ou *Secção*) da *Despesa Extraordinária*, atribuíveis às obras públicas e aos diversos *equipamentos e infraestruturas* a cargo do município (isto já não falando dos demais empréstimos - em particular da continuidade do de 130 contos que se manteve pela maior parte da citada década) podemos ter uma imagem da realidade mais complexa que afectava a gestão urbana do quotidiano bracarense.

Pode-se, contudo, depreender que a importância dos despêndios com os *alinhamentos* era significativamente consumida com as necessárias operações de expropriação. Aliás, basta notar que, em 1889, a rubrica das despesas judiciais aumentaria devido ao crescimento de pleitos relacionados com as expropriações.

Decorrido metade do ano de 1888, eis que surge um novo empréstimo de 110:000\$000, para *amortização completa* dos anteriores, incluindo o de Abril de 1875 e, desta vez, também, dos que se destinavam a financiar a viação municipal.

A partir daqui começam a notar-se alguns indicadores de refreamento geral da animação urbana. No ano seguinte surgem anotações para pagar os juros de amortização do ano anterior; aumentam as despesas fixas com as obras; e crescem as transferências de verbas entre diversas rubricas, impondo-se assim, uma recentralização de prioridades.

A realidade, contudo, não é assim tão linear. Ainda que no orçamento de 1889 se declare a insuficiência de verbas para acorrer ao alinhamento da rua dos *Chãos*, contraditoriamente, aumentaria o empenho no projecto de construção daquela que foi a ideia mais megalómana que a cidade alguma vez já teve - a *avenida de Braga ao Bom Jesus*.

A estrada do Bom Jesus, concluída na década de *sessenta*, não deixava de constituir o acesso principal ao ponto mais atractivo da cidade de Braga, o qual tinha sido ampliado em 1882 com a inauguração do célebre funicular movido a água.

Desenvolvendo-se a partir da *Arcada*, por sua vez o ponto mais animado da urbe, o enquadramento visual do Santuário que daí se vislumbrava haveria de sugerir as mais ousadas conjecturas. Ainda que, para Alberto Feio, a ideia tenha sido congeminada debaixo da lógica *eleitoralista*<sup>1</sup>, atribuída ao então Governador Civil, o Conselheiro Paes Abranches, a CMB, em Março de 1889<sup>2</sup>, faria uma *representação* ao Rei no sentido de pedir a construção de uma *avenida que ligasse Braga ao Bom Jesus*. Todavia, não se tratava de uma *avenida* qualquer: devia ser subordinada a uma ampla *alameda* de 30 metros de largura, com início junto aos *alpendres da Arcada*, seguindo em linha recta até ao início do escadório do *Bom Jesus*, perfazendo um total de 2839 mts. Chamada a pronunciar-se sobre o *anteprojecto*, de 11/3/1889<sup>3</sup>, apresentado pela CMB, a *Junta Consultiva das Obras Públicas e Minas*, desde logo chamaria a atenção para os pesados custos do projecto, alvitrando que a dita *avenida* se iniciasse a partir das traseiras da Igreja de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca e que o modelo de secção transversal fosse igual ao já adoptado para a *avenida do taboleiro superior da Ponte de D. Luis I, na margem esquerda do Douro*<sup>4</sup>. Assim, o traçado previsto seguia pelas traseiras das casas, rasante aos quintais, a Sul da rua de S. Vítor, cruzava o rio *Este*, junto à ponte de St<sup>a</sup> Tecla; até atingir o escadório do *Bom Jesus*, mantendo, inflexivelmente, sempre a linha recta.

Realizados os primeiros projectos, apontava-se, por defeito, para um despêndio total de 212:000\$000, não contabilizando os encargos a ter com as expropriações e as dificuldades decorrentes da necessidade de se proceder a volumosas escavações. Não obstante, as ambições não esmoreceram, já que, em Agosto de 1890, surgiria uma proposta de corte transversal que apontava para os 50 mts. de largura, prevendo a constituição de duas faixas de rodagem com 15 mts. largura e um separador central com um *caminho para gente a pé* de 8 mts., ladeado por duas faixas ajardinadas com 6 mts. largura. Enfim, Braga entrava na última década do século XIX com ambições inversamente condizentes àquelas que os tempos de crise anunciavam.

---

<sup>1</sup> - segundo o autor, tratava-se de uma *bandeirola eleitoral* destinada a substituir a desgastada promessa da construção da estrada de Braga a Chaves, não se eximindo mesmo de citar o crítico cónego António Lopes de Figueiredo que gostosamente terá apelidado o projecto da dita *avenida*, como *simplesmente uma melodia sonora com que se pretende adormecer em leito decorado de ornamentações postiças os ingénuos eleitores*, Feio, Alberto - *Coisas memoráveis de Braga...opus cit*, p 45/48

<sup>2</sup> - *vid* Liv de Regist de Represent(s) da CMB dirigidas ao Rei e ao Parlamento (14/2/1887 a 18/12/1901) - AMB, fol 13v, 14/3/1889

<sup>3</sup> - *vid*. Cx EN nº 14 - *projectos antigos*, AHDEDB

<sup>4</sup> - *largura entre as arestas exteriores das bermas de 30 mts., dando-se à faixa de rolagem 14 mts. e a cada passeio lateral 8 mts.; in* parecer da JCOPM de 22/8/1889; Cx EN nº 14 - *projectos antigos*, AHDEDB

### 3.4 - um virar do século aquém das expectativas

Os primeiros anos da década de 1890 começam sobre o signo da crise financeira e económica. O *endividamento do país*, em muitos dos seus aspectos resultante da falta de retorno da política *fontista* dos *melhoramentos materiais* e os efeitos do *ultimatum inglês* de 11 de Janeiro de 1890, a propósito da questão colonial, contribuiriam ainda, no plano político, para mergulhar o regime no processo inexorável da sua decadência. A conflitualidade social aumentou e a agitação política tomou conta do quotidiano português do virar de século. Braga, e muito particularmente o fomento estrutural das políticas urbanas, também se ressentiriam desse quadro geral.

O anúncio da modernidade consubstanciado na chegada à cidade de Braga da iluminação eléctrica (1893), à qual, logo após o deslumbre da inauguração, se impôs o disfuncionamento geral do sistema, augurava um crepúsculo de século, que embora fosse promissor quanto aos desígnios dos homens, estava ainda muito longe de ser uma realidade concreta.

No plano urbanístico, já dois anos antes, António Martins Ferreira subscrevia o projecto que iria pôr fim à intimidade romântica do Jardim Público para dar lugar a um amplo *picadeiro*, ainda que gradeado, e ao qual não faltaria também a iluminação eléctrica por *arcos voltaicos* para tornar o lugar bem exposto, mesmo durante a noite.

As luzes do crepúsculo não teriam porém mais intensidade senão a necessária para alumiar apenas uma acção privilegiadamente depurativa. Volvido o século, além das rectificações previstas e continuadas, que mais não revelariam do que a insistência das ideias de *rompimento e alinhamento*, poucos foram os projectos então conjecturados que buscaram um outro alcance.

Do ponto de vista das expectativas garantidas de financiamento, embora os montantes parecessem razoáveis, a sua afectação não sugeria grandes arrojados. Apesar da recessão conjuntural, em 17/10/1905<sup>1</sup> seria novamente autorizado um significativo empréstimo de 290:000\$000. Todavia, 78,3% do seu cômputo global, pela primeira vez inscrito no *orçamento ordinário* do ano de 1906, estava desde logo destinado a servir *para conversão do capital em dívida dos [anteriores] empréstimos de 180:000\$000 e 110:000\$000*. O restante, ou seja, uns sóbrios 63:000\$000, deveriam ser aplicados *em diversas obras de melhoramentos da cidade, sendo:*

---

<sup>1</sup> - *vid* orçamento para o ano de 1906, *in* Liv(s) de Orçamentos da CMB (1844-1933) - AMB

**empréstimo de 17/10/1905**  
**- para aplicar a diversas obras e melhoramentos da cidade -**

Discriminação das afectações	valores orçamentados	%
construção de uma nova cadeia	22:000\$000	34,9
conclus. do alinhament. da r. Cons. José Luciano (act. dos Chãos)	22:000\$000	34,9
Posto de Desinfecção Pública	3:382\$000	5,4
Exprop. e demolição de 1 casa à entrada da estrada de Dume	4:032\$000	6,4
Dívida à Soc. d'Electricid. do Norte de Portugal p/ ilumina. pública	6:500\$000	10,3
Dívida à Comp <sup>a</sup> Geral Bracarense p/ iluminação a Gaz	500\$000	0,8
Despesa c/ impressão, papel e selagem dos títulos do novo empréstimo	886\$000	1,4
importância em saldo que não tem ainda aplicação	3:700\$000	5,9
<b>TOTAL</b>	<b>63:000\$000</b>	<b>100,0</b>

*fonte.* orçamento para o ano de 1906, *in* Liv(s) de Orçamentos da CMB (1844-1933) - AMB

Ainda assim, pode-se verificar que, destes valores, somente 22 *contos* cabiam a um novo projecto, o restante diluía-se na continuidade, novamente nas dívidas, e curiosamente, a partir de agora, também na burocracia. Talvez e somente o projecto de construção de uma nova *cadeia comarcã* (12/5/1905) parece ter despoletado a luz da novidade. Porém, a construção de um novo edifício com condições humanas e num lugar sadio, servido por uma moderna avenida de duas faixas de rodagem (av. Artur Soares), conviverá com um atentado ao património histórico. A pretexto da demolição do antigo *aljube* - um edifício *setecentista* incorporado no velho castelo medieval - desencadear-se-á um dos primeiros acicatados debates públicos pela preservação do património histórico local. Este viria a opor os autarcas aos intelectuais. Os primeiros, invocando indirectamente a acção do barão Haussmann na *culta e civilizada* Paris, advogavam o desmantelamento do complexo defensivo. Por oposição, os intelectuais, e as autoridades dos *monumentos nacionais*, representada na pessoa do Conselheiro Fuschini (este com maior ou menor empenho) esgrimiam os valores da salvaguarda do património. A história, depois de um acicatado debate na imprensa, terminaria abruptamente no ano de 1905 com a destruição, em ambiente de festa, da velha *cidadela*. Inaugurava-se assim premonitoriamente uma prática que ainda hoje tem a sua escola.

O presente ciclo, apesar de tudo, não seria encerrado sem que fossem formulados alguns projectos mais ambiciosos. Pelo Decreto Lei de 7/9/1907, a CMB ver-se-ia bafejada com duas renovadas fontes de recursos, que seriam inscritas no *orçamento ordinário* de 1908, anunciando, com ritmos diferentes, uma nova aurora das *obras urbanas* de Braga.

Em primeiro lugar a edilidade seria então dotada com um novo empréstimo de 220:000\$000, exclusivamente destinado ao *projecto de abastecimento d'águas à cidade de Braga*, o qual compreenderá uma *primeira série* dividida em quatro prestações equitativas, que permitiria um encaixe de quase um terço do total da verba até 1909. Esse projecto, com efeito, seria concluído na década seguinte.

No segundo caso, a realidade aportada pela extinção do *Convento de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Piedade dos Remédios* (Dec. Set. 1907), com a consequente venda dos terrenos da *cerca*, bem como de todos os *materiais* que viriam a ser colocados em hasta pública, permitiu que se recuperasse a ideia arrojada de se poder abrir uma grande avenida. Ainda que esta não fosse tão ousada como a da década anterior - certamente ainda estaria bem fresca na memória colectiva o logro da *avenida de Braga ao Bom Jesus* - surgiria o *Projecto d`uma Avenida do Conselheiro João Franco entre o Largo do Barão de S. Martinho e S. João da Ponte*, de 12/12/1907<sup>1</sup> (*vid* ANEXO 45), assinada por A. Casimiro Barbosa. Igualmente com uma secção prevista de 30 mts. de largura, as estimativas então demonstradas apontavam os custos para um total de 141:000\$000, a maior parte dos quais inerentes às expropriações a efectuar no eixo definido pelas ruas das *Águas*, de *S. Lázaro*, e da *Ponte*, na saída da estrada para Guimarães. Considerado como *um melhoramento importantíssimo para cidade*<sup>2</sup>, a CMB aprovaria o projecto e orçamento em 5/10/1908, tendo o Ministério do Reino autorizado uma verba de 20:000\$000 destinada a suportar as primeiras expropriações.

O projecto, que na sua substância só ficaria concluído em meados do século XX, teve a importância de antecipar uma prática que voltou a ser frequente nos anos seguintes, ou seja: muitos dos melhoramentos urbanos assentariam o seu desenvolvimento na exploração financeira de um bem desamortizado à Igreja.

---

<sup>1</sup> - *vid* Arquivo do Ministério do Reino - DGAPC - 2<sup>a</sup> rep. - Procn<sup>o</sup>46/28; ANTT

<sup>2</sup> - *idibid*

## Capítulo XII: A cidade entre a "saúde e fraternidade" e o "a bem da nação"

Quando em 5 de Outubro de 1910 foi implantada a *República* em Portugal, pondo fim ao regime *Monárquico* que a nação sempre conhecera, as rupturas então encetadas aos mais diversos níveis não teriam, porém, paralelo com a amplitude e o significado do acontecimento. Ainda que as suas antecedenças, particularmente expressas na célebre tentativa do 31 de Janeiro de 1891, no Porto, e outros mais esporádicos eventos se tivessem distribuído por diversos pontos do país, sendo um *revolução* genuinamente urbana, seria mais ainda e fundamentalmente um evento da capital. Implantada em Lisboa, a *República* foi proclam[ada] depois, pelo telégrafo, no restante País, com pouca colaboração revolucionária efectiva<sup>1</sup>.

Assim, o *partido republicano*, com representação parlamentar desde o tempo da monarquia, iria colher os seus principais dividendos à classe média<sup>2</sup>, que lhe dava o seu apoio, e que se concentrava nos dois grandes centros urbanos do País. As restantes cidades continuavam, em essência, a ser importantes centros rurais, cujo tecido social dominante ainda ostentava persistências sociais características do *Antigo Regime*. Mesmo a cidade Coimbra, sede da única universidade do País em 1911 (...) representava a reacção - quer cultural, quer política - e neste sentido mostrava-se bem mais rural do que urbana<sup>3</sup>.

Ainda que a insolvência monárquica tenha constituído o principal gerador do advento republicano, a *cavalgada apocalíptica* antes iniciada, entraria pelo novo regime adentro sem que os promissores ideais da *pátria regenerada, liberta da corrupção e do compadrio*, agora desfraldados pelos novos e alguns outros reciclados protagonistas, se pudessem impor como obstáculo à sua desabrida caminhada. Ameaçadoramente, ao longo dos pouco mais de quinze anos que esta vingou, o estado da nação reflectia a crise em que o País se encontrava há tempos mergulhado, tendo-se até entretanto agravado, é justo reconhecê-lo, também por factores externos e conjunturais.

Entre as mais divulgadas e consensuais causas motivadoras das debilidades estruturais, são naturalmente de destacar, a crise económico-financeira e a forte recessão demográfica.

Tendo os novos governantes alheado-se de efectivar uma expectável política de transformação social, adoptando antes, um caminho convictamente liberal e conservador que, todavia, traduzia o contexto pouco industrializado em que se vivia - onde o mundo rural continuava a ser francamente dominante face ao incipiente e localizado sector proletário - a emigração, sobretudo com destino ao Brasil, prosseguiria a sangria de gentes e o abandono das terras. Em contrapartida, porém, serviria de

---

<sup>1</sup> - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 186

<sup>2</sup> - *Compunham-no os pequenos burgueses ocupados no comércio e na indústria, os membros das profissões liberais, o médio e o pequeno funcionalismo público, as médias e baixas patentes do exército e da marinha, a maioria dos estudantes universitários e alguns pequenos e médios proprietários rurais*, in Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 209

<sup>3</sup> - *id*, p 187

válvula de escape face aos impasses nacionais. Entre 1911 e 1913 emigrariam cerca de 226 mil portugueses, ou seja uns 3,7% da população total<sup>1</sup>. Ao longo do período considerado esse valor acercou-se do dobro.

Mais não bastasse, outros factores demograficamente recessivos, como a participação portuguesa na *Primeira Grande Guerra Mundial* (1914/18), onde terão perecido 10 mil varões na pujança da idade; e as epidemias que se seguiram (1918/19), ceifando aproximadamente 60 mil vidas, contribuiriam, no seu conjunto, para tomar ainda mais sombrio o panorama português da primeira *República Democrática Portuguesa*.

No plano económico-financeiro o futuro de Portugal já então se vinculava aos desígnios da economia mundial. Assim, e uma vez mais parecendo constituir uma cadeia de contrariedades, o nosso País não passaria incólume à recessão financeira do primeiro biénio da década de *vinte*. Embora resistindo à advertência de 1913/14, as fugazes conjunturas favoráveis, inclusive as que foram sentidas no início da guerra, não seriam suficientemente consistentes para fazer frente à crise estruturante dos anos de 1920, onde a inflação monetária se descontrolou<sup>2</sup>, a especulação desenfreou e muitas das instituições financeiras faliram.

Por tudo isto pode-se facilmente compreender que o período da *I República* não foi favorável ao desenvolvimento das obras públicas em geral e das urbanas em particular.

Há contudo um domínio da mundividência republicana que o poderemos indexar, digamos, no plano mentalidades, à qualidade de uma *marca de água* da nova ordem e que, pela sua abrangência, não pode deixar de ser escamoteado, se pretendermos proceder a uma leitura abrangente da época. Referimo-nos à afirmação do *anticlericalismo* triunfante.

Numa saga que hoje escandalizaria muitos dos sectores laicos mais moderados, *uma vez proclamada, a República identificou-se com a luta contra a Igreja. Todas as ordens religiosas foram expulsas (1910), (...) Encerraram-se casas religiosas, os colégios e os centros de caridade dirigidos pelas congregações, passando para o Estado todos os seus bens. (...) Seguindo de perto as leis francesas de 1905*<sup>3</sup>. Entre nós, o suporte legislativo que sustentaria a presente política, decorreria do Decreto lei de 20 de Abril de 1911<sup>4</sup>, emanado do governo provisório chefiado por Afonso Costa

---

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - de 1919 a 1924, o valor do escudo diminuiu quase vinte vezes - foi a altura em que, escasseando a moeda em circulação, as instituições de solidariedade como as Misericórdias e outras entidades públicas e privadas, como câmaras municipais e cafés, passariam a emitir cédulas com valor pecuniário, *in* A. H. de Oliveira - *História de Portugal..opus cit*, vol II, p201. No caso de Braga são conhecidos os *vales em centavos*, emitidos pelo local Banco do Minho; os *vales* da Câmara Municipal de Braga; e de empresas como as da *Arcada Ltd<sup>a</sup>* e dos cafés *Vianna, Peninsular* e *Bracarense* (associados)

<sup>3</sup> - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal..opus cit*, vol II, p 221

<sup>4</sup> - a legislação anti-clerical iniciar-se-ia logo com o dec. de 8/10/1910 (que recuperava a doutrina anti-jesuítica do Marquês de Pombal expressa nas leis de 3/9/1759 e de 28/8/1767, bem como o decreto de 28/5/1834 de Joaquim António Aguiar); tendo prosseguido com os decretos de 31/12/1910 e 6/4/1911, bem como outra legislação avulsa; *in* Nogueira, Eurico Dias - *A Igreja espezinhada pela legislação sectária da República jacobina de 1910 - Diário do Minho*, ed. de 8/4/2000, p 2

e que ficaria conhecida como a *lei de separação das Igrejas e do Estado*. Aí se deliberava a nacionalização de toda a propriedade da Igreja, inclusive dos próprios templos, que passavam a ser, cinicamente, *concedidos* para a prática do culto, livres de quaisquer encargos. Foi o período mais radical de manifestação *anti-clerical* que a nossa história alguma vez assistiu. Segundo o historiador A. H. de Oliveira Marques, seria preciso esperar pela governação de Bernardino Machado (1914) para que se pudesse começar a *apaziguar o conflito*<sup>1</sup>.

Ainda antes da implantação do novo regime, o ideal *anti-monárquico* já se confundia com o *anticlericalismo*, pelo que, sendo esta postura um apanágio das elites emergentes do meio citadino, também se pode depreender que alguns dos modos de intervenção urbanos subsequentes, designadamente no vector da modernização, passariam à margem de tudo o que tivesse a ver com húmus eclesiástico. Ora, o caso da cidade de Braga - já então popularmente apodada de *Roma portuguesa* -, sendo um dos centros mais influentes e poderosos da esfera católica em Portugal e, simultaneamente, um terreno onde o poder temporal da igreja era mais vasto e manifesto, não se posicionava auspiciosamente neste novo contexto. A esse propósito recordemos que o próprio ministro da Justiça, Afonso Costa, em 1911, veio pessoalmente a Braga expressamente para explicar a já citada lei da *separação das igrejas do Estado*.

Sem pretender enveredar pelo domínio social e político da implantação da *República* em Braga, há todavia que relacionar os efeitos do *anticlericalismo* com algumas das transformações urbanísticas então concertadamente operadas no interior do espaço urbano.

## **1 - Os impactes urbanos da implantação da República**

Podemos começar até pelo circunstancialismo dramático da expulsão do Arcebispo D. Manoel Baptista da Cunha (1899-1913) do seu próprio Paço, em 25/11/1911<sup>2</sup>. A cidade de Braga contava então com 24 647 habitantes<sup>3</sup>.

Uma das expressões mais notórias do novo regime traduzir-se-ia pela alteração da ocupação funcional dos grandes complexos edificados pertencentes à Igreja que, numa primeira fase, foram entregues ao Exército. Assim, o Paço Arquiepiscopal, os seminários de Santiago e de St<sup>o</sup> António, bem como o colégio do Espírito Santo foram ocupados por forças militares tendo logo sido reutilizados como quartéis, à excepção do último, que funcionaria não menos diligentemente como hospital militar. Todavia, muito mais apelativo do que os velhos imóveis propriamente ditos, afiguravam-se os terrenos das extintas *cercas* conventuais que, pela sua potencialidade edificativa, se mostravam muito mais susceptíveis de motivar uma maior variedade de fins e de

---

<sup>1</sup> - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 224

<sup>2</sup> - os Prelados de Braga viriam ainda a ser alvo de banimento da arquidiocese nos anos de 1914 e 1917, in Nogueira, Eurico Dias - *A Igreja espezinhada pela legislação sectária da República jacobina de 1910 - Diário do Minho*, ed. de 8/4/2000, p 2

<sup>3</sup> - Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema de Administração Municipal...opus cit*, p 39



despertar os mais diversos ímpetus programáticos. É certo que a situação já não era nova, particularmente desde o período das desamortizações decorrentes do *liberalismo* (1820/34)<sup>1</sup>. Por outro lado, antigas instituições do clero regular, cuja sobrevivência se fazia depender da permanência do último dos seus membros, resultava em expectativas de integração no património público que alimentavam novos projectos, alguns deles anteriores à implantação da *República*. Encontrava-se neste caso o ex-convento de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Piedade dos Remédios* instalado num dos mais gratificantes e centrais quarteirões do espaço urbano. Inteiramente rebordado de edificações adossadas à sua *cerca*.

Um outro plano, ainda que mais subtil, do intervencionismo urbano da *República* manifestou-se ao nível dos *arranjos urbanos* dos espaços públicos. Embora, ao que se sabe, estes não tenham estado subordinados a uma estratégia declarada e assumida, a frequência e a sistematicidade com que foram implementados, revela um reordenamento oculto dos elementos que, de algum modo, estivessem relacionados ou apelassem aos símbolos do passado, onde, claro está, pontuavam sobretudo os símbolos ligados à própria Igreja.

A mais notória dessas intervenções aconteceu com a transladação da estátua do Rei D. Pedro V (1914), da área central do *Campo de Sant'Anna*, então oportunamente reciclado em *avenida Central*, para o discreto *Campo Novo*, com a agravante de nem sequer merecer o topónimo do lugar, já na altura dedicado ao modelar *cabo de guerra* português, ainda que monárquico<sup>2</sup>, Mousinho de Albuquerque.

Como tivemos oportunidade de mencionar anteriormente, a partir de Outubro de 1910 a imagem de Braga iria perder, ou no mínimo *mascarar*, muitos dos elementos fisionómicos responsáveis pela atribuição da sua tradicional imagem de cidade religiosa e eclesiástica. Logo nos dois primeiros anos a seguir à implantação da *República*, o vice-presidente da CMB, Luis A. Simões de Almeida, propôs que fossem mandados remover todos os nichos e *alminhas* existentes em terrenos municipais<sup>3</sup>. Logo surgiram a terreno as diversas irmandades e confrarias a disponibilizarem-se para os recolher, entre as quais se destaca a de *S. João da Ponte* que pediu a *cedência dos nichos*<sup>4</sup>. Ainda que deferida a pretensão não só a medida nunca viria a ser integralmente cumprida, como a solicitude subsequente demonstrada pelos acolhedores foi travada por um novo proselitismo - a musealização das peças mais expressivas. Com o pretexto da criação de um futuro museu municipal, alguns dos cruzeiros não baixariam às corporações religiosas, antes foram, à imagem da estátua real, transferidos para

---

<sup>1</sup> - entre outros exemplos lembremo-nos dos ex-conventos e das suas cercas, designadamente os *Congregados*, que deram origem ao Liceu, Biblioteca e aos mais diversos projectos, entre os quais um teatro e um mercado de cereaes; o *Carmo*, que foi Hospital militar e a cerca destinada a cemitério; e, finalmente o *Pópulo* que foi sempre um quartel militar

<sup>2</sup> - os tempos de guerra que se avizinhavam sugeriam que exemplos desses, ainda que monárquicos, fossem mais do que nunca úteis e oportunos ostentar

<sup>3</sup> - *vid* ASC - AMB, liv. 1911/12, fol(s) 121

<sup>4</sup> - *id*, p 147, 17/10/1912

lugares mais discretos das vistas do público, sobretudo dos eixos preferencialmente trilhados pelos forasteiros.

Disso é exemplo a remoção dos cruzeiros monumentais, ou melhor da despromoção do seu enquadramento visual, como foi o caso das transferências: do cruzeiro, atribuidamente *quinhentista*, situado no *ponto de fuga* da *alameda* do *Campo de Sant'Anna* para o recatado largo de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> *Senhora a Branca* (1914) e, um ano depois, do cruzeiro *seiscentista* que enquadrava a monumental entrada do arco da *Porta Nova* - sobretudo indisfarçável para quem chegasse pela via férrea - e que seria deslocado para a *alameda das Carvalheiras*, dando lugar a um fontanário confessional e ideologicamente neutro. Outras mais remoções de imagens religiosas então se efectuariam, tais como, o exemplo do já citado nicho que havia na civil rua das *Palhotas* e que foi removido para o adro sagrado da igreja de *S. Vicente*.

No plano da monumentalização e da valorização do património histórico e cultural não deixa de ser curioso notar que o mesmo Dr. Manoel Monteiro, primeiro Governador Civil de Braga republicano<sup>1</sup> e simultaneamente personalidade nacional eminente do regime, que tão galhardamente defendeu a preservação do *castelo medieval* da cidade de Braga nos últimos anos da monarquia - não podendo impedir, todavia, que a maior parte do complexo viesse a ser destruído em 1905 - ao contrário, no caso do *Convento dos Remédios*, talvez o edifício mais expressivo do património conventual urbano de Braga, não se lhe conheça qualquer atitude que pudesse evitar o mesmo e penoso desfecho da *cidadela*, que seria, desta vez perpetrado sob os auspícios do *anticlericalismo* do ano de 1912. *Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades*.

O movimento de laicização do espaço público expressar-se-ia também com radicalidade ao nível das alterações toponímicas. Dos testemunhos mais evidentes destacaríamos as modificações efectuadas, logo na sessão camarária de 13/10/1910<sup>2</sup>:

- do lugar mais central da cidade - o largo em frente à *Arcada* - pouco antes bajuladoramente designado de *Hintze Ribeiro*, seria então reconvertido em *Praça da República*;
- da sucessão das velhas *Travessas*, no *casco histórico*, que vinham a ser rectificadas desde os idos de 1880, com a designação prometida de rua *D'El Rei*, agora passava a designar-se por rua *Cinco de Outubro* (actual rua *D. Afonso Henriques*); e
- bem próximo, da actual rua *D. Gonçalo Pereira*, inserida no mesmo contexto rectificativo, destinada a ser inicialmente a rua da *Rainha*, ver-se-ia reciclada em rua dos *Mártires da República*; entre outros exemplos<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - exerceu o cargo entre 5 de Outubro de 1910 e 7 de Junho de 1913, in Ramos, L. A. Oliveira - *O Poder Regional do Governador Civil...opus cit*, p 390

<sup>2</sup> - Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...- As alterações toponímicas...opus cit*, p 103-230

<sup>3</sup> - entre os quais destacamos pelo seu espírito de exacerbada militância, a proposta dos *delegados dos grupos civis revolucionários - Germinal, Radical de Defesa da República, pro Pátria*, solicitando, em 29/8/1912, que o *largo de Santiago*, no 5 de outubro desse ano passasse a designar-se por *largo Voluntários da República*, in Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...- As alterações toponímicas...opus cit*, p 214

Também no plano dos novos arruamentos e dos projectos em curso, não deixa de ser relevante apontar-se os casos da nova rua entre o largo da *Senhora a Branca* e os *Atlantes*, ter sido baptizada de *31 de Janeiro*; bem como, o ambicioso projecto da rua entre o largo *Barão de S. Martinho* e *S. João da Ponte* (vid ANEXO 45), apontada antes como avenida *João Franco*, passar a ser designada como *Avenida da Liberdade*<sup>1</sup>.

Os contornos de uma maior tolerância política viriam porém a dar mostras da sua eficácia a partir do ano de 1914, tendo-se acentuado nos anos seguintes. Em 1916 a *casa do tanque*, na rua de *Stª Margarida*, seria adquirida para nela funcionar o novo Paço Arquiepiscopal e, no ano seguinte, a organização do *1º Congresso do Centro Católico*, realizado em Braga, afirmar-se-ia como um marco simbólico e sintomático dessa viragem que, anos mais tarde, é sabido, tomaria mesmo sentidos diametralmente opostos.

## **2 - Um renovado municipalismo - o plano de municipalização e o sistema regie**

O período de vigência da *primeira República* não é deveras significativo em matéria de produção legislativa especificamente referente aos domínios do planeamento urbano e mesmo à temática da edificação em geral. Neste plano, se recuarmos um pouco atrás e excluirmos o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* de 1903, pode-se inferir que os principais conteúdos jurídicos produzidos no primeiro quartel do século XX, ainda que, por via indirecta, estejam de algum modo relacionados com a actividade urbana das autarquias, só podem ser perscrutados no âmbito da Constituição de Agosto de 1911 e da legislação administrativa avulsa imediata e subsequente.

Em termos de autonomia local, a implantação da *República* recuperou a concepção descentralizadora que vigorou no Código Administrativo de 1878<sup>2</sup>. O articulado então publicado<sup>3</sup> que consubstanciava esse doutrinário, serviria antes de mais para repor a normalidade administrativa ao nível local. A situação só viria a ficar regularizada dentro do novo quadro legal no ano de 1913<sup>4</sup>.

Mal se extinguiram as *Comissões administrativas*, o primeiro presidente da *Comissão Executiva* da Câmara de Braga, o Tenente-Coronel Albano Lopes Gonçalves, que transitava de uma para outra, viria mais tarde a sintetizar a inovação orgânica da autarquia, usando a expressão: - *Uma Camara "new style"*<sup>5</sup>. Com efeito, a alteração administrativa de 1913, segundo a sua opinião, além da novidade do

---

<sup>1</sup> - Ainda que hoje tenham recuperado esses topónimos: a rua *31 de Janeiro*, entre 1938 e 1974, denominou-se *Avenida Salazar*. Também a *Avenida da Liberdade*, entre os anos de 1935/38 e 1974, era designada de *Marechal Gomes da Costa* (AMGC)

<sup>2</sup> - Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...opus cit*, p 33

<sup>3</sup> - vid Decreto de 13/10/1910

<sup>4</sup> - com a publicação da Lei nº88, de 7/8/1913, que regulava entre outros assuntos, a *organização, funcionamento, atribuições e competência do corpos administrativos (...)* a qual foi retocada pela Lei nº 62, de 23/6/1916; in Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...opus cit*, p 34

<sup>5</sup> - Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema de Administração Municipal...opus cit*, p 36

*referendum*, introduzia duas diferenças essenciais: grande autonomia administrativa e uma complexidade maior quanto á estrutura do órgão destinado á função de administrar<sup>1</sup>. Isto é, segundo o seu testemunho, *p.ex.*, as vantagens acrescidas que permitiam às Câmaras contrair empréstimos para obras sem a ingerência directa do Governo, em contrapartida, estavam limitadas de eficácia pela excessiva composição das *Comissões Executivas*<sup>2</sup>, o que lhes mereceu, no pior sentido, terem sido consideradas como *um pequeno parlamento local*<sup>3</sup>.

Uma das melhores fontes que dispomos para avaliar a esfera de influência e o campo de manobra da autarquia de então, é-nos veiculado pelas preciosas reflexões, em moldes de balanço justificativo, que o responsável máximo pela autarquia bracarense entre os anos de 1912 e 1915<sup>4</sup>, o referido Lopes Gonçalves, publicaria em 1919. Cingindo-nos naturalmente ao domínio que mais nos interessa, o das obras urbanas e do planeamento, não podemos deixar de tecer alguns considerandos prévios sobre o municipalismo de então, tanto mais que este beneficiava de amplas prerrogativas e de considerável autonomia.

De acordo com a opinião avalizada de Lopes Gonçalves, o novo modelo orgânico de *referendum* atribuía um peso e um protagonismo excessivo às *Juntas de Freguesia*, herdeiras das *Juntas de Paróquia*, ou seja, no caso de Braga, aos representantes do mundo rural. Estas, pela natureza do enquadramento político anterior, constituiriam um pesado entrave à *grande transformação social que se está[va] operando*. Na sua perspectiva, o desenvolvimento dos centros urbanos, que protagonizava as prioridades dessas transformações, não poderia estar dependente do voto rural. Assim, propunha que as *idades importantes capazes de manterem uma vida autónoma com os recursos económicos e financeiros de que já disp[unham] ou pode[ria]m vir a dispôr pelo aproveitamento de novas fontes de riqueza, deve[ria]m constituir, cada uma por si só e sem concurso de freguesias rurais, um município*<sup>5</sup>.

Após o advento da *República*, a política autárquica seguida em Braga subordinar-se-ia à aplicação de um *plano geral de municipalização*. A Câmara de 1912/13 sendo herdeira da conflitualidade existente entre as suas antecessoras e as empresas fornecedoras do gás e da electricidade e sendo também incontestavelmente a detentora dos principais atributos na arbitragem da concorrência entre as duas firmas, via-se na contingência de tomar uma intervenção definitiva<sup>6</sup>. Neste sentido, seguindo as pisadas da *Comissão Administrativa* anterior, que já expropriara a *Companhia de*

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - segundo o autor supracitado, a CMB contava com 7 vereadores até à reforma administrativa de 1913, tendo com a sua aplicação passado a contar com 32 efectivos e outros tantos substitutos

<sup>3</sup> - Marnoco e Souza - *Constituição Política...* - p 591, *opus cit in* Oliveira, A. Cândido - *O Direito das Autarquias Locais...* *opus cit*, p 35

<sup>4</sup> - embora continuasse ligado à condução de serviços municipalizados para além dessa data

<sup>5</sup> - Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema de Administração Municipal...* *opus cit*, p 40

<sup>6</sup> - segundo o autor, em 31/12/1913, a *Companhia* fornecedora do gás contava com 500 subscritores e o exclusivo da força motriz; enquanto que a empresa fornecedora de electricidade reunia 720 assinantes e o exclusivo da iluminação pública, *in* Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema ..opus cit*, p 9

*Carris*, o Presidente Lopes Gonçalves tomara a iniciativa de municipalizar, em moldes distintos, os serviços de gás e electricidade. No primeiro caso foi expropriado tudo, desde o serviço *per se* até aos meios de produção. Com a electricidade, a CMB apenas adquiriu à companhia concessionária o privilégio exclusivo da iluminação do concelho.

No ano de 1915 o mesmo e dinâmico presidente, segundo as suas próprias palavras, sem contrariar as convicções e o cerne da política municipalizadora até aí seguida, não deixaria de, inspirado no modelo parisiense de abastecimento do gás do virar do século, - denominado *Regie* - ensaiar uma nova fase de flexibilização da estratégia municipalizadora até aí então seguida.

Lastimando as habituais perversões que habitualmente são indexadas ao modelo integralmente funcionalizado, mormente devido à *falta de zelo e de interesse que caracteriza, em geral, a acção dos que servem o Estado, ou os municípios(...)* e à *tendência, que a necessidade de servir clientelas impõe, aumentando o número de empregos além do limite indispensável e ampliando os valores dos "influentes" que os protegem*, entre outros argumentos judiciosos, o presidente da *Comissão Executiva* defenderia fundamentadamente a necessidade de introdução do sistema *Regie* na administração municipal. Isto é, *o arrendamento por um certo número de anos, e por uma renda anual* (que adiante, e em face dos novos serviços a implementar, sustentaria dever tratar-se de uma percentagem sobre os lucros) *da exploração de qualquer industria cujo exclusivo pertença ao Estado ou a qualquer município*<sup>1</sup>. Especificando que deveria ser confiado, *por meio de um concurso público, a exploração e administração dos serviços municipalizados a uma Empresa particular que, liberta das peias e formalidades burocráticas, armada do espírito de iniciativa, e isenta de compromissos ou dependências políticas, pudesse imprimir-lhes a vida e o desenvolvimento de que eles careciam "sem que contudo disso resultasse a mais ligeira restrição nas vantagens que o princípio da municipalização tem por fim assegurar aos municípios"*<sup>2</sup>.

Não se tratando propriamente de uma privatização dos serviços públicos (já que a autarquia para todos os efeitos continuava a ser a detentora exclusiva) mas tão somente de uma autonomização dos serviços municipais, Lopes Gonçalves - que sempre considerou a implementação do sistema *regie* como sendo de serviço público e obra sua - sustentava a utilidade do modelo nos argumentos da eficácia operativa e na garantia da fidelidade de princípios pela prática de uma fiscalização activa e frequente por parte da Câmara. Seria então, em Abril de 1915, que a edilidade viria a aprovar, por unanimidade, as bases regulamentares em que deveria funcionar o presente modelo, designadamente no concernente à prestação dos serviços de abastecimento de água, gás, electricidade (luz, força motriz, tracção eléctrica), *elevador* e ainda a administração do comércio no mercado municipal.

---

<sup>1</sup> - *id.* p 45/46

<sup>2</sup> - *idibid*

amortização do empréstimo de Setembro de 1907, integralmente destinado às obras do abastecimento de água à cidade de Braga. Para que estas pudessem ser concluídas seria necessário no entanto dispor de novos capitais. Isso era uma prioridade. Contudo, a perspectiva de liquidez associada à *obra de municipalização* que o novo presidente pretendia implementar - segundo ele, *ai tinha a certeza de encontrar (...) os recursos financeiros necessários para o pagamento dos encargos do empréstimo em questão* - permitir-lhe-ia sustentar outros desenvolvimentos, como a municipalização dos serviços de *tracção eléctrica para o Bom Jesus*, a iluminação pública e privada, bem ainda como a construção de um novo mercado fechado, casas económicas para operários, e outros mais projectos, denunciadores quiçá de um optimismo que não poderemos considerar inteiramente imprevisto. Com efeito, como o próprio Lopes Gonçalves mais tarde divulgaria, era convicção geral que o município não tinha dinheiro<sup>1</sup>, nem condições para qualquer vasto *plano de engrandecimento ou transformação da cidade*<sup>2</sup>.

Apesar do esforço financeiro nos surgir concentrado no prosseguimento da política de municipalização já encetada, particularmente incidente, como já vimos, sobre as *indústrias de utilidade pública imediata* (água, luz, energia de tracção etc.), a potencialidade inovadora prosseguiria com resultados dignos de envergadura, se atendermos aos constrangimentos então existentes.

No plano das *infraestruturas viárias* o destaque vai naturalmente para o desmantelamento definitivo do *Passeio Público* (1915) e para a abertura do primeiro lança da *Avenida da Liberdade*.

No caso da reconversão do que restava do antigo *jardim/Passeio Público* em nova *Avenida Central*, a obra consistia mais num processo de depuramento do que de construção da praça propriamente dita, pelo que os seus custos não constituiram óbice à sua consecução. Aliás, recorde-se que a venda dos materiais sobrantes também contribuiria para amortizar os custos. Contudo, é importante não esquecer que esta seria uma das intervenções mais incisivas na alteração da paisagem urbana existente e, naturalmente, o fim de muitas das anteriores referências do quotidiano bracarense.

Quanto à abertura da *avenida da Liberdade*, mais propriamente do rasgamento e do novo alinhamento do primeiro tramo Norte, do lado poente, este desenrolava-se em regime de auto-sustentação, na medida em que as expropriações das casas da antiga rua das *Águas* dependiam directamente *da venda dos terrenos e materiaes do ex-convento dos Remédios*. A este propósito saliente-se o loteamento dos terrenos que iam ficando livres nesse sector dando azo à expressão de uma das fases mais profícuas da arquitectura contemporânea da cidade, contribuindo para identificar o

---

<sup>1</sup> - de acordo com a mesma *fonte*, relativamente ao ano de 1913, Braga (com 25%) face a Coimbra e Évora (respectivamente com 45% e 55,8%), era a cidade que menos arrecadava das percentagens sobre as contribuições do estado cobradas pelas Câmaras, *in* Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema ..opus cit*, p 8

<sup>2</sup> - *idibid*

período em que riscaram em Braga, J. Moura Coutinho, Ernesto Korrodi e Marques da Silva, entre outros.

Se há exemplo de continuidade de um projecto urbano de grande impacte na cidade de Braga, que tenha transitado da Monarquia para a *República* sem perder a prioridade e o entusiasmo da sua consecução, esse terá sido certamente o da abertura da *avenida* entre a *Arcada* e *S. João da Ponte*. Concluída muito para além desses contextos, tendo inclusive atravessado três regimes políticos, a única coisa que parece ter-se alterado terá sido somente a sua designação toponímica<sup>1</sup>.

No mesmo ano em que entrava em fase de conclusão a obra do abastecimento de água à cidade, a edilidade dando sinal que o *programa Assis* não caíra no esquecimento, incluiria pela primeira vez nas dotações orçamentais uma menção dedicada ao saneamento, cuja despesa deveria destinar-se a *Estudos, projectos, consultas e viagens para os trabalhos preparativos (...)[entre outros do] saneamento do centro da cidade*<sup>2</sup>. O projecto não iria de imediato avante por falta de dinheiro.

A atestar a abrangência perspéctica do intervencionismo programático, não podemos deixar de referir o enfoque no sector dos *equipamentos colectivos* e dos transportes. Neste primeiro ponto o relevo vai inteiramente para a construção do *novo mercado coberto e fechado* de produtos alimentares, que após ter sido inicialmente sustentado em critérios utilitaristas - esteve previsto ser edificado na *cerca* do Paço - acabaria finalmente por se erguer, sob estrutura de ferro, no mesmo lugar - a *Praça do Município* - onde já funcionava antes a céu aberto, desde a segunda metade do século XVIII. Estando inserido nas dotações do empréstimo de 1913, viria a ser aberto ao público dois anos depois.

No plano dos transportes, a inauguração da tracção eléctrica para o *Bom Jesus*, podendo ser interpretada como um melhoramento mais vistoso do que inadiável, constitui, na verdade, uma etapa estratégica da política autárquica de então. Constituindo um simulacro de transporte público, ainda que efectivamente cumprisse essa função, mais do que a ligação ao principal foco de atracção supramunicipal de Braga, a tracção eléctrica configurava-se como uma das vertentes da política municipalizadora em que a autarquia andava empenhada e correspondia, na medida do possível, à prossecução dos objectivos mais ousados dos projectos locais. Ao ser inaugurada no ano de 1914, ainda que se quedasse aquém do circuito expresso no *programa Assis*, seguia os mesmos princípios ordenadores, já que se pretendia futuramente estendida pelo troço entre a *entrada do escadório* e o Santuário do Bom Jesus. A estratégia era simples: ao evitar a incomodidade do transbordo para o *elevador*, *esperava-se - com justificado fundamento - que essa obra pudesse realizar-se não só sem dispêndio algum por parte do Município mas até com lucro para ele em virtude de se contar com a autorização necessária para realizar a expropriação por zonas e ser certa a venda, para edificações, de numerosas parcelas de terreno que ficariam disponíveis de um e outro*

<sup>1</sup> - *avenida João Franco*, na Monarquia; *avenida da Liberdade*, na República (nome que hoje conserva); e, *avenida Marechal Gomes da Costa*, no Estado Novo.

<sup>2</sup> - *vid* Liv de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - 1º Orçament Supplement. de 1913, 23/1/1913

lado da nova estrada<sup>1</sup>. Para forquilhar a intervenção faltava ainda adquirir o elevador *funicular*, o que para o efeito foi contraído um empréstimo de 100 *contos*<sup>2</sup>. Também este projecto não iria avante, neste caso, sob a justificação do esforço de guerra *não o deixar executar*.

O programa de intervenção urbana agregado em torno do empréstimo de 1913 incluiria ainda a *construção das primeiras casas baratas para os pobres*<sup>3</sup>. O projecto arrancaria com essa finalidade junto ao cemitério, tendo com o tempo desvirtuado os seus objectivos iniciais. Contudo, é de salientar que a *memória descritiva* do projecto invocava fundamentos doutrinários relativos ao problema da *habitação social* colhidos então em França.

O lazer e os locais de recreação social haveriam também de conquistar um espaço significativo no âmbito das dotações orçamentais do presente período. Mais do que projectos circunscritos ao foro dos jardins e dos *espaços verdes*, a desamortização da *Quinta da Mitra*, ao parque de *S. João da Ponte*, inserir-se-ia no rol da política de melhoramentos da CMB. Daí se compreenda que a rubrica das *obras de adaptação da Quinta da Mitra*, já então desagradadas da função exclusiva de *horto municipal*, como inicialmente havia sido sugerido, agora valorizassem a construção de um *campo de jogos desportivos*<sup>4</sup>. A ideia, ainda que simbólica, constituiria um marco sem precedentes, revelando um sector da política local, que não só, não mais deixaria de figurar no intervencionismo camarário, como até, vocacionaria o ordenamento futuro do citado local.

Também no domínio do fomento recreativo, embora desinserido do sector público de iniciativa, não deixa de ter sentido fazermos uma chamada de atenção ao projecto de construção do *Teatro Circo*. Sendo um projecto despoletado no seio da sociedade civil, que viria a ser concretizado em 1915, dá-nos o testemunho do espírito de iniciativa das *forças vivas* e do seu contributo para o esforço de modernização da cidade de Braga, ante os tempos difíceis que se anunciavam.

#### - o segundo período (1916-1926)

Com a entrada de Portugal na Grande Guerra, em Março de 1916, a conjuntura económico-financeira que, no imediato, sofreu um abanão revigorante, logo descambaria numa trajectória descendente, vindo ainda a agravar-se com a *depressão estrutural do pós-guerra*.

A população da cidade de Braga no período intercensitário dos anos de 1910 baixaria para valores anteriores aos da última década do século XIX, pelo que ao atingir os anos *vinte* se aproximava, sem todavia o atingir, aos 22 000 habitantes, ou seja,

---

<sup>1</sup> - Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema ..opus cit*, p 110

<sup>2</sup> - *vid* Liv de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - Orçament Ordinário. de 1915, 30/10/1914, sendo objecto de deliberação em 16/11/1914

<sup>3</sup> - *vid* Liv de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - 3º Orçament Suplement. de 1914, Agosto de 1914

<sup>4</sup> - *idibid*



registava um decréscimo da população urbana na ordem dos 2500 habitantes. Para isto contribuiriam também os efeitos nefastos das epidemias que assolaram o País.

Deliberado mais um empréstimo de 100 *contos*, em 10/5/1915<sup>1</sup>, para conclusão das obras previstas no anterior compromisso de 650 000\$00<sup>2</sup>, a autarquia, confrontando-se com a redução crescente das suas movimentações orçamentais, rapidamente se veria na contingência de ter que gerir também o pagamento dos juros de cinco empréstimos simultâneos, todos eles contraídos para obras urbanas. Sintomático da crise vivida na cidade, revelar-se-ia o empréstimo de 15 *contos*, levantado no Banco do Minho para aplicação à Comissão de Subsistência deste Distrito para géneros alimentícios às classes pobres<sup>3</sup>, bem como a orçamentação para a ampliação e reparação do cemitério. Aliás as rubricas destinadas à salubridade e higiene social, de um modo geral, ganhariam uma maior ênfase durante este período.

No entanto o intervencionismo autárquico incidente nas obras urbanas da cidade jamais paralisaria, particularmente a partir do orçamento para o ano de 1920. A leitura do referido documento sugere-nos uma inflexão desta tendência a partir de então. Senão vejamos, em 5/11/1919<sup>4</sup>, a CMB deliberaria um novo empréstimo de 300 *contos* para melhoramentos da cidade, tendo para o efeito aplicado um aumento dos impostos directos e indirectos para acorrer aos encargos do compromisso. Segundo a mesma deliberação destinava-se a ser aplicado nas seguintes obras:

#### aplicações do empréstimo de 300 contos (1919)

discriminação das dotações (1ª e 2ª séries - 100 000\$00) <sup>5</sup>
a) construção de um <b>matadouro</b> com todas as condições que a ciência aconselha e cujo rendimento deverá ser mais que suficiente para fazer face aos encargos do seu custo
b) obras de utilidade, umas já principiadas e outras em projecto taes como: <b>Avenida da Liberdade</b>
c) <b>expropriações</b> das casas fronteiras ao <b>edifício das repartições públicas</b>
d) continuação da <b>rua Cândido Reis</b> (actual rua dos <i>Chãos</i> ) e alargamento da Praça <b>Alexandre Herculano</b>
e) alargamento da <b>rua do Corvo</b> , etc

fonte: Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB

Pelo seu escalonamento e pela ausência de afectações, que deveriam ser oportunamente orçamentadas, se pode verificar que não sobressai qualquer estratégia programática ou novidade senão o projecto de construção de um novo matadouro. Mesmo esse, denotando que os tempos não estavam para grandes arrojões, sendo certamente uma prioridade sanitária da urbe, pressupunha-se capaz de ser autofinanciável. De resto tratava-se basicamente da prossecução da prática *neofontista*

<sup>1</sup> - *vid* Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - Orçament Ordinário de 1916, 5/11/1915

<sup>2</sup> - o primeiro orçamento expresso em *escudos*, conforme as disposições do *Governo Provisório* de 1911 de José Relvas, seria o *III orçamento suplementar ao ordinário de 1913*, in Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - 3º Orçament Supplement. de 1913, 4/9/1913

<sup>3</sup> - escritura de 14/12/1918, in Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - Orçament Ordinário de 1918, 5/12/1917

<sup>4</sup> - *vid* Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - 2º Orçament Supplement. de 1920, 12/2/1920

<sup>5</sup> - *idibid*

dos alinhamentos viários, ou como refere Mário Fernandes, a manifestação urbana de um *fontismo tardio*.

A este propósito torna-se oportuno recordar que durante a primeira metade da década de *vinete* foram rasgadas duas novas ruas no interior do espaço urbano consolidado. Pese o facto de não merecerem dotações orçamentais específicas seriam abertas de novo as ruas *Justino Cruz*, recortando terrenos da antiga *cerca* do Paço e a rua *Júlio Lima*, esta última debaixo de um processo mais ou menos privado. Ambas porém, se destinavam à edificação de prédios de rendimento.

Por fim, a derradeira *injecção de capitais* requerida antes do advento da *revolução nacional*, em 13/12/1923<sup>1</sup>, refere-se a um montante de 250 *contos*, também ela destinada a não ir mais além do que recuperar um projecto específico adiado, a *electrificação da central do Cávado*.

#### 4 - Referências formais de gestão e fiscalização do espaço urbano

Os elementos disponíveis permitem-nos admitir que apesar de estarem reunidas as mais diversas condições e dispostas as mentalidades necessárias para se ter avançado mais no sentido de implementar formalmente o planeamento urbano em Braga, no correr do presente período, condicionalismos exteriores de ordem estrutural e a incapacidade autoregeneradora da *I República*, impediriam que tal desiderato se concretizasse.

Indicadores como a produção cartográfica e as realizações projectivas dos técnicos da Câmara dão-nos, ao seu nível, o testemunho dos tempos difíceis. Na cartografia, ainda que surjam grandes escalas elucidativas de progresso técnico, não seria produzida, durante este período, qualquer nova planta global da cidade com funções instrumentais. Pelo contrário, a *planta* de F. Goullard, de 1883/84, continuaria ainda a ser utilizada frequentemente como *mapa de fundo*.

No plano dos recursos humanos técnicos, nomeámos já a tomada de posse, cinco meses antes da implantação da República, do capitão Albino José Rodrigues como engenheiro da Câmara. Todavia, seria João Lemos o técnico que deixaria o seu nome associado a este período, quer pelo volume de subscrições de projectos, quer pela expressão sucessória que estes tomaram face ao trabalho dos seus colegas precedentes, os *engenheiros* Joaquim Pereira da Cruz e António Martins Ferreira. Iniciado nos projectos camarários ainda no princípio da última década do século XIX, como *Apontador de 1ª classe* e exercendo funções de *Chefe de Conservação*, surgirá, desde 1923, como *Chefe do Gabinete Técnico* até aos últimos anos dessa década.

Por outro lado, o presente período, traz-nos à ribalta um novo plano conceptual que começa a emergir no quotidiano das cidades portuguesas e que, de um certo modo, marcará o início de um novo conceito de urbanismo em geral - o desenvolvimento dos transportes motorizados. É certo que nesta fase, e muito

---

<sup>1</sup> - escritura de 27/12/1923, in Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - Orçament Ordinário de 1924, 23/11/1923

particularmente em Braga, ainda é a cidade que se sobrepõe ao novo formato de circulação, mas os efeitos da guerra e os exemplos chegados do exterior irão, no mínimo, amplificar os primeiros passos desse tentacular convívio.

Do ponto de vista formal e sistemático, a circulação motorizada em Braga considerada como uma realidade significativa, surge-nos expressa a partir do primeiro *orçamento suplementar* para o ano de 1911, inscrita como não podia deixar de figurar no âmbito das *contribuições municipais directas*. Já sob a designação de *imposto sobre veículos*, a CMB, por deliberação de 19/1/1911<sup>1</sup>, irá passar a taxar os *automóveis, motocyclettes e bicyclettes*, distinguindo-se os primeiros em: *automóveis (voitures) para transporte de mercadorias ou de passageiros, particulares ou de aluguer - 4:000\$000*; e *automóveis (voitures) de dois lugares, particulares ou de aluguer - taxa anual de 3:000\$000*; <sup>2</sup> etc.

Os anos *vinte* irão acentuar a presença dos transportes, particularmente do automóvel, no *dia-a-dia* da cidade. Surge então, em frente à *Arcada*, uma *praça de Táxis* <sup>3</sup>; é criada por António de Magalhães Afonso Marinho a *Viação Auto-Motora* (1922<sup>4</sup>); e inaugura-se uma nova linha de *eléctrico* a ligar o cemitério de *Monte D`Arcos* ao *Parque de S. João da Ponte* (1923/24<sup>5</sup>). De um modo geral, as comunicações e os transportes entram assim nas prioridades do desenvolvimento urbano. As comunicações telefónicas, ou não fosse este o melhoramento paradigmático da *República*, seriam especialmente desenvolvidas a partir do projecto de construção do novo *palácio dos correios*, em 1916; e, num outro plano, a partir da viragem da década de *dez* para a de *vinte*, dar-se-iam os primeiros passos no sentido da construção de um campo de aviação.

Por fim, curiosamente na véspera do epílogo da *I República*, não podemos deixar de referir a criação da *Comissão Municipal de Estética*<sup>6</sup>, como um passo dado no sentido de se transpor a fase mais restrita das intervenções concertadas e dos programas de obras para a afirmação de um efectivo planeamento urbano em Braga. Assim, ao abrigo do enquadramento legal previsto, desde Setembro de 1915<sup>7</sup>, a CMB, em 27/5/1926<sup>8</sup>, (re)criaria a referida *Comissão* dotando-a das seguintes atribuições:

- a) - *dar parecer, sob o ponto de vista estético, os projectos de todos os edifícios a construir, reconstruir ou, modificar dentro da área do município;*

---

<sup>1</sup> - a qual viria a merecer o aval da *Comissão Distrital* de 7/4/1911, in Liv(s) de Orçament(s) da CMB (1844-1933) - AMB - 1º Orçament Suplement. de 1911, 4/5/1911

<sup>2</sup> - *idibid*

<sup>3</sup> - Oliveira, E. P. - Braga - Evolução da Estrutura Urbana...*opus cit*, p 56

<sup>4</sup> - Lopes, Cândida - *retalhos da História de Braga*...*opus cit*, p 348

<sup>5</sup> - Teles, Pedro Cabral - *Os primórdios dos transportes urbanos em Braga (1875-1925)*...*opus cit*, p 19

<sup>6</sup> - havia já notícia da existência de uma *Comissão de Estética*, nos anos de 1919/20, da qual fizeram parte os arquitectos Ernesto Korrodi e J. Moura Coutinho, (*vid.* ASC (Com Adm)-AMB (1918-1920), fol 120v) contudo a sua acção não terá tido a sistematicidade e o alcance daquela que agora se iniciava

<sup>7</sup> - Lei Nº 438 de 15/9/1915

<sup>8</sup> - *vid.* ASC (Com Exec)-AMB (1925-1927), fol 92, 27/5/1926

- b) - dar o seu parecer, sob o ponto de vista histórico ou artístico, acerca da demolição de bairros, ruas, edifícios ou monumentos;
- c) - propôr à Comissão Executiva da Ex<sup>o</sup> Câmara as medidas que julgue convenientes a bem dos melhoramentos estéticos da cidade, bem como dar o seu parecer sobre quaisquer plano de arborização ou outros que lhe sejam apresentadas pela Ex<sup>a</sup> Câmara.

Apesar de refém do alcance semântico da palavra estética, a abrangência do conceito e as amplas atribuições da *Comissão Estética* fariam desta estrutura de apoio à edilidade um superpoderoso conselho orientador em matérias da intervenção urbanística, isto já para não nomear a alçada de todo o território do Concelho de Braga. Tanto mais que, dada a ciclópica tarefa que tinha em mãos, não iria dispor de profissionais a *tempo inteiro*. Na verdade, em Setembro desse mesmo ano<sup>1</sup>, seriam propostos e aceites para a integrarem o referido corpo; o Dr. Alberto Feio; o engenheiro António R. de Oliveira Valença e o *arquitecto* J. Moura Coutinho. Finalmente, logo no dia 11 do mês seguinte<sup>2</sup> seria aprovado o respectivo regulamento interno. Mais do que um circunstancialismo formal, a *Comissão* iria atravessar praticamente toda a nova fase que agora se ia iniciar.

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC (Com Adm)-AMB (1926-1927), fol 56v, 20/9/1926

<sup>2</sup> - *id* fol 64, 11/10/1926



### **Capítulo XIII: O planeamento urbano no *Estado Novo* - das origens ao fim da *Autarcia* (1926-1959)**

Ainda que o conceito de *Estado Novo* só tenha vindo a ser adoptado nos primeiros anos da década de *trinta* e o significado da novidade perdesse o sentido com 48 anos consecutivos de vigência, tem sido essa a designação consensual do regime implantado com a *revolução nacional* de 28 de Maio de 1926 - iniciada precisamente a partir da cidade de Braga - e finado em 25 de Abril de 1974. O regime daí saído, sendo anterior e sobrevivente aos diversos ideologismos de Estado que proliferaram e coexistiram durante o período globalmente beligerante, tendo semelhanças com o homónimo regime da nação vizinha - ainda que entre nós não tenha havido uma guerra civil e as personalidades dos líderes, neste contexto tão determinantes, fossem diametralmente opostas - impõe todavia que deva ser analisado repartidamente e seja objecto de alguns breves considerandos.

Alicerçado no *Integralismo Lusitano*, cujo principal doutrinador seria António Sardinha (1888-1925), este movimento geracional de cariz patriótico, desenvolvido a partir de 1914, viria a implantar-se no seio de uma elite pensante, sobretudo proveniente dos estratos juvenis da aristocracia e da alta e média burguesias urbanas. Paralelamente, também os intelectuais católicos de procedência académica, algo ressabiados do anticlericalismo persecutório dos primeiros anos da *República* e, ainda, naturalmente, as experiências importadas de outros países europeus, dariam igualmente, no conjunto, o seu concurso para a sustentação teórica da *rebelião contra a corrupção e a degradação da república parlamentar*<sup>1</sup>. Todavia, hoje começa a ser pacífico que o *Estado Novo se deve entender como a modalidade nacional de superação autoritária da crise em que se debatiam os sistemas liberais em geral*<sup>2</sup>, já que, ao contrário do liberalismo oitocentista, a *República Democrática não era o começo de qualquer coisa estruturalmente nova, mas antes a fase última de algo que se iniciara muito atrás, em 1820. A 1ª República foi o climax de um processo, o resultado natural da evolução do liberalismo monárquico*<sup>3</sup>.

Depois das diversas réplicas e reajustamentos, alguns deles de carácter *palaciano*, que acompanhariam a consolidação do novo regime, a condução geral dos acontecimentos orientou-se, sem que alguma vez ameaçasse retroceder de novo à Monarquia, para a depuração de todas as correntes existentes no seu seio, pretensamente alternativas à pacificação e ao compromisso internos, e que constituíam o conglomerado ideológico do período da *ditadura militar*. Esse produto ideologicamente incaracterístico, resultado de uma dança desgastante de alianças e de traições surdas criaria as condições ideais para a aceitação generalizada por uma solução afirmantemente regeneradora. É indiscutível que a busca da nova ordem diluir-se-ia no

---

1 - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 291-293

2 - Rosas, Fernando - *História de Portugal...O Estado Novo...opus cit*, p 10

3 - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 287

protagonismo crescente da figura de António Oliveira Salazar (1889-1970), em torno do qual iria inclusivé personalizar-se o próprio regime político e até a própria época.

A ascensão de Salazar ao poder data de 1928, facto este que lhe permitiria desde logo aplicar as medidas políticas de saneamento financeiro que vinha propondo para o País e que o notabilizariam com uma aura providencialista. Basicamente, as suas políticas assentavam no reequilíbrio orçamental das contas do Estado. Para isso avançou com severos cortes da despesa pública e com a criação de novos impostos, tendo ainda acompanhado estas medidas com directivas centradas na poupança e na necessidade de reorganização da administração dos dinheiros do Estado<sup>1</sup>.

Definitivamente consolidado no poder, Oliveira Salazar, *em Maio de 1931, definiu o fim da Ditadura como sendo o "estabelecimento de um nacionalismo político, económico e social, bem compreendido, dominado pela soberania incontestável do Estado Forte"*. Este viria a nascer do *robustecimento do Poder Executivo, da abolição dos partidos e dos sindicatos de classe, da manutenção da censura e da reorganização das forças armadas e da polícia (...)*, fazendo contudo sublinhar, no intuito de se demarcar dos *status quo* italiano e germânico, tratar-se de um regime *autoritário*, mas não *totalitário*<sup>2</sup>. O *Estado Novo* passaria então a ser formalmente concebido como *unitário e corporativo*<sup>3</sup>.

A partir de 1936 o regime incorporaria na sua dimensão orgânica diversas estruturas de natureza *fascista* cuja actividade viria a esmorecer após o desfecho da *II Grande Guerra*. O sistema, porém, do ponto de vista formal, continuaria a sustentar-se nos princípios de um *Estado de Direito*, garante de liberdades individuais e colectivas, ainda que a diversa regulamentação específica deles fizesse *letra morta*. Disso é exemplo a subversão do texto constitucional de 1933, que, entre outros princípios estruturais, embora atribuísse ao Presidente da *República* amplas prerrogativas e ainda lhe desse a legitimidade do sufrágio directo, com a eternização no poder de Oliveira Salazar, haveria de se dissolver no arbítrio discricionário do *Presidente do Conselho de Ministros*<sup>4</sup>, consignando o sistema político português, como nos recorda A. H. de Oliveira Marques, citando Marcelo Caetano, a um *presidencialismo do primeiro-ministro*<sup>5</sup>. A revisão mais incisiva da Constituição viria acontecer em 1959, com a revisão constitucional de Agosto, acentuando ainda mais o poder absoluto do chefe do executivo.

*Em meados dos anos 30 poderia considerar-se completada a política de estabilização financeira iniciada em 1928, reforçada pelas posteriores medidas de*

---

<sup>1</sup> - *id* p 311

<sup>2</sup> - *id* p 294-295

<sup>3</sup> - *Estado Corporativo consiste, no essencial, em conceber o Estado como um organismo solidário em que os governantes não são eleitos por sufrágio directo dos cidadãos mas sim escolhidos indirectamente no quadro de um sistema de representação funcional, por grupos profissionais, sociais e económicos*, in Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e organização do espaço...opus cit*, p 37

<sup>4</sup> - além da *Presidência do Conselho de Ministros* e da pasta das *Finanças*, Oliveira Salazar, a partir de 1936 passaria a acumular a da *Guerra* e a dos *Negócios Estrangeiros*.

<sup>5</sup> - Caetano, Marcelo, *cit in* - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 304

combate aos efeitos da crise internacional de 1929<sup>1</sup>, pelo que se reuniram as condições para avançar com uma política nacional de fomento económico.

\* \* \*

Uma das dimensões mais afirmativas do *Estado Novo* expressar-se-ia ao nível das obras públicas, pelo que vários autores são unânimes em apontar esse período como o de um retorno ao *Fontismo*. Todavia, ao contrário do século XIX onde prevalecera a iniciativa privada própria de uma economia liberal, as obras públicas do Estado Novo, pela oportunidade das suas características exteriorizadoras, mais do que um meio de fomento e de progresso *per si*, afiguraram-se também como um veículo privilegiado de afirmação ideológica e testemunho de capacidade realizadora. As obras públicas seriam pois apresentadas como uma produção única e exclusiva do regime cujo sucesso só poderia ser interpretado como sendo a eficácia da própria acção governativa.

De entre o vasto programa de obras então iniciado um dos subsectores mais privilegiados seria o da *expansão da rede rodoviária*. Sob a orientação da *Junta Autónoma das Estradas*, criada em 1927, foram construídos na década de trinta mais de 500Kms de novas estradas nacionais, tornando-se assim, no domínio do *investimento público (...)* a segunda principal despesa do Estado no que respeita às *infra-estruturas*<sup>2</sup>. Numa perspectiva mais alargada, a *rede vial total duplicou em vinte e cinco anos (13000Kms na década de Vinte, 26000Km em 1950)*<sup>3</sup>. Tal como no período da *Regeneração oitocentista*, este facto não só contribuiu para a consolidação interna do mercado nacional, como teve um papel determinante na *absorção do desemprego*, dando ensejo àquilo que, por ironia do senso comum, então ficou conhecido por *política do paralelepípedo*<sup>4</sup>.

Não ficará, todavia, minimamente anunciado o quadro das *obras públicas* sem antes referir o seu principal obreiro, o ministro Duarte Pacheco (1900-1943) ou seja, aquele que, interpretando os desígnios do *Chefe do Governo*<sup>5</sup>, mais do que um simples executor, poria em prática o essencial da política de obras do Estado Novo. Duarte Pacheco cujo dinamismo fora precocemente notado - aos 25 anos de idade era já o Director do Instituto Superior Técnico - tornar-se-ia ministro do renovado ministério das Obras Públicas e Comunicações nos períodos de 1932/36 e, depois de um breve interregno, novamente em 1938/43. Desta vez passando a acumular essas funções com as de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa. Como todas as luzes intensas, o seu brilho foi breve. Ainda assim a obra realizada marcaria

---

<sup>1</sup> - Rosas, Fernando - *História de Portugal...O Estado Novo...opus cit*, p 265

<sup>2</sup> - *id*, p 255

<sup>3</sup> - Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal...opus cit*, vol II, p 315

<sup>4</sup> - sendo este o elemento unitário constituinte do tipo de pavimentação rodoviária então mais frequente, por ser manufacturado, viria a dar trabalho a muita gente

<sup>5</sup> - J. Frederico Ulrich, mais tarde ministro das Obras Públicas, referindo-se a Salazar diria ser este o *primeiro de entre os engenheiros e arquitectos portugueses, pois fora ele quem tudo concebera*, in Rel. da Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas - *Quinze anos de Obras Públicas - 1932-1947* - Lisboa 1949, Vol. II, p 14



determinantemente o sector e o País. Neste caso com redobrada importância, se admitirmos, que é a este estadista que se deve a introdução do urbanismo contemporâneo de carácter sistemático em Portugal, *nas suas diversas dimensões legal, administrativa e processual*<sup>1</sup>.

\*\*\*

Antes porém, as primeiras experiências ocorridas no presente domínio, ainda durante a *I República*, davam já a indicação de um nova solicitude face ao crescimento urbano, em particular e como sempre, mais expressivamente nos casos de Lisboa e do Porto. A aplicação tardia dos *Planos Gerais de Melhoramentos* revelava então a sua inadequação no tocante às novas realidades urbanas dessas cidades e quanto à conceptualização afirmante das novas correntes do urbanismo. Na capital, o engenheiro de *Ponts et Chaussées* F. Ressano Garcia (1847-1911) ao apresentar o *Plano de Geral de Melhoramentos* (1903/04), evidencia-nos ainda a visão prospectiva da cidade napoleónica que entretanto vinha sendo objecto de profundas revisões em toda a Europa industrializada<sup>2</sup>. Por seu turno, a Câmara do Porto, quiçá fazendo uso dos seus tradicionais laços culturais com o Reino Unido, convidaria Barry Parker (1867-1947) para aí empreender a mesma tarefa. Interveniente no movimento da *cidade-jardim*, introduz entre nós, por assim dizer, as primeiras atitudes demarcantes do doutrinário regularizador do século XIX, ao apresentar em 1915, ainda que com impacte parcial, o plano para o futuro centro cívico do Porto.

A implantação da *Ditadura* marcará o advento do *urbanismo modernista* em Portugal ainda que aqui e ali se possam identificar tópicos de *aggiornamento* em algumas das propostas anteriores<sup>3</sup>. Facto determinante e simbólico dessa mesma abertura constituiria a vinda do arquitecto paisagista francês J. C. Forrestier que fora convidado, em Fevereiro de 1927, pela Comissão Executiva da Câmara Municipal de Lisboa para elaborar um *Plano Geral* da cidade. O arquitecto Forrestier, formado no espírito das *Beaux Arts*, com créditos já firmados em França, viria porém a beneficiar da experiência colhida no diversificado número de encomendas e destinos que trilhou, possibilitando-o tirocinar pelo mundo pós-colonial, dos trópicos ao Norte de África. Além disso demonstrou estar a par dos movimentos renovadores de origem anglo-saxónica mais recentes como a *City Beautiful* ou a *cidade-jardim*. Ainda assim, as suas propostas para a capital, embora eivadas das diversas influências que aportou, no essencial, não irão muito além da introdução de *fragmentos da Paris napoleónica de Haussman*<sup>4</sup>. A concepção urbana de Forrestier continua a manter a expressão

---

1 - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p38

2 - uma dessas referências tem origem no revivalismo alemão personificado por Camillo Sitte ( *Der Städtebau - 1883*) cf. in Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*

3 - contudo Margarida Sousa Lôbo, neste contexto, aponta-nos a proposta elaborada por Ezequiel de Campos para a Póvoa de Varzim, em 1920, como um pronuncio conceptual das intervenções que virão a ser propostas nos anos *quarenta*, in Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 31-33

4 - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit*, p 50

circunscrita de um *planeamento físico* restrito aos aspectos viários e paisagísticos cujos arquétipos formais se insinuam em si mesmo como potenciais redentores das antinomias que afectam a cidade de então.

Surgem entretanto outras experiências isoladas, exemplificativas da penetração das novas concepções entre nós, como são exemplo as propostas de 1929 de Cristino da Silva para o novo assentamento da Cova de Iria e de Carlos Ramos para a estância balnear de Moledo do Minho<sup>1</sup>.

Será então com Duarte Pacheco que o planeamento urbano adquire foros de prioridade no âmbito da política nacional de obras públicas. Já aqui denunciámos que a nova política urbana encetada no seio do lançamento do Estado Novo se virá a converter numa área acarinhada da acção governativa, tendo por fim levar até às últimas consequências uma das utilidades tradicionalmente máximas do urbanismo, isto é, tomar as cidades em *vitrines* privilegiadas da expressão exaltadora de um regime.

Para isso Duarte Pacheco contará com dois níveis de apoio fundamentais: o primeiro dependerá do uso de uma vasta margem de autonomia política, administrativa e financeira; e o segundo, da assessoria e da orientação técnica produzida por um escol de urbanistas de elevado prestígio internacional na época.

No âmbito do recém-criado Ministério das Obras Públicas e Comunicações, viriam a surgir, no plano político, diversos organismos e corpos adossados ao funcionamento do próprio ministério, que desenvolviam a sua actividade na dependência directa do ministro. O principal destes institutos, surgido nesse ano, seria sem dúvida o *Comissariado de Desemprego*, que veio a gerir o *Fundo de Desemprego*, principal meio de financiamento directo das obras públicas locais. Este baseava-se num sistema de comparticipações, com fortes implicações na política de emprego, vindo a caucionar todo o intervencionismo caracterizadamente dependente de um planeamento fortemente centralizado. Embora o primeiro corpo legal de 1934, de que adiante falaremos, apontasse para o acentuar do protagonismo das autarquias, indicando que estas deveriam assumir o principal papel no processo de planeamento do seu território, a falta de recursos financeiros disponíveis e a incapacidade técnica estrutural para o assegurarem, ou mesmo o organizarem, faria reverter toda a concepção/acção para os serviços centrais do ministério, no âmbito de uma prática em que a última palavra caberia sempre ao seu titular.

Por outro lado, a extensa magnitude da política de ordenamento do espaço urbano, iniciada a partir de 1932, e que viria a ter o seu principal desenvolvimento no correr da década seguinte, só foi possível devido à implementação, numa primeira fase, de uma política draconiana de solos. Nesse sentido, com a publicação do D. L. de Julho de 1938<sup>2</sup>, o Estado passou a dispor de prerrogativas arbitrárias para proceder a expropriações sumárias e de custo irrisório, desenvolvidas num quadro legal próximo, diríamos, de uma situação de pós-catástrofe.

---

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 13

<sup>2</sup> - Dec. lei, Nº 28797 de 1 de Julho de 1938, conhecido também pelo "Regime dos Centenários"

O outro dos níveis de apoio com que Duarte Pacheco contou de início, reportar-se-ia ao plano técnico. Nos dois períodos distintos que esteve à frente das Obras Públicas, ciente da escassez de recursos humanos especializados nas disciplinas do urbanismo, qual príncipe do *renascimento*, mandaria contratar reputados especialistas no estrangeiro. O seu primeiro mandato (1932-36), neste domínio, ficaria influenciado pela presença de Donat-Alfred Agache (1875-1960), vice-presidente da *Societade Francesa de Urbanistas*. Duarte Pacheco tomara já contacto com o seu trabalho exercido no Rio de Janeiro. Sendo contratado em 1933 para executar o estudo preliminar da urbanização da *frente ribeirinha* de Lisboa, a sua passagem ficaria sobretudo registada pelo contributo que deu na *estruturação administrativa e da fundamentação legal das operações a desenvolver*<sup>1</sup> no âmbito do planeamento urbano em Portugal. O primeiro regulamento respeitante aos planos de urbanização camarária, que veio substituir a longa vigência do decreto de 1864, ir-se-ia fundamentar nos *modèle de lois, reglements et servitudes...* inspirados na referencial *lei Cornudet de 1919*<sup>2</sup>. Agache abandonaria o *teatro de operações* com a saída de Duarte Pacheco do Governo.

O segundo período, entre 1938 e 1943, dentro da mesma linha de actuação, Duarte Pacheco convocará o arquitecto urbanista de origem polaca, Etiénne De Gröer, também ele enquadrável na escola francesa, para orientar o plano geral de urbanização de Lisboa. Antigo colaborador de Agache no Brasil e indicado pelo seu ex-aluno do *Instituto de Urbanismo de Paris*, o arquitecto João Faria da Costa - um dos dois únicos especialistas nacionais de urbanismo à data - De Gröer virá a ter um papel distinto, inclusive mantendo-se entre nós para além da inesperada morte de Duarte Pacheco<sup>3</sup>, pelo que o seu nome é uma referência incontornável e determinante para a compreensão do urbanismo português dos anos *quarenta*.

De acordo com Carlos Nunes da Silva, *a nova política urbana daqui resultante assentava em três vectores que se foram definindo ao longo do período em que Duarte Pacheco esteve á frente do MOPC: a) eliminação do monopólio privado do solo urbano, b) subsídio pelo trabalho, proporcionando assim mão de obra barata que doutro modo ficaria desempregada e, c) a implementação de grandes empreendimentos de "obras Públicas"*<sup>4</sup>. Citando o mesmo autor, a propriedade fundiária representava um entrave à reprodução a baixo custo da força de trabalho, já que *este era um elemento chave no modelo de crescimento adoptado*<sup>5</sup>. Nesta perspectiva a componente do trabalho afigura-se como uma questão central da política preconizada. Não só se procurava responder aos efeitos da crise económica de 1929, criando emprego, como, dentro da mesma estratégia, se procurava satisfazer os

---

1 - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...*opus cit, p 37

2 - *id* p 38

3 - esteve em Portugal entre 1938 e 1951

4 - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*...opus cit, p 54

5 - *id*ibid

interesses do *capital comercial ligado ao Ultramar*, designadamente através do fomento das grandes infraestruturas relacionadas com os transportes para as colónias<sup>1</sup>.

Após a morte de Duarte Pacheco, em 1943, lançadas que estavam as bases para o desenvolvimento de uma política urbana sistemática, a prática do planeamento iria aumentar de intensidade. Nesse mesmo ano é criada a *Secção de Melhoramentos Urbanos*, afecta à Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais - MOPC, incumbida de normativizar e organizar o processo de planeamento, que entretanto ganhava foros de maior complexidade. De acordo com a investigação referencial, efectuada por Margarida Souza Lôbo, até ao final da *Autarcia*, o número de estudos e de instrumentos de planeamento aprovados não mais deixaria de aumentar. O cômputo dos *planos* submetidos à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas crescerá a um ritmo particularmente intenso entre os anos de 1947 e 1954<sup>2</sup>. Neste último ano, *o número de anteplos aprovados ultrapassa a centena e meia, de entre um total de 337 planos estudados ou em estudo*<sup>3</sup>. É máximo valor atingido, já que *a partir desta data, a produção de planos entra em declínio*<sup>4</sup>.

Todavia, após saída de Duarte Pacheco, a política urbana iria sofrer alterações substantivas, particularmente decorrentes das mudanças de estratégia tomadas à face das pressões exercidas pelo controlo do solo urbano. Esgotada a fundamentação do *regime dos centenários*, que conferia as mais amplas prerrogativas a quem exercia o poder de planear, em 1944 seria novamente regulamentado o processo de elaboração de planos de urbanização, recentrando as prioridades no *policimento da actividade privada*. De acordo com Carlos Nunes Silva, tratar-se-ia de um *pronúncio da mudança de política urbana*, resultante da pressão exercida pelos interesses defensores da propriedade fundiária representados na Assembleia Nacional e que se materializaria na reintrodução da *fase judicial no processo de expropriação*<sup>5</sup>. Como consequência as expropriações deixavam de se circunscrever a um mero formalismo, tornando-se mais morosas e aumentando a litigiosidade. O processo agora iniciado, que o autor citado chega a apodar de "*liberal*", consubstanciar-se-ia na criação de uma nova figura de planeamento - o *anteplo de urbanização* - que abdicando da exigência dos estudos de urbanização *à custa de um reforço do papel de polícia exercido pelos planos sobre a construção e loteamentos privados*<sup>6</sup>, contribuiria para flexibilizar todo o processo, tanto no tempo como no espaço.

## 1 - O enquadramento legal

Se há matéria jurídica onde o exercício do poder político e as bases filosófico-doutrinárias dominantes melhor se confundem com a lei, serão certamente o campo do

---

1 - *idibid*

2 - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p44

3 - *id*, p 35

4 - *idibid*

5 - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit*, p 59/60

6 - *idibid*

urbanismo e muito particularmente o domínio do planeamento urbano. Sendo o espaço urbano uma das dimensões mais expressivas do humano e do social feito território, também por isso as diferentes acepções que o próprio conceito de planeamento urbano nos pode despertar, são indubitavelmente reveladoras da estreiteza dessa associação. *A legislação urbanística, ao contrário do que muitos pensam, não é politicamente neutra, não é ideologicamente neutra*<sup>1</sup>. Portanto, se o planeamento urbano pressupõe o exercício do poder, o poder absoluto sugere o planeamento *absolutamente*. Não será pois somente por mera coincidência que a generalidade da arquitectura legal comparada nos evidencia que, a maior parte da legislação, neste âmbito produzida, raramente transvaza a esfera governativa e baixa sequer ao domínio parlamentar. Sendo por natureza uma dimensão integrante do uso do próprio poder, *a legislação urbanística é, efectivamente, feita por um núcleo muito restrito de funcionários do Ministério competente*<sup>2</sup>, pelo que poderemos admitir ser também uma expressão *tecnocrática* do poder político dominante.

Ainda que a primeira legislação directamente orientada para o urbanismo seja reportável ao século XIX, ou até mesmo antes se optarmos por colocar a questão como um fim em si mesmo, *só no século XX é que se pode falar verdadeiramente na existência de um autêntico Direito do Urbanismo*<sup>3</sup>, já que o próprio urbanismo, no século anterior, ainda seria entendido dentro do quadro de *uma actividade privada, sujeita à fiscalização policial da Administração Local competente (...)*, isto é, um *"urbanismo de disciplina"*, que visava como última finalidade *evitar prejuízos a terceiros ou prejuízos à comunidade*<sup>4</sup>. Seria pois no entorno da mundividência industrialista do crescimento urbano tentacular e sob o seu ritmo encadeado que essa abrangência iria determinar, que emergirá uma consciência geral da necessidade da *visão de conjunto*. Essa novidade tem o seu paradigma no planeamento económico feito lei, enformado e testado na União Soviética do anos *vinte*. Daí se irá disseminar como uma realidade supravoluntarista e supracadémica, chegando inclusive a inspirar o *Direito do Urbanismo* consagrado enquanto *planning law* no Reino Unido, por ironia, na pátria do mais enraizado sistema *demoliberal*. Nesse sentido, o planeamento urbano, o mais generalizadamente apreendido, afigura-se consensualmente sempre como uma *função de Estado*.

Ora, ao *traçar um breve quadro da evolução histórica do Direito do Urbanismo em Portugal, equivale, em larga medida, [e, ainda hoje, acrescentaríamos] a invocar as doutrinas urbanísticas do Estado Novo e o sistema de planeamento nascido do modo centralista como administrou a cidade*<sup>5</sup>. Nunca como então, entre nós, as condições e os

---

1 - Amaral, D. Freitas do - *Opções Políticas e Ideológicas Subjacentes à Legislação Urbanística...opus cit*, p93

2 - *id*, p 93

3 - *id*, p 95

4 - *id*, p 97

5 - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 1

meios do exercício do planeamento urbano estiveram tão próximo da sua natureza primordial.

\* \* \*

Do ponto de vista das referências, uma vez mais, seria o engenheiro Duarte Pacheco quem *estabeleceu as bases doutrinárias em que ainda hoje assenta o nosso Direito do Urbanismo*<sup>1</sup>.

O sentido inovador e exteriorizador da afirmação doutrinária do Estado Novo levaria, numa primeira fase - e que se encerrará com o final da Grande Guerra - a utilizar *o planeamento urbano como um instrumento racionalizador das múltiplas intervenções do Estado junto dos interesses locais*<sup>2</sup>.

Com a *era pós-Duarte Pacheco* o Estado abdicaria do controlo onipotente da especulação fundiária para passar a conceber a administração do sector *como uma discreta plataforma de negociação dos terrenos para construção*. Seria então, entre os anos de 1946/58, que se iria proceder *à montagem do sistema formal de planeamento urbano*. Entrava-se assim numa fase - que duraria até 1971 - do planeamento em *ciclo sem fim*. Isto é, os instrumentos do plano passavam a integrar uma processologia formalmente inconclusiva, consubstanciada no ritmo alterno definido entre a condição prévia e a revisão dos instrumentos, sem que todavia, alguma vez um deles tenha obtido a qualificação definitiva e imperativa de lei.

Em Maio de 1948<sup>3</sup>, o deputado Cancela de Abreu, queixava-se que *a falta* [de aprovação] *dos planos de urbanização estava a paralisar inúmeros empreendimentos locais*. Avolumavam-se os impasses relativos à execução das expropriações necessárias à implementação dos novos projectos. Também a eficácia do poder central via-se deste modo soçobrar perante a ciclópica tarefa do *policimento da prática urbanística local* de todo o País.

Nas boas tradições do Direito Administrativo português, embora a Constituição de 1933 contemplasse o contributo legislativo dos municípios, não são conhecidos ou, no mínimo relevantes, os contributos procedentes deste órgão, pelo que se acrescentarmos a isso as limitações anteriormente invocadas, podemos constatar que a política de melhoramentos locais ficou inteiramente à mercê dos critérios e das prioridades da política da administração central. A criação do *Fundo de Desemprego* (1932) iria acentuar ainda mais essa dependência pelo arbítrio governamental, tanto mais que as finanças locais tinham sido sacrificadas ao esforço patriótico da política de recuperação do equilíbrio orçamental. Pode-se assim concluir, no essencial que, do poder de persuasão local exercido junto do poder central, dependia o sucesso concretizador de cada município. Como veremos adiante, a cidade de Braga constituiria um desses exemplos.

---

1 - *id.* p 4

2 - *id.* p 5

3 - *id.* p 19

## 1.1 - as figuras jurídicas do planeamento urbanístico

De acordo com o estudo já referido, Fernando Gonçalves elenca as diversas figuras de plano urbanístico que ocorreram durante o Estado Novo. Excepto o *plano geral de urbanização*, publicado em diploma legal no consulado de Duarte Pacheco, todos os restantes lhe são posteriores. Observemos:

### figuras legais de planeamento urbanístico

ano	figura de plano urbanístico	objectivo	ref legal
1934	<i>plano geral de urbanização</i>	<i>das sedes de concelho e outras localidades</i>	DL-24802; 21/12
1944	<i>planos gerais de urbanização e expansão</i>	" " " " " " " "	DL-33921; 5/9
1944	<i>planos parciais de urbanização</i>	" " " " " " " "	" " "
1946	<i>anteplanos de urbanização</i>	não abrangia Lisboa e o Porto	DL-35931; 4/12
1971	<i>plano geral de urbanização</i>	<i>das sedes de concelho e outras localidades</i>	DL-560/71 e 561/71; 17/12
"	<i>planos parciais de urbanização</i>	" " " " " " " "	" " "
"	<i>plano de pormenor</i>	" " " " " " " "	" " "

fonte: Fernando Gonçalves, 1989<sup>1</sup>

A primeira figura de plano, que designaremos por PGU-34, constitui ainda hoje um fundamento matricial do *Direito do Urbanismo* português. Intencionalmente renovadora, no sentido em que viria a ignorar toda a legislação anterior, que de algum modo se pudesse relacionar com a questão, reflecte todavia, a ideia clara do legislador em afirmar uma ruptura com o passado para anunciar o advento de uma nova fase.

Começando por querer traduzir um processo de conjugação de esforços entre o governo e os municípios, as contingências, já enunciadas, demonstrariam a impraticabilidade do seu alcance formal, principalmente no que concerne às insuficiências locais de meios, fossem elas de natureza material ou humana. Ainda assim, reconhecia-se que *os planos de urbanização a organizar [com carácter obrigatório](...)serão elaborados por iniciativa das Câmaras municipais, segundo as bases que o Governo estabelece, para dar unidade e eficiência ao trabalho dos municípios*<sup>2</sup>. Enfim, para além do paternalismo evidenciado logo de início, revelador das dúvidas quanto à real capacidade dos organismos locais em levarem avante tal iniciativa, o governo mostrava não abdicar da sua tutela fortemente centralista. Não obstante, a realidade dos factos quedar-se-ia muito além das expectativas do legislador. O processo obedecia aos trâmites legais próprios de um concurso público, onde supostamente todos os intervenientes estariam representados - prevendo-se até a instrução de uma fase de inquérito público<sup>3</sup> - contudo, as insuficiências estruturais aduzidas, reconhecíveis inclusive na inexistência de cartografia de base, impunham, à partida, toda uma pesada série de condicionantes, que se estendia muito para além da questão do regime político.

1 - *id.* p 23/24

2 - *vid* preâmbulo do D. L. nº24802

3 - questão esta que, como é sabido, apesar de instituída no regime democrático, ainda hoje deixa muito a desejar

Sem deixar *traços bem patentes* nas cidades portuguesas, o PGU-34, - de inspiração francesa, à qual não foi estranha, como já anteriormente o afirmámos, a passagem de D. Alfred Agache por Portugal (1932-34) - constituiria porém, uma referência mental e doutrinal dos agentes intervenientes nos processos urbanísticos subsequentes. No seu sentido idealista, o planeamento urbano passou a ser interpretado como uma *moderna arte, que também é ciência da urbanização*.

Pela primeira vez, com carácter geral e abrangente, o modelo de planeamento urbano, ainda que dependente das prioridades definidas pelo governo, estendia-se para além do planeamento físico e para além de um simples "*instrumento de polícia*"<sup>1</sup>, visando *obter [para as cidades] a sua transformação e desenvolvimento segundo exigências da vida económica e social, [ e também] da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes*<sup>2</sup>.

Em 1938, ano em que Duarte Pacheco retorna ao MOP(C), será o mesmo em que a acção matricial iniciada por Agache é retomada com a vinda de E. De Gröer. Este último chegaria a Lisboa para conduzir o *Plano Geral de Urbanização e [acrescentando-se desde então] Expansão*: Em Julho publicar-se-ia a célebre legislação conhecida pelo *regime dos centenários*, que, como se sabe, viria a facilitar o processo geral de expropriações.

A crescente necessidade de ordenar a expansão da cidade de Lisboa, ainda antes da conclusão do plano; os problemas de crescimento - entretanto resolvidos em parte devido ao facto do presidente e o ministro serem uma e a mesma pessoa - e o aumento da população, em geral, sentida nos diferentes aglomerados, tornava a exequibilidade do processo mais complexa.

Com a saída de cena de Duarte Pacheco volta a ser reintroduzida no figurino legal a *componente de policiamento da actividade privada*, cedendo-se assim à pressão dos interesses privados. Seria então criado, em Setembro de 1944, o novo regulamento de elaboração de planos de urbanização, denominado *Plano Geral de Urbanização e Extensão* e que, em termos sintéticos, representa a abdicação, por parte do Estado, da política activa de monopólio do solo urbano.

Neste contexto, formalizando uma prática metodológica corrente no processo técnico de planeamento, surgiria, em Dezembro de 1946, a figura do *anteplano de urbanização*, espécie de dispositivo político-jurídico intermédio capaz de conciliar os objectivos gerais de ordenamento da expansão com o licenciamento da construção e loteamento particulares. Sacrificava-se o aprofundamento da *ciência urbanística* atribuída, enquanto ideal, ao foro intervencionista das Câmaras em favor do policiamento da edificação urbana<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - isto é, não vinculava o licenciamento de obras particulares às disposições do Plano - in Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit*, p 56

<sup>2</sup> - vid artº 1º do D. L. nº24802

<sup>3</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit*, p 60



Aquilo que era para ser uma situação transitória, servindo igualmente para descomprimir o trabalho que sobrecarregava os serviços centrais de urbanização, tornar-se-ia, com o passar do tempo, num instrumento equívoco de acomodação, ao ponto de, generosamente passar-se a admitir que os *anteplanos de urbanização já definiam "em linhas gerais de arranjos urbanísticos [o suficiente e o necessário] que convinha fazer cumprir rigorosamente, até à conclusão dos definitivos"*<sup>1</sup>.

Embora o articulado legal anterior impusesse um prazo de *três anos, a contar da data de conclusão das respectivas plantas topográficas*<sup>2</sup> para as Câmaras requererem a homologação governamental do plano, a prática corrente acabaria por dissuadir qualquer veleidade nesse sentido, relegando estes instrumentos de planeamento para o campo difuso das interpretações diversas. Para agravar ainda mais a situação, do ponto de vista administrativo, os anteplanos constituíam documentos de acesso restrito, ao contrário dos planos gerais, cujo húmus legal, como não podia deixar de ser, exigia que após serem superiormente aprovados, obviamente, deveriam tornar-se públicos.

O impasse manter-se-ia até Dezembro de 1971, a partir do qual a regulamentação estipulada iria, na expressão de Fernando Gonçalves, *pôr termo ao jogo de escondidas entre as figuras de plano geral de urbanização e expansão e de antepiano de urbanização*<sup>3</sup>. O articulado em questão ao esclarecer diversos equívocos resultantes da simultaneidade dos dois documentos anteriores, pretendia retomar, *à priori*, as vantagens da intervenção dos municípios. Ao invés, aquilo que uma mão oferecia a outra retirava. Enquanto se vivia um período de forte crescimento urbano, o poder central *retira[ria às Câmaras] a capacidade de planeamento das respectivas áreas rurais*<sup>4</sup>.

Também, na mesma data em que o instrumento anterior foi formalizado, surgiria o *plano de pormenor*. Ainda que anteriormente já se admitisse a intenção de planear sob grande escala, pelo menos na mesma proporção em que foi formalizado o *plano particularizado*<sup>5</sup>, o novo alcance seria porém nulo ou muito limitado. A explicação, segundo o mesmo autor de referência, deverá ser indagada junto da *figura de planeamento directamente concorrencial com os projectos de loteamento elaborados por particulares. Ou seja, a não regulamentação do plano de pormenor inseria-se numa estratégia mais vasta, apostada na consolidação dos processos de urbanização particular, mediante o esvaziamento da capacidade de controlo municipal sobre as operações de loteamento*<sup>6</sup>.

---

1 - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 31

2 - *id* p 32

3 - *id* p 33

4 - *id* p 34

5 - *id* *ibid*

6 - *id* p 35

## 2 - O planeamento antes do *anteplano*

Em Braga o primeiro sinal de inserção da cidade no vasto *impulso renovador* que [iria] ating[ir] todos os recantos do País, solicita[ndo] o concurso do Govêrno para importantes trabalhos de urbanização<sup>1</sup>, chegaria ainda e durante o primeiro período de governo do ministro Duarte Pacheco. Com efeito, a CMB deliberaria, em Junho de 1933<sup>2</sup>, convidar o arquitecto Luís Cristino da Silva (1896-1976)<sup>3</sup> para fazer o *Plano da Cidade*, o mesmo que cinco anos após se notabilizou com a concepção de um dos mais exemplares modelos da arquitectura e do urbanismo de então - a Praça do *Areeiro* em Lisboa - e que, como tal, o elevaria ao estatuto de *mentor estético da arquitectura oficial* da década que se seguiu<sup>4</sup>. A iniciativa do Presidente da Câmara embora zelosa e promissora não teria porém qualquer consequência.

Concluído o primeiro terço do século XX, se excluirmos o processo do abastecimento de água desenvolvido durante a década inicial da centúria e dos preparativos para o arranque do saneamento, já de si projectos tardios, temos que, pouco ou nada de global e de abrangente ocorreu durante esse período no ordenamento físico do território urbano de Braga.

Ainda no consulado de Duarte Pacheco, no princípio dos anos *quarenta*, um novo ensaio, com carácter parcial e limitado, manifestaria os contornos indiciadores do tipo de registo que procuramos. Estamos-nos a referir ao *Anteprojecto de remodelação dos largos de Infias e do Monte D`Arcos*<sup>5</sup> que seria entregue ao arquitecto urbanista David Moreira da Silva (1909)<sup>6</sup>.

Talvez, mais pelo perfil do técnico - que como se sabe integrou a gesta protagonista dos primórdios do *urbanismo modernista* em Portugal<sup>7</sup> - do que

<sup>1</sup> - *vid* Preâmbulo do D. L. nº24802

<sup>2</sup> - *vid* ASC-AMB (1931-1933), fol 239, 8/6/1933

<sup>3</sup> - na altura do convite Cristino da Silva o arquitecto ganhara notoriedade com o projecto de prolongamento da avenida da Liberdade em Lisboa. Esteve também ligado ao Plano Geral de Melhoramentos de Fátima (1929); ao projecto do Estádio Nacional na Cruz Quebrada (1936); urbanização da frente marginal da Praia de Monte Gordo (1941); Regularização e embelezamento da Frente marginal de Sines (1942) e Antepiano da Praia de Vieira de Leiria (1945); entre outros; *in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 105/112

<sup>4</sup> - Cristino da Silva pertence à primeira geração de arquitectos portugueses que se dedica ao urbanismo, agindo sob a influência da corrente *city-beautiful*, frequentemente associada ao modernismo. (...) surge como o urbanista desta época que melhor ilustra o percurso entre o traçado de rotundas e amplas avenidas no final dos anos vinte e a hegemonia da alameda ou da grande via estruturante, ao longo da década de trinta e início da década de quarenta, vindo a sublinhar a praça como símbolo de um regime autoritário (numa evolução que vai] do modernismo à adopção de um estilo nacionalista.(...) Cristino da Silva adopta os traçados de grande composição, de que os regimes totalitários alemão e italiano [praticam]. (...) o urbanismo [para ele] significa essencialmente um alargamento da escala do projecto para o desenho urbano; *in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 103

<sup>5</sup> - *vid* cx5 AMB-OU, project de 11/9/1941

<sup>6</sup> - urbanista do Porto - até ao início dos anos quarenta um dos dois únicos urbanistas portugueses - próximo de De Gröer ao nível dos conceitos e dos traçados, colaborou com este nos Planos de Coimbra e Luanda; *in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p (s) 40,145 e 152

<sup>7</sup> - Além das capitais das cidades como Aveiro, Barcelos, Chaves, Elvas, cujos trabalhos de urbanização estiveram a seu cargo, Moreira da Silva foi ainda responsável, no Norte, por Amares; caldas das Taipas (Guimarães); Matosinhos; Paredes; Pevidém (Guimarães); Praia de Âncora e Moledo

propriamente pelo alcance da intervenção em si, entendemos aqui fazer uma referência a esse estudo. Porém, nada se sabe de concreto sobre o projecto senão por via indirecta, apenas detectável a propósito dos comentários retrospectivos que sobre ele se pronunciariam - quer o *arquitecto* Moura Coutinho, enquanto elemento da *Comissão de Estética*, quer E. De Gröer, que também teceu alguns comentários a esse respeito. O facto leva-nos a especular se Moreira da Silva terá somente colaborado com De Gröer no planeamento urbano de Braga, como aconteceu nos casos de Coimbra e Luanda ou se, pelo menos, alguma vez terá feito parte das hipóteses que levariam, no princípio da década de *quarenta*, a designar o arquitecto russo como responsável pela execução do *antepiano de urbanização*.

A área de intervenção aludida incidia no extremo Nordeste da cidade, ao longo do eixo extremado entre a igreja de *S. Vicente* e o largo de *Monte d'Arcos*, tendo por *ponto de gravidade* o largo de *Infias*. No entanto, não se tratando sequer de um plano parcial de *arranjo* e de extensão, ainda que, pela mesma altura, De Gröer a ele se tenha referido, mormente pela possibilidade do local poder vir a servir para *excellents quartiers d'extension de cette partie de la ville, quartiers qui pourront être rapidement occupés par les ouvriers de l'usine*<sup>1</sup> (fábrica *Pachancho*), os comentários recolhidos elucidam-nos claramente quanto ao facto das directivas se reportarem unicamente à regularização e aformoseamento local. Nesse sentido, tal como a hipótese de abertura de uma nova rua paralela à de *Stª Margarida*, todo o resto da intervenção visava fundamentalmente ordenar o trânsito automóvel convergente no largo de *Infias*, por este, já então, constituir um *ponto de entrada na cidade de largo movimento*.

A partir daqui esgotam-se as demais tentativas na busca do planeamento urbano em Braga antes da execução do *antepiano de urbanização*.

## 2.1 - o contexto das obras urbanas precedentes ao *antepiano*

Existe porém a necessidade de apreciarmos o quadro geral das obras urbanas públicas ao tempo de Duarte Pacheco para melhor entendermos as condições prévias que iriam interferir na abordagem do *antepiano* no correr da década de *quarenta*.

O realce recai inevitavelmente na intervenção gerada pelo projecto de saneamento - *Projecto da Rede de Esgotos da Cidade* - delineado em 1928, iniciado em 1935 e por fim, estruturalmente concluído em 1944. Durante este longo período, sobretudo na segunda metade dos anos *trinta*, a *mancha urbana* global de Braga foi incisivamente revolvida, atribuindo à cidade a fisionomia de um vasto estaleiro, que apesar de ter sido realizado por fases, não pouparia o esventramento da generalidade dos arruamentos.

Ainda que pouco vistosa após a sua conclusão, a obra do saneamento constituiu, ao nível da autarquia, um factor inequívoco de adesão às políticas de modernização da cidade. Na mesma sequência, tendo por traço comum o plano da saúde pública,

---

(Caminha); Termas do Gerês (T. Bouro); Valongo e Vizela (Guimarães); in Lobo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 268

<sup>1</sup> - carta de E. De Gröer ao Presidente da CMB F. Malheiro, de 21/5/1941; in cx135 AMB-OU

merecerá igualmente destaque a construção de um novo matadouro municipal, curiosamente nas mesmas instalações da antiga *fábrica de gaz* e que viria, conjuntamente com a obra do saneamento, em 1933/34<sup>1</sup>, a serem agrupados no contexto de um empréstimo unificado de 3000 *contos* (contraído à CGD) destinado à conclusão dos respectivos empreendimentos.

Para além dos planos e das estratégias articuladas entre o governo e a CMB, num período caracterizado pelo forte ascendente do centralismo do aparelho de Estado, certamente que subsistiam tensões, no mínimo, ao nível das expectativas e das prioridades entre os desígnios locais e as políticas uniformizadoras da administração central.

Neste sentido a cidade de Braga iria reflectir as políticas sociais de habitação então praticadas no resto do País, designadamente com o exemplo da construção do periférico *Bairro das casas económicas*, planeado logo em Julho de 1932 para comportar 25 casas, tendo depois, aquando do arranque dos trabalhos, em 1935, aumentado para as 132 habitações<sup>2</sup>.

O final dos anos trinta é demonstrativo da animação do sector das obras públicas que varreu o País. Também em Braga e nos seus arredores, em particular nas estradas que lhe dão acesso, se procederia à pavimentação e substituição do piso de inúmeras estradas. Cobertos a *paralelepípedos*, numa considerável parte das empreitadas, proceder-se-ia então a uma política de melhoramentos materiais que assentou na lógica da promoção do emprego, acessível a uma mão de obra abundante, barata e pouco qualificada<sup>3</sup>. A cidade é então repavimentada em muitos dos seus arruamentos com estes tipos de pisos pétreos.

Num outro plano, não subestimável da conjuntura urbana dos anos *trinta/quarenta*, o urbanismo bracarense ficará também marcado pela projecção local do *plano dos centenários*. Braga além de estar directamente associada ao *nascimento* da nação era, por assim dizer, também o *berço do regime* vigente, pelo que não poderia em qualquer circunstância ficar à margem do programa comemorativo. A este nível distinguir-se-iam as estruturas monumentais edificadas de teor expressivamente *medievalizante*, ainda que este critério não constituísse um purismo em si - a principal efeméride correspondia ao centenário da fundação da nacionalidade (1140)<sup>4</sup> - já que, no plano da austeridade e das linhas de força adoptadas, poder-se-iam até conjecturar pontos de vista comuns aos valores estéticos prevaletentes no regime. Essa porém é outra história que nos desviaria do assunto.

Sem que tivesse havido um programa rígido, pelo menos ao nível formal da divulgação, as intervenções urbanas mais notórias, dentro deste âmbito, reportar-se-iam

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1933-1934), fol(s) 45v e 46

<sup>2</sup> - sendo inaugurado em 1939, após a morte de Duarte Pacheco, em 1943, passaria a ostentar o seu nome.

<sup>3</sup> - em Março de 1934, a CMB invocando a falta de trabalho solicita ao MOP a pavimentação a *paralelos* de diversas estradas que demandam Braga; *in* ASC-AMB (1933-1934), fol(s) 135v e 136, 7/371934 e ainda fol(s) 138 e 161

<sup>4</sup> - a outra data era 1640, a *restauração* da independência nacional

a quatro núcleos fundamentais, todos eles desenvolvidos debaixo da estreita observância da DGEMN. São eles:

- o *arranjo* do quarteirão centrado na *Torre de Menagem*, incluindo a regularização dos arruamentos envolventes;
- a depuração interior e, sobretudo exterior da envolvente à Sé Catedral;
- o restauro do Palácio dos Arcebispos, incluindo o arranjo do largo do Paço e o aproveitamento das hortas e dos quintais traseiros ao complexo edificado; e
- o arranjo do largo de S. João do Souto

Muito singelamente, começando pela Torre de Menagem, último reduto da antiga *cidadela* que abarcava todo o quarteirão onde esta estava instalada, sendo preservada como monumento nacional desde 1910, despertava agora todo um significado adequado ao sentido da efeméride. Acontece porém, desde o desmantelamento do antigo *aljube*, que se encontrava em aberto a solução urbanística para todo o conjunto. Entretanto, desde o período da *I República*, que se arrastavam as obras de construção do *edifício das repartições*, bem como os trabalhos de regularização dos espaços viários delimitadores<sup>1</sup>. Com efeito, sendo este último edifício também ele dotado de uma galeria como a da *Arcada*, o seu projectista, o architecto J. Marques da Silva (1869-1947) advogara a extensão da tipologia a todo o rebordo do quarteirão, sendo para isso necessário demolir uma fiada considerável de prédios antigos. O restauro subsequente da Torre de Menagem orientar-se-ia, mais tarde, para sediar a delegação de Braga da *Sociedade Histórica de Independência Nacional*<sup>2</sup>.

Quanto à Sé Catedral, particularmente no plano que nos ocupa, devemos salientar o projecto de regularização da sua envolvente exterior. Tomando como referência o mesmo tipo de intervenção que então foi levado a efeito em outros monumentos semelhantes, neste caso conceber-se-ia o alargamento do que já então restava da antiga rua das *Oussias*. Isto é, seria criado na ala Sul do templo um novo *rossio* desafogado, iniciativa para a qual, em Janeiro de 1940<sup>3</sup>, se propôs a expropriação dos velhos edifícios que, sob um desenho irregular, se acercavam da Sé.

Outro dos focos incisivos de intervenção concertada, com forte pendor monumentalizante, respeitaria ao complexo do antigo Paço Arquiepiscopal. Encontrando-se este parcialmente desamortizado desde o *liberalismo* e integralmente desde a implantação da *República* - a partir de então ocupado por forças militares - há muito que era cobiçado para acolher diversas funções. Afinal de contas tratava-se de um edifício dominador de um importante *stock* de terrenos livres, em pleno *coração* da cidade. Embora desde 1918 fosse já desejado para instalar a Biblioteca Pública, as

---

<sup>1</sup> - rua do Castelo; largo de S. Francisco; Praça da República e largo Barão de S. Martinho; in ASC-AMB (1929-1931), fol(s) 84 e 845v

<sup>2</sup> - vid ASC-AMB (1957-1958), fol192v, 6/12/1957

<sup>3</sup> - vid ASC-AMB (1939-1940), fol100v, 18/1/1940 e deliberação de aprovação em , fol.142, 11/4/1940

obras encetadas com esse objectivo somente arrancariam em 1932, vindo a ser concluídas em 1936. A partir daí passar-se-ia aos arranjos exteriores, numa primeira fase pela exigência da devolução do largo do *Paço* à serventia pública (1942) e, na sequência, com a perspectiva de aproveitamento dos quintais e das hortas traseiras.

Finalmente, o largo de *S. João do Souto*, dominado pelo conjunto patrimonial associado à igreja do mesmo orago, no ano de 1939 viria a ser objecto de um projecto de *arranjo* urbanístico, que compreendia a execução de um pequeno *ajardinamento* central e o levantamento de um busto ao ilustre poeta bracarense João Penha. Vicissitudes de diversa ordem, geradas pela intervenção da entidade tutelar dos monumentos - a DGEMN - já anteriormente abordadas, fizeram adiar o projecto para a década seguinte. Entretanto a intervenção veio a merecer o atributo de *projecto de urbanização*<sup>1</sup>.

Por outro lado, do ponto de vista das ambições locais, havia que maximizar o *élan* comemorativo dos *centenários* para que, em geral, se pudesse aproveitar a animação do sector das obras públicas daí decorrente. Nem todas se relacionavam directamente com a efeméride. Entre as diversas propostas apresentadas de melhoramentos para o Concelho veja-se o exemplo da proposta de Outubro de 1939<sup>2</sup>, subscrita pelo Presidente da CMB Dr. F. Malheiro, em solicitar ao MOP a inclusão no *Plano dos Centenários* de um *sanatório para tuberculosos*<sup>3</sup>.

No final do primeiro trimestre desse mesmo ano, a CMB, além da anterior proposta, tivera já oportunidade de apresentar um plano de *melhoramentos*, dos quais constavam: a construção de um *estádio de futebol* no parque da *Ponte*; o alargamento do *campo de aviação*; a conclusão da *avenida Marechal Gomes da Costa* até à *Ponte*, a abertura de uma outra marginal ao rio *Este*; a construção de um novo liceu feminino e a criação de um *instituto Comercial e Industrial*; bem ainda, como uma nova escola primária, em *S. Vitor*. Num outro plano, pode-se ainda acrescentar a questão da classificação das principais estradas que demandavam Braga e as primeiras considerações tecidas em torno da perspectiva de alargamento do perímetro urbano da cidade<sup>4</sup>

Pelo correr dos anos *trinta* surgiram ainda novas propostas, avolumando-se assim a agenda de melhoramentos preconizados. Muitos deles seriam transferidos para a década seguinte, vindo então a ser herdados, enquanto questões abertas, não só no foro das aspirações locais como também no âmbito das expectativas do *plano de urbanização* anunciado.

---

<sup>1</sup> - *Projecto do Monumento a João Penha e urbanização do largo S. João do Souto*, de 26/11/1940, in. cx.6 AMB-OU

<sup>2</sup> - *vid* ASC-AMB (1938-1939), fol61, 27/10/1939

<sup>3</sup> - este seria o único que nunca foi concretizado

<sup>4</sup> - proposta para o seu alargamento; in ASC-AMB (1939-1940), fol12, 14/9/1939

### 3 - O Anteplano de Urbanização de Braga

O *anteplano de urbanização de Braga* do arquitecto-urbanista E. De Gröer, iniciado no princípio dos anos *quarenta*, constitui o primeiro instrumento coerente e completo digno de poder ser tomado como o factor introdutório do planeamento urbanístico objectivo e sistemático em Braga. Ainda que a sua forma e enquadramento jurídico tivessem um carácter propedêutico e, como tal, transitório, o facto de entretanto não ter sido criada nenhuma versão conclusiva ou sequer um documento congénere, senão no final da década seguinte, consagraria-o ao estatuto exclusivo de instrumento orientador e de referência do desenvolvimento e gestão urbanística da cidade. No entanto, além de preliminar e sem a substancialidade própria de um documento publicitado e definitivo, a sua componente técnica prevaleceria - ainda que por vezes sem ser assumida - bastante mais tempo do que seria inicialmente de supor, nos mais diversos debates especializados, nas expectativas de futuro da cidade e, naturalmente, na condução dos próprios processos de desenvolvimento de Braga, subsequentes à sua realização.

Não deixa de ser curioso que, à data em que escrevemos estas linhas, algumas das orientações mais perenes que o *anteplano* produziu ainda hoje actuem como factor estruturante. Pode-se mesmo afirmar, *p. ex.*, que obras como as do fecho da *circular interna* em Agosto de 1999, não são mais do que a consumação tardia das directivas do urbanista De Gröer, ainda que certamente adaptadas às condições da actualidade. Mais não bastasse, e recordaríamos somente que o registo formal de arquivamento do respectivo processo, em 13/1/1978<sup>1</sup>, mostra bem da persistência utilitária do presente *anteplano*.

Aliás, a própria designação processual e administrativa do *documento* manifestaria diferentes asserções sem que, no fundo, a substância instrumental tivesse de algum modo sofrido alterações de fundo. A começar pelo próprio autor que, à imagem do que anteriormente realizou para Coimbra, intitularia primeiramente, no *Relatório* e na *Legislação-peças escritas*, original de 1941, de *Plano de Urbanização Alargamento e Embelezamento da Cidade de Braga*, designação esta que manteria em Janeiro de 1946, na revisão da tradução homónima corrigida<sup>2</sup> pelo seu próprio punho. Contudo, a *planta de zonamento*, denominá-lo-ia por *Plan d'Amenagement et d'Extention de Braga- (Avant-Project)* (Set. 1942) (*vid* ANEXO 27 ). Para acrescentar a todo este equívoco formal, a *Comissão Municipal de Estética* quando chamada a pronunciar-se sobre o mesmo *plano*, em 15/3/1943, a ele se referiria como *projecto* do *Plano de Urbanização da cidade*.

Do ponto de vista formal, a administração central, entendendo que os *anteprojectos* cumpriam já a sua função cautelar, por definirem os pressupostos urbanísticos básicos até à conclusão dos planos definitivos, servir-se-ia desse

---

<sup>1</sup> - *vid* cx135 AMB-OU

<sup>2</sup> - do original em língua francesa de Oeiras, 20 de Juillet 1941

expediente metodológico para automaticamente passar a classificá-los legalmente como *anteplos de urbanização*<sup>1</sup>. Enfim, mesmo a diversa correspondência interna da Câmara, e desta com o exterior, ao referir-se de um modo expedito ao *anteplo de urbanização*, utilizaria o termo *plano de urbanização*, ou simplesmente, plano do arquitecto De Gröer. Assim, por uma questão prática, passaremos a designar o *Anteplo de Urbanização de Braga*, sempre que a ele nos referirmos num sentido lato, pelas siglas AUB.

Numa outra perspectiva, a conjuntura excepcional que traria a Braga um urbanista de reputação internacional como era De Gröer, proporcionará a circunstância necessária à representação da tensão evidente entre duas épocas, diríamos mesmo, entre duas sensibilidades distintas que nos ajudam a caracterizar a cidade de então. O facto, porém, não chegará a gerar qualquer situação de litígio, talvez porque a *cidade*, mormente a sua elite, representada na *Comissão Municipal de Estética*, e o urbanista, se encontrassem demasiadamente distantes entre si para sequer se compreenderem mutuamente. O quadro pode no entanto resumir-se do seguinte modo. Por um lado temos ainda uma cidade fechada sobre si própria, com resquícios persistentes de *Ancien Regime* de matriz clerical, ancorada sobretudo a um tipo de mentalidade imbuída de algum pretensiosismo autodidacta, deslumbrada com os arquétipos de um progresso tardio, *oitocentescos*, onde se mistura a aspiração burguesa de escala paroquial com um quotidiano social e cívico inexistentes. Por outro lado, temos um *académico*, certificado pela mítica e referencial *Meca* de todos os urbanismos do progresso, quiçá dividido entre o reconhecimento pessoal por aqueles que o acolhem numa época tempestuosa e a oportunidade de cumprir os seus desígnios algo *neo-românticos*.

Não chegando ao ponto da ruptura, a situação atingirá todavia o estado do equívoco. Este poderá ser detectado na própria figura do arquitecto De Gröer, expectável embaixador da modernidade que, não sendo todavia um *modernista*, ainda que sugira dominar essa senda, tampouco se mostra um apaniguado ou por tal se deixa subjugar. As ideias que De Gröer aportaria para a cidade de Braga seriam apodadas de *grandeza e opulência*, esbarrando mais num certo *provincianismo* enraizado do que propriamente nas imprecisões do diagnóstico. O projecto, nos seus propósitos iniciais, afigurar-se-ia dramaticamente precoce para uma cidade que sempre se habituou a depender dos rasgos providenciais de um seu *príncipe*, e De Gröer seria sempre uma personagem demasiado ausente para o encarnar.

O mais interessante porém, será o facto de, passados quase sessenta anos sobre as propostas de Etiénne De Gröer, subsistirem perspectivas de análise que retiradas do seu contexto, ainda hoje nos revelam valores inquestionáveis e sugestões de pertinente actualidade. Isto já para não falar de alguns ideais de futuro para a cidade, apresentados agora como uma novidade e que, ainda que seja indeterminada a sua origem, mais parecem vir repescados de um certo inconsciente colectivo que os manteve presentes ao longo de todos estes anos.

---

<sup>1</sup> - *vid* D. L. - Nº35 931, de 4/11/1946



### 3.1 - Etiénne De Gröer, o urbanista

Naturalmente que não é nossa intenção, nem cabe neste âmbito, apresentarmos aqui um estudo sobre a obra e as personalidades intervenientes no presente processo<sup>1</sup>, mas tão só enquadrar alguns elementos biográficos de base imprescindíveis à melhor compreensão das finalidades prosseguidas.

Etiénne De Gröer que assina o *Avant-Project* de Braga como *Architecte-Urbaniste - charges de conférences a l'Institut d'Urbanisme de L'Université de Paris*, quando chegou a Portugal em 1938 por convite directo do ministro - MOP - Duarte Pacheco, tinha 56 anos e dispunha já de um amplo e diversificado trajecto de vida. A começar pela sua identidade. Nascido em Varsóvia, no ano de 1882, filho de pai católico polaco e de mãe ortodoxa russa<sup>2</sup>, desde cedo o seu destino foi viajar. Fez os seus primeiros estudos em Nice com uma preceptora inglesa, segundo a qual o terá influenciado nas suas opções futuras. Seria porém na Rússia, na Academia Imperial de Belas-Artes de S. Petersburgo que Etiénne se diplomaria em arquitectura e conheceria a sua mulher, companheira e colaboradora do mesmo ofício. Tendo ainda assistido à revolução *bolchevique*, emigra para França em 1920 onde virá a obter a nacionalidade francesa. Aí, com crescente sucesso, dedica-se ao planeamento urbanístico, tendo inclusive ganho alguns prémios internacionais. Em 1927/30, conjuntamente com A. D. Agache participa no *atelier* responsável pela concepção do plano de urbanização do Rio de Janeiro. Colaborador de diversas revistas internacionais da especialidade quer em língua francesa, quer da esfera de influência anglo-saxónica, virá a assumir a responsabilidade académica de dirigir os cursos relacionados com a teoria de Ebenezer Howard, respeitantes ao movimento da *cidade-jardim*, no *Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris*. Será pois neste contexto, fugindo também à guerra que entretanto deflagrou, que De Gröer chega a Portugal permanecendo entre nós onze anos (1938-1949).

Aqui, além dos projectos que assinou, das tarefas fundadoras e das funções orientadoras que incidiram sobretudo ao nível da formação do nosso *escol* de urbanistas, influenciaria a concepção dos corpos legais e das políticas então seguidas para este sector. De Gröer viria ser directamente responsável pelo planeamento urbanístico de Lisboa; da *Costa do Sol*; interferiu no *Ultramar*, no ordenamento de Luanda; de capitais de Distrito, como Beja, Braga, Coimbra e Évora; bem ainda, como de inúmeros aglomerados, particularmente os envolventes à cidade de Lisboa<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - entretanto tivemos conhecimento que se encontram em curso estudos de investigação sobre a obra e a figura das personalidades em causa

<sup>2</sup> - Francisco De Gröer (Médico) e Maria Elissee, *in Santos, Lusitano dos - Etienne de De Groër...opus cit*, p 77

<sup>3</sup> - como Abrantes; Alfeite, Almada, Cacilhas, Costa da Caparica, Cova da Piedade, Mutela, Vila Nova, Pragal e Trafaria, (todos no Concelho de Alameda); Corroios (Seixal); plano regional de Moscavide a Vila Franca de Xira; e, Sintra, *in Lôbo, Margarida Sousa - Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 263

### 3.2 - no princípio era o projecto de *plano de urbanização, alargamento e embelezamento da cidade de Braga*

Quando, no início dos anos *quarenta*, em pleno curso da II Grande Guerra, o ministério de Duarte Pacheco indigitou para tutela do planeamento urbano de Braga o arquitecto De Gröer, a urbe restabelecia-se de um período de forte recessão demográfica, dando no entanto já então mostras de estar a inverter a situação. Com cerca de trinta mil habitantes em 1940, a cidade, desde a depressão dos anos *vinte* até ao final da década, registaria um notável aumento na ordem dos 50%.

Seria pois, dentro deste quadro, depois de ter exercido o mesmo tipo de funções na cidade de Coimbra que, em 13 de Maio de 1941<sup>1</sup>, a CMB viria a celebrar o contrato com o arquitecto-urbanista E. De Gröer destinado à *elaboração do Plano de Urbanização, Embelezamento e Extensão de Braga*. Foram então fixados oito meses para apresentação do *anteplano*, o que, devido ao atraso de remessa de alguns dos elementos gráficos solicitados à autarquia, levaria a retardar, cerca de um ano após, a sua entrega para 3/11/1942. Entretanto, colhidos diversos contributos, entre os quais avultaria o *Parecer da Comissão Municipal de Estética* de 15/3/1943, o documento seria enviado em 24/1/1944 ao MOP(DGEMN) para apreciação. Decorridos quase dois anos, em 24/10/1945, seria emitido o *Parecer* favorável do *Conselho Superior de Obras Públicas*<sup>2</sup> tendo finalmente, um ano depois, por despacho ministerial de 8/10/1946, sido definitivamente homologado pela respectiva tutela. Ou seja, cerca de um mês antes da publicação do conhecido *código do urbanismo de artigo único* de consagração dos *anteplanos de urbanização*<sup>3</sup> que, como já referimos, marcaria o *fim da política urbanística de Duarte Pacheco e o começo da actividade legislativa dos recém-criados serviços estaduais de urbanização*<sup>4</sup>.

Ainda que inicialmente previsto na lei, tal como viria acontecer para todo o resto do País, o *Plano Geral de Urbanização* nunca veio a ser entregue, ainda que o urbanista tivesse recebido a maior parte dos honorários previstos para a globalidade do projecto<sup>5</sup>, faltou-lhe no entanto receber a quarta e última prestação.

#### 3.2.1 - doutrina e a concepção

Do ponto de vista académico De Gröer não defrauda o sentido do que ensinara em Paris aos seus alunos, isto é, o AUB é ainda e todavia uma decorrência doutrinária

<sup>1</sup> - *vid* resposta ao inquérito superiormente solicitado à autarquia de 25/10/1952, in AMB-OU, cx135

<sup>2</sup> - este *parecer*, tal como para a grande maioria dos *anteplanos*, viria a ser aprovado com *condicionantes*. Não pudemos contudo inteirar-nos dos seus contornos, já que quando nos deslocámos a Lisboa, ao Arquivo do respectivo instituto, foi-nos vedado acesso à documentação com pretexto de que este se encontrava em reorganização.

<sup>3</sup> - D. L. N.º35931 de 4/11/1946

<sup>4</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 31

<sup>5</sup> - o montante global ascendia a 70 000\$00, tendo o urbanista recebido três prestações de 17 500\$00 cada, devendo a última, segundo o teor do contrato, ser paga aquando da entrega do projecto completo, o que nunca veio a acontecer. Os pagamentos foram efectuados do seguinte modo: 1ª prestação na ocasião da celebração do contrato (16/5/1941); 2ª prestação aquando da entrega da *planta de zonas* (25/7/1941); e, a 3ª prestação na entrega do *ante-projecto* (3/11/1942), in resposta ao inquérito superiormente solicitado à autarquia, de 25/10/1952, in AMB-OU, cx135

baseada essencialmente nas concepções da teoria da *cidade-jardim*, anunciada quase meio século antes por Ebenezer Howard (1898). Sendo por si considerada como a *primeira base do urbanismo moderno*, ainda que mantendo uma relativa actualidade, a *cidade-jardim* não era já então propriamente um vanguardismo que se impunha. E De Gröer sabia-o. Da vasta obra que desenvolveu em Portugal, sintetiza Margarida S. Lôbo, *revela-se um urbanista eclético e actualizado. Abrangendo uma perspectiva alargada de urbanismo, refere o urbanismo alemão do séc. XIX, a cidade-jardim inglesa, as unidades de vizinhança, o princípio de Radburn e o urbanismo moderno, adoptando por vezes tipologias inovadoras*<sup>1</sup>.

Ao contrário de outras correntes mais ou menos afirmantes, os princípios da *cidade-jardim* revelavam inúmeros predicados que se adequavam ao caso de Braga, na medida em que, quer a sua dimensão demográfica, quer a expectante expansão da cidade, acomodavam-se ainda ao conceito privilegiado da *dimensão média fixada antecipadamente num determinado quantitativo populacional (...) totalmente envolvida por um espaço campestre, o cinturão verde ou zona rural, onde não dever[ia] ser autorizado qualquer tipo de empreendimento urbano (...) [já que essa área seria] ainda fornecedora dos produtos agrícolas*<sup>2</sup>. De igual modo é admitida a contenção demográfica, sugerindo-se como solução a *satelitização* de novos núcleos a desenvolver, embora diga-se que De Gröer, no exemplo de Braga, viesse a achar tal recurso despiciendo para o período de vida do referido *plano*.

A juntar a este panorama, digamos que caracterizadamente pré-industrial, a filosofia do enquadramento legal vigente, identificada pela sua predisposição vocacionadamente expropriadora, consignava o mesmo papel à Câmara Municipal que, *à priori*, em Inglaterra era desempenhado pela entidade reguladora que possuía e controlava o solo urbano. O objectivo era o município *adquirir previamente todo o terreno necessário à nova cidade e cedê-lo aos habitantes em direito de superfície*, de molde a evitar qualquer processo especulativo<sup>3</sup>. Daí que, as mudanças legais introduzidas, primeiro em 1944, e reforçadas dois anos depois, permitindo que se passassem a tolerar operações de loteamento urbano à margem de qualquer regulamentação específica - deixando as urbanizações privadas independentes da tutela dos municípios - <sup>4</sup> tenham certamente constituído uma das principais causas objectivas da inviabilização do modelo de cidade preconizado.

Por outro lado, como sugeriu Margarida S. Lôbo, o AUB é também um repositório das influências veiculadas por Camillo de Sitte e pelas propostas atribuíveis à respectiva escola alemã de urbanismo dos finais do século XIX, dando entre nós o testemunho devolutivo da supremacia dos arquitectos sobre os engenheiros em matéria de urbanismo. Tal como o autor alemão se demarcaria do *esquematismo das soluções formais dos conceitos estéticos oitocentistas fortemente influenciados por*

---

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 100

<sup>2</sup> - Santos, Lusitano dos - *Planos de urbanização para a cidade de Coimbra...opus cit*, p 18

<sup>3</sup> - *id* p 19

<sup>4</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 35

*objectivos de eficácia, higiene e ordem*<sup>1</sup>, também De Gröer a partir da concepção do AUB, *faz a apologia da variedade e irregularidade dos arruamentos da cidade medieval, das pequenas praças fechadas sobre si próprias, procurando objectivar os princípios que estão na base da beleza dos arranjos da cidade antiga*<sup>2</sup>. Exalta a reabilitação dos conjuntos de edificado organicamente consolidados aos quais atribui um importante significado enquanto património urbano histórico. Por outro lado, nas novas áreas de expansão da cidade, De Gröer traça sinuosas e ondulantes artérias topograficamente adaptadas. Tal como Sitte, no início do século XX, definiria para o caso de Marienberg, também De Gröer, no tocante a Braga, irá propor o mesmo modelo em que *os principais eixos viários são rectilíneos, mas as restantes ruas são curvas, dando origem a uma malha irregular e diferenciada que hierarquiza as vias segundo a sua largura*<sup>3</sup>.

A visão de princípio que De Gröer adopta para a cidade de Braga denota ainda a herança paternalista e burguesa do reformismo social do século XIX. Assente numa base racional orgânica e antropomórfica - ou não fosse ele também filho de médico - que se orienta para a resistência às perversões e aos excessos da *revolução industrial*, por sua vez patentes na explosão demográfica urbana, no *déficit* das condições higienico-sanitárias e na utopia voluntarista de regeneração da sociedade e do regresso aos valores da *mãe-natureza*. Nesta perspectiva De Gröer faz ainda a ponte com o passado, já que a eficácia funcionalista, por si preconizada, não se circunscreve a uma mera condição inicial abstracta e *positivista*, própria dos valores de uma sociedade liberal. Pelo contrário, como nos propõe Carlos Silva para o *Plano Director de Lisboa* de 1948, De Gröer acredita convictamente na *ideia de que as alterações físicas a introduzir permitiriam obter certas características sociais*, admitindo-se mesmo a ideia generosa de que, *p. ex., através de habitações "condignas" para toda a população seria possível alterar o padrão das relações sociais*<sup>4</sup>.

### **3.2.2 - os elementos constituintes**

Os documentos produzidos no âmbito do projecto de *plano de urbanização* da cidade de Braga tutelado pelo arquitecto-urbanista E. De Gröer, encontram-se repartidos em *peças escritas* e *peças desenhadas*. Para além disso, pode-se reunir todo um conjunto informações respeitantes ao andamento do próprio processo que nos ajuda a aclarar a legibilidade dos anteriores, tais como as actas das sessões de Câmara e de outros organismos implicados no mesmo desiderato, a correspondência trocada entre os intervenientes, os documentos contratuais e as plantas e os esboços parcelares existentes no AMB-OU.

---

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 13

<sup>2</sup> - *idibid*

<sup>3</sup> - *id* p 15

<sup>4</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit*, p 62

As peças escritas, decompõem-se em três conjuntos: o *Relatório* - (A); o *Anteprojecto* - (B) e a *Legislação* - (C).

<b>Relatório</b>	
I	Análise do Estado Actual
II	Bases do Plano de Urbanização
III	Descrição do Bosquejo

<b>Anteprojecto</b>	
I	Transformações dos acessos e da correlação principal
II	Construção e urbanização do núcleo central
III	Transformação de certas partes da cidade actual
IV	Urbanizações novas
V	Aldeias satélites

<b>Legislação</b>	
I	Regulamento de zonas
II	Regulamento de lotes e quarteirões

fonte: PU. 03.03, Cx Braga; DGOTDU

Relativamente às *peças desenhadas* não sendo exactamente as enunciadas no contrato, são todavia as que pudemos encontrar. Sendo constituídas pelos seguintes espécimes:

<b>Peças desenhadas</b>		
1	Projecto de urbanização e iluminação da Av. Marechal Gomes da Costa	1/500
2	Planta cadastral de expropriações " " " " " " "	1/250
3	Transformation de l' Av. Marechal Gomes da Costa - 2 <sup>ème</sup> project.	1/500 a 1/200
4	Quarteirão entre as ruas do Souto/mercado Municipal/Conde Agrolongo/r. Capelistas/Castelo/Souto	1/500
5	Largo S. João do Souto	1/500
6	Transformation de L' Ilot de L' Ancien Chateau	1/500
7	Arranjo da Arcada e Alargamento da Rua do Castelo	1/500
8	Plan D' Aménagement de Braga - Largo de Maximinos (E. De Gröer)	1/500
9	Largo de Maximinos + Arranjo apresentado pela CMB	1/500
10	Projecto de Alargamento do Rocio de Traz da Sé	1/500
11	Tableau des rues - types (rues: d' habitation; circulation moienne; grand circulation; zone industrielle; et avenue d' entrée de Braga)	1/200
12	Planta de urbanização (2 fols.)	1/1000
13	Plano da Região de Braga (limites municipais; limites dos <i>satélites</i> e <i>satélites rurais</i> )	1/50000
14	Plan D' Aménagement et D' Extension de Braga (Avant-project) - (2 fols) (*)	1/2000

(\*) - (vid ANEXO 27)

fonte: PU. 03.03, Cx Braga; DGOTDU

Não vamos naturalmente escapelizar detalhadamente os presentes documentos em análise, deixando essa oportunidade para um estudo específico que fica aqui prometido. Iremos contudo avaliar as grandes linhas de força que fundamentalmente estão na base do contributo do AUB para a compreensão da cidade contemporânea. Em suma, essa é e será sempre a finalidade última que mais nos interessa percorrer.

### 3.2.3 - os estudos prévios: do *Relatório ao Anteprojecto*

O *Relatório* do denominado *Plano de Urbanização, Alargamento e Embelezamento da cidade de Braga - (Bosquejo)* com a data primitiva de 29/7/1941<sup>1</sup> afigura-se como um documento de extrema importância para a compreensão do *Anteprojecto* propriamente dito. Mais do que um diagnóstico e a antevisão de algumas preposições técnicas face aos principais desafios que a urbe coloca ao urbanista, é também uma síntese que nos dá o testemunho clarificador da imagem que a cidade proporciona ao olhar simultâneo de um especialista e de um estrangeiro. Além disso é um instrumento revelador dos seus fundamentos doutrinários.

\* \* \*

O documento inicia-se pelo capítulo (I) da *Análise do Estado Actual*<sup>2</sup> da cidade. Logo a abrir o urbanista começa por sublinhar o encaixe tipológico da estrutura fundamental de expansão da urbe, sublinhando que, *as partes mais recentes representam um exemplo puríssimo do desenvolvimento dito "em fita" a formar um plano tentacular, alongando-se por todas as vias de saída. Apertadas lado a lado, construídas sem interrupção, quasi em toda a parte, no alinhamento de ruas estreitas, as casas tapam todas as saídas e entram qualquer alargamento possível destas vias*<sup>3</sup>. Este constrangimento, considerando o encargo que tinha em mãos, poderia no entanto ser debelado pela amplitude do *território urbano* - cuja área objecto viria a ser computada num total de 950 ha<sup>4</sup> - levando-o a afirmar que *a situação de Braga é[ra] belíssima*<sup>5</sup>.

Como intróito de abertura, após considerar os factores preliminares da *situação* e do posicionamento, procura desenvolver o enquadramento de suporte, no qual salienta os aspectos climáticos. Aí dá-se especial ênfase à percepção e regularidade dos ventos, designadamente, como poderemos entender melhor mais adiante, devido à preocupação de acautelar os efeitos nefastos dos fumos fabris, então e ainda na sua maior parte expelidos por altaneiras chaminés.

Prosseguindo dentro do mesmo *item* da abordagem integradora depara-se-nos, de seguida, um apontamento relativo aos traços humanos que tem por título *Economia*. Mais do que a evocação apriorística dos lugares comuns com que poderemos apreciar o contexto *humano* de Braga, De Gröer salienta algumas linhas de força que merecem ser reflectidas. Logo a abrir, afirmará que *Braga é um centro comercial para todo o Alto Minho e para a região de Barroso*, destacando-se o fluxo dominante do *comércio por*

---

<sup>1</sup> - Trata-se da data da 1ª versão em língua francesa. No entanto basear-nos-emos na versão por si corrigida, de Oeiras, 16/1/1946

<sup>2</sup> - *vid.*; AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*, p 3 a 17

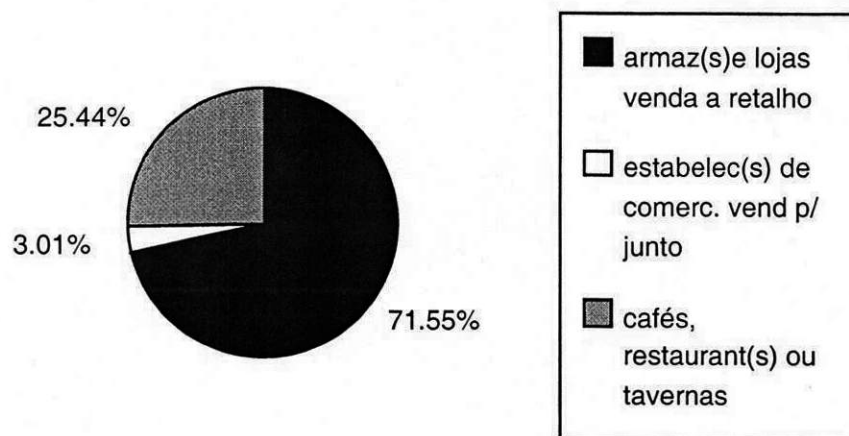
<sup>3</sup> - *id.* p 3

<sup>4</sup> - isto é, incluindo, os dois *satélites* de Real e Tenões

<sup>5</sup> - *vid.*; AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*, p 3

junto de produtos de alimentação<sup>1</sup>. Porém, será a tecitura disseminada do comércio a retalho que dominará a paisagem comercial.

### Tipo de estabelecimentos comerciais em Braga (1940)



fonte: AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*, p7

Em seguida, referirá a densa rede de ligações de camionagem (30 *linhas*), bem como a dominância rural envolvente, assente numa matiz agrícola tradicional<sup>2</sup> que entra pela própria cidade até se manifestar nas inúmeras hortas e quintais urbanos.

Relativamente à indústria, o urbanista mostra ter detectado a importância artesanal de algumas exclusividades manufactureiras, insertas ainda nas raízes da denominada *indústria do culto*<sup>3</sup>. Também por efeito do peso tradicional da função religiosa, manifesta-se a importância dos estabelecimentos de ensino, particularmente os de índole eclesial que, segundo sua opinião, em jeito de finalidade estratégica, fazem de Braga *um centro espiritual e intelectual*. Finalmente, ainda dentro da rubrica de *Economia*, De Gröer, por via da riqueza monumental e artística da cidade e dos seus arredores, chamará a atenção para as potencialidades turísticas de Braga<sup>4</sup>.

O tema da *população* afigura-se naturalmente como um domínio merecedor de importantes considerações, tanto mais que já se tratava de um tema englobador de indicadores tidos por fundamentais para o planeamento, sobretudo no que concerne ao plano das projecções demográficas.

Além dos aspectos descritivos, baseados nos registos formais dos censos; quer ao nível da evolução da população urbana, das taxas de mortalidade e da natalidade, bem como do saldo fisiológico, confrontáveis às mais diversas escalas - inclusive nas

<sup>1</sup> - *id* p 6

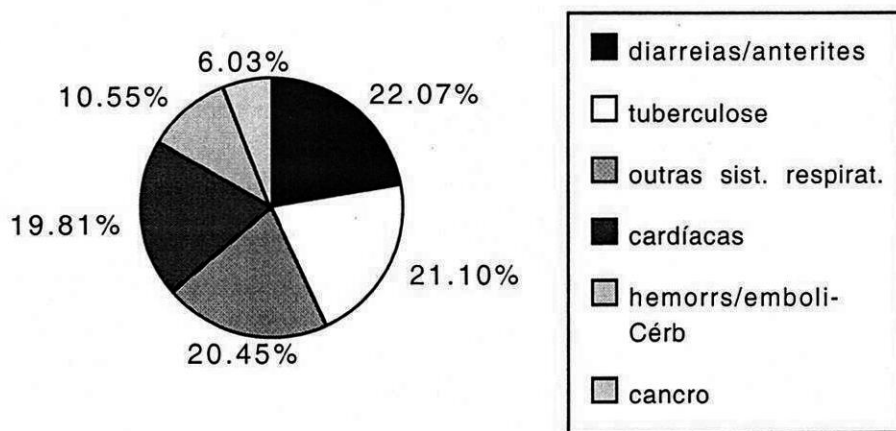
<sup>2</sup> - para esse efeito basear-se-á in Amorim, Justino (eng<sup>o</sup>-Agrónomo) - *Portugal Económico, Monumental e Artístico*, fas. X, 1936

<sup>3</sup> - Bandeira, Miguel S. Melo - *O espaço urbano de Braga de meados do século XVIII...opus cit*

<sup>4</sup> - segundo dados da *Comissão Municipal de Turismo*, anualmente demandavam Braga e arredores 200 000 turistas; in AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*, p 7

quais figurará uma comparação de dados com o *Regional Plan of New York*<sup>1</sup> - seriam focadas as doenças que mais vítimas fizeram em Braga nos três anos que antecederam o arranque do AUB:

### Doenças que mais vítimas fizeram em Braga nos anos 1938/39/40



fonte: AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*; p8

Por estes resultados facilmente se apreende das deficiências *infraestruturais* da cidade ao nível da higiene e saúde públicas. De Gröer faz aliás questão de notar que a obra do saneamento, encontrando-se então em curso, aponta já para um universo populacional aquém do então existente.

No plano estrutural mais de um terço dos indivíduos cota-se abaixo dos 14 anos, o que faz de Braga uma cidade particularmente jovem, no caso denotando bem as condições de atraso social em que vivia a cidade.

Quanto à evolução da população, tal como anteriormente foi notado, tem a particularidade de ser feita à custa do afluxo de contingentes exteriores à cidade. Na verdade, o *saldo fisiológico* era à altura negativo. Ao reparar que o crescimento populacional da cidade é inferior ao do Concelho, De Gröer adverte *até que ponto pode ser importante a elaboração de um plano de urbanização regional*<sup>2</sup>. Na sequência aponta o quadrante leste como um vector de crescimento da cidade querendo com isso alivitar a formação dos fenómenos de periferia. Em contrapartida afirma já *que o antigo centro se torna cada vez mais comercial e administrativo* sugerindo assim, o advento da *terciarização* do centro urbano.

<sup>1</sup> - cf *Regional Plan of New York*, Vol VI, p 269 - 1931; in AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*; p 8

<sup>2</sup> - vid AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*; p 10



As projecções do arquitecto apontariam para que Braga, meio século após a elaboração deste projecto, atingisse os 60 000 habitantes<sup>1</sup>, estabelecendo com isso um limite tranquilo e contido pelo qual deveria afinar o *plano*.

O relatório prosseguiria com a consideração de um *item* consagrado à *Construção* (*Habitação; Indústria; e, Comércio*), desde logo servindo de pretexto para revelar a postura do urbanista face a alguns aspectos doutrinários. Assim declararia que, o *urbanismo não é, segundo o que pensamos, um traçado de ruas ou a decoração duma cidade, mas sim a organização e a urbanização ou arranjo da vida urbana, baseada na economia, na higiene e arte*. O desígnio regenerador da disciplina deveria pois, neste sentido, incidir na habitação, já que, segundo a sua opinião, sendo *85% da superfície duma cidade (...) ocupados pelas habitações, é principalmente o bem-estar do habitante que devemos procurar ao organizar uma cidade. Quanto à rede das vias, ela não deverá somente ser traçada com um fim decorativo no traçado do plano da cidade, mas simplesmente com o fim de ligar as diversas partes da cidade e a servir comodamente os edifícios que bordejam as ruas*<sup>2</sup>.

Ao nível da *habitação* constatará o predomínio das *casas unifamiliares*, com o valor médio de 3 pisos, não ultrapassando os 4 no centro da cidade. As casas são *construídas sob a forma duma só fila (...) paralelas ao alinhamento*, geralmente ocupando *somente uma parte do lote*. Por sua vez são frequentemente demasiado profundas, o que as torna deficientemente iluminadas e ventiladas. Referindo-se à textura social da habitação, De Gröer não se exime de denunciar a gravidade do problema. Por um lado aponta a sobreocupação e a má qualidade dos alojamentos pobres, apontando *as filas de casas miseráveis e insalubres térreas*, espalhadas um pouco por toda a cidade, exortando ao seu rápido desaparecimento. Por outro, critica o programa das *casas ditas "económicas"* (Bairro Duarte Pacheco), não só quanto à dimensão urbanística - *p. ex.* os custos elevados dos trabalhos de urbanização devidos à ingratidão dos terrenos geralmente escolhidos; excesso de arruamentos, etc. - como também rejeita a própria concepção dos alojamentos, que se estabelece sob um programa de *redução anormal das dimensões das divisões e dos jardinzitos-hortas que cercam as casas*<sup>3</sup>.

Ao contrário, elogia as velhas e vetustas casas com *enquadramento de granito e paredes brancas*, salientando-lhes o bom gosto arquitectural. O que aliás, lhe serve de pretexto para denegrir a arquitectura mais recente levantada na cidade.

Por fim refere-se à edificação industrial e comercial. No primeiro caso defenderá, no geral, o *mascreamento verde* das estruturas, designadamente pugnando pela boa iluminação e ventilação das unidades fabris. Não perde todavia a oportunidade para condenar logo à chegada a implantação, já decidida, da *fábrica metalúrgica no antigo*

---

<sup>1</sup> - cinquenta anos depois, a cidade de Braga terá cerca de 90 000 habitantes, contudo é bom não olvidar que as mesmas freguesias urbanas então consideradas por De Gröer, contabilizam meio século depois 62.820 residentes, mostrando que a projecção demográfica sendo razoável não entrou em linha de conta com a expansão territorial da cidade que, como se sabe, viria a incorporar mais (outras) freguesias.

<sup>2</sup> - *vid* AUB, *Relatório (A)*, in *Análise do Estado Actual*; p 10

<sup>3</sup> - *id* p 11

lugar do hospital (*Pachancho*). No que concerne ao comércio, De Gröer centraliza as suas críticas na necessidade de remover o velho mercado *metálico* da Praça do Município, aproveitando para revelar o seu gosto pela arquitectura bracarense do século XVIII. A esse propósito sentenciará que o antigo Palácio dos Arcebispos é, talvez, o mais belo edifício de Braga e se encontra numa praça de que gostaria(-se) de fazer o "forum" ou centro cívico da cidade<sup>1</sup>. Ainda na senda da nova arquitectura tecerá uma crítica feroz às *garagens* e aos *cinemas*, do largo *Carlos Amarante* e da *AMGC*.

Quanto às *Ruas, os acessos (entradas)*, como assim as designa, começa por determinar uma dicotomia, talvez demasiado simplista e redutora, a partir da qual classifica as ruas da cidade em anteriores e posteriores ao século XVIII. Embora estas categorias não correspondam exactamente ao rigor histórico da sua génese, têm a particularidade de nos testemunhar uma impressão de princípio que acompanhará toda a sua atitude posterior face ao tecido histórico do *casco urbano*.

Tendo antecipadamente notado que em Braga se desconhecera a *construção afastada do alinhamento da rua*, De Gröer, ao comentar o primeiro tipo de ruas como *muito estreitas*, ainda que compensadas pela *presença de jardins e espaços livres consideráveis no interior dos quarteirões*, achando também a arquitectura dessas casas bordejantes *características e interessantes*, irá defender a sua manutenção. Aliás, ao lembrar que a rectificação viária pelo alargamento é *a coisa mais custosa no urbanismo*, invocará as obras anteriores que desse tipo se fizeram *em massa*, criando *ruas demasiado largas, sem ter em conta nem a real importância da circulação a prever, nem as possibilidades económicas; traçaram-se também, vias onde ninguém passa e em que, há muitos anos, ninguém quer construir*<sup>2</sup>.

Quanto aos acessos à cidade e a sua relação directa com os transportes, o diagnóstico detém-se fundamentalmente sobre a rede rodoviária. Desde logo chamando a atenção para o facto do espaço urbano ser atravessado ortogonalmente por duas estradas nacionais de *1ª classe*. Se é verdade que o trajecto urbano é uma condicionante a ter em conta, relativamente aos trechos exteriores são tecidos os mais rasgados elogios. O caminho de ferro cronicamente apreciado pela sua exênticidade como lento, merece um reparo pelo facto da tarifa *ser duas vezes mais barata que a das caminhetas*. Por seu turno o aeródromo merece a dúvida estratégica de constituir o imaginário futuro dos transportes: não nos esqueçamos que estávamos em plena Grande Guerra.

O *Relatório* prossegue com *monumentos, sítios, vistas*. Trata-se do primeiro documento relativo a Braga que desenvolve uma concepção contemporânea de património histórico urbano, onde particularmente se ultrapassa o conceito limitado do monumentalismo *neoromântico*, inclusive entrando em confronto com os padrões vigentes dominantes para o sector. Ignorando, por razões de inquestionabilidade, os monumentos e os sítios consagrados da urbe, De Gröer debruça-se sobre a

---

<sup>1</sup> - *id* p 12

<sup>2</sup> - *id* p 13

importância dos conjuntos e das envolventes. Aí são aduzidas as razões que justificam *que cada monumento deve ser cercado por um quadro harmonioso que faça sobressair a sua beleza. A não ser assim, o encanto dum monumento pode ser completamente destruído*. Nesse sentido o urbanista demarca-se do estilo da intervenção depurativa própria do ambiente comemorativo dos *centenários*, ao reportar essa doutrina, que a situa como *moda do século XIX*, responsável por *desafogar os antigos monumentos, [fazendo] perder a um grandíssimo número deles as suas proporções e o seu carácter, deixando-os, após terem feito desaparecer o que os cercava, no meio de grandes praças nuas, de aspecto desértico*<sup>1</sup>. Contudo De Gröer não adoptaria uma posição sectária sobre esta filosofia de intervenção, propondo inclusive algumas intervenções depurativas, como seria o avivamento do bastião junto ao *Arco da Porta Nova*, e outros exemplos que daremos conta a propósito da discussão do *Anteprojecto*.

Para encerrar a *Análise do Estado Actual*, o urbanista refere-se aos denominados *Espaços Livres*. Convicto dos virtualismos da *cidade-jardim*, De Gröer não poderá deixar de formular um diagnóstico maximizador da situação sob a perspectiva do seu *verdeamento*. Depois de inventariar os inúmeros recintos inseríveis nesta rubrica, do qual naturalmente destaca, pela sua forte impressão, a *avenida Central/Praça da República*, considerá-los-á *mais decorativos que utilitários*. Da *mata da Ponte* que a denominará de *parque da cidade* nota a sua dupla afectação à empresa do *Parque* e ao espaço público que envolve a capela. São *espaços arborizados, mas não urbanizados*. Finalmente não deixa de incluir a elevação referenciada pelo eixo *Bom-Jesus/Sameiro/Falperra* como potenciais estratégicos de *pode[re]m ser considerados como verdadeiros parques suburbanos da cidade*<sup>2</sup>. Esta é uma ideia que deixará os seus frutos.

\*\*\*

De seguida, o *Relatório* apresenta as *Bases do Plano de Urbanização*. Este capítulo (II) subdivide-se nos seguintes pontos:

- A. *Preâmbulo*;
- B. *Espaços e Superfícies*;
- C. *Utilização do "zoning"*; e,
- D. *Verificação dos loteamentos e quarteirões*

Também aqui, as primeiras palavras, são declarações de índole doutrinária que abrem, neste caso, caminho à compreensão de algumas das metodologias seguidas e das opções apresentadas. Afirma De Gröer: *para ordenar uma cidade, que é o primeiro fim a que nos propomos logo que temos de criar um plano de urbanização, devemos antes de mais nada, distribuir duma maneira racional as diversas funções urbanas nos diferentes bairros da cidade e dividir de maneira conveniente o aproveitamento do solo*

---

<sup>1</sup> - id p 15

<sup>2</sup> - id p 16

da cidade<sup>1</sup>. Todavia, para que possa ser possível a prossecução destes fins é imprescindível que posto isto, seja criado um corpo legal relativo não só à cidade propriamente dita, bem como à área que a envolve. O urbanista consideraria como bases essenciais desse articulado, o *Regulamento das Zonas* e o *Regulamento dos Loteamentos*, assuntos que abordaremos no final deste tema.

A rubrica dos *Espaços e Superfícies* constitui o enunciado básico e formal a partir da qual se desenvolve toda a intencionalidade projectiva do *plano*. Partindo de um quadro evolutivo hipotético - próximos 30 a 50 anos - metodologicamente fundamentado na estatística da população, De Gröer admite, ainda que com alguma reserva, que para o final desse período a população possa dobrar. As considerações de partida, todas elas demasiado calculistas e abstractas, são taxativas. Para si a cidade verdadeiramente *habitada e urbanizada*, ou seja o espaço urbano consolidado, corresponde a 324 ha. O que significa 38,5% do total da superfície urbana municipal (840ha). A estes valores virão a ser acrescidos mais 50ha *afim de englobar belos terrenos no extremo Norte da cidade*, próximos da saída da estrada para Monção.

Apreciando igualmente as densidades da população, que não as toma por excessivas, De Gröer prevê um aumento da população de cerca de 5000 habitantes na parte antiga e de 25 000 habitantes na área do *alargamento*. Contudo o aspecto mais ousado do seu enunciado refere-se à avaliação da composição social dessa evolução. Tal como já o ensaiara para Coimbra, o urbanista encarará a evolução dos *espaços e superfícies* numa acepção meramente quantitativa e socialmente imutável, representada pelos seguintes valores<sup>2</sup>:

- classe operária - 60%
- classe média - 20%
- classe abastada - 10%
- população flutuante - 10%<sup>3</sup>

Assim, escudado no argumento de que o modelo adoptado é *aceite por numerosos urbanistas*, impõe um princípio abstracto de segregação social onde a distribuição funcional é a mesma em todo o lado e a estrutura de classes é inalterável ao longo do tempo.

Numa arriscada extrapolação dos pressupostos enunciados, De Gröer estabelece um *ratio* projectivo da população prevista distribuída por classes sociais, relacionando cada uma com o respectivo número de indivíduos, com a densidade de ocupação e com a área de afectação julgada adequada. Com esses cálculos chegará à conclusão de que Braga virá a requerer, só para *habitação e comércio*, mais 342 ha de terrenos.

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Relatório (A), Bases do Plano de Urbanização*; p 17

<sup>2</sup> - id p 20

<sup>3</sup> - militares, estudantes, presentes não residentes; turistas, hospitalizados, etc.

Quanto aos critérios de reserva de espaço destinado a outros fins, não será utilizada qualquer tabela. Para a *Zona industrial de expansão da cidade* são afectados 66 ha<sup>1</sup> e para os *espaços livres e zona rural interior* do perímetro urbano, corresponderão 182ha. Por fim, supostamente na senda do policentrismo da *cidade-jardim*, ainda que longe do sentido matricial do conceito, seriam delimitadas duas pequenas áreas circundantes a dois aglomerados previstos como futuros *satélites*: Real, com 44ha e Tenões, mais modesto, com 16ha. Por aqui se pode então explicar o porquê dos já anteriormente citados 950ha de área-*objecto do plano de conjunto*.

Somos então chegados ao tema da *utilização do solo ou "zoning"*. Este conceito tornar-se-ia uma espécie de *imagem de marca* aportada por De Gröer entre nós e que, segundo ele, as origens radicariam na Alemanha do final do século XIX. No seu entendimento, para um contexto semelhante, o *princípio orientador do plano consiste na "regulamentação da utilização do solo pelo estabelecimento do zonamento - unifuncional -*, pelo que, então, este só pode ser entendido como o *instrumento básico do ordenamento urbano*<sup>2</sup>, determinando a *afecção de uma zona a uma mesma actividade e a taxa de utilização do terreno*<sup>3</sup>.

Como o próprio De Gröer o afirmará, o *plano de Urbanização de Braga basear-se-á (...) na distribuição das funções urbanas e na utilização racional do solo*.

Tal e qual como no mundo mediterrânico onde Braga também se integra, utiliza-se o solo urbano de um modo excessivo, onde *cada casa não ocupa senão uma pequena parte do seu terreno (pois o resto é reservado para jardim)*<sup>4</sup>. Contudo, como já aqui o apontámos, em geral, a disposição do lote tem uma configuração ingrata - demasiado profunda e estreita - para ser convenientemente ventilada e iluminada. Ainda que, à imagem de Lisboa e do Porto, aqui não tenham expressão os *"planos de grande rendimento"*, consubstanciados em *longas fachadas laterais dando para corredores estreitos*, a verdade é que o urbanista demonstra possuir a plena noção da inexorável tendência para a construção em altura e nas traseiras das edificações existentes, isto, segundo o seu parecer, se entretanto não for concebido um travão ao mecanismo especulativo que apenas pode conceber a diminuição do espaço livre de construções e, decorrentemente, o aumento da insalubridade geral da cidade. De Gröer adverte que *este processo de deterioração das cidades é produzido pela especulação sobre os terrenos urbanos, e para o combater não temos senão um remédio eficaz: o "zoning"*<sup>5</sup>. Este *fixa a densidade da construção e a sua proporção em relação ao terreno em cada lote, conforme as necessidades dos diversos bairros. (...) estabiliza os preços dos terrenos segundo os bairros e impede a possibilidade de construir os prédios cada vez mais altos e mais densos*<sup>6</sup>.

---

1 - 24 ha desta zona encontram-se no território da cidade actual, e 42ha no de ampliação

2 - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 93

3 - *idlibid*

4 - *vid AUB, Relatório (A), in Bases do Plano de Urbanização*; p 22

5 - *idlibid*

6 - *idlibid*

Em contrapartida, como sublinhará Carlos N. Silva, para o mesmo tipo de acção que De Gröer virá a utilizar pouco tempo depois no *Plano Director* de Lisboa, o *zoning* além de constituir o *principal instrumento de intervenção do Plano* (...) *dividindo o espaço em áreas com diferentes usos, às quais se aplicava legislação específica* (...) *Impôs a divisão social do espaço* (...) *O zonamento permitia, assim, dar corpo à visão funcionalista e especializada do Plano. Cada Zona era por assim dizer um órgão, não tinha vida própria*<sup>1</sup>. Assim, em relação à habitação, a mais vasta e importante de todas as funções, segundo o mesmo autor, De Gröer virá a manifestar uma visão social paternalista e consentânea com a ideologia do regime político estabelecido.

Um vez mais De Gröer recorrerá às experiências comparadas, no caso as de Inglaterra<sup>2</sup> e de Berlim, na Alemanha, bem ainda como aos *congressos internacionais de urbanismo*<sup>3</sup>, para fundamentar a determinação das suas propostas de *zonamento residencial*.

Partindo do pressuposto de que *a construção alta e densa tem dado sempre más estatísticas*, De Gröer pronuncia-se inequivocamente contra a *casa de rendimento* e, em geral, mostra ser desfavorável aos alojamentos multifamiliares, aos quais chama de "*casernas*". Do seu ponto de vista, não só é um modelo desfavorável à saúde e à educação públicas, como até, no plano social - não se cansando de invocar noutros casos o famoso discurso do Rei britânico Jorge V a esse respeito - será um contributo para a revolução social, chegando mesmo ao extremo de afirmar que este tipo de habitação *é uma tortulheira do comunismo*<sup>4</sup> preconizado *pelos partidos de extrema esquerda*. O urbanista era um indefectível apoiante da casa unifamiliar, sobretudo no caso da classe operária, admitindo contudo que estas pudessem ser *agrupadas ou pegadas*. De Gröer, não economiza razões para sustentar as virtualidades da construção em baixa densidade, recorrendo aos mais diversos argumentos, inclusive, os de natureza económica. Vivia-se então o período da destruição maciça, faltava vir ainda a fase da reconstrução das cidades desbastadas pela guerra.

Em sua opinião, as casas de Braga não deverão *ser mais altas do que 3 andares acima do rés-do-chão, altura que de resto, não é ultrapassada aí actualmente, nem mesmo no centro comercial*<sup>5</sup>.

Deste modo, depois de examinar as condições da construção em Braga, optará por seguir um modelo conservacionista, onde crê ser possível *conservar nas partes construídas, sem fazer grandes demolições, as alturas e as densidades existentes e estabelecer para a ampliação da cidade um modo de construção espaçado e baixo, destinado a habitação de todas as classes*<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*...opus cit, p 63

<sup>2</sup> - referência a uma *lei urbanística* inglesa de 1919

<sup>3</sup> - referindo-se particularmente aos Congressos da Federação Internacional de Habitação e Urbanização das Cidades, 1910-1939, in AUB, *Relatório (A)*, in *Bases do Plano de Urbanização*, p 23

<sup>4</sup> - *idibid*

<sup>5</sup> - *id* p 24

<sup>6</sup> - *id* p 25

Em traços muito gerais o zonamento de Braga previsto propõe-se afectar os presentes domínios, distribuídos pelas seguintes zonas:

- *Zona Comercial - (C)*

(C/1) - a velha parte central, particularmente destinada à administração, escritórios e lojas, admitindo-se contudo alguma funcionalidade mixta, de preferência hotéis, pensões, oficinas, depósitos de mercadorias, teatros cinemas, etc.

(C/2) - zonas comerciais locais, com a função da anterior destinadas a servir as novas áreas de alargamento

- *Zona Residencial ou de Habitação - (H)*

- habitações colectivas ou agrupadas (H1) - espaço urbano consolidado

- habitação individual (ou agrupada H3 e H4) - novas zonas de alargamento

(H2) - grandes lotes para a classe abastada

(H3) - médios lotes para a classe média

(H4) - pequenos lotes para a classe operária

- *Zona Industrial*

(I) - baseada no volume das construções, em relação ao lote que cada uma delas ocupa

(1ª) - *Principal*- situada a Oeste do núcleo urbano, na envolvente à estação dos caminhos de ferro

(2ª) - *Existente* - situada no extremo Este, dividida em dois elementos pela futura avenida circular.

Destinada à Indústria ligeira, não serão permitidas altas chaminés<sup>1</sup>

(3ª) - *Excepcional* - é uma tolerância decorrente da autorização concedida à fábrica *Pachancho*, junto ao cemitério

- *Zona de Espaços Livres - (L)*

- todos os parques, terrenos de jogos e espaços livres públicos e até alguns privados

- *Zona Rural- (R)*

- inapta para a urbanização será vedada à construção. Zona envolvente aos diversos bairros protegendo-os contra uma expansão desordenada e dispendiosa

- *Zona Arqueológica e Turística - (AT)*

- suplementar, sobrepõem-se às anteriores. O seu fim é conservar o aspecto histórico e característico de Braga e de preservar de modificações nefastas os sítios, as vistas e os recantos pitorescos dignos de serem visitados pelos turistas

Para finalizar o II capítulo do Relatório, faz-se menção ao processo de verificação dos loteamentos e dos quarteirões (D). Ainda e uma vez mais são as zonas residenciais aquelas que maior cuidado despertam ao urbanista. Para De Gröer a criação de loteamentos e de novas ruas [se efectuadas pela iniciativa privada fora do plano de urbanização] é uma das formas da actividade privada mais perigosas para o conjunto da cidade.

O urbanista aproveita o ensejo para esclarecer os procedimentos que a autarquia deve tomar a este respeito, não se inibindo de dar a sua opinião pessoal. O primeiro registo irá pois para a recomendação de que a municipalidade deve poder "controlar" os

---

<sup>1</sup> - esta zona foi acrescentada, em 1946 pelo próprio De Gröer à versão inicial de 1941

No caso concreto, não pode passar despercebido que J. Moura Coutinho por sua iniciativa elaboraria o seu próprio *parecer* ao que denominaria de *Plano Geral de Urbanização de Braga*. Redigido sobre 39 páginas dactilografadas sobre a chancela da *Repartição de Engenharia* da CMB, com a data de 2/12/1942<sup>1</sup>, viria a constituir uma espécie de documento guião da discussão do *Anteprojecto*.

A *Comissão Municipal de Estética*, à data da discussão do AUB, funcionando sobre a presidência da Câmara do Dr. Francisco de Araújo Malheiro, incluía outros nomes referenciais da cultura bracarense. Além do já citado Moura Coutinho, eram também seus membros: António Fernandes de Araújo, da CMB; o Dr. Alberto Feio S. Azevedo, director da Biblioteca Pública e do Arquivo Distrital, bem como do Museu D. Diogo de Sousa; o Dr. Rui Carrington S. da Costa, eminente lente do Liceu de Braga; o Escultor Zeferino Santos Couto, professor do Ensino Técnico; e o engenheiro municipal Álvaro dos Santos Ferreira<sup>2</sup>. De entre estes, além da defesa particular da posição relativa à localização da escola industrial e comercial de que Zeferino Couto era seu representante, parece mesmo que somente o Dr. Alberto Feio terá tido alguma influência directa na participação crítica ao AUB, sobretudo em matérias de acentuada carga estética e valor histórico. Ainda que Zeferino Couto fosse até, curiosamente, o primeiro a tomar a palavra, e tivesse apresentado o seu próprio *Parecer (carta memória)* - também datado de Novembro de 1942 - utilizando posições e até expressões idênticas às de Moura Coutinho, o conselho da *Comissão* optaria pelo *Parecer* deste último *que serviria para base da discussão*<sup>3</sup>.

Embora ao que se saiba, pelo menos por via documental, o debate tenha mantido sempre a sua elevação, o certo é que as posições antagónicas entre a *Comissão de Estética* e o urbanista foram uma constante ao longo de todo o processo. Desde logo a avaliar pelos diversos reparos endossados ao AUB que frequentemente adoptariam a rejeição *em absoluto* e, por resultado, a invariável *unanimidade*. Como desabafará mais tarde De Gröer, baseado na sua longa experiência de urbanista, a *curiosidade profissional e a sua maneira um pouco nova de julgar as coisas valem-lhe por vezes uma franca aversão por parte de pessoas que até a esta altura [a do planeamento] julgavam proceder muito bem e que, de repente, se vêem criticadas. Cria inimigos, muitas vezes sem que o suspeite*<sup>4</sup>. Mas também, e por outro lado, não nos poderemos abstrair dos comentários peremptórios e opinativos que o urbanista polaco, desde o início da sua chegada, teceu acerca da qualidade da arquitectura, tomada por mais recente, produzida em Braga, precisamente aquela que na sua maior parte saíra do estirador de Moura Coutinho. Logo no relatório inicial, De Gröer, em tom de verdadeiro manifesto, afirmará que *as casas da segunda metade do XIX século e as do XX, quasi até estes últimos anos - época em que a humanidade inteira parecia ter*

<sup>1</sup> - *vid. cx.135 AMB-OU*

<sup>2</sup> - nomeado interinamente, em substituição do engenheiro Horácio de Oliveira Pinto, *in ASC-AMB (1940-1941)*, fol38v, 19/12/1940. Em 1978 ainda assinava projectos na CMB, *in AMB-OU*

<sup>3</sup> - *Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade*, *in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB*, 13/3/1943, f3v

<sup>4</sup> - Santos, Lusitano dos - Etienne de De Groër...opus cit, p 17



perdido o sentido arquitectural - distinguem-se pelo seu mau gosto e desfeiam em muitos sítios as ruas e os monumentos do passado<sup>1</sup>, concretizando mais adiante que Braga está em grande parte estragada sobretudo pelos "renovadores" do princípio do século XX cujos projectos ilógicos, metade executados, dão a certas partes da cidade um aspecto desordenado e deteriorado<sup>2</sup>. Se é verdade que estas palavras atingiam profundamente a dignidade de Moura Coutinho, o mesmo que liderava a *Comissão de Estética*, a verdade também é que o urbanista ao classificar o edifício da *Escola Industrial*, à rua do *Castelo*, como sendo de *mau gosto*, abrangia também o seu autor, o consagrado J. Marques da Silva, também ele de formação francesa e com obra feita e apreciada no Porto, Guimarães e Barcelos. Aliás será na defesa da obra do *Mestre* portuense que Moura Coutinho, algo aliviadamente, encontrará os fundamentos para sustentar os seus pontos de vista sem ter de recorrer ao auto-elogio.

Neste caso De Gröer e a *Comissão Municipal de Estética* representariam respectivamente os papeis que J.-F. Tribillion<sup>3</sup> designaria de "embelezadores" e "organizadores", isto é, *os autores do plano, para quem o objecto do urbanismo é o embelezamento, e os técnicos administrativos, que insistem na racionalidade do processo de ordenamento urbano*<sup>4</sup>.

---

1 - vid *Relatório - A - peças escritas; Plano de Urbanização Alargamento e Embelezamento da Cidade de Braga (Bosquejo)*, E. De Gröer, Oeiras, 20/7/1941 (correc. 16/1/1946), f 11

2 - *idibid*

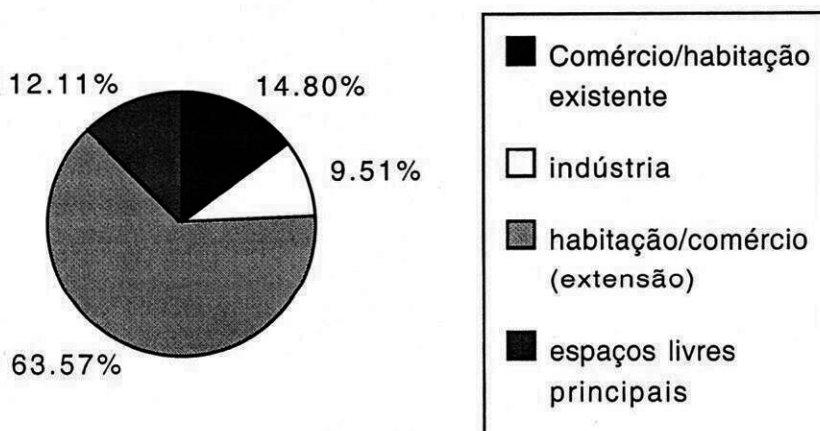
3 - Tribillion, J.-F. - *L'Urbanisme...*p, 37, *opus cit in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...*opus cit, p 221

4 - *idibid*

### 3.3.2 - apresentação e discussão

Começando pela apresentação dos considerandos preambulares que exibem os mesmos 950ha da *superfície estudada* previamente, há a salientar alguns reajustes, particularmente aqueles que interferem na proporção da superfície da cidade existente com a da *Zonas de extensão*, cuja contabilidade faz agora diminuir a primeira para cerca de 260ha e aumentar as segundas para próximo dos 454ha de área. Quanto aos aglomerados *satélites* é de notar que, enquanto a área urbana de Tenões se mantém igual à que era apresentada no *Relatório*, a de Real diminui para metade (22ha). Por sua vez, a *zona rural* no interior da cidade, entre o estudo prévio e o *Anteprojecto*, cresce mais 15 ha.

#### Superfície urbana prevista no Anteprojecto<sup>1</sup>



fonte: AUB, Anteprojecto (B), in *Preâmbulo*; pp1/2

Relativamente às *zonas de extensão*, mantendo-se o cômputo inicial das 60 000 *almas* para os já referidos 30 a 50 anos, anunciavam-se poder vir a albergar 38 185 novos habitantes enquanto que a cidade actual se quedaria pelos 21 815 habitantes. Ou seja, estabelecia-se uma projecção que, embora se pudesse consubstanciar passado meio século, já então implicava a *fuga* de 8104 habitantes do centro da cidade.

Porém, ao referir-se ainda e uma vez mais à densidade populacional da cidade existente, que avalia em 115 ha/Km<sup>2</sup>, De Gröer pretende a sua estabilização, conquanto deseja *muitíssimo reduzir ao mínimo as demolições no centro da cidade, para não atentarmos contra a sua fisionomia histórica e artística*, condescendendo para tal, na condição de somente se admitir lotes *médios* e *grandes* nesse sector. A rematar, apresenta a novidade de ser projectado, nas cercanias de S. Frutuoso - *zona rural* -, um novo cemitério para Braga.

<sup>1</sup> - excluindo os aglomerados *satélites* e a *Zona rural no interior do perímetro urbano*

<sup>2</sup> - este valor é uma correcção de 1946 relativa à indicação primitiva de 158/hab/ha

O *Anteprojecto de Urbanização* em presença divide-se em cinco capítulos, a saber:

- I - Transformação dos Acessos e de Circulação Principal;*
- II - O Arranjo (A urbanização) da Zona Arqueológica;*
- III - Transformação de certas partes da Cidade Actual;*
- IV - Urbanizações Novas; e,*
- V - As aldeias satélites - Real e Tenões*

### 3.3.3 - rede viária e circulação

O primeiro capítulo do *Anteprojecto* inicia-se pelo domínio dos acessos a Braga. Desde logo porque o ceme das preocupações recai inteiramente na circulação motorizada, já que o caminho de ferro, sendo secundário, não potenciará facilidades de desenvolvimento; e, por outro lado, a referência que se faz à existência de um aeródromo, embora não negando a importância futura dos transportes aéreos, considera que estes, em Braga, se encontram ainda numa fase embrionária.

A abordagem estrutural passa pois pela criação de *um anel circular sob a forma de larga avenida* com 20 mts. de largura, de molde a evitar o atravessamento da cidade o que obrigaria a *estragar o núcleo histórico de Braga*.

De entre as cinco principais entradas<sup>1</sup> da cidade, o urbanista salientaria a do Porto, Guimarães e Bragança. Por denominador comum, cada um destes acessos ficaria provido de duas vias alternativas.

A entrada do Porto seria reforçada pela construção de uma *Nova Avenida, direita e larga* que, dando serventia privilegiada à *zona industrial*, bifurcaria ao chegar ao *anel circular*, ligando ao centro quer através da AMGC<sup>2</sup>, quer pelas ruas de *Andrade Corvo* (a mais utilizada) e, em alternativa, a rua da Boavista<sup>3</sup>.

A entrada de Guimarães, ao contrário, deveria atravessar a maior área de *Parque* existente na cidade, bifurcando também ela pela rua da *Ponte /AMGC* ou, em alternativa, por um novo braço de ligação à *avenida Salazar/rua de St<sup>a</sup> Margarida*<sup>4</sup>, dispondo ainda de uma pequena variante de finalidade turística dando acesso ao miradouro do Picoto.

Quanto à entrada nascente - procedente de Bragança - pretendia-se evitar o estreito leito da rua *Nova de Santa Cruz*. Em sua substituição projectava-se a abertura de uma nova e *larga avenida recta*, desde os *Peões*, que aí estabelecia também uma

<sup>1</sup> - *entrada do Porto* (ENn<sup>o</sup>2, 1<sup>o</sup>cl); *entrada de Guimarães* (ENn<sup>o</sup>5, 1<sup>o</sup>cl); *entrada de Bragança* (ENn<sup>o</sup>4, 1<sup>o</sup>cl); *entrada de Monção* (ENn<sup>o</sup>2, 1<sup>o</sup>cl); *entrada de Barcelos* (ENn<sup>o</sup>4, 1<sup>o</sup>cl); e as *entradas secundárias: entrada de Ponte de Lima* (ENn<sup>o</sup>1, 2<sup>o</sup>cl) e *entrada de Lomar* (ENn<sup>o</sup>10, 2<sup>o</sup>cl, ramal)

<sup>2</sup> - num trajecto que também se equacionou prolongar a caminho de ferro de molde a criar uma nova estação ferroviária

<sup>3</sup> - esta, por sua vez deveria ser alargada, servindo para descongestionar o eixo das Ruas do *Souto/D. Diogo de Sousa*

<sup>4</sup> - este eixo de atravessamento, que implicaria o alargamento da rua de *St<sup>a</sup> Margarida* para 17 mts. de largura, faria conexão à estrada de Monção.

bifurcação para o *Bom Jesus*, devendo constituir a *grande via de passeio dos cidadãos*. Neste caso, a alternativa de acesso far-se-ia quer pela ligação da avenida ao *anel circular*, quer muito particularmente pela abertura de uma nova *avenida enviezada*<sup>1</sup>, em sistema semelhante ao *park-way*, atravessando um *grande jardim público* até estabelecer a ligação ao largo de *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca*.

As restantes entradas principais, todas elas conectantes com o *anel circular* - implicariam intervenções de alargamento que também incluiriam o tramo da rua do *Caires*.

Por fim, no que concerne ao sistema viário de comunicações interiores, que virá a merecer alguns desenvolvimentos específicos, De Gröer, no essencial, opta por não *mexer* nas vias existentes. Quanto às áreas de expansão, subordinar-las-á ao princípio de que *cada bairro novo terá a sua ligação com as vias principais, sob a forma de uma via secundária. De cada uma destas vias secundárias, a circulação dispersar-se-á pelas pequenas ruas de habitação para servirem as casas*<sup>2</sup>. Ou seja, pretendia-se aplicar o sistema de ramificação, onde as vias de traçado sinuoso, invariavelmente, iriam desmembrar-se nos conhecidos *impasses*<sup>3</sup> terminais.

Sendo a questão da circulação um dos domínios de preocupação mais evidente do AUB, os comentários sugeridos pela parte da *Comissão de Estética* - por sua vez fundamentados na argumentação do *parecer* de J. Moura Coutinho - permitem que sejam detectadas todo um conjunto de apreciações locais sobre esta matéria.

Se é verdade que, no geral, os elogios abstractos feitos ao *plano*, num tom por vezes algo excessivo, como *magnificante, extenso e grandioso*, por contraditório que pareçam, não põem em causa a autoridade do urbanista, na prática, ainda que por via da interrogativa, demarcam-se peremptória e sistematicamente da atitude global deste perante a cidade e até das perspectivas do *seu distante futuro*. Logo a começar recordemos a já citada *grandeza e opulência* com que os subscritores locais brindariam algo cinicamente as directivas do AUB, sustentados no usual argumento do conhecimento aprofundado do terreno. Em suma, para a *Comissão de Estética*, o estado de *estagnação* de Braga contrariava as perspectivas mais optimistas de crescimento que o *Anteprojecto* deixava vislumbrar. Não só a área de expansão parece demasiado generosa, para leste e para Norte, sobretudo atendendo às possibilidades de crescimento alvitado; como também, a *zona* já consolidada não merece o intervencionismo prioritário julgado adequado. Do ponto de vista da *Comissão* a *mais premente necessidade é o arranjo e regularização da zona existente (...) dar termo regular e logico ao que está por completar, antes de se iniciarem novos arruamentos, fora do núcleo urbano (...) primeiramente os circunscritos à zona cêntrica*<sup>4</sup>.

1 - nos terrenos que hoje são ocupados pela *Escola Secundária Carlos Amarante*

2 - *vid* AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Transformação dos Acessos e Circulação Principal*; p 6/7

3 - *cul-de-sac*

4 - *Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade*, in Liv(s) de Actas da *Comissão Municipal de Estética* - AMB, 13/3/1943, f 12

Como diria Moura Coutinho, algum tempo antes, tratava-se de impedir a continuação do *espectáculo deprimente de ruas abertas e quase desertas de habitações e trânsito*<sup>1</sup>.

Numa primeira instância a ênfase da visão adormecida da cidade encobre a preferência por se pretender prosseguir com as rectificações viárias de cariz *oitocentista*. Aqui a visão de progresso e de futuro da *Comissão* ou, porque não dizê-lo, do próprio Moura Coutinho, baseia-se ainda nas concepções tardias do urbanismo do século passado, ignorando em larga medida a noção de *conjunto histórico*. Além dos *valores monumentais e históricos* individualizados, o *arquitecto* apelava então: - *expurguem-se as ruas das casas miseráveis quase em ruínas pobres de aspecto e de carácter, que sem qualquer valor tradicional mostrem a incúria e falta de educação*<sup>2</sup>.

Por outro lado, estando Moura Coutinho envolvido directamente no processo de edificação, admite-se que a ideia de prosseguir com os rasgos viários anteriormente encetados - onde ele aliás subscrevia alguns dos projectos mais proeminentes - certamente lhe seria mais simpática do que a tese *conservacionista* de E. De Gröer. Este sustentava que a animação construtiva das ruas *cêntricas* da cidade não tinha qualquer paralelo com as ruas novas abertas desde 1890, praticamente *mortas*, pelo que advogava mesmo o recurso à expropriação - sobretudo dos terrenos que confrontavam a via pública - para obstar à atitude absentista dos proprietários dos lotes ao abandono. Segundo ele, deveriam criar-se medidas que obrigassem os proprietários a edificar dentro de um prazo de tempo razoável.

Em geral, as posições veiculadas pela *Comissão de Estética* colidiam com a concepção base e estruturante da *cidade-jardim*. O *ideólogo* da citada *Comissão* chegaria mesmo a afirmar que *ao primeiro aspecto sobressai no conjunto do Anteprojecto o predomínio excessivo, quase obcecante da linha curva*<sup>3</sup>. Na verdade Moura Coutinho não regateará argumentos para exaltar o virtuosismo da linha recta, reencontrando em outras correntes, como o faria apropriadamente recorrendo ao arquitecto Paulino Montez, por invocar a consistência da linha recta como uma exigência coeva da circulação; ou então, com menor sentido de oportunidade, também não se eximindo de citar Camillo de Sitte e Le Corbusier, para negar à linha curva a sua dimensão geométrica, manifestando algo sobranceiramente que *o traçado regular "é geometria na obra" e a geometria é a essência da própria arquitectura*.

Contudo, a sobrevivência do doutrinário *oitocentista* revela-se bem pujante quando a *Comissão* entende desaprovar a nova via directa em prolongamento da estrada do Porto aos *Peões*, optando, em alternativa, por recuperar a ideia do filantropo do século passado, J. Machado Caires, de estabelecer uma ligação directa entre o largo de *Maximinos* e a AMGC. As razões são insuspeitas. A nova via *é prejudicial aos interesses da cidade* porque *irá desviar o turismo da zona central na sua passagem para*

---

1 - Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942

2 - *idibid*

3 - *vid Conclusão*, in Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942

o *Bom-Jesus* e, além do mais, algo contraditoriamente, avoca-se a perspectiva hipotética do loteamento rápido, caso se opte por abrir a rua à saída de Maximinos.

### 3.3.4 - muito mais do que um *museu ao ar livre*

A *zona arqueológica* é o atributo conferido por De Gröer a uma *grande parte* do *velho centro de Braga*. O urbanista torna-se assim no introdutor do conceito de património urbano, valorizando pela primeira vez, muito para além da importância intrínseca das referências individuais histórico-monumentais, os conjuntos de edificado em Braga (*vid ANEXO 28*). De acordo com Choay, o desenrolar dos anos *quarenta* evidenciam a coexistência de duas tendências de abordagem do património urbano. Uma mais *reductora*, designável por "*conservação museológica*", que se conformando com a *decadência e o desaparecimento da cidade antiga se propõe conservá-la em casos precisos e limitados*<sup>1</sup>. A segunda, na qual se insere De Gröer - ainda que use uma expressão de intervenção confundível com a primeira tendência - *mais culturalista*, que a autora denomina de "*conservação devota*", *preservando extensivamente a cidade antiga enquanto ambiente urbano, afim de assegurar a sobrevivência da cidade ocidental pré-industrial*<sup>2</sup>.

À versão inicial que contemplava como título do capítulo a expressão *Urbanização da Zona Arqueológica*, De Gröer altera-o significativamente ao substituir o primeiro termo para *Arranjo*. Segundo suas palavras, que constituem um evidente manifesto, o *centro de Braga (...)* *representa um verdadeiro tesouro de arte, e parece-nos que devemos, antes de mais nada, no interesse do País, fazer parar todas as transformações que aí se executam sem nenhuma arbitragem artística. O carácter artístico de Braga deve ser conservado a todo o preço, o que não significa, de maneira alguma, que a higiene das construções destes velhos bairros possa ser esquecida e permaneça no seu estado actual*.<sup>3</sup>

No âmbito do presente sector, o urbanista selecciona quatro focos privilegiados de intervenção:

- a) - *as cercanias da Catedral;*
- b) - *o quarteirão da Torre de Menagem;*
- c) - *A transferência do Mercado e o Arranjo da Praça da Câmara Municipal e da Praça Conde de Agrolongo; e*
- d) - *As velhas ruas e as velhas casas.*

As propostas começam por focar a envolvente à Sé Catedral, mais propriamente o ordenamento do espaço a Sul do templo, também denominado por *rocio da Sé*. Ao contrário das diversas considerações que se seguem, esta teria a particularidade de exhibir, por parte da *Comissão Estética*, uma posição de um

<sup>1</sup> - Choay, Françoise - *L'Orizzonte del Posturbano*, p 35 e 37; *opus cit in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 220

<sup>2</sup> - *idibid*

<sup>3</sup> - *vid AUB, Anteprojecto (B), in O Arranjo da Zona Arqueológica*; p 8

conservadorismo sem paralelo, ao declararem a *opinião de ser integralmente conservado esse Rocio na forma primitiva*<sup>1</sup>.

De Gröer que, relativamente a Évora irá abordá-la como *cidade-museu*, expressará então a propósito do enquadramento de monumentos: - *geralmente condeno o desafogo de monumentos medievais, porque ele lhe tira o ambiente apropriado à sua escala*<sup>2</sup>. No caso de Braga, reiterando o mesmo princípio de que as *casas que a rodeiam [a Sé] deveria[m] ser conservad[as] intact[as]* (...) *toda a sobrelevação destas ou todo alargamento das ruas vizinhas poderia destruir este conjunto artístico*<sup>3</sup>, ainda condescenderia na demolição dos edifícios fronteiros à sacristia. Contudo chama a atenção para a preservação de três *lindas fachadas*. O urbanista teceria ainda algumas recomendações quanto à necessidade de melhorar os enquadramentos dos arruados envolventes, particularmente no tocante ao gaveto da rua dos *Mártires da República* com a *5 de Outubro* (respectivamente ruas *Gonçalo Pereira* e *Afonso Henriques*) e formularia até um comentário de natureza cromática.

Todavia, e neste caso, viria a prevalecer uma terceira opção de rectificação da praça, muito mais demolidora, bem ao gosto do padrão de intervenção que ditou as *comemorações dos centenários*. Subscrita pela DGEMN, precisamente com pendor contrário às teses expostas quer pelo urbanista, quer pela *Comissão de Estética*, o *rocio da Sé* seria alargado pelo mesma bitola com que, *p. ex.*, na época foram intervencionados o castelo de Guimarães e a Sé do Porto.

Outro dos pontos seleccionados pelo *Anteprojecto* continuaria a privilegiar o património medieval de raiz. Tratava-se de intervir no quarteirão pertencente à antiga *cidadela* de Braga, identificado pela *Torre de Menagem*. O conjunto levantava porém uma complexidade muito maior do que o caso anterior, não só porque o que restava do antigo castelo, excluindo a torre, não ia muito mais além do que uns tramos da muralha guarnecidos por edificações a ela adossadas, mas sobretudo, pela densidade de construções que entretanto foram ocupando o perímetro castrejo. De todas elas, a que colocava maiores problemas de enquadramento era a do edifício da *Escola Industrial*, particularmente pela sua vigorosa volumetria e sugestão de inacabamento.

De Gröer, para o efeito, proporia uma transformação do local a dois níveis: um interior e outro exterior. O primeiro compreenderia o depuramento das construções existentes no interior do *miolo* do quarteirão, de molde a devolver à luz do dia o *pano* da antiga muralha escondida nas traseiras das casas, contribuindo assim para potenciar uma das mais consensuais utilidades do património - atrair os *olhos do turista*. Nesse sentido, e bem ao gosto da época, acrescentaria um arranjo ajardinado raso a toda a extensão da placa resultante. O segundo nível de intervenção teria um sentido contrário. Procurava-se valorizar a perspectiva exterior de visualização da *Torre de Menagem* e

---

<sup>1</sup> - Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade, in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB, 13/3/1943, f 11

<sup>2</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit, p86

<sup>3</sup> - vid AUB, Anteprojecto (B), in O Arranjo da Zona Arqueológica; p 8

simultaneamente ordenar o rebordo edificado, pautado pela presença dominante das *Arcadas*.

O edifício da *Escola* que fora idealizado no sentido de promover a continuidade de arcaria a toda a volta do quarteirão, associado aos acrescentos que entretanto foram feitos à *Arcada*, mais as *construções heteróclitas*, voltadas para o largo de *S. Martinho*, escondiam e amesquinhavam o monumento nacional. De Gröer propunha que se desse continuidade às arcadas da Escola apenas pelo lado Sul, mantendo o lado Norte completamente desafogado, já que era o único que permitia a visão integral da torre. Nesse sentido sugeriu que o edifício da Escola<sup>1</sup> fosse fenestrado (ou provido de uma trepadeira) na parede cega e que a arcaria térrea rebordasse todo o seu perímetro. Em vez da expansão prevista impunha-se o acabamento do que já estava erguido.

A Sul alvitrava uma solução de continuidade entre a rua do *Castelo* e a *Praça da República*, propondo a demolição do edificado existente pela impossibilidade de projectar a galeria ao nível do rés-do-chão de uma ponta a outra, o que daria lugar a *um novo alinhamento, de um ou diversos edifícios, de maneira a formarem um conjunto arquitectural* homogéneo. Naturalmente que a enveredar por esta solução, tornava-se então necessário uniformizar a volumetria do conjunto. Num rasgo de imaginação De Gröer proporia como solução o rebaixamento dos telhados da Escola e a supressão das cúpulas dos torreões para darem lugar a terraços; por outro lado, preconizava o alteamento do *caramanchão de baixo*; e a reserva dos dois primeiros pisos deste para uso e prolongamento da galeria.

A discussão do projecto antecipar-se-ia ao *Plan d'Amenagement* por entretanto ter entrado um requerimento na CMB, de uma casa comercial<sup>2</sup> situada no local, a solicitar obras de beneficiação. Não seria essa a primeira intervenção prévia do urbanista, contudo, o formalismo teve o mérito de despoletar uma questão que, contrariando as expectativas gerais - expressas por Moura Coutinho ao dar o caso por resolvido, ainda que incompleto - originaria o debate de arquitectura mais acalorado que envolveu o AUB.

No centro do debate questionava-se o prédio da *Escola* vertente para a rua do *Castelo*. De um lado estava o urbanista, que consideraria o edifício *sem merecimento artístico*, do outro, Moura Coutinho, escudado no prejuízo estético deste se encontrar incompleto. O contexto, porém, aqui era outro, já que o autor do projecto o prestigiado arquitecto Marques da Silva, num certo sentido, o mentor do *arquitecto de Braga*. Este aproveitaria o caso para exhibir a sua erudição<sup>3</sup>, não se eximindo, porém, de chegar ao excesso desproporcionado de afirmar: *por muito que se admire o estilo barroco,*

---

<sup>1</sup> - projectado por Marques da Silva, para integrar uma planta do quarteirão que representada um quadrilátero perfeito, rematado por estruturas cilíndricas nos vértices

<sup>2</sup> - *Singer*

<sup>3</sup> - evoca as opiniões extremadamente opostas quanto ao mesmo objecto de: J. White e M. Havard sobre a importância do palácio Ducal de Veneza, de Milani; D. Ramée e M. palustre sobre a importância de Michelângelo como arquitecto; e, L. Hymans e M. Watelin sobre o Palácio da Justiça de Bruxelas, in Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942



*estetas há que o têm como o opróbrio da arquitectura*, querendo assim rebater o que, algo levemente, julgava ser os valores modelares do urbanista.

O problema do prédio escolar, vimos já, relacionava-se estreitamente com os alinhamentos viários exteriores, daí que, o debate tenha evoluído para o tratamento a dar aos arruamentos envolventes. Moura Coutinho tentaria desmontar o alinhamento proposto por De Gröer, a Sul, com base na complexidade que, ainda que não o negasse, este introduzia ao já de si intrincado conjunto.

Não deixa todavia de ser interessante apontar que Moura Coutinho não se quedaria pelo criticismo liminar. No seu *parecer* individual apensaria algumas ideias construtivas, inclusive acompanhadas de elementos gráficos, que mostram bem do seu empenhamento pessoal. Vale a pena daí extrair parte das suas propostas que, além de começarem por pugnar a manutenção do alinhamento da arcada da Escola - o qual deveria merecer o concurso do seu autor - e de defender um estudo de conjugação das duas *arcadas*, propunha como interessante solução de compromisso, que a ligação Norte entre estas se fizesse somente por uma *arcada coroada por terraço e platibanda*, de molde a não prejudicar a vista por inteiro da torre, do lado Norte.

Profundamente influenciado pelos contributos de Moura Coutinho o *Parecer da Comissão de Estética* deliberaria propor uma *solução de continuidade*, isto é, *que se mantenha o primitivo projecto do arquitecto Marques da Silva*, contudo, relativamente ao interior concordaria com o ajardinamento e a desobstrução das muralhas. Quanto à rua do *Castelo*, estreitamente relacionada com a presente intervenção, avançava-se com a rectificação de 18 mts. de secção, obstando assim à recomendação conservacionista do *Anteprojecto* que se pautava entre os 8 a 12 mts. Uma vez mais, à custa da afirmação do edifício escolar - antigamente denominado das *repartições* - e do que ele representava, advogava-se a demolição de todos os *prédios pobres e inestéticos* que, por desmérito, *amesquinha[vam] o grandioso Edifício e prejudica[vam] o seu aspecto* <sup>1</sup>.

O debate prosseguiria já na fase em que o arquitecto russo estava desligado do acompanhamento do AUB, tendo ainda, em 1944, Moura Coutinho intervindo como protagonista nas diversas opiniões que se emitiram a propósito da configuração do gaveto da dita rua do *Castelo* com a rua dos *Chãos*<sup>2</sup>.

Seguidamente, o *Anteprojecto* debruçar-se-ia sobre a almejada *transferência do Mercado Municipal (c)*, situado desde 1915 no centro da Praça do *Município*. A acção também ela inicialmente denominada de *urbanização*, viria a ser convertida em *arranjo da Praça da Câmara Municipal*, envolvendo não só a transformação desse recinto, bem como aqueles que se apresentaram de alternativos para acolher o equipamento: a *Praça Conde de Agrolongo*, seleccionada pelo urbanista; e o *Campo da Feira* (actual *Praça do Comércio*), escolhido pelas entidades locais.

---

<sup>1</sup> - *Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade*, in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB, 13/3/1943, f 16

<sup>2</sup> - *vid* - cx.13 AMB-OU

Ao começar por classificar a ala *josefina* do paço *barroco* dos arcebispos como sendo talvez o mais belo monumento de Braga, e o edifício da Câmara igualmente de um exemplo de bela arquitectura antiga, E. De Gröer anuncia o mote das razões que sustentariam a proposta de transferência do velho mercado. A *Praça do Município* em seu entendimento era um espaço digno para ser o centro cívico da cidade enquanto que, por contraponto, o *Campo da Vinha*, exibia o aspecto de uma grande praça vazia (...) que parece um verdadeiro deserto. Com efeito, o mercado - enquanto equipamento, não despertava os atributos mais elogiosos da parte do urbanista - pretendia-se que fosse transferido, mais pela garantia de embelezamento do primeiro local e de povoamento do segundo, do que propriamente pela necessidade de um novo mercado em si. Além disso o novo mercado comportaria a utilidade acrescida de servir ainda para mascarar o *Asilo da Mendicidade*, tido como um edifício sem nenhum valor artístico, curiosamente também ele um projecto da autoria de Moura Coutinho, e ainda por cima premiado.

A extensão da *Praça Conde de Agrolongo* (mais conhecida por *Campo da Vinha*) sugeriria a De Gröer a premência de um reordenamento. Para isso foi proposto ser subdividida em três partes:

- a ocidental - *um largo arquitectural* - ordenada segundo critérios maximizadores dos valores patrimoniais envolventes (Tribunal, casa dos Macieis Aranha; Igreja e Convento do Pópulo), os quais condicionariam o levantamento de um *pórtico destinado a disfarçar o novo mercado* da sua embaraçante presença;
- a parte central - ocupada pelo novo mercado que, associada à plantação de arvoredo ao longo do seu passeio Norte, esconder[ia] o *Asilo de Mendicidade*; e,
- a parte oriental - carente de um terraplano arborizado, toda ela destinada a cumprir a função de *mercado descoberto*.

Do ponto de vista da circulação, a proposta de De Gröer recuperava novamente o tramo a Sul da praça como eixo privilegiado de atravessamento, restaurando assim, quiçá sem o saber, o papel desempenhado no passado pela *estrada-rua* que aí passava. Note-se porém que, desta vez, o eixo proposto pretendia-se reforçado por uma variante alternativa à rua dos *Capelistas*, a abrir no topo nascente da praça, em curva até ao *Largo de S. Francisco*. Quanto ao sistema de abastecimento ao mercado, far-se-ia através da *Praça do Comércio*, onde já então se realizava a *Feira do gado*.

Voltando à *Praça do Município*, que entretanto deveria ser desobstruída do velho mercado de ferro para dar lugar a um ajardinamento cuidado, prolongar-se-ia pelas traseiras da biblioteca e museu, até conectar com a rua *Justino Cruz*, em sistema de *parkway* pedonal.

As objecções uma vez mais procederiam da *Comissão de Estética* que, logo a abrir, declararia dar o seu parecer depois de analisa[r] demoradamente o presente

assunto. Aí se reconhece a argumentação de Moura Coutinho sustentando uma posição que conduziria à rejeição em *absoluto* do projecto. Porém, desta vez e à partida, *Comissão* e urbanista estariam ambos em sintonia quanto ao imperativo de remover o mercado de ferro da Praça do Município. No seu texto pessoal, Moura Coutinho chegaria mesmo ao ponto de recordar os artigos que publicou na imprensa aquando da sua edificação, já então insurgindo-se contra *os inconvenientes de tão infeliz e desnorteada ideia*. A concorrer para o estabelecimento do consenso lembre-se que o edifício fronteiro da Biblioteca/Arquivo tinha sido objecto de um restauro recente e, o seu director, o Dr. Alberto Feio, estando presente na Comissão, embora não deixasse registado nada nesse sentido, por certo terá manifestado já que a questão não lhe era indiferente.

A discordância dimanava então da selecção do local para implantar o novo mercado. Se é verdade que De Gröer não escolhia o *Campo de Vinha* para o localizar, fundamentado numa atitude afirmativa, isto porque não sendo a função já de si inteiramente grata para o proponente, este, sem grandes subtilezas, deixava crer que o mercado teria por principal missão *preencher e tapar*. Ora, Moura Coutinho, era novamente o visado, por ser o autor daquilo que se pretendia encobrir. Este reagiria, diga-se, com assinalável elevação, na defesa do seu ponto de vista. É certo que não foi indiferente ao criticismo que atingiu o *Asilo Conde de Agrolongo*, aceitando a depreciação da obra, com inegável modéstia, na medida em que se justificou, afirmando tratar-se de um *edifício modesto e económico* dados os seus fins assistenciais<sup>1</sup>.

Contudo, replicaria no plano imaterial argumentando que, *se não tem merecimento artístico, tem merecimento moral*. Ao reorientar inteligentemente as sentenças do urbanista como se de um ataque se tratasse ao mecenas do edifício, viria a obter a anuência dos elementos *Comissão Estética* que, além de considerarem o mercado como *um estabelecimento esteticamente indesejável*, a localização proposta demonstrava *uma ingratidão e uma ofensa à memória do nobre Conde de Agrolongo*<sup>2</sup> que o tinha patrocinado.

Por outro lado, não sem alguma premonição de outros debates que se produziriam umas décadas mais tarde, Moura Coutinho defenderia os virtuosismos do espaço livre. *Uma praça grande é sempre imponente e bela. Imponente por si e dá uma perspectiva grandiosa dos seus edifícios*<sup>3</sup>, exemplificando com os testemunhos da *Place de la Concorde* e a da *Praça do Comércio*. Para obstar ao *aspecto de deserto* dava a solução:- *corta-se com elementos decorativos, monumentos jardins e arborização e não mutilando-a e amesquinhando-a, colocando no centro uma construção indesejável*<sup>4</sup>. Não satisfeito, acrescentaria outros argumentos como a ameaça ao enquadramento monumental do *campo*; da desumana privação das vistas dos asilados;

<sup>1</sup> - é importante lembrar que o projecto do referido edifício veio publicado com referências elogiosas, logo a abrir a página de rosto, *in revista, Arquitectura Portuguesa*, ano VII, Nº7, Lisboa Jul de 1914

<sup>2</sup> - *id* fol(s) 7v e 8

<sup>3</sup> - *vid* Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942

<sup>4</sup> - *id* *ibid*

bem como não se eximiria ainda de recordar que este projecto impediria de se voltar a repetir a *magnífica e deslumbrante parada militar aí pouco ali levada a efeito na presença do Chefe do Estado*. Aliás, era um contra-senso, quando em Lisboa se desafrontava a *Praça da Figueira* do mesmo tipo de equipamento.

O projecto de localização do novo mercado no *Campo da Vinha* seria dos poucos assuntos que suscitaria o registo da opinião do Dr. Alberto Feio. Para o lente, a ideia do urbanista prejudicava ainda *no seu conjunto a interessantíssima feira semanal, magnífico aglomerado folclórico de movimento e côr, que tanto chama e causa admiração aos turistas*<sup>1</sup>. A opção da *Comissão* recairia sobre o *Campo da Feira*.<sup>2</sup>

O último ponto dedicado à *Zona Arqueológica*, versa o tema das *velhas ruas e as velhas casas (d)*), a propósito do qual De Gröer faz a síntese deste capítulo do *Anteprojecto* enuncia, digamos, que a sua visão global sobre o património urbano. O *museu ao ar livre de Braga*, como assim é denominado, compreende, na sua perspectiva, a área central delimitada pela cintura de praças exteriores ao perímetro máximo de expansão da muralha medieval. Interpretando toda a área como valor patrimonial pelo seu conjunto, De Gröer não deixa de lastimar *tudo o que foi feito no Século XIX e XX [que] não foi senão demolição inútil, deteriorações de coisas antigas e construções de mau gosto que não podiam senão corromper o sentimento arquitectural, de que os velhos mestres deram prova*<sup>3</sup>. Nesse sentido, propõe o restauro de *todas as antigas construções interessantes, que foram deterioradas*, e a conservação de *tudo que resta ainda de belo*. Já quanto às construções novas a erigir neste espaço, tal como o fez para outras cidades onde trabalhou, defenderá a imobilização temporal da imagem presente. Isto é, *todas as construções novas deveriam ser construídas num dos estilos antigos característicos de Braga*<sup>4</sup>, embora admitisse maior liberdade de actuação ao nível do rés-do-chão, no tocante ao arranjo dos espaços comerciais.

Depois dos casos particulares e dos monumentos já abordados, De Gröer irá agora chamar a atenção para quatro conjuntos que deveriam ser integralmente conservados:

- 1 - as ruas de *S. Marcos* e do *Anjo*;
- 2 - o enquadramento do Arco da *Porta Nova*, onde se deveria pôr a descoberto o torreão da muralha;
- 3 - a casa dos *Biscaínhos* e os seus jardins; e
- 4 - a casa do *Passadiço*, ao largo de *S. João do Souto*.

O urbanista encerraria o assunto ainda com um comentário sobre os *monumentos modernos projectados para os locais antigos*. Corria então a iniciativa de levantar um

---

<sup>1</sup> - Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade, in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB, 13/3/1943, f8

<sup>2</sup> - Moura Coutinho ainda sugeriu como alternativa, os terrenos a leste da Avenida Marechal Gomes da Costa (AMGC), junto à rua do *Raio*

<sup>3</sup> - vid AUB, *Anteprojecto (B)*, in *O Arranjo da Zona Arqueológica*; p 14

<sup>4</sup> - id p 15

busto ao poeta João Penha no largo de S. João do Souto. De Gröer entendia ser mais adequado erguer os novos monumentos nas partes igualmente recentes da cidade, alvitando, no caso, o futuro liceu feminino. Para o largo citado optaria antes por construir um simples jardim, razão pela qual executou um pequeno arranjo que enviaria à CMB<sup>1</sup>.

Do ponto de vista da apreciação pessoal, Moura Coutinho, remetendo-se a uma descrição dos princípios enunciados, sem os contestar, especificaria os testemunhos desse desvirtuamento como a *abertura das largas ruas entre o Seminário e a Sé e [a] demolição da parte Ocidental do Convento dos Remédios*. Todavia, ainda que aplaudindo o conteúdo da posição do urbanista, sempre adiantaria que esse caminho não era impeditivo da regularização, beneficiação e melhoramento, quer do conjunto em si, quer da circulação e da higiene<sup>2</sup>. A *Comissão de Estética*, por fim, daria plena concordância às directivas gerais do *Anteprojecto*, concedendo a sua concordância na condenação das intervenções efectuadas no século passado, aproveitando para manifestar o apoio à conservação e o carinho pelo *pouco que infelizmente se conserva de pitoresco, característico e de merecimento arqueológico*<sup>3</sup>.

### 3.3.5 - o voluntarismo de Moura Coutinho

O debate sobre o *Anteprojecto* relativo à área central da cidade não se circunscreveria somente à agenda de prioridades e de relevâncias seleccionadas por De Gröer. O *arquitecto* Moura Coutinho, analisando pormenorizadamente a planta de *arranjo e extensão* tomaria a iniciativa de apresentar outros comentários e sugestões, também eles, do nosso ponto de vista, fundamentais para o esclarecimento da receptividade e compreensão do próprio AUB. A ênfase dessas intervenções recairia em dois planos de incidência: as novas ruas abrir e a alargar; e o estado de inacabamento de algumas outras ruas.

Relativamente à *nova artéria* projectada, atrás referida, de ligação do *Largo de S. Francisco à Praça Conde de Agrolongo*, servindo de variante alternativa à rua dos *Capelistas* - então considerada a via mais movimentada da cidade<sup>4</sup> - Moura Coutinho ainda que declarasse a concordância com a justeza do conceito, não subscreveria a solução apontada. Com efeito a planta de *arranjo e extensão* apresentada por De Gröer prevê para esse sector, o rasgamento de duas novas artérias secundárias transversais: a via citada, de 12 mts. de largura e cerca de 160 mts. de comprimento, com sentido de circulação *S. Francisco/Conde de Agrolongo*; e um pequeno eixo estreito de ligação, com 70 mts., entre a *rua do Castelo*, faceando a parede Sul dos *Terceiros*, até à rua *Justino Cruz*. Ora perante este quadro, Moura Coutinho tentaria demonstrar os inconvenientes gerados por tal proposta, desta vez baseados nas imprecisas razões do primeiro arruamento proposto se encontrar *fora do movimento*

<sup>1</sup> - De Gröer, E.- *Plan d'Amenagement de Braga* - Largo S. João do Souto; 1/500, Oeiras, Set. 1942

<sup>2</sup> - vid Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942

<sup>3</sup> - *Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade*, in Liv(s) de Actas da *Comissão Municipal de Estética* - AMB, 13/3/1943, f 10v

<sup>4</sup> - trilhada por *trânsito acelerado* nos dois sentidos

*natural instintivo do trânsito de Braga (?!) e também dos infundados receios em ser difícil de encontrar interessados na construção, devido, segundo ele, ao alto preço das expropriações e à inutilização dos quintais<sup>1</sup>.*

A solução preconizada passava pela normalização do trânsito na rua dos *Capelistas*, possível com o esventramento do *largo dos Penedos* (Praça *Alexandre Herculano*) que permitiria prolongar a rua dos *Chãos* até à rua *Gabriel Pereira de Castro* desviando assim alternativamente os fluxos vindos de Norte. Embora estivesse perfeitamente consciente da insuficiência destas medidas, Moura Coutinho não escondia as suas incertezas, chegando inclusive alvitrar que se mudasse o posto da PVT<sup>2</sup> para as imediações do largo de *S. Francisco* - isto significava transferir o mesmo problema para o outro extremo do eixo - ou ainda, que se alargasse a estreita via projectada entre a rua do *Castelo* e a rua *Justino Cruz*. Mesmo assim a *Comissão Municipal de Estética* embarcaria por unanimidade nesta posição, não só reverberando os duvidosos fundamentos *fluidistas* por forma a inviabilizar a abertura das duas artérias, mas salvaguardando, em caso de necessidade, a abertura da passagem junto aos *Terceiros* como tinha sido aventado no *parecer*.

A conversão do *Largo dos Penedos* - um pequeno *ensanche* viário de provável origem medieval - em *carrefour* mereceria igualmente a aprovação unânime do *colégio dos estetas* locais. Sempre debaixo da lógica da razão do *caminho mais curto* e da fluidez do trânsito, Moura Coutinho propunha-se alargar além dos 17 mts. propostos para a rua dos *Chãos*, como também pugnava pela sua *lógica conclusão*, ou seja, estendia o mesmo remédio ao desejável alargamento da rua de *S. Vicente*. Contudo estava plenamente ciente que, na altura, isso era materialmente impensável. De Gröer ainda concebera uma passagem para peões (8 mts. de larg.) de ligação entre os *Penedos* e a rua *Gabriel Pereira de Castro*, mas inconformado e veemente, o *arquitecto* dava por solução imperativa e urgente a criação de um troço de rua que conectasse ambas as artérias. Mais razoavelmente o mesmo Moura Coutinho pedia o recuo da casa situada no gaveto da rua de *St<sup>e</sup> Anfré*. Mas não ficaria por aqui o seu voluntarismo rectificador, ao considerar ser *um belo efeito estético (...)* dar-lhe [aos *Penedos*] *uma forma regular*, mostrando assim estar nos antípodas estéticos do urbanista. Uma vez mais a *Comissão*, por unanimidade, se mostrou solidária com o seu ilustre membro.

Uma das recomendações mais originais do *Anteprojecto* versava a dotação de um único *passeio sobre pórticos ou arcarias* ao longo da rua *Rodrigues de Carvalho* (actual rua do *Souto*), do lado Sul, entre a Praça da *República* e a rua *Nossa Senhora do Leite*. A proposta que tinha bastante de arrojado pretendia contribuir para a melhoria da circulação na respectiva artéria, já que era por aí que se desenrolava parte do trânsito de atravessamento, particularmente o de acesso ao Porto e à estação dos caminhos de ferro. A este propósito Moura Coutinho, depois de *enaltecer a visão e o bom senso da*

---

<sup>1</sup> - o *arquitecto bracarense* não vislumbrava para aí outra hipótese de edificação que não fosse destinada à habitação

<sup>2</sup> - o posto da *Polícia de Viação e Trânsito* era então um local de passagem obrigatório para todas as carreiras regulares de camionagem.

*Câmara [fontista] que inteligentemente iniciou o seu alargamento, isto é o eixo Souto/D. Diogo de Sousa, não se demarcando todavia da ideia - um elemento tradicional - muito judiciosamente recordaria a existência de diversas alturas dos pisos térreos; a dificuldade de recuo de alguns estabelecimentos comerciais; e até o aumento da obscuridade que daí adviria. Duvidando da sua exequibilidade técnica, propôs que a decisão ficasse entregue ao critério dos vindouros.*

Contudo, Moura Coutinho não se debruçaria somente sobre o plano do incorrecto ou do inadequado. O caso do prolongamento da rua *Justino Cruz* até ao largo de *S. João do Souto* seria aquilo que poderia ser considerado como uma omissão. Com efeito o *Anteprojecto* não admitia essa hipótese. O *arquitecto bracarense*, julgaria por seu lado tratar-se de um projecto inacabado e inevitável, já que os contactos internos Norte-Sul, excluindo a rua *Frei Caetano Brandão*, no extremo poente, eram então só possíveis de realizar *por duas vielas estreitas que não permitem o trânsito de viaturas*: as ruas do *Cabido* e do *Jano (Janes)*. Ainda assim, e neste caso, atendendo ao valor patrimonial da *casa do Passadiço* condescendia que o alinhamento pudesse vir a ser *quebrado*. Por seu turno a *Comissão de Estética* confirmando tratar-se de *um antigo projecto da cidade* ditava a sua recuperação e inclusão no AUB.

Quanto ao *Alargamento da Rua Santa Margarida e abertura de uma rua paralela no seu terminus Norte*, o *Anteprojecto* retomava assim os trabalhos preliminares efectuados algum tempo antes pelo urbanista Moreira da Silva que, resumidamente, pretendiam atribuir um maior protagonismo a este eixo de circulação urbana. Além do que o enunciado do título nos revela, sobressaia o alargamento da rua de *Santa Margarida* dos 11 para os 17mts. A *Comissão de Estética* que já se pronunciara sobre esse assunto, em 11/9/1941, considerando a rua como *excêntrica*, por haver a convicção de que este eixo jamais tivesse algum trânsito significativo, não fez mais do que reiterar a sua oposição absoluta.

Ainda dentro deste âmbito, Moura Coutinho teria o mérito de confrontar e, simultaneamente, obter o aval da *Comissão Municipal de Estética*. A esta seriam apresentados todo um elenco de casos referentes ao espaço urbano já consolidado e que basicamente reuniam, por traço comum, o impasse do inacabamento. A este propósito será interessante recordar que, no início do seu *Parecer*, Moura Coutinho atento aos possíveis erros gerados pelo *modernismo* rectificador, não lastimaria tanto o que patrimonialmente se perdeu, mas antes o que ficou por se fazer. Diria ele que, *aqui em Braga se errado critério houve em muito do que se fez, pior, mil vezes, foi não se terminar o principiado para num sentimento de vaidade se deixar o nome ligado a obra nova*<sup>1</sup>.

Vejamos pois, resumidamente, os motivos e as respectivas considerações:

---

<sup>1</sup> - vid Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga*, 2/12/1942

## resumo dos pareceres

local	J. Moura Coutinho	Comissão M. Estética
rua a Este do Hospital (rua dos Granginhos)	- alarg. inacabado (iniciado há 33 anos) - Outão liso inestético de 8 ou 10 mts.	- sem ref(s)
rua Cruz de Pedra (junto ao camp. d/ Hortas)	- grupo de casebres q/ avançam sobre o alinhamento	-alinhamento pela rectificação -casas c/ péssimo gosto, prejudicam a circulação
rua D Diogo de Sousa	- alargamento inacabado - Outão liso e inestético	- mudar aspectos desagradáveis e deprimentes dos outões
rua Mártires da República (rua D. Gonçalo Pereira)	- faltam avançar ao alinhamento parte das casas a leste da rua - outão avançado corta a regularidade d/ rua	- estabelecer um alinhamento oblíquo p/melhorar persp. galilé da Sé
rua Frei Caetano Brandão	- muro de quintal que há muitos anos está sem vir à linha da rua - outões à vista da rua	- mudar aspectos desagradáveis e deprimentes dos outões
Av. S. Miguel o Anjo	- avanço de alguns metros sobre o alinhamento das casas	- mudar aspectos desagradáveis e deprimentes dos outões
rua Conselheiro Januário	- recuperação do alinhament. original em detrimento do aprovado p/ CMB, sacrificando const(s) novas já levantadas -outões num aspecto de obra inacabada	- confirmação da posição de 11/9/1941 para não ser alterado o projecto de alinhamento antigo da CMB
Av. Artur Soares	- falta cortar numa só face da rua (90 mts.) para concluir a avenida	-conclusão da avenida
Rua de Camões à rua de S. Domingos	- s/ ref(s)	- incluir no <i>plano</i> o prolongamento em linha recta entre as ruas

fonte: Coutinho, J. Moura - *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga, 2/12/1942* e *Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade, in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB, 13/3/1943*

Todas estas considerações deixam entrever uma obcecação pela *regularidade e uniformismo* do sistema viário urbano. Os motivos são claros quanto à expressão da desilusão local perante o *Anteprojecto* que, por sistema, parecia querer ignorar as obras anteriormente iniciadas. De toda a diversidade dos aspectos apontados retemos algumas regularidades, tais como: a visão dos *outões* constitui um elemento perturbador e inestético; a irregularidade do confronto do edificado, consubstanciada no recuo e avanço dos alçados são também *inestéticos aleijões que prejudicam o seu foco perspectico e o seu trânsito regular*, e, ainda, as *pequenas casas modestas*, geralmente tidas por *incarácterísticas*, com frequência, constituindo *grupos de casebres (...)* não mostram qualquer valor arqueológico que se conheça<sup>1</sup>.

Seguidamente, ainda que devesse ser abordado no capítulo dos *espaços livres* analisaremos o *arranjo* proposto para a *Avenida Central*. O facto deve-se ao contributo dado pela intervenção de Moura Coutinho sobre essa área sensível da imagem exterior de Braga que, há cerca de um século atrás, já mobilizava as energias e as vontades colectivas das aspirações urbanas. Por isso se justifica que integremos o presente assunto no contexto do debate. Ironicamente os mesmos agentes que até agora o protagonizaram, desta vez inverteriam os seus papéis. A expressão síntese

<sup>1</sup> - *idibid*



de Moura Coutinho, embora esclarecedora da sua atitude face ao *plano*, é elucidativa: - *Penso pois ter aqui boa aplicação o conceito aplicado ao resto cidade. Não lhe mexer!*<sup>1</sup>

Com sentido algo percursor, De Gröer pensara para avenida, então denominada dos *Combatentes da Grande Guerra*, um arranjo centrado na pedonização do espaço viário e no alargamento das áreas ajardinadas existentes. Assim, constatando que *nunca passa nenhum veículo pelo local*, proporia que o lugar fosse *transformado numa Praça ladrilhada ou coberta a mosaico, à maneira portuguesa, e destinada exclusivamente aos Peões*. [vaticinando,] *Será o "Forum" da cidade*<sup>2</sup>.

Por seu turno, Moura Coutinho e a *Comissão de Estética*, recorrendo desta vez a argumentos vagos e pouco objectivos, excluindo, naturalmente está, o testemunho dos dias em que a praça *é [ra] toda ocupada pelos passeantes*, rejeitariam, também em unísono, uma vez mais a proposta.

Para encerrar o presente ponto do *Anteprojecto*, não deixa ainda de ser oportuno referir que, em sede do mesmo *Parecer* individual, emanado da lavra do *arquitecto* Moura Coutinho, se tenham alvitado outras sugestões que, apesar de não terem sido adoptados pela *Comissão Municipal de Estética*, traduzem o seu empenho e voluntarismo. De entre várias considerações, umas mais explícitas do que outras, destacamos a propositura de duas intervenções. A primeira prende-se com a expectativa sempre adiada em se melhorar os serviços de acesso ferroviário a Braga. Moura Coutinho autoinvestido de representante das aspirações colectivas da cidade de Braga, lembraria, com pertinência, o carácter excêntrico da estação ferroviária de passageiros, sugerindo, à imagem das principais cidades do país, que se criasse uma nova estação com o objectivo de *trazer à zona cêntrica o comboio*. Para isso apontava o objectivo de *trazer a linha a S. Lázaro [à face da AMGC], onde se estabeleceria a grande velocidade e passageiros, ficando a actual estação para pequena velocidade*<sup>3</sup>. Tratava-se até de um expediente com menores custos do que fora empregue em Lisboa, Porto ou Coimbra, já que bastaria *ir buscar a derivação [a Ferreiros] não muito distante*, ao qual se poderia ainda juntar a vantagem dos terrenos a expropriar serem todos planos e de lavradio. Como remate final, acrescentaria que a futura expansão a leste da cidade ficaria melhor servida com este melhoramento.

O segundo alvitre, do qual salientava a sua paternidade, teria a ver com a criação de uma *avenida marginal*, de ambos os lados do rio *Este*, entre a AMGC e a *Salazar*. Também aqui haveria lugar à criação de um parque tal como previra De Gröer, todavia esta sugestão incluiria a dotação de um *parque infantil*.

### 3.3.6 - as principais áreas-problema

Dois núcleos de intervenção do AUB viriam entretanto a merecer um capítulo específico: a *Avenida Marechal Gomes da Costa (AMGC)*; e, a *Urbanização do*

---

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - *vid AUB, Anteprojecto (B), in Os espaços livres; p 37*

<sup>3</sup> - *vid Coutinho, J. Moura - Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga, 2/12/1942*

*Cruzamento do Largo de Maximinos.* Por razões e desígnios distintos, os presentes *espaços viários de circulação* seriam seleccionados como um caso aparte, quer pela sua complexidade intrínseca, quer pelas implicações urbanas que envolviam.

De princípio, De Gröer elegeria o *arranjo da Avenida Marechal Gomes da Costa* (...) *como um problema deste plano de difícil resolução*<sup>1</sup>. Com efeito este viria a ser o principal foco de tensão das concepções gerais de cidade patentes entre o urbanista e a *Comissão Municipal de Estética*. Moura Coutinho convidado a pronunciar-se sobre o assunto começaria por considerar indevida a própria expressão *o problema da avenida*.

O velha promessa *oitocentista* da popular *avenida* colidia frontalmente com os objectivos doutrinários do urbanista. Pode-se afirmar que este caso constituiria o exemplo mais revelador do desconhecimento transversal da realidade local demonstrado pelo técnico estrangeiro. Por outro lado, e sobretudo neste caso, o urbanista ao adoptar uma atitude conservacionista, ainda que com pontos de compromisso, subestimou as expectativas de crescimento da cidade, mormente aquelas que lhe seriam mais difíceis de adivinhar, o impacte massivo do automóvel no desenho urbano.

Num certo sentido este terá sido talvez o principal motivo pelo qual o AUB nunca foi local e por inteiro assumido, isto muito para além das próprias vicissitudes legais e processuais de que entretanto veio a ser objecto.

Logo de início, De Gröer demarcar-se-ia do projecto, do virar do século, em fazer chegar uma nova avenida, com uma secção de 30 mts., desde a *Praça da República* até *S. João da Ponte*. Com algum sentido de oportunidade táctica, o urbanista basicamente ainda evocaria a concepção *demasiado onerosa* de tal empreendimento - curiosamente o mesmo argumentário usado pelos críticos para invalidar a dimensão da área de expansão proposta no AUB -, neste caso pelo elevado volume de expropriações de casas que seria necessário efectuar<sup>2</sup>.

Porém a AMGC garantia já a generosa secção inicial de rectificação até um pouco antes da confluência com a rua dos *Granginhos*, nas imediações da Igreja e largo de *S. Lázaro*<sup>3</sup>. Isto é, embora todo o traçado deste tramo se apresentasse perfeitamente regularizado a poente, o mesmo já não se poderia afirmar do lado oposto que, inclusivamente, não só exhibia ainda um alinhamento condenado de 16 casas<sup>4</sup> como, junto ao *largo do Rechicho*, evidenciava também uma secção irregular muito superior aos irreversíveis 30 mts. do topo da avenida. Em suma, o traçado orgânico do antigo eixo formado pelas ruas das *Águas/S. Lázaro/Ponte*, encontrava-se intacto na maior parte do seu percurso nascente.

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Transformação de certas partes da Cidade Actual*, p 16

<sup>2</sup> - segundo ele, a cidade não pod[ia] expropriar mais de duas casas por ano, o que significa que esta parte do centro ficaria em desordem durante dezenas de anos; AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Transformação de certas partes da Cidade Actual*, p 16

<sup>3</sup> - as obras da avenida foram iniciadas em 1907, tendo alcançado a rua do *Raio* em 1910 e as imediações da Igreja de *S. Lázaro* já nos anos *trinta*

<sup>4</sup> - poucos metros abaixo da esquina do *Turismo* e o *Hotel Aliança*

Do ponto de vista estético De Gröer discordava do projecto inicial por este preconizar *um passeio central arborizado com árvores de alinhamento*, receita que, segundo a sua opinião, *deu uma decepção em toda a parte que foi adoptado*, designadamente com as *avenidas novas* de Lisboa. Além disso a sua *fobia* à linha recta levaria-o a afirmar que *todas as ruas em linha recta, das quais nem o perfil, nem a largura, nem o sentido mudem de 500 ou 700 metros, mostram-se monótonas e sem efeito*<sup>1</sup>. Também a secção transversal dos já aludidos 30 mts., por ser perigosa, incrementaria a grande velocidade dentro da cidade. Por outro lado, o carro eléctrico, cronicamente deficitário, estava para ser brevemente extinto e, mais não bastasse, uma avenida assim iria fazer concorrência ao *eixo principal da cidade* - a *Avenida dos Combatentes da Grande Guerra*. De todo o modo De Gröer estava tranquilo. A calçada, por si proposta, com 11 mts. de secção, permitia o estabelecimento de 4 faixas de rodagem - próprias da *grande circulação* - adequando-se perfeitamente à população prevista de 60 mil habitantes.

De Gröer avançava assim para este projecto com o conformismo possível de quem estava incumbido de dar uma solução de remedeio. Ele próprio confessaria que teria preferido outra solução embora tivesse plena consciência que o projecto municipal se encontrava já parcialmente executado.

Neste contexto não temos pois quaisquer reservas em admitir que o projecto de arranjo quando apresentado causaria a surpresa geral.

Falámos atrás em conservacionismo de compromisso porque, além de se partir do princípio em se querer preservar a estrutura parcial existente enquanto tal, procurando-se através de engenhosos desenhos ordenar o espaço alvo, o urbanista pretendia a contragosto recorrer à demolição de todas as casas da ala poente da rua da *Ponte*, a Sul da Igreja de S. Lázaro, alargando aí a rua para os 18 mts. de secção. A finalidade era dotar o eixo da largueza pretendida instituindo aí uma nova *zona de habitação - classe média* - que aliás se distendia para lá da faixa de rodagem prevista, já que as características da construção impunham um recuo de 6 mts. atrás do alinhamento<sup>2</sup>.

Mais a montante, no sector já esventrado pelas iniciativas rectificadoras anteriores, De Gröer irá apresentar uma solução viária algo *sui generis*, segundo ele, resultante da necessidade em salvaguardar a dita *Igreja de S. Lázaro* e a desembocadura da rua dos *Granginhos*. A conexão entre a rua da *Ponte* e a AMGC efectuar-se-ia através de uma ligeira e suave inflexão da principal faixa de rolagem que aí se separaria por um prolongamento de serviço, aproximadamente direito e estreito, que estabeleceria uma sucessão de placas ajardinadas até à frontaria da rua *Dr. Gonçalo Sampaio*.

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Transformação de certas partes da Cidade Actual*; p 16

<sup>2</sup> - o que perfazia 24 mts. entre as fachadas das casas. Além disso reparando que a afectação cadastral primitiva, os lotes das casas então existentes *não tinham forma útil* (alguns deles com 3,5 a 4 mts., sendo a maioria c/ 5 mts.), De Gröer proporia uma redistribuição dos lotes de modo a estar *conforme à higiene moderna* (7 ou 7,5 de largura); in AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Transformação de certas partes da Cidade Actual*; p 17

No domínio decorativo o projecto recorreria à plantação de fileiras de árvores ao longo dos passeios e à construção de taludes ajardinados para esbater a ruptura resultante do desnivelamento entre o leito principal e as fileiras de casas enterradas.

Finalmente, no tocante à parte já rectificada - entre o *largo do Rechicho* e a *Praça da República* - para De Gröer *a mais difícil de arranjar* - seria adoptado um perfil assente em amplos passeios de 7 mts. de largura cada, ficando a calçada com 16 mts. Ainda assim, do lado nascente, a Norte do Hotel *Aliança*, o urbanista não deixaria de lastimar a demolição aprazada de 16 casas sobrantes da rua da *Água*, uma das quais, com 29 mts. de fachada, mereceria um apontamento particular pela qualidade da sua arquitectura. De Gröer contentar-se-ia em saber que essa construção seria reconstruída no novo alinhamento, facto este que todavia nunca veio a acontecer.

Em síntese, De Gröer projectaria a regularização da artéria com base no estado de situação incompleto do que herdou. Não pretenderia mais do que se adaptar às circunstâncias interferindo o menos possível na estrutura então oferecida. Para isso recorreria à adaptação da calçada ao espaço existente e não ao contrário; redesenharia os passeios e introduziria taludes e jardins. A ter sido concretizado, o projecto proporcionaria certamente um espaço diverso e curioso, mas, retrospectivamente, um facto é indiscutível, a solução nunca teria servido o advento do automóvel.

Ao nível do debate, o cabimento da AMGC no âmbito do *Anteprojecto* seria despoletado praticamente desde o início de todo o processo do AUB, designadamente ainda antes da execução da *planta de arranjo e extensão* e até da produção das *peças escritas*. Tendo logo motivado diversas considerações, não só relativas ao próprio traçado da *avenida/rua*, mas também de aspectos relacionados com a localização de diversos equipamentos propostos, para os quais a presente *infraestrutura viária* representaria um papel determinante.

A grande discussão viria a ser despoletada em 17/9/1941<sup>1</sup> pelo engenheiro municipal, quando este solicitou ao urbanista, com carácter de urgência, *os perfis definitivos da avenida AMGC*. De Gröer passados oito dias enviaria um projecto parcial de *Transformação da avenida*<sup>2</sup>, não sem antes declarar que preferiria apresentar um projecto completo que envolvesse todo o conjunto. Todavia, os elementos remetidos seriam suficientes para que a municipalidade desde logo formulasse uma *crítica* que, por via do presidente da edilidade Dr. Francisco A. Malheiro, chegaria às mãos do urbanista nos primeiros dias do mês seguinte.

Prontamente De Gröer viria a elaborar a sua resposta reiterando tratar-se de um exame prematuro já que entendia o projecto como sendo ainda um detalhe, afirmando não se justificar a sua discussão antes do projecto de ordenamento da cidade se apresentar por inteiro. Dividindo a resposta em dois parágrafos - §1<sup>o</sup> - *circulação e largura da calçada*; e §2<sup>o</sup> *ordenamento da avenida* - o urbanista, pela primeira vez,

---

<sup>1</sup> - carta enviada por De Gröer ao Presidente da CMB em 25/9/1941 - OU-AMB

<sup>2</sup> - planta com o título *Transformation de L'Avenida Marechal Gomes da Costa*, 1/500 e perfis 1/200, Oeiras Set. de 1941

revelará a sua concepção pessoal e a atitude que teria destinada para a cidade de Braga.

A primeira ordem de razões prende-se naturalmente com a questão da circulação. De Gröer invoca as seis semanas que permaneceu em Braga para justificar que não há trânsito nem perspectivas futuras que justifiquem tal dimensão para uma via dessa natureza. Afirmando que mesmo os pontos mais estreitos, com 9 mts. de secção, eram então perfeitamente suficientes, inclusive para o próprio *tramway*. Em Coimbra que era, à altura, maior que Braga, adoptaria os mesmos critérios. Além disso, os custos do empreendimento levariam-no a concluir: - *uma calçada inutilmente larga é inutilmente custosa*.

Contudo, faria questão de notar que o projecto elaborado não se baseou unicamente em considerações de ordem económica, mas *sobretudo de salvar de uma demolição inútil um grande número de casas antigas de muito boa arquitectura regional, característica e de bom gosto*<sup>1</sup>. [contrapondo] *O seu desaparecimento pode fazer nascer uma arquitectura muito inferior a essa. A minha crença [acrescentaria] é justificada pelo aspecto actual do lado Oeste da avenida*<sup>2</sup> ocupada por *casas neuves et horribles*.

Estava assim feita a opção, ainda que incidindo nas realizações incompletas, pela defesa do urbanismo de crescimento orgânico.

Por aqui se pode compreender porque motivos, cerca de um ano depois, primeiro Moura Coutinho e, mais tarde, a *Comissão Municipal de Estética*, concentrariam as suas críticas no presente caso, conferindo-lhe não só a prioridade das atenções como também o elevado volume de argumentos contestatários. Moura Coutinho a este respeito seria taxativo, começando por considerar indevida a expressão que designava o assunto como *o problema da avenida*: Para ele a AMGC era, por princípio, uma intervenção irrevogável, à qual se aplicava a máxima, *como se principiou tem que se acabar*. Aliás, este caso constituiria um pretexto para que o *arquitecto* bracarense desencadeasse um libelo recriminatório à *incompetência técnica das Câmaras políticas* aproveitando para reverberar a sua oposição a todos os anteriores líderes autárquicos que desprezaram *as obras iniciadas pelos seus antecessores*. De igual modo não deixaria de lastimar *a precária organização da repartição técnica da Câmara ainda que com uma honrada boa vontade não era bastante para moldar interessantes empreendimentos em forma racionais*<sup>3</sup>, bem como, ao invés, elogiaria o esforço de continuidade da obra levado a cabo pela *Comissão de Iniciativa e Turismo*<sup>4</sup> local, da qual fazia parte.

---

<sup>1</sup> - chamando a atenção para a já aqui citada casa com uma fachada dos 29 mts. (nº14 da *rua das Águas-nascente*; *vid* MRB-ADB, 17509. Além disso já aqui recomendaria a preservação da fiada de casas entre a referida e o *Hotel Aliança*, admitido a reconstrução moderna para montante até ao Turismo

<sup>2</sup> - carta enviada por De Gröer ao Presidente da CMB em 25/9/1941 - OU-AMB

<sup>3</sup> - *idibid*

<sup>4</sup> - a qual era presidida pelo dr. Alberto Feio, que foi responsável pela edificação do edifício do Turismo, em 1937, no gavêto da AMGC com a *Avenida Central*

A AMGC sempre apodada com adjectivos elogiosos por Moura Coutinho, seria por si interpretada como constituindo uma via *radial*. Para tal o *arquitecto* não se cansaria de dar exemplos em abono da sua conclusão, como a *alameda Afonso Henriques*, em Lisboa; os *Campos Elíseos*, em Paris, etc. Rebatendo sempre enfaticamente o *complicado arranjo* proposto pelo urbanista, do qual resultaria uma incomunicável versão de conceitos onde se defendia as fiadas de casas como sendo *pitorescas* e a *conservar*, as mesmas que Moura Coutinho classificaria de *miserandas* e *incarácterísticas*, advogando a sua demolição.

Para além do prisma geral de apreciação, o que mais intrigaria o nosso *arquitecto*, e por consequência a *Comissão de Estética*, seria o estranho arranjo preconizado para a rua da *Ponte*, sobretudo o ostensivo desprezo pelo ideal de regularidade. Que justificação poderia haver para manter o casario subsistente do lado Este em flagrante contraste com os novos edifícios a construir a Poente?! Localmente presumia-se um contra-senso em si mesmo já que, nessas condições, de facto só faltava mesmo expropriar uma estreita e pouco onerosa faixa de casas para se conseguir implementar o primitivo projecto municipal. A *Comissão Municipal de Estética* avaliando implicitamente o projecto municipal como caracterizador da *primeira avenida da cidade*, salientando o seu desacordo pela solução do urbanista, particularmente a última parte referente à rua da *Ponte*, rejeitaria o projecto de *transformação* da AMGC em *absoluto* e por *unanimidade*. Moral da história, o que para uns parecia óbvio para outros só podia constituir um equívoco.

Ainda no âmbito do projecto de abertura AMGC, desenvolver-se-ia uma outra vertente da discórdia, embora desta vez despoletada pelo problema da localização de dois novos *equipamentos colectivos*. A questão prendia-se com o destino a dar aos terrenos da antiga *cerca dos Congregados* que, embora dessem serventia para a *Cangosta da Palha*, estavam seleccionados para acolher o novo edifício da *Escola Industrial e Comercial* - que aliás já dispunha no local das suas oficinas. Ora a ideia geral que subjazia ao projecto da nova Escola preconizava não só a ocupação dos terrenos da *cerca*, bem como idealizava uma fachada monumental, ao longo de 70 mts., que substituiria o edificado térreo rústico existente, estendendo-se desde o Hotel Aliança na AMGC por todo o largo do *Rechicho*.

Igual a si próprio, De Gröer, que conhecia desde o início o citado projecto, defenderia que o largo do *Rechicho*, deveria *absolutamente ser conservado*, destinando à *cerca dos Congregados* o lugar da futura *central de camionagem*. Quanto à Escola, projectá-la-ia no conjunto de um sector todo ele organizado em função dos novos equipamentos escolares de grande dimensão, para a parte Sul da Cidade, na área de expansão a ordenar, situada ao longo da nova via transversal a construir.

Curiosamente este seria o único motivo que geraria alguma controvérsia no seio da *Comissão Municipal de Estética*. Com efeito, Zeferino Couto, representante da dita Escola neste órgão consultivo municipal, insurgir-se-ia veementemente contra a solução proposta pelo urbanista. Em seu abono referiria que os terrenos em causa além de

serem propriedade da Escola, estavam já confirmados pela JCETL como o local da futura construção. Por outro lado a localização proposta, em terrenos ainda não urbanizados, sendo desaconselhável, representaria *trocar o certo pelo duvidoso*.

O Dr. Alberto Feio, embora concordando com desadequação do sector escolar apontado para o *Fujacal*, ao qual associaria também o futuro *liceu feminino*, quer pela *insalubridade* do local e razões de *estética citadina*, igualmente manifestaria a sua desaprovação pela localização escolar na *cerca dos Congregados*, concordando neste ponto com a tese da *gare routiére*, proposta pelo urbanista. Do seu ponto vista o futuro parque escolar deveria *passar para a parte alta da cidade*, sugerindo *para a escola o largo terreno na parte ocidental da rua Gabriel Pereira de Castro que ficaria com magnífica serventia e centralização, desde que se execute o logico prolongamento da rua dos Chãos*<sup>1</sup>. O ascendente do Dr. Alberto Feio sobre os restantes membros da *Comissão* inibiria que a votação não fosse unânime, sendo aprovada a opinião defendida pelo director da Biblioteca e do Arquivo. Por seu turno, Moura Coutinho recuaria para uma atitude pessoal equidistante e Zeferino Couto salvaguardaria a sua posição com uma declaração de voto onde manifestava o receio que tal decisão pudesse vir a constituir *um entrave à execução do projecto da Escola*.

\* \* \*

A segunda *área problema* individualizada por De Gröer no *Anteprojecto de urbanização*, respeitava aos problemas levantados com a circulação e urbanização do *largo de Maximinos*. Além de constituir um *carrefour* onde desembocavam seis vias, este espaço encontrava-se na intersecção do *anel de cintura* com duas das principais estradas de acesso a Braga: Porto e Barcelos. Naturalmente que a ideia de traçar uma variante da estrada procedente do Porto, a conectar a via de cintura a Sul do presente largo, constituía uma solução encontrada pelo urbanista para desanuviar parte do conflito de trânsito que se adivinhava para o largo de *Maximinos* - já então designado por De Gröer como um futuro *grande nó de circulação*. Contudo é bom não esquecer que estávamos antes do período de domínio do transporte privado.

Neste caso a primeira atitude do urbanista seria a de promover o arranjo do espaço à face da Igreja paroquial de molde a salvaguardar as especificidades da sua função. Seguidamente abordaria o complexo ordenamento da rua do *Caires*. Apontada como troço do *anel circular* e simultaneamente fronteira entre a *zona industrial* e *zona de habitação*, impunha-se tomar algumas cautelas. A primeira consubstanciava-se no alargamento da via para os 11 mts., a mesma secção proposta para a AMGC; e, do lado ocidental - a *zona da indústria* - criar uma *banda arborizada de dez metros de largura destinada a proteger as zonas habitadas das emanações das fábricas*<sup>2</sup>. A propósito desta última intervenção vale a pena retermo-nos sobre a solução encontrada pelo urbanista que, pelo seu brilhantismo, constituiria uma síntese de arranjo entre a *cidade-jardim* e as características paisagísticas minhotas. Assim, encontrando-se a rua

<sup>1</sup> - Parecer sobre o Plano de Urbanização da Cidade, in Liv(s) de Actas da Comissão Municipal de Estética - AMB, 13/3/1943, f 4v

<sup>2</sup> - vid AUB, Anteprojecto (B), in Transformação de certas partes da cidade actual, p 20

limitada pela secção de espaçamento existente, De Gröer proporia que as ramadas de vides assentes em esteios de granito que bordejavam os campos laterais, fossem convertidas em passeios da rua, o que daria uma imagem de forte impacte a esta entrada da cidade. Ainda no âmbito da circulação, o urbanista suprimia as ruas estreitas que acediam à via principal, no tramo até à estação dos caminhos de ferro.

Também neste caso De Gröer defenderia *os antigos alinhamentos irregulares e pitorescos e as velhas casas* à entrada da rua *Direita*.

### **3.3.7 - a área de expansão: a habitação, os equipamentos e os espaços livres**

Ainda antes de se debruçar sobre a nova área de expansão e referir-se à perspectiva das *Urbanizações Novas* propriamente ditas, De Gröer abordaria a questão da *habitação*, quer ela se referisse à *mancha* urbana já consolidada, quer às novas áreas de crescimento. A finalidade geral era controlar a construção em altura e reduzir a densidade edificativa.

A sua experiência como urbanista avisava-o de que a exequibilidade do *plano de urbanização* estava dependente da existência de uma *legislação urbana* eficaz. O sucesso desta por sua vez dependeria, e no caso, da apresentação do *Regulamento de Zonas* e do *Regulamento dos Lotes e Quarteirões* (este último viria a ser corrigido para *Regulamento da Divisão do Solo em Quarteirões e Lotes*), de que faremos adiante um apontamento. Nesse sentido o urbanista comprometia-se também a apresentar um *Regulamento de Construção* quando viesse a apresentar o plano definitivo, com a consciência porém de que deveria estar em consonância com os articulados anteriores. Vem este comentário a propósito de que em Braga já vigorava um regulamento do tipo desde 1939, mas que, segundo sua opinião, sendo baseado no congénere de Lisboa, de 1936 - versando uma cidade com características muito distintas - solicitava o devido enquadramento e actualização.

A questão central do *regulamento* prendia-se antes de tudo com a capacidade de se poder debelar a apetência especulativa para se construir em altura. A generosidade do regulamento em vigor tolerava que se pudesse *construir em Braga casas de 21 mts. de altura, e nos ângulos das ruas, casas de 24 mts.* [Na sua opinião] *estas alturas não correspond[ia]m, de maneira nenhuma, nem às necessidades nem às possibilidades económicas da cidade*<sup>1</sup>, pelo que, se sabendo já um crítico feroz da construção vertical, De Gröer entenderia não dever ser permitido edificar em Braga casas com mais de três pisos.

Relativamente à *habitação*, o urbanista dividiria a cidade em duas partes: a *construída* e a *nova*, apresentando as seguintes orientações gerais:

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Urbanizações Novas*; p 22



**parte construída**

tipos	quarteirões	medidas preconizadas
1	- demasiado densos/terrenos pequenos (parte central da cidade) -espaços livres individuais insuficientes	1.1 - executar demolições parciais p/ arejar o interior do quarteirão e as ruelas estreitas 1.2 - estabelecer um alinhamento interior de 12 mts., limitando as novas construções e promovendo a demolição das existentes
2	- c/ fileiras de casas à margem das ruas - jardins e espaços interiores formando um espaço livre comum quase insuficiente	- estabelecimento de um alinhamento interior paralelo à rua com 12 mts. de profundidade
3	- c/ fileiras de casas à margem das ruas, de grandes dimensões - espaços livres comuns espaçosos	- reserva de condições de arejamento e iluminação já existentes -por zonas: - zona C1 (zona comercial central) - não se aplica o regulamento da zona - autorização de const densa, senão numa profund. de 30 a 35 mts. Os que ultrapassarem serão habitação H3 e H2 (espaçada) ou jardim  - zona H1(construção em fileira) - sup construída ≤ 30% da sup total do lote - linha teórica de alinhamento 40 a 60 mts. (a realidade corresponde ± a isto)

**parte nova**

- solo dividido em lotes muito menos profundos	-por zonas: - zona H2 (habitações individuais em grandes lotes) - profundidade 50 mts.  - zona H3 ( habitações individuais e agrupadas) - profundidade 40 mts.  - zona H4 (habitações operárias) - profundidade de 35 a 30 mts., sendo a largura mínima de cada lote de 7,50 mts. (casas interiores de um grupo)
--	--

fonte. AUB, Anteprojecto (B), in Urbanizações Nova

Por fim concluiria que a *limitação da superfície construída para cada zona completa[ria] as novas medidas* que se propunha *com vista a reduzir a densidade de construção*<sup>1</sup>.

Seguidamente seria abordada uma outra *alínea* denominada das *Escolas e Edifícios Públicos e Centros Comerciais Locais*. Não deixa contudo se ser curioso que o *Anteprojecto de Urbanização* nesta matéria praticamente se reporte aos *equipamentos escolares* e não faça mais do que uma vaga menção às outras funções mesmo a que lhes estão próximas, tais como creches, dispensários, postos de desinfecção pública, etc. E ainda assim, dentro desta tipologia, o maior esforço projectivo recairia sobre a localização das *escolas de ensino primário*. A ênfase dada ao assunto chegaria ao ponto de se assumir como um elemento estruturante do *Plan*

<sup>1</sup> - vid AUB, Anteprojecto (B), in Urbanizações Novas, p 24

*d'Amenagement et d'Extension*, nele sobressaindo os círculos delimitadores das suas áreas rígidas de influência.

Os critérios de fundamentação daquilo que, sem hesitação, hoje poderíamos apodar de projecto de estruturação da *rede escolar urbana do ensino primário*, resultaria das *exigências do Ministério da Educação Nacional*. Nesse sentido teríamos duas categorias de escolas básicas:

- as *grandes escolas*, de 4 *classes*<sup>1</sup>, para cerca de 160 alunos; com um espaço de 6000m<sup>2</sup> (20m<sup>2</sup>/aluno) e um raio de acção de 400 mts., isto é cerca de 10 minutos a pé; e
- as *pequenas escolas*, de 2 *classes* para cerca de 80 alunos; e um raio de acção de 200 mts.; ou seja, pela mesma lógica da anterior, 5 minutos a pé.

Os *equipamentos escolares*, particularmente os destinados aos anos iniciais de escolaridade eram então encarados como um assunto prioritário. Como nos recordará De Gröer *a extensão dos programas escolares é contínua em todos os Países, e o número de escolares aumenta em toda a parte constantemente*. Daí a preocupação em dotar as escolas de espaços envolventes que pudessem permitir a sua extensão futura e ao mesmo tempo dispor de terrenos para acolher as novas exigências educativas, como fossem, os recintos ajardinados e desportivos. Conhecedor das práticas seguidas em outros Países, em particular o regulamento de construções escolares francês, o urbanista teria contudo de considerar o dobro da área de dotação recomendada, já que era preciso atender ao facto de, entre nós, o ensino se encontrar separado por sexos, muitas vezes com instalações independentes.

Após solicitar a lista de estabelecimentos que a autarquia pretendia conservar<sup>3</sup>, De Gröer procederia à estruturação da *rede*, distribuindo as novas escolas a implementar em função das existentes. Antes porém, duas delas iriam merecer uma atenção particular. As escolas *primárias oitocentistas* de S. Lázaro e de Maximinos.

No primeiro caso, a velha construção alinhada pela antiga rua das *Águas* pretenderia-se transformada, acrescentando para isso um novo edifício de aulas no fundo do terreno existente. A justificação da ampliação prendia-se sobretudo com a proximidade da Escola de S. João do Souto que, impossibilitada de se expandir por o espaço que ocupava ser exíguo, se impunha a redução da sua importância. Solicitado pelo engenheiro municipal Álvaro dos Santos Ferreira, em Abril de 1942, para indicar a localização possível de um edifício de 4 salas nas freguesias de S. Lázaro ou na Sé,

<sup>1</sup> - ± 40 alunos cada classe

<sup>2</sup> - De Gröer invocaria o *regulamento de construções escolares* de França como sendo recomendável para este tipo de escola os 3000m<sup>2</sup>. O facto de em Braga adoptar o dobro da área dever-se-ia à possibilidade de construir *uma escola separada para cada sexo e [sendo] igualmente uma previsão de futuro*; in AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Urbanizações Novas*, p 26

<sup>3</sup> - eram elas: *grandes escolas* - a de S. João do Souto (6 salas), no largo do mesmo nome; a de S. Vítor (6 salas), na rua de St<sup>a</sup> Margarida; a do Bairro Económico (4 salas); e as *pequenas escolas* - no largo Conselheiro Torres e Almeida (2 salas); Conde Ferreira (1 sala), no largo de St<sup>a</sup> Teresa; e ainda a escola rural de St<sup>a</sup> Tecla, de apenas 1 sala.

ainda que se recomendasse como mais urgente ser na primeira freguesia, o urbanista, que viria a acatar a sugestão, empenhar-se-ia particularmente na escola de *S. Lázaro*.

De Gröer optaria por manter a localização da escola existente, sugerindo, se tal fosse necessário, a reconstrução do edifício antigo nas mesmas características arquitecturais, já que para si, *de toute façon, je tiens à ce que au moins les deux ailes actuelles, faisant entrée sur l'avenue, soient conservées telles-elles, car elles forment, avec la cour d'entrée et l'arbre, le plus joli ensemble de toute la rangée des anciennes maisons de cet alignement*<sup>1</sup>.

Quanto à antiga escola primária de Maximinos, produto da dádiva filantrópica do Comendador M. Caires, à face poente da rua com o mesmo nome, com as novas directivas, tornar-se-ia desapropriada do local onde se encontrava, não só por confrontar uma *via principal de circulação*, mas também por se inserir na *zona industrial*. Nesse sentido, De Gröer proporia a sua reutilização como dispensário, ou outro equipamento social de apoio às famílias dos operários.

As propostas de criação dos novos estabelecimentos obedeceriam pois a critérios de equidistância e cobertura integral da *mancha urbana*. Tratava-se de sete novas *grandes escolas* todas elas de 4 salas:

#### novas escolas

Norte	- a Norte da rua da Boavista
	- a Norte da Igreja de S. Vicente
	- Junto de Infias
Este	- a Norte da rua Nova de Santa Cruz
Sul	- junto ao rio Este lado Sudeste
	- junto ao rio Este, próximo da Avenida Salazar
	- junto ao rio Este, lado Ocidental

fonte: AUB, Anteprojecto (B), in *Urbanizações Novas*

De igual modo, com carácter suplementar, foram previstas duas *pequenas escolas* periféricas, de 2 salas, uma nos *Peões* e outra na *estrada de Dume*. Bem ainda como se reservou *dois sítios* na *Zona H2 - classe alta* - para a eventualidade de se criarem mais duas *escolas primárias ou colégios particulares*.

Os *equipamentos* dos níveis de ensino seguintes não ascenderiam ao mesmo nível de considerações dos anteriores. É certo que também não estruturavam qualquer suposta rede de natureza intraurbana. Porém não fosse a já aludida discussão sobre a *cerca dos Congregados* - se devia ser uma escola industrial ou uma central de camionagem - e o tema seria de todo em todo mais pacífico.

Sobre o presente aspecto, o que De Gröer basicamente projectaria, constituía um amplo sector, a Sul da cidade, antes ocupado por campos de cultivo<sup>2</sup>, dividido a meio pela rua da *Ponte* (AMGC) e meridionalmente limitado pelo futuro tramo do *anel de circulação*. Como resultado da intervenção daí saiam, digamos dois subsectores,

1 - missiva de E. De Gröer dirigida ao Presidente da CMB, em 20/4/1942 - AMB-OU

2 - De Gröer tinha consciência que necessitando estes equipamentos de grande espaço, estes terrenos mostravam-se adequados pelo seu baixo custo de expropriação

onde o urbanista se propunha implantar no centro de cada um os novos *equipamentos escolares*: a escola industrial e comercial e o liceu feminino. Ambos porém constituiriam o motivo ordenador em torno do qual se organizavam os novos quarteirões de expansão, do tipo *H3 - classe média* - que, por sua vez, se desenvolviam sob um desenho cujos acessos revertiam sempre em função da sua centralidade e da sua evidência.

No primeiro caso, a poente do eixo que virá a ser a futura AMGC, localizar-se-ia a Escola Industrial e Comercial, fronteira ao projectado *estádio municipal* (hoje o *Fujaca*), e que funcionaria como limite Norte de toda uma *banda verde* que tinha o seu extremo oposto o *monte Picoto*. Na proposta relativa ao novo liceu feminino, cuja particularidade era a de orientar a sua frente para o quadrante Sudoeste<sup>1</sup> foram reservados 3 ha de terreno para esse efeito. Embora as afectações do AUB não fossem literalmente cumpridas, a estruturação destes equipamentos tal como foram concebidos, acabariam por se instalar mais tarde ao longo deste mesmo declive suave do rio *Este*, ordeiramente voltados a Sul.

Por fim, De Gröer passaria a fazer alusões vagas a diversos sítios e extensões onde poderiam ser localizados os demais equipamentos, especialmente no sentido de se poder aproveitar os locais mais acidentados e ingratos para lotear, pelo que sugeriu que aí se pudessem levantar *asilos, orfanatos, preventórios, Igrejas, etc.*, salientando as virtudes do ar puro e da bela vista, sempre requeridas para esses fins. Encerraria o tema com uma acrescida ambiguidade relativa aos *Centros Comerciais Locais (C2)*, demitindo-se de qualquer consideração e remetendo os interessados para a consulta da planta de *arranjo e extensão*.

Na verdade após uma consulta ao *Plan d'Amenagement et d'Extension*, é possível individualizar uma dezena desses centros *locais*, melhor dizendo localizados, do comércio urbano. São eles:

### **Centros Comerciais Locais**

	<b>proposta de localização dos Centros Comerciais Locais (C2) (topónimos actuais)</b>	<b>afecção relativa</b>
1	- quinta de Sottomayor	média
2	- quarteirão da Devesa até à rua dos Barbosas	grande
3	- cruzamento da rua Felicíssimo Campos c/ a rua Cidade do Porto (à ponte de Pedrinha)	"
4	- quarteirão entre a rua do Taxa e a rua Dr. Elísio de Moura	média
5	- rotunda dos Peões	grande
6	- nas traseiras NE do cemitério de Monte d'Arcos	pequena
7	- novo cruzamento a Norte do largo de Infias (sensivelmente onde hoje está o nó da via de cintura à cidade)	grande
8	- ao fundo da rua dos Pelames, na praceta do Parque de Exposições	pequena
9	- antiga rotunda da Praça General Humberto Delgado	grande
10	- Quinta das Parretas	média

fonte: *Plan d'Amenagement et d'Extension* (avant-project), De Gröer, Oeiras 1942

<sup>1</sup> - de molde a adaptar-se já ao traçado inflectido do tramo Sul do *anel de circulação*, entre o cruzamento com a AMGC e a av. Salazar

Por conclusão pode-se aferir que a disposição geral dos presentes *equipamentos* subordina-se antes de tudo ao princípio da *satelitização* face ao centro da cidade, privilegiando a localização nos pontos de cruzamento ou convergência das principais vias propostas.

Prossequindo a breve análise do *Anteprojecto de Urbanização*, no tocante às *Novas Urbanizações*, não poderíamos deixar de considerar o trabalho de *classificação das ruas* que oportunamente De Gröer corrigiria para *Arruamentos Novos*. O urbanista interpretaria o risco do traçado viário como uma espécie de esqueleto estruturador das áreas de expansão da cidade propostas em sede de AUB. Trata-se de um dos elementos mais expressivos da simbiose entre a criatividade do arquitecto e a funcionalidade imposta ao urbanista.

No seu conjunto estamos perante um desenho de traçados extremamente movimentado e com uma grande preocupação de variedade: *não há dois conjuntos de quarteirões que sejam idênticos; os arruamentos são sempre ligeiramente sinuosos, à excepção dos grandes eixos viários, que são rectilíneos*<sup>1</sup>. Todavia, para lá do virtuosismo da ilustração há toda uma qualificação dinâmica que visa ordenar o movimento. A definição da infraestruturização viária projectada manifestaria uma clara preocupação pela consolidação de um sistema viário urbano hierarquizado.

Como ponto prévio há a destacar o *anel de cintura* (vid ANEXO 28), elemento estruturante de toda a circulação da cidade, construído sobretudo para atenuar o recurso esforçado de rectificar as alongadas serventias radioconcêntricas da cidade.

A partir daí, ao nível da amplitude dos traçados, estabelecer-se-ia uma gama de classificações que tinha por extremos as vias de *grande circulação*, destinadas ao tráfego rápido e frequente, e as vias exclusivamente pedonais, através dos quais se estabeleciam os acessos terminais mais recônditos e íntimos que davam serventia às habitações. Como por uma analogia ecoanatômica que, em última instância, votava aos *caminhos para peões* a mesma imagem dos ramos de uma árvore, também as vias principais partem do troncamento comum. Nunca é por demais insistir que estamos num tempo e num lugar onde o transporte motorizado privado não tinha ainda expressão social significativa.

Neste sentido De Gröer definiria três tipos de *ruas*:

- *vias de circulação*;
- *vias de habitação*; e,
- *caminhos para peões*

Dentro dos diferentes tipos poderíamos ainda encontrar outras subdivisões, fundamentalmente classificadas em função da secção da *calçada*. Vejamos pois as características dos níveis extremos para retermos a amplitude do espectro proposto. As *vias de grande circulação*, as mais largas com 11 mts. de largura - *p. ex. anel de circulação*, AMGC/rua da *Ponte* - comportariam 4 faixas de rodagem (2,75 mts. para

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p84

cada *fileira de veículos*) e os *caminhos para peões*, muitos deles terminando em *cul-de-sac*, poderiam atingir 1,5 mts. de largura. Como ponto intermédio, a que se podia aceder pelo estreitamento sucessivo da secção da calçada, De Gröer, definiria as *grandes vias de habitação*<sup>1</sup>, uma espécie de ruas *mistas*, sintomaticamente esclarecedoras da expressão do automóvel enquanto bem privado raro, já que, servindo de acesso à *zona de habitação* poderiam, simultaneamente, ser também tomadas como *vias de pequena circulação*.

Dentro da presente abordagem o urbanista daria particular atenção às bandas marginais dos arruamentos, quer no plano dos passeios, quer no recurso à arborização e utilização de barreiras vegetais e placas ajardinadas. A matriz inspiradora do conceito de *cidade-jardim* estaria pois bem presente nas diversificadas e complexas recomendações sobre o modo de articular estes elementos entre si. Embora se saliente o recurso à vegetação pelo seu generoso papel de *cortina*, como factor protector da poeira e do ruído, sempre precavidamente lá ia justificando que estas afectações *oferece[ria]m um meio fácil e rápido para alargar a rua em caso de necessidade*. Por fim De Gröer aconselharia mesmo que, ao mandar-se abrir os novos arruamentos, processo este necessariamente faseado, se deveria, logo de início, arborizar os alinhamentos projectados ao longo de todo o seu traçado.

Uma das expressões viárias mais marcantes do desenho das *zonas de habitação* seria o recurso ao *impasse*<sup>2</sup>, isto é, à criação de estreitas vias em *cul-de-sac* que terminavam num *largo interior*. O urbanista designando-as inicialmente por *passagens*, mais tarde substituiria a expressão por *beco sem saída*<sup>3</sup>. Este expediente morfológico que, diria ele: - *adoptámos frequentíssimas vezes por princípio*, na realidade constituía um dos elementos-tipo da denominada *cidade-jardim*. Abertos às principais ruas, estes estreitos, longos e sinuosos caminhos, garantidos por uma margem de protecção entre as edificações, desembocavam num pequeno alargamento interior do quarteirão destinado a ser um espaço *semi-público* de protecção à intimidade e tranquilidade dos residentes.

Finalmente, e no que concerne às estradas, que simultaneamente constituam as entradas da cidade, De Gröer não irá além do que tinha já enunciado anteriormente no *relatório*, manifestando ainda assim uma intenção mais ordenadora do que uma preocupação estritamente utilitária, ao debruçar-se sobretudo no arranjo das vias e das suas condicionantes marginais. Neste plano merecem pois destaque a já falada *via enviesada* que se pretendia uma *artéria de passeio* entre o largo da *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca* e a *cintura*; e a novel *Avenida decorativa* entre o *parque do Picoto* e o *Bairro Sudeste dos alargamentos citadinos*. Embora ambas dispusessem de uma *calçada* de secção modesta, respectivamente 9 e 5 mts., o espaço entre o edificado seria dos mais amplos concebidos.

1 - 6 mts. de largura da calçada destinadas a comportar duas fileiras de veículos

2 - isto é um arruamento sem saída no extremo do qual existe um pequeno alargamento que permite um veículo fazer inversão de marcha.

3 - na versão de 1941 usaria a expressão de *passagens*

*The last but not the least* seria a expressão adequada para introduzirmos o tema dos *espaços livres*. Como recordaria De Gröer, à guisa de intróito, *os espaços livres são tão indispensáveis como as superfícies construídas e a rede de ruas*.<sup>1</sup> Abordada num sentido diversificado e abrangente a partir de um leque de considerações - que passaria pelo ordenamento do rio *Este*; os *Parques*, os *pequenos* e os *grandes jardins* decorativos; incluindo os *Terrenos de Jogos*; as *Hortas dos Operários*, até aos *jardins reservados*, e a *Zona Rural* - todo o conjunto da intervenção proposta denunciaria o privilégio matricial dos valores da *cidade-jardim*.

Para De Gröer o *Plano de Urbanização e Expansão de Braga* reserva[ria] aos *espaços livres cerca de doze por cento (12%) da superfície total da cidade, sem contar com os pequenos jardins*, recintos desportivos, pequenas hortas e os *espaços verdes* do *miolo* dos quarteirões. Recomendando ainda que essa *proporção não [fosse] nunca diminuída*.

O urbanista começaria por apontar as qualidades rústicas e pitorescas das margens do rio *Este*, nas quais sobressaia a área dos *Galos* como um traço de ruralidade a preservar no interior da cidade e, por outro lado, a susceptibilidade que o mesmo rio oferecia para acolher uma nova *mancha verde* ordenada ao longo das suas margens. Saliente-se a este propósito o projectado parqueamento a situar na margem direita, entre a avenida *Salazar* e a rua *Bernardo Sequeira*. Tratava-se enfim de uma intervenção que, no geral, mereceria o epíteto de *futuro parque público*. A intervenção pretendia dar continuidade ao *principal* parque existente na cidade, o *Parque de S. João da Ponte*, criando um *sistema de parques* que se pretendia levasse os *espaços livres quasi até ao coração da cidade futura*.

No presente contexto, o *Parque de S. João da Ponte* que, pelos critérios seleccionados, se configurava como um dos *dois grandes parques* que iriam, neste domínio, equipar a cidade, constitui o ponto central de um projecto de mais vasto alcance. A ideia era a de estabelecer neste lugar o cruzamento axial de dois eixos *verdes*, definido sob a intercepção da *mancha vegetal* meridiana entre o Monte Picoto e o Fujacal com o anterior arranjo proposto, estruturado transversalmente segundo o trajecto urbano do rio *Este*. Além disso o *Picoto* seria *transformado num parque florestal* acumulando ainda a função de pólo de atracção turística<sup>2</sup>; o *antigo parque* receberia a *piscina de concursos de nataçãõ*; e o Fujacal deveria acolher a construção do futuro *estádio regional*<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Urbanizações Novas*, p 34

<sup>2</sup> - onde por sua vez deveria ser erguido uma miradouro e um café restaurante na traseiras do cruzeiro, sem que todavia interferisse com os afloramentos graníticos existentes.

<sup>3</sup> - não deixa de ser oportuno aqui recordar que De Gröer considerava o local onde efectivamente veio a ser levantado o novo estádio, então já utilizado como recinto desportivo, como desapropriado para o efeito: *Cometeríamos um erro se desejássemos criar um grande estádio no terreno actual de futebol(...) seria necessário(...) fazer grandes trabalhos de terraplanagem e desviar a estrada de Guimarães, ou destruir uma grande parte do parque actual*; in - AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Urbanizações Novas*, p 36

De acordo com De Gröer, *todo este conjunto de parques de desporto, de repouso, de passeio e turismo*, ocupando um total de 43 ha<sup>1</sup> constituiria o principal *centro de lazer* em Braga.

Por contraponto ao *grande parque Sul*, seria proposto um denominado *parque Norte*, com 15ha, especialmente seleccionado de molde a valorizar as perspectivas paisagísticas da cidade sobre o vale do Cávado. Este *Parque* iniciar-se-ia no extremo Norte da avenida *Artur Soares*, envolvendo toda a colina do Monte Crasto.

Relativamente aos jardins públicos existentes que o urbanista os considerava essencialmente decorativos, o realce vai para o já referido novo arranjo da *Avenida Central*, propondo o alargamento das superfícies ajardinadas e da pedonização da calçada central. No geral recomendava-se a sua preservação. Contudo entre os variados arranjos com recurso a uma matiz vegetal dominante, De Gröer virá a projectar a implantação de novos espaços deste tipo. Considerá-los a todos seria demasiado exaustivo. De todo modo, a relação estreita de muitos destes arranjos com intervenção nas *infraestruturas viárias*, como foi exemplo a alameda que deu origem à rua *Eça de Queiróz*, deu azo a que já analisássemos alguns desses casos. Vejamos os mais relevantes:

- o *jardim público de bairro* a projectar na marginal da nova *rua enviezada* entre *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca* e o *anel de cintura*;
- o *jardim público* assente sobre os declives Norte da actual *Praça do Comércio* de molde a valorizar as *vistas* panorâmicas sobre o Cávado;
- o *jardim de bairro*, (nas traseiras NE do cemitério) associado a uma futura escola e dotado de campos de ténis;
- outro *jardim público*, associado também a uma escola, mas de molde aproveitar terrenos fortemente desnivelados ingratos à construção.

Aliás, diga-se que uma das recomendações do urbanista relativamente aos terrenos de fortes condicionantes físicas é que se deveriam orientar para este fim ou então, estando adequados ao respectivo *zoning*, poderiam ser *alugados como hortas aos trabalhadores da zona circunvizinha ou a amadores de jardinagem*.

De notar que, embora De Gröer fizesse menção à possibilidade de alguns dos espaços anteriores puderem ser utilizados como *terrenos de jogos para crianças do quarteirão*, na perspectiva de se evitar a ocupação da via pública, o AUB não faria nenhuma especificação nesse sentido. Daí se compreenda que uma das recomendações finais da *Comissão Municipal de Estética*, tenha sido a da criação de um parque infantil na *zona cêntrica*.

---

<sup>1</sup> - *Parque do Picoto* - 25 ha; *antigo Parque* - 8 ha; e o *Estádio* - 9 ha; in AUB, *Anteprojecto (B)*, in *Urbanizações Novas*, p 36



## espaços livres

<i>espaços livres - AUB</i>	área em hectares	%
- parque do Picoto	25,50	29,5
- antigo Parque	8,60	9,9
- novo estádio	9,30	10,7
- parque Norte	15,32	17,7
- ampliação do cemitério (antigo cemitério = 5ha)	8,48	9,8
- o (arranjo do)Este	9,75	11,3
- conjunto de diversos jardins públicos	9,64	11,1
<b>Total</b>	<b>86,59</b>	<b>100</b>

fonte: AUB, Anteprojecto (B), in Urbanizações Nova

Tal como já o afirmara no *Relatório* preliminar, o *Anteprojecto* não deixaria de reter os *belíssimos jardins privados*, do quais o do palácio dos *Biscaínhos* parece assinar a primazia.

Em síntese, De Gröer conceberia um total de 86,59 ha de *espaços livres*. Isto é, no seu conceito, uma *mancha* de predomínio *vegetal*, à qual seria ainda necessário acrescentar o verdadeiro *green-belt* envolvente à cidade, por si denominado de *Zona Rural*, destinado a protegê-la *contra um desenvolvimento urbano desordenado e garantir-lhe uma reserva de ar*.

A *Zona Rural* estava exclusivamente *reservada para a agricultura*, não sendo permitido qualquer tipo construções<sup>1</sup> que directa ou indirectamente não estivessem relacionadas com esse modo de vida. De Gröer frisaria expressamente que nesses terrenos estaria proibida qualquer operação de loteamento.

### 3.3. 8 - os satélites

Ao contrário de outros ensaios realizados entre nós na sequência da aplicação do doutrinário da *cidade-jardim*, como *p. ex.* o viria a fazer em Coimbra, De Gröer não se serviria deste expediente exaltador do princípio do policentrismo urbano para perspectivar o futuro crescimento de Braga. As projecções assim o aconselhavam. Se é verdade que este conceito ainda que por inspiração fosse buscar algo à matriz da urbe clássica e do ideal da dimensão justa, pelo menos no caso de Braga, as duas *Aldeias satélites* que individualizou - Real e Tenões - não se subordinaram a outro princípio que não fosse o da contenção cautelar. Como o próprio afirmaria tratava-se de um *facto consumado* ao qual importava *obviar ao mal*. Enquanto que os *satélites* que definiu para Coimbra ou Luanda, se subordinariam aos limites modelares do limite de circunferência ou da forma poliedrica, em Braga o traçado delimitador, *grosso modo*, acompanharia em *banda larga* a estrutura dos principais eixos viários.

O urbanista constatara o tipo de povoamento disperso característico da região, bem como do desenvolvimento radial ao longo das *pernas da aranha* (a cidade), identificando alguns aglomerados como estando muito próximos do centro urbano. Com receio que a actividade especulativa despoletasse uma operação de aquisição de terrenos em larga escala, sobretudo ao longo daqueles traçados que mediavam os

<sup>1</sup> - exceptuar-se-iam alguns equipamentos como sanatórios e hospitais

núcleos mais cercanos e a cidade, tomaria a opção de criar um estatuto próprio para Real e Tenões, não só por estas localidades se encontrarem muito próximas, aliás como tantas outras<sup>1</sup>, mas sobretudo porque já reuniam *todas as características dum Bairro urbano*. Contudo enganar-se-ia quanto à antiguidade do processo. Não nos esqueçamos que Real já integrava, embora como arrabalde, a cidade *setecentista*, bem como Tenões, no enfiamento da rua *Nova de Santa Cruz/Estrada do Bom Jesus*, que também há muito constituía um dos vectores do crescimento urbano de cariz orgânico. De Gröer pretendia travar o presente processo a todo o custo.

No fundo tratava-se de estender a regulamentação urbana a dois núcleos insulares completamente desligados da *mancha* da cidade. Para o efeito seria traçado um *perímetro-limite* que garantisse uma franja de espaçamento rural entre estas e a cidade. No interior a *zona encerrada* ficaria dividida em duas partes:

- a *parte construída*, espécie de *zona suplementar* à cidade, receberia a denominação de *Zona Aldeã (V)*; e
- as *partes livres*, ficariam classificadas com o denominativo da *habitação (H2)*

A primeira seria objecto de um regulamento especial que a convencionava como *Zona mista de habitação, de comércio e de oficinas de artífices*, admitindo-se a edificação em *ordem contínua*, condicionada a dois pavimentos, devendo a densidade limitar-se a 1/5 do espaçamento do lote. Estavam proibidas todo o tipo de indústrias, armazenagens ou entrepostos que não tivessem uma finalidade agrícola. Ou seja, não se configuravam como verdadeiras cidades *satélites*, inclusive sob a mesma óptica de conceitos teóricos que foram desenvolvidos pelo próprio De Gröer. Dir-se-ia serem antes uma espécie de células suburbanas impositivamente ruralizadas.

Ainda assim o caso de Real ganharia um outro alcance já que, no âmbito do *Plan d'Amenagement et d'Extension*, mediante a inserção de um pequeno trecho intersticial do tipo *zona de espaços livres (L)*, promoveria a coalescência do *satélite* com a área de protecção definida pelo raio de 300 mts. centrado na capela monumental de S. Frutuoso, expediente que incluiria até o projecto de um segundo cemitério urbano.

### **3.4 - por fim a Legislação do Plano de Urbanização e a Planta do Plan D'Amenagement et D'Extension**

Somente por extravasar o âmbito do nosso estudo não abordaremos de seguida os níveis de concretização do AUB ao longo das últimas décadas. Já ficou explícito no início deste capítulo que muitas das orientações do presente conjunto documental só viriam a ser aplicadas fora do período de investigação estabelecido, enquadrando-se assim num ciclo do processo de evolução urbana de Braga completamente distinto, pelo que essa análise terá de aguardar melhor oportunidade. Daí que nos fiquemos agora por avaliar apenas os elementos de maior

---

<sup>1</sup> - De Gröer advertirá o mesmo tipo de processo, num futuro mais longínquo, para os casos de S. Martinho de Dume e da Confeiteira

susceptibilidade instrumental, como sejam a *Legislação* associada ao projecto do *plano de urbanização* e o *Plan D`Amenagement et D`Extension (avant-project)*.

Não teria sentido conceber o projecto de *Plano de Urbanização, de Alargamento e de Embelezamento da cidade de Braga*, ainda que dentro das circunstâncias legais anteriormente enunciadas, sem criar um corpo legislativo inalienável do *plano*. Assim, ainda no âmbito das *peças escritas* do referido projecto, De Gröer produziria a *Legislação (C)*, ela mesma dividida em dois articulados distintos:

- I - *Regulamento das Zonas*; e o
- II - *Regulamento dos lotes e dos quarteirões*.

Embora tratando-se de um *Esboço*, estes regulamentos afiguram-se imprescindíveis não só para a compreensão do próprio *plano*, como simultaneamente nos esclarecem alguns dos princípios gerais da sua aplicabilidade instrumental.

A começar, o primeiro articulado visava atribuir peso de lei aos efeitos decorrentes da prática do *zoning*. Neste sentido seriam criadas seis áreas fundamentais com as características de *zona*:

- Industrial - (I)
- Comercial - (C)
- Habitação - (H)
- Espaços Livres Públicos - (L)
- Rural - (R)
- Arqueológica e Turística - (AT)

Por sua vez, no âmbito de cada uma destas *zonas* seriam especificados desdobramentos e gradações que visavam apurar a aproximação à realidade do tipo de território pretendido. Sem enveredarmos pelo desenvolvimento seriado de cada um, resumiríamos que a *Habitação*, com naturalidade, recolheria a maior extensão e minuciosidade normativa. De um modo geral, a regulamentação sobre a *habitação* privilegiaria os valores cautelares da baixa densidade e pouca elevação das construções, da salubridade, do património histórico, do *stock* de *espaços verdes*, da segregação social e da circulação pública colectiva.

No concernente à regulamentação incidente, sobre o processo de *loteamento* e de formação dos *quarteirões*, De Gröer aproveita para concretizar o seu entendimento sobre o assunto. O objectivo seria o de controlar a iniciativa privada de urbanização, criando um conjunto de regras detalhadas, normativizadoras do processo de loteamento - a divisão do terreno em parcelas destinadas à construção - e, simultaneamente, atingir os mesmo objectivos no tocante ao desenho urbano, principalmente quanto ao traçado de novas ruas, desenvolvido à escala de projecto<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - o projecto de um loteamento será traçado na escala de 1/1000 ou de 1/2000 para o conjunto, e de 1/500 ou de 1/1000 para os pormenores(...) devendo os perfis das vias ser representados à escala de 1/200; in AUB, *Legislação(C)*, in Artg<sup>o</sup>11<sup>o</sup>, *Regras a seguir para o estabelecimento dos planos dos loteamentos e dos quarteirões*, p 16

Na esfera das principais competências, desde logo ficava determinado que o direito de *traçar loteamentos ou ruas e de modificar os loteamentos defeituosos* - sempre que estivessem nos *limites do Plano de Urbanização* - caberiam, em exclusivo, à *Secção Municipal de Urbanismo*<sup>1</sup>. O urbanista optaria assim por atribuir à autarquia o protagonismo da condução do processo de urbanização e loteamento, tendo apresentado as *Regras a seguir para o estabelecimento dos planos dos loteamentos e dos quarteirões*, os quais definiriam com grande detalhe os valores das afectações prescritos.

Por fim, De Gröer encerraria a produção legislativa com uma *alínea* referente à *Transformação e Melhoramento dos Loteamentos e Quarteirões Defeituosos*: Opinando, novamente, por ser uma incumbência da autarquia, o urbanista apresentaria seis tipos de *quarteirões defeituosos* distintos, e estabeleceria alguns princípios de relacionamento para as situações litigiosas que viessem a surgir neste âmbito.

A correcção encetada por De Gröer em Janeiro de 1946 ainda não adivinhava que o programa respeitante à implementação do *planeamento urbano* em Portugal iria esbarrar, em Outubro desse ano, no âmbito normativo dos *anteplos de urbanização*, passando o leme das autarquias como estava inicialmente previsto para o dos serviços centrais de urbanismo.

No plano das *peças desenhadas*, entre os diversos espécimes produzidos de grande escala, mais ou menos informais, mais ou menos definitivos, sobressairia, ainda como que exemplar único conhecido<sup>2</sup>, o *Plan d'Amenagement et d'Extension de Braga (Avant-project)*, ou seja a *planta de zonamento* que iria constituir o documento síntese do AUB. Com a sua entrega, em 3/11/1942, praticamente se dá também o fim da colaboração do arquitecto russo com a cidade de Braga. Desde a simbólica e até agora única "*Nôte de L'Urbaniste N<sup>o</sup>1*" de 25/5/1941, em que De Gröer procurava implementar uma prática de acompanhamento do estudo, tida por eficaz no caso anterior de Coimbra, todo o processo de interacção entre o urbanista e a CMB, tendo como destinatários o Presidente e o Engenheiro Municipal, se desenrolou privilegiadamente ao longo do biénio 1941/42. Com efeito, a última demanda detectada isoladamente, em 6/8/1945, onde o engenheiro municipal Álvaro dos Santos Ferreira, a propósito de um pedido de licenciamento para rua do *Caires*, solicitaria o parecer do urbanista, desconheceu qualquer resposta, o que nos leva a presumir que o mesmo já então se consideraria desligado do processo.

O acompanhamento, além de se efectuar em torno das dúvidas sempre suscitadas pela gestão urbana quotidiana giraria também em função da questão da cartografia. O panorama de Braga não fugia à regra do País nesta matéria. Ou seja, não estando dotada de suportes cartográficos em grande escala, rigorosos e actualizados, a que se associava ainda a impreparação dos técnicos locais nestes domínios, a cidade

---

<sup>1</sup> - vid AUB, *Legislação(C)*, in Artg<sup>o</sup> 2<sup>o</sup>, *Controlo da Divisão em Lotes e dos Quarteirões*, p 14

<sup>2</sup> - tal como nos é confirmado pelo estudo de M. Sousa Lobo, que afirma: *Apenas nos foi possível localizar uma única planta do dossier técnico, a planta de zonamento*; in Lobo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 84

estava representada por instrumentos cartográficos insuficientes para o trabalho que se pretendia realizar.

No início dos anos *quarenta*, em Braga, muito provavelmente ainda se recorria à actualização da informação cartográfica em grande escala (1/500) levantada a partir da carta de F. Goullard de 1883/84. Embora haja notícia de um levantamento *aerofotogramétrico* de 1938, à escala 1/1000<sup>1</sup>, todavia por nós desconhecido, os instrumentos seguramente disponíveis resultavam da utilização da *Planta* referente ao *Projecto da Rede de Esgotos* (1/2000) (*vid* ANEXO 20), de 1928/35 e da *Planta Topográfica da Cidade de Braga* (1/5000) (*vid* ANEXO 47), levantada pelo Major de Infantaria Arnaldo A. Rebelo da Silva<sup>2</sup>, de 1939. Qualquer uma delas se afigurava imprecisa e incompleta face aos desígnios do urbanista. Esta realidade viria a constituir um factor gerador de todo um tráfego epistolar entre De Gröer e a CMB recheado de equívocos, não só quanto aos conceitos e à metodologia de trabalho empregues, bem como às próprias expectativas mútuas dos intervenientes.

O presente processo revela bem a falta de condições existentes em Braga face aos pressupostos expressos na lei de 1934 do ministro Duarte Pacheco.

Logo de princípio o urbanista não receberia de uma vez só *o plano do estado actual da cidade*, pelo que, em Outubro de 1941, ao mesmo tempo que ia solicitando diversas representações parciais por forma a corresponder aos pedidos de parecer que lhe eram formulados, advertia sobre a impossibilidade de cumprir os prazos estabelecidos<sup>3</sup>. Além disso queixava-se ter na sua posse duas folhas incompletas de 1/2000 e com dados insuficientes. Só por volta em 13 de Março de 1942, De Gröer recebeu as remessas completas do *plano definitivo da cidade de Braga em 1/2000* e mais oito folhas em 1/500, continuando ainda a receber plantas pelo mês seguinte, algumas delas acompanhadas já das correcções que entretanto foram detectadas. Todavia, à medida que ia trabalhando sobre a planta de 1/2000 verificava ser esta *muito defeituosa*, sobretudo no tocante à representação das partes construídas, no caso apenas indicadas por um traço. É certo que para esse efeito o urbanista dispunha ainda da planta 1/5000 que expressava essa variável de uma forma mais clara. Porém, a imperfeição da representação, sobretudo ao nível das confrontações traseiras, poderiam induzi-lo em erro, particularmente no momento em que tivesse de traçar os novos arruamentos, acarretando com isso prejuízos que poderiam ser facilmente evitáveis.

O que se passou é bem exemplificativo da *décalage* já apontada, pelo que o urbanista se viu na necessidade de solicitar a actualização da carta 1/2000 à imagem da representação aludida. A este repto a repartição técnica da CMB, queixando-se da

---

<sup>1</sup> - Oliveira, E. P. - *Estudos sobre os séculos XIX e XX...opus cit*, p 216. Segundo Margarida S. Lobo - *As primeiras plantas topográficas, de base aerofotogramétrica, foram finalizadas em 1941*; in Margarida Sousa Lobo (1995, p 43)

<sup>2</sup> - exercendo as funções de topógrafo da CMB

<sup>3</sup> - a CMB prometera-lhe os *planos* completos para os princípios de Agosto. Ora estava-se já em Outubro. Para além disso De Gröer iria deslocar-se a Luanda, para exercer os mesmo serviços, estadia que terá ocorrido aproximadamente entre 30/10/1941 e 28/1/1942

morosidade da burocracia, para justificar a resposta tardia, contraporia com a possibilidade de se proceder às eventuais correcções sobre a base do próprio *Anteprojecto*. Com conformada benevolência, De Gröer replicaria afirmando que o rigor do plano dependeria dessa informação, já que não eram somente as ruas mas também o arranjo do interior dos quarteirões que o exigiam. Para além de tudo isso o tempo urgia e era necessário apresentar o plano definitivo.

#### **4 - Braga entre o ideal global da *cidade-jardim* e a visão parcelar *radiosa*, mas plausível (1945-55)**

Ainda que até ao final de 1948, o urbanismo de Braga continuasse formalmente a cargo de E. De Gröer<sup>1</sup>, não foi possível, a nível local, recolher qualquer testemunho que desse conta da continuidade do seu envolvimento directo após 1947, ano em que fora chamado a pronunciar-se acerca da urbanização da área envolvente à futura *Escola Industrial*. Os seus contactos com a CMB já tinham deixado de ser frequentes desde o final de 1942.

O contexto em que todo o processo tinha arrancado há muito se tinha alterado, a começar pelo conceito e pelo alcance do programa de planeamento urbanístico iniciado pelo ministro Duarte Pacheco. Em primeiro lugar devido ao seu próprio desaparecimento em 1943; depois, no ano seguinte, com a criação dos serviços centrais dedicados à tutela do urbanismo em Portugal; e, finalmente, no plano legal, com a promulgação da já aludida lei de 1946 referente aos *anteplanos de urbanização*. Ou seja, o planeamento urbano esmorecia na sua finalidade ideológica; deixava de ser um assunto recomendável para ser desenvolvido à escala local remetendo-se fundamentalmente à tutela da administração central; e abdicava ainda de ser um processo com princípio, meio e fim, para enveredar por uma trajectória mais ambígua e indeterminada.

No âmbito internacional, terminada a *Grande Guerra*, uma nova realidade imposta pela necessidade de reconstrução das cidades, condicionaria toda uma revisão profunda da concepção e dos princípios de intervenção nos espaços urbanos. Urgia proceder a realojamentos em massa e reactivar a infraestruturação e o reequipamento básico das cidades. Conceitos já antes defendidos, ainda que em tom de manifesto mundialmente divulgado, como as resoluções especializadas de 1931, conhecidas pela *carta de Atenas*, tornavam-se agora mais do que nunca pertinentes face às novas realidades.

Em Portugal, que todavia escapou aos horrores da guerra, a oportunidade crescente da aplicabilidade dessas propostas chegava no momento em que se começava a fazer sentir a pressão exercida pelo aumento da população urbana e a necessidade em se proceder ao realojamento das populações que vivam em habitações precárias ou sobrelotadas<sup>2</sup>, sobretudo nos dois principais centros urbanos.

---

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 263

<sup>2</sup> - durante os anos trinta, a discussão sobre a forma e a localização da habitação social tornou-se uma questão política e ideológica. Quer a municipalidade do Porto, quer a de Lisboa (as que sentiam mais os efeitos do crescimento urbano) discordavam dos modelos oficiais de habitação social e tentaram

Por seu turno, todo o tipo de técnicos envolvidos na transformação do território demonstravam uma progressiva receptividade às novas ideias que, em muitos casos, se exprimiam nos debates da especialidade por uma afirmação reactiva exigente de reformas e de uma maior abertura ao exterior.

Um dos pontos mais significativos da viragem de conceitos e do questionamento dos modos de estar seria proporcionado pelo *I Congresso Nacional dos Arquitectos Portugueses*, realizado por ocasião da exposição oficial do MOP, denominada *Quinze Anos de Obras Públicas* em Portugal. Aberto no Instituto Superior Técnico, em Lisboa, pelas mais altas figuras do Estado, pretendia-se associado ao testemunho da capacidade de realização material do regime. Porém, os debates então encetados, cuja origem remontava já aos anos *trinta*, período em que o sistema experimentara uma postura indecisa face ao *modernismo*, viam-se agora susceptíveis de oferecer uma maior clivagem de posições. Entretanto, para agravar a situação, a década de *quarenta* permitiria desabrochar a busca e a imposição de uma perspectiva *nacionalista* dominante.

Ainda que o debate inicialmente se centrasse na questão da estética da arquitectura, rapidamente se estenderia à discussão de um novo conceito de cidade. Arquitectos e urbanistas como Viana Lima, Arménio Losa e Lobão Vital destacam-se então na oposição às teses oficiais, colocando-se abertamente ao lado das concepções defendidas nos *Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna*, exaltadores dos modelos da *cidade radiosa*, consagrados na *Carta de Atenas*<sup>1</sup>. O empenho manifestado chegaria porém ao extremo de atribuir aos novos ideais urbanos um papel regenerador e transformador da própria sociedade. O *funcionalismo* depurador, invocado no *design* dos meios de transporte, constituiria como que uma imagem de referência com potencialidades quasi transcendentais.

Constituindo uma clara demarcação dos fundamentos comuns à maior parte dos *anteprojectos de urbanização* que então se estavam realizando pelo País fora, particularmente aqueles que se sustentavam nas virtualidades da *cidade-jardim* e nos valores da habitação unifamiliar, os referidos arquitectos passaram a advogar as vantagens da construção em altura; a primazia do sistema viário de circulação; os grandes espaços abertos; e, fundamentalmente, os pressupostos económico-funcionais de racionalização do espaço urbano.

Como recordará M. Sousa Lobo, citando o *prefácio* à publicação do *Anteprojecto de Urbanização de Coimbra*, assinado pelo seu autor em 1948, precisamente no período em que a *controvérsia sobre o estatuto do* [dito *Anteprojecto*], *plano definitivo ou antepiano está[va] no auge*, o próprio De Gröer daria mostras de ter adoptado uma atitude mais flexível, *considerando a sua proposta como um "Plano Director"*, isto é, *"o plano de urbanização deve ser, no que se refere às vias de comunicação a criar ou a modificar um plano de tendência e não um plano de*

---

*construir bairros municipais de acordo com as suas concepções*; in Teixeira, Manuel C. - *Estratégias de Habitação em Portugal...opus cit*, p 82

<sup>1</sup> - Lobo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 211

execução", acrescentando mais adiante, é "para proteger a propriedade e para dar às cidades a comodidade, a salubridade e a beleza necessária que se fazem os planos-programa de urbanismo"<sup>1</sup>.

\* \* \*

Entretanto em Braga, homologado o *Anteprojecto de Urbanização* por despacho ministerial de 8/10/1946, crescia a pressão sobre as directivas e multiplicavam-se as solicitações de excepção ao que fora determinado. Os *organizadores* locais tomavam assim a iniciativa sobre o *embelezador* ausente.

A maior parte das questões levantadas pela *Comissão Municipal de Estética* ao AUB prosseguiriam pelo correr dos anos seguintes, só que desta vez sem o concurso do urbanista. Exemplos como a rectificação da rua do *Castelo*, retomada pelo *Conselho Municipal* ao deliberar o seu alargamento para os 18 mts., portanto à revelia do determinado no *plano*, prolongar-se-ia agora sob o pretexto de umas casas arruinadas mandadas demolir pelo seu proprietário e que urgiam ser reconstruídas. Esse propósito recolocaria na ordem do dia a perspectiva de um novo alinhamento, da desafrontação do edifício público da escola e até daria azo ao surgimento de um *projecto de ligação da Rua do Souto à Rua do Castelo*<sup>2</sup>, respeitante à concordância entre ambas.

Contudo há que notar a interferência de um novo factor no processo de tomada de decisões, a intervenção directa dos serviços centrais de urbanismo do MOP, assumidamente com uma postura distinta da filosofia de cidade pretendida por De Gröer. Refira-se a este propósito o ofício enviado pelo Governo Civil à CMB em 2/2/1945<sup>3</sup>, onde o primeiro chamava a atenção para obrigatoriedade de se manter o *alinhamento fixado no Anteprojecto elaborado pelo arquitecto De Gröer*. Porém, seria a DGSU, conjuntamente com outros intervenientes, a contribuir para a alteração do que a esse respeito versava o *Anteprojecto*, na medida em que esses mesmos serviços apresentariam a sua proposta de rectificação da rua. O processo arrastou-se tendo, em 1960, vindo a receber o aval técnico atribuído pelo novo urbanista contratado.

Outro caso representativo da nova atitude perante a urbe seria perpetrado naquela que é hoje a rua *Eça de Queiroz*. Também aqui viria a ser demonstrado que as concepções de cidade passaram irreversivelmente a ser distintas, inclusive da parte do MOP. O processo do novo arruamento, que decorreria entre 1945 e 1953, no tramo compreendido entre a Praça do *Município* e a rua *Justino Cruz*, fora concebido pelo urbanista para ser uma *rua-jardim* ladeada de flores e arbustos, destinada aos peões e sendo desprovida de qualquer tipo de construções. A ideia inicial veio todavia a ser

---

<sup>1</sup> - De Gröer, E. - *Anteprojecto de Urbanização, de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra*, CMC, 1948, p8; *opus cit in* Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 47

<sup>2</sup> - neste processo, o parecer da *Comissão Municipal de Estética*, comunicado em 2/11/1944 mostraria uma opinião dividida perante dois projectos de concordância entre as ruas. Votariam no segundo: dr. Alberto Feio, dr. Carrington e Moura Coutinho; e no primeiro, António Araújo; o escultor Zeferino Couto; e o engenheiro Álvaro Santos Ferreira; *in* cx.13 AMB-OU

<sup>3</sup> - *vid* - cx.13 AMB-OU



alterada para um arruamento convencional. Para tal a delegação do Norte da DGSU tomara a iniciativa de apresentar três projectos alternativos de edificação, rejeitando o tipo de proposta de De Gröer que *parecia ser anti-económico e impróprio para o local, já sobrecarregado de zonas arborizadas*<sup>1</sup>. No fim, parece que somente mesmo a DGEMN, então a entidade da tutela do património, pelos exemplos citados interferirem respectivamente com o *castelo* e a *biblioteca*, terá manifestado alguma posição cautelar face aos monumentos, sem todavia obstruir as alterações preconizadas para o *Anteprojecto de urbanização*.

No plano da edificação não podemos deixar de evocar as primeiras propostas procedentes do FCP chegadas a Braga no ano de 1947. Esta instituição vocacionada para a habitação social, no âmbito da nova legislação publicada em Maio de 1945 e Abril de 1946<sup>2</sup> que tolerava uma maior diversidade de tipologias construtivas<sup>3</sup>, propunha-se construir um conjunto de blocos habitacionais com pisos. Além de romper com o conceito padrão de habitação unifamiliar e com o mínimo de pisos preceituado no *Anteprojecto* à face poente da AMGC, estava a promover a subversão do *zoning* proposto.

Ainda antes de se pensar em contratar um novo urbanista para proceder ao *Plano Regulador da Cidade*, a pressão construtiva no início da década de *cinquenta* exercia-se a diversos níveis. São desse período exemplo, entre outros indicadores, a constituição da *Empresa de Melhoramentos de Braga*, criada em 1946, de cujo capital social a Câmara era um dos principais accionistas. A empresa tinha por fim adquirir terrenos com viabilidade construtiva, pondo-os de seguida em *praça*, os quais eram comprados por construtores e privados.

Um dos sectores da cidade, onde a *Empresa de Melhoramentos* mais se notabilizou, tendo vindo aí a criar uma das novas áreas residenciais de expansão, foi a *zona* envolvente áquela que seria a nova *Escola Técnica*, bem à ilharga da localização determinada por De Gröer. A nova urbanização misturaria loteamentos destinados a habitação unifamiliar com blocos de prédios contínuos que não ultrapassariam os três pisos. O desenho do novo sector, composto por um jogo de ruas paralelas e perpendiculares entre si, subverteria completamente o risco do *Anteprojecto*, sobretudo eliminando uma das prioridades alvitradas por De Gröer, a célebre *avenida enviezada* entre *N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> a Branca* e o *anel de circulação*. A venda de lotes para construção conheceria a sua maior intensidade entre Março de 1953 e Novembro de 1956, tendo as principais obras de infraestruturacão ficado concluídas em Março de 1955<sup>4</sup>.

Outros locais de expansão urbana se seguiriam no início dos anos de 1950, tais como: a urbanização da nova via de ligação entre o *Bairro da Misericórdia* e a praça do

---

<sup>1</sup> - 14/7/1945, ofício enviado do MOPC-DGSU/Norte à CMB; *in* cx.14 AMB-OU

<sup>2</sup> - *vid Lei* Nº2007 de 7/5/1945 e D.L. nº 35611 de 25/4/1946

<sup>3</sup> - constando o seguinte montante: tipo 1/ 1prédio (6 fogos); tipo 2/1prédio (6 fogos); tipo 3/2 prédios (12 fogos); tipo 5/3 prédios (18 fogos); tipo 6/1 prédio (6 fogos); e tipo 9/1 prédio (6 fogos)

<sup>4</sup> - *vid* cx 54 AMB-OU

novo mercado municipal (actual rua *Abade Loureira*) (1956), ainda que se tratasse de habitação em banda contínua à face da via para ser construída pelos seus proprietários; a urbanização à volta do novo mercado (1955), comprometendo um dos espaços ajardinados propostos pelo urbanista; a rua de *Infantaria 8*, de acesso ao novo quartel militar (1955), também com características diferentes do AUB; e a rua *Andrade Corvo* (1956/58), de ligação à estação ferroviária, em cuja ala Sul anteriormente se admitiu implantar uma urbanização social. A este propósito não nos poderemos esquecer, conforme recorda M. Sousa Lobo que, a partir da publicação em 1951 do *Regulamento Geral de Edificações Urbanas*, se fez jurisprudência no sentido de não poder *fundamentar-se o indeferimento dos pedidos de licença na desconformidade com o antepiano de urbanização ainda que devidamente aprovado*<sup>1</sup>. O impasse seria circunstancialmente resolvido com uma interpretação diferente da DGSU, mas a precariedade dos *antepianos* continuava a subsistir.

Não podemos deixar de salientar ainda, no ano de 1956, as primeiras propostas de expropriação para urbanização nos terrenos a Sul do Hospital, no local do AUB inicialmente destinado à implantação da escola Industrial, o mesmo que tão vivamente fora rejeitado pela *Comissão de Estética*.

Por fim, embora não tenha mais do que um significado simbólico, registre-se o *estudo de urbanização*, de Novembro de 1956, consentido para o lugar do Pinheiro da Gregória, à saída da estrada para Guimarães, em plena *zona Rural* e que, no critério do urbanista, estaria rigorosamente vedado à construção, em particular às acções de urbanização.

## **5 - O Plano Parcial de Urbanização Sul de Braga**

Entrava-se assim na década de *cinquenta* sob os efeitos da desadequação crescente da generalidade dos modelos de planeamento desenvolvidos ao longo da profícua década anterior. Entre diversos factores, nos quais pontuavam as pressões especulativa e demográfica, emergia a crise urbana subordinada ao *plano-imagem*. Entretanto, em 1953, a cidade de Coimbra iniciara o processo de revisão do *Plano de Urbanização de De Gröer*, vindo a apresentar o seu *Plano Regulador... em Março de 1955*<sup>2</sup>. Nessa mesma altura, em Braga, arrancava-se com idêntico processo.

A 17/2/1955<sup>3</sup>, o presidente da Câmara A. Santos da Cunha propunha e obtinha a decisão unânime de rever o *Anteprojecto de Urbanização*, mandando proceder à *Elaboração do Plano Regulador da Cidade*. Não se tratava propriamente de uma proposta espontânea. Já no terceiro dia desse mesmo mês a DGSU, através dos *Serviços de Melhoramentos Urbanos*, notificara a CMB da urgência de tal medida, tomando a iniciativa de informar que a referida empreitada se encontrava participada

---

<sup>1</sup> - vid António Pedroso Pires de Lima e Dias da Fonseca - *Código Administrativo Anotado citado na Acta da Reunião de Câmara Municipal de Águeda de 12-11-1959*; - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 211

<sup>2</sup> - Santos, Lusitano dos - *Planos de urbanização para a cidade de Coimbra...opus cit*, p 39

<sup>3</sup> - vid ASC-AMB (1954-1955), fol182, 17/2/1955

pelo *Fundo de Desemprego*<sup>1</sup>. Os fundamentos da proposta eram inequívocos quanto à sua finalidade. *Com a constante expansão da Cidade para zonas que, até há bem pouco, eram caracterizadamente rurais, e a abertura de ruas na zona urbana nestes últimos anos, tornou-se evidente a insuficiência do actual Plano de Urbanização (AUB) para disciplinar, em bloco, as construções*<sup>2</sup>. Aliás, a presente proposta far-se-ia acompanhar de um detalhado normativo contratual<sup>3</sup> o qual, avançava até - como *aconselhado pelo Ministério das Obras Públicas* - com a indicação do engenheiro civil do Porto Miguel Rezende para executar o referido trabalho.

O conceito de *plano de regularização*, como afirmará Paulino Montez (1897-1969), um dos urbanistas portugueses mais conceituados de então, *terá por objecto a reforma do aglomerado existente, "estudará a cidade existente no sentido de a melhorar e valorizar sob todos os aspectos. Ele deve prever a reforma dos traçados imposta pela circulação, alargar vias de grande movimento, rasgar espaços livres no núcleo central, criar praças ou centros de estacionamento de viaturas e reguladoras de trânsito; promover o acréscimo de alojamentos para o negócio, com possíveis alturas de excepção; aperfeiçoar as condições de salubridade dos velhos bairros condenados pela higiene"*<sup>4</sup>. Por aqui se podem avaliar algumas das evidências que se pretendiam agora contemplar, como a questão estrutural da circulação e do tráfego e a necessidade de atender à premência dos novos alojamentos.

Por outro lado, o articulado contratual deixava antever o desenvolvimento de um plano mais uniforme quanto à metodologia do processo e dos seus produtos finais. Propunha-se proceder à *organização do programa*, fundamentado no *inquérito urbano* e na *análise da área*, que seria *essencialmente orientada no sentido de apurar todas as causas nacionais, regionais ou locais que interfiram ou possam interferir no desenvolvimento da Cidade e modo como actuam (...)um programa que indique os processos de realizar as melhores condições do progresso e satisfaçam todos os vários factores de urbanismo de ordem geral*<sup>5</sup> e os indicados na lei. Neste sentido ainda que se tratasse de um *plano* conceptualmente físico, baseado no zonamento do território, incluíam-se já algumas preocupações de natureza mais ampla que extravasavam o mero formalismo da proposta. A tarefa vislumbrava-se mais complexa do que no processo anterior. Disso nos daria conta, quer o maior detalhe dos acordos referentes ao processo de acompanhamento, quer a imposição expressa ao urbanista de este proceder às alterações propostas pela CMB, ouvidas a DGSU e outras entidades que tivessem de se pronunciar sobre o plano ou ainda a obrigatoriedade do mesmo se disponibilizar para efectuar o aumento da superfície a urbanizar.

---

<sup>1</sup> - ref ao Processo U-174, de 3/2/1955, patente do ofício nº399, enviado pelo supracitado organismo

<sup>2</sup> - *vid Proposta* ; in ASC-AMB (1954-1955), fol182, 17/2/1955

<sup>3</sup> - que, no seu último artigo, tomava como referência o articulado da *expansão urbana*, o D. L. nº 33921 de Setembro de 1944

<sup>4</sup> - Montez, Paulino - *A Estética de Lisboa* - p 75/76; in - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 130

<sup>5</sup> - *vid Proposta* ; in ASC-AMB (1954-1955), fol182, 17/2/1955

## 5.1 - o engenheiro Miguel Rezende

O contrato entre a CMB e o engenheiro Miguel Rezende para a *Elaboração do Plano Regulador da Cidade* viria a ser celebrado em 1/3/1955, ficando estipulado que o seu autor auferisse 120 contos pelo trabalho, remuneráveis a 4 prestações<sup>1</sup>. O prazo de entrega seria de 18 meses a contar do fornecimento das plantas de 1/1000 e 1/5000, por parte da CMB<sup>2</sup>.

Quem era o novo urbanista de Braga?!

O engenheiro civil Miguel Rezende (1910-1976) pertencia ao denominado *grupo da Câmara do Porto*, do qual faziam parte, os também engenheiros, Miranda de Vasconcelos e Antão Almeida Garret, e ainda o arquitecto Arménio Losa. Sendo todos eles autores de diversos projectos de planeamento urbano no Norte do País.

Tendo colaborado no âmbito do *Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto* que vinha desenvolvendo o *Plano Regulador da Cidade* desde 1938, orientado inicialmente por Marcello Piacentini e depois, a partir de Fevereiro de 1940, por Giovanni Muzio, Miguel Rezende beneficiou da oportunidade de trabalhar sob a orientação directa deste último mestre até 1943 e, inclusive, de ter estagiado com ele seis meses em Itália. Certos que estes contactos terão influenciado a formação do jovem urbanista, seguramente poderemos admitir que Rezende captou o fundamento da concepção que os arquitectos italianos tinham de *Plano Regulador*. Para eles, *correspondia ao instrumento designado (...) por plano de "massima", ou seja, um plano geral de urbanização com especificação dos zonamentos e respectivo regulamento*<sup>3</sup>.

O engenheiro Rezende antes de iniciar a sua actividade de urbanista em Braga fora já o responsável por diversos instrumentos de planeamento, designadamente: em Gondomar e na Póvoa do Varzim, em 1948; V<sup>a</sup> N<sup>a</sup> de Famalicão e Penafiel, em 1949; em Santo Tirso no ano de 1951, prosseguindo o *Anteplano de Urbanização* de Rogério de Azevedo de 1944; em Vila do Conde, no ano de 1952; na Alfândega da Fé e Praia do Furadouro/Ovar, ambos em 1953; em Ovar, em 1954; no ano seguinte, na Torreira; e ainda com projectos de urbanismo na Maia e na Murtosa. No mesmo ano em que apresentou o *Plano Parcial de Urbanização de Braga*, Miguel Resende assinaria ainda, uns meses mais tarde, os *planos* de Estarreja e Anadia; e, já em 1960, o de Gouveia<sup>4</sup>.

Assim, quando o engenheiro se entendeu com a CMB para continuar a acção de De Gröer em Braga, era já portador de uma longa experiência e, simultaneamente, um conhecedor do trabalho dos seus colegas do Porto. Certamente que Miguel Rezende

---

<sup>1</sup> - 1<sup>a</sup>, no acto de assinatura, de 20 mil escudos; 2<sup>a</sup>, cinco meses após a assinatura do contrato, de 30 mil escudos; 3<sup>a</sup>, no acto de entrega do *plano regulador*, de 40 mil escudos; e, 4<sup>a</sup>, após a aprovação do mesmo, de 30 mil escudos.

<sup>2</sup> - os primeiros orçamentos chegariam em Fevereiro de 1955, para 1/1000 e 1/2000 (16260\$00). O trabalho seria executado em *diaflex*, por uma firma de Lisboa - M. Regaleira, da rua da Prata -. Sabe-se que estas plantas estavam já na mão do Eng. Miguel Rezende em Outubro desse ano. O levantamento topográfico de 1/5000, chegaria em Janeiro de 1956; *in* cx 24 AMB-OU

<sup>3</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p68

<sup>4</sup> - *id* p 261 a 294

já observara e debatera o *Anteplano de Urbanização de Vª Nª de Gaia*, concluído em Dezembro de 1949 sob o risco do arquitecto Arménio Losa, e considerado por M. Sousa Lôbo, como o *primeiro plano que adere claramente aos princípios da Carta de Atenas*<sup>1</sup> entre nós. Por outro lado, Miguel Rezende, ainda que enquadrado na JAE, pouco antes orientara os trabalhos de construção da nova *rodovia* em Braga que, na base, reproduzia ideia aventada anteriormente por De Gröer em estabelecer uma derivação da estrada do Porto, com trajecto longo até à rua *Bernardo Sequeira* e com um pequeno troço ramificado ao largo de Maximinos<sup>2</sup>, sendo ambos os troços classificados de *estrada nacional*.

## 5.2 - um plano parcial e definitivo

Ainda que o compromisso entre o urbanista e a CMB continuasse a denominar-se de *Plano Regulador da Cidade*, o produto do trabalho que Miguel Rezende viria a apresentar em 4/4/1958, ficaria por ser um *Plano Parcial de Urbanização*, neste caso visando o sector *a Sul de Braga* (vid ANEXO 29). Aprovado seis dias depois pela Câmara<sup>3</sup>, com características de apresentação definitiva e final, sem que tivesse havido qualquer reformulação contratual entre as partes, o documento pretender-se-ia então, por certo, como uma circunstância faseada de todo o projecto de revisão do AUB. Tal nunca veio a acontecer quedando-se este instrumento de planeamento isoladamente no contexto dos *planos de urbanização* da cidade de Braga.

Embora não tivéssemos detectado a *nuance* que conduziria, por aceitação mútua, à redução da esfera de acção da área a intervir, o certo é que, mantendo-se o equívoco, tal como já acontecera anteriormente com o AUB, o termo *regularizador* pontualmente e ainda continuaria a ser utilizado para além dessa última data.

Como o seu próprio autor se propõe esclarecer logo no *ponto I* da respectiva *memória descritiva e justificativa* do *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga* (PPUS), intitulado *Razões do Plano Parcial e Seus Objectivos*, o solicitado instrumento de planeamento consubstanciava-se como parte da *revisão do Ante-Plano de urbanização da Cidade de Braga, elaborado em 1941 pelo arquitecto De Gröer*.

As razões para a subtracção do *global* pelo *parcial*, isto é, do *estudo de conjunto* por uma parcela cerca de 1/7 da área total delimitada por De Gröer, apenas viria a ser justificada *por carência de elementos cartográficos devidamente actualizados e a escalas convenientes*, isto, segundo Miguel Rezende, porque só pôde deles dispor aproximadamente desde Janeiro de 1958, afirmaria que: *somente há cerca de 4 meses nos foram entregues pela Câmara Municipal*.

Sobre as razões da escolha da área-alvo os motivos parecem ser mais que claros. Por um lado a recente abertura da já aludida *Rodovia, a sul do núcleo central da*

---

<sup>1</sup> - id p 212

<sup>2</sup> - um ofício enviado pela JAE - Braga à CMB, de 3/11/1962, faz menção ao *projecto de arranjo do largo de Maximinos* de 13/5/1956, encomendado pela autarquia, sendo seu autor o engenheiro Miguel Rezende; in - vid cx 71 AMB-OU

<sup>3</sup> - vid ASC-AMB (1957-1958), fol81, 10/4/1958

*Cidade* e do rio *Este*, de cujo projecto Rezende dera a sua colaboração técnica à JAE. Por outro, a animação e a apetência construtiva que pairava sobre esse sector de *fácies* marcadamente rural. Ou seja, os efeitos gerados pela nova urbanização em processo de desenvolvimento nos terrenos envolventes à futura *Escola Técnica*, no extremo nascente; e a necessidade de implantar novos equipamentos públicos projectados de que a cidade estava carenciada.

Tal e qual como o AUB também o PPUS se decompunha em *peças escritas* e *peças desenhadas*. As primeiras distribuía-se por sete capítulos, todos denominados no âmbito da *Memória Descritiva e Justificativa*; e as segundas por nove títulos:

Peças escritas	
I	Razões do Plano Parcial e seus objectivos
II	Área delimitada e suas características
III	Descrição e justificação do Plano Parcial
	A - Defesa dos aspectos funcionais da Rodovia
	B - Estrutura do Plano Parcial
IV	Índices característicos da urbanização
V	Estudo económico
VI	Importância do Plano Parcial relativamente às previsões de crescimento demográfico
VII	Regulamento das zonas

fonte: 2 pastas; Plano Parcial a Sul de Braga; 1-U-174-A- 96; DGOTDU

As *peças desenhadas* são constituídas pelos seguintes títulos:

Peças desenhadas		
1	Fotografia do Ante-Plano de Urbanização da Cidade, da autoria do Arqtº De Gröer	( 1 )
2	Planta de Localização do Plano Parcial	1/2000
3	Planta de Trabalho	1/1000
4, 5, 6	Perfis longitudinais dos arruamentos	1/1000 e 1/100
7	Perfis transversais-tipo dos arruamentos	1/1000 e 1/100
8	Planta de zonas e de hierarquia de vias	1/2000
9	Planta de urbanização ( <i>vid</i> ANEXO 29)	1/1000

fonte: PU. 03.03, Cx Braga - 96; DGOTDU

Anteriormente quando abordámos a evolução das obras públicas em Braga nas décadas de *cinquenta/sessenta*, tivemos oportunidade de nos debruçarmos detalhadamente sobre o PPUS. Ao contrário do AUB de De Gröer, que se afirmou preferencialmente como elemento de referência doutrinário e orientador, próprio da fase de supremacia do *plano-imagem*, o PPUS, pelas suas características mais pragmáticas, desde logo se tornou num instrumento operativo de gestão no domínio das *Obras Urbanas*. Daí que a sua presença, visivelmente reconhecível a partir da leitura dos processos de obras e das *unidades documentais* patentes na *série* das OU, seja mais frequente neste caso do que no primeiro.

<sup>1</sup> - Apresenta-se essa fotografia por impossibilidade de obtenção de cópias do mesmo trabalho na escala em que foi delimitado, *vid* memória descritiva e justificativa do PPUS, p5. Este comentário é mais um sintoma de que o *Plan d'Amenagement et D'extension de Braga (avant-project)*, se trata de exemplar único do qual, no mínimo, não sobreviveram cópias.

### 5.2.1 - a área-alvo

A área-alvo de intervenção do PPUS compreendia um total de 78,6ha, configurando-se sob a forma de uma *mancha* oblonga WSW-ENE, com cerca de 400x2000 mts. Tratava-se pois de uma espécie de *espaço-canal* delineado sobre o traçado da nova *Rodovia*, alargado a Norte, que então se estendia desde a derivação da EN N<sup>o</sup>14, no extremo poente, até à rua *Bernardo Sequeira*, e ramificava ao largo/encruzilhada de *Maximinos*. A topografia dispunha-se de feição, oferecendo a suave e pouco declivosa vertente da margem direita do rio *Este* (descendente N-S). O troço mais a leste (entre *Maximinos* e a rua *Monsenhor Airosa*), sendo o mais desnivelado, apresentava-se organizado em socalcos. Para nascente, com *excepção da ligeira depressão existente por detraz da actual Igreja de S. Lázaro*, todo o resto era praticamente plano.

Como impressão geral, a área-alvo pautava-se por exhibir um traço predominantemente rural, entrecortado ortogonalmente pelas tentaculares vias meridianas que dividiam este espaço. Como resultado sobressaíam amplas *células* subdivididas em explorações agrícolas que eram debruadas por pequenos quintais e pelas hortas traseiras das casas que vertiam para as ancestrais ruas circundantes. Deste modo resultavam delimitados um conjunto de quatro *células*, ou *quadriláteros* como lhe chamaria o urbanista, de terrenos susceptíveis de serem urbanizados, todos eles delimitados: a Sul, pela nova *Rodovia*; a Norte, pelos alçados Sul das ruas transversais do extremo meridional do centro histórico<sup>1</sup>; e, finalmente, entre si, distinguiam-se através das vias radiais meridianas<sup>2</sup>. As quatro *células* de intervenção ficariam assim definidas (W-E):

- 1 - *colina de Maximinos* (vid ANEXO 30);
- 2 - *zona a Sul do Hospital*;
- 3 - *zona do Liceu Feminino*; e
- 4 - *zona da Escola Técnica*

De entre estas, a última era a que apresentava *um sistema de arruamentos já abertos* e uma estruturação urbanizada definida. Quanto às restantes, ao tempo do plano, encontravam-se ainda internamente por organizar. Será contudo interessante de notar que, o princípio de envolvimento da afectação residencial em torno da *Escola Técnica*, iria ser estruturalmente adoptado por Miguel Rezende nas restantes *células de planeamento*, isto é: o *liceu feminino* centrava as edificações envolventes; a *zona a Sul do Hospital*, organizava, conjuntamente com outros equipamentos, a urbanização respectiva; e, de uma forma menos evidente, também o *Hospital de Surdos Mudos*, desempenharia funções semelhantes no alto da *colina de Maximinos*. Em síntese, os

---

<sup>1</sup> - margens Sul das ruas: *Cruz de Pedra - Marchantes* (actual *S. Sebastião*) - largo *Paulo Orósio - Alcaide - Campo de Santiago - Raio* - largo N<sup>o</sup> S<sup>o</sup> a *Branca - D. Pedro V*

<sup>2</sup> - de poente para nascente: ruas *Monsenhor Airosa/S. Geraldo; AMGC; avenida Salazar; e rua de Santa Tecla* (actual *Bernardo Sequeira*)

equipamentos colectivos, num certo sentido, organizavam o desenho urbano em cada uma das *células* de intervenção.

Além da edificação bordejante dos arruamentos há muito estabelecidos, as demais edificações então existentes na área-alvo situavam-se apenas na *avenida Imaculada Conceição*, no troço correspondente ao primitivo traçado da *rodovia*<sup>1</sup>. Por fim uma última nota para todo o *stock* de terrenos em *banda estreita*, marginantes a Sul da *rodovia* que também viriam a constituir um espaço de urbanização privilegiado.

### 5.2.2 - o tramo meridional do *anel circular*

A *Descrição e Justificação do Plano Parcial*, logo abrir começa por salientar a primazia estrutural da *Rodovia*, designadamente a defesa dos seus aspectos funcionais de *artéria de circulação rápida*. Para o urbanista a *Rodovia* é um troço do *anel circular concebido (Ante-plano de Urbanização) para protecção do centro artístico e arqueológico da Cidade e para unir as estradas nacionais nele convergentes, dando assim possibilidades a que o trânsito de passagem se faça sem necessidade de difíceis percursos interiores*<sup>2</sup>. Ainda que associando-se à mesma argumentação antecessora de De Gröer, o projecto reflectia uma nova realidade. Falava-se agora em *duas faixas de rodagem separadas e do dispositivo dado ao nó de bifurcação de Maximinos*, este último já não uma praça ou arranjo de um cruzamento mas sim um nó rodoviário protector da circulação automóvel.

O privilégio atribuído à *Rodovia* impunha cuidados acrescidos precisamente no tratamento a dar aos cruzamentos, já que, além das *radiais meridianas* existentes, havia a acrescentar novas confluências entretanto constituídas. Para as primeiras seriam estudados dispositivos de concordância, como *ilhéus direccionais*, nos casos em que não existissem. Quanto às confluências recentemente abertas, o PPUS propunha a sua extinção. Isto tanto para o caso das ruas delimitadoras da *Escola Técnica*, em que era prolongada a continuidade dos passeios elevados da *Rodovia*, relegando os arruamentos para uma configuração em *cul-de-sac*, como entre as ruas *Monsenhor Airoso* e AMGC, onde a supressão das artérias deveria dar lugar a *espaços livres [pedonais] de penetração ao sistema residencial*.

Tendo o PPUS desvitalizado quatro das penetrações existentes a Norte para defender a *grande circulação* da *Rodovia*, havia contudo a consciência da necessidade de rasgar uma alternativa no vão entre o *nó de Maximinos* e a AMGC. Assim seria concebida a actual rua dos *Bombeiros Voluntários*.

A questão da protecção à circulação impunha igualmente condicionalismos de ordem urbanística. Neste sentido propunha-se que, no troço anteriormente citado, se permitisse somente o licenciamento de moradias unifamiliares, à excepção do tramo a Sul, entre o *nó de Maximinos* e a rua *Monsenhor Airoso* - terrenos estes situados abaixo da cota da faixa de rodagem - que se destinariam exclusivamente às *pequenas*

<sup>1</sup> - definido ainda por De Gröer, com 20 mts. de secção, estendendo-se desde a ala poente da AMGC em direcção à rua Monsenhor Airoso

<sup>2</sup> - vid PPUS, *Descrição e Justificação do Plano Parcial (III)*, p 7



*indústrias e armazéns*<sup>1</sup>. Porém, dada a extensão linear dos terrenos e o seu relativo afastamento do Centro, o urbanista admitiria a construção de *blocos residenciais de alta densidade*, desde que estando servidos por *arruamentos internos*, não directamente ligados à *Rodovia*, tal como viria a ser executado nas *zonas* envolventes ao novo Liceu e Escola Técnica.

### 5.2. 3 - a estrutura do plano

O vigor do *plano-imagem*, rígido e inflexível face ao dinamismo urbano da época, dilui-se a partir de 1954, sendo substituído pelo *plano-de-gestão*, que na época se restringe ao *zonamento e ao regulamento*<sup>2</sup>. Com efeito a natureza urgente e inadiável do surgimento do PPUS, decorre também de um conjunto de factos consumados que, além de contrariarem as disposições do AUB, eles próprios reclamam medidas de gestão e de controlo. O engenheiro é o primeiro a reconhecer, *no que se refere à utilização do solo*, [que diversas áreas] *acham-se já comprometidas por determinadas ocupações*, tais como a envolvente residencial à *Escola Técnica*; alguns rebordos da *rodovia*, dos quais se destacam os dois núcleos de blocos da FCP; e, ainda, as oficinas de cariz industrial da *Viação Auto-Motora*, junto à rua *Monsenhor Airosa*.

A metodologia dominante continuaria a ser a mesma, o recurso ao *zonamento* que, neste caso, assumidamente não se opõe ao tipo e à natureza dos compromissos em curso, reorientando o intervencionismo mais inovador para os *espaços livres*. É neste contexto que surgirá a opção por *grupos residenciais de maior densidade populacional*, para os quais se adopta o *princípio de independência da implantação dos blocos colectivos em meio de espaços livres como logradouros comuns arborizados*<sup>3</sup>. Vê-se então claramente uma outra concepção de expansão urbana e uma visão diferente da própria urbe que contraria o modelo anterior e que aporta os valores doutrinários da *cidade radiosa*.

Também aqui as preocupações pela segregação social da habitação não demonstram a rigidez patenteada no AUB, antes parecem sugerir uma maior permeabilidade. Há contudo uma preocupação clara pelos pólos comerciais: o existente, a AMGC; e o previsto - em Maximinos.

O património arquitectónico merece também aqui um espaço. Não terá é já o empolamento e a prioridade dada anteriormente por De Gröer ao assunto. Ainda que Rezende declare tratar-se de *uma Cidade artística e arqueológica onde as expansões urbanas se devem dotar com generosos espaços arborizados como elementos que atenuam os contrastes arquitectónicos de tipos de construção antigos e modernos(...)* e, *em todos os novos traçados houve a preocupação de poupar a demolições, edifícios antigos de valor arquitectónico e bem assim o cuidado de, na medida do possível,*

<sup>1</sup> - a adequação deste local aos fins previstos decorreria mais da falta de qualificativos para a habitação - ventos adversos e terrenos baixos e húmidos - do que propriamente pela localização

<sup>2</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 220

<sup>3</sup> - *vid* PPUS, *Descrição e Justificação do Plano Parcial (III)*, p 16

realizar as atravessamentos das ruas existentes em pontos de fraca resistência de construções<sup>1</sup>, pode-se observar um nítido recuo reportável ao nível já abordado da conservação museológica. O conjunto cede lugar ao imóvel, conceito redutor que se confina a um elenco de 16 edifícios de *interesse público existentes e a conservar*. É certo que a área em questão não deixa de ser senão tangencial ao centro histórico, mas é curioso que os edifícios de *interesse público* se dividam em *existentes* e em *propostos*.

Os terrenos *descomprometidos* seriam pois objecto de um maior esforço conceptualizador, sendo pensados em estreita articulação com o sistema viário, pelo que, os espaços públicos surgem-nos então definitivamente marcados pelo imperativo do trânsito automóvel.

O carácter supraurbano da *Rodovia*, evidenciado pelo projecto de implementação de um *Motel*, e as necessidades de protecção da circulação atribuíam-lhe a função de *limite das principais expansões da cidade*, ou seja, uma espécie de papel de *fronteira* meridional condicionadora do crescimento urbano. Havia pois que hierarquizar o sistema viário proposto, designadamente criando vias internas de circulação alternativa. Entre elas sobressairia o *eixo local principal*, a Norte, sensivelmente paralelo à *rodovia*, e que se desenvolveria entre a Igreja de *Maximinos* e a avenida *Salazar*<sup>2</sup>. Segundo o engenheiro Rezende, esta via, destinada exclusivamente ao *trânsito local mais importante*, reunia as condições para vir futuramente a integrar um circuito de transportes colectivos.

Além da já aludida futura rua dos *Bombeiros Voluntários* - a única via aberta a Norte como *arruamento de penetração interna no sistema* - todas as demais se articulavam no interior das referidas *células* de urbanização. Uma novidade porém há a reter. Seriam tomadas pela primeira vez cautelas com o estacionamento auto, quer através da criação de *bandas* de reserva junto à faixa de rodagem, quer ainda pela dotação das denominadas *baías de estacionamento*. A este propósito não nos esqueçamos que De Gröer, no âmbito do AUB, chegou a propor a proibição do estacionamento auto à margem do tramo da AMGC então existente, sugerindo que este se deveria confinar ao interior das garagens.

As novas praças projectadas também elas reflectiriam a imposição dinâmica da circulação. Se é verdade que o *nó rodoviário de Maximinos* nunca foi uma praça na verdadeira acepção da palavra<sup>3</sup>, contrariando ainda hoje o sentido do topónimo, e devendo por isso ser considerado um caso à parte em todo o sistema, certo também é que o PPUS pretendeu criar três novas praças. Tendo sido já devidamente estudadas aquando da análise da *série* das OU, abordaremos de seguida somente o seu enquadramento no plano.

---

1 - id p 12/13

2 - o eixo seria todavia mais extenso se acrescentarmos a rua *Beato Miguel de Carvalho*, já aberta, que se encontrava no seu enfiamento.

3 - ainda agora, apesar de ter sido integralmente absorvida pela expansão urbana, continua a ser um nó rodoviário, presentemente dotado de um sistema de viadutos e túneis subterrâneos

O largo fronteiro à igreja paroquial de Maximinos, já merecedor de um tratamento individualizado no AUB, continuaria a ser objecto de particular atenção, quer por estar para aí então previsto a instalação do entroncamento das estradas nacionais nº 14 e 103, quer muito especificamente ainda por se adicionar o tramo poente do *anel circular*. Haveria pois que se proceder à correcção dos alinhamentos, de molde a promover a fluidez do *trânsito giratório*.

A segunda praça projectada, por se localizar num dos vértices do cruzamento da *rodovia* com a AMGC (NE) - considerada então a principal artéria de Braga - exigia um maior empenho no foro da monumentalização e do impacte visual. A representação ficaria solucionada com a subordinação do espaço à criação de um novo equipamento hoteleiro.

A terceira e última praça, que todavia não teria continuidade, resultava da necessidade em se prosseguir com o projecto de rectificação/alargamento da AMGC, visando solucionar o espaço deixado vago pela demolição da igreja de S. Lázaro e, simultaneamente, dar uma nova concordância à confluência da rua dos *Granginhos* com o já aludido *eixo local principal*.

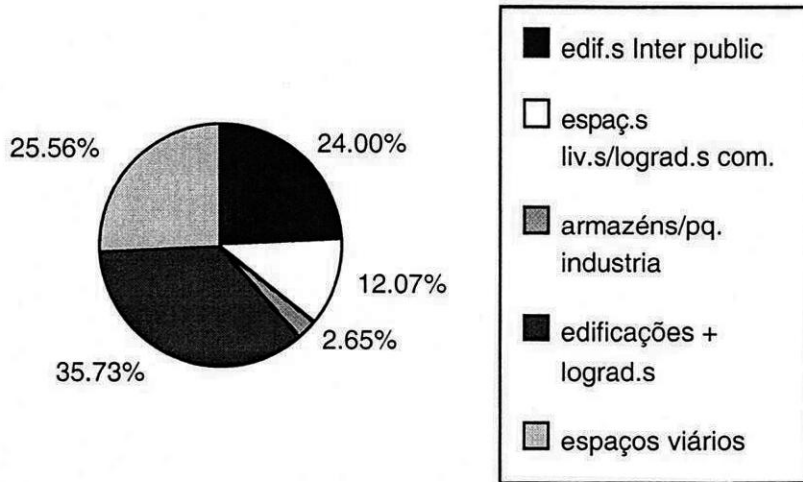
De entre os *Edifícios de interesse público* a implementar na área-alvo, todos eles equipamentos colectivos já favoravelmente aprovados pela CMB, deverá salientar-se: a *ampliação do Hospital Regional de S. Marcos*, a *reconstrução da Igreja de S. Lázaro*, que viria a ser uma nova construção de raiz; o *Hospital dos Surdos-mudos na Cividade*, nunca concretizado; o *Hotel*, o único equipamento de iniciativa privada; e, finalmente, o novo *Liceu Feminino*. Igualmente na mesma linha de preocupações patentes no AUB viria a ser considerado um programa de criação/ampliação das escolas primárias para toda a área de intervenção.

Ainda no âmbito dos equipamentos colectivos haveria que mencionar outras dotações, como a criação de um *Centro de Assistência Social*; garagens de recolha auto junto ao novo *centro comercial de Maximinos e do grupo residencial colectivo a sul da Rodovia*; uma *central leiteira*; um *quartel de Bombeiros*; uma escola e lar de enfermagem; e, um *Posto abastecedor de gasolina*. De todos estes projectos, somente os dois últimos viriam a ser executados no presente quadro de actuação.

Por fim, há a salientar a consideração de uma pequena *zona industrial* à margem da *Rodovia*, a Sul, entre o *nó de Maximinos* e a rua *Monsenhor Airosa*, em terrenos desnivelados abaixo da faixa de rodagem e servidos por um pequeno arruamento derivante.

Em síntese, vejamos a distribuição das afectações do solo previstas (ver gráfico):

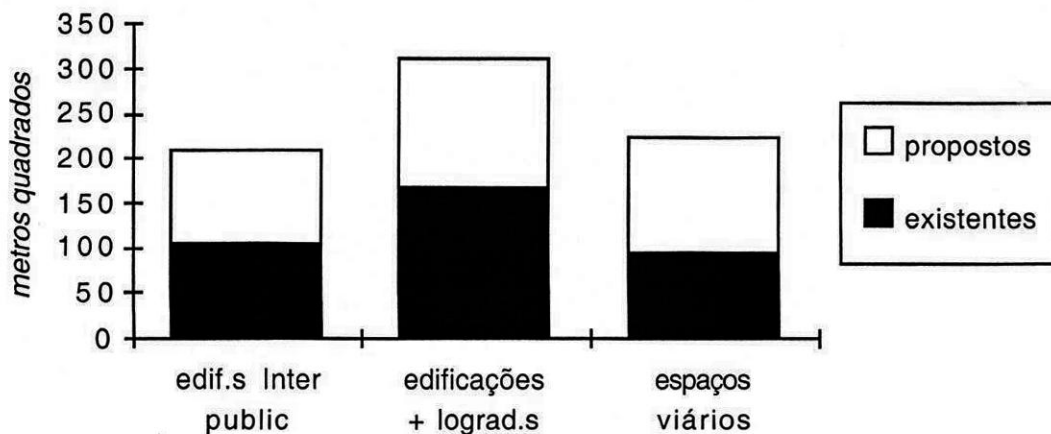
## afecções propostas em relação à área total da superfície delimitada



fonte: PPUS, *Descrição e Justificação do Plano Parcial (III)*, p21

Face a um total de 786 000 ha, a distribuição tipologicamente agregada do uso do solo revela-nos um conjunto de valores que, proporcionalmente comparados, nos traçam o perfil de intervenção do PPUS. A ser aplicado o plano tal como foi concebido, pouco mais de 1/3 da área seria ocupada por edificações e seus logradouros. Logo a seguir, em relevância, haveria a destacar que um 1/4 do montante global do uso do solo dominante se destinava aos espaços viários de circulação. No tocante aos edifícios de *interesse público*, convém salientar que estes não compreendiam unicamente os imóveis de valor património-monumental, pelo que, haveria naturalmente de associar a área de afectação correspondente a todos os novos equipamentos propostos. A leitura do gráfico seguinte permite apurar o sentido das prioridades expressas no PPUS (ver gráfico).

### confrontação entre as afecções do uso do solo na área do PPUS - existentes e propostas -



fonte: PPUS, *Descrição e Justificação do Plano Parcial (III)*, p21

De entre os três conjuntos agregados mais significativos no PPUS há que destacar o equilíbrio entre as tipologias de afectação existentes e as propostas. Ressalve-se contudo, o caso dos valores referentes aos *espaços viários* que, neste aspecto, tendem também a aproximar-se entre si, ainda que para isso seja necessário contabilizar, como novas vias<sup>1</sup>: o *Nó, Rodovia, Praça de Maximinos e suas radiais*, isto é, o *esqueleto* estruturante que despoletou a razão de ser do próprio plano.

Seguidamente, Miguel Rezende procederia à análise da *população*: A individualização desta rubrica denuncia não só e ainda o peso relativo do alojamento na concepção estrutural do plano, como também reflectiria a continuidade metodológica entre o AUB e o PPUS.

Projectando um cenário para os 40 anos seguintes, prevendo que Braga poderia auferir de uma população de 56 000 habitantes em 1990<sup>2</sup>, o urbanista admitindo que Braga tinha então (1958) 36 000 habitantes, entendia que o PPUS *elaborado dá[ria] satisfação, ele só (se não houver desenvolvimentos noutras áreas de expansão) ao crescimento da cidade por cerca de*<sup>3</sup> uma década.

O conhecimento da população efectuado sobre a área-alvo decorreria de uma estimativa aproximada. Usando o *ratio de cinco pessoas como média do agregado familiar*, partia-se do princípio que a área de intervenção era habitada por cerca de 2.500 pessoas, 1/5 das quais em *tipo de residência colectiva*. A maior parte dos residentes vivia então distribuída pelo parque habitacional envelhecido das *casas unifamiliares em fiada* dos arruamentos primitivos e por *dois grupos de moradias isoladas* nas ruas mais recentes.

O PPUS pretendia-se que ordenasse um espaço destinado a alojar cerca de 5000 novos habitantes. Isto é, projectava-se introduzir no território o dobro do valor da população existente. A grande alteração porém, adviria do facto de se prever que 70% do contingente proposto se destinava a habitar *blocos colectivos*, alterando assim o padrão habitacional dominante.

Por outro lado as demolições necessárias ao avanço do projecto afiguravam-se pouco significativas, pelo que se calculava que *2 blocos de residências colectivas* seriam suficientes para resolver o problema do realojamento das 52 casas a expropriar.

#### **5.2.4 - o suporte económico-financeiro**

Uma das novidades do PPUS em relação ao AUB teria a ver com a introdução de um estudo de viabilidade económico-financeira. Procurava-se assim demonstrar a exequibilidade do plano em si e, ao mesmo tempo, impor orientações precisas na condução do processo de transacção do solo urbano.

---

<sup>1</sup> segundo o urbanista, nos arruamentos de *serviço local*, não foram contabilizados os *passeios, faixas arborizadas, e as baías de estacionamento*

<sup>2</sup> - Em 1990 Braga teria cerca de mais de 34 000 habitantes do que então foi estimado

<sup>3</sup> - *vid* PPUS, *Importância do Plano Parcial Relativamente às previsões de crescimento demográfico (VI)*, p 29

Como ponto prévio, urbanista tomaria o partido de não entrar com as despesas já efectuadas com a abertura do troço da *rodovia*, por estas terem sido *suportadas principalmente pela JAE*. Contudo, o facto da Câmara *ter contribuído também para a execução dessa artéria e de se ter dado apreciável valorização às suas faixas marginantes edificáveis*<sup>1</sup>, motivaria que introduzisse, *no capítulo das receitas, com tal valorização*.

De acordo com este estudo *os terrenos a expropriar [eram], na sua totalidade, propriedade particular*. Estipulados os preços médios<sup>2</sup> a praticar, os encargos seriam avaliados, basicamente, sobre os valores das expropriações (solo e edificações) e os despêndios com a urbanização (infraestruturação de novos arruamentos e com a criação dos espaços livres). No concernerente às receitas, estas fundamentavam-se na venda dos loteamentos acrescidos das respectivas *mais-valias*, quer estes se destinassem à habitação, aos equipamentos (públicos e privados)<sup>3</sup> ou mesmo à indústria<sup>4</sup>.

### 5.2.5 - *regulamento das zonas*

Tal como o antecessor o PPUS incluiria um regulamento estruturado sob a zonagem estabelecida, no caso, compreenderia o último capítulo da *memória*. Seleccionados os tipos de *zonas*; desta vez com a preocupação expressa em distinguir o *existente* do *proposto*; há que assinalar uma maior diversidade de tipologias das *zonas residenciais*. De salientar a particularidade dada ao alojamento colectivo que admitia a construção de blocos *isolados* e não *isolados*<sup>5</sup>.

Logo a abrir as *disposições gerais* revelam-nos a mesma determinação herdada do AUB de impor que o projecto ou a abertura de novos arruamentos continuasse a ser uma competência exclusiva da CMB. Também o PPUS não abdicava do conceito de desenho urbano enquanto atribuição pública exclusiva.

No capítulo das novidades o PPUS passaria a proibir a construção de novos pátios ou saguões. Aliás, mais adiante e ao contrário das concepções expressas no AUB que reprovava qualquer tipo de construção nos espaços livres interiores, o novo plano especificaria que, no interior dos quarteirões e nas áreas *destacadas das edificações principais*, [seriam] *proibidas quaisquer construções que não [fossem] garagens individuais de recolha ou anexos de habitação*. Com efeito essa concessão viria a marcar a fisionomia das traseiras e dos *espaços mortos* da maior parte das urbanizações que se sucederam<sup>6</sup>.

No plano da elevação das construções o PPUS rompe com os condicionamentos vigentes da década que condenavam a tendência para a edificação

---

1 - *vid* PPUS, *Estudo Económico (V)*, p 25

2 - 25\$00/m<sup>2</sup> (valores médios)

3 - *excepto* de dos *grupos escolares*; do *centro assistencial de Maximinos*; e o *terreno destinado à reconstrução da Igreja de S. Lázaro*, considerados *encargos normais da Câmara*

4 - o montante a movimentar necessário à implementação do PPUS remontava aos 22.054.000\$00, registando-se um saldo de 54 *contos*

5 - sendo estes articulados com *espaços verdes públicos*

6 - vejam-se os exemplos das urbanizações envolventes ao *Liceu Feminino*

em altura<sup>1</sup>. É certo que já tinham sido realizadas algumas ousadias, a começar pelo exemplo dos prédios com 4 pisos da FCP na AMGC. O PPUS no entanto concedeu a possibilidade de surgirem as primeiras edificações com *6 pavimentos e cave (zonas PH4)*.

Quanto ao comércio, ainda que se insista no projecto de criação de *novos centros comerciais* exclusivos, nos contextos já existentes, determinar-se-ia a consideração de *zonas mistas de comércio e habitação (colectiva ou unifamiliar)*.

Por fim, embora se trate de um plano parcial inserto num dos quadrantes de contenção da expansão da cidade, seria projectado, mais por complementaridade do que outra causa evidente, uma *zona de pequena indústria e armazéns*, disposta, como já tivemos oportunidade de analisar, ao longo da *rodovia*, junto aos principais acessos à cidade do Porto.

\* \* \*

A colaboração do engenheiro civil Miguel Rezende prosseguiria nos anos seguintes, sempre na expectativa de que o *Plano Regularizador da Cidade de Braga* fosse concretizado em toda a sua plenitude. O urbanista continuaria frequentemente a ser consultado e a dar pareceres, quer face à área-alvo do PPUS, quer no tocante a outras questões e projectos que viriam a ser colocados a diversos pontos da cidade. O contexto político da nova década que se avizinhava iria todavia ser diferente, tanto a nível local como nacional.

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1952-1953), fol127v, 10/4/1953

## Capítulo XIV: Os anos sessenta/setenta: o crepúsculo do Estado Novo

Decorrida a década de *cinquenta*, ainda identificada pelo *pós-guerra*, a sociedade portuguesa iniciava um dos mais profundos processos de mudança estrutural da sua história, não obstante poderosos factores sociais e políticos de resistência que subsistiam, condicionando negativamente o ritmo e o alcance das transformações modernizadoras<sup>1</sup>. O regime político instaurado em Maio de 1926 entrava assim num processo irreversível de declínio que se acentuaria a partir de Agosto de 1968 com a queda do seu principal obreiro, António de Oliveira Salazar. Da orfandade resultante, o sucessor Marcelo Caetano jamais reencontraria o caminho da transição que apregoara, tendo o *Estado Novo*, por incapacidade de auto-regeneração, agonizado até Abril de 1974, data em que seria instaurado o regime democrático da *II República*.

Imposta e aprofundada a denominada política da *guerra fria*, o Portugal do pós-guerra pôde ainda ingressar num dos blocos então constituídos, permitindo ao regime, numa primeira fase, beneficiar da conjuntura internacional que proporcionaria o apoio financeiro à reconstrução europeia e a tolerância face ao desígnio de prorrogar o seu longo ciclo colonial. Se estes factores, de início, alimentaram as expectativas de preservação da continuidade do sistema, ao invés contribuiriam para acentuar o seu progressivo desfasamento face a um mundo cada vez mais global, aumentando o isolamento internacional do País. Portugal fechava-se não só ao exterior mas, mais dramaticamente, encerrava-se sobre si próprio. Assim as décadas de *sessenta/setenta* ficariam marcadas pela dinâmica e pela evolução destas mesmas contradições.

Sem ambicionarmos mais do que proporcionar um breve enquadramento histórico da época, passaremos de seguida a analisar os diferentes hemisférios perspecticos que a mais recente historiografia tem evidenciado para caracterizar a década de *sessenta* e os primeiros anos de 1970.

Há um generalizado consenso em apontar o quadro demográfico então vivido como uma das *grandes linhas das transformações de fundo* deste período. Como já foi amplamente notado, sem que tivesse havido qualquer catástrofe natural ou conflito armado generalizado, a população portuguesa decresceria em valores absolutos. Para tal realidade contribuiu fundamentalmente o incremento amplificado do sempre constante fluxo migratório. Durante os anos de 1960/70 atingiram-se também os máximos valores de sempre da emigração. Mais de um milhão e meio de emigrantes saíram do País, sobretudo em direcção aos principais países industrializados da Europa, excepto o foco insular que emitiu fluxos particularmente expressivos para o continente americano.

Em paralelo deu-se uma explosão do crescimento urbano. As áreas rurais despovoavam-se fornecendo contingentes humanos inauditos às cidades do litoral, com particular destaque para Lisboa e o Porto. Alguns fariam desse processo uma

---

<sup>1</sup> - Rosas, Fernando (coord) - *História de Portugal* (direc. José Mattoso), VII vol. - *O Estado Novo (1926-1974)*, p 419



circunstância passageira que mais tarde se iria também diluir na emigração. Surgiriam então entre nós os primeiros fenómenos de metropolização, evidenciados sobretudo na aceleração da expansão das periferias suburbanas. Proliferava a construção clandestina e alastrava a habitação expedita dos denominados *bairros de lata* ou de *barracas*.

Incapazes de corresponder ao constante assédio, as cidades cresciam infraestruturalmente desadaptadas da demanda. Seriam pois as envolventes aos dois grandes centros e, em geral, todos aqueles que dispunham de mais de 10 000 habitantes que iriam contribuir para que, a partir da década de *sessenta*, a urbanização da população se afigurasse como uma tendência estrutural e inexorável que ainda hoje se mantém. *Cidades litorais como Braga, Aveiro e Coimbra regista[ria]m taxas de crescimento nos anos 60 entre 20 e 30%*<sup>1</sup>.

O presente surto relacionava-se intimamente com os processos acelerados de industrialização e terciarização do País, implementados desde o pós-guerra pelo regime *após algumas hesitações* iniciais, ainda que, *em boa medida pautad[os] pelo arranque da electrificação e da moderna industrialização [iniciada]a partir dos anos 40*<sup>2</sup>. A indústria transformadora e extractiva que, em 1950 compreendia 1/4 da população activa, no decorrer de vinte anos passaria a auferir de 1/3 desse montante. Por sua vez o comércio, durante o mesmo período, viria a registar um aumento de cerca de metade dos activos disponíveis.

Desde os anos *cinquenta* o *Estado Novo* procedera então a uma inflexão da política de prioridades económicas que apontavam como principal finalidade a modernização do País. Estas viriam a ser estrategicamente definidas nos *grandes objectivos da política económica* expressos nos *Planos de Fomento*<sup>3</sup>.

À medida que crescia o isolamento político do *regime*, o *Presidente do Conselho* relutantemente anuía à abertura económica ao exterior. O penúltimo dia do ano de 1959 marcaria o fim da *Autarcia* nacional. O País assinava o tratado de adesão à *Associação Económica de Comércio Livre* (EFTA), passando a estreitar as relações económicas e comerciais com os restantes países europeus<sup>4</sup>. O facto porém não podia deixar de escamotear a supremacia económica do *mercado ultramarino* que, entre 1945 e 1970, ainda constituía o *maior cliente das exportações "portuguesas"* e *um dos três maiores fornecedores do mercado português metropolitano*<sup>5</sup>.

No plano político interno a situação iria porém agravar-se, despoletando todo um conjunto de impactes negativos da imagem do regime no estrangeiro. Primeiro seriam as eleições fraudulentas de 1958 para a Presidência da República que se revelariam desastrosas para a credibilidade externa do País e, três anos depois, com a

---

1 - *id* p 425

2 - *id* p 450

3 - foram três os *Planos de Fomento*: (1953/58); (1959/64); e (1968/73)

4 - em 1972 o governo português, no sentido de fomentar as exportações nacionais, assinaria um acordo com a *Comunidade Económica Europeia* (CEE)

5 - Rosas, Fernando (coord) - *História de Portugal* (dir. José Mattoso), VII vol. - *O Estado Novo* (1926-1974), p 475

deflagração da *guerra colonial* a situação agravar-se-ia substancialmente a diversos níveis. Condicionado por um esforço militar que, ainda assim não teria o impacte demográfico e económico que assolou outras nações envolvidas em tragédias semelhantes, fosse mais constrangedora a guerra ou a questão democrática, ambas porém, revelar-se-iam os algozes de um regime político geneticamente pertencente à primeira metade do século XX e que, todavia, ainda teve tempo para assistir à crise petrolífera internacional de 1973.

## 1 - A supremacia da função administrativa no planeamento urbano

Uma política ditatorial cimentada e sobrevivente ao possível excepcionalismo de um estado de guerra global converteu o aparelho de Estado numa realidade omnipresente, tendo o ideal *Corporativo de Associação* dos primórdios degenerado em *Corporativismo de Estado*<sup>1</sup>. De entre as mais reflexas decorrências, o Estado assumiu um cada vez maior controlo das actividades económicas, tendo os organismos corporativos que o compunham entretanto sido tomados pelos representantes do capital dominante.

No plano urbano, a lei de 1946 que dera já de si o sinal da crescente influência dos anteriores agentes no aparelho central do Estado, designadamente por satisfazer os desígnios dos interesses instalados ligados à propriedade - ávidos em controlar a política de solos - contribuíra para retirar às Câmaras a autoridade e a competência para decidirem sobre o seu próprio crescimento urbano.

Paralelamente, como nos elucida Carlos N. Silva, a política económica que anteriormente dera prioridade às *obras públicas como meio de criar emprego*, enveredou no pós-guerra *por um claro apoio à industrialização*. Disso são testemunho os *Planos de Fomento*, particularmente o segundo (1959-64), onde o Estado surgiria *como criador das infraestruturas necessárias ao investimento privado*<sup>2</sup>. Para as cidades portuguesas a década de *sessenta* iria pois tornar-se na época das urbanizações e dos empreendimentos imobiliários privados de grande dimensão. Recordemos o caso de Lisboa - entre nós sempre perscrutora e modelar nestas matérias - a propósito da estratégia proclamada no correr dos anos de 1960, por um dos seus presidentes, que afirmaria como *primeiro grande objectivo a alcançar(...)em matéria de urbanização (...) servir a iniciativa privada*<sup>3</sup>. A aposta, como todas as opções monísticas acarretaria porém um amplificado *reverso da medalha*. Daí resultaria um acelerado crescimento urbano, particularmente nos grandes centros, promotor de efeitos suburbanizadores intensivos, aportador da explosão construtiva clandestina e proliferador dos denominados *bairros de lata*...

Para acorrer às novas apetências geradas pela tríplice frente estrutural de animação - *urbanização, industrialização e terciarização* - o Estado ver-se-ia na

---

<sup>1</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*...opus cit, p 70

<sup>2</sup> - id p 72

<sup>3</sup> - id p 76

contingência de intervir mais activamente na esfera social. Com a criação do *Ministério das Corporações e Previdência Social*, muitas cidades passariam a ser objecto de *grandes programas de habitação social* [n]o fim da década de cinquenta início da de sessenta. Por outro lado, é bom não esquecer que, sob a capa da habitação social, dissimulada muitas vezes nas habitações de *rendas de baixo custo*, casas para as *classes modestas* e outros subterfúgios, se promoveu muito da especulação imobiliária suburbana dos anos sessenta.

Definitivamente, a produção do *plano-imagem*, de base essencialmente física, concebido como se de um projecto de arquitectura se tratasse, entraria numa crise sem retorno<sup>1</sup>. Os *anteplos de urbanização*, elevados ao estatuto de instrumento de *gestão passiva (...)* *orientadores da actividade dos particulares*, são substituídos pelas conceptualizações do tipo *plano de gestão*, eles próprios rapidamente desadequados face à pressão das investidas das imobiliárias e dos construtores. As grandes empresas, amiudadamente munidas das próprias equipas de técnicos e projectistas, apresentam-se com as suas propostas de urbanização do solo. Tornam-se frequentes os estudos parcelares em grande escala, muitas vezes desarticulados dos contextos territoriais envolventes. Surgem também iniciativas, mais ou menos explícitas, mais ou menos frequentes, de pequenos proprietários seduzidos em concorrer eles próprios com loteamentos privados.

A pressão utilitária do alojamento acaba com as veleidades racionais imputáveis às franjas do ideal sobejante da *cidade-jardim*. Passa-se a construir em massa e em altura através de um novo tipo de edificação cuja preocupação formal mais inovadora é a libertação dos edifícios das vias de circulação.

A gestão urbana torna-se numa actividade densa e complexa, pelo que então se irão proceder a novos levantamentos cartográficos e à contratação de técnicos especialistas de apoio às autarquias.

A cidade estende-se para lá dos seus limites anteriormente definidos e os problemas de circulação e dos transportes urbanos entram na ordem do dia das cidades portuguesas.

Como anteriormente já o referimos, o ano de 1971 aportará uma nova produção legal para o sector. Legislam-se as figuras do *Plano Geral de Urbanização* e do *Plano de Pormenor*. No primeiro caso ensaiam-se algumas medidas regulamentares que pretendiam restituir a veracidade e uma maior transparência ao processo de ordenamento, tal como fora estabelecido ao tempo do ministro Duarte Pacheco. Medidas que pudessem assegurar *um mínimo de legitimidade e de eficácia ao processo de planeamento*<sup>2</sup>. Contudo este dispositivo oporia sérios obstáculos às competências de planeamento urbano dos municípios nas denominadas *zonas rurais*, servindo assim e mais uma vez para prorrogar o centralismo de Estado. No segundo

---

<sup>1</sup> - o número de *planos submetidos ao Conselho Superior de Obras Públicas*, desce abrupta e estruturalmente a partir de 1950; in Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 44

<sup>2</sup> - Gonçalves, Fernando - *A Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal...opus cit*, p 33

caso, o *Plano de Pormenor*, que não constituía propriamente uma substância instrumental inédita, evidenciava pontos de contradição processual, designadamente no tocante às limitações das autarquias em controlar as operações de loteamento privado.

Em síntese, pode-se concluir que a energia municipal deste período se centrou mais seguramente na vertente policial do planeamento do que nos parâmetros da concepção e do desenvolvimento.

Os anos *setenta* permitiriam novos ensaios e reflexões do planeamento urbano em Portugal, uma vez mais na Capital, onde se passou a ensaiar os modelos de intervenção baseados nas *teorias sistémicas*. Conceitos de intervenção fundamentados na análise e tratamento de informação em massa, perseguindo um estatuto científico de abordagem abstraído de qualquer conotação ideológica. Um conceito de planeamento urbano que Carlos N. Silva designaria por *plano racionalista*, sugerindo tratar-se do modelo da *cidade eficiente* e que, desta vez, quer no plano teórico, quer no prático, jamais chegaria a Braga qualquer traço inspirador da sua doutrina ou influência.

## **2 - O ciclo de influência do Comendador Santos da Cunha**

É hoje domínio do senso comum associar a expansão urbana de Braga, ocorrida durante as décadas de 1950/60, à acção política local desenvolvida e liderada pelo Comendador António Maria Santos da Cunha (1911-1972). Trata-se sem dúvida de uma figura marcante da vida pública bracarense de então, cuja forte personalidade contribuiria para acentuar ainda mais a referência e até, diga-se mesmo, o próprio mito que entretanto sobre si recaiu. É óbvio que não cederemos à tentação de subordinar a análise subsequente à narrativa biográfica do dinâmico e extrovertido Presidente de Câmara de Braga. Outros domínios do saber serão certamente mais devedores de um estudo objectivo e isento sobre esta personagem que, é sabido, está ainda por fazer.

Dentro das circunstâncias que nos foram possíveis averiguar, Santos da Cunha enquanto vereador da CMB já, em Maio de 1942, sobressairia na cena política local, tirando partido dos seus inflamados dotes oratórios a propósito das comemorações do *28 de Maio* ou, no mês seguinte, defendendo a remoção do gradeamento *lesa-arte* do *largo do Paço*. Até 1961 manter-se-ia quase que ininterruptamente à frente da CMB. Na verdade, o breve hiato de funções, ocorrido entre os finais dos meses de Fevereiro e Março de 1949, deveu-se ao formalismo de ter que tirocinar na liderança da Câmara Municipal da Póvoa de Lanhoso - de categoria inferior à de Braga - como meio de satisfazer os requisitos necessários para poder ascender à presidência da edilidade bracarense<sup>1</sup>.

Santos da Cunha presidiria à primeira sessão da Câmara Municipal de Braga em 31/3/1949, sucedendo ao Dr. Francisco Machado Owen. A sua permanência à frente da CMB estender-se-ia até ao início do ano de 1961, tendo, após a sua saída, sido sintomaticamente saudado com a atribuição do seu nome a um novo topónimo da

---

<sup>1</sup> - ao que nos foi informado a causa dessa deslocação circunstancial dever-se-ia ao facto do pretendente não dispor de uma licenciatura, requisito incontornável para aceder ao cargo.

cidade<sup>1</sup>. Durante o período que se seguiu, Santos da Cunha continuaria estreitamente ligado à cidade, desta vez como deputado designado por Braga à Assembleia Nacional. Em 1968 regressaria para assumir o cargo de Governador Civil do Distrito, funções que ocupou brevemente até à sua morte repentina em Março de 1972.

A relevância da presidência de Santos da Cunha, no contexto do planeamento urbano de Braga, decorre antes de mais do exercício de funções ter durado praticamente ao longo de todo o processo que envolveu a produção e a implementação do essencial que continham o AUB e PPUS.

Sendo o político responsável pela gestão dos condicionamentos locais que incrementaram ou refrearam o andamento das obras projectadas, Santos da Cunha, ao contrário do que tem sido divulgado, não foi, em rigor, um verdadeiro autor, mesmo no plano político, dos referidos projectos. Os empreendimentos que geralmente lhe são atribuídos como resultantes da sua visão ou rasgo estratégico, de que são exemplo: a rectificação final da AMGC até *S. João da Ponte*, projectada que estava desde o início do século e a implementação da *Rodovia*, a abertura da rua *Eça de Queiroz* ou o arranjo do largo *S. João do Souto*, na verdade não foram por si idealizadas. Com efeito todas estas obras, excepto a primeira, saíram do risco de E. De Gröer e foram sobretudo condicionadas ou alteradas pelos diversos agentes técnicos do MOP com competências para intervir no sector. Mesmo ao nível dos equipamentos, os melhoramentos então realizados como a construção do novo mercado, na Praça do *Comércio*, já antes equacionado ou o próprio *Estádio 28 de Maio*, projectado e iniciado ao tempo do seu antecessor, tiveram uma génese anterior ao seu mandato de presidente.

Todavia seria ingrato olvidar a energia e o empenho dado por Santos da Cunha ao andamento dos mais diversos projectos de obras e melhoramentos efectuados na cidade, primeiro como vereador do pelouro das *Obras*, depois como presidente da edilidade. Qualidades tanto ou mais relevantes se pensarmos na estreita margem de manobra que os municípios de então auferiam, não só no plano político - quanto à capacidade de poder definir prioridades neste campo - como, sobretudo, no plano financeiro, devido à exiguidade estrutural dos recursos locais. Quer uma, quer outra, eram exclusivas atribuições do governo central. Excepto os dois grandes centros, as limitações com que se debatiam os municípios eram tais que nenhuma autarquia poderia ter a veleidade de implementar, por sua iniciativa, uma política realizadora no domínio das obras públicas.

Na verdade Santos da Cunha era uma personalidade do regime vigente, tutelar de uma vasta rede de influências políticas locais e regionais, com forte ascendente nos meios distritais ligados ao aparelho político do sistema. Era um político que não necessitava de intermediários para aceder directamente às figuras mais influentes do regime. Recordemos que, quando faleceu, o então Presidente do Conselho de Ministros deslocou-se expressamente de Lisboa para participar nas exéquias.

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1961-1962), fol119v, 1/2/1962

Certamente que estes factos não desmerecem nem deslustram o efeito catalisador do empenho e da intervenção do *Comendador* no incremento dos diversos melhoramentos e na modernização local. Contudo esta leitura só tem validade objectiva se for entendida à luz do contexto.

Ainda que possa ser desconhecido da maioria, há salientar a intuição demonstrada por Santos da Cunha em patrocinar projectos de claro alcance estratégico para a cidade, como foram algumas iniciativas de índole cultural e promocional do nome de Braga. De realçar, a produção de um número considerável de *Congressos* e *Colóquios*, alguns de âmbito internacional; a criação, com sede em Braga, da Universidade do Minho, fundada no ano seguinte à sua morte; ou ainda, o apoio político prestado à criação do Parque Natural da Peneda Gerês. O Comendador Santos da Cunha não sendo propriamente um criador ou um ideólogo, foi sobretudo um bracarense motivado por um expreso fervor *bairrista*, fortemente convicto dos valores da modernização. Com a sua perspicácia política aliada às amplas prerrogativas que o regime lhe concedeu, numa perspectiva muito própria da época, é indiscutível que defendeu aos mais diversos níveis a primazia da cidade de Braga.

### **3 - A gestão e expansão urbana corrente: um crescendo denso e complexo**

De acordo com Carlos N. Silva referindo-se ao caso de Lisboa, os *Planos Directores*, aprovados ou não, definiram a *expansão da cidade, a sua rede viária e a distribuição dos locais de trabalho e habitação*<sup>1</sup>. Em Braga face à inexistência de *Plano Geral de Urbanização* definitivo, o AUB, aprovado em 8/10/1946, com as limitações próprias dos *Anteprojectos de Urbanização*; bem como o PPUS, aprovado em 16/5/1958, ainda que completo mas condicionado por ser parcelar, constituiriam, ambos e em simultâneo, até ao fim do período em análise, as bases orientadoras mais amplas e estruturais do planeamento urbano de Braga. Isto é, nos sectores da cidade que não estavam cobertos pelo PPUS, as decisões tomariam invariavelmente como ponto de partida as determinações gerais do *anteprojecto De Gröer*. Contudo, seria também ao revés das restrições impostas pelo AUB que viriam a ser deliberadas muitas das novas urbanizações em território que estava determinadamente vedado a tal fim.

O virar da década de *cinquenta* para a de *sessenta* será pois caracterizado essencialmente pela gestão da expansão urbana da área-alvo do PPUS. No entanto a pressão expansiva a que a cidade ficou desde então sujeita estender-se-ia a outros pontos e, como já referimos, à coroa *rural* envolvente.

\* \* \*

O ordenamento da urbe tornava-se assim de dia para dia mais denso e complexo. Urgia melhorar os recursos técnicos humanos e instrumentais da gestão urbana corrente. Nesse sentido a CMB já no início dos anos de 1950 contratara o

---

<sup>1</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)...opus cit, p 48*

engenheiro Alberto José do Vale Rêgo Amorim<sup>1</sup> para fiscalizar a construção e orientação dos blocos da Caixa de Previdência, solicitando, no final de 1952<sup>2</sup>, o alargamento dos seus serviços a outras funções camarárias. Finalmente, em Junho de 1956<sup>3</sup>, viria a ser admitido como engenheiro civil da Câmara. Em Maio de 1959<sup>4</sup> seria a vez de se propor a criação de um lugar de arquitecto municipal. A escolha, deliberada por escrutínio secreto em Janeiro de 1960<sup>5</sup>, recairia sobre o arquitecto José Maria Cortez Marques<sup>6</sup>.

No plano da supervisão técnica do planeamento urbano, o engenheiro Miguel Rezende prosseguiria a orientação e coordenação do urbanismo em Braga, quer no tocante à implementação e à gestão dos instrumentos que ele próprio criou, quer na resolução das questões em aberto que herdou de De Gröer ou de outras iniciativas que entretanto iam surgindo. Recordemos porém que Rezende continuaria a trabalhar para a CMB debaixo da expectativa geral de que lhe caberia executar o *Plano Regulador da Cidade*. Aliás, logo na sequência da aprovação do PPUS, a CMB sendo solicitada pela DGSU a dar conta da situação em que se encontrava o *Anteplano de Urbanização de Braga (remodelação)*, replicaria: - *está em marcha tendo o engenheiro Rezende feito vários estudos que vem submetendo à Câmara*<sup>7</sup>. O facto porém é que, em Março de 1957, terminara o prazo contratual entre a CMB e o urbanista para a apresentação do *Plano Regulador...*, pelo que os serviços da tutela do urbanismo passariam a exercer uma acção fiscalizadora mais interventiva e insistente sobre a edilidade. Tal conjuntura é detectável não só no aumento do tráfego da correspondência trocada entre as instituições envolvidas, como no acentuar da demarcação de posturas face aos problemas comuns.

Sanados uma vez mais os equívocos entre os SMU e a CMB quanto à denominação do tipo de *plano* que estava em causa, a edilidade, sob pressão dos serviços centrais, depois de várias insistências, solicitaria ao urbanista, em 29/7/1961<sup>8</sup>, *que fosse ultimado com a maior brevidade o Plano Regulador*. Entretanto, segundo a perspectiva da DGSU, iam sendo introduzidas alterações ao que estava prescrito *sem a prévia aprovação ministerial*<sup>9</sup>, designadamente no concerner ao PPUS. Estas acusações, na circunstância, seriam prontamente refutadas pela edilidade - *ao assumir que até à presente data não fo[ra]feita qualquer alteração na estrutura geral do plano de urbanização da zona Sul da Cidade - tratando-se, ao invés, de pequenas alterações, como a orientação de prédios e a redução de número de pavimentos*. Para

---

1 - mais tarde Presidente da CMB, sendo, em Novembro de 1973, nomeado *representante dos Municípios Urbanos do Continente à Câmara Corporativa*

2 - *vid* ASC-AMB (1952-1953), fol 43, 18/12/1952

3 - *vid* ASC-AMB (1956-1957), fol 82, 7/6/1956

4 - *vid* ASC-AMB (1958-1959), fol123v, 7/5/1959

5 - *vid* ASC-AMB (1959-1960), fol101v, 28/1/1960

6 - embora o próprio nos tenha afirmado ter começado a trabalhar para a CMB em 1958

7 - missiva enviada em 3/11/1958 ao Director dos SMU-MOP; *in* cx.62 AMB-OU

8 - *vid* cx 62 AMB-OU

9 - *vid* correspondência trocada em Junho de 1962; *in* cx.62 AMB-OU

reforçar a sua posição a autarquia enfatizava a sua resposta declarando que todas as denominadas *pequenas alterações* que foram realizadas *tiveram sempre o acordo do senhor urbanista*<sup>1</sup>.

Pela sua parte, Miguel Rezende merecera a designação de *urbanista da Câmara*, estatuto que certamente reafirmaria em Julho de 1962<sup>2</sup>, aquando do contrato que veio a firmar com a CMB para elaborar o plano de urbanização do prolongamento da *Rodovia*, no quadrante a leste da rua *Bernardo Sequeira*. Apercebemo-nos então que a situação de convívio circunstancial entre o urbanista e a edilidade se afigurava mutuamente mais proveitosa do que a obtenção de um instrumento definitivo.

Quem não subscrevia o presente *status quo* seriam os serviços adstritos à DGSU. Estes continuavam a insistir na necessidade de concluir o *Plano Regulador da Cidade*. Em 17/10/1962, o Director da DGSU, engenheiro Manuel de Sá e Melo, oficiava a CMB advertindo-a que *sem a aprovação dos referidos antepianos* [não seria] *possível encarar a execução de obras de valorização local*. Perante esta contingência a edilidade viu-se na obrigação formal de exigir a sua apresentação, invocando para isso o facto do prazo contratual estar há muito ultrapassado. O Presidente Malheiro, ainda que escudado no seu recente empossamento, reafirmaria, em Dezembro de 1962, ter a Câmara insistido com o engenheiro *no cumprimento das suas obrigações, além das recomendações directas que lhe têm sido repetidamente feitas nesse sentido*<sup>3</sup>.

Por seu turno o engenheiro Miguel Rezende, sem esboçar qualquer sinal exterior que indicasse como iminente a conclusão do *plano regulador*, ou até, revelasse ser alvo de qualquer pressão, prosseguiria o seu trabalho de consultor emitindo os pareceres que a CMB, amiúde, lhe solicitava. Diga-se mesmo e até, conforme o viria a manifestar em 19/6/1963<sup>4</sup>, em carta dirigida ao Presidente da CMB, não pretender sequer abdicar das suas atribuições, já que nessa missiva se queixava de não ter sido solicitado, em tempo oportuno, para emitir um parecer sobre uma modificação pontual entretanto realizada.

Não sendo por certo mais tempo sustentável a subsistência do impasse, a CMB, em Dezembro de 1966<sup>5</sup>, viria a denunciar o contrato com o engenheiro Miguel Rezende referente ao estudo do *Plano Regulador da Cidade*. Como fundamento de tal atitude invocar-se-ia a necessidade de se proceder ao alargamento da *mancha urbana e a das áreas limítrofes da cidade*, o que, nesta perspectiva, era razão necessária e suficiente para impor a abertura de um novo concurso. Ainda assim vêmo-lo trabalhar para Câmara como urbanista até, pelo menos, ao início do último trimestre de 1967<sup>6</sup>, neste caso, a propósito das várias reservas que emitiu sobre a localização projectada do futuro *bairro social Comendador Nogueira da Silva*.

---

1 - *idibid*

2 - *vid* ASC-AMB (1962-1962), fol(s) 72v a 77, 12/7/1962

3 - missiva do Presidente ao Director da DGSU, de 7/12/1962; *in* cx.62 AMB-OU

4 - *vid* cx.62 AMB-OU

5 - *vid* ASC-AMB (1966-1967), fol 123, 2/12/1966

6 - *id* fol 176, 22/9/1967



Entretanto, a DGSU através dos serviços de *Melhoramentos Urbanos* assumiria um crescente intervencionismo tutelar, sobretudo no tocante à fiscalização da acção urbanística da CMB. Os agentes delegados dos serviços centrais entrariam igualmente no domínio da concepção/apresentação de soluções de ordenamento urbano destinadas a ser implantadas e trabalhadas localmente. Essas interferências seriam visíveis a vários níveis.

Seriam particularmente notórias nos casos da *Alteração ao Antepiano de urbanização de Braga entre a Rodovia e o Rio Este* (1967)<sup>1</sup>, designadamente a partir do estudo apresentado pelos arquitectos Ilídio A. Araújo (paisagista) e M. M. Aguiar, da DSU do Porto (*1ª zona de Urb e Arquitect*). Os referidos técnicos ao abordarem a área inicialmente prevista por De Gröer para ser um prolongamento do *parque da Ponte* e o local do futuro estádio, apresentariam agora uma proposta de compromisso que recomendava a confecção de um *plano parcial*<sup>2</sup> a desenvolver pela Câmara, mas onde se detalhava, com pormenor inusitado, uma sugestão que articulava o *parque da Ponte*, as margens do rio *Este* e uma nova urbanização de *carácter económico*.

Um outro exemplo de elevado protagonismo tutelar dos desígnios urbanísticos de Braga, promovidos pelos serviços governamentais, seria o caso do *Estudo das cérceas no remate da rua do Caires com o largo de Maximinos* (1968)<sup>3</sup>: trata-se efectivamente de uma área/problema enunciada já desde o tempo do *plano De Gröer*, reformulada no PPUS. O estudo em causa, desta vez subscrito por técnicos da *2ª Zona*, ainda que se destinasse ao ordenamento de uma praça que simultaneamente funcionava como um importante *nó rodoviário* da cidade, iria ao ponto de se pronunciar sobre o talhonamento, o número de pisos, bem como os mais diversos pormenores dignos da escala de um projecto de arquitectura.

Só no final da década de *sessenta* a Câmara Municipal voltaria abrir concurso para novos urbanistas *residentes*. Assim, nos últimos dias de 1969<sup>4</sup> seria apresentada em reunião de Câmara a proposta de contratação dos arquitectos Carlos Alberto Carvalho Dias e Lúcio Manuel Azevedo Miranda para desempenharem funções de apoio ao planeamento urbanístico. Cerca de meio ano depois a mesma iniciativa estender-se-ia à contratação dos referidos técnicos para elaborarem o *Plano Regulador de Braga*. Os arquitectos procederiam a diversos estudos de urbanização sem contudo alguma vez chegarem ao ponto de apresentarem, ou serem solicitados a fazê-lo, qualquer projecto de ordenamento que abrangesse a cidade no seu todo. Nesse

---

1 - vid cx.78 AMB-OU

2 - todavia, é de salientar o cuidado empregue nos termos da proposta de molde certamente a evitar susceptibilidades. Veja-se, pela sua expressão sintomática, a informação de 24/7/1967, emitida por Mário de Azevedo: *Cremos que podem adoptar-se às orientações da informação da 1ª Zona de Urbanização..., convidando a Câmara a elaborar um estudo de urbanização para esta área, dentro das directivas enunciadas, salientando-se que o "esquema-sugestão" apresentado deve ser tomado apenas com o valor que a própria 1ª Zona de Urbanização lhe atribui: o de simples expressão gráfica dos princípios enunciados, sem qualquer compromisso de aprovação quanto a aspectos formais que só um estudo desenvolvido permitirá apreciar, in cx.78 AMB-OU*

3 - vid cx.61 AMB-OU

4 - vid ASC-AMB (1969-1971), fol 7v, 29/12/1969

sentido, a intervenção que mais sobressairia da sua acção reportar-se-ia à proposta, de Fevereiro de 1971<sup>1</sup>, de alteração do PPUS, na *zona poente da futura igreja de S. Lázaro*. Subscreveriam ainda, nos dois anos seguintes outras intervenções menores, como é exemplo o *arranjo da rua Francisco Sanches*. Sem que possa reconstituir ao certo a continuidade dos seus serviços após o ano de 1973, é possível, porém, apurar que, no ano de 1976, foram ainda contactados como urbanistas para desenvolverem o *Plano de urbanização do Bairro, Agrinha e Vila Nova*, em Nogueira<sup>2</sup>.

\* \* \*

Se é verdade que o quotidiano da cidade, sendo mais denso e complexo, exigia a melhoria dos recursos técnicos humanos, também, pelas mesmas razões, os dispositivos instrumentais da gestão urbana corrente necessitavam de ser actualizados.

Um dos sectores mais determinantes para o sucesso do tipo de empreendimento em causa foi sem dúvida a capacidade de se dispor de cartografia urbana de suporte precisa e actualizada. Recordemo-nos que seria a precariedade dos recursos cartográficos um dos factores que mais minou o fulgor e o alcance da política de urbanismo dos anos *trinta* encetada pelo ministro Duarte Pacheco.

Em Braga o panorama da cartografia de base continuava deplorável. Já antes com De Gröer e depois também com Rezende, o fornecimento tardio das plantas de suporte interferira no desenvolvimento dos trabalhos. Sobretudo no primeiro caso, De Gröer teve de esperar que lhe entregassem as plantas. Quando estas lhe chegaram às mãos encontravam-se muito aquém do desejado, em particular ao nível das grandes escalas, já que ainda era preciso contar com os extractos actualizados sobre a *Planta* de F. Goullard do século passado.

Ora em meados de 1960, embora haja notícia de um levantamento aerofotogramétrico de 1958, à escala de 1/1000, quiçá levantado para suportar a elaboração do PPUS, as plantas de que se dispunha, representativas de todo o espaço urbano, eram ainda: a *planta* referente ao *Projecto da Rede de Esgotos* (1/2000) (*vid* ANEXO 20), de 1928/35 e a *Planta Topográfica da Cidade de Braga* (1/5000) (*vid* ANEXO 47), levantada pelo Major de Infantaria Arnaldo Augusto Rebelo da Silva, de 1939. Diga-se porém que, face às necessidades urbanas da época, ambas estavam manifestamente incompletas e desactualizadas.

O imperativo e a urgência por uma nova *planta da cidade de Braga* era um facto consensual e indiscutível. Em resposta às constantes pressões emanadas do MOP para que a CMB avançasse com o *Plano Director da Cidade*, o engenheiro A. Santos Ferreira dando ocorrência ao Presidente da CMB da proliferação de pequenos bairros, *sem qualquer condicionamento*, nas cercanias da cidade e apontando como exemplo os problemas recentes surgidos com o prolongamento da *Rodovia*, ao salientar a prioridade inadiável de se executar o *plano*, lembrava a incontornável *necessidade*

---

1 - *id* fol 190, 18/2/1971

2 - *vid* cx.138 AMB-OU

*urgente de se proceder ao levantamento topográfico da cidade e arredores*<sup>1</sup>. Aí se recomendava a abertura do respectivo concurso, bem como se ponderava a onerosidade do empreendimento, pelo que seria necessário, quanto antes, solicitar a respectiva participação ao ministro da tutela. Tendo a CMB, a 27/5/1965<sup>2</sup>, deliberado em conformidade com o proposto - que mereceria o aval do urbanista - foi então apresentado ao ministro o respectivo projecto.

Obtido o acolhimento favorável como era esperado, a CMB, em Novembro de 1966<sup>3</sup>, deliberou abrir um concurso público. Em termos gerais pretendia-se actualizar a área coberta pela planta existente (1092 ha) à qual se acrescentariam mais 1615 ha, perfazendo um total de cerca de 2710 ha. Embora se tratasse de uma área vasta e por conseguinte implicasse elevados encargos financeiros, a tutela, confrontada com a inevitabilidade da empreitada sempre ia advertindo os serviços técnicos da CMB de que deveriam *assegurar a permanente actualização do levantamento topográfico que [viesses] a ser executado, a fim de que não [tivesse] a breve prazo, necessidade de enfrentar encargo semelhante por força da expansão do aglomerado e ritmo de construção naquela área*<sup>4</sup>.

Basicamente pretendia-se que a área abrangida implicasse três zonas de cobertura:

- A - a cidade, incluindo S. Martinho de Dume; Gualtar; Tenões; Nogueiró; Fraião; Lomar e Ferreiros
- B - Sameiro; Nogueira e Arcos
- C - Palmeira; Adaúfe; Merelim

O supracitado concurso viria no entanto a ser anulado no final do ano de 1966 pelo Presidente Dr. Viriato Nunes. O processo foi então adiado para o ano seguinte tendo porém vindo a incorporar um maior alcance. Entretanto ganhou forma e pertinência o desiderato de se proceder à cobertura total da área do concelho. Num memorial de Fevereiro de 1967, o engenheiro municipal A. Ferreira além de fazer alusão à necessidade de ordenar o crescimento suburbano que tanto sensibilizava a DGSU no apoio ao projecto, lembrava simultaneamente a premência de se resolver os problemas de electrificação do concelho e da distribuição de água ao domicílio das populações rurais<sup>5</sup>. A cartografia que abrangesse toda a área permitiria planificar convenientemente as infraestruturas de que tão carenciado estava o município de Braga.

Após diversas vicissitudes processuais, a empreitada foi atribuída à firma TECAFO Ld<sup>a</sup> de Lisboa, que procederia ao levantamento topográfico do concelho de

---

1 - missiva de Eng<sup>o</sup> Chefe A. Ferreira ao Presidente da CMB, de 17/5/1965; *in* cx.74 AMB-OU

2 - *id* cx.74 AMB-OU

3 - *vid* ASC-AMB (1966-1967), fol 104v, 17/11/1966

4 - missiva assinada por Mário de Azevedo, dirigida à CMB em 31/5/1966

5 - à data havia por electrificar 13 freguesias rurais e 5 somente estavam parcialmente servidas. Quanto ao abastecimento de água fazia-se então principalmente através de poços e fontes de mergulho; *in* memorial de 8/2/1967, subs. A. Ferreira; *vid* cx.74 AMB-OU

Braga recorrendo à *técnica aérea e fotogramétrica*. Deste trabalho resultaram diversas escalas de cobertura, das quais ficaram particularmente conhecidas, as escalas de 1/5 000; 1/2 000 e de 1/10 000. A primeira, denominada de *Planta Topográfica*, editada em 1968 (vid ANEXO 51) conjuntamente pela DGSU/CMB, comportaria 22 folhas, vindo a merecer em 1979 uma actualização incidente no espaço urbano.

### **3.1 - das alterações exercidas sobre o PPUS aos planos de urbanização das quintas**

A população da cidade de Braga crescera uns modestos 6% ao longo da década de *cinquenta*, cotando-se em 1960 nas proximidades dos 34 mil habitantes. Todavia, na década que se seguiu, não se desenquadrando do panorama geral do País, a população recuou em números absolutos 628 *almas* face aos valores de 1950. Se é um facto que as freguesias do *núcleo duro* urbano, ao longo das duas décadas consideradas, registaram uma quebra contínua, o mesmo não aconteceria com algumas das freguesias da *coroa* envolvente. Na cidade só mesmo a freguesia de *S. José de Lázaro* registaria um crescimento acima dos 25%, ou não fosse ela a freguesia que integrava a *zona* central da área de intervenção do PPUS<sup>1</sup>. Seriam porém as freguesias da envolvente urbana imediata, à época ainda não integradas no perímetro considerado, como: Gualtar (NE); Fraião/Nogueira (S); o eixo ferroviário Ferreiros/Aveleda, (SW); S. Martinho de Dume (N) que registariam, no período estruturalmente recessivo de *sessenta*, um aumento de população, também ele superior a 1/4 do cômputo anteriormente existente<sup>2</sup>.

Assim se justifica porque é que durante a década de *sessenta* se manteve a pressão construtiva não só na área de intervenção do PPUS, mas também no *anel verde* envolvente à cidade tradicional.

#### **3.1.1 - as alterações ao PPUS e as invocações do AUB**

Aprovado o PPUS no final dos anos *cinquenta*, seria de esperar que a expansão de cidade nessa área de intervenção se fizesse sem grandes sobressaltos. Afinal de contas tratava-se de um sector parcial da cidade, na maior parte ocupado por *quintas*, reunindo condições gerais favoráveis à construção. Porém, ainda esta área se encontrava longe de ser colmatada e já se faziam sentir as pressões nos terrenos imediatos, pretendentes à erecção de novas urbanizações e loteamentos.

Vimos já anteriormente e com detalhe, na parte deste trabalho dedicada às *Obras Urbanas*, como é que decorreu esse processo.

Começando por relembrar as principais ocorrências desenvolvidas dentro da área de intervenção do PPUS, podemos verificar que, passado pouco tempo da sua aprovação, logo se fizeram sentir os primeiros pedidos de alteração ao que estava

<sup>1</sup> - as outras freguesias, Maximinos e S. Vitor, embora registassem valores positivos, mais no primeiro caso que no segundo, quedar-se-iam abaixo do crescimento de *S. Lázaro*

<sup>2</sup> - das freguesias urbanas somente *S. José de S. Lázaro*, que compreendia a maior parte da área/alvo do PPUS, notou variação semelhante. Há ainda neste grupo a salientar um comportamento demográfico semelhante nas freguesias rurais de Trandeiras e Figueiredo

inicialmente determinado no plano. Com efeito, o sucesso da política de urbanização da CMB na área integrante do PPUS decorreria da capacidade desta em controlar um processo que, genericamente, se iniciava pela expropriação dos terrenos com características agrícolas; desenvolvia-se com a fase de infraestruturização destinada a introduzir as *mais-valias*; e, finalmente, concluía-se com o loteamento e a fiscalização da construção. Além disso vimos já que a edilidade também participava, por via indirecta, através da já referida *Empresa de Melhoramentos de Braga*, onde detinha a significativa presença de 18,4% das acções. Esta empresa era coeva do *Anteprojecto de Urbanização* do De Gröer e tinha sido criada com o objectivo de adquirir, para posteriormente colocar no mercado, terrenos de viabilidade construtiva. Tendo-se destacado na urbanização da área envolvente à *Escola Técnica e Industrial*, viria ainda a actuar na avenida *Imaculada Conceição*, intervindo ainda no âmbito do PPUS, pelo menos, até ao ano de 1967.

A década de *sessenta* traria porém a Braga uma novidade neste sector. Em Setembro de 1961<sup>1</sup> a sociedade Palma & Silva Ld<sup>a</sup> de Lisboa apresentar-se-ia em Braga propondo-se urbanizar a *zona de Maximinos*, precisamente a *célula* de intervenção mais vasta e construtivamente mais gratificante do PPUS (*vid* ANEXO 30). A CMB aderindo à ideia iria então pela primeira vez abdicar de uma exclusividade que sempre lhe tinha pertencido, transferindo para uma entidade privada, ainda que actuando sob o condicionalismo de um plano aprovado, o poder de gerir o processo de urbanização. O sistema que fora já aplicado em outras cidades do País, em Braga iria defrontar fortes obstáculos, desde logo devido às dificuldades de se avançar com as expropriações e, também, face às limitações forenses que uma empresa privada sempre tinha de se confrontar para intervir activamente nesse processo. Dois anos depois a firma concessionária transferiria o seus direitos para outra sociedade congénere.

A descontinuidade e as arritmias com que avançava a urbanização na área do PPUS iriam suscitar diversos pedidos de alteração do plano aprovado. Desde o princípio desenvolveu-se a tendência para se considerar cada uma das ditas *células* independentemente. Vimos já que o sector envolvente à Escola Industrial estando já praticamente consolidado à data da confecção do PPUS, não iria sofrer alterações de vulto nos anos subsequentes. As restantes *células*: a *zona do Liceu Feminino*; a *Zona a Sul do Hospital*; e a *Zona da colina de Maximinos*, cada uma isoladamente, justificariam porém, a asserção de um *plano de urbanização* individualizado. A pressão construtiva criaria novas situações que levariam à solicitação de diversas alterações ao PPUS.

Vejamos algumas das alterações mais significativas ao *plano* que foram aplicadas:

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1961-1961), fol(s) 203 e 204, 28/9/1961

## principais alterações efectuadas ao PPUS

ano	objecto da alteração	descrição da alteração
1958/64	alteração ao plano de urbanização da zona do Liceu Feminino	nova distribuição dos blocos no talhão envolvido pela rua de Diu - ajustamento cadastral
1959	edifício de gaveto entre a av. Salazar e a rua Beato Miguel de Carvalho	3 pisos em vez de dois e percentagem de ocupação do lote superior ao permitido
1962	alteração ao plano de urbanização da zona de Maximinos - nó rodoviário	substituição de um motel por moradias, por forma a adequar-se ao regime da expropriação por utilidade pública
1966	alteração à zona central do PPUS (a Sul da Igreja de S. Lázaro)	consiste em prolongar a rua Sá de Miranda c/ transversal mais reduzido e a construção de 4 moradias nas condições já aprovadas (redução da área da Igreja)
1968/72	estudo das cérceas no remate da rua do Caires com o largo de Maximinos - plano de urbanização da zona de Maximinos	sobrelevação do número de pisos de uma construção
1968/72	alteração ao PPUS Zona da futura Igreja de S. Lázaro	reestruturação dos volumes de edificado propostos - inclui alteração do nº de pisos
1969/70	urbanização em torno da escola Preparatória do Ensino Secundário	alteração ao PPUS
1970	colina da Cidade - zona de Maximinos	achados arqueológicos
1972/73	Zona da futura Igreja de S. Lázaro	alteração de afectação de terrenos perto da Igreja

fonte: cx(s) AMB-OU; ASC-AMB; lista de estudos urbanos (situação) - Del. de Braga da CCRN

É notório que, durante o período em que o engenheiro Miguel Rezende assessorou a CMB, as revisões pontuais do plano contaram com o seu aval e naturalmente com o parecer dos serviços delegados representativos do MOP. Todavia é importante recordar que a figura do *Anteprojecto de Urbanização de Braga*, de E. De Gröer continuava, ainda que provisoriamente, a ter valor legal. Daí que Rezende fosse também chamado a pronunciar-se sobre as matérias de natureza urbanística que versavam a área urbana não coberta pelo PPUS, bem como todas as iniciativas urbanas pretendidas para se implementarem fora do perímetro urbano.

Começando pelas transformações sugeridas para o domínio estrito do AUB, pode-se salientar, ao nível das infraestruturas, a *regularização da rua do Castelo* (1959/60) que, ao contrário da postura conservacionista de De Gröer, mereceria a anuência do urbanista seu sucessor. Outras intervenções invocando, ou tomando como referência o plano De Gröer seguiriam em debate. Vejam-se os exemplos:

- o *loteamento operário* à face da estrada de *S. Martinho de Dume* (1959);
- o prolongamento da rua junto ao seminário de *S. Domingos* (1963), projecto desaprovado pelo urbanista;
- o prolongamento da rua dos *Chãos*, aos *Penedos* (1964);
- a urbanização do largo do *Rechicho* (1965/66); e, já com a consultadoria de Carlos Dias e Lúcio Miranda,
- a urbanização da rua *Francisco Sanches* (1970/72)

No tocante aos equipamentos e arranjos de espaços públicos há igualmente a salientar um incremento de preocupações de índole urbanística que atravessam a afirmação das políticas locais. Neste domínio é inevitável referirmo-nos ao Presidente da CMB Dr. Viriato Nunes (1918-79) e do seu empenho pessoal na construção do novo tribunal de Braga, bem como, da implementação do *Conservatório de Música Calouste Gulbenkian*. Ambos os equipamentos implicariam fortes considerações de impacte urbanístico. No primeiro caso, o projecto do novo tribunal, a localizar no topo nascente do *Campo da Vinha*, integrava um projecto mais vasto que incluía também *arranjo* da praça (1963/70) e o levantamento do monumento ao marechal Gomes da Costa. Ainda que perspicazmente o projecto fosse entregue ao reputado urbanista do Porto, o arquitecto Januário Godinho, este só se realizou parcialmente, tendo-se prescindido do elemento considerado fundamental - o edifício do tribunal. No caso do *Conservatório* a sua localização fora da área de intervenção do PPUS, ainda que nas suas imediações, daria origem à implementação de um plano de urbanização de pormenor (1967), que produziria inclusive a delimitação de uma *zona de protecção* ao edifício.

Por fim, retomando uma ideia já importada do AUB, embora reconvertida em rectificação/aditamento ao PPUS, por se encontrar em terrenos apostos à área de intervenção do mesmo, viria a ser projectado para a denominada *quinta de Sottomayor*, em Fevereiro de 1971<sup>1</sup>, um novo *centro cívico urbano* que, simultaneamente, também deveria acolher outros serviços públicos, particularmente o recentrado *Palácio de Justiça* que esteve inicialmente previsto para o *Campo da Vinha*.

### **3.1.2 - a pressão exercida sobre os terrenos contíguos à área de intervenção do PPUS**

Antes mesmo que estivesse integralmente preenchida a área/alvo do PPUS, praticamente desde a aprovação do plano que os terrenos coalescentes aos seus limites revelavam já igual apetência construtiva. Não que tivessem condições especialmente favoráveis para tal, mas, sobretudo, porque os seus proprietários passariam a exercer mais insistentemente essa pretensão junto da autarquia.

O destaque vai naturalmente para o efeito decorrente dos estudos do prolongamento da *rodovia* e da nova estrada para o Bom Jesus iniciados em 1962, que, como se sabe, tratando-se do desenvolvimento de um ideia já proposta por De Gröer, estimulava agora um novo vector de expansão da cidade. Antes porém, quiçá antevendo a proximidade da sua realização, a pretensão urbanizadora manifestara-se precocemente, em Março de 1961<sup>2</sup>, na *estrada da Fábrica*, com o requerimento a pedir a divisão *em talhões para construções económicas*, na denominada *quinta das Lameiras*.

---

<sup>1</sup> - *vid* ASC-AMB (1971-1973), fol (s) 41v e 94, 22/7/1971 e 23/2/1972

<sup>2</sup> - *informação* de 13/4/1961 (papel timbrado da *Repartição de Engenharia* da CMB), subscrita pelo arquitecto J. Cortez Marques, *in* cx.73 AMB-OU

O presente processo, que atrás tivemos já oportunidade de analisar detalhadamente na sua vertente de obras, configura-se como uma referência essencial que reúne alguns dos testemunhos fundamentais para a compreensão do urbanismo braguês da época. Com efeito a sua implementação não só pode ser tomada como uma representação simbólica do princípio do fim, do potencial activo do AUB e do PPUS, como igualmente adquire contornos paradigmáticos, quer pelas reflexões que suscitou, quer ainda pela tensão de pontos de vista que gerou entre a autarquia e os serviços urbanos do MOP. Nele pontuam os comentários judiciosos do arquitecto municipal Cortez Marques que são, em nosso entender, o retrato fiel do contexto deste tipo de iniciativas e do ambiente que então se vivia em torno da questão.

O arquitecto, plenamente consciente da contradição que se oferecia entre as limitações financeiras da autarquia e o *natural desejo de expansão* da cidade, defendendo que este deveria ser estimulado por iniciativa dos privados, reconhecia porém que *a expansão [teria] de ser orientada pelos planos de urbanização, a fim de se coordenarem todos os interesses colectivos*. Ora o facto de não existir então um *Plano de Urbanização total da cidade de Braga (...)* antes de dois a três anos, levaria o arquitecto a denunciar uma situação que pelo seu valor documental vale a pena transcrever na íntegra:

*Têm-se verificado, ultimamente, tentativas de particulares em valorizar os seus próprios terrenos, mediante a apresentação de pequenos esquemas de urbanização, de qualidade muito discutível, pois que visam, de modo geral e quasi unicamente, o maior rendimento económico, das respectivas propriedades.*

*Há a ponderar, quasi sem excepção, que, dum modo geral, nenhum desses particulares deu o seu contributo (qualquer que ele fosse) para a valorização crescente das ditas propriedades, tendo-se limitado a deixar correr pachorrentamente anos sobre anos, até que o crescimento da cidade rondando pelas proximidades, lhes desperta[sse], como é natural, o desejo de melhor compensação económica. Daí o proporem à edildade, sob os mais variados pretextos, (como: falta de terrenos de preço acessível, dentro da cidade; possibilidade de construções económicas; e qualquer outro argumento pretensamente altruísta) os tais esquemas de urbanização para que, conseguida a sua aprovação se passe à respectiva execução e consequente venda de lotes de terreno.*

*Se bem que, argumentando deste modo, pareçamos repudiar totalmente a iniciativa particular neste campo, não o pretendemos, na verdade, pois que certamente convirá ao Município aproveitar uma ou outra ocasião que se lhe apresente, mórmente quando o interessado se propõe custear todas as despesas de urbanizaçã<sup>1</sup>.*

E passaria de seguida a apontar os principais efeitos dos inconvenientes provocados pela aprovação desprevenida dos mesmos estudos:

*1º) O esforço municipal em incrementar a construção à ilharga de arruamentos novos, abertos ou a abrir, será enfraquecido pela possibilidade de edificação noutras locais.*

*2º) Ir-se-ão urbanizando as zonas periféricas da cidade, ou mesmo sub-urbanas em detrimento das zonas centrais, vindo a ficar os campos no meio da cidade, sendo futuramente, a construção lá ainda mais cara.*

*3º) Haverá, inevitavelmente, uma falta de coordenação técnica entre os diversos estudos, uma vez que são elaborados por diversas entidades, resultando daí a mesma falta de coordenação nas futuras aspirações locais.*

*4º) Num futuro mais ou menos próximo haverá grande dificuldade na coligação geral de todos os estudos que se forem aprovando, (delineados dos mais diferentes modos) com todos os seus inconvenientes para elaboração final do plano total da cidade. Será natural que em muitos dos locais*

---

<sup>1</sup> - *idibid*



onde se forem construindo maiores ou menores aglomerados de casas, sejam precisamente os mais indicados, amanhã, para uma melhor situação de futuros cemitérios, mercados, escolas técnicas, etc..

Concluindo estas considerações de ordem geral, só com a elaboração do Plano de Urbanização de Braga (total) ou com a criação dum gabinete de urbanização, que vá gradualmente estudando os diversos problemas e aspirações locais, se poderá, com a exactidão possível, urbanizar todas as zonas e que se vai fazendo sentir o desejo de construção<sup>1</sup>.

Por fim, Cortez Marques, perante a inevitabilidade do avanço do projecto, elencaria os reparos julgados necessários para enquadrar a dita proposta nas condições de urbanização exigidas, incluindo os *elementos técnicos* entendidos como imprescindíveis à conversão da pretensão em *plano de urbanização*. Posto isto, o *Engenheiro-Chefe* apensaria a recomendação de ser consultado o urbanista responsável que, todavia se desconhece o que sentenciou.

O desenvolvimento do processo em causa seria modelar para se compreender melhor as resistências *in limine* ao novo tipo de pressão urbanizadora exercida, quer perante a autarquia, quer face aos serviços do MOP responsáveis pelo planeamento urbano.

Aberto em 1966 o prolongamento da *Rodovia*, com seguimento pela nova estrada para o *Bom Jesus*, logo se reacenderia a pressão construtiva em toda a denominada *várzea do Este*. Apresentadas contrapartidas às primeiras exigências formuladas, os interesses promotores do loteamento das *Lameiras*, explorando as fragilidades legais e a inexistência continuada de um *plano de urbanização total* iniciariam todavia a construção. Por parte da defesa dos princípios exarados no AUB, que determinavam para a área em causa o estatuto de *zona rural*, dois anos depois, ainda seria abonado um *esquema de protecção panorâmica à rodovia e ao santuário do Bom Jesus*<sup>2</sup>, e, bem ainda, se contava com a determinação pessoal do ministro MOP, Eng<sup>o</sup> Arantes e Oliveira, de ter vedado toda e qualquer construção no local. Enfim, quando em Julho de 1968 a DGSU denunciou o facto, os anteriores requisitos padeciam de valor formal, pelo que o dito loteamento passaria a consubstanciar as tensões dos oponentes - neste caso constituídos pela CMB e o MOP - num debate que se espartilharia por entre os critérios da interpretação legal até aos princípios da racionalidade urbanística.

O processo evoluiria dentro da lógica do facto consumado. A partir de Janeiro de 1969, quando existiam já cinco blocos residenciais erguidos, os serviços do MOP admitiam o conceito de *Plano de Urbanização das Construções junto da Rua da Fábrica, a Sul da Rodovia*, tentando assim recuperar o controlo da situação. O facto exigia a suspensão dos licenciamentos até que fosse concluído o estudo urbanístico da área, desígnio para o qual o MOP ofereceria ainda os seus préstimos técnicos.

Porém, ao contrário do que seria de supor os problemas agravar-se-iam. Não só surgiriam na Câmara novas propostas de edificação nos terrenos trilhados pela *Rodovia*, como a construção, merecendo a conivência da edilidade, afigurar-se-ia

---

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - elaborado pelo arquitecto-paisagista Ilídio Araújo da 1<sup>a</sup> Zona de Urbanização/MOP

imparável. O aumento do tom de crispação expresso na correspondência é disso bem sintomático. Na diversa informação prestada sobre o assunto, chegar-se-ia a considerar o assunto com *aspectos de certo melindre*, acrescentando-se então *que a CMB com desprezo de disposições aprovadas do antepiano de urbanização, orientações superiormente aprovadas do antepiano de urbanização, orientações superiormente definidas e estudos que aceitou, tem licenciado indevidamente diversas construções em zonas consideradas inconvenientes, contribuindo assim para fomentar a proliferação desorganizada da habitação em detrimento de estruturas urbanísticas planeadas*<sup>1</sup>. Um outro responsável técnico corroborando a posição anterior, generalizaria, declarando que *se revela a inconveniente orientação que os problemas da expansão urbanística da cidade de Braga têm seguido no âmbito Municipal. Com efeito, embora se reconheça que o Município se encontra permanentemente ante a premência criada pelo contínuo desenvolvimento urbano da Cidade, não há motivo para que não se apetreche com elementos de planeamento que lhes permitam actuar com a necessária segurança*<sup>2</sup>. O mesmo técnico, um ano mais tarde, sentenciaria que a *responsabilidade da Câmara Municipal de Braga, em função da importância da cidade, parece justificar que este problema seja presente à consideração ministerial, uma vez que a anterior tentativa feita pela Direcção Geral - em Fevereiro do corrente ano - não parece ter tido o efeito desejado*<sup>3</sup>.

O processo seria finalmente encerrado em Fevereiro de 1974, por comunicação expressa da DSU-Braga, a participar a CMB de um *despacho legal* emitido nesse sentido, não deixando contudo de recordar que todo ele *tenha resultado de um loteamento ilegal*.

Outros contactos porém, no rebordo da área/alvo do PPUS, foram igualmente objecto de solicitações de urbanização e pedidos de loteamento. Nem todos obtiveram aprovação, como aconteceu *p. ex.* com algumas das pretensões apresentadas para a rua *Bernardo Sequeira*, em Janeiro de 1962, ou junto à *Rodovia*, no ano seguinte, que mereceriam pareceres desfavoráveis. Saliente-se também, em 1964, o pedido de construção à margem de um caminho conectante com a rua *Nova de Santa Cruz*, denominado *alteração ao Plano de Urbanização - zona da rua Nova de Santa Cruz*, que teria o mesmo desfecho mas, neste caso, com a sustentação de que a *alameda* que De Gröer para aí previra não estava ainda determinada.

A lista tornar-se-ia demasiado exaustiva se enumerássemos todas os requerimentos entrados na CMB com esse objectivo. De todo o modo já com elevado pormenor identificámos todos aqueles que chegaram a constituir processo de apreciação no âmbito das *Obras Urbanas*, municipais<sup>4</sup>. Entre os mais significativos e

---

<sup>1</sup> - *informação* de 25/1/1969, subscrita por Luis Xavier; *in* cx.61 AMB-OU

<sup>2</sup> - *informação* de 28/1/1969, subscrita por A. Celestino da Costa; *in* cx.61 AMB-OU

<sup>3</sup> - *informação* de Abril de 1970, subscrita por A. Celestino da Costa; *in* cx.61 AMB-OU

<sup>4</sup> - *vid II Parte, - principais núcleos de urbanização da década de sessenta inseridos no perímetro de expansão da mancha urbana*

que pela sua dimensão viriam a impor a confecção de um *plano de urbanização* de pormenor dando origem a núcleo de irradiação urbana há, no entanto, que mencionar:

a) - nos pontos de contacto com a área de intervenção do PPUS:

- a urbanização em torno do *Conservatório de Música Calouste Gulbenkian* (1967/70) incluindo a criação de uma área de protecção ao equipamento escolar;
- no extremo oposto, a poente, entre as estradas para o Porto e Barcelos, a urbanização industrial da *Quinta de Santa Maria* (1969);

b) - no âmbito do *Anteprojecto de Urbanização* (AUB) de E. De Gröer<sup>1</sup>

- urbanização da *colina de Monte D`Arcos*, nas *Enguardas*, entre a rua do *Taxa* e a futura *Rodovia* (1<sup>o</sup> - 1965);
- *alteração ao plano de urbanização de Braga entre a Rodovia e rio Este* (1967), à rua *Conselheiro Lobato*.

A dinâmica igualmente atingiria o *anel verde* envolvente ao perímetro urbano estipulado no AUB, na denominada *Zona Rural*, em áreas que, segundo os critérios de De Gröer, não compreendiam sequer os denominados *satélites*, nem mesmo sequer os aglomerados identificados nas freguesias rurais.

As propostas de loteamento privado deixavam de se orientar unicamente para *mancha* urbana consolidada, ou para o interior da área de intervenção dos *planos*, surgindo assim, iniciativas de urbanização isoladamente no âmago do espaço rural mais próximo. Estas por sua vez correspondiam a unidades cadastrais de matriz agrícola - as *quintas* - que ofereciam condições de loteamento muitas vezes privilegiadas, tal como *estradas* de acesso calcetados e superfícies terraplenadas.

Em finais de Maio de 1965 o Presidente da CMB fazendo notar ao ministro MOP a urgência do *Plano Director da Cidade* comentava: *Braga, centro de uma zona de densa população, está a ficar cercada de pequenos bairros, construídos nas freguesias rurais que limitam a área urbana, que não obedecem a qualquer condicionamento e que vão dar origem, num futuro próximo, a graves inconvenientes de difícil resolução*<sup>2</sup>. A situação parecia fugir do controlo da autarquia<sup>3</sup>. Conforme nos recorda o engenheiro municipal A. S. Ferreira na mesma altura, o *Anteplano de urbanização* de De Gröer estava ainda em vigor. Este regulamento só admitia construções de apoio às explorações agrícolas na denominada *zona rural* do *plano*, sendo *proibida a divisão em lotes ou em grupo de habitações*: o condicionamento valia para uma *área determinada por uma circunferência, com centro na Arcada, e com um raio*

<sup>1</sup> - em 1966 a CMB ainda invocava a limitação de construção ao limite do r/c e três andares

<sup>2</sup> - carta do Presidente da CMB ao Ministro MOP, de 31/5/1965, in cx.74 AMB-OU

<sup>3</sup> - Em Setembro de 1963 a DGSU chamava atenção à câmara para as vantagens de submeter à provação ao MOP, os projectos não abrangidos pelos instrumentos de planeamento em vigor; in ASC-AMB (1962-1963), fol 170, 19/9/1963

de 4,5Kms, com extensão para o lado do Bom Jesus de forma a abranger toda a mata<sup>1</sup>.

Ainda assim, alguns desses novos bairros proliferando ao ritmo da alienação das quintas viriam a proporcionar a elaboração de planos de urbanização de pormenor localizados. Entre eles sobressai a *Urbanização da Quinta da Capela* (1961) e, já à saída da estrada para Barcelos, o loteamento do *Sol Posto* (1966), que, por ironia, seria popularmente baptizado de *cidade-satélite*. Entre eles, saliente-se o primeiro, não só pela sua magnitude - o processo de urbanização arrastar-se-ia pelas duas décadas seguintes - mas sobretudo porque se tratava de um empreendimento da natureza empresarial privado, cujo projecto de urbanização (1962) seria desenvolvido no âmbito da própria empresa concessionária, incluindo o desenho urbano.

### 3.2 - o alargamento do perímetro urbano

A década de *sessenta* anunciaria logo de princípio um ciclo de crescimento urbano que ainda hoje perdura. Embora a população tenha inicialmente diminuído, a expansão urbana manteve-se numa constante. Recordemos a esse propósito uma das outras vertentes sintomáticas desse dinamismo, como foi a homologação do novo *Regulamento de Construções Urbanas*<sup>2</sup>, no ano de 1961, ou, no mês seguinte, a proposta de criação de uma *Comissão de peritos em construção e salubridade de novos edifícios ou reconstruídos, a fim de serem passadas as necessárias licenças de habitabilidade*<sup>3</sup>.

O processo de expansão do perímetro urbano de Braga, à partida, configurava-se como uma decorrência da desadaptação crescente entre as imagens administrativa e física da cidade. Também ele representa um vector convergente necessário à compreensão da animação urbana da época.

O perímetro da cidade de Braga vigente ao longo de toda a década de *sessenta* sucedia ainda dos limites definidos pelo AUB, concretamente expressos no *Plan d'Amenagement et D'Extention de Braga (avant-project)*, de Setembro de 1942. Todavia, já antes, o *Código Administrativo* de 1939 que classificara os Municípios entre si com base na sua população e rendimentos, fixando, na circunstância, as freguesias urbanas e rurais dos concelhos, também ele, de um outro modo, servia de critério para separar os ambientes. Assim, o processo de *alargamento do perímetro urbano de Braga*, ainda que, como é regra, se tenha manifestado logo desde a aprovação do AUB, viria a ganhar substância na proporção inversa em que o modelo urbano criado por De Gröer se ia, por sua vez, desadequando da realidade e das aspirações locais. O sintoma mais evidente dessa disfunção ficaria demonstrado com a inoperância do sistema dos anéis circulares concêntricos centrados no chafariz da *Arcada* e, também, com a expansão dos denominados aglomerados *satélites*.

<sup>1</sup> - nota do Eng<sup>o</sup>-Chefe da Rep. de Eng<sup>a</sup>, Álvaro Santos Ferreira, ao Chefe da Secretaria da CMB, de 16/7/1965; in cx.74 AMB-OU

<sup>2</sup> - vid ASC-AMB (1961-1961), fol 124, 27/7/1961. Com alterações em Maio de 1962

<sup>3</sup> - id fol 144, 3/8/1961

Com a aprovação do PPUS, ainda que se tratasse exclusivamente de um plano parcial urbano e este se enquadrasse no perímetro definido pelo anterior documento, acentuar-se-ia a desfaçatez das delimitações estabelecidas, pelo que, os limites necessitavam de ser alargados nem que fosse somente pelo facto de a cidade, entretanto, também ela notoriamente, se ter expandido.

O crescimento da urbe, por si, não se confinou unicamente à coroa envolvente imediata, nem mesmo sequer se completou pela adição da animação construtiva surgida em alguns dos aglomerados *rurais*. Foi obviamente mais complexa. Um dos novos efeitos emergentes das transformações sociais da década expressar-se-iam ao nível dos fluxos humanos entre os diversos núcleos ditos rurais e a cidade, entendida num sentido amplo. Daí que a vertente inadiável das deslocações pendulares de e para Braga, tomadas à esfera do concelho, tenham vindo a constituir o grande móbil da pretensão e a causa fundamental do presente empenhamento político.

### 3.2.1 - o móbil dinâmico dos transportes colectivos urbanos

A imprensa, em Julho de 1968<sup>1</sup>, daria testemunho do sentido comum desta aspiração, designadamente quando noticiou a visita a Braga do titular da pasta das *Comunicações*, relacionando-a directamente com a questão da rede de transportes urbanos, por esta se encontrar dependente do alargamento do perímetro da cidade. A propósito aludia-se ao crescimento urbano particularmente sentido nas freguesias periféricas de Gualtar, Real, Ferreiros e S. Martinho de Dume.

Para a CMB o alargamento da rede de transportes colectivos urbanos *seria uma fonte de receita que não se poderia desprezar*. Com efeito, por força da lei de Dezembro de 1948<sup>2</sup> as Câmaras só podiam intervir directamente *na deliberação das carreiras dentro do perímetro urbano* desde que, para o efeito, obtivessem a respectiva homologação do ministro das *Comunicações*. Acontece que em Braga, segundo o seu Presidente, Viriato Nunes, a cidade passou então a polarizar um intenso tráfego de *carreiras* de empresas privadas de camionagem, para o qual teria contribuído também a alteração recente dos hábitos da população, sobretudo ao nível das camadas populares e dos estudantes que passaram a usá-las como transportes públicos urbanos. A CMB, que pretendia manter a tutela de influência nesses trajectos, achava-se assim condicionada pela supracitada lei que limitava a expansão da rede de transportes urbanos, então circunscrita a duas singelas *linhas* meridianas<sup>3</sup>, isto sem contar com as, também duas, *linhas ortogonais* de *Troleicarros* a funcionar desde o princípio dos anos de 1960. Para além disso, havia a acrescentar que *as carreiras*

---

<sup>1</sup> - A. M. - *Crónica de Braga* - in *Primeiro de Janeiro*, ed. de 14/7/1968

<sup>2</sup> - *vid Regulamento dos Transportes Automóveis*; in D. L. Nº37272, de 31-12-1948

<sup>3</sup> - em brochura publicada pelos *Transportes Urbanos de Braga - Serviços Municipalizados*, de 1992, faz-se então alusão de que *Em 20/6/1948, iniciou-se a exploração do serviço de Autocarros com carreira entre o bairro Engenheiro Duarte Pacheco e o aeródromo de Palmeira*, tendo no ano seguinte, a 9 de Outubro, sido inaugurada uma outra carreira, também meridiana, entre o *centro fabril de Ruães, passando por S. Martinho de Dume, Parada e Tibães*, in *Guia de Utilização dos TUB*, Braga, 1992, p 27

[privadas]regulares que vão da cidade para pontos distantes, nem têm horários frequentes e regra geral são mais caras em distâncias curtas. Em suma, Viriato Nunes depois de reputar como de grande actualidade o problema do alargamento dos transportes urbanos até certas zonas que sofrem a influência da vida dos serviços e das estruturas da cidade, reflectindo sobre os novos estilos de vida concluiria, afirmando: - que o estabelecimento de carreiras de transportes urbanos são hoje mais necessários de fora da cidade para dentro dela que propriamente na área urbana onde as distâncias eram curtas<sup>1</sup>.

A situação vivida no sector era geradora de elevados prejuízos para as populações das zonas limítrofes da cidade, sem meios de comunicação fáceis, rápidos e económicos, pelo que o principal fundamento argumentativo da pretensão assentaria na conveniência e justiça de permitir a uma camada importante da população concelhia [colher]os benefícios da utilização de transportes públicos.

As vantagens sociais eram inequívocas, pois destinavam-se a satisfazer as demandas solicitadas pelas deslocações entre a casa e o trabalho, sobretudo beneficiando as classes laboriosas que então não dispunham de meio de transporte próprio. Os principais usufrutuários do alargamento seriam pois os operários fabris e os empregados do comércio; as *donas de casa* e os pequenos proprietários que necessitavam de vir fazer as suas compras à cidade; bem ainda, e sobretudo, os estudantes dos diversos graus de ensino, em particular os provenientes dos estratos sociais mais modestos.

Os últimos representavam mesmo um dos mais importantes segmentos de utentes potenciais dos transportes. A causa dos estudantes motivaria um dos mais enfatizados argumentos defendidos pelo Presidente de Câmara. Recordemos então as perspectivas que se vislumbravam resultantes do lançamento dos *planos de fomento educacional*. A rede escolar era então pouco disseminada e o povoamento do concelho tradicionalmente disperso, o que constituíam motivos mais do que suficientes para se ter que encarar a questão dos transportes escolares como uma prioridade. A escolaridade obrigatória tendia a crescer. Fora então criado o ensino técnico nocturno e estava já em projecto o futuro *ciclo preparatório*.

Em 26/8/1968<sup>2</sup>, A CMB solicitaria formalmente o alargamento da rede de transportes urbanos à *Direcção Geral dos Transportes Terrestres*. Entretanto a autarquia deixaria de explorar directamente os transportes urbanos de Braga em 1/2/1967, entregando a concessão a um consórcio sediado em Guimarães<sup>3</sup>. Este por sua vez , em 1968, trespassou os direitos para a *SOTUBE* que, a partir do primeiro de Abril do ano seguinte, iniciou as carreiras urbanas na área do concelho<sup>4</sup>, durante um período que

---

<sup>1</sup> - *vid* correspondência diversa; in cx.74 AMB-OU

<sup>2</sup> - *idibid*

<sup>3</sup> - *Guia de Utilização dos TUB*, Braga, 1992, p 27

<sup>4</sup> - *vid* ASC-AMB (1969-1969), fol20v, 14/4/1969

durou até 31/1/1982<sup>1</sup>, data em que regressariam prodigamente à tutela dos serviços municipalizados.

### 3.2.2 - os limites e a hipótese de admissão da *zona suburbana*

A primeira proposta formal no sentido de se proceder ao alargamento do perímetro urbano, forjada no interior da *repartição de engenharia* da CMB, seria submetida à consideração do engenheiro urbanista em Maio de 1965<sup>2</sup>, tendo, aparentemente sem grande empenho, sublinhado a inclusão do Santuário do Bom Jesus dentro perímetro. Todavia seria o Presidente da CMB, Viriato Amaral Nunes quem mais se empenharia neste projecto, conduzindo-o pessoalmente, em particular nos domínios do foro administrativo.

A primeira proposta enviada à DSMU, pela generosidade da amplitude da área, viria a sofrer o primeiro revés. Aberto o processo, seria informada a CMB, por *Despacho* do respectivo *Director Geral*, que *pode[ria] ser aprovada sem as extensões tentaculares*<sup>3</sup>, isto é, desde que não incluísse as urbanizações bordejantes, produto do crescimento orgânico maioritariamente *oitocentista*, que se dispunham ao longo das principais estradas de acesso à cidade. Ainda assim, o mesmo parecer, sem inviabilizar a pretensão em si, alertava a autarquia para o facto do alargamento implicar, como contrapartida, a obrigação de proceder a avultados investimentos no domínio das infraestruturas em toda a extensão da área a que se pretendia classificar. As implicações objectivamente incidiam na dotação do abastecimento de água ao domicílio<sup>4</sup>, do saneamento, da electricidade e da melhoria dos arruados<sup>5</sup>.

O entusiasmo inicial que conduzira à aprovação da proposta camarária de alargamento de 22/7/1968 cedo refreraria. A perspectiva de terem de ser de imediato adoptadas medidas de disciplina urbanística extensíveis a toda a área proposta levaria rapidamente à conclusão, como viria a reconhecer o Presidente da CMB, que seria *uma medida precipitada e sem grandes possibilidades de execução imediata uma planificação urbanística que leve os limites da própria cidade para zonas que ainda tem todo o aspecto rural*<sup>6</sup>. A edilidade porém não esmoreceria nos seus propósitos, deliberando em 7/10/1968<sup>7</sup>, uma contraproposta que procurava uma solução de compromisso entre a premência dos transportes com os objectivos do planeamento urbano. Não nos esqueçamos que, apesar da decisão depender do Ministério do Interior, era necessário contar com o aval do MOP, e para este ministério o argumento

---

1 - *idibid*

2 - nota interna de 5/5/1965; *in* cx.74 AMB-OU

3 - classificado como proc. 174-A-193 - DSMU - *Repartição de Estudos de Urbanização*, *in* missiva enviada à CMB, de 17/4/1968; *in* cx.74 AMB-OU

4 - em Junho de 1969 menciona-se como estando aprovado o *projecto de remodelação total da rede de abastecimento de água ao domicílio*

5 - em 1969 seria inclusive adicionado o argumento das medidas terem *favoráveis repercussões no meio ambiente neste ano de eleições...a provar que o governo e as autoridades administrativas estão atentas ás justas reivindicações*

6 - *vid* correspondência diversa; *in* cx.74 AMB-OU

7 - *vid* ASC-AMB (1968-1969), fol(s) 53v e seg(s), 7/10/1968

de maior peso consubstanciava-se na disponibilidade da autarquia em acolher novos planos de urbanização, ainda que parciais.

Nesse novo projecto de alargamento seriam apresentadas 3 zonas para a definição dos perímetros do concelho de Braga: a *urbana*, a *suburbana*, e a *rural*. Entretanto contava-se com a benevolência provável da eminente aprovação de um *novo regulamento de transportes em automóvel* que viria facilitar as ambições da Câmara nos desígnios dos transportes. Pretendia-se que o perímetro pretendido mais do que alargado às freguesias que, de imediato, envolvem a cidade, pudesse também contemplar uma *zona sub-urbana*<sup>1</sup>, neste caso interpretada num sentido bastante mais amplo do que o corrente. A *zona sub-urbana*, no essencial, constituía um meio para a CMB, *gradualmente e conforme as suas possibilidades ir estendendo até aos seus limites as infra-estruturas* a que era obrigada implementar.

Colhidos os pareceres favoráveis, quer da Junta Distrital, quer da DGSU, em 29/1/1969<sup>2</sup>, por intermédio do Governo Civil, requeria-se ao Ministério do Interior a homologação do *novo perímetro da cidade de Braga*. A resposta viria através do mesmo intermediário, em 11/6/1969, que transcrevia a decisão da *Direcção Geral da Administração Política e Civil*, dando conta do primeiro sinal de rejeição da criação da *área sub-urbana*.

A nova formalização do *centro urbano de Braga* viria a ser promulgada por Decreto de 15/1/1970<sup>3</sup>, indicativo do elenco de freguesias desdobradas pelos *lugares* que passavam a ser considerados como urbanos<sup>4</sup>. Além das tradicionais freguesias citadinas, juntavam-se agora toda uma selecção de diversos *lugares* pertencentes às freguesias de Real, S. Martinho de Dume, Gualtar, Tenões, Nogueiró; Lamações; Nogueira, Lomar e Ferreiros.

Ainda assim além de uma área mais vasta de intervenção não se encontrava ainda totalmente incluído o pretendido triângulo turístico *cidade-Sameiro-Bom Jesus*.

---

<sup>1</sup> - Descrição do limite *sub-urbano* proposto para a cidade de Braga (não aprovado); subscreve Fernando David Valrrêgo Amorim (eng<sup>o</sup>), Braga18-8-1969.

A área sub-urbana da cidade de Braga é limitada por uma linha que tem início na casa da Irmandade de Santa Marta da Falperra e se desenvolve em poligonal com vértices descritos no sentido do relógio em: Igreja de Trandeiras; Igreja da Santana de Vimieiro; Igreja de Vilaça; Igreja de Cabreiros e depois parte na direcção da capela de N<sup>a</sup> S<sup>a</sup> da Rua - Freguesia de Padim da Graça até interceptar a margem esquerda do rio Cávado; daqui acompanha este rio no sentido ascendente até à central elevatória de onde toma novos alinhamentos rectos até à Igreja de Este S. Mamede e depois desta à Igreja de Espinho e desta última, na direcção do Cruzeiro do Monte Sameiro até interceptar a linha limite do concelho que depois acompanha até ao ponto onde se iniciou esta descrição.

<sup>2</sup> - *vid* cx.74 AMB-OU

<sup>3</sup> - D.G. I serie (13) - N<sup>o</sup>22 de 27/1/1970 (Terça-feira), Ministerio do Interior - Direcção Geral de Administração Política e Civil, Dec n<sup>o</sup>35/70

<sup>4</sup> - Relação dos *Lugares* do *Centro Urbano de Braga* (Dec 35/70):

-Cidade; S. João do Souto; S. Lázaro (lugares: Bairro dos Pobres, Ribeira, Couteiro); S. Vicente (lugares: Confeiteira); S. Victor (lugares: Bairro da Alegria, Vilar); Sé; Maximinos (lugares: Braga, Cones, Corrente, Fonte, Madre de Deus, Meia-Laranja, Monte de Penas, Monte de S. Gregório, Naia, Penedo, Ponte de Falcão, Senhor da Veiga, Souto Chão, *isolados e dispersos*); Real (lugares: Real); S. Martinho de Dume (lugares: Cabanas, Carcavelos, Castro, Confeiteira, Cruzeiro, Espeçande, Igreja, Bairro de S. Martinho/*habitações modestas*); Gualtar (lugares: Bairro Henriqueta, Barros, Estrada nova); Tenões (lugares: Bom Jesus, Calçada, Tenões); Nogueiró (lugares: Peixoto, Casa de Saúde); Lamações (lugares: Santa Tecla); Nogueira (lugares: Agrelo, Bairro, Barreiro, Cruzeiro, Vila Nova); Lomar (lugares: Couteiro, Mouta, Ventosa); Ferreiros (lugares: Corredoura, Misericórdia, Naia, Quintela, Estrada, Tanque da Veiga, Gandra, Ventoso)



Seria então necessário esperar por Abril de 1974, curiosamente o mesmo mês em expirou o regime político vigente, para que finalmente fossem criados os tão almejados novos *limites da cidade de Braga* que ficaram então definidos<sup>1</sup>:

*por uma linha que partindo da casa da Irmandade de S<sup>a</sup> Marta da Falperra (...) no sentido dos ponteiros do relógio, cujos vértices são a capela da Misericórdia (Ferreiros); Igreja de Gondizalves; Igreja de Semelhe; entroncamento do Caminho Municipal nº1278-2 com a estrada nacional nº201; ponto de intercepção da linha recta que, do entroncamento atrás mencionado, inflecte para leste, de ângulo de 261 graus, com a estrada nacional nº101, a 600 mts. para Norte do cruzamento desta estrada com a estrada nacional nº205-4; cruzamento da estrada nacional nº103 com a estrada municipal nº587, no lugar da Bela Vista (Gualtar); Igreja de Espinho ponto de intercepção do segmento de recta que parte da referida igreja, na direcção do Cruzeiro do Monte Sameiro; com o limite do concelho de Braga que passa desde aí a coincidir com o da cidade até ao ponto inicial da presente descrição.*<sup>2</sup>

### **3.3 - planos de melhoramentos urbanos (1959-69)**

Ficaria naturalmente incompleta a presente reflexão sobre o planeamento urbano em Braga, incidente na década de *sessenta*, se não fizéssemos, ainda que brevemente, uma alusão aos *planos de melhoramentos* (vid ANEXO 31). A sequência em causa explana-se sistematicamente ao longo do período compreendido entre os anos de 1959 a 1969, podendo ser cotejada através da leitura da *Série* das OU<sup>3</sup>. A partir de 1970 a prática mantém-se, contudo perde-se em sistematicidade aquilo que se adquire em variedade e extensão de projectos. Com o virar do regime político, as rupturas e o circunstancialismo que se evidenciaram, carregaram, neste âmbito, outros formatos mais ou menos expeditos, como foi o caso do *plano de compromissos* celebrado, em Março de 1975, entre a CMB e a *Direcção dos Serviços de Equipamento Urbano*. No entanto, dois meses antes da *revolução dos cravos* fazia-se sentir o desvio à norma com a apresentação de um elenco de obras querendo arvorar a dimensão de um plano. Este, sob a forma de *memorial* pretendia então ilustrar quais as *necessidades mais prementes do concelho de Braga*.

Os *planos de melhoramentos urbanos* (PMUS) dos anos de 1960 podem porém traduzir muito mais do que uma simples lista de obras em bruto, isto ainda que se saiba que muitas das rubricas aí patentes, fossem orientadas para meras reparações e trabalhos de conservação de infraestruturas e de equipamentos. Num certo sentido, os PMUS apresentam-se como instrumentos esclarecedores da agenda de prioridades negociada entre a administração central e a CMB.

Cingindo-nos, por agora, às *fontes* de que dispomos, os ditos *planos* organizam-se pelo período de um ano de vigência, sendo formados por mapas que expressavam o rol dos projectos contemplados financeiramente pelo Governo através do MOP. Ainda que a nossa análise possa ser toldada pela exclusividade e tipologia do acervo documental de que partimos, parece-nos todavia apreciavelmente evidente

1 - D.G., I<sup>a</sup> série, N<sup>o</sup>87 de 12-4-1974 (segunda-feira) - Ministério do Interior - Direcção Geral de Administração Local - Dec. Lei n<sup>o</sup>149/74 de 12 de Abril (...) tendo em vista o parecer favorável do Ministro das Obras Públicas; usando da faculdade conferida pela 1<sup>a</sup> parte do n<sup>o</sup>2 do artg<sup>o</sup> 109<sup>o</sup> da Constituição, Governo Decreta e eu promulgo(..) os limites da cidade de Braga são definidos

2 - vid cx.74 AMB-OU

3 - vid cx.55 AMB-OU

que o expediente também serve para espelhar a crise dos planos de urbanização formais. Veja-se, *p.ex.*, como parte das rubricas contempladas no PMUS se destinam a trabalhos de infraestruturização na área de intervenção do PPUS, o que, por si só, já denuncia a inoperatividade do *estudo económico e financeiro* do plano em causa e que, recorde-se, o preconizava como um projecto auto-sustentável. Parece-nos pois, mais ou menos admissível que o formato dos PMUS reflecte também uma crise geral do planeamento urbano, muito particularmente porque, em última instância, nos revelam quão manietada estava a capacidade de operância de uma autarquia.

Os sintomas do providencialismo omnipresente da administração central, desde logo podem-se detectar a partir das práticas tendencialmente uniformizadoras com que se organizavam os respectivos processos. Não deixa de ser esclarecedor o facto do primeiro PMU *definitivo* da nossa *série*, do ano de 1959, incluir no respectivo processo uma cópia do *plano de trabalhos* executado pela *Comissão Coordenadora das Obras Públicas no Alentejo*, tomado como modelo de plano para atenuar o problema do desemprego. O presente processo, sendo o primeiro da sequência em que nos fundamentamos, ajudará certamente a esclarecer melhor quais seriam as principais finalidades políticas e administrativas onde se integravam os PMUS. Nesse sentido vale a pena determo-nos um pouco mais sobre esta questão.

Tratando-se de obras aprovadas pelo governo, no âmbito do qual o *Comissariado do Desemprego* desempenhava uma acção tutelar, um dos primeiros objectivos das empreitadas postas a concurso público seria pois o de *ocupar o maior número possível de trabalhadores*. Chegava-se então ao ponto de determinar a *proibição de emprego de máquinas de grande rendimento que reduz[isse]m substancialmente a ocupação de mão-de-obra, tais como, escarificador (rooter), scrapers (Tornapull), bulldozer e angledozer*<sup>1</sup>.

Os PMUS sugeriam assim um esforço de base desenvolvido pelo aparelho central do Estado em querer disciplinar a *actividade realizadora* dos municípios. Quando em 1970 se equacionava o *Plano de Actividades e Bases do Orçamento Ordinário*, o Presidente da CMB, Viriato Nunes, a propósito das *considerações prévias* do respectivo *Relatório* considerava o princípio de que, para um *concelho urbano de 1ª classe, como o de Braga (...)* *Elaborar um plano de actividades concelhio visa precisamente, nesse aspecto, equacionar pela ordem prioritária mais aconselhável, actual e premente, quais os melhoramentos que se devem prever e possivelmente executar no ano a que respeitam, distribuindo-se proporcionalmente e de harmonia com as disponibilidades orçamentais pela cidade e pelas freguesias rurais(...)* *jogando com os números limitados que a contabilidade camarária fornece para que a distribuição seja equitativa*<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> - missiva de 3/6/1959, subscrita pelo Presidente da *Comissão Coordenadora das Obras Públicas no Alentejo*, Germano J. Venade; in cx.55 AMB-OU

<sup>2</sup> - vid *Relatório* de 5/9/1969- *Considerações Prévias*, Viriato Nunes - *Plano de Actividades e Bases do Orçamento Ordinário para o ano de 1970*; in cx.55 AMB-OU

Os trâmites pareciam ser claros. De acordo com o *Código Administrativo* as *Câmaras Municipais* deveriam apresentar à apreciação e aprovação do respectivo *Conselho Municipal*, até 15 de Setembro de cada ano, os seus planos de actividades para o ano seguinte<sup>1</sup>.

Analisando em particular os PMUS patentes na *Série* das OU que, aliás, já anteriormente tivemos pontualmente a oportunidade de sobre eles nos pronunciar, organizavam-se em *provisórios* e *ordinários* (ou *definitivos*), sendo a sua confecção seriada com base nos projectos de *obras* superiormente aprovados<sup>2</sup>. Os *planos* transitavam pelo Governo Civil que mediava as comunicações entre a CMB e o MOP, tendo este último a competência para os aprovar.

Observando o quadro (ver anexo) que concebemos, discriminando o tipo de *melhoramentos* inclusos nos respectivos *planos*, procurámos agregá-los por grupos de semelhança de molde a que pudessem traduzir as principais *linhas de força* detectadas. Aliás, a enumeração dos ditos *melhoramentos*, é-nos logo indiciada por um sugestivo, ainda que não constante, *index* de ordenamento, a saber:

- *habitações para famílias pobres*;
- *creches e lactários*;
- *arruamentos*; e
- *obras de interesse público*

Sobre as últimas, diga-se que, de um modo geral, se subdividiam em *pacotes* de trabalhos destinados às *Igrejas e Seminários* (ou *Diocese de Braga*); e, no âmbito de um grupo menor, não faltava uma *fatia* destinada às instituições afectas ao regime político então dominante (*Legião Portuguesa*; *Mocidade Portuguesa*; *Obra das Mães pela Educação Nacional*, etc.)<sup>3</sup>.

Um outro vector de análise prende-se com a distribuição temporal das verbas afectas aos PMUS. Com efeito há inequivocamente um conjunto de rubricas que se eternizam através das sucessivas *fases* ao longo de vários anos, com frequência nem sempre aplicadas de uma forma contínua. Alguns dos processos seriam posteriormente retomados para desenvolvimento de trabalhos cuja natureza lhes seria certamente ulterior<sup>4</sup>. Descortina-se, por alguns parcos exemplos, que algumas das

---

<sup>1</sup> - *idibid*

<sup>2</sup> - em Fevereiro de 1971, a DGSU reafirmava que os planos de obras comparticipados pelo Estado deveriam, entre outros critérios, obedecer ao seguinte: os projectos deveriam ser entregues nas *Direcções Distritais de Urbanização*, completos, até ao dia 30 de Abril; as comparticipações seriam atribuídas, na medida do possível, até ao final do mês de Junho; as obras deveriam ser iniciadas dois meses após a portaria que concebeu a respectiva comparticipação; a 15 de Setembro seria proposto o abatimento aos planos de todas as que não tivessem sido iniciadas; a 1 de Novembro, a anulação das partes das verbas não utilizáveis até final do ano; e, nos princípios de Dezembro, proposta, mais uma vez, a anulação das verbas, em saldo, nas obras comparticipadas; *vid officio* da DGSU enviado à CMB em 26/2/1971; *in cx.55 AMB-OU*

<sup>3</sup> - as verbas com este destino, excepto as aplicadas à habitação social, figurariam nos PMUS até ao ano de 1966

<sup>4</sup> - cite-se o exemplo das *reparações no Instituto Monsenhor Airosa - 5ª fase*, com processo de 1947 e que integravam o *plano de compromissos* de 1975

verbas afectas se destinam ao equipamento de bens, quando não, mesmo se pode admitir, como o caso da *creche*, até para despesas correntes.

O escalonamento temporal da ajuda financeira, no final dos anos *cinquenta*, oscilava em função da cota dos *mil contos*. Isto é, três anos de apoio para a maioria das obras abaixo do referido limite, excepto para os *grémios da lavoura* (4 anos) e *casas de pescadores* (6 anos). Para as obras acima do *plafond* dos *mil contos*, excluindo as *casas do povo*, com 3 anos, tudo o mais se cotava acima dos 4 anos. Por seu turno as participações do Estado variavam entre 20 a 40%, sendo que, abaixo dos *mil contos*, o mínimo a conceder seria sempre de 30%<sup>1</sup>.

Admitindo que os PMUS constituem um crivo que, naturalmente, não exclui outros processos de obras que entretanto se desenvolveram e que, até dentro da mesma *fonte* a organização possa enfermar de alguma desqualificação objectiva, consideradas todas suas características, é um facto que a apreciação dos elencos de obras aí patentes, não deixam de configurar uma selecção, uma amostragem que define critérios e prioridades.

No seu cômputo geral, abstraindo-nos de algumas das especificidades correspondentes à natureza das instituições que capitalizam a maior parte dos trabalhos, há que notar o domínio qualitativo das rubricas afectas aos *equipamentos colectivos*. Constatamos que há um forte privilégio atribuído à função centrada na *assistência social*, ainda que valorizada na perspectiva caritativa, isto, mesmo sem acrescentar os domínios da *urbanização social*, ou até, o das *obras urbanas relacionadas com a Igreja*. De relevar contudo, a distinção atribuída ao Bom Jesus, ao Sameiro e aos Congregados. Concessão que, todavia, não escamoteia também as preocupações colocadas no domínio do *arranjo* dos espaços públicos e monumentais, porque não, também perseguindo o sempre tão prosaico *fomento do turismo*.

Uma última nota para o sector das infraestruturas nos PMUS, para salientar o crescendo de peso e de importância verificado a partir da segunda metade da década, facto que se prolonga notoriamente pelo correr dos anos de 1970. Relembremos que, já no fim do *Estado Novo*, em Junho de 1973, a CMB viu-lhe autorizado um empréstimo de doze mil *contos*, contraído junto da CGD, para urbanização da parte Sudeste da cidade<sup>2</sup>.

### **3.4 - a entrada em cena da escala regional**

Este é na verdade um outro tema, de todo em todo oportuno para encerrámos o nosso trajecto heurístico. Naturalmente que a abertura desta janela, só pelo olhar, levar-nos-ia a horizontes bem mais vastos e diversos. Há porém que saber pôr um ponto final, até porque este trabalho tem um perímetro metódico que se encerra aqui. Não podemos contudo deixar de mencionar alguns tópicos e enquadrá-los no tempo e no

<sup>1</sup> - ofício do Governador Civil ao Presidente da CMB de 12/6/1959; in cx.55 AMB-OU

<sup>2</sup> - vid ASC-AMB (1973-1975), fol19, 6/6/1973

espaço para entendermos mais uma vertente da ancoragem da cidade de Braga aos panos de fundo do urbanismo português.

A pertinência deste epílogo decorre da apresentação do *Plano da Região do Porto* de 1973 que, pelas suas características, viria a integrar a cidade de Braga num contexto de ordenamento mais vasto e que ainda, todavia, não deixa de poder ser contextualizado na perspectiva da geografia contemporânea de Braga.

O *Plano da Região do Porto*, sendo claramente uma decorrência das directivas emanadas do *III Plano de Fomento (1968-1973)* que, pela primeira vez, incluía o *planeamento regional* como uma questão central do amplo processo político e económico encetado na tentativa de modernização do País, enquadrava-se pois, no âmbito das respectivos *Objectivos e orientações fundamentais*, os quais começavam por destacar o *equilíbrio da rede urbana, com a finalidade de dotar as populações de equipamentos sócio-económicos mínimos, concentrados a distâncias razoáveis*<sup>1</sup>. O ponto 10 referindo-se a esse desiderato, apontava como imperioso o controlo do fenómeno da *urbanização das populações*, preconizando, para o efeito, não só a criação de novos centros urbanos destinados a fixar as populações, bem como a racionalização da distribuição dos *equipamentos, das infraestruturas, dos transportes e das comunicações*, todos eles adequados a uma nova textura e leitura da *hierarquização da rede urbana*.

Por aqui se compreende que o presente instrumento não constituiu um factor directo do crescimento urbano de Braga. É certo porém que projectos como os da nova *central de camionagem*, no contexto dos transportes rodoviários e a renovação e ampliação dos sistemas de abastecimento de água e saneamento à cidade, ao nível das infraestruturas, por se inserirem nos objectivos expressos do doutrinário recomendado, se compreenda que tenham sido incluídos no referido *Plano de Fomento*.

O *Plano da Região do Porto*<sup>2</sup> abrangia um total de 19 concelhos, entre os quais o município de Braga, que se estendiam entre o vale do Cávado e os territórios a Sul do Douro, e que incluíam os aglomerados urbanos de Esposende, Barcelos, Guimarães, Felgueiras, Lousada, Penafiel, Vila Nova de Gaia, além de, naturalmente, o da cidade do Porto.

De acordo com os autores do plano, *a falta de planeamento urbanístico de conjunto, à escala dos espaços actuais, que não mais pode[ria] cingir-se às "muralhas" medievais dos municípios estranhos uns aos outros, e os resultados deploráveis da consequente incapacidade pública de gestão das expansões urbanas - casas clandestinas, ocupações dispersivas, loteamentos casuísticos, implantações industriais incontrolláveis, construção ao longo das estradas, circulação ineficiente, poluição e degradação do ambiente, falta de prontidão dos tecidos urbanos que hão-de acolher as*

---

<sup>1</sup> - *III Plano de Fomento para 1968-1973 - Planeamento Regional - Título III da 1ª parte (continente e ilhas)*; INL, 1968, p 43

<sup>2</sup> - *vid DL 124/73*

*peçoas*<sup>1</sup>, revela-nos, antes de tudo, uma nova mundividência dos problemas urbanos, nunca antes, em Braga assim equacionados.

Como todas as investivas precursoras, esta também demorará a ser colectivamente interiorizada. Para tal, contribuiriam também as rupturas políticas e sociais vividas em Abril do ano de 1974. Embora o plano e a equipa que o elaborou tenham atravessado a *revolução*, sendo possível detectar, ainda que a jusante, o facto dos trabalhos terem durado até 1975, as contradições próprias da implementação de um novo sistema político, onde incontornavelmente emergirá o novo formato autárquico, imporiam mais um recomeço do que a inflexão por novos rumos. Todavia, não deixa de ser irónico que as preocupações então enunciadas, no já longínquo ano de 1973, mantenham ainda hoje uma inequívoca actualidade, isto para não relevar o seu carácter improtelável.

---

<sup>1</sup> - 6/11/1973, *in* cx.135 AMB-OU



## **Esboço conclusivo**





« Seria tudo muito mais fácil se aniquilássemos o passado com um *não* claro e taxativo. Mas o passado é por essência *revenant*. Se é expulso, volta, volta irremediavelmente. Por isso a sua única superação autêntica é não expulsá-lo. Contar com ele. Enfrentá-lo para a sorte, para evitá-lo. Em suma, viver à "altura dos tempos", com consciência hiperestésica da conjuntura histórica.

O passado tem razão, a sua. Se não lhe dermos essa que ele tem, voltará a reclamá-la, e de passagem, a impor a que não tem. «

Ortega y Gasset - *A rebelião das massas* - [1927], C. L.1989, p101



Como diriam os *romanos*, entre *Adeona* e *Abeona* - os *deuses* da chegada e da partida - muita água correu debaixo da ponte. Também nós, tal como o rio, sendo os mesmos, vimos passar muitas realidades. Todo o fim de uma viagem é uma mera convenção, efémera e circunstancialmente apaziguadora. Como a *première* de um filme que se projecta pela primeira vez. O reflexo da luz no écran determina um momento de trégua com o tempo. Porém, já então tudo é passado. Todo o *filme* é passado. Restamos pois olhar de relance para o caminho percorrido com aquela convicção profunda de que prosseguimos a nossa marcha.

A imagem que vos deixamos de Braga é ainda a de uma cidade que radica na identidade sentida de muitas memórias vivas, mas inclui também a visão de um tempo distante cujos retalhos esporádicos não cabem já no imaginário do perceptível. Nesse sentido, o presente testemunho, dentro das finalidades científicas e identitárias inicialmente expressas pode significar também uma oportunidade de aferição do presente e um contributo racional para apoiar realisticamente o futuro.

Ainda que não tenha por finalidade ser um texto desconstrutor das muitas imagens míticas e mistificadas que foram sendo colectivamente interiorizadas e que, hoje em dia, é sabido, servem com mais ou menos intencionalidade para sustentar tantas das ideias feitas sobre Braga, um dos primeiros e mais gerais balanços que podemos extrair deste desfecho será precisamente o contributo de desafecção e distanciamento aportado por uma outra bateria de realidades, que entretanto se nos revelaram. Já não será redutoramente a imagem da *cidade dos Arcebispos* e muito menos a *primaz das Hespanhas*, a urbe *folquelórica* polvilhada de sotainas e *sombrieros*, intervalada pela presença do povo simples, crente nos poderes quase mágicos de uma Igreja omnipresente. Já não será também e somente aquela visão literária do forasteiro romântico que zurze a exuberância provinciana da sua elite apontando-lhe os resquícios de *rocóco* silvestre exalando um misto de incenso e perfume importado de Paris.

Braga não será efectivamente a *Roma Portuguesa* ou a *cidade que reza*, naquela determinação que sentenciou para a capital a diversão, ao Porto o trabalho e a Coimbra o estudo. Aliás, o ideal cósmico da especialização urbana sempre foi simpático a todas utopias, mesmo às mais convictas. A propósito, lembremo-nos que já P. Geddes (1915) ousara defender como capitais universais, Auxerre para a botânica, Atenas para a arqueologia e Cambridge para a Química.

É inegável, porém, que Braga não sendo um paradigma do urbanismo, reflectindo na mesma proporção aquilo que é e foi comum às cidades do seu nível hierárquico, transporta consigo uma vaga de fundo que, mais não fosse, cimenta o imaginário colectivo, tomando-a só por isso relevante. O peso do seu passado bimilenar e os traços da cultura das suas gentes são campos objectivos de estudo, que manifestam as suas peculiaridades, justificando ser identificados, esclarecidos e ponderados.

Dentro dos filtros de análise reconhecíveis, a presente investigação procura dar o seu contributo para o estudo científico do espaço urbano de Braga e, no campo aplicado, servir de apoio à reflexão estratégica do seu desenvolvimento.

\* \* \*

Apesar de todo o seu rasto idiossincrático, a cidade de Braga acompanharia o processo estrutural evolutivo sentido na generalidade das cidades portuguesas. Com efeito, a génese da *contemporaneidade* desenvolveu-se ao longo de um processo de transição lento, marcado pelo enraizamento característico de uma cidade de *Antigo Regime*. Tal facto, compreende-se melhor se nos recordarmos que, em finais do século XVIII, Braga era ainda a capital de um *senhorio eclesiástico*, dominador de um vasto território - confundível com a formação do próprio espaço nacional - e governado por antístites, fiéis executantes dos princípios *regalistas*.

No contexto nacional e durante o presente período, a cidade participou dos principais lances da *História de Portugal*. Foi trilhada pelas *invasões francesas* e o rei *D. Miguel*, na circunstância da guerra civil, dela terá feito uma espécie de *Corte de campanha*. Foi também um dos principais focos das insurreições populares da *Maria da Fonte* e da *Patuleia*; de Braga partiu ainda a sublevação militar que conduziu à instauração do *Estado Novo*. Enfim, aqui germinou um dos centros de reacção à revolução de Abril de 1974. Durante todo esse tempo a cidade jamais deixou de estar à margem dos acontecimentos nacionais mais relevantes.

Já desde o século XIX que a *vox populi* frequentemente tem reivindicado o estatuto de terceira cidade do País, o que, só por si, denota uma auto-imagem que se pretende. Porém, se é verdade que esta leitura só faz sentido se enquadrada no panorama nacional, os números absolutos e relativos da população evidenciam a modéstia da sua real dimensão. Por outro lado, é certo que Braga se assume como o pólo de um alfobre de gentes que se espalhariam pelo mundo, constituindo, assim, razão suficiente para acentuar, qualitativamente, a sua importância relativa. Mas, ainda que entre 1790 e 1974 a cidade tenha pouco mais que dobrado os efectivos da população que dispunha à partida, esse aumento de cerca de 20 mil habitantes, ao longo de 184 anos, se comparado com as transformações que afectaram o processo de urbanização em geral, não passaria de um parco resultado à escala internacional.

Durante a primeira metade do século XIX a cidade assistirá a um crescente esforço de modernização, mais intencional que real, sobretudo patente na demonstração de uma maior consciencialização da importância dos espaços públicos. Os efeitos sentidos seriam principalmente físicos, todavia epidérmicos. Isto é, se excluirmos a tradicional ênfase colocada nos melhoramentos e nas reparações do abastecimento de água à cidade - uma prática herdada do século anterior - o privilégio do intervencionismo recairia inequivocamente nos trabalhos de pavimentação e repavimentação dos arruamentos internos, bem como dos principais tramos de acesso à cidade.

Os tempos, porém, não eram favoráveis aos grandes projectos. Tinha-se esfumado o *ouro do Brasil* e o clima frequente dos conflitos armados também não

beneficiava em nada a possibilidade da época se tomar num período de grandes realizações. Além da vontade, incipientemente expressa, de esbater os traços de uma fisionomia rural dominante em detrimento de um ambiente de maior urbanidade, pontuando aí os critérios maximizadores da circulação - particularmente evidentes nas *obras das calçadas* - a opção política mais significativa seria mesmo o arranque da demolição das portas da velha muralha medieval. Ainda assim, a navegabilidade do Cávado subsistia enquanto opção estratégica.

Com o *Cabralismo*, nos anos de 1840, anuncia-se uma nova fase. A jusante, a expressão documental local testemunha-nos as pretensões e o alcance pretendidos. Inicia-se então uma política auspiciosa nos domínios do fomento, que virá a ter implicações directas no quotidiano urbano. Porém, as circunstâncias insurreccionais decorrentes da atitude política ditatorial comprometeriam a sua prossecução. Não obstante, ficaram lançadas as bases da doutrina.

A partir dos anos *cinquenta o livre trânsito* constitui-se como o elemento catalisador e convergente da modernidade urbana, que vinha sendo ensaiado de trás. O protagonismo intervencionista da administração central acentuaria o papel das comunicações terrestres no desenvolvimento material do País, particularmente promovendo a abertura de novas estradas e regularizando o traçado das existentes. Acontece, porém, que estas vias ao intersectar muitos dos aglomerados aflorados por essa *província* fora funcionavam simultaneamente como ruas, que agregavam o casario bordejante. Daí, que, o intervencionismo regularizador, vindo a recair sobre os seus traçados, se projectasse como meio primordial de ordenamento urbano. Isto é, num certo sentido, seria a política de viação que transportou consigo o advento da política de urbanização contemporânea.

Esta filosofia foi localmente apreendida e adoptada, dando-se então, por iniciativa local, os primeiros passos com esse objectivo. Em Braga, o exemplo começará com o *rompimento da rua do Souto*, seguindo-se a actual *rua D. Paio Mendes*, numa acção generalizada de rectificações e alinhamentos viários, que irá *incendiar* toda a cidade a partir da década seguinte. O auge seria atingido nos anos *oitenta*, convertendo-se então, toda a cidade, num imenso estaleiro.

De igual modo a década de 1850 iria acompanhar outro salto qualitativo, ao incluir nos desígnios das obras públicas o sector dos equipamentos colectivos e o arranjo dos espaços públicos. Dentro deste contexto, que não terá ainda a consistência intrínseca de um programa, irão salientar-se os projectos de adaptação da Biblioteca e, pouco depois, do Liceu, ambos no antigo convento dos Congregados. Projecta-se igualmente a construção de um novo teatro e procede-se ao acabamento dos Paços do Concelho. Mas, talvez, a obra mais emblemática, iniciada nessa década, seria a criação do *Passeio Público*. A cidade de Braga tornava-se então mais cosmopolita, abrindo-se ao exterior e passando inclusivamente a integrar os itinerários das visitas efectuadas pelos monarcas.

Afirmava-se assim o *fontismo*, o período que passou entre nós a ser identificado como o ciclo dos grandes *melhoramentos materiais* e que ficou para história pela acção do novel ministério das *Obras Públicas Comércio e Indústria* (1852) cuja realização se deve ao seu principal mentor, o ministro A. M. Fontes Pereira de Melo.

No plano dos estudos urbanísticos a generalidade dos autores toma a presente fase como o advento do urbanismo *contemporâneo* em Portugal. Isto deve-se muito particularmente aos efeitos, mais ou menos consubstanciados, do Decreto Lei de 31/12/1864 - *Plano Geral de Melhoramentos* - tido como *uma das primeiras tentativas de consagração do moderno urbanismo entre nós*<sup>1</sup>. Na prática, porém, este viria a tratar-se de um *Plano Geral de Alinhamentos*, de cuja figura jurídica, segundo o mesmo autor, *embora mal definida na regulamentação técnica, foi muito usada na prática*<sup>2</sup>.

Com efeito, este instrumento não foi usado em Braga com o alcance e a finalidade que viria a conhecer em cidades vizinhas como Viana do Castelo e Guimarães. Daí não resultou nenhum articulado programático que se conheça e não se dispôs de cartografia de apoio adequada. Neste ponto, diga-se a propósito, que só com F. Goullard, executante da *Planta de Braga* (1/500), de 1883/84, a cidade veio a dispor de um instrumento cartográfico com os requisitos adequados ao tipo de intervenção solicitada no *Plano Geral de Melhoramentos*. A razão para este desalinhamento certamente ter-se-á devido ao facto da edilidade bracarense, antes da publicação do articulado, já dispor de um extenso *Programa* em curso, denominado de *Diversas Obras da Cidade de Braga* (1/12/1864), ou seja, um mês antes da aprovação do referido quadro legal. Todavia, tratar-se-ia fundamentalmente de um extenso elenco de trabalhos que, embora incluísse uns quantos projectos novos, versava, sobretudo, as obras de reconstrução/reparação de pavimentos e a substituição dos encanamentos do abastecimento de águas existentes.

Como tudo leva a crer, o facto de não ter sido formalizado um *Plano Geral de Melhoramentos* com eco na perspectivação global do planeamento urbano de Braga, não exclui o uso da doutrina que lhe estava subjacente, pelo que esta passaria ainda assim paulatinamente a integrar a concepção das intervenções parcelares e, em geral, os projectos da segunda metade do século XIX. Não havia plano, mas, todavia, existiu uma atitude coerente e concertada de intervenção global na cidade.

A segunda metade do século XIX em Braga ficaria então fundamentalmente marcada pela vasta acção rectificativa da malha urbana, situada na cidade *intramuros*, de matriz originariamente romano/medieval. Esta, viria a ser regularizada a *régua e esquadro*, avivando, num certo sentido, a geometria ancestral do período imperial.

Pela amplitude e consequências do projecto justifica-se que se mencionem os nomes de Joaquim Pereira Cruz (1825-1881) e do seu sucessor António Martins Ferreira (1843-??), os mesmos que viriam a assumir as principais funções técnicas na condução dos trabalhos de engenharia, particularmente na sua fase mais intensa.

---

<sup>1</sup> - Gonçalves, Fernando - *Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal* ...opus cit, p24

<sup>2</sup> - *id* p 27

Ambos receberiam a sua formação no âmbito dos primórdios da afirmação da engenharia civil no nosso País. O *engenheiro* Joaquim Pereira da Cruz frequentou mesmo a *Escola Politécnica* de Lisboa, que, como se sabe, estava similantemente organizada debaixo da influência dos modelos matriciais da congénere *des Ponts et Chaussées*. Neste sentido, é perfeitamente aceitável perscrutar a *fonte* inspiradora do doutrinário técnico então dominante, mais no seio de um *Haussmann tardio* do que no modelo distante de um *Pombal revisitado*.

Em síntese, por contraposição ao século XVIII, caracterizado pela supremacia da doutrina face à acção, o século XIX impor-nos-á o pragmatismo da acção sobre a doutrina.

Por outro lado, é ainda importante recordar que a rua rectilínea em Braga é uma antecedência *bimilenar*, reavivada e reincrementada no *renascimento*, pelo que salvaguardando as devidas proporções, a importação da visão *haussmariana*, na perspectiva do investigador, causa mais a impressão de um depuramento do que propriamente o de uma reconstrução. De todo o modo, o novo seccionamento transversal dos arruamentos e os novos loteamentos resultantes, sendo mais do que a aplicação de um intervencionismo dominado pelos intentos ideológicos prevaletentes, baseados nos princípios da higiene e da segurança públicas, adequavam-se melhor aos desígnios modernizadores de uma burguesia ascendente, que viria a engrossar à medida que se instalavam algumas das fortunas endinheiradas dos regressados do Brasil.

Entre outras inovações do *fontismo* em Braga, mais ou menos retardadas em relação às cidades de referência - Lisboa e Porto - não podemos deixar de salientar a iluminação pública a gás, inaugurada em 1858, e a chegada do caminho de ferro à cidade, no ano de 1875. Sobre esta última, ao contrário de outros exemplos semelhantes, a linha estabeleceu-se sob a forma de um ramal, pelo que o seu impacte no tecido urbano da cidade, até à bem poucos anos a esta parte, jamais deixou de ser marginal. No entanto, a articulação que viria manter com a *extensão* subsequente da ligação ao Bom Jesus do Monte contribuiria, indirectamente, nos anos que se seguiram, para incrementar a modelação do sector leste da configuração urbana.

A entrada no novo século, ao contrário do que o ritmo da cronologia, à partida, pode sugerir, não seria mais do que uma continuidade, de *baixa* intensidade, das concepções intervencionistas anteriores. Entretanto, a electricidade, que fora inaugurada uns anos antes, dava passos tão irregulares e incipientes que não debelaria as outras fontes de energia alternativas.

As grandes questões urbanas reconheciam então as profundas carências infraestruturais da cidade nos sectores relacionados com a saúde pública. Os temas do abastecimento de água e do saneamento iriam atravessar muito do discurso então produzido sobre a cidade. Contudo, os esforços da autarquia, durante a primeira década do novo século, apenas se centrariam na obra de captação de águas do Cávado e do respectivo arranque da rede domiciliária (1902/13).



Com a implantação da *República*, em 1910, as transformações decorrentes estariam longe de ser compagináveis com as expectativas geradas por tal ruptura de *regime*. Com efeito, as concepções e os ritmos de intervenção urbana, em Braga, ao nível dos projectos, não justificariam mais do que o epíteto latejante de um *neofontismo* e, quanto às realizações, também não se desviariam da tendência de queda, que já se vinha acentuando desde a última década do século XIX.

É verdade que as autarquias voltaram a dispor de maior autonomia e de uma alargada margem de manobra com o novo *código administrativo* de 1913 - que não era mais do que uma *reposição* do espírito homólogo do de 1878 - mas como reconheceria o presidente Albano Lopes Gonçalves, um dos seus mais lídimos representantes, a acção da autarquia quedar-se-ia limitada pela falta dos necessários recursos financeiros.

O plano urbanístico ficaria então caracterizado por dois níveis distintos de intervenção. Por um lado a dinâmica gerada pela vasta política de confiscação dos bens eclesiásticos e, por outro, os efeitos decorrentes da imposição das novas mentalidades na alteração da imagem da cidade.

Atendendo ao caso de Braga, pelas razões já anteriormente enunciadas, facilmente se advinham as profundas repercursões desta política na cidade. Ao contrário das desamortizações do *liberalismo*, que afectaram sobretudo o clero regular, desta vez, nem o próprio arcebispo seria poupado. A alienação dos bens eclesiásticos, designadamente o amplo e central *stock* de terrenos oferecido pelo defunto Convento de *N<sup>o</sup> S<sup>a</sup> dos Remédios*, constituiria uma vasta *fonte* de rendimentos, que patrocinou o avanço de algumas obras públicas mais emblemáticas de então - de que é exemplo o prosseguimento da abertura da *avenida da Liberdade* (antiga *João Franco*), *Teatro Circo*, etc. -, bem ainda, como promoveu um surto de edificação privada sobre os loteamentos resultantes.

De igual modo, a *República* impôs um reordenamento da imagem da cidade, expresso sobretudo ao nível da secundarização dos elementos públicos de expressão religiosa (cruzeiros, nichos, alminhas, etc). As alterações mais marcantes e que inequivocamente acentuavam uma atitude de corte com o passado, materializar-se-iam na extinção do *Passeio Público* (1915) e na remoção da única estátua civil existente - o rei D. Pedro V - para um local mais discreto (1913).

Apesar da recessão, a primeira metade dos anos *vinete* ficaria ainda marcada pelo projecto de abertura de um novo arruamento entre a *rua do Souto* e o *Campo da Vinha*. Não seria, porém, na altura, a única rua a ser aberta, mas constituiu uma penetração estrutural no âmbito dos terrenos pertencentes ao *Paço Arquiepiscopal*. Estes, encontrando-se situados em pleno coração do centro histórico, abririam assim caminho à expansão da *mancha urbana* dentro do próprio espaço *intramuros*.

Na manhã do dia 28 de Maio de 1926 saiu do quartel do Pópulo uma força militar comandada pelo General Gomes da Costa a caminho de Lisboa, que iria pôr fim à /

*República*, instaurando o regime que se auto-denominou de *Estado Novo* (1926-1974).

Os anos subsequentes à implantação da *nova ordem* não escamoteiam a crise que o País atravessava, pelo que, em geral, as iniciativas continuariam a ser modestas. Sintomaticamente, no princípio, os equipamentos da administração da justiça parecem ter colhido as mais dilectas atenções do poder de iniciativa. Surgem então as obras de ampliação do Tribunal e constroem-se os muros da nova *cadeia comarcã*.

Por outro lado, não menos relevante para a condução dos assuntos urbanos ao nível local, afirmar-se-ia o poder regulamentador da *Comissão Municipal de Estética* (1926). Este colectivo, com elevado ascendente no plano consultivo, particularmente em matéria de apreciação de projectos, virá a ter um papel determinante e prolongado na política dos licenciamentos da autarquia, sendo, a partir de então, frequente deparámo-nos com os seus inúmeros pareceres distribuídos ao longo dos demais processos de obras municipais.

Mas seria igualmente nessa mesma época que se viriam a dar os primeiros passos no sentido de se avançar com a vasta obra do saneamento, que, é sabido, iria concentrar as energias públicas da década seguinte. O *Projecto da Rede de Esgotos da Cidade*, delineado em 1928, iniciado em 1935 e, finalmente, concluído em 1944, revolveu incisivamente a generalidade do solo urbano bracarense, atribuindo à cidade a fisionomia de um vasto estaleiro.

A crise, porém, acentuou-se ao longo da década de *vinete*. O *Banco do Minho* sediado em Braga abriu falência em 1929 arrastando consigo os segmentos vitais do sector produtivo local, entre os quais pontuaria a indústria chapeleira. Mas seria ainda nesse mesmo ano que arrancaria o projecto de construção do novo matadouro municipal, tido como uma das primeiras realizações localmente propaladas como uma acção do *Estado Novo* em Braga.

Concluído o primeiro terço do século XX, se excluirmos o processo do abastecimento de água, desenvolvido durante a década inicial da centúria, bem como os preparativos destinados ao arranque do saneamento, ambos já de si tardios, temos que pouco ou nada de abrangente, ao nível do ordenamento físico do território urbano de Braga, ocorreu durante esse período.

Quando chegaram os anos de 1930 o regime encontrava-se politicamente consolidado e o sector das obras públicas passou a ser interpretado como um testemunho de eficácia da acção governativa. Por outro lado, o fomento do trabalho afigurava-se como uma questão central da política preconizada. Não só se procurava responder aos efeitos da crise económica de 1929, criando emprego, como, dentro da mesma estratégia, se passou a satisfazer os interesses do *capital comercial ligados ao Ultramar*, designadamente através do fomento das grandes infraestruturas relacionadas com os transportes de longo curso para as colónias<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> - Silva, Carlos Nunes - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa (1926-1974)*...opus cit, p 54

O final dos anos *trinta* é demonstrativo da animação do sector das obras públicas que varreu o País. Também em Braga e nos seus arredores, em particular nas estradas que lhe dão acesso, se procederia à pavimentação e substituição dos respectivos pisos. Uma considerável parte das empreitadas, visava então a confecção e a aplicação de *paralelepípedos* aos pavimentos, expediente este que simultaneamente servia a política de melhoramentos materiais e a lógica da promoção do emprego, já que se adequava a uma mão de obra abundante, barata e pouco qualificada. A cidade viria então a ser repavimentada sob este tipo de piso pétreo em muitos dos seus arruamentos.

O papel ideológico e instrumental atribuído pelo *Estado Novo* à História, não deixaria também de ter as suas repercursões nas políticas urbanas de Braga. A este propósito evoquemos, somente a título de exemplo, a inclusão de algumas iniciativas de relevo no âmbito das comemorações *dos centenários*. Para além da cidade se relacionar intimamente com o *nascimento* da nação, compreendia, em simultâneo, o papel de *berço do regime* vigente, pelo que não poderia em qualquer circunstância ficar à margem do processo. A este propósito relembremos as intervenções projectadas e posteriormente desenvolvidas: como o arranjo da *Torre de Menagem* e do respectivo quarteirão, incluindo a regularização dos arruamentos envolventes; a depuração interior e, sobretudo exterior, da envolvente à *Sé Catedral*; o restauro do *Palácio dos Arcebispos*, o arranjo do *largo do Paço* e o aproveitamento das antigas *hortas* e dos *quintais* traseiros ao complexo edificado anterior; e ainda, o arranjo do largo de *S. João do Souto*.

Sem ceder a reducionismos exaustivos, não poderemos, todavia, deixar de nomear o principal obreiro desta política e, porque não, o seu mentor estratégico, o engenheiro Duarte Pacheco (1900-1943). Ainda que precocemente desaparecido, além de ter sido o primeiro titular da renovada pasta das *Obras Públicas*, o jovem ministro encetou uma política de fomento das realizações materiais onde elevou o *planeamento urbano*, em particular, ao estatuto de prioridade governativa. As cidades pretendiam-se então como *vitrines* privilegiadas da imagem exaltadora do regime.

Gorada a hipótese do processo de planeamento decorrer a partir da iniciativa das autarquias, tal como versava o espírito do quadro legislativo inicial, a incapacidade generalizada dos meios locais condicionou que, em sorte de arbítrio, coubesse a Braga, para dirigir o planeamento urbano, o reputado arquitecto e urbanista de origem polaca/russa, Etiénne De Gröer. Pela primeira vez, no âmbito da sua modernidade, a cidade iria ser equacionada e reflectida sob os parâmetros e critérios disciplinares do planeamento, ainda para mais, sob orientação daquele que veio a ser uma referência incontornável do urbanismo português dos anos *quarenta*.

O processo, no seu todo, sendo herdeiro do quadro legal de 21 de Dezembro de 1934, visava mais do que a concepção de um plano físico circunscrito à esfera de acção do *policciamento urbano*, passando a considerar a cidade na perspectiva da *sua transformação e desenvolvimento segundo exigências da vida económica e social*,[ e

também] da *higiene e da viação*, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes<sup>1</sup>. O desenvolvimento do processo e as alterações legais entretanto introduzidas (D.L. nº35931, 1946) condicionariam o planeamento urbano nacional, e, naturalmente, o caso de Braga, à figura de um *antepiano de urbanização*, formulado sob os princípios instrumentais do *zoning planning*.

Ainda que a sua forma e enquadramento jurídico tivessem um carácter propedêutico e, como tal, transitório, o facto de entretanto não ter sido criada nenhuma versão conclusiva ou sequer um documento congénere, senão no final da década seguinte, elevaria-o ao estatuto de instrumento exclusivo de orientação e desenvolvimento da gestão urbanística da cidade. No entanto, além de preliminar e sem a substancialidade própria de um documento publicitado e definitivo, a sua componente técnica prevaleceria - ainda que por vezes sem ser assumida - bastante mais tempo do que seria inicialmente de supor. Quer o *Plan d'Aménagement et D'Extention de Braga (avant-project)* - (planta de 1942), quer o *Anteprojecto do Plano de Urbanização* (1945), constituíram ambos, os pontos referenciais dos mais diversos debates especializados, quer no tocante à formulação das expectativas futuras da cidade, quer, naturalmente, face à condução dos próprios processos de desenvolvimento de Braga, subsequentes à sua realização.

Não deixa de ser curioso notar, que à data em que concluímos a presente dissertação, algumas das orientações mais perenes que o *antepiano* produziu ainda hoje actuem como factor estruturante. A este propósito, pode-se mesmo afirmar, que algumas obras, como o fecho da *circular interna*, em Agosto de 1999, não são mais do que a consumação tardia das directivas do urbanista De Gröer, ainda que certamente adaptadas ao actual contexto. Mais não bastasse, e recordaríamos que o registo formal de arquivamento do respectivo processo data do ano de 1978, o que mostra bem da persistência funcional deste instrumento.

Mas, além de vir a cumprir as funções de um *Plano Director*, o anteprojecto de E. De Gröer, constituiu igualmente uma base de referência conducente à indagação da auto-imagem de Braga e, simultaneamente, proporcionou um motivo de reflexão sobre a própria cidade no âmbito da esfera municipal. Entre as diversas acepções detectáveis salientaríamos o debate de concepções que opuseram as propostas de E. De Gröer e as da *Comissão Municipal de Estética*, estas últimas personificadas nas opiniões do *arquitecto* J. Moura Coutinho.

Do ponto de vista académico, De Gröer não defrauda o sentido do que ensinara em Paris aos seus alunos, isto é, o *Anteprojecto de Urbanização de Braga* é, ainda, uma decorrência doutrinária baseada essencialmente nas concepções da teoria da *cidade-jardim*, anunciada quase meio século antes por Ebenezer Howard (1898). Como próprio De Gröer consideraria, este conceito representava a *primeira base do urbanismo moderno*. Porém, ainda que mantendo uma relativa actualidade, a *cidade-jardim* já não era então propriamente um vanguardismo que se impunha. Ao invés, no

---

<sup>1</sup> - *vid* artº 1º do D. L. Nº24802

caso de Braga, afigurar-se-ia dramaticamente precoce para uma cidade que sempre se habituara a depender dos rasgos providenciais de um seu *príncipe*. E Etienne De Gröer, além da sua condição de arquitecto, jamais deixaria de ser uma personagem demasiado circunstancial e ausente para encarnar tal papel.

Por outro lado, como sugere Margarida S. Lôbo, o *Anteprojecto de Urbanização de Braga* é também um repositório das influências veiculadas por Camillo de Sitte e pelas propostas da escola alemã de finais do século XIX, que testemunham a reposição da supremacia dos arquitectos sobre os engenheiros em matéria de urbanismo. Tal como o autor alemão, também E. De Gröer se demarcaria do *esquematismo das soluções formais dos conceitos estéticos oitocentistas fortemente influenciados por objectivos de eficácia, higiene e ordem*<sup>1</sup>, também com as propostas que defende para Braga, E. De Gröer *faz a apologia da variedade e irregularidade dos arruamentos da cidade medieval, das pequenas praças fechadas sobre si próprias, procurando objectivar os princípios que estão na base da beleza dos arranjos da cidade antiga*<sup>2</sup>. Exalta a reabilitação dos conjuntos de edificado, organicamente consolidados, ao ponto de poder ser identificado como o introdutor em Braga dos conceitos, hoje genericamente consensuais, de património urbano histórico e cultural.

Quanto às novas áreas de expansão da cidade, De Gröer propõe um traçado sinuoso e ondulante, onde as artérias se adaptam à topografia. Tal como C. Sitte, no início do século XX definiria para o caso de Marienberg, também, em Braga, o urbanista alvitrará a rectilinearidade dos principais eixos viários e a disposição curvilínea para os restantes, apresentando-os hierarquizados, no seu conjunto, com base no seccionamento das vias.

Na oposição temos J. Moura Coutinho, projectista envolvido directamente no processo de edificação local, defensor da ideia de prosseguir com os rasgos viários anteriormente encetados. Por um lado, o *arquitecto residente* coloca-se em discordância total perante a tese *conservacionista* de E. De Gröer, que não estimulava a construção de novos edifícios no centro histórico e, por outro, considerava as propostas de expansão preconizadas como demasiado ousadas e irrealistas. A ênfase da visão adormecida da cidade encobre ainda a preferência por se querer prosseguir com as rectificações viárias de cariz *oitocentista*. Neste prisma, a ideia de progresso e de futuro invocadas pelo próprio, em nome da *Comissão Municipal de Estética*, baseia-se ainda nas concepções tardias do urbanismo do século anterior, que em larga medida ignoravam a noção que hoje em dia temos de *conjunto histórico*.

Em síntese, a posição de princípio que De Gröer adopta para a cidade de Braga em meados dos anos de 1940, denota ainda a herança paternalista e burguesa do reformismo social do século XIX, assente numa base racional, orgânica e antropomórfica da visão ideal de cidade.

---

<sup>1</sup> - Lôbo, Margarida Sousa - *Planos de Urbanização - A Época de Duarte Pacheco...opus cit*, p 13

<sup>2</sup> - *idibid*

A partir dos anos *trinta* iam ser ensaiadas as primeiras políticas sociais de habitação em Braga, espelhando assim as práticas encetadas no resto do País. Embora tivessem surgido exemplos anteriores com esse objectivo, estes não passariam de casos pontuais e isolados. O exemplo mais expressivo recai naturalmente na construção do periférico *Bairro das casas económicas*, mais tarde denominado de Duarte Pacheco. A urbanização fora planeada em 1932 para comportar 25 casas, tendo três anos depois quintuplicado. Seguir-se-iam outros projectos declaradamente percussores dos mesmos objectivos, ainda que debaixo de outras tipologias e programas, como são exemplo, os bairros da *Misericórdia* e da *Alegria*, na primeira metade dos anos *cinquenta*. Todavia, o alcance dos objectivos expressos quedar-se-ia muito aquém da finalidade pretendida, pelo que a questão continuaria viva ao longo de todo o período compreendido no presente estudo.

A entrada na década de *cinquenta*, de acordo com a proposta de Fernando Rosas, marcará o início de um conjunto de *mudanças invisíveis* na sociedade portuguesa e que constituirão *um dos mais profundos processos de mudança estrutural da sua história*<sup>1</sup>. Entre essas *mudanças* poder-se-ão salientar as alterações do comportamento demográfico, muito particularmente as suas relações com o surto urbanizador e industrial então iniciado. Chegados ao ano de 1959, o Estado português passaria a admitir uma maior abertura ao estrangeiro pondo fim à *Autarcia*.

A população urbana de Braga crescia desde os anos de 1930, vendo-se a cidade na contingência de prosseguir com o seu alargamento. A partir da década de *cinquenta* o automóvel tornava-se numa realidade omnipresente sugerindo uma nova formatação da cidade. Enfrentavam-se novas realidades demonstrativas da desadequação progressiva dos modelos de planeamento desenvolvidos anteriormente. Era a crise do *plano-imagem*.

Em 1955 o presidente da Câmara António Maria Santos da Cunha, sob proposta dos *Serviços de Melhoramentos Urbanos* - MOP, despoletaria o processo de revisão do *Anteprojecto de Urbanização*. Os fundamentos enunciados eram inequívocos quanto à sua finalidade; *com a constante expansão da Cidade para zonas que, até há bem pouco, eram caracterizadamente rurais, e a abertura de ruas na zona urbana nestes últimos anos, tornou-se evidente a insuficiência do actual Plano de Urbanização (AUB) para disciplinar, em bloco, as construções*<sup>2</sup>. Para esse efeito foi contratado, ainda no mesmo ano, o engenheiro Miguel Rezende, que ficaria encarregue da elaboração do *Plano Regulador da Cidade*.

A finalidade do *plano* assentava na necessidade de rever o anterior elaborado por De Gröer. Pretendia-se agora, mais do que nunca, criar um instrumento com carácter definitivo. Todavia, uma vez mais não se foi além da execução de um *Plano Parcial de Urbanização [a] Sul de Braga* (1958), entendido como uma fase parcelar do processo. Este viria a ser estruturado precisamente com o intuito de acorrer rapidamente à pressão

---

<sup>1</sup> - Rosas, Fernando - História de Portugal - Direc. José Mattoso, VII Vol., p 419

<sup>2</sup> - *vid Proposta* ; in ASC-AMB (1954-1955), fol182, 17/2/1955

expansiva que se abatia sobre a *rodovia*, recentemente aberta, e que se estabelecia como um tramo de atravessamento - entre *Maximinos* e a rua *Bernardo Sequeira* - das *estradas nacionais* de ligação ao Porto/Barcelos e a Chaves.

O dinamismo urbano já então solicitava um novo tipo de plano, voltado para a gestão do território, ainda que restringindo a sua operacionalidade ao zonamento e à regulamentação da ocupação do solo. Aliás, o surgimento do *Plano Parcial de Urbanização Sul*, sendo ele próprio também uma decorrência de processos de edificação consumados, que contrariavam as disposições previstas no *Anteprojecto de Urbanização*, serviria, sobretudo, para disciplinar o crescimento que se adivinhava. Como exemplo dos problemas herdados cite-se apenas o caso da envolvente residencial à nova *Escola Técnica* (1958); bem como algumas das construções marginantes à própria *rodovia*.

O novo *plano parcial* demarca-se então objectivamente do doutrinário urbanístico anterior. Além de tolerar a construção em altura - um dos principais objectivos era acorrer à pressão imobiliária que pretendia investir em novos alojamentos - pode-se constatar, que a recente filosofia interventiva testemunhava já a influência dos preceitos contidos na denominada *carta de Atenas*. A pressão utilitária do alojamento acabaria com as veleidades racionais, imputáveis às franjas do ideal sobejante da *cidade-jardim*. Passa-se assim a construir em massa e em altura através de um novo tipo de edificação cuja preocupação formal mais inovadora em Braga seria a libertação dos edifícios das vias de circulação.

As décadas de *cinquenta/sessenta* passam por se confundir com o intervencionismo político do Comendador A. M. Santos da Cunha, não tanto pela autoria directa das obras, que erroneamente lhe são atribuídas, mas sobretudo pelo dinamismo que imprimiu ao incremento dos melhoramentos urbanos locais - cujo desenvolvimento, na época, dependia sobretudo da capacidade de persuasão da política governativa. Na verdade, as obras emblemáticas da época, como a inauguração do *estádio 28 de Maio* (1950) - uma dádiva do regime à cidade - ou a decorrente conclusão da *Avenida Marechal Gomes da Costa*, sendo ambas projectadas em períodos anteriores aos da presidência do Comendador, dever-lhe-iam sobretudo a celeridade da sua consumação.

Os anos *sessenta* e os primeiros quatro de 1970 não são mais do que uma continuidade estrutural da fase anterior, embora ampliada. A contingência das obras públicas, em todos os seus sectores, aumenta constantemente e os instrumentos de planeamento, ainda que à partida fossem limitados, inexoravelmente, evidenciam já uma ineficácia de princípio. A gestão urbana torna-se numa actividade densa e complexa, pelo que então se irá proceder a novos levantamentos cartográficos e à contratação de técnicos especialistas. A cidade estende-se para lá dos seus limites anteriormente definidos, incluindo diversos núcleos rurais *satélites*, e os problemas de circulação e dos transportes urbanos entram na ordem do dia.

Em Março de 1957 terminara o prazo contratual entre a CMB e o urbanista *residente* para a apresentação do *Plano Regulador*. Contudo, nem este estava próximo de ser concretizado, nem se detectou qualquer sinal que pudesse indiciar algum avanço nesse sentido. Pelo contrário, o urbanista continuaria a exercer a sua actividade de consultoria, inclusive emitindo pareceres fora da *área-alvo* dos planos vigentes. Esta realidade acomodativa e casuística, que sugere vantagens mútuas aos agentes envolvidos, mereceria da parte dos serviços delegados da tutela do urbanismo o crescente aumento da sua acção fiscalizadora, tornando-se mais incisiva e frequente sobre as decisões da edilidade. Os técnicos das delegações dos serviços centrais passariam a intervir no domínio da concepção/apresentação de soluções de ordenamento urbano e até mesmo, em alguns casos, a participar à escala do projecto.

Por seu turno, o panorama da cartografia de base de Braga, no princípio dos anos *sessenta*, continuava deplorável. Já antes com De Gröer e depois também com Rezende o fornecimento tardio das plantas de suporte interferira negativamente no desenvolvimento dos trabalhos de planeamento, constituindo motivo e argumento para justificar os atrasos das entregas. Os espécimes disponíveis encontravam-se muito aquém do desejado, em particular as grandes escalas, sendo disso testemunho o facto de ainda se recorrer pontualmente aos extractos circunstancialmente actualizados da *Planta* de F. Goullard do século passado. As carências neste domínio só viriam a ser satisfeitas, com o apoio fundamental do MOP, somente no ano de 1968.

Entre as diversas perspectivas releváveis que nos permitem ilustrar melhor o presente período, pontua naturalmente o sector construtivo, tanto no interior das áreas cobertas pelos *planos*, como fora delas, inclusive nas áreas que estavam vedadas à construção. A desadequação dos planos e a gama variada de limitações autárquicas, sobretudo reportáveis ao domínio das competências e dos recursos financeiros, favoreceram o descontrolo do ordenamento, sobretudo ao nível das operações de loteamento privado.

No caso da política de urbanização, a CMB habitualmente intervinha no processo procedendo à expropriação dos terrenos contemplados no plano, ao qual se seguia a infraestruturização destinada a introduzir as *mais-valias* e, finalmente, concluía com o loteamento e a fiscalização da construção. No entanto, desde os anos *quarenta*, no sentido de se fomentar a urbanização, a edilidade iria emparceirar com os investidores privados no fomento da construção, participando, para o efeito, com uma presença significativa na *Empresa de Melhoramentos de Braga*. Esta tinha sido criada com o objectivo de adquirir, para posteriormente colocar no mercado, terrenos com viabilidade construtiva. Com o passar do tempo a CMB veio porém a abdicar desse protagonismo. O arrastar dos processos de expropriação e o aumento das atitudes especulativas condicionariam a acção da autarquia, tendo esta progressivamente vindo a ceder a iniciativa às grandes empresas imobiliárias de âmbito nacional, que agindo como intermediárias chegariam até, em certos casos, a substituir-se à própria edilidade em algumas das suas funções específicas de urbanização.



Os anos *sessenta* podem igualmente ser caracterizados pelo acréscimo das pretensões privadas, incluindo os pequenos proprietários que almejavam também integrar o investimento incidente nos novos loteamentos urbanos. A repartição técnica da Câmara via-se assim incapaz de atender a todas as propostas de loteamento, muitas delas fundamentadas a coberto de pretextos como a necessidade de promover a habitação económica. Ora, antes de tudo, o grande problema que se deparava aos decisores advinha da insustentabilidade de se poder suportar os custos de urbanização, neste caso anormalmente acrescidos pelo facto de muitas destas iniciativas se reportarem ao espaço rural periférico. Além disso, o processo favorecia o crescimento desarticulado e fragmentado do tecido urbano, bem como proporcionava o aumento da população em áreas desprovidas de equipamentos colectivos, o que, entre outras consequências, comprometia as próprias expectativas de planeamento futuras.

Nos planos administrativo e funcional a expansão de Braga também se ia desadequando da realidade municipal. A imagem física da cidade descolava da delimitação administrativa das sete tradicionais freguesias urbanas.

O crescimento da urbe não se confinava unicamente à coroa envolvente imediata, nem mesmo sequer se completava pela adição da animação construtiva, surgida em alguns dos aglomerados *rurais* periféricos. O processo foi obviamente mais complexo.

Um dos novos efeitos emergentes das transformações sociais das décadas de *sessenta/setenta*, expressar-se-ia ao nível dos fluxos humanos entre os diversos núcleos envolventes à cidade, abrangendo uma área de influência inequivocamente supramunicipal. Daí que a vertente inadiável das deslocações pendulares de e para Braga, tenha vindo a constituir o grande móbil de um novo desiderato local - o alargamento do perímetro urbano.

Na verdade, a realidade expansiva da cidade estava desfasada dos seus limites administrativos e dos seus instrumentos de planeamento, tal como a rede de transportes colectivos urbanos, considerada então estratégica para o desenvolvimento da cidade, se encontrava constringida a um singelo eixo, que em essência era o mesmo desde o princípio do século.

A alteração recente dos hábitos da população, sobretudo ao nível das camadas populares e dos estudantes que demandavam diariamente a cidade, incrementaria um intenso tráfego de *carreiras* pertencentes a empresas privadas de camionagem, que cumpriam simultaneamente a função de transportes públicos urbanos. A legislação vigente impedia porém que, nestas condições, a CMB exercesse a tutela pretendida, não só porque se via privada dos dividendos que lhe caberiam, mas também porque assim não detinha qualquer papel prospectivo da rede ou de controlo dos preços praticados.

Durante esse período foram executados novos melhoramentos como o mercado, as escolas dos mais diversos níveis de ensino, o novo hospital, e até duas urbanizações industriais.

Perante esta realidade, o presidente da CMB, Dr. Viriato Amaral Nunes, empenhar-se-ia na defesa de uma proposta de alargamento da cidade, que pela primeira vez equacionaria a perspectiva de ser estabelecida em Braga uma *área suburbana*. A referida proposta, apesar de sintomática, cedo se revelou impraticável em face dos poucos recursos financeiros da autarquia, já que esta não teria a capacidade para sustentar as infraestruturas de urbanização que uma opção dessa natureza acarretaria. Ainda assim, no início de 1970, viria a ser obtido um primeiro deferimento favorável nesse sentido, contudo parcial em face da pretensão requerida. Seriam então integrados no perímetro urbano alguns dos lugares pertencentes às freguesias da periferia.

Foi então necessário esperar por Abril de 1974, curiosamente uns dias antes de expirar o regime político vigente, para que finalmente fossem criados os tão ambicionados novos *limites da cidade de Braga*.

Fechava-se assim um ciclo político onde as expectativas da *primavera marcelista* afinal não foram mais do que o desfecho do *inverno do Estado Novo*.



## BIBLIOGRAFIA

### relativa a Braga

- A Igreja...- *A Igreja dos Congregados...*- *A Igreja dos Congregados. Alguns apontamentos para a sua história* - Braga; 1966
- Abreu, Leonídio de - *Braga: Coisas de Outros Tempos* - Braga; Soares dos Reis Ed., 1983, 24pp
- *Actas - IX Centenário da Dedicção da Sé de Braga* - Congresso Internacional; III Vol(s); (4 tomos); Braga, Univ. Catól./Fac. Teol./Cabido Primac., 1990
- Afonseca, António Parada - *Apostilhas à História de Braga no Século XVIII. - Sua Alteza o Senhor D. José de Bragança, Arceb.Prim., e o "método breve e claro de jogar o taco, o pião e a conca"* - Braga, Ed. autor, 1990, 125pp
- Aguiar Gomes, Maria Luísa - *Subsídio para o Estudo da Área de Influência da Escola Secundária Carlos Amarante - in, Das Origens..., Técnica e Humanismo*, Braga, 1985
- Albuquerque e Castro, Luis de - *Algumas considerações justificativas de escavações arqueológicas em Montélios - Bracara Augusta*, Vol.XXI-Fas.47-50(59-62), Braga, CMB, 1967, 95-116pp
- Albuquerque, J. Pina Manique e - *Mapa da Galiza Sueva - Bracara Augusta*, Vol. IX-X- fasc.1-4(39-42), Braga, CMB, 1958/59, 147-152pp
- Almeida; Carlos Alberto Brochado de - *A Rede Viária do Conventus Bracaraugustanus - Via Bracara Asturicam Quarta - Mínia*, II série, Ano 2 (3), Braga, Aspa, 1979, 61-163pp
- Almeida, Carlos Alberto Ferreira de - *Em torno do Bom Jesus de Braga - Homenagem ao Professor Victor de Sá* - Lisboa, Li. Horizonte, Horizonte Histórico, 1991, 69-82pp
- Almeirim, Zarco D` - *A Catedral Bracarense - Visita de Estudo Artístico* - Coimbra, Coimbra Editora, 1931, pp70
- Alves, Aníbal Augusto - *Emigração na Imprensa de Braga: Narrativa e Ideologia* - sep. Económica e Sociologia, 42, Évora, Braga - Barbosa e Xavier, 1986
- Amaral, João Ferreira do - *O Reino Suevo (550-585): Alguns condicionalismos socio-económicos - Bracara Augusta*, Vol.XXXVI-81-82(94-95), Braga, CMB, 1982, 269-284pp
- Araújo, António de Sousa - *O Cabido - Braga e a sua Catedral* - Cad. Inf. IX Cent...., Braga, Cabido da Sé Catedral e outro, 1990, pp113-120
- *Braga no Século XVIII - Para o Estudo do Mapa das Ruas - Itinerarium* - Rev.Quadrim.de Cultura, ano 37-91-nº140, Braga, Franciscanos de Portugal, 1991, pp249-317
- Araújo, António M. Borges de - *Exposição dos Projectos do Palácio da Justiça e da Gare de Camionagem* - Palavras proferidas pelo dr. Antº M. Borges de Araújo, Braga, comp. e imp. na Tip. do Diário do Minho, 8 pp
- Araújo, Ilídio de - *Castros, outeiros e crastos, na paisagem de Entre Douro e Minho - Mínia*, II série, Ano3 (4),Braga, ASPA, 1980, 101-117pp
- Araújo, Manoel - *Indústrias de Braga (Notas de um jornalista)*, Braga, 1923, 242pp e;  
- *Indústrias de Braga - Notas de um jornalista*, Braga, Tip. PAX, [1928], pp223
- *Confiança - Breves Notas da Sua História - 1894-1944*, Braga, 1944, pp33
- Atanásio, Manuel Mendes e outro - *Conjunto Arquitectónico do Largo do Paço: Obras de adaptação, 1974-1975* - (pesquisa Histórica e texto de Manuel Mendes Atanásio, Henrique Barreto Nunes. Colab de M. Fátima Cordeiro...et alii.), 36, [3] p. il., Braga, Universidade do Minho, 1980
- Azevedo, Alberto - *Lyceu Nacional de Braga:1826-1986: Escola Secundária Sá de Miranda* - Braga, sep. Rev. do Lyceu Nac. de Braga, 1986, 39pp
- Azevedo, António de - *O Mausoléu de S. Frutuoso de Braga* - Braga, 1964, 48pp

Azevedo, Rodrigo - *Liceu Sá de Miranda - Braga* - policop do autor, 22p

- *Os alunos do Liceu de Braga durante a 1ª República, Bracara Augusta*, Vol. XLIV, Nºs 96(109), Braga, CMB, 1993, 197-246pp

Bandeira, Miguel Melo - *Metamorfose de um cenário urbano - ensaio metodológico em Geografia Urbana - Bracara Augusta*, Vol.XLIII, Nºs 94-95 (107-108) Braga, CMB, 1991/92, 197-222pp

- *"Nova Bracaræ Auguste descriptio" - 400 anos de divulgação mundial da cidade, Mínia*, III série, Nº2, Braga, ASPA, 1994, 226-227pp

- *A Enfiteuse nas Estruturas Urbanas de Braga Setecentista, Cadernos do Noroeste*, Vol. 8 (1), Braga, ICS-UM, 1995, 39-88pp

- *O espaço urbano de Braga em meados do século XVIII - Porto, Afrontamento*, col. *A Cidade em Questão/11*, 2000

- *D. Diogo de Sousa, o urbanista - leituras e texturas de uma cidade refundada*, Braga, *Bracara Augusta*, (no prelo)

Barata, Mário - *Origem dos santuários tipo "Bom Jesus do Monte" em Braga, nos "Sacro-Monte" do Norte de Itália, (Piemonte e Lombardia), dos Séculos XVI e XVII - Exemplo do de Varese, Bracara Augusta*, Vol.XXVII, Nº64 (76), Braga, CMB, Actas do Congresso- Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, 446-450pp

- *Nota sobre a Igreja de Nª Sª de Guadalupe, de Braga, relativamente ao surto dos espaços curvilíneos, na arquitectura setecentista lusa e brasileira - Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 69-78pp

Barreiros, José Baptista - *A propósito da aclamação de D. João IV em Braga - Distrito de Braga - Vol III, Fasc. I-II*, Braga, 1964, 197-243pp

Barreiros, Manuel d'Aguiar - *A Cathedral de Santa Maria de Braga - Estudos criticos archeologico-artisticos*, Porto, Marques Abreu, 1922, 131pp

- *A Alma do Sameiro* - Braga, Of. Grf Pax, 1945

- *A Colina Sagrada* - Braga, Of. Grf Pax, 1947

Bellino, Albano - *Inscrições e letreiros da Cidade de Braga e algumas Freguezias Ruraes* - Porto, Typografia Occidental, 1895

- *Inscrições Romanas em Braga (Ineditas)* - Braga, Tip. Lusitana, 1895

- *Novas Inscrições Romanas em Braga (Ineditas)*, Braga, Tip. Lusitana, 1896

- *Archeologia Christã - Descrição Histórica de todas as egrejas, capellas, oratorios, cruzeiros e outros monumentos de Braga e Guimarães*, Lisboa, Soc. Editora - Livraria Moderna, Empreza da História de Portugal, 1900, 290pp

- *Habitação Urbana (Braga e Guimarães)*, Porto, Portugália, 1901, 613-618pp

Bello, Durval da Motta - *Demographia e Hygiene da cidade de Braga* - Braga, Imprensa Commercial, rua Nova de Sousa,117, 1902, 83 pp

Bom... - *Bom Jesus* - Braga, Vol.II, Nº5, Porto, sep. "Latina", 1935

Bonifácio, Maria de Fátima - *A industrialização oitocentista e concorrência externa - a indústria chapeleira* - Cadernos do ICS - 1980

Bonilha, José Fernando Martins - *A contribuição minhota no contexto da emigração Portuguesa para o Brasil - Bracara Augusta* - Vol.XXXIII-75-76 (87-88), Braga, CMB, 1979, 325-358pp

Braga, Luiz de Almeida - *Grandezas e Misérias do Bom Jesus do Monte* - Braga, Liv. Cruz, 1940

- Brandão, D. Fr. Caetano - *Serie Chronologica dos Prelados Conhecidos da Igreja de Braga desde a Fundação da mesma Igreja até ao presente Tempo, precedida de uma breve notícia de Braga Antiga* - Coimbra, Imprensa da Universidade, 1830
- *Plano da Educação dos meninos Orfãos e Expostos do Seminário de S. Caetano* - (1801), public pela 1ª vez em 1861, Braga, fac-similada, 1991, 78pp
- Brandão, Margarida - *Arcebispos, Senhores de Braga* - Braga e a sua Catedral, Cad. inf., IX cent. Sé, Braga, Cabido da Sé Catedral e outro, 1990, 67-112pp
- Caldas, J. J. - *Ensaio Analytico das Águas Férreas de S. Tiago de Fraião* - Tip. Brachareense, Braga, 1851
- Capela, J. Viriato - *Os votos de Santiago no Arcebispado de Braga - para o estudo das rendas eclesiásticas durante o Antigo Regime* - O Distrito de Braga, Vol. IV, 2ª série (VIII), Braga, Junta Distrital, 1979, 5-23pp
- *Igreja, Sociedade e Estado na partilha dos bens eclesiásticos - Dízimas e direitos paroquiais no Arcebispado de Braga nos fins do Antigo Regime* - Actas, IX Cent. da Dedic. da Sé de Braga, Vol. II/2, Braga, Univ. Cat. Port., Fac. Teo. Brag., Cab.M.P.Brag., 1990, 421-488pp
  - *O Município de Braga de 1750 a 1834 - O Governo e a Administração Económica e Financeira* - *Bracara Augusta*, Vol.XLI-Nºs91/92-Ano 1988/89, Braga, Câmara Municipal de Braga, 1991, 390pp
  - *A Revolução do Minho de 1846 - Os difíceis anos de implantação do liberalismo* - Braga, Governo Civil do Distrito de Braga, 1997, 407pp
  - *Manifesto para um Município Cultural* - in, *O Município Português na História na Cultura e no Desenvolvimento Regional*, actas, Braga, Praxis XXI/Univ. Minho, 199, pp11-34
  - *Fidalgos, Nobres e Letrados no Governo do Município Bracarense - A Administração económica e financeira da Câmara no Apogeu do "Antigo Regime"* - Braga, ICS-UM, 1999, 231pp
  - *O Tratado de 1810 com a Inglaterra e a ruína das Indústrias nacionais* - *Bracara Augusta*, Vol.XL, Nºs 89-90(102-103), Braga, CMB, 1986/87, 521-640pp
- Capella, Manuel José Martins - *Em lembrança da extincta Igreja dos Remedios, de Braga por...* - Braga, 1913, Typ. a Vapor dos "Echos do Minho", 1911
- Carneiro, Álvaro - *Para a História do Jornalismo em Braga - Domingos Carneiro de Sá* - *Bracara Augusta*, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74), Braga, CMB, 1971-72, 365-371pp
- Carvalho, Jorge Alberto Brandão Soares de - *Tensões numa comunidade rural do Baixo Minho - Adaúfe e o seu juízo de paz (1835-1880)* - Braga, Tese de Mestrado da Univ. do Minho - Policop., 1993, 264pp
- Carvalho, M. Bento de - *Manuel Joaquim Gomes - a sua época e as suas empresas - Apontamentos para a história de Braga* - Braga, Tip. a vapor de J.M. de Sousa Cruz, 1906, 68pp
- Carvalho, Maria Elvira R. C. Teixeira de - *A Câmara de Braga e os Pobres (1900-1945)* - Tese de Mestrado - Univ. Minho, Policop. - Braga
- Castelo Branco, Fernando - *Guimarães nos meados do Séc. XVIII* - , Sep. Actas-Congress. História de Guimarães e sua Colegiada, 3, Guimarães, 1981, 247-256pp
- *O Reino dos Suevos e a Independência de Portugal* - *Bracara Augusta*, Vol. IX-X- fasc.1-4(39-42), Braga, CMB, 1958/59, 90-105pp
  - *A economia bracarense e o tráfego comercial do Cávado* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXIII-75-76(87-88), Braga, CMB, 1979, 303-324pp
- Castilho Lopez, Angel del - *La Arquitectura de Galicia en la epoca de los Suevos* - *Bracara Augusta*, Vol. XI-XII- fasc.1-2(43-46), Braga, CMB, 1960, 7-11pp
- Chamava-se... - *Chamava-se António Maria Santos da Cunha* - Braga, Of. Gráf. Livr Cruz, s/d

- Chao Espina, Enrique - *Fichas para la Historia. Mis recuerdos de las tierras Miñotas lusitanas, el año de 1955 - Bracara Augusta*, Vol.XXXVI-81-82(94-95), Braga, CMB, 1982, 413-426pp
- Coelho, Constantino Ribeiro - *Braga Antiga. A construção de novos Paços do Concelho no Campo de Touros*- Diário do Minho, 14-7-1944, Braga, 1944
- *Nª Senhora de Fátima visita a cidade de Braga em Agosto de 1951 - Bracara Augusta*, Vol. III - fasc.2(19), Braga, CMB, 1951-52, 234-238pp
  - *Para a História do jornalismo em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XXIII-Fas.55(67). Braga, CMB, 1969, 70-100pp
  - *Braga Antiga, Velharias Bracarense, ...Memórias de Velho Tempo e outros textos - textos (1925-1971) - (rec. E. P. Oliveira) - Theologica*, volsXXIV-XXVI (89-91), Braga, Univ. Católica Portuguesa, Faculdade de Teologia, 1992, pp.103-274
- Conde D'Aurora - *Aquela Casa dos Biscaínhos - Bracara Augusta*, Vol.XX-Fas.43-44(55-56), Braga, CMB, 1966, 69-77pp
- Cortez, F. Russel - *A Fonte do ídolo e o culto de Asklépius em Bracara - Bracara Augusta*, Vol.IV,Nº1(22), Braga, CMB, 1952, 46pp
- *A fonte do Ídolo e o culto de Asklepios em Bracara - Bracara Augusta*, Vol. V - fasc.1-3(26-28); Braga, CMB, 90-103pp
  - *O culto do Imperador no "Conventus Bracarvgtanvs" - Bracara Augusta*, Vol. III - fasc.1(18) e 2(19), Braga, CMB, 1951-52, 16-30pp e 147-165pp
  - *A fonte do Ídolo e o culto de Asklepios em Bracara - Bracara Augusta*, Vol. IV - fasc.1-3(22-24); Braga, CMB, 1952-53, 32-45pp
- Costa, Avelino de Jesus da - *O Bispo D. Pedro e a Organização da Diocese de Braga - 2 Vol.*, Coimbra, FLUC, 1959
- *D. Diogo de Sousa - Novo Fundador de Braga e grande Mecenas da Cultura - Lisboa*, Sep. do Liv. "Homenagem à Arquidiocese Primaz nos 900 anos...", 1993, 15-117pp
- Costa, Luis Dias da- *O Templo de Santa Cruz - Elementos para a sua história e da Irmandade de Santa Cruz da cidade de Braga no 400º Aniversário* - Braga, Irmandade de Santa Cruz, 1982, 61pp
- *Braga Ontem - Pequenos subsídios para a História da Cidade* - Braga, apoiada pela CMB, 1982, 63pp
  - *Braga - Roteiro Monumental e Histórico do Centro Cívico* - Braga, Câmara Munic. de Braga, 1985, 45pp
  - *A Igreja paroquial de São Vicente* - Braga, APPACDM, Distrital de Braga, 1991, 75pp
  - *São Jerónimo de Real - Subsídios para a História da Freguesia* - Braga, Junt. de Freg. de S. Jerónimo de Real, 1995, 161pp
  - *Para a História de Braga* - Braga, APPACDM - Braga, 1995, 143pp
  - *Santa Maria de Ferreiros - Monografia*, Braga, Ed. da Junta de Freguesia de Ferreiros, 1996, 140pp
  - *O Azulejo Decorativo na Cidade de Braga* - Braga, ASPA - policop, visita guiada - 1997, 31pp
- Coutinho, João de Moura - *As artes pré-românicas em Portugal - São Frutuoso de Montélios* - Braga, ASPA, 1978, 256pp
- Cruz, Manuel Braga da - *Quem habitou o Palacete do Raio? - Bracara Augusta*, Vol.XXIII-Fas.56(68), Braga, CMB, 1969, 125-128pp

- *Uma agressão célebre havida em Braga no ano de 1872* - *Bracara Augusta*, Vol.XXIV-F.57-58(69-70), Braga, CMB, 1970, 74-78pp
- *Bernardino de Sena Freitas e as suas "memórias de Braga"* - *Bracara Augusta*, Vol.XXIV-F.67-68(79-80), Braga, CMB, 1975, 35-42pp
- *Um empreendimento industrial na "Braga" de há cem anos* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXI-71-72(83-84), Braga, CMB, 1977, 87-92pp
- *"Últimas Gerações" - da autoria do falecido Dr. José de Sousa Machado (1860-1934)* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXI-71-72(83-84), Braga, CMB, 1977, 321-324pp
- *Uma raridade bibliográfica relativa a "Braga"* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 357-360pp
- *Instituições de "Convívio" em Braga, Mínia*, II série, ano 3(4), Braga, ASPA, 1980, 141-145
- *Braga ao ano de 1882* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXIV-78(91), Braga, CMB, 1980, 705-710pp
- *Rechicho* - *Bracara Augusta*, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74), Braga, CMB, 1971-72, 150-151pp
- Cunha Arlindo Ribeiro da - *Novíssimas Inscrições Romanas de Braga - Sep. Bracara Augusta*, 34, Braga, CMB, 1953, 15pp
- *Relíquias de Bracara Augusta - O Cônego Arlindo Ribeiro da Cunha e a Defesa do Património Arqueológico de Braga*, *Cadernos de Arqueologia*, Serie-II, 5, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1988, 77-90pp
- David, Henrique M. Pebre Rodrigues - *Aspectos da mortalidade no concelho de Braga (1700-1880)* - *Bracara Augusta*, Vol.XLIV, N<sup>os</sup> 96 (109), Braga, CMB, 1993, 75-104pp
- *As Crises de Mortalidade no Concelho de Braga (1700-1880)* - Porto, Dissert. Doutoramento-FLUP, 1992
- Delgado, M. e Martins, M. - *Intervenção arqueológica na Zona P1 (Antigas Cavalariças do Regimento de Infantaria de Braga)* - *Cadernos de Arqueologia*, Serie-II, 5, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1988, 77-90pp
- Dias, Geraldo, J. Amadeu Coelho Dias, OSB - *Uma Relíquia epigráfica dos Judeus de Braga - Mínia*, II série, Ano 5 (6), Braga, ASPA, 1982, 38-56pp
- Díaz y Díaz, Manuel C. - *Notas para una cronologia de Frutuoso de Braga* - *Bracara Augusta*, Vol.XXI-Fas.47-50(59-62), Braga, CMB, 1967, 215-223pp
- Dionísio, Santana - *Entre Douro e Minho* - Guia de Portugal - II ed., Vol. 2, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, 1986
- Faria, Maria Nadelete Costa Lopes Ferreira - *Camilo Castelo Branco e Braga* - Braga, Dissertação de Mestrado em Humanidades Clássicas-FFUC, 1994
- Feio, Alberto - *O Brasão de Braga - origem e evolução* - *Bracara Augusta*, Vol. V, nº4 - (29), Braga, CMB, 1954, 19pp
- *Coisas Memoráveis de Braga - e outros textos* - Braga, Univ. do Minho / Bibliot. Públic. de Braga, 1984, 154pp
- *Bom Jesus do Monte* - Edição da Confraria do Santuário do Bom-Jesus do Monte-Braga, 1984, 167pp
- Felgueiras Gayo, Manuel José da Costa - *Nobiliário de Famílias de Portugal* - Tomo XIII, Braga, Ed. Carvalhos de Basto, 1989
- Fernandes, A. de Almeida - *Os limites da arquidiocese bracarense até ao tempo de S. Frutuoso* - *Bracara Augusta*, Vol.XXI,N<sup>os</sup>47-50(59-62), Braga, CMB, Acts do Cong Ests da Com. do XII Cent da morte de S. Frutuoso, 1967, 277-288pp



- Ferreira, Francisco Bacelar - *Crónica dos acontecimentos citadinos - (ano de 1957) - Bracara Augusta*, Vol. VIII- fasc.3-4(37-38), Braga, CMB, 1957, 402-483pp
- *Efemérides Bracarenses no Ano de 1964 - Bracara Augusta*, Vol.XVI-XVII,Nºs39-40(51-52), Braga, CMB, Acts do Cong Histórico de Portugal medievo, 1965, 481-493pp
- *O 40º Aniversário da Revolução Nacional, em Braga, Bracara Augusta - Vol.XXI,Nºs47-50(59-62)*, Braga, CMB, Acts do Cong Ests da Com. do XII Cent da morte de S. Frutuoso, 1967, 378-409pp
- *Crónica dos acontecimentos citadinos - (ano de 1958) - Bracara Augusta*, Vol. IX-X fasc.1-4(39-42), Braga, CMB, 1958/59, 237-362pp
- Ferreira, J. Augusto - *História Abreviada do Seminário Conciliar de Braga e das Escolas Eclesiásticas Precedentes - Sec. VI-XX - Braga, Mitra Bracarense*, 1937, 516pp
- *Catálogo dos Provedores da Irmandade da Santa Casa da Misericórdia de Braga - instituída pelo grandioso Arcebispo D. Diogo de Sousa (1513?) - Séc.XVI-XX - Braga*, Livraria Cruz, 1940, 30pp
- *Fastos Episcopales da Igreja Primacial de Braga (Séc.III - Séc. XX) -4 Tom*, Braga, Mitra Bracarense, 1928/35, 2241pp
- Figueiredo, Antero de - in *Jornadas em Portugal - Braga Antiga - O Braguês*, Lisboa, Liv. Bertrand, S/Data, 249-258pp
- *Braga Antiga - A Procissão dos fogaréus - ASPA e CMB*, 1980, 4
- Fontes, Luis Fernando de Oliveira - *As tabernas de Braga - Mínia*, II Série, Nº8, Braga, ASPA, 1986, 111-134pp
- *Salvamento arqueológico de Dume (Braga) - Resultados das campanhas de 1989-90 e 1991-92 - Cadernos de Arqueologia*, Serie-II, 8-9, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1991-92, 199-230pp
- *Inventário de sítios e achados arqueológicos do Concelho de Braga - Mínia*, III série, Nº1, Braga, ASPA, 1993, 31-88pp
- García Álvarez, M. Rubén - *Algunos aspectos de la economía estructural básica bracarense en los siglos X y XI - Bracara Augusta*, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74), Braga, CMB, 1971-72, 38-124pp
- Girodon, Jean (introd e notas) - *Lettres du Père Bartolomeu do Quental à la Congrégation de l'Oratoire de Braga (26/9/1685;22/9/1698) - Paris*, Fundação Calouste Gulbenkian, 1973
- Godinho, Januário - *Projecto de conclusão do Adro fronteiro ao Templo - memória descritiva e Justificativa e Apelo aos Amigos do BomJesus - Braga*, Confraria do Bom Jesus do Monte, 1963, 9pp
- Gomes, Arminda; Bastos da Silva, Júlio; e, Alves de Sousa, Mª Salomé - *Trabalho Prático sobre a chegada do Caminho de Ferro a Braga - in componente semestral da disciplina de História e Cultura das Cidades; Lic em Ensino da História e Ciências Sociais*, Policop. Univ. do Minho, Braga, 1993
- Gomes, José - *O S. João em Braga. Uma curiosidade bibliográfica precedida d'alguns apontamentos históricos - Papelaria Universal e Typ. a vapor*, 1904
- Guimarães, Egídio Amorim - *Morte e Ressurreição de um Palácio - Mínia*, II série, ano 6 (7), Braga, ASPA, 1983, 119-145pp
- Herculano, Alexandre - *Cenas de um ano da minha vida: apontamentos de viagem - 8*, Lisboa, Circulo de Leitores in *As melhores Obras de Herculano*, [1987]
- Le Roux, Pierre - *Aux Origines de Braga (Bracara Augusta) - Bracara Augusta*, Vol.XXIV-F.67-68(79-80), Braga, CMB, 1975, 155-160pp

- Lemos, F. Sande.; Delgado, M. e Martins, M. - *Sondagens arqueológicas no Largo do Paço, Braga - Cadernos de arqueologia*, Serie-II, 5, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1988, 67-76pp
- Lemos, F. Sande - *Bracara Dives, capital da Callaecia* - Forum, 23, Jan-Jun, Braga, Cons. Cultural - UM, 1998, pp3-16
- *Caminhos e muralhas de Braga* - Forum, nº18, Jul de 1995, Braga, CC da Universidade do Minho, 1995, 49-62pp
- *et alli - A redescoberta da muralha romana e suévico-visigótica de Braga* - Forum, 24 - Jul Dez, Braga, Universidade do Minho, 1998, 11-25pp
- Ley, Charles-David - *Braga* - Lisboa, Ed. de Autor - Tip. da Liga dos Combatentes da Grande Guerra, 1943
- Lopes, Cândida - *Retalhos da História de Braga - efemérides* - Braga, Associação "famílias", 1994, 370pp
- Losa, António - *A denominação árabe e a toponímia a Norte do Douro - Bracara Augusta*, Vol. VI e VII-fasc.1-4(31-34) , Braga, CMB, 1955, 120-174pp
- *Os mouros de Entre Douro e Minho no Século XIII - Bracara Augusta*, Vol. XVI-XVII fasc.39-40(51-52) , Braga, CMB, 1964, 224-238pp
- Macedo, Ana Maria da Costa - *Teatro Circo: Oito Décadas de um Projecto Colectivo na Cidade de Braga - Mínia*, III série, Nº3, Braga, ASPA, 1995, 109-132pp
- *Família, Sociedade e Estratégias de Poder - (1750-1830) - A família Jácome de Vasconcelos da Freguesia de S. Tiago da Cidade* - Braga, Braga, APPACDM - Braga, 1996, 462pp
- *et Pacheco, J. A. - Os Negócios de uma casa de comércio bracarense segundo o copiador de correspondência (1790-1805)* - sep. *Bracara Augusta*, Vol. XL, Braga, CMB, 64pp
- *A Escola e o seu Passado* - Revista de Facto, Escola Secundária Alberto Sampaio, Braga, Maio de 1997
- Macedo, Gaspar Fernando de - *O saneamento de Braga* - 1925
- Machado, M. J. Oliveira - *Onde teria sido o porto romano de Braga - Bracara Augusta* - Vol. IV - fasc.1-3(22-24), Braga, CMB, 1952-53, 105 -110pp
- Magalhães, Justino P. - *Apontamentos para a História da Instrução Pública em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XLIV, Nºs 96(109), Braga, CMB, 1993, 145-166pp
- Malheiro, António Ménice - *Braga Contemporânea a caminho da luz* - Vila Nova de Famalicão, Gaspar pinto & Irmão, 1933
- Malheiro da Silva, Armando B. - *O Miguelismo em Braga. Factos e ideias para o estudo da Contra-Revolução - Bracara Augusta*, Vol.XL, Nºs 89/90 (102-103), Braga, CMB, 1986/87, 355-438pp
- *O Miguelismo em Braga (II) - Bracara Augusta*, Vol.XLI, Nºs 91-92 (104-105), Braga, CMB, 1988/89, 405-458pp
- *O Minho nas Monografias (Sécs XIX -XX) - Bracara Augusta*, Vol.XLIV, Nºs 96(109), Braga, CMB, 1991/92, 417-444pp
- Malpique, Cruz - *Francisco Sanches (1551-1623) - "Anti-magister dixit" e pregoeiro da experiência - Bracara Augusta*, TomoXXXII - Fasc73-74 (85-86), Braga, Sep. *Bracara Augusta*, 1978, 19pp
- Maria da Silva, Domingos - *A Academia Bracarense - Bracara Augusta*, Vol.XXXVII-83-84(96-97), Braga, CMB, 1983, 403-442pp

- Marques, José - *D. Fernando da Guerra e o abastecimento de água à cidade de Braga, no segundo quartel do Século XV - Mínia*, II série, ano3 (4), Braga, ASPA, 1980, 127-138pp
- *Braga Medieval - Ensaios-I*, Braga, Liv. Cruz, 1983, 250pp
  - *Braga nos finais da Idade Média - Subsídios para o seu estudo* - Braga, 1983, 45pp
  - *O Castelo de Braga - (1350 - 1450) - Sep. Mínia*, 8, Braga, ASPA, 1986, 5-34pp
  - *A Arquidiocese de Braga no Século XV* - Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda - Temas Portugueses, 1988, 1278pp
- Marques, Maria Alegria Fernandes - *Um esboço de análise social através de um inquérito do século XIII, na região de Braga - Bracara Augusta*, Vol.XXXIX-87-88(100-101), Braga, CMB, 1985, 45-140pp
- Marques, Maria Ângela Amaral - *Aspectos da Geografia na circulação na cidade de Braga no Século XX* - Coimbra, Tese de Licenciatura pela FLUC, 1968
- Marques, Narciso Santos - *Soldados bracaraugustanos en el Ejército Romano - Bracara Augusta*, Vol.XL-89-90(102-103), Braga, CMB, 1985, 97-130pp
- Martins, Augusto - *Braga Antiga* - Braga, Ed. Rosa Martins, 1971
- Martins, M. e Delgado, M. - *História e Arqueologia de uma cidade em devir: Bracara Augusta - Cadernos de arqueologia*, Serie-II, 6-7, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1989-90, 11-39pp
- *As Necrópoles de Bracara Augusta - Os dados arqueológicos - Cadernos de arqueologia*, Serie-II, 6-7, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, 1989-90, 41-186pp
- Martins, Manuela - *O Povoamento Proto-Histórico e a Romanização da Bacia do Curso Médio do Cávado* - Braga, Universidade do Minho, *Cadernos de Arqueologia*- monografias, 1990, 284pp
- *Bracara Augusta: a memória de uma cidade - Cadernos de Arqueologia*, série II- 8-9, Braga, Unid. de Arqueologia da Univ do Minho e Museu D. Diogo de Sousa, 1991-92, 177-197pp
- Massara, Mónica F. - *Santuário do Bom Jesus do Monte - Fenómeno Tardo Barroco em Portugal* - Braga, Confraria do Bom Jesus do Monte, 1988, 177pp
- Maurício, Rui - *O Mecenato de D. Diogo de Sousa Arcebispo de Braga (1502-1532) - urbanismo e arquitectura* - (I e II vols) Ed. Magno, col. História e Arte Nº6,, Leiria, 221+480pp
- Mendes, Fernando - *Guia de Braga - Turístico e Histórico* - Braga, Nova Cultura, 1993, 305pp
- Mendonça, Aníbal - *Folhas que reverdecem - Crónicas de Braga* - Braga, Livraria Cruz, 4 ventos, 1957, 298pp
- *Ao Compasso das semanas...* - Crónicas de Braga - Braga, Livraria Cruz, 4 ventos, 1958, 292
- Monteiro, Joaquim (Jorge) - *Acontecimentos memoráveis em Braga no ano de 1955 - Bracara Augusta*, Vol. VI e VII- fasc.1-4(31-34), Braga, CMB, 1956, 224-254pp
- *Acontecimentos memoráveis em Braga no ano de 1956 - Bracara Augusta*, Vol. VIII- fasc.1-2(35-36), Braga, CMB, 1957, 112-162pp
- Monteiro, Manuel - *S. Frutuoso - Uma Igreja Mozarabe* - Braga, Tipografia do Arquivo Distrital, 1939, 53pp
- *Dispersos* - Braga, ASPA/Assembleia Distrital de Braga, 1980, 444pp
- Morais, Rui M. L. Sousa - *As ânforas da zona das Carvalheiras - contribuição para o estudo das ânforas romanas de Bracara Augusta* - UM, ISC, *Cad. de Arqueologia - Monograf.*, Braga 1998, pp105 + XXV

- *Importações de cerâmicas finas em Bracara Avgvsta: Da fundação até à época flávia* - *Cad. de Arqueologia*, Serie II, 14-15, 1997/98, pp47-135
- Moreira, José - *S. Frutuoso de Montélios - A Igreja mais Bizantina da Península* - Entrevista com o Dr. Sérgio da Silva Pinto, supl. "Diário Ilustrado", Tomo-VIII, nº3-4, Braga, Sep da Bracara Augusta, 1958, 19pp
- Moreira, José - *Instantes - crónicas & etc* - Ed. de Autor, Braga, 1999
- Moreno, H. Baquero - *As pregações de mestre Paulo contra os judeus bracarenses nos fins do Século XV - Bracara Augusta*, Vol.XXX (tomol) - 69 (81), Braga, CMB, 1976, 53-62pp
- *Novos elementos relativos a Mestre Paulo, pregador do século XV, contra os judeus bracarenses - Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 117-124pp
- Moreno-Navarro, J.L. González - *El Legado Oculto de Vitruvio - Saber constructivo y teoría arquitectónica* - Madrid, Alianza Editorial, 1993
- Mourão, Ana Maria; Cerqueira, C.A.; Romero, Joaquim - *Subsídios para uma Bibliografia sobre Braga* - Braga, Universidade do Minho - BPB, 1975/76, 18pp
- Nóbrega, Vaz-Osório da - *Pedras de armas e armas tumulares do Distrito de Braga - Cidade e Concelho de Braga*, II Vol., 3 tomos, Braga, Junta/Assembleia Distrital de Braga, 1970/80
- Novais, Luis - *Braga 1891: Um conflito entre duas burguesias - a fabril e a turística* - História, Ano X - Nº109, Lisboa, Pub. Projornal, 1988, 44-51pp
- Nunes, H. Barreto e Oliveira, E. P. - *Monumentos notáveis de Braga em 1882 - Mínia*, nº5; III série, Braga, ASPA, 1997, pp3-43
- Nunes, Henrique Barreto - *Para a História do salvamento de Bracara Augusta - Mínia*, III série, Nº1, Braga, ASPA, 1993, 5-29pp
- *Para a História do Salvamento de Bracara Augusta: 1-O papel da Universidade do Minho - Forum*, Nº19, Braga, CCUM, 1996, 23-48pp
- *Da Biblioteca ao Leitor* - Ed. Autores de Braga, Braga, 1996
- Nunes, J. E. Lopes, e outro - *Ocorrência de Montmorilonite em Rochas Graníticas da Região de Braga* - Porto, Imp. Portuguesa, 1982, 69-80pp
- O.P. Frei António do Rosário - *Para a História do Convento do Pópulo de Braga - Bracara Augusta*, Vol.XXIII-Fas.55(67), Braga, CMB, 1969, 101-131pp
- *De Braga e Norte em 1910 através de cartas de Fr. Domingos Maria Frutuoso - O. P., Bracara Augusta*, Vol.XXXV-79-80(92-93), Braga, CMB, 1981, 475-488pp
- Oliveira, A. Lopes de - *O primeiro jornal bracarense* - Braga, 1971, 26pp
- *Imprensa bracarense* - Braga, Pax, 1976
- Oliveira, Aurélio - *A Abadia de Tibães, 1630/1680-1830 - Propriedade, exploração e produção agrícola no vale do Cávado durante o Antigo Regime* - Porto, Dissertação de Doutoramento-FLUP, 1979
- *Indústrias em Braga. As primeiras manufacturas de cortumes - Bracara Augusta*, Vol.XXXIX-87-88(100-101), Braga, CMB, 1985, 221-240pp
- *Indústrias em Braga: As fábricas de papel do rio Este (IV), Bracara Augusta*, Vol.XLIV, Nºs 96(109), Braga, CMB, 1993, 417-444pp
- *Indústrias em Braga - V. As manufacturas de Armas e componentes, Bracara Augusta*, Vol.XLVII, Nºs 100 (113), Braga, CMB, 1997, 165-201pp
- *Indústrias em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XLI, Nºs 91-92(104-105), Braga, CMB, 1988/89, 139-176pp

- *Alguns Dados em Torno das Relações Económicas entre o Porto, sua região e a Galiza na Época Moderna, Séc XVII e XVIII, Sep. da Revista da FLUP-História, Porto, FLUP, História, 1979*
- *Mercados do Norte do Douro - Algumas consid. sobre História dos Mercados Regionais, Séc.s XVII-XVIII, Sep. da Revista da FLUP-História, 2ª Série, 2, Porto, FLUP, História, 1985*
- *Indústrias de Braga. A fábrica bracarense de instrumentos musicais - Homenagem ao professor Victor de Sá - Lisboa, Li. Horizonte, Horizonte Histórico, 1991, 109-134pp*
- *Elementos para a História dos preços na região bracarense (1680-1830) - Bracara Augusta, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74), Braga, CMB, 1971-72, 125-141pp*
- Oliveira, Eduardo P.; Moura, Eduardo S.; Mesquita, João - *Braga - Evolução da Estrutura Urbana - Braga, Câmara Municip. de Braga, Estudos Bracarense-3, 1982, 64pp*
- Oliveira, E. P. e Costa, Luis - *O "Progresso" em Braga - I - Através das actas camarárias - Mínia, II serie, ano1 (2), Braga, ASPA, 1978, 3-52pp*
- Oliveira, Eduardo Pires de - *Os Apontamentos Arqueológicos de Braga de José Teixeira - Mínia, II série, 1 (1), Braga, ASPA, 1978, 20-44pp*
  - *Estudos Bracarense - 6 - O S. João, Breve Antologia Histórica - Braga, Soares dos Reis Ed., 1983, 48pp*
  - *Estudos Bracarense - 4 - Para uma bibliografia do cónego Arlindo Ribeiro da Cunha - Bol. Bibl.Univ. Coimbra, Vol.37, Coimbra, sep.Bol. Bibl.Univ. Coimbra, 1982, pp161-188*
  - *Estudos Bracarense - 6 - A Arcada da Lapa. A Arquitectura, Vol.37, Braga, Soares dos Reis, 1982, pp5-31*
  - *O "Diário do Minho" e o seu contributo para o Estudo do Património Cultural Minhoto (1919-1980) - Barcelos, sep. da rev. Barcelos, 1984, 64pp*
  - *Estudos Sobre os Séculos XIX e XX em Braga - Braga, APPACDM, 1995, 523pp*
  - *As Comemorações do I Centenário do Bom Jesus do Monte (1884) - estudos bracarense - 10, Mínia, II serie, Ano 6 (7), Braga, ASPA, 1983, 77-118pp*
  - *O Edifício do Convento do Salvador - De Mosteiro de Freiras ao lar de Conde Agrolongo - Braga, Lar Conde de Agrolongo, 1994, 307pp*
  - *A paróquia de S. José de S. Lázaro (1747-1977) - Braga, ed. P. S. Lázaro, 1997, 454pp*
  - *Convento dos Congregados - Braga, CIFOP, 1988, 22pp*
  - *Imagens do Minho Oitocentista - Braga, Cent.Cult.Desp.Trab.Seg.Soc.e Saud., 1985, 259pp*
- Oliveira, Manuel Alves - *Um Motim de Há 100 anos: entre Braga e Guimarães - Guimarães, Liv. Cruz, 1985, 38pp*
  - *A cidade de Guimarães no século XIX num plano de urbanização - in, Guimarães do passado e do presente, catalog. expo., Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães, 1985, pp16-37*
- Ortigão, Ramalho - *As Farpas - Tomo I, 2ª ed., Lisboa, 1948*
- Otero Pedrayo, Ramon - *Paisaxes galegas en Paulo Orósio e en Hidácio - Bracara Augusta, Vol. XI-XII-fasc.1-2(43-46) , Braga, CMB, 1960, 169-172pp*
- Paes Moreira, Fernando - *Bibliografia Bracarense - Estudos de Bibliografia - I - Braga, Second Hand Shop, 1992, 118pp*
- Palha, M. Helena - *Rei David - Carro dos Pastores - Passado e presente - Braga, gráfica de S. Vicente, 1984, 63pp*

- Passos, J. M. da Silva - *O Bilhete Postal Ilustrado e a História Urbana de Braga* - Lisboa, Caminho, Memória da Cidade, 1996, 176pp
- Património.. - *Património Arquitectónico e Arqueológico Classificado* - Distrito de Braga, IPPAR/SEC, Lisboa 1993, 95pp
- Pereira, Agostinho Correia - *Monografia da freguesia Rural de Palmeira* - Concelho de Braga, Distrito de Braga, Boletim da Direcção Geral de Agricultura, ano XI, Nº 6, Coimbra, 1912
- Pereira, Barros - *Sporting Clube de Braga:1921-1985* - Braga, Correio do Minho, 1985, 220pp
- Pessanha, Sebastião - *A Fiação e a Tecelagem Manuaes em Portugal - 1- Os Tecelões Paramenteiros de Braga* - Braga, ASPA e CMB, 1980, 14-18
- Pinheiro, Luis - *Alminhas, Nichos e Cruzeiros de Portugal - Minho - Fasc. I*, Braga, Lit. do Minho, 1957, 40pp
- Pinto, Sérgio da Silva - *O Problema de S. Pedro Mártir - 1º Bispo de Braga* - Braga, Ed. da Delegação Bracarense da Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1959, 40pp
- *Braga na História - Elementos para o seu estudo* - Braga, Câmara Municip. de Braga, 1959, 34pp
- *Resenha histórica de Braga Medieval - Bracara Augusta*, Braga, Actas do Congresso Histórico de Portugal Medieval, 1959, 29pp
- *Arquivo Municipal de Braga - Sep. Bracara Augusta*, Vol. XIII, Braga, CMB, 1962, 37pp
- Pinto, Sérgio da Silva e Athayde, Alfredo de - *A Necrópole de S. Vitor - Braga (Séc. IX-X) - Bracara Augusta*, Vol. VIII- fasc.1-2(35-36) , Braga, CMB, 1957, 106-111pp
- Prieto, Francisco - *O Liceu Sá de Miranda em Braga* - in Portugal Económico e Artístico, vol. 1, s/d, 277-282pp
- Ramalho, Américo da Costa - *D. Diogo de Sousa e o introdutor do Humanismo em Portugal - Bracara Augusta*, Vol. XX fasc.43-44(55-56) , Braga, CMB, 1966, 6-24pp
- Ramos, Feliciano - *Braga no Romance Contemporâneo - a Trilogia Nacional de Manuel Ribeiro - Bracara Augusta*, Vol. II - fasc.1(14), Braga, CMB, 1950, 39-43pp
- Ramos, Feliciano - *Origens do Liceu Nacional de Braga (1836-1947) - in Documento Histórico sobre o Liceu Nacional Sá de Miranda* - 1964, 209-220pp
- Ramos, L.A. de Oliveira - *Situação do Cabido Bracarense no Regime Liberal* - Braga, Actas-Congres.I.- IX Cent. Dedic. Sé de Braga, 1990, 527-541pp
- Rebelo, Arminda dos Reis - *Evolução Demográfica e Urbana de Braga* - Coimbra, Tese Lic. policop, 1961, 50pp
- Rocha, Hugo - *Elogio de Braga e do seu termo* - Braga, Ed. "Bracara Augusta", 1951, 143pp
- Rodrigues, Ana Maria - *Os Prazos do Cabido de Braga nos Séculos XIV e XV* - Actas-Congr. Inter.IX Cent. Ded. Sé de Braga, Vol.II/I-A catedral...(séc.XII-XIX), Braga, Univ. Cat. Port., Fac. Teo. Brag., Cab.M.P.Brag., 1990, 463-483pp
- S.J., Ernesto Domingues - *Braga de 1560 a 1565 vista do Colégio de S. Paulo - Bracara Augusta*, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74), Braga, CMB, 1971-72, 3-37pp
- S. Valério - *Vida de S. Frutuoso - Arcebispo de Braga* - Braga, Livraria Cruz, 1978, 68pp
- Sá, Victor de - *Manuel Monteiro ou a República Inviável - Mínia*, II série, ano3, Nº2, Braga, ASPA, 1980, 3-37pp
- Salgado, José Ferreira - *Nas origens de Braga - Bracara Augusta*, Vol.XXXV-79-80(92-93), Braga, CMB, 1981, 291-324pp
- Santos, Ademar Ferreira dos - *Mosteiro de Tibães (1834-1864) - Trinta anos para perder o rasto de uma memória de séculos - sep Mínia*, 2ª serie, 8, 1986, Braga, ASPA, 1987, 131pp

- Santos da Cunha, António Maria - *O marechal morreu - Bracara Augusta*, Vol. III - fasc.1(18), Braga, CMB, 1951-52, p5
- Santos, Luciano A. Santos; Le Roux, P. e Tranoy, A. - *Inscrições romanas no Museu Pio XII em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XXXVII-83-84(96-97), Braga, CMB, 1983, 183-206pp
- Silva, Domingos - *Braga antes e em meados do século XVIII - Bracara Augusta*, Vol.XXXIX-87-88(100-101), Braga, CMB, 1985, 193-220pp
- Silva, Francisco Jerónimo da - *Descrição da Entrada d'El-Rei, Nosso Senhor, O Senhor D. Miguel I, Na cidade de Braga, em o dia 1º de Novembro de 1832 - Composta e offerecida ao mesmo Augusto Senhor por...* - Coimbra, Real Imprensa da Universidade, 1832
- Simões, Ilídio Mariz - *Os primórdios da electrificação em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XLIII, Nºs 94-95(107-108), Braga, CMB, 1991/92, 223-284pp
- Simões, Manuel - *Braga Camiliana* - Forum, sep., Braga, UM, 1990
- Smith, Robert C. - *A Casa da Câmara de Braga (1753-1756) - Bracara Augusta*, Sep., Vol.XXII,fas51-54(63-66), Braga, Câmara Municipal de Braga, 1968, 52pp
- *Três Estudos Bracarense* - Braga, Livraria Cruz, 1972
  - *André Soares. Arquitecto do Minho* - Lisboa, Liv. Horizonte, 1973
- Soares, Franquelim Neiva - *Origens e evolução do Liceu Nacional de Braga - dados provisórios* - Braga, Escola Secundária Sá de Miranda, publicação comemorativa dos 150 anos, 1986, pp7-15
- *D. João Crisóstomo de Amorim Pessoa, Arcebispo de Braga (1810-1888)* - Documentos para a sua biografia no I centenário da sua morte, Cantanhede, Ed. Santa Casa da Misericórdia de Cantanhede, 1990, 303pp
- Soares, José F. X. de Almeida - - *Subsídios para um Planeamento Económico-Social da Região do Minho - Alguns Aspectos Médico-Sociais do Distrito de Braga* - Ed. da Liv. Pax, Braga, 1966
- *Uma Consciência Profissional do Dever Cumprido - Da Febre Tifóide à Cólera - 1943-1974* - Braga, Ed. autor, 1974, 64pp
  - Um Problema Nacional - *O caso concreto do abastecimento de água potável em Braga (subsídios e um segundo apelo)* - in *O Cávado*, Braga, 12/6/1981
- Soares, Torquato de Sousa - *Estado Social e Político do Noroeste da Península no Século VI - Bracara Augusta*, Vol. VIII- fasc.3-4(37-38) , Braga, CMB, 1957, 378-383pp
- Soeiro, Rafael de Barros - *O Colégio de S. Paulo e o 1º de Dezembro de 1640* - Braga, sep. do opúsculo "Medalhões" -3ª serie, 1980, 8pp
- *Medalhões* - (Figuras de Braga ou que por ela passaram) - 3ª série, Braga, Del. Brac. da SHIP, 1981
- Sousa, José João Rigaud - *Inventário de materiais para a arqueologia bracarense - Bracara Augusta*, Vol.XX-Fas.43-44(55-56), Braga, CMB, 1966, 165-178pp
- *Braga nos Séculos IV e V - Notas arqueológicas - Bracara Augusta*, Vol.XXII,Nºs51-54(63-66), Braga, CMB, Acts do Cong Ests da Com. do XII Cent da morte de S. Frutuoso, 1968, 194-196pp
  - *Megalitismo nos arredores de Braga - Necrópoles do Monte Crasto, Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 329-336pp
  - *Nova ara dedicada aos lares no Convento Bracaraugustano - Bracara Augusta*, Vol.XXV/XXVI-F.59-62 (71-74) - Braga, CMB, 1971-72, 179-184pp
  - *Casas-Torre ainda existentes nos arredores de Braga - O Distrito de Braga*, Vol III, 2ª serie, (VII), Braga, Sep de O Distrito de Braga, 1978, 24pp

- Teixeira, Carlos - *Subsídios para o Estudo da Arqueologia Bracarense - 1- O Monte de Castro (Castrum Maximum) - Bracara Augusta*, Braga, CMB, 1956
- Teles, Pedro Cabral - *Os primórdios dos transportes urbanos em Braga - (1875-1925)*; trabalho Escolar de Mestrado (policop.), FLUP, Porto
- Torres Alberto Pinheiro - *O Collegio de Regeneração de Braga* - Braga, Typ. de JM de Souza Cruz, 1904, 56pp
- Tranoy, A. e Roux, P. Le - *As Necrópoles de Bracara Augusta - Les inscriptions funéraires - Cadernos de arqueologia, Serie-II, 6-7*, Braga, UA-UM e Museu D. Diogo de Sousa, -90, 41-186pp
- Tranoy, Alain - *A propos des "callaeci" de Pline: Epigraphie et peuplement - Bracara Augusta*, Vol.XXXI-71-72(83-84), Braga, CMB, 1977, 225-234pp
- *La Galice Romaine - Recherches sur le nord-ouest de la péninsule ibérique dans l'Antiquité* - Paris, Diffusion de Boccard, Pub.CPP-col. Maison P. Ibériques (GIS -15), 1981, 602pp
- Trigueiros, L. Forjaz - *O Minho* - Lisboa, Ed. Liv. Bertrand, 1957
- Unamuno, Miguel - *in Por terras de Portugal e da Espanha - Braga (1908)*, Lisboa, Assírio e Alvim, 1989, 43-55pp
- Valdez; José - *Uma Noite no Atneu Uma Noite de Música - (ou Braga em 1911)* - Braga, A Tolerada, 1981, 46pp
- Vasconcelos, J. Leite de - *De Terra em Terra - in, Etnografia Portuguesa-1936, 2º Vol.*, Imprens. Nac., 1927
- Vasconcelos, Maria da Assunção Jácome de - *A Casa dos Coimbras - Forum*, nº18, Jul de 1995, Braga, CC da Universidade do Minho, 1995, 63-80pp
- *O Mapa das Ruas de Braga de 1750 - Breve apontamento sobre a situação do Cabido Bracarense no Séc. XVIII - Forum*, nº4 - Out., Braga, Universidade do Minho, 1988, 91-101pp
- Vaz, A. Luis - *O Cabido de Braga - 1071 a 1971 - Factos Notáveis do País Ligados à sua História* - Braga, Edit. José Dias de Castro, 1971, 300pp
- Veloso, Francisco José de A. Fonseca - *A Evolução do Nome de Braga - Mínia, 1ª serie-Ano I (fasc-1) Nº1*, Braga, Instituto Minhoto de Estudos Regionais, 1944, 41-44pp
- Velozo, Francisco José - *A Lusitânia Suévico-Bizantina - Bracara Augusta*, Vol. IV - fasc.1-3(22-24), Braga, CMB, 1952-53, 46-69pp
- Vieira, Jose Carlos de Sousa Alves - *Para a Historia do Sameiro* - Braga, Confraria do Santuário de Nª Sª do Sameiro, 1930, 232pp
- Vilaça, Isabel Mª A. G. Moreira - *A Indústria dos Damascos em Braga - situação actual* - Braga, ASPA e CMB, 1980, 13pp
- Yanguas, Narciso Santos - *Las cohortes de bracaraugustanus en el ejército imperial romano - Bracara Augusta*, Vol.XXXIII -75-76(87-88), Braga, CMB, 1979, 367-390pp
- *Los Lusitanos en los Ejércitos Romanos de la Republica - Bracara Augusta*, Vol.XXXIIV-78(91), Braga, CMB, 1980, 693-704pp





## BIBLIOGRAFIA

### geral

- Acciaiuoli, Margarida - *Os Anos 40 em Portugal: o País, o Regime e as Artes* - Lisboa, Dissertação de Doutoramento - Univ Nova de Lisboa; 199pp
- Adranovich, Gregory D. e Riposa, Gerey - *Doing Urban Research - Applied Social Research Methods, series - Vol 33, USA, Sage Pub., 1993, 107pp*
- Albuquerque, Luís - *Para a História da Ciência em Portugal* - Lisboa, Livros Horizonte, Horizonte nº21, 1973, 166pp
- Alegria, Fernanda - *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no Séc. XIX* - relatório Nº 5, Lisboa, CEG-INIC, Linha de acção nº6 - Geograf. Reg e Hist., 1983
- *Política ferroviária do Fontismo* - *Revista de História Económica e Social*, 23, Lisboa, 1988, 43-64
- *Sobre alguns mapas e estatísticas dos correios portugueses dos fins do século XIX* - II vol., Lisboa, CEG, in Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro, 1988, 159-176
- *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)* - 12, Lisboa, CEG, Memórias do CEG, 1990, 560
- *Cartografia Antiga de Portugal Continental* - Finisterra-CEG, XII-24, Lisboa, CEG, 1977, 169-210
- Alegria, Maria Fernanda e Garcia, João Carlos - *Etapas da Evolução da Cartografia Portuguesa (Séculos XV a XIX)* - in *La Cartografía de la Península Ibérica e la sua Extensió al Continent Americá*; Barcelona - Institut Cartogràfic di Catalunya, 1991, 227-279
- Almajano, Maria Nieves Ruperez - *Urbanismo de Salamanca en Siglo XVIII* - Delegacion en Salamanca del Colegio Oficial de Arquitectos de Leon, 1992, 323pp
- Almeida, Fortunato de - *História da Igreja em Portugal por...* - Coimbra, Imprensa Académica, 1910
- Almeida, Pedro Vieira de - *A Arquitectura do Século XVIII em Portugal- Exemplo de Varese - Bracara Augusta*, Vol.XXVII, Nº64(76), Braga, CMB, Actas do Congresso- Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, 451-464pp
- Alves, Joaquim Jaime B. Ferreira - *O Porto na Época dos Almadás - Arquitectura e Obras Públicas* - Vol. I, Porto, Câmara Munic. do Porto, 1988, pp316
- Alves, Jorge Fernandes - *O "Brasileiro" Oitocentista e o seu papel social* - *Revista de História*, vol. XII, JNICT, Porto, 1993, pp257-296
- Amaral, D. Freitas - *Opções Políticas e Ideológicas Subjacentes à Legislação Urbana* - , in *Direito do Urbanismo*, Oeiras, INA, 1989, pp93-105
- Amaral, Diogo F. (coord.), *et alii* - *Direito do Urbanismo* - comunic(s) apresent. ao Curso realiz. Instituto Nacional de Administração -1988, Oeiras, INA - Instituto Nacional de Administração, 1989, 472pp
- Amaral, Keil do - *No XXX aniversário da sua morte. Evocação de Duarte Pacheco* - *Revista Municipal*, CML, Lisboa, 1973, 138-139pp
- Amorim, Inês - *Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII - Análise Social*, vol. XXXV (156), Lisboa, ICS - UNL, 2000, 605-650pp
- Ansary, Pierre e Schoonbrodt - *Penser la ville - Choix de textes philosophiques* - AAM - editions, 1989
- Araújo, Ilídio - *Quintas de Recreio - Breve introdução ao seu estudo, com especial consideração das que em Portugal foram ordenadas durante o século XVIII* - *Bracara Augusta*, Vol.XXVII, Nº63(75), Braga, CMB, Actas do Congresso - Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, pp321-331

- Atlas... - *Atlas histórico de ciudades europeas*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona e SALVAT, 1994, pp335
- Augé, Marc - *Não-Lugares - Introdução a uma Antropologia da Sobre Modernidade* - Vendas Novas, Bertrand, edit, 1994
- Aymonino, Carlo - *Origini e sviluppo della città Moderna* - Marsilio, Venezia, 1993, 124pp
- Azevedo, Correia de - *Enciclopédia da Arte Portuguesa - Arquitectura - 1º Vol.*, Trofa, Liv. Sólivros de Portugal, 1976, pp163-174
- Azevedo, Julião Soares de - *Condições económicas da revolução portuguesa de 1820 - Vol. Séc. XIX*, Lisboa, Emp. Contemporânea de edições L., 1944
- Bachelard, Gaston - *A Poética do Espaço* - S. Paulo, Martins Fontes, 1996
- Baptista, Abel Barros - *Novelas do Minho de Camilo Castelo Branco* - apresent, crít., select e sugest para a análise literária de A. B. Baptista - Lisboa, Editorial Comunicação, Textos literarios Nº65, 1994, 252pp
- Bardet, Gaston - *L'Urbanisme* - Paris, PUF, 1947
- *Fondements du Novel Urbanisme - Revista da Faculdade de Engenharia* - (1-3), Porto, FEUP, 1947
- Barles, Sabine et Guillerme, André - *L'Urbanisme Souterrain* - Paris, PUF, Que Sais-Je?, 1995
- Baroja, Julio Caro - *Paisajes y ciudades* - Madrid, Taurus, 1984, 234pp
- Barros, M<sup>a</sup> Armada de S. N. - *O desenvolvimento de Lisboa de 1890 a 1940 - contribuição para o seu estudo geográfico*, Revista Municipa, 71/72/73, Lisboa, 1956/57, pp26-37
- Beaujeu-Garnier, Jacqueline - *Geografia Urbana* - Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, 1983, 444pp
- Benevolo, Leonardo - *Historia de la Arquitectura del Renacimiento (2 Vol. ) - La Arquitectura Clásica (Del Siglo XV al Siglo XVIII)*, 4ª Ed. r/ Italiana, Barcelona, Gustavo Gilli, 1981, 1368pp
- *Historia da Cidade* - Perspectiva
- *Histoire de l'Architecture Moderne - 1- La revolution Industrielle* - Dunod, Espace & Architecture, 1987
- *The European City* - BlackWell, 1995
- Bernardes, Joaquim de Oliveira da Silva - *Leiria no Século XIX - Aspectos Económicos*, Leiria, Assembleia Distrital, 1981, 195pp
- Bernardino, Teresa - *Sociedade e Atitudes Mentais em Portugal (1777-1810)*, Lisboa, INCM, Temas Portugueses, 1986, 238pp
- Berrance, Luis - *Evolução do Desenho das Fachadas das Habitações Correntes Almadinas 1774-1844*
- Bibliografia... - *Bibliografia Geográfica de Portugal* - vid cap(s) s/cidades, 1º vol., 1948; 2º vol.1982
- Bonifácio, Maria de Fátima - *A industrialização oitocentista e concorrência externa - a indústria chapeleira* - Cadernos do ICS - 1980
- Bonilha, José Fernando Martins - *A contribuição minhota no contexto da emigração Portuguesa para o Brasil - Bracara Augusta* - Vol.XXXIII-75-76 (87-88), Braga, CMB, 1979, 325-358pp
- Bonnet Correa, A. - *Morfologia y ciudad - urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España* - Barcelona, GG, col arquitect e crítica, 1978, 222pp
- Bourdin, Alain - *Le patrimoine réinventé* - Paris, PUF, 1984

- Bourrilon, Florence - "*L'haussmannisation*", *une solution à la crise urbaine du milieu du siècle ? - Historiens - Géographes*, Nº 338, pp131-150
- Boyer, Ferdinand - *Un lotissement a Paris au XVIIIe Siècle: De L'Hotel de Chuseul a la Comédie Italienne - La Vie Urbaine*, nº4-Oct/Dec., Paris, l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, 1962, 241-260pp
- Branco, Manuel Bernardes - *Historia das Ordens Monásticas em Portugal* - Lisboa, Liv. editora de Tavares Cardoso & Irmão, 1888
- Braunfels, Wolfgang - *Urbanismo Occidental* - Madrid, Alianza Forma, 1987
- Broc, Numa - *Quelle est la plus Ancienne Carte "Moderne" de la France?*, *Annales de Géographie*, 513-XCII-Set./Oct., Société de Géographie, 1983, 513 -530pp
- Brulhart, Armand - *Guillaume Henri Dufour - génie civil et urbanisme à Genève au XIX e siècle* - Lausanne, Payot-Lausanne, 1987, 140pp
- Bullon, Concepcion Camarero - *El Catastro del Marques de la Enseñada como fuente demografica: La documentacion de nivel local*, *Estudios Geograficos*, XLVI,178-179-Feb/Mai, Madrid, Inst. J. S. Elcano, 1985, 137-157pp
- Bulmer, Martin - *The Chicago School of Sociology - Institutionalization, Diversity, and the Rise of Sociological Research* - The University Of Chicago Press - Chicago and London, 1984
- Caamaño Gesto, Manuel - *Alteraciones de las vías romanas y su difícil distinción con los caminos posteriores* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXIII-75-76(87-88), Braga, CMB, 1979, 359-366pp
- Cabo Alonso, Angel - *Salamanca: personalidad geografica de una ciudad* - Salamanca, Universidad de Salamanca, 1981, 48pp
- Cabral, Manuel Villaverde - *O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no Século XIX* - Lisboa, Regra do Jogo, 1981
- Calderón, B. Calderón - *Cartografía y ciudad - Valladolid en el siglo XIX. Transformaciones espaciales en el inicio del proceso urbano contemporaneo* - Valladolid, Col. temas de urbanismo, 1991, 107pp
- Callahan,William J. - *Iglesia,Poder y Sociedad en España, 1750-1874* - Madrid, Nerea, 1989, 314pp
- Calvo Alonso, Carlos - *El Catastro de Ensenada. Proyecto de única contribución en la Corona de Castilla in El Catastro en España - 1714-1906 - (2º Vol.)*, Centro de Gestion Cadastral Y Cooperación Tributária - Ministério de Economia y Hacienda, 1988, pp89-111
- Campos, Ezequiel de - *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto* - Porto, de Autor, 1932
- *Pregação no Deserto* - Porto, Lello & Irmão, 1948
- Cant, R. G. - *The Dilema of Historical Geograpy - Human Geography - Concepts and Cases Studies*, Christchurch - N. Z., Ed. by W. B. Johnston, 1969, 40-60pp
- Cantero, Nicolás Ortega - *Geografía y cultura* - Alianza Editorial, Madrid, 1987, 123pp
- Capel, Horacio - *Capitalismo y morfología urbana en España - Realidad geografica*, 4 (4ª ed.), Barcelona, Amelia Romero, 1983
- *Filosofía y ciencia en la geografía contemporánea* - Barcelona Barcanova, Temas universitarios, 1981, 509pp
- Capitão, Mª Amélia da Motta - *Subsídios para a História dos Transportes Terrestres em Lisboa no Séc. XIX* - Lisboa, Serv. Gráfico da Liga dos Combatentes, 1974
- Caracciolo; Alberto (cura di) - *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo* - Bologna, Il Mulino, serie di storia, 1975, 321pp
- Cardoso, José Luis - *O Pensamento económico em Portugal nos Finais do Século XVIII* - Lisboa, Estampa, 1989

- *Água, iluminação e esgotos em Lisboa nos finais do século XVIII - Análise Social* - vol. XXXV (156), Lisboa, ICS - UNL, 2000, pp405-509

- Carlos Bastos (org.) - *Livro de Ouro do comércio e Indústria de Portugal - Biografia das principais e mais antigas casas do País* - Porto, Ed. e org. de Carlos Bastos (oficinas Portugália), 1955
- Carreras, Carles e Vilagrassa y Ibarz, Joan - *La Geografía Histórica - in Teoría y Práctica de la Geografía*, A. García Ballesteros (et. al. ed.), Madrid, Alhambra, 1986, pp361-372
- Carrero, M<sup>a</sup> de la Montaña Dominguez - *La Plaza Mayor de Plasencia - La vida urbana en el siglo XIX* - Salamanca, Ex<sup>a</sup> Diputación Provincial de Cáceres, 1992, 247pp
- Carter, Harold - *The Study of Urban Geography* - 3<sup>a</sup>ed., London, Ed. Edward Arnold, 1981
- *An Introduction to Urban, Historical Geography* - 3<sup>a</sup> ed. - London, Eduard Arnold, 1989
- Carvalho Costa, Alexandre de - *Lendas - Historietas - Etimologias Populares e Outras Etimologias Respeitantes As cidades... - ...vilas, aldeias e lugares de Portugal Continental* - Compilações, Porto, Liv. Civilização, 1959
- Castells, Manuel - *Problemas de investigação em sociologia urbana* - Presença, ed.Biblio. Textos Universitários.
- *Lutas urbanas e poder político* - 5, Afrontamento, a cidade em questão
- *La Cuestion Urbana* - Madrid, Siglo Veintiuno de España ed., [1972],. Col. Arquitect e Urbanismo, 2<sup>a</sup>ed, 1972, 430pp
- Castro, Armando de - *Introdução ao estudo da economia portuguesa (fins do Séc. XVIII a princípios do Séc. XX)* - Lisboa, Cosmos, 1947
- *A Revolução Industrial em Portugal no Séc. XIX* - 2<sup>a</sup> ed., Lisboa, 1971
- *As finanças públicas na economia portuguesa da 1<sup>a</sup> metade do séc. XIX* - in o Liberalismo na Península Ibérica na 1<sup>a</sup> metade do Séc. XIX, 1<sup>o</sup> vol., Lisboa, Sá da Costa, 1971
- Catroga, Fernando - *O Céu da Memória - Cemitério Romântico e Culto Cívico dos Mortos (1756-1911)* - Coimbra, Minerva, História, 1999, 367pp
- Cauquelin, Anne - *La Ville a la Nuit* - Paris, PUF, 1977
- Chenel, Yves - *Les Chemins de Fer* - n<sup>o</sup>86, Paris, PUF, Que sais je?, 1986
- Cherry, Gordon E. - *Town Plannig in Britain since 1900 - The Rise and Fall of the Planning Ideal* - Oxford, Blackwell - Pub., 1996
- Choay, Françoise - *L'Urbanisme - Utopies et réalités, une anthologie* - Paris, Ed. du Seuil, 1965
- *L'Orizzonte del Posturbano* - Roma, Officina Edizioni, 1992
- *L'Allégorie du patrimoine* - Paris, Ed. du Seuil, 1995
- *Pensées sur la ville, arts de la ville, in la ville de l'âge industriel, le cycle haussmannien* - sous la direction de Maurice Agulhon, 2<sup>a</sup> edit, Paris, Editions du Seuil, 1998, 169-284pp
- Chueca Goitia, Fernando - *Breve História do Urbanismo* - col. Dimensões, n<sup>o</sup>12, ed. Presença, Lisboa, 1982
- Cintra, Luis Lindley - *Toponímia e repovoamento do território - Bracara Augusta*, Vol. IX-X fasc.1-2 (49-50), Braga, CMB, 1963, 270-271pp
- Clark, Audrey N. - *Dictionary of geography - Human & Physical Geography terms explained* - Longman, Sec. ed. 1988, London, 724pp
- Claval, Paul - *La Logique des Villes, Éssai d'Urbanologie* - Tome XV, Paris, Ed. LITEC, Col. Géog. Économique et Sociale, 1981

- Clout, Hugh D. - *The Practice of historical Geography in France - themes in historical geography in France*, London, 1977, pp1-19
- Colomer i Preses, (Mossèn) Ignasi M. - *Cartografia Peninsular (séc. VIII - XIX)* - Barcelona, Generalitat de Catalunya-Instit. Cartogràf.Catala., 1992, 302pp
- Colóquio... - *L'Evolution de L'Urbanisme au XVIIIe. Siècle - Colóquio Artes*, 8, 2ª Série/14ºAno, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, 1972, 46pp
- Coma, Martín Bassols - *História do Direito do Urbanismo na Europa - in Direito do Urbanismo* (coord. D. Freitas do Amaral), INA, 1989, pp109-142
- Comes, Vicente - *Las Ciudades Servicio: sucursales de la necesidad - Las Obras Publicas en Siglo XVIII* - Revista MOPU, nº356, Jul/Ago, Madrid, MOPU, 1988
- Condesso, Francisco Seis Dedos Velasco - *Uma contribuição do método arquitectonológico para a História Contemporânea - Bracara Augusta*, Vol. IX-X fasc.1-2(49-50), Braga, CMB, 1963, 316-329pp
- Cordeiro, J. M. Lopes - *Empresas e empresários portuenses na segunda metade do século XIX - Análise Social*, Vol.XXXI (136-137)-2º3º, Lisboa, ICS-UL, 1996, 313-342pp  
(text. catálogo) - *Exposição de Arqueologia Industrial - Um Século de Indústria no Norte 1834-1933 - O Génio dos Engenhos* - AIP- Porto, 1999, pp166
- Correa, António Bonet - *Les Places Octogonales en Espagne au XVIIIe. Siècle - Colóquio Artes*, 8, 2ª Série/14ºAno, Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, 1972, 25-29pp
- Correia de Azevedo - *Enciclopédia da Arte Portuguesa (1º e 2º Vol.) - Arquitectura* - Trofa, Liv. Sòlvros de Portugal-David Jorge Pereira, 1976, 542pp
- Correia, Paulo - *Gestão Municipal do Desenvolvimento Urbanístico: estratégias fundiárias* - Lisboa, Dissertação de Doutoramento, 1987
- Costa, Américo - *Dicionário Corográfico de Potugal Continental e Insular* - Vol.12, Porto, Liv. Civilização, 1949
- Costa, Lucília Verdelho da - *Ernesto Korrodi (1889-1944), arquitectura, ensino e restauro do património* - Lisboa, Ed. Estampa, Teoria da Arte 21, 1997, 358pp
- Costa, Mário Júlio Brito de Almeida - *Origem da Enfiteuse no Direito Português* - Coimbra, Coimbra Editora, 1957
- Cruz, Maria Antonieta - *Agruras dos Emigrantes portugueses no Brasil - contribuição para o estudo da emigração portuguesa na 2ª metade do Sec. XIX* - Revista de História, vol. VII, Porto, 1987
- Daveau, Suzanne - *História de Geografia - Ler História21* - 1991, Lisboa, Edições Salamandra, 1991, 162-169  
- *Algumas Leituras para uma Exposição - Expo.- A Pintura no Mundo - Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Catálogo da Expo. c/ mesmo título, Porto, Bibliot. Públic. Municip. do Porto, 1992, 111-20pp
- Delabarre, Michel - *Le Temps des Villes* - Paris, Ed. du Seuil
- Denis, Henri - *História do Pensamento Economico* - Lisboa, Liv. Horizonte, 1993, 782pp
- Dias, João José Alves - *Lisboa Medieval na Iconografia do Séc. XVI - História e Crítica* - , Lisboa, Actas-Jornadas de História Medieval, 1985, 239-244
- Dias, Maria Helena - *Os primórdios da Moderna Cartografia Militar em Portugal: Uma História ainda por contar - Imagem - rev. da Faculdade de Letras da UL*, nº24- V serie, Lisboa, FLUL, 1999, 49-80pp
- Dias, Mª Helena e Feijão, M. J. - *Glossário para a indexação de documentos cartográficos* - Lisboa, IBL, 1995

- Dias, Maria Helena e Botelho, Henrique Ferreira (coord.s) - *Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa* - (2ª ed.), Lisboa, CNG/CEG/IGE, 1999, 71pp
- Dossier - *Dossier Pacheco nos quarenta anos da sua morte - Arquitectura*, (151), Lisboa, 1983
- Duarte, Luis Miguel e Amaral, Luis Carlos - *Prazos do Século e Prazos de Deus - Os aforamentos na Câmara e no Cabido do Porto no último quartel do Séc. XV - Revista da FLUP - História*, IIª Série, Porto, 1984
- Duby, Georges (Direction) - *Histoire de la France Urbaine - La Ville Classique* - 3, Seuil, col. Univers Historique, 1981
- *Histoire de la France Urbaine - La ville de l'âge industriel* - 4, Seuil, col. Univers Historique, 1983, 671pp
- Estebanez, Jose - *Los Espacios Urbanos* - in - *Geografía Humana* - Cap. IV, Catedra, Madrid, 1992, 357-585pp
- Esteves Pereira, J. M. - *Subsídios para a História da Indústria Portuguesa - c/ ensaio económico social sobre as Corporações e Mesteres por Carlos da Fonseca*, Lisboa, Guimarães & Compª Edt. , 1979, 190pp
- Evangelista, João - *Um Século de população portuguesa (1864-1960)* - Lisboa, INE, 1971
- Feijó, Rui G. C. - *Mobilização rural e urbana na Maria da Fonte* - in o Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do Sec. XIX, 2ª Vol., Lisboa, Sá da Costa, 1982
- Fernandes, José Alberto V. Rio - *Porto - Cidade e Comércio* - LI, Porto, Arq Historico da Câmara Municipal do Porto, Doc.s e Memo.s para a História do Porto, 1997, 295pp
- Fernandes, Mário Gonçalves - *Viana do Castelo - A consolidação de uma cidade (1855-1926)* - Lisboa, Colibri, Fernando Mão de Ferro, Estudos de História Regional, 1995, 186pp
- *Viana do Castelo: A cartografia da Cidade - Cadernos Vianenses*, tomo 24-1996, Viana do Castelo, CMVC, 1998, 243-269pp
- *Notas sobre o urbanismo e planeamento urbano oitocentista em Portugal, ou apresentação à crítica do estado de uma investigação em curso* - Lisboa, Actas do VIII Colóquio Ibérico de Geografia, 1999
- Fernandes, Paula Guilhermina - *Habitação e trabalho no Porto da época do cerco: O bairro de Santa Catarina - Análise Social*, vol. XXXV (156), Lisboa, ICS - UNL, 2000, pp511-545pp
- Fernández, Ramón Gran - *Las Transformaciones Urbanas de Barcelona en los Origenes de la Era Industrial - Ultimo Tercio del Siglo XVIII - Estudios Geograficos*, XXI,II 8, FEB., Madrid, CSIC, Inst. Elcano, 1970, 149-159pp
- Ferreira, J. A. Pinto - *Textos laudatórios do Século XVIII, a João Almada Mello - inspirados na grandiosa obra por ele realizada na cidade do Porto* - Bracara Augusta, Vol.XXVIII,Nº65-66(77-78), Braga, CMB, Actas do Congresso- Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, 87-159pp
- Ferreira, João Albino Pinto - *Alguns aspectos das casas Medievais do Porto (séc. XIV)* - Bracara Augusta, Vol. XVI-XVII fasc.39-40(51-52), Braga, CMB, 1964, 79-80pp
- Ferreira, Mª da Conceição Falcão - *Uma Rua de Elite na Guimarães Medieval (1376-1520) - 1ª parte* - *Revista de Guimarães*, Vol. XCVI,Jan/Dez, Guimarães, Sociedade Martins Sarmento, 1986, 81-150pp
- Ferreira, Teresa F. R. O. Vieira - *As cidades de Lisboa e Porto na viragem do século XIX - características da sua evolução demográfica: 1864-1930- Revista de História*, vol. XII, JNICT, Porto, 1993, pp297-318
- Ferreira, V. Matias - *Lisboa, anos 30-40, o processo de expropriação de terrenos e a recomposição sociopolítica do Estado Novo - Arquitectura*, (151), Lisboa, 1983
- Ferreira, Vítor Matias - *Modas e caminhos da urbanização de Lisboa (1890-1940) - Ler História*, Nº7, Lisboa, Salamandra, 1986, 101-132pp

- Ferro, Gaetano - *Orientamenti recenti e problemi di geografia storica in Italia - in Italian contribution to the 23 th. International Geographical Congress - 1976*, Roma, CNR, 1976, pp11-19
- *Sociedade Humana e Ambiente, no tempo; Temas e Problemas em Geografia Histórica - 1ª ed.*, 1979, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1986
- Fishman, R - *L'Utopie Urbaine au XXème Siécle* - Bruxelles, Pierre Mandaga, 1979
- Fraga, Francisco Javier Monclús - *Teorias Arquitectónicas y discurso urbanístico, de las operaciones de "embellecimiento" a la reforma global de la ciudad en el s. XVIII - Ciudad y Territorio*, nº79-1, 1989, 25-40pp
- França, José Augusto - *A Arte e a Sociedade Portuguesa no Século XIX - 2 vols*, Lisboa, Bertrand, 1967
- *A Arte e a Sociedade Portuguesa no Século XX* - Lisboa, Liv. Horizonte, 1972
- *La fin du goût baroque au Portugal - Barroco e Rococó, Bracara Augusta*, Vol.XXVII, Nº64(76), Braga, CMB, Actas do Congresso- Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, 370-376pp
- *A Arte em Portugal no Século XX* - Lisboa, Bertrand, 1974
- *O Romantismo em Portugal* - 3 vols, Lisboa, Horizonte, 1974
- *Lisboa Pombalina e o Iluminismo* - , 2ªed. rev e act., Lisboa, Bertrand, 1977, 388pp
- *Lisboa - Urbanismo e Arquitectura* - Lisboa, Instituto de Cult. e Líng. Portuguesa, Biblioteca Breve: Série Artes Visuais, 1980
- *1940: Exposição do Mundo Português* - Colóquio, (45), Lisboa, 1980
- *A Arte em Portugal no século XIX- Vol II*, Lisboa, Bertrand, 1990
- Galego, Júlia e Daveau, Suzanne - *O Numeramento de 1527-1532, Tratamento Cartográfico* - Nº9, Lisboa, CEG, Memórias do CEG, 1986
- Galhano, Fernando B. - *Os transportes tradicionais, sua evolução e decadência* -, Sep. das Publicações do XXIX Congresso Luso-Espanhol, Tomo III, Lisboa, Associação Portuguesa para o Progresso das Ciências, 1970
- Garcia, João Carlos e Teles, Pedro Cabral - *Os Estudos Geográficos na Geografia Histórica de Portugal - Notas Bibli., Notas Bibliográficas (1918-1985)*, Relatório nº17, Lisboa, CEG - INIC, Linha de Acção de Geo. Regional e Histórica, 1986, 123pp
- Garcia, João Carlos - *Recensões - Atlas de Cidades Medievais Portuguesas - Séc.s XII-XV - A. H. de Oliveira Marques e outros - Chuml* - INIC 1990, 97 pp, *Ler História*, 21 - 1991, Lisboa, Edições Salamandra, 1991, 195-198pp
- *As cidades na Obra de Orlando Ribeiro - Penélope*, nº7, Lisboa - Fazer e Desfazer História, Ed. Cosmos, 1992, 107-114pp
- Garnier, T. - *Une cité industrielle - étude pour la construction des villes* - Princeton, New York, Architectural Press, 1989, 191pp
- Garrett, Antão de Almeida - *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da cidade do Porto* - Boletim da Secção de Planeamento Urbanístico, Nº14, Porto, Fac. de Eng. da Univ do Porto, 1984
- *Plano Regulador da Cidade do Porto* - Civitas, (2), Porto, CMP, sep., 1952
- *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto* - Porto, FEUP, 1975
- Gaspar, Jorge - *A Morfologia de Urbana de Padrão Geométrico na Idade Média - Finisterra*, Vo. IV, nº8, Lisboa, CEG, 1969, 198-215pp



- *Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal Continental - Finisterra*, Vol. X, Nº19, Lisboa, CEG, 1975, 107-152pp
  - *A evolução da morfologia urbana na Suécia - Finisterra*, Vol. XII, Nº23, Lisboa, CEG, 1977, 56-76pp
  - *A cidade portuguesa na Idade Média - aspectos da estrutura física e desenvolvimento funcional - in Actas do Colóquio La Ciudad Hispánica durante los siglos XIII al XVI*, La Roldia y Sevilla, 1981 (coord. E. Sáez; C. Segura; M. Cantesa), Madrid Univ. Complutense, 133 -147 pp
  - *Do pelourinho ao centro comercial - 2*, Lisboa, CEPCEP - Univ. Católica, Povos e Culturas- A cidade em Portugal: onde se vive, 1987, 243-259pp
- Gaspar, Jorge e Ferrão, João - *As cidades portuguesas e a Geografia Urbana na Universidade de Lisboa - Estudo para o Planeamento Regional e Urbano*, 14, Lisboa, CEG, Universidade de Lisboa, INIC, 1980, 15 a 37pp
- Gerondeau, Christian - *Les Transports Urbains - 1344*, Paris, PUF, Que Sais Je?, 1969
- Gimenez, Hernandez - *Estudios de Geografía Historica de España - Tomo I*, Madrid, 1994
- Girão, A. Amorim - *Origens e Evolução do Urbanismo em Portugal - Revista do Centro de Estudos Demográficos*, 1, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 1945, 41-77pp
- *Viseu, Estudo de uma Aglomeração Urbana - Coimbra*, Coimbra Ed., 1925, 104pp
  - *Geografia de Portugal - Porto*, Ed. Portucalense, 1941
- Godinho, Vitorino Magalhães - *Introdução à História Económica - Lisboa*, Horizonte, Ensaios, s.d., 448pp
- *Prix et monnaies au Portugal: 1750-1850 - 2ª*, Paris, Armand Colin, Ensaios, 1955, 448pp
  - *A Estrutura da Antiga Sociedade Portuguesa - 2ª*, Lisboa, Arcádia, Temas Portugueses, 1975, 318pp
  - *Ensaios - II, Sobre História de Portugal - 2ª*, Lisboa, Sá da Costa, Ensaios, 1978, 448pp
- Gomes, Paulo Varela - *O Essencial sobre a Arquitectura Barroca em Portugal - 25*, Lisboa, INCM, O Essencial sobre..., 1987, 61pp
- Gonçalves, Fernando - *A Mitologia da Habitação Social: O caso Português - Cidade- Campo*, (1), Lisboa, 1978
- *Urbanística à Duarte Pacheco - Arquitectura - (142)*, Lisboa, 1981
  - *Duarte Pacheco e os encantos da Megalomania - Arquitectura*, (151), Lisboa, 1983
  - *Evolução Historica do Direito do Urbanismo em Portugal, 1851-1988 - Direito do Urbanismo*, Lisboa, Inst. Nacional de Administração, 1989, 225-267pp
  - *La mise en scène de l'urbanisme au Portugal, 1864-1974 - Sociedade e Território*, Nº especial, Porto, Inst. Nacional de Administração, 1990, 137-142pp
  - *Legislação urbanística Portuguesa, 1926-1974 - 3 vols.*, Lisboa, Lab Nac Eng Civil, 1974/75
- Grafmeyer, Y et alli (presentation) - *L'école de Chicago - Naissance de L'écologie urbaine - Aubier*, 1979
- Gravagnuolo, Benedetto - *Historia del Urbanismo en Europa - 1750-1960 - Akal*, Arquitectura -14
- Groër, Etienne de - *De L'Urbanisme en Russie - La Vie Urbaine - (11)*, Paris, 1921, 417-424pp
- *Le Gratte-ciel est il nécessaire - La Vie Urbaine*, (25), Paris, 1935, 59-67pp

- *Étude Comparative de la Législation urbanistique* - La Vie Urbaine, (37), Paris, 1937, 3-14pp
- *Le tracé d'un Plan d'Urbanisation* - Técnica, (157), Lisboa, 1945
- *Introdução ao Urbanismo* - Boletim da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, (1), Lisboa, 1945/46, 17-86pp
- Guàrdia, Manuel - *Els Atles Històrics de Ciutats* - L'Avenç - Revista de Història, 224, Barcelona, 1998
- Guerra, Franklin - *História da Engenharia em Portugal* - Porto, Ed./autor, 1995, 282pp
- Guichard, François - *O Porto no Século XX* - in *História do Porto* - Porto Editora, Porto, 2ª ed., 1995, 524-637pp
- Harvey, P. D. A., - *The History of Topographical Maps - Symbols, pictures and surveys*, Thames and Udsen, 1999pp
- Herbert, David T. e Thomas, Colin J. - *Urban Geography - A first approach* - NY-USA, Jhon Wiley & Sons, 1982, 508pp
- Hernández, Xavier; Comes, Pilar e Ballonga, Jordi - *Barni - La Formació D' Una Ciutat Mediterrània a Través de la Història* - Barcelona, Edicions Destino, 1990, 61pp
- Hespanha, A. M. - *As Vésperas do Leviathan* - 2 Vol. - *Instituições e Poder Político - Portugal - Séc. XVIII* - Vol.I, Policopiado, 1986, 802pp
- *O Poder e Instituições no Antigo Regime - Guia de estudo* - Lisboa, Ed. Cosmos, 1992, 128pp
- *História das Instituições - Épocas Medieval e Moderna* - Coimbra, Livraria Almedina, 1982, 569pp
- Historia...* - *Historia de las ciudades en España* - MOPTMA - revista del ministerio de Obras Públicas, Transportes y medio Ambiente, 433 - Jul/Ago, Madrid, MOPTMA, 1995, CD-Rom
- Hollier, Denis - *Against Architecture: The Writings of Georges Bataille* - London, MIT Press, 1995
- Hunt, Jacqui e Smith, Roger - *Nineteenth Century Maps: some Cartographical Problems and Solutions* - *The Cartographic Journal*, Vol. 22 - Jun., UK, British Cartographic Society, 1985, 50 - 53pp
- Introducció... - *Introducció General a la Història de la Cartografia* - Cicle de Conferències sobre Història de la Cartografia - Barcelona, Generalitat de Catalunya/Inst. Cartograf. Catalunya, 1990, 137pp
- Johnson, James H. - *Geografía Urbana* - 3ª ed., Barcelona, Ed. Oikos-tau, Col Elementos de Geografía, 1974
- Joly, Fernand - *La Cartografia* - , 2ª, Ariel, Geografía, 1982, 304pp
- Justino, David - *Conjuntura económica e "Maria da Fonte", Bracara Augusta*, Vol.XXXV-79-80(92-93), Braga, CMB, 1981, 467-474pp
- *Fontismo: o impossível Livre Câmbio* - *Revista de História Económica e Social*, Nº 23, Lisboa, 1988, 3-20pp
- *A Formação do espaço Económico Nacional - Portugal, 1810-1913* - 2 Vol., Lisboa, Ed. Vega, Documenta Historica, 1988/89
- Keams, Gerry - *Historical Geography - Progress in Human Geography*, Vol.13, nº2 - 1989, Liverpool, Edward Arnold, 1989, 259-266pp
- Kish, George - *Cartes, Globes et Arts Décoratifs. Une vue des Géographes* - *Acta Geographica*, 3ª série-Nº66/86, 1986, 65-81pp

- La "Nueva"... - *La "Nueva" Historia Cultural: La influencia del postestructuralismo y ae auge de la interdisciplinariedad* - (ciclo de Conferências, dirigido por Ignacio Olábarrí y Francisco Javier Caspistegui), Ed. Complutense, Madrid 1996
- Lagopoulos, Alexandros - *Urbanisme et Sémiotique - dans les sociétés pré-industrielles* - London, Ed. Economica, 1995
- Lamas, Jose M. Ressano Garcia - *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* - Lisboa, Fund Calouste Gulbenkian/JNICT, Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, 1993, 564pp
- Lamas, Manuel Chamoso - *Valores Históricas que intervienen en la formacion desarrollo y caracter de las ciudades - Bracara Augusta*, Vol. XVI-XVII fasc.39-40(51-52) , Braga, CMB, 1964, 177-184pp
- Lavedan, Pierre; Hugueney et Henrat, Philippe - *L'Urbanisme aL'Époque Moderne - XVI-XVIII siècle* - Genève, DROZ, Bibliot., Societé Française D'Archéologie, 1982, 310pp
- Le Corbusier - *Urbanisme* - Ed. Arthaud - 1980, 1925
- *La Ville radiieuse* - Vincent Fréal, 1933
  - *La Charte d' Athènes* - ed du minuit, 1957
  - *Maneira de Pensar o Urbanismo* - 2ª ed., Lisboa, Pub . Europa-América, 1977, 213pp
- Le Febvre, Henri - *La Revolution Urbaine* - Paris, Gallimard, 1971
- *Le Droit à la Ville* - Paris, Anthropos, 1972
- Le Roy Ladurie, Emmanuel - *Baroque et Lumières* - in *Histoire de la France Urbaine* - Vol. III, Paris, Ed. du Seuil, 1981, 287-535pp
- Leal, Mª José S.; Pereira, Miriam H.; Serrão, Joel - *Roteiro das Fontes de História Contemporânea Portuguesa* - Arquivos do Estado. Arquivo Municipal de Lisboa, 3 vols, Lisboa, INIC, 1984-85pp
- Lefebvre, Henri - *O Pensamento Marxista e a cidade* - 8, Ulisseia- de Castermam, Conhecimento actual, 1972
- Leite, J. Costa - *Emigração Portuguesa: a lei e os números* - A.S., Nº97, Lisboa, 1987
- Linares, Francisco Q. - *Las ciudades españolas a mediados del siglo XIX* - Valladolid, Ambito Ed., 1991
- Lino, Raul - *Quatro Palavras sobre Urbanização* - Lisboa, ed. de autor, 1945
- *Das Cidades e do sentido Humanista* - Nº100, Lisboa, Academia de Ciências de Lisboa, Bibliot de Altos Estudos, 1969
- Lôbo, Margarida Souza - *Antecedentes de Planeamento na área Metropolitana de Lisboa* - in *Seminário Internacional Area Metropolitana que Futuro?*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1987
- *O Plano Director Revisitado* - Urbe, Cadernos, Lisboa, 1990
  - *Duas Décadas de Planos de Urbanização em Portugal - (1934-1954)* - Lisboa, Dissertação de Doutoramento, 1993, 214pp
  - *Planos de Urbanização - A época de Duarte Pacheco* - série 1.E-5, Porto, DGOTDU/FAUP, Ensaio, 1995, 305pp
- López de Lucio, Ramón - *De la ciudad fragmentada y compacta a la disgregacion espacial articulada* - in *Urbanismo e Historia Urbana en España*, Madrid, Univers. Complutense de Madrid, 1979, 25-35pp
- Lussien-Maisonneuve, Marie-Josèphe - *L'Institution des architectes départementaux et municipaux et la concurrence des ingénieurs, en France, au XIX e siècle* - *Revue du Nord*, T. 82, Nºs 335-336, Avr-Sep, 2000, p 487-500

- Lynch, Kevin - *A imagem da Cidade* - Ed. 70, Arte e Comunicação, 1989, 205pp
- Macedo, José Borges de - *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Séc. XVIII* - 2ª ed., Lisboa, Querco, col. conhecer Portugal nº1, 1982, 394pp
- Madureira, Nuno Luís - *Cidade: Espaço e Quotidiano - Lisboa (1740-1830)* - Lisboa, Livros Horizonte, Col. Cidade de Lisboa, 1992, 318pp
- Magalhães, Justino P. - *Apontamentos para a História da Instrução Pública em Braga - Bracara Augusta*, Vol.XLIV, N°s 96(109), Braga, CMB, 1993, 145-166pp
- Magalhães, Mª Madalena A. - *A indústria do Porto na primeira metade do séc. XIX* - *Revista da Faculdade de Letras da Univ. do Porto*, Geografia, 1ª Série, Vol. IV, Porto, FLUP, 1988, 111-155pp
- Maia, José João - *Transição epidemiológica, infra-estruturas urbanas e desenvolvimento: a cidade do Porto* - *Análise Social*, vol. XXXV (156), Lisboa, ICS - UNL, 2000, pp583-604
- Malagón, Rafael del Cerro - *La Transfortation Moderna de Toledo. Arquitectura y urbanismo del siglo XIX* - Madrid, ed. dela Universidad Complutense de Madrid, col. tesis, 1990, 1209pp
- Mantas, Vasco Gil - *Primitivas Formas de Povoamento em Portugal - A cidade em Portugal: onde se vive* - Povos e Culturas, nº2, Lisboa, CEPCEP, Univ Catól. Portuguesa, 1987, 13-55pp
- Margarido, Ana Paula - *A morfologia urbana da "Alta" de Coimbra, - Ensaio sobre o traçado da malha e sua evolução* - *Cadernos de Geografia*, Coimbra, 1987, 6, 43-69 pp
- *Leiria: história e morfologia urbana* - Leiria, 1988, CML
- Marques, A. H. de Oliveira - *História de Portugal, II Vol. - Desde os Tempos mais Antigos até ao Governo do Sr. Marcelo Caetano* - 3ª, Lisboa, Ágora, 1972, 667pp
- *Introdução à História da Cidade Medieval Portuguesa - Bracara Augusta*, Vol.XXXV-79-80(92-93), Braga, CMB, 1981, 367-388pp
- *Guia de História da 1ª República Portuguesa* - Estampa, 1997
- Marques, M. Conceição - *Introdução ao Estudo do Desenvolvimento Urbano de Lisboa - 1879 - 1938*, Arquitectura , 1969(112)-1970(113), Lisboa, 1969/70
- Martinez, Manuel Costa - *La Ciudad de Cordoba en el siglo XVIII - Analisis de la estructura del poder municipal y su interdependencia con la problematica socio-economica* - Cordoba, Ed. Por la Obra Cultural de Caja Provincial de Ahorros de Cordoba, 1985, 179pp
- Matos, Artur Teodoro de - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)* - Vol. I e II, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, 650pp
- Mattelart, Armand - *História da Utopia Planetária - da cidade profética à sociedade global* - Lisboa, Bizâncio, col. Sínteses, 2000, 376pp
- Maurel, Joaquin Bosque - *Geografia, Historia y Geografia Historica* - Estudios Geograficos, XLIV,172-173,Ag/Nov, Madrid, CSIC - Inst J. S. Elcano, 1983, 317-338pp
- Max Weber, Ant. - *Figures de la Ville* - Aubier - Res, 1985
- Medeiros, Carlos A. - *A propósito das relações entre a Geografia Humana e História: Alguns condicionamentos do Desenvolvimento da Indústria em Portugal* - Lisboa, Actas do II Colóquio Ibérico de Geografia, 1980, 1983, 75-86pp
- *Estudo sobre Geografia Industrial Portuguesa* - vol.1, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da FLUL, 1982
- Melo, M. M. S. - *A Exposição do Mundo Português* - Boletim da Ordem dos Engenheiros, (48), Lisboa, 1940
- Mendes, M. Clara - *O Planeamento Urbano na Comunidade Europeia - Evolução e Tendências* - Lisboa, D. Quixote, 1990

- Mendonça, Afonso Zuzarte de - *Intervenção dos técnicos nas obras municipais* - 1º Congresso Nacional de Engenharia, Lisboa, Imprensa Libânio da Silva, 1931, 3pp
- Merino, Maria del Mar - *El Urbanismo - La ciudad de las Luces* - in *Las Obras Publicas en el Siglo XVIII* - Revista MOPU, nº356, Jul. Ago., Madrid, MOPU, 1988, 172-197pp
- Merino, Maria del Mar - *La Vivienda Urbana Arriba y Abajo* - in *las obras Publicas en Siglo XVIII*, Revista MOPU, nº356, Jul. Ago., Madrid, MOPU, 1988, 198-204pp
- Merlin, Pierre - *Dictionnaire de L'Urbanisme et d' Aménagement* - Paris, PUF, 1988
- Meyer-Heine, G. - *Urbanisme et esthétique - Essai pratique de réglementation d'aspect - La Vie Urbaine*, Paris, 1932
- Milanesi, Marica - *La Rappresentazione Cartografica Della Regione - Dal Medioevo Al Catasto Teresiano* - Estrato da: Comercio in Lombardia, Milano, Mediocredito Lombardo, 1986, 26-54pp
- Miller, Mervyn - *Letchworth - The first garden city* - Phillimore
- Miller, Mervyn - *Raymond Unwin: Garden Cities and Town Planning* - Leicester, Leicester University Press, 1992
- Mónica, Maria Filomena - *Fontes Pereira de Melo - 2*, Porto, Assemb. Repub/Afrontamento - colec. Parlamento, 1999, 226pp
- Monkkonen, Eric H. - *Americam Becomes Urban - The Development of U.S. Cities & Towns - 1780-1980*, London, University of California Press
- Monteiro, Augusto José - *História de Portugal em Datas - 1620-1807*, Círculo de Leitores, 1994
- Montez, Paulino - *Preâmbulo da Colecção de Planos de Extensão, Regularização e Embelezamento de Vilas e Cidades* - (1), Lisboa, ed. de Autor, Col. Estudos de Urbanismo em Portugal, 1933
- *A estética de Lisboa* - Lisboa, de Autor, 1935
- *O Bairro Económico dr. Oliveira Salazar* - Arquitectura, (43), Lisboa, 1939, 51-54
- Morais, C. - *Os Melhoramentos da Cidade do Porto* - Porto, 1916
- Moreira, Rafael - *Uma utopia urbanística pombalina: o "Tratado de Ruação" de José Figueiredo Seixas* - in *Pombal Revisitado*, Imprensa Universitária, Vol II, Nº 35, Lisboa, Ed. Estampa, 1984, pp131-144
- Moreno-Navarro, J.L. González - *El Legado Oculto de Vitruvio - Saber constructivo y teoría arquitectónica* - Madrid, Alianza Editorial, 1993
- Morris, A. E. J. - *Historia de la Forma Urbana - Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial* - 3ª, Barcelona, Gustavo Gili, arquitectura /perspectivas, 1991, 477pp
- Mousnier, Roland e Labrousse, Ernest - *Le XVIIIe Siècle. L'époque des "Lumières"-(1715-1815)* - 6ª, Paris, Presses Universitaires de France, 1985
- Munford, Lewis - *La Cité a Travers l' Histoire* - Paris , Ed. du Seuil, 1964, 783pp
- Nagy, Sibyl Moholy - *Urbanismo y sociedad - Historia Ilustrada de la evolucion de la ciudad* - Barcelona, Ed. Espan, 1970, 318pp
- Nogueira. F. - *Salazar: Os Tempos áureos (1928-1936)* - Vol. II, Coimbra, Atlântida Editora, 1977
- Nogueira, J. Félix H enriques – *O Município no Século XIX* – ed. orig. 1914, Ulmeiro 1ª ed., *fac-simile*, Lisboa, 1993, 240pp
- Nucci, Louto - *Fascismo e Spazio Urbano - La città storiche dell'a Umbria* - Bolonha, Mulino, 1992
- Nunes, João Paulo Avelãs - *História de Portugal em Datas - 1926 - 1974* - Círculo de Leitores, 1994

- Oliveira, António Cândido Macedo de - *O Direito das Autarquias Locais* - Coimbra, Coimbra Editora, 1993, 384pp
- Oliveira, J.M. Pereira - *O Espaço Urbano do Porto - Condições Naturais e Desenvolvimento* - Coimbra, Instituto de Alta Cultura - C.E.G., 1973, 475pp
- *A Demografia e a Geografia Humana* - Revista Centro de Estudos Demográficos, Nº 13, INE, Lisboa, 1961/62, pp25-41
  - *Trabalhos de Geografia e História* - Coimbra, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, 1975, 583pp
  - *A cidade do Porto como centro Urbano Histórico - Cadernos de Geografia*, nº2, Coimbra, Inst. de Estud. Geográficos - FLUC, 1983, 3-22pp
  - *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, Ed. da Câmara Municipal do Porto, 1992, 17-25pp
- Oliveira Martins - *História de Portugal - Liv. VII - A Anarquia espontânea - Dinastia de Bragança:1777-1834* - Lisboa, Guimarães Editores, 16ª ed. - 1972, [1879]-1ªed, 491-570pp
- Ortega y Gasset - *A Rebelião das Massas* - CL, 1989, 266pp
- Ortigão, Ramalho - *As Farpas* - Tomo I, 2ª ed., Lisboa, 1948
- Pacheco, Fran - *Os que arrancaram em 28 de Maio* - Lisboa, 1937
- Paçô-Vieira, Cond. de - *Caminhos de Ferro portugueses, subsídios para a sua História* - Lisboa, Liv. Clássica, 1905
- Paquot, Thierry - *Homo Urbanus - essai sur l'urbanisation du monde et des moeurs* - 1990
- Paul, Serge - *Plans et Cartes de Paris au XVIIIe Siècle - Influence de la Méridienne de L'Observatoire - Acta Geographica*, 3ª série - Nº66/86, 1986, 82-95pp
- Pedras, António Lino Pires da Veiga F. - *A evolução de um esquema arquitectónico - Bracara Augusta*, Vol.XXII-Fas.51-54(63-66), Braga, CMB, 1968, 109-111pp
- Pellegrino, Pierre (coord) - *Figures architecturales - Formes Urbaines* - Actes du Congrès de AISE, Genève, Anthropos, 1994
- Pereira, Isolina R. P. Ladeira Alves - *Mobilidade Geográfica na Cidade do Porto 1800-1827* - Porto, FLUP, 1990
- Pereira, Miriam H. - *Livre câmbio e desenvolvimento económico* - Lisboa, Sá da Costa, Nova Universidade, 6, 1983
- *Breves reflexões acerca da historiografia portuguesa no Século XIX*, *Ler História*, Nº21, Lisboa, Ed. Teorema, Nova Universidade, 6, 1991a, 5-15pp
  - *A historiografia contemporânea sobre o século XIX* - *Ler História*, Nº21, Lisboa, Ed. Teorema, Nova Universidade, 6, 1991b, 93-125pp
  - *A Política portuguesa de emigração (1850 a 1930) - Estudo e antologia* - Lisboa, A Regra do Jogo, 1981
  - *Artesãos, operários e o liberalismo* - *Ler História*, Nº14, Lisboa, 1988b
  - *A articulação entre investigação científica e organização dos arquivos* - In arquivos e historiografia: actas do colóquio sobre fontes de História Contemporânea Portuguesa, Lisboa, Imp Nac. Casa da Moeda, 1988c
  - *Das Revoluções Liberais ao Estado Novo* - 32, Lisboa, Presença, col métodos, 1994, 267pp
- Pereira, N. Teotónio - *Urbanismo* - Técnica, (147), Lisboa, Tecnica, 1944

- Pereira, N. Teotónio e Fernandes J. M. - *A Arquitectura do Fascismo em Portugal* - (142), Lisboa, Arquitectura, 1981, 38-49pp
- Peres, Damião - *História de Portugal* - Vol. Séc. XIX, 1935
- Pery, Gerardo A. - *Geographia e estatística Geral de Portugal e Colónias* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1875
- Phillips, Martin and Unwin, Tim - *British historical geography: places and people* - Area, London, 17, 2, 1985, pp155-163
- Piccinato, Giorgio - *La costruzione delle Urbanistica - Germania 1871-1914* - Roma, Oficina edizioni, 1977
- Pinçon, Michel et Pinçon-Charlot - *Dans Les Beaux Quartiers* - Paris, Éditions du Seuil, 1982
- Pinheiro, Magda A. - *Crescimento e modernização das cidades no Portugal oitocentista* - Ler História, Nº20, Lisboa, Ed. Teorema, 1990, 79-107pp
- *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos de ferro na segunda metade do Séc. XIX* - *Análise Social*, nº58, Lisboa, 1979
- *Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no Sec. XIX* - *Ler História*, nº58, Lisboa, 1983
- *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais* - *Análise Social*, nº101-102, Lisboa, 1983
- Pires, António Machado - *O Século XIX em Portugal - Cronologia e Quadro de Gerações* - Lisboa, Bertrand, Col. Ciências Sociais e Humanas, 1975, 226pp
- Prince, Hugh - *La Geografía Historica em 1980 - Geografía, pasado y presente*, E. H. Brown ed., Mexico, FCE, 1980, p325-252
- Prinz, Dieter - *Urbanismo - I - Projecto Urbano* - Ed. Presença
- *Urbanismo - II - Configuração Urbana* - Ed. Presença
- Pumain, Denise - *Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX siècle* - *Annales de Géographie*, Nº507, Paris, Armand Colin Ed., 1982, 529-550pp
- Quaresma; Vitor Sérgio - *A "Regeneração" - economia e sociedade* - Lisboa, Ed. Dom Quixote, Biblioteca Básica de Historia de Portugal, 1988, 161pp
- Quintas, Maria da Conceição - *Setúbal nos Finais do Século XIX* - Lisboa, Caminho, Coleção universitária, 1993, 290pp
- Racine, Jean -Bernard - *La Ville entre Dieu et Les Hommes* - Presses Bibliques Universitaires et Anthropos, 1993
- Radich, Maria Carlos - *Almanaques: tempos e saberes* - Lisboa, centelha, s.d.
- Ragon, Michel - *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes* - T I - *idéologies et pionniers* - 1800-1910, Tome 1 idéologies et pionniers, Casterman, 1986
- Ramos, L.A. de Oliveira - *Situações propostas de mudança em Portugal no final do antigo regime* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXIV-78(91), Braga, CMB, 1980, 673-692pp
- *Para a História Social e Cultural (Fins do Século XVIII - Princípios do Século XIX)* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXI-71-72(83-84), Braga - CMB, 1977, 291-312pp
- *Portugal nos Fins do Antigo regime (Fontes para o seu estudo)* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXI-71-72(83-84), Braga, CMB, 1977, 303-320pp
- *O poder regional do Governador Civil: grandeza e declínio* - Porto, Publicações da Universidade do Porto - CENPA, 1996, 383-391pp

- *História do Porto* - (Direcção da obra), Porto Editora, Porto, 2ª ed., 1995, 719pp
- *Introdução: O Tempo e Cidade* - in *História do Porto* - Porto Editora, Porto, 2ª ed., 1995, 8-43pp
- Real, Manuel Luis - *GISA - Gestão Integrada de Sistemas de Arquivo - Um programa de gestão da cadeia de procedimentos arquivísticos* - Páginas - Arquivos e Bibliotecas, (2), Lisboa, Colibri, 1998, 53-72pp
- Reis, Jaime - *Aspectos económicos de Viana do Castelo em 1840: um inquérito esquecido* - Estudos Contemporâneos, Nº2-3, Porto, Centro de Estudos Humanísticos, 1981, 143-198pp
- *A produção industrial portuguesa, 1870-1914: estimativa de um índice* - *Análise Social*, Vol. XXII, Lisboa, Institut. de Ciênc. Sociais, 1986, 903-928pp
- Reis, Jaime; Mónica, Mª Filomena; Santos, Mª de Lurdes L. dos - *O Século XIX em Portugal* - Colóquio, *Análise Social*, nº61-62, Lisboa, 1980
- Reitel, François - *L'influence militaire sur le tracé des voies ferrés et sur la localisation des gares* - *Bull. Assoc. Geograf. Franç.*, Nº492, Paris, 1983, 77-86pp
- Relph, Edward - *Paisagem Urbana Moderna* - Lisboa, Edições 70, arquitectura & urbanismo, 1990
- Rezende, Miguel - *Alguns critérios da moderna urbanística italiana* - Porto, Instituto de Alta Cultura, 1943
- *O Plano Director da Região de Lisboa - Urbanização* - Revista do Centro de Est. de Urb e Habit Engº Duarte Pacheco, 2(1), Lisboa, 1967, 3-26pp
- Ribeiro, Orlando; Lautensach, H. e Daveau, S. - *Geografia de Portugal - vid assuntos rel. c/ cidades*, Vol. (s) III e IV, ed. JSC, Lisboa, 1989 e 1991
- Ribeiro, Orlando - *Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidade portuguesas - Finisterra*, Vol. IV Nº 7, Lisboa, CEG, 1969, 64-75pp
- *Cidade* - (1963), in *Dicionário de História de Portugal*, Vol. I, Lisboa, Iniciativas editoriais, 1971, 574-580 pp
- *Introduções Geográficas à História de Portugal, estudo crítico* - Lisboa, Imprens. Nacional, Col. Humanismo e Ciência, 1977
- *Reflexões Conclusivas* - in, II Colóquio Ibérico de Geografia, Vol. II, Lisboa, CEG, 1983, 249-262pp
- *Iniciação em Geografia Humana* - Lisboa, Ed. Sá da Costa, Col. Humanismo e Ciência, 1986
- *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* - 5ª ed., Lisboa, Liv. Sá da Costa, Col. Nova Universidade, 1987, 189pp
- *Opúsculos Geográficos - Temas Urbanos* - V volume, Lisboa, Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, serviço de educação, 1994, 560pp
- Lautensach, H.; Daveau, S. - *Geografia de Portugal* - (4 vols.) - Ed. João Sá da Costa, Lisboa, 1987/91, 1340 pp
- Rodaway, Paul - *Sensuous Geographies* - Body, sense and place, New York, Routledge, 1994
- Rodger, Richard - *Urban History - A consolidated Bibliography* - Scolar Press - England
- (edited by Rodger, Richard) - *European Urban History - Prospect and retrospect* - Leicester and London, Leicester University Press, 1993, 198pp
- Rodrigues, António Simões (coord.) et alli - *História de Portugal em Datas* - CL, 1994, 480pp
- Rodrigues, Jorge de Sousa - *Infra-estruturas e urbanização da margem sul: Almada, séculos XIX e XX* - *Análise Social*, vol. XXXV (156), Lisboa, ICS - UNL, 2000, pp547-581



- Rodrigues, M. J. Madeira - *Tradição, Transição e Mudança: a Produção do Espaço Urbano na Lisboa Oitocentista* - Lisboa, 1979
- Rodrigues, M<sup>a</sup> João M.; Sousa, Pedro F.; Bonifácio, Horácio M. P. - *Vocabulário Técnico e Crítico de Arquitectura* - Coimbra, Quimera, 1996, 291pp
- Roncayolo, Marcel - *La production de la ville - in La ville de l'âge Industriel, le cycle haussmanien, sous la direction de Maurice Agulhon, 2<sup>a</sup> edit, Paris, Ed. Du Seuil, 1998*
- Rosas, Fernando - *Portugal entre a Paz e a Guerra - 1939-1945* - Ed. Estampa, Imp. Univ., n<sup>o</sup>83, Lisboa, 1990
- *(et colaboradores) - O Estado Novo (VII Vol.) - História de Portugal* (Direc. José Mattoso), CL, 1994, 589pp
- Rosenau, Helen - *A Cidade Ideal - Evolução arquitectónica na Europa* - Lisboa, Ed. Presença, 1988
- Rosmaninho, Nuno - *O princípio de uma revolução urbanística no Estado Novo - Os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)* - Coimbra, Minerva, Arte, 2, 1996, 340pp
- Rossa, Walter - *Além da Baixa, indícios de planeamento urbano na Lisboa setecentista* - Lisboa, MC, col Arte e Património, 1998
- Rossi, Aldo - *L'Architecture de La Ville - Paris, Livre et communication, architectures* - 1990
- Ruano, Miguel - *La importância de la Cartografía en los estudios urbanos - Revista Geográfica - Inst. Geográf. Militar, 113/73, Quito - Equador, IGM, 1973, 99 -106pp*
- Rybczynski, Witold - *Home - a Short History of an Idea* - Penguin Books
- Salgueiro, Teresa Barata - *A Rede de Transportes Colectivos na Aglomeração de Lisboa* - N<sup>o</sup>1, Lisboa, EGU-CEG/Inst. de Alta Cultura, 1971
- *Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas* - in, Povos e Culturas, N<sup>o</sup>2, Lisboa, Univ. Católica Portuguesa, 1987, 113-144pp
- *A Cidade em Portugal - Uma Geografia Urbana* - Porto, Ed. Afrontamento, Col. A cidade em Questão/ 8, 1992, 439pp
- *A espacialidade no tempo urbano* - Penélope, Lisboa, 7, 7-25 pp
- Salgueiro, Teresa B. e Garcia, João C. - *Lisboa nos Fins do século XIX, Geografia de uma Transição* - in Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro, 2<sup>o</sup> Vol., Lisboa, CEG, 1988, 399-410pp
- Sampaio, Francisco - *Viana na 2<sup>a</sup> metade do Século XIX - Cadernos Vianenses*, Tomo I, Viana do Castelo, Camara Munic de V<sup>a</sup> do Castelo, 1978
- Santos, Almeida - *Alguns Dados Históricos Sobre Topografia e Cartografia* - Boletim do Serv. Cartog.do Exérc. - Jan/Dez79-N<sup>o</sup>48-Vol.VIII, Lisboa, SCE, 1979, 37-47pp
- Santos, Boaventura Sousa - *Um discurso sobre as ciências* - Porto, Afrontamento, Hist & Ideias, 2<sup>a</sup> ed., 1988, 58pp
- Santos, Cândido - *A População do Porto de 1700 a 1820 - Contribuição para o Estudo da Demografia Urbana - Revista de História* - Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1978, 281-349pp
- Santos, Eugénio dos - *O oratório no Norte de Portugal* - Porto, INIC, 1992, 209-220pp
- Santos, Fernando Piteira - *Geografia e Economia da revolução de 1820* - Lisboa, Europa- América, 1962
- Santos, Geralda M<sup>a</sup> M. Ferreira dos - *População da Cidade de Penafiel nos Finais do Antigo regime (1785-1807)* - Penafiel, Museu Municipal de Penafiel, Estudos e Documentos, 2000, 463pp

- Santos, José A. - *Regionalização, Processo Histórico* - Lisboa, Livros Horizonte, Espaço e Sociedade-4, 1985
- Santos, Lusitano - *Etiènne de Gröer - Polaco, Russo, Francês, Urbanista Português dos anos 40* - Munda, (2), Coimbra, sep., 1981, 75-80pp
- *Planos de Urbanização para a cidade de Coimbra* - (2), Coimbra, Museu Nacional Machado de Castro, 1983
- Santos, Milton - *A urbanização brasileira* - S. Paulo, Ed. Hucitec, 1993, 157pp
- Santos, Rui - *Elementos para um Modelo de Dominância Urbana na Sociedade de Antigo Regime - Cantillon, essai sur la nature du commerce en Général (1755), Finisterra, XXIV, 47, Lisboa, CEG, 1989, 79-140pp*
- Schneider, Fernand - *História das Doutrinas Militares* - Amadora - Livraria Bertrand, Informação Política - Nº10, 1975, 168pp
- Schwalbach, Luís - *A geografia da circulação e os agregados humanos - Revista da Faculdade de Letras, Tomo XII-2ª série, Lisboa, 1946, 46-58pp*
- Segura i Mas, Antoni - *Introducción General in El Catastro en España - 1714-1906 (2º Vol.), in De los Catastros del Siglo XVIII a los Amillaramientos de la segunda mitad del Siglo XIX - Centro de Gestion Cadastral Y Cooperación tributária - Ministério de Economia y Hacienda, 1988, 200pp*
- *El Catastro en Europa in El Catastro en España - 1714-1906 (2º Vol.) - Centro de Gestion Cadastral y Cooperación tributária - Ministério de Economia y Hacienda - 1988, 175-193pp*
- Serén, Mª do Carmo e Pereira, Gaspar Martins - *O Porto Oitocentista - in História do Porto - Porto Editora, Porto, 2ª ed., 1995, 378-521pp*
- Sérgio, António - *Breve Interpretação da História de Portugal* - 3ª, Lisboa, Liv. Sá da Costa, 1974, 164pp
- *Introdução Geográfico-Sociológica à História de Portugal* - 1ª, Lisboa, Liv. Sá da Costa, 1973, 271pp
- Serrão, Joaquim Veríssimo - *A População em Portugal em 1798 - O censo de Pina Manique* - Paris, Fund. Calouste Gulbenkian - Centro Cultural Português, 1970
- *História de Portugal - A Restauração e a Monarquia Absoluta (1640-1750) - 2ª Ed. rev., Vol. V, Lisboa, Ed. Verbo, 1982, 494pp*
- Serrão, Joel - *Emigração Portuguesa. Sondagem Histórica* - Lisboa, Liv. Horizonte, 1972
- *Do Sebastianismo ao Socialismo em Portugal* - Lisboa, Liv. Horizonte, 1973a
- *Fontes de Demografia Portuguesa:1800-1862, Lisboa, Liv. Horizonte, 1973b*
- *Dicionário de História de Portugal* - 6 Volumes - Porto, Liv. Figueirinhas - Iniciativas Editoriais - 1979
- *Cronologia Geral da História de Portugal* - 4ª, Lisboa, Liv. Horizonte, 1980, 247pp
- *Temas oitocentistas. Para a História de Portugal no século passado* - Vol. I e II, Lisboa 2ª ed., Liv. Horizonte, 1980
- Serrão, Joel; Martins, Gabriela - *Da indústria portuguesa - do antigo regime ao capitalismo* - antologia - Lisboa, Liv. Horizonte, Horizonte universitario, 1978, 390pp
- Short, John Rennie - *The Urban Order - An introduction to cities, Culture and Power* - Blackwell - Pub, 1996
- Sicca, Paolo de - *Storia dell'urbanistica, l'Otcento* - Vol.I e II, Bari, Ed. Laterza, 1977

- *História del Urbanismo, el siglo XVIII* - Madrid, Instituto de Estudios de Administracion Local - 1982
- *Historia del Urbanismo - El Siglo XIX* - Madrid, Institut de Estud de Adminis Local, 1982, 497pp
- Sideri, Sandro - *Comércio e Poder - Colonialismo Informal nas Relações Anglo-Portuguesas* - Lisboa, Cosmos, Coordenadas, 1970, 359pp
- Silbert, Albert - *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista* - 2ª, Lisboa, Liv. Horizonte, 1977
- *Le Portugal Méditerranéen à la Fin de L'Ancien Régime - XVIIIe -Début du XIXe. Siècle- Contribution à L'Histoire Agraire Comparée* - 2ªed., Vol I, Lisboa, INIC, Textos de História, 1978, 396pp
- Silva, Carlos Nunes da. - *Planeamento municipal e a organização do espaço em Lisboa 1926 - 1974* - 27, Lisboa, INIC - CEG - Univ Lisboa, Estudos para o Planeamento Regional e Urbano, 1987, 598pp
- Silva, Carlos Henrique do Carmo - *A Cidade - Máquina de fazer felicidade - Meditação crítica (política?) sobre a ascensão e queda do ciclo da filosofia urbana - Philosophica 4*, Dep Filosofia da FLUL, Lisboa, 1994, pp7-46
- Silva, J. Gomes - *A Peste bubónica* - Porto, Magalhães e Moniz Editores, 1899
- Silva, Jorge Henrique Pais da - *Em torno da Arquitectura Setecentista Portuguesa - Barroco e Rococó - Bracara Augusta*, Vol.XXVII, Nº64(76), Braga, CMB, Actas do Congresso- Arte em Portugal no Século XVIII, 1973, 354-369pp
- Silva, Álvaro Ferreira da - *A Construção residencial em Lisboa: evolução e estrutura empresarial (1860-1930)*, *Análise Social*, Vol.XXXI (136-137)-2ª3ª - Lisboa - ICS-UL, 1996, 599-629pp
- Silva, Raquel Henriques da - *As Avenidas Novas de Lisboa* - Dissertação de Mestrado, Lisboa, 1984
- *Do Passeio Público às Avenidas Novas - Revista de História Económica e Social*, Nº23, Lisboa, 1988, 21-42pp
- *Urbanismo: caminhos e planos - in Lisboa em movimento*, Lisboa, Liv Horizonte, 1994, pp41-48
- Smets, M. - *L'avènement de la cité-jardin en Belgique - Histoire de l'Habitat Social en Belgique de 1830 à 1930* - Bruxelas, Mardaga, 1977
- Sousa, Fernando - *A esquerda e a direita em 1834. Os empregados do tesouro público - Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 321-328pp
- *A População Portuguesa nos Inícios do Séc. XIX* - Porto, Dissert. de Doutoramento-FLUP, 1979, 176pp
- Stephen V. Ward (Edited) - *The Garden City - Past, present and future* - London, E & FN Spon
- Tatjer Mir, Mercè - *La Contribución Territorial Urbana (1716 - 1906) in El Catastro en España - 1714-1906 (2º Vol.)*, Centro de Gestion Cadastral Y Cooperación tributária - Ministério de Economia y Hacienda, 1988, 135-173pp
- Tavares, Domingos - *Da rua Formosa à Firmeza* - Porto, Edições do Curso de Arquitectura da ESBAP, 1980
- Tavares, Domingos e Murtinho, Vítor - *A geometria como suporte do pensamento, o paradigma dos traçados reguladores* - Acts do Colóq. - Contribuição para o desenvolvimento da cidade, 1998
- Tavares, Rui - *Da Avenida da cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto* - Porto

- *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*, Ed. da Câmara Municipal do Porto, 1992, 29-39pp

Távora, Fernando - *Da organização do espaço* - Porto, FAUP - Publicações, 1996

Teixeira, Manuel - *Habitação Popular na Cidade Oitocentista - As Ilhas do Porto* - Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian/JNICT, Text(s) Univ.(s) de CSH, 1996, 501pp

Teixeira, Manuel C. e Valla, Margarida - *O urbanismo português - séculos XIII-XVIII* - Portugal - Brasil, Lisboa, Liv Horizonte, 1999, pp334

Terán, Fernando de - *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980)* - Madrid, Alianza Universidad, 1982

Thomas Bender e outro(Ed) - *Budapest and New York - Studies in Metropolitan Transformation: 1870-1930* - New York, Russell Sage Foundation

Tooley, R. V. e Bricker, Charles - *Landmarks of Mapmaking - An illustrated survey of Maps and Mapmaking*, - England, Dorset Press - New York, 1989, 276pp

Torgal, Luis Filipe - *História de Portugal em Datas - 1808 - 1890* - Círculo de Leitores, 1994

Tougeron, J. C. - *Donat-Alfred Agache: un architect-urbaniste, un artiste, un scientifique, un philosophe - Les cahiers de la Recherche Architecturale*, (8), Paris, 1981

Trigal, Lorenzo López (Ed. ) - *Los Ensanches en el urbanismo español, el caso de León* - Madrid, Ed. Biblioteca Nueva, 1999

Tudella, José - *Planeamento Territorial do Espaço Português - Subsídios para uma análise conjuntural* - Lisboa, Divulgus, 1979

Unwin, Raymond - *L'Etude Pratique des Plans des Villes* - [Reedição francesa da trad de 1928 do original Inglês "Town Planning in Practice, London, Unwin, 1909], Paris, L'Équerre, 1980

Valente, Vasco Pulido - *Tentar Perceber* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1983

Vaquinhas, Irene M. e Fonseca, Fernando Taveira - *Formas de investimento de capital: crédito privado e crédito público em Coimbra no terceiro quartel do Séc. XIX - Revista Portuguesa de História*, 1984

Vários... - *Le sens de la ville* - Paris, Ed. du Seuil, 1972

- *Espaces et Imaginaire* - Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble, Biblio. de l'Imaginaire, 1979

- *Espaces des Autres - Lectures anthropologiques d'architectures* - Paris, Les Editions de la Villette - Penser l'espace, 1987

- *Estudos de História Contemporânea Portuguesa* - Homenagem ao Professor Victor de Sá, Lisboa, Li. Horizonte, Horizonte Histórico, 1991, 478pp

- *Writing The City - Eden, Babylon and the New Jerusalem* - New York, Routledge - London and New York, 1994

- *Lisboa em movimento - 1850-1920 - A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da Regeneração à Grande Guerra, A transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais públicos* - Lisboa, Museu da Cidade - Lisboa, 1994, 404pp

- *Tesouros da Cartografia Portuguesa* - Lisboa, INAPA, 1997, 159pp

Vasconcelos, Ernesto de - *Subsídios para a História da Cartografia Portuguesa nos Séc(s) - XVI, XVII e XVIII* - Sep. do *Boletim da Soc. de Geo. de Lisboa* - Jan, Fev. e Mar., Lisboa, SGL - Tipografia Universal, 1916, 31pp

- *Relação de Diversos Mappas, cartas, Plantas...* - (dir.)-1904, Expo. de Cartograph. Nac., Soc. de Geog. de Lisboa, Lisboa, Tip. da Comp. Nac. Editora, 1892

- Vasconcelos, M<sup>a</sup> Emília de - *Pequena nota sobre o advento do automóvel em Viana - Cadernos Vianenses*, Tomo-VI, V<sup>a</sup> do Castelo, Câmara Municipal de V<sup>a</sup> do Castelo, 1982, 57-77pp
- Vásquez de Prada, Valentin - *História Económica Mundial (I e II) - I- Das Origens à Revolução Industrial; II - Da Revolução Industrial à Actualidade* - Porto, Livraria Civilização, Habitat, (1966) 1987, 379, 520pp
- Vazquez Maure, Francisco e Martin Lopez, José - *Lectura de Mapas* - Madrid, I.G.N.- Ministerio Obras Publicas y Urbanismo, 1986, 382pp
- Vazquez de Prada, Valentin - *História Económica Mundial* -, [1966], Liv. Civilização Ed. - Col. Habitat, (I e II Vols. ), Porto, 379+519pp
- Vieira, António L. - *Algumas Questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do Século XIX - Análise Social*, Vol. XVI, 61-62pp, Lisboa, GIS, 1980, 71-84pp
- *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910* - Lisboa, Imprens. nacional, 1982
- Vilagrasa y Ibarz, Joan - *La Geografía Histórica Anglosaxona- Revista Catalana de Geografía*, Barcelona, I, O, 1985, pp31-46
- Vitorino, Francisco Manuel - *História de Portugal em Datas - 1890 - 1926* - Círculo de Leitores, 1994
- Wallis, Helen - *Cartografia Urbana do Renascimento - Ler História*, 10-1987, Lisboa, Salamandra, 1987, 127-138pp
- Whitehand, J. W. R. - *The Making of the Urban Landscape* - Oxford, Blackwell Publishers, 1994
- Wölfflin, H. - *Renacimiento y Barroco* - Barcelona, Ed. Paidós Estetica / 8, 1986, 163pp
- Woude, Ad Van Der, e outros - *Urbanization in History - A process of Dynamic Interactions* - Oxford, Oxford, Univ. Press, Clarendon - Paperback, 1995

## **FONTES**

### **manuscritas**

Coutinho, João de Moura – *Parecer sobre o Plano Geral de Urbanização de Braga* - AMB, Braga, 2/12/1942

*Códice Nº 682...*, BNL, Lisboa, F-279 (cópia policop.)

Gomes, João Baptista Vieira ("Dr. Chasco") - *Memórias de Braga...(1828-1849)*, 7 vols., manuscrito do Arquivo Distrital de Braga - UM

Thadim. Manoel José da Silva - *Época dos Annaes, e Memorias Bracarenses* - 4 vols. policop, Braga, Sec. XVIII

### **impresas**

- *Forma e Verdadeiro Traslado dos Privilégios concedidos aos Cidadões , & Moradores da Cidade de Braga* - Porto; Empreza Ed. de Obras Classicas e Illustradas;1878; 80pp

A. de S. C. - *Guia de Viajantes, ou Roteiro de Lisboa para as Cortes, e Cidades principaes da Europa, Villas e Lugares mais Notáveis de Portugal... Reducção das Moedas Estrangeiras...* - Lisboa; Of. de Ant<sup>o</sup> Rodrigues Galhardo;1807

Albuquerque, João da Costa Brandão e - *Censo de 1878. Relação das Freguezias do Continente e Ilhas, População, Sexos, Fogos, Circunscipção Administrativa e Ecclesiástica, Judiciária, Política, Militar, Marítima, Postal, Telegraphica e Aduaneira, por...* - Lisboa, 1879

- *Almanach...* - *Almanach de Portugal para o anno de 1855* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1854

- *Almanach...* - *Almanach do Distrito de Braga - Literario, Burocratico e Commercial para 1895 (3º anno). Illustrado com o retrato do conselheiro Jose Novaes, actual Governador Civil do Districto.* Por Luiz Ferraz. - Famalicão - Typ. Minerva, Editor Manoel P. de Sousa, 1894

- *Almanach...* - *Almanach do Minho - Literario, Burocratico e Commercial para 1894 (2º anno).* Por Luiz Ferraz. Illustrado(...), Famalicão, Editor Manoel Pinto de Sousa, 1894

- *Almanak...* - *Almanak de Braga - Commercial, Industrial, Agrícola, Burocrático, Biographico, Descriptivo e Chorographico para 1905 (2º anno).* Dirigido por Laurindo da Costa. Edição illustrada, Braga (Typ. de J.M. de Souza Cruz), Empreza Editora - "A folha do Minho", 1905

- *Almanaque...* - *Almanaque - Anuário de Braga* - Coordenado por A.Vieira e Fernando Vilaça, Porto, Tip. do Médico, 1923

- *Almanaque...* - *Almanaque Bracarense - Ecclesiástico e Civil para o ano de 1907 (e 1919, 1920, 1921, 1922, 1924 e 1927)...*O qual coordenou Luiz Gomes da Silva, Presbytero e calendarista d'esta archidiocese, Braga, 1906/27

- *Almanaque...* - *Almanaque Bracarense- Ecclesiástico e Civil para o ano de 1931 (a 1935)...*[pelo] Pe M. Justino Teles. Braga, Braga, Tip. Augusto Costa & C<sup>a</sup> LD<sup>a</sup>, 1930/34

- Almeida, J. A. - *Diccionario Abreviado de Chorografia (...)* - 3º Vol., Valença, 1866

*Annuário...* - *Annuário Districtal de Braga - Commercial, Industrial, Agrícola, Burocrático, Biographico, Descriptivo e Chorographico para 1906.* Dirigido por Laurindo Costa, Edição illustrada, Braga. Tip. a Vapor de J. M. de Souza Cruz, Empreza editora de "A Folha do Minho", 1906

(Anónimo) - *Diálogo entre Braga e o Porto. Em Dezembro de 1808*, Londres, Pub. anónimo, s/d

Antas, Álvaro - *Insalubridade do Porto* - Tip Vasconcellos, 1902

Araújo, Veloso de - *Archivo Pitoresco, Semanário Illustrado* - 11 vols.; Lisboa, Edit proprs, Castro & Irmão, 1858-1868, 1857/68

- ASPA - *Antiga Braga* - Fotografias, Catálogo da Exposição - Museu dos Biscaínhos - 21Jun-2Jul-1978, Braga, ASPA, 1978, 7pp
- *Para o Estudo da Imagem de Braga. O Postal Ilustrado* - Catálogo da Exposição realizada no salão Nobre do Magistério -1979, Braga, ASPA, 1979, pp103
- Azevedo Coutinho - *Bom Jesus do Monte - Esboço Histórico e descritivo* - Braga, Liv. Central Editora de Laurindo Costa, 1899, 180pp
- Banco... - *Banco Comercial de Braga - Relatório apresentado em assembléa geral de 2 de Outubro de 1878 pela Comissão de Syndicância* - Porto, Typ. de Alexandre da Fonseca Vasconcellos, 1878
- Barbosa, I. Vilhena - *As cidades e Villas da Monarchia Portuguesa que teem Brazão d' Armas* - Vol. III, Lisboa, 1862
- *Theatro de S. Geraldo, in Archivo Pitoresco*, 5, Lisboa, 1862, 389-90pp
- *Campo de Sant' Anna em Braga, in Archivo Pitoresco*, 6, Lisboa, 1863, 49-50pp
- *Lyceu de Braga, in Archivo Pittoresco*, 9, Lisboa, 1866, 193-194pp
- Barros, J. de - *Geographia D'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes* -, Porto, Biblioteca Pub. do Porto, 1919
- Bernardo, (Dom) - *Vida de S. Geraldo* - trad. notas e pós-fácio de José Cardoso, Braga, Livraria Cruz, 1959, 65pp
- Borboleta (A) - *Hebdomadario de Litteratura dedicado as Damas Bracarenses* - - [Depois: Hebdomadário de litteratura], Braga, 1876-77pp
- Braga - *Bom Jesus - Jornal Commemorativo do Centenário do assento dos Primeiros alicerces do templo do Real Santctuário* - Número único - Director Litterario - Alfredo Campos, 1-6-1884 - Braga, Typographia Lusitana, 1884
- Braga - *Bom Jesus - Guia Ilustrado da Zona de Turismo*, Braga, 1929
- Braga, Domingos José Ribeiro - *O caso do Banco do Minho* -
- Cabral, Affonso Pereira - *Itinerário do Districto de Braga - com indicação de todas as suas estradas, distâncias Kilométricas, percursos mais frequentemente seguidos pelos automobilistas, ligações ferro-viarias e sítios interessantes a visitar* - Braga, Direcção das Obras Públicas do Distrito de Braga, Typ. dos "Echos do Minho", 1917
- Câmara Municipal de Braga - *Serviços Municipalizados - Relatório da Administração e Exploração no Ano Civil de 1919* - Braga, Imp. Bracarense, 1919pp
- Cardoso, P. Luis - *Diccionario Geographico. - ou notícia Historica de todas as cidades, villas, lugares, e aldeas, rios, ribeiras, e serras dos reynos de Portugal, e Algarve, com todas as cousas raras, que nelles se encontraõ, assim antigas, como modernas,..* - 2 Vols, Lisboa, Regia Officina Sylviana, e da Academia Real, 1747/51
- Carvalho, Augusto Luciano et al. - *Plano Geral das Vias Férreas ao Norte do Mondego* - Lisboa, manuscrit. - Biblio Dir. Ger. Transp. Terrestres, 1899
- Casimiro, Padre - *Apontamentos para a História da Revolução do Minho em 1846 ou da Maria da Fonte... - Finda a Guerra em 1847* - Braga, Typographia Lusitana, 1893
- Castelo Branco, Camilo - *Duas Horas de Leitura* - Porto, Edit. Ant<sup>o</sup> Moutinho de Souza - Typ de J. A. Freitas Junior, 1857
- *No Bom Jesus do Monte* - Porto, Typ de Sebastião José Pereira, 1864
- Castiço, Fernando - *Memoria Historica do real Sanctuário do Bom Jesus do Monte - Suburbios de Braga por occasião do Centenário do lançamento da Primeira Pedra nos Alicerces do templo actual* - Braga, Typographia Camões, 1884

Castro, Augusto Mendes Simões de - *Panorama Photographico de Portugal* - Pub. sob Direcção de ..., 4 vols., Coimbra, Typ. do paiz, 1871/74

Censos... - *Censo da População do reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1905

- *Censo da População de Portugal no 1º de Dezembro de 1911* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1913

- *Censo da População de Portugal no 1º de Dezembro de 1920*, - Lisboa, Imprensa Nacional - 1925

- *Censo da População de Portugal no 1º de Dezembro de 1930*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1934

- *IX Recenseamento Geral da População em 1º de Dezembro de 1950* - Lisboa, Sociedade Tipográfica Lda, 1955

- *Censos de 1981 - Censos de 1981* - Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1984

- *Estatística de Portugal ... - Estatística de Portugal - População, censo no 1º de Janeiro de 1864* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1868

- *Estatística de Portugal ... - Estatística de Portugal - População, censo no 1º de janeiro de 1878* - Lisboa, Imprensa Nacional, 1881

- *X Recenseamento Geral da População em 1º de Dezembro de 1960* - Lisboa, Tipografia Portuguesa, Lda, 1961

- *XI Recenseamento Geral da População em 1º de Dezembro de 1970* - Lisboa, INE, 1973

Código de Posturas... - *Código de posturas Municipaes do concelho de Braga - Projecto da nova Reforma das Posturas para a Cidade de Braga, e seu Concelho* - Braga, Câmara Municipal de Braga, Typ. da Rua dos Pelames, 1852, 23pp

Codigo de Posturas ... - *Codigo de Posturas do Concelho de Vianna do Castello* - Tip. do Jornal Vianense, C. M. de Vª do Castelo, 1863

Codigo de Posturas - *Código de Posturas do Concelho de Braga* - Braga, CMB, 1859

Codigo de Posturas - *Código de Posturas do Concelho de Braga* - Braga, CMB - Braga Typ. Lealdade, 1877

Congress.. - *Congresso Nacional de Arquitectura* - (10º), Lisboa, Sindicato Nacional dos Architectos, 1948

Conselho de Administração do Teatro Circo - *Os quarenta anos de vida do Teatro Circo em Braga* - Braga - 1955, 20pp

Costa, P. António Carvalho da - *Chorografia Portuguesa e Descrição Topografica do Famoso Reyno de Portugal - com as notícias das fundações das cidades, villas & lugarejos, que contem, varões illustres, genealogias das famílias nobres, fundações de conventos, catalogos de bispos.* - tomo I, tratado III, Lisboa, 1706

Coutinho, Azevedo - *Almanaque de Braga e seu Distrito* - Braga, Liv. Central, 1894

Coutinho, Azevedo e Costa, Laurindo - *Almanak de Braga e seu Districto - Comercial, Burocrático, Descritivo, Chorographico e Historico* - Braga, Livraria Central Editora - Typographia Lusitana, 1894, 448pp

*Diccionario de Língua Portuguesa* - Porto Editora, 8ª ed., Porto, 1998

Diderot e D'Alembert - *L'Encyclopédie - Architecture - Recueil de Planches, sur les Sciences, les arts libéraux, et les arts mécaniques, avec leur explication* - Paris, Lescaret, Inter-livres, 1986

Diversos - Porto 1865 - *Uma Exposição* - Catálogo - Lisboa, Expo-98, 1994, 160pp



- Documentos.. - *Documentos relativos à iluminação a Gaz da cidade do Porto* - Porto, Câmara Munic. Porto - Oficinas Motta Ribeiro LD<sup>a</sup>, 1910
- Efemérides... - *Efemérides Bracarenses no Ano de 1963* - *Bracara Augusta*, Vol.XVI-XVII,N<sup>o</sup>s39-40(51-52), Braga, CMB, Acts do Cong Histórico de Portugal medievo, 1964, 475-482pp
- Efemérides - *Efemérides Bracarenses do ano de 1965* - *Bracara Augusta*, Vol.XX, N<sup>o</sup>s 45-46(57-58), Braga, CMB, 1966, 491-499pp
- Elucidário... - *Elucidário do Viajante em Braga* - Porto, 1875
- Entrevistas pelo Diário do Norte - Pela Universidade de Braga* - *Bracara Augusta*, Vol. V - fasc.1-3(26-28); Braga, CMB, 199-211pp
- Estado...* - *Estado das Estradas Reaes, Districtaes e de Serviço no Continente do Reino* - Lisboa, Minist. Ob.s Públicos, Comércio e Indústria-Imprensa Nacional, 1901
- Fino, Gaspar Cândido G. Correia (org.) - *Legislação e Disposições Regulamentares acerca do serviço de Obras Públicas* - Vol. I, II e III, Lisboa, Tip. de Eduardo Roza, 1889
- *Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro* - Vol. I, II e III, Lisboa, Imprensa Nacional - 1883/88 e 1903, 1883/03
- Flores, A. de Quadros - *A Pharmácia Paiva, Quatro crónicas pub. no "Correio do Minho", de Braga...*, 2<sup>a</sup> ed., Braga, Gualdino Correia & C<sup>a</sup>, 1961, 15pp
- Formigal, Canha e - *Projecto de Fusão das Companhias do Porto à Póvoa e Bougado a Guimarães e Fafe, com as linhas do Alto Minho* - Lisboa, Typ. do Anuário Commercial, 1911
- Freitas, Luis Vaz de - *Guia do Viajante em Braga* - Porto, 1875
- Geraldes, Manuel de Melo Geraldes - *Monografia sobre a indústria do linho no Distrito de Braga (...)*Relatório de inquérito oficial à industria do linho no Distrito de Braga. - com breve notícia sôbre outras indústrias no Distrito e Algumas considerações sôbre o que deva ser o ensino industrial e profissional no país, e, em especial, nas escolas de Braga e Guimarães - Coimbra, Imprensa da Universidade, 1913, 114pp
- Girão L. Ferreira - *A indústria da chapelaria* - Boletim do trabalho industrial, n<sup>o</sup>61, Lisboa, 1912, 114pp
- Gonçalves, Albano Lopes - *Em volta de um importante problema de Administração Municipal - Munic de Braga-1913-15* - Braga, Liv Cruz, 1919, 144pp
- Gröer, Etienne de - *Plano de Urbanização da Costa do Sol* - Lisboa, Mimeo - Gabinete de Urbanização da Costa do Sol, s/d
- *Anteprojecto de urbanização, de embelezamento e de extensão da Cidade de Coimbra* - Coimbra, CMC, 1948
- *Plano Director de Lisboa* - Lisboa, MIMEO, 1948
- Guia de Braga... - *Guia de Braga - Arte e Turismo* - Braga, Câmara Municipal de Braga, 1959, 249pp
- Inventário..* - *Inventário dos livros da Misericórdia desta cidade de Braga existentes no Arquivo Distrital da mesma cidade* - *Bracara Augusta*, Vol.XXXII-73-76(85-86), Braga, CMB, 1978, 79-116pp
- Inventario...* - *Inventário das cartas do Cabido de Braga (1821-1874)* - ADB - Univ. do Minho, 1984, 39pp
- Jorge, Ricardo - *Saneamento do Porto* - Relatório apresentado à Comissão Municipal de Saneamento - Porto, Typ. de Ant<sup>o</sup> José da Silva Teixeira, 1888
- *A epidemia de Lisboa de 1894: Impressões de uma Missão Sanitária* - Porto, Tipografia Ocidental, 1895
- Leal, A.S.A. Barbosa de Pinho - *Portugal Antigo e moderno - Diccionario Geographico, Estatístico, Corográfico ...* - Lisboa, Liv. Ed. de Mattos Moreira & Comp<sup>a</sup>, 1874

- Lima, E. Soares - *Estudo sobre a indústria manual e mecânica de pregaria (Tachão) no Distrito de Braga e na cidade do Porto, concluído em Dezembro de 1934* - Boletim da Direcção Geral de Indústria, 1,2, Lisboa, 1941
- Lopes, Pedro Inácio - *Estado da Viação Ordinária do País, em 30 de Julho de 1893* - Lisboa, MOPPCI/Imprensa Nacional, 1894
- Matheus, J. Alves - *Sermão no centenário da Fundação do templo do Bom Jesus do Monte* - Porto, 1884
- Ministério das Obras Públicas - *Quinze Anos de obras Públicas* - MOP, 1948
- Ministério das Obras Públicas - *Plano Director de Desenvolvimento Urbanístico da Região de Lisboa* - MOP, 1960
- Montenegro, Augusto P. M. - *Cadastro Sanitário* - Lisboa, de Autor, 1907
- Nunes, Julio C. de Abreu - *Guia do Viajante nos Caminhos de Ferro ao Norte do Douro* - Porto, Imprensa portuguesa, 1879
- Património... - *Património Arquitectónico e Arqueológico Classificado - Distrito de Braga* - Lisboa IPPAR - SEC, 1993, 103pp
- Peixoto, Inácio José - *Memórias Particulares de Inácio José Peixoto - Braga e Portugal na Europa do século XVIII* - Braga, ADB-UM, 1992, 309pp
- Pereira, Caldas - *Ensaio Analítico das águas Férreas de S. Tiago de Fraião* - Braga, Tip. Bracarense, 1851
- *Comparações métricas no Distrito de Braga* - Braga, Tip. de D. G. Gouvea, 1871
- Pimentel, Jeronymo da Cunha - *Relatorio da Gerência da Câmara Municipal de Braga Durante o Biennio de 1874-1875* - Lisboa, Typographia Universal, de Thomaz Quintino Antunes, Impressor da Casa Real, Rua dos calafates, 110, 1876, 32pp
- *A beneficiencia no Districto de Braga, projecto para a sua organização pelo Governador Civil do Districto* - Porto, Typ. Commercial Portuense, 1884
- Plano... - *Plano Integrado de Reabilit. e Revitalização do Centro Histórico de Braga - 1ª e 2ª Fases* - UTOPOS - Direcção Ger. do Equip. Reg.e Urb., 1983
- Portugal - *O Portugal de D. João V - visto por três forasteiros - 2ª*, Lisboa, Biblioteca Nacional, Série Portugal e os Estrangeiros, 1989, 281pp
- Postura Reguladora ... - *Postura Reguladora do Serviço de Trens em Vianna do Castelo* - Viana do Castelo, Tip. da "Aurora do Lima", CMVC, 1913
- Presidência... - *Presidência do Conselho de Ministros - III Plano do Fomento para 1968-1973 - Planeamento Regional - Título III da 1ª parte (continente e ilhas)*, INL, Lisboa, 1968, 90pp
- Primeiro livro de bens... - *Primeiro livro de bens e propriedades foros e pensões pertencentes ao Senado da Câmara Secular de Braga* - Arquivo Municipal de Braga, Fonte, 1737
- Pró-Braga... - *Pró-Braga - Documentário & Notas para a Defesa e Progresso da Cidade Primaz - Balconius*; - A Sé, Bracara Augusta, Vol. IV - fasc.1-3(22-24) - Braga, CMB, 1952-53, 105-110pp
- Redacção - *Comemorações do XXIV aniversário da Revolução Nacional em Braga - As Festas da Inauguração do Estádio 28 de Maio, Bracara Augusta, Vol. II - fasc.2(15)*, Braga, CMB, 1950, 191-213pp
- *Efemérides Municipais entre os anos de 1947 e 1969* - Bracara Augusta, Braga, CMB, 1947/69
- *Braga e o Senhor Marechal Carmona* - Bracara Augusta, Vol. III - fasc.1(18), Braga, CMB, 1951-52, 6-15pp

- Regalo, Amadeu de Araújo e outros - *Cartazes da Festa do S. João* - 1909-1980, Braga, ASPA, 1980, 32pp
- Regulamento... - *Regulamento das Toleradas no Concelho de Braga* - Braga-1981, A Tolerada, 1871, 18pp
- *Regulamento do Serviço de Vehículos* - Tip. da "Aurora do Lima", CMVC, 1889
  - *Regulamento para o abastecimento e consumo de agua do Cavado* - Braga, Imp. Henriquina a vapor, 1913
  - *Regulamento Geral da Construcção Urbana para a Cidade de Viana do Castelo* - Tip. Vª de José Sousa, CMVC, 1932
- Relatório... - *Relatório sobre o abastecimento d'aguas à cidade de Braga* - Braga, Imp. Henriquina a vapor, 1906
- Ruas... - *Ruas de Braga e Distrito - Guia dos carteiros dos CTT* - Braga, 1942
- S/autor - *Os Quarenta Anos da Vida do Teatro Circo de Braga* - Braga, Conselho de Administração do Teatro circo - 1955, 20pp
- Senna Freitas, Bernardino José de - *Memórias de Braga - contendo muitos interessantes escriptos extrahidos e recopilados de diferentes archivos assim de obras raras, como de manuscriptos ainda ineditos e descrição de pedras inscripcionais* - Vol. I, Braga, Imprensa Catholica - Campo dos remédios, 7, 1890
- Sequeira, José V. da Costa - *Guia itinerário de Portugal, referido a 30 de Junho de 1884* - Lisboa - MOPCI, Imprensa Nacional, 1886
- Serviços Municipalizados de Braga... - *Relatorio e contas da Administração e Exploração dos serviços municipalizados de água, energia eléctrica, tracção eléctrica e elevador funicular do Bom Jesus do Monte no ano económico de 1930-31...* - Tip. das Oficinas de S. José, 1931
- T., J. A. S. - *Descrição da Viagem de Suas Magestades às Províncias do Norte...* - Porto, Tip. de Sebastião José Pereira, 1852
- Teixeira, C; Medeiros, A. Cândido; Macedo, João Rocha - *Carta Geológica de Portugal - 1/50 000 - Notícia explicativa da folha 5-D, BRAGA* - Lisboa, Serviços Geológicos de Portugal-DGMSG, 1973, 57pp
- Terras... - *Terras do Norte - Braga - propaganda* - Ano VII, Braga, Rev Ilust p/ Distri. gratuita - Difus. Turística, Indusd e Comerc., 1941, 100pp
- *Braga no S. João - Terras de Portugal* - AnoXXXI-Nº90(515)-JUL, Lisboa, Pub de Propaganda turistica e Regionalista, fund. em Lisboa-1928, 1959, 20pp
  - *Braga - Terras de Portugal* - AnoXXXI-Nº89(514)-JUN, Lisboa, Pub de Propaganda turistica e Regionalista, fund. em Lisboa-1928 - 1959, 40pp
  - *Braga - região de Arte e Turismo - Terras de Portugal*, AnoXXXV-Nº128(558)-OUT, Lisboa, Pub de Propaganda turistica e Regionalista, fund. em Lisboa-1928, 1962, 40pp
- Um pouco da História... - *Um pouco da história de Braga. Os Congregados - Diário do Minho* - 9 e 11/1/1964, Braga, 1964
- Vários... - *Braga - Portugal - Guia Turístico* - edições espaço, 152pp
- Vários (Nºs)- *Boletim do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria* - Lisboa, MOPCI, 1853/68
- Vaz de Freitas, L. - *Braga em 1875 - Guia do viajante em Braga* - Porto, Imprensa Popular de Mattos Carvalho & Vieira Paiva, 67 Rua do Bonjardim, 1875
- Vieira, J. Augusto - *O Minho Pitoresco* - 2 tomos, Lisboa, Liv. de Antª Maria Pereira, 1886
- Vilas-Boas, Custódio José Gomes de - *Geografia e Economia da Província do Minho nos Fins do século XVIII* - (org. e notas de António Cruz) - Amphitheatrum, XVI, Porto, Centro de Est. Humanísticos-FLUP, 1970





## Cartografia e Imagem Básicas (cartografia, iconografia e fotografia)

- *nova Bracræ Auguste descriptio* - Manoel Barbosa, (Georg Braun e Franz Hogenberg), s/esc, 1594, gravura, 1, *Civitates Orbis Terrarum* (1572-1617), complet de *Theatrum Orbis Terrarum*, 1570, 6 vols, de Ortelius

(nota: 1-planta/mapa/vista; 2 - panorâmica/imagem, desenho; 3 - fotografia; 4-planta pormenor; 5-planta do concelho ou geral

- *Braga*, s/escala, s. XVII (1687-94), 137X227, aguarela inserta em livro, 1, *Typis Portugaliae*

- *Campo de Sancta Ana* - s/autor - 300 varas (escala gráfica), século XVIII (entre 1725 e 1761), BNL-manuscrito, catálogo da coleção de desenhos, Lisboa 1977, nº1079

- *Mappa das Ruas de Braga* - Ricardo Rocha, 1750, livro, 60, Arquivo Distrital de Braga - Universidade do Minho, edição facsimile do ADB-UM - Volume I - 19pp + 60 folios, Braga

- *Mappa da Cidade de Braga Primas* - André Rybeiro S. Silva, S/escala, 1755(?), 1, s/cota, Biblioteca da Ajuda, Lisboa, - Legenda com o dizer."Templos", 30 itens

- *Imagens de Braga Antiga* - João Baptista Vieira Gomes ("Dr. Chasco"), 1834(?), manuscrito, 32desenhos, Biblioteca Pública de Braga - Manuscrito iconográfico

- *Braga - Fountain of Towers* (Largo do Paço), G. Vivian, pintura, 1839, impresso, 1, Londres, -impresso colorido

- *Estrada do Porto a Braga* - Garcez e Calheiros, 1/800 (c/ escala gráfica), 1853, 65x10,2, gravura, Instituto Geográfico e Cadastral - ICG- T-4, cartas antigas da mapoteca, Impresso, - infis no roda-pé da moldura: (da esq para a direita) - JFMPalha grav.; Lith do Dep<sup>o</sup> dos Trab. Geod. do Reino; C. A. Pinto des., - "*Estrada do Porto a Braga pelos engenheiros Garcez e Calheiros*"

- *Planta da Cidade de Braga* - Belchior José Garcez e Miguel Baptista Maciel, 1/4000 (com escala gráfica e declinação magnética), 185(?), 54,5x43,2, gravura, 1, Instituto Geográfico e Cadastral - ICG-29, cartas antigas da mapoteca, 6.4.3.-385, Impresso - T-12 - Planta da Cidade de Braga levantada por Belchior José Garcez, Major do Corpo de Engenharia e Miguel Baptista Maciel, Tenente do dito Corpo... com os edifícios mais notáveis - identificação precisa dos trechos da antiga muralha da cidade - JFMPalha grav. a água forte em pedra sob a direcção do M. Ludovichi; Lith. do Depósito Geod e Hydrographico

- *Braga Pitoresca ou a verdadeira Cyntra do Norte. Cidade de Braga tomada do Picoto de S. João da Ponte* - 1857(?), 73x55, litogrado, 1, Biblioteca Pública de Braga -levantada pelo lente de matemática do Liceu Nacional de Braga o Bacharel Pereira Caldas em 1857 - Imperial litografia de Brito & Braga, Rio de Janeiro - A. L. Guimarães, litógrafo, s.d.

- *Braga Pitoresca ou a verdadeira Cyntra do Norte. Cidade de Braga tomada do Campanário da Torre de S. Vicente* - 1857(?), 67,5x52,5, litogrado, 1, Biblioteca Pública de Braga - levantada pelo lente de matemática do Liceu Nacional de Braga o Bacharel Pereira Caldas em 1857 - Imperial litografia de Brito & Braga, Rio de Janeiro - A. L. Guimarães, litógrafo, s.d.- o céu está colorido a azul celeste

- *Braga Pitoresca ou a verdadeira Cyntra do Norte* - Planta , Pereira Caldas, 1/1648,3, 1857, 68x52,5, litogrado, 1, Biblioteca Pública de Braga - levantada pelo lente de matemática do Liceu Nacional de Braga o Bacharel Pereira Caldas em 1857 -litografia de Brito & Braga, Rio de Janeiro, Travessa do Ouvidor, N<sup>o</sup>s 14,15 e 17 - legenda com 36 topónimos - massa de edificado não individualizado - mapa muito irregular com diversas imprecisões de levantamento

- *Planta da Cidade de Braga* - (pode ser atribuível ao eng<sup>o</sup> Joaquim Pereira da Cruz), 1:1250, 30/6/1864, cordado, 1, Torre do Tombo - Lisboa, "copia da planta existente no escriptorio da companhia de gaz" - esta é uma planta concebida em função do abastecimento de água a partir das Sete-Fontes - No exemplar existente no ANTT, esta planta tem por capa a seguinte: *informação: cópia por A. B. Azevedo; Braga, 30/12/1864 - J. P. Cruz, Eng<sup>o</sup> Municipal - "Planta da Cidade de Braga" - "Com detalhes dos melhoramentos que tem de fazer-se na reconstrução das ruas da cidade*

- *Planta da Cidade de Braga* - Joaquim Pereira da Cruz, 1/2000, 1868, 116,3x96,4, 1, Braga, Arquivo de Obras da Câmara Municipal de Braga, cota desconhecida - Planta, planta provavelmente ampliada pelo referido autor a partir da planta do Garcez - copia helicopiada do referido levantamento - planta

com espaços de circulação, edifícios mais importantes e jardins... - legenda com topónimos - Joaquim Pereira da Cruz, engenheiro da Câmara e tb das obras públicas

- *Planta de Braga* - Francisco Goullard, 1/500, 1883/84, folhas aguareladas, 30, Arquivo de Obras da Câmara Municipal de Braga - este mapa está acondicionado num armário concebido para o efeito, no Convento do Pópulo, com 15 gavetas (2 folhas por gaveta).

- *Planta Topographica de Braga* - 1/8000, (1883), gravura, 1, "*Memorias do Bom Jesus do Monte*" - in "*Memorias do Bom Jesus do Monte*", 4ª ed, Lisboa, 1883 de Diogo Pereira Forjaz de Sampaio Pimentel, Lithographia da Imprensa Nacional, Carvalho gr.

- *Planta da Cidade de Braga* - João Emídio Dias, 1/2000, 1902, Desenho, 1, Arquivo de Obras da Câmara Municipal de Braga, assinado: Bragança, 17 de Março de 1902; Eng. João Emídio dos? R. S. (?) Dias - Engenheiro Civil de 1ª Classe - original em tela

- *Planta da Cidade de Braga* - 1910, gravura, 1, Anuário Commercial de Portugal e Ilhas e Ultramar, 1910, planta com alguns topónimos impressos e outros manuscritos

- *Mapa do Concelho de Braga e arredores* - Francisco Gomes Marques, 1:33,333, 27-4-1918 de execução, 1, Concelho de Braga e arredores, com estradas, rios, e curvas de nível de 25 mts. Cada uma em cor diferente (20 côres) pelas quaes se vê rapidamente a altitude de qualquer localidade

- *Município de Braga - Projecto da Rede de Esgotos* - Fritz H. Hoesen, 1/5000, 31/1/1928 (visto), estopa, 1, tem um visto de 31-1-1928 assinado pelos engenheiros civis Mário Filgueiras e António Valença

- *Município de Braga - Projecto de Rede de Esgotos - Rede Geral* - Planta, 1/2000, 19(28-35), 1, DGOTPU - Lisboa - Campo Grande - sem legenda

- *Fragmento da Planta da cidade de Braga* - s/autor, s/escala, 1938 (Outubro), representa a parte dos quarteis

- *Planta Topográfica da Cidade de Braga* - Arnaldo Augusto Rebelo da Silva, 1/5000 (tem escala gráfica), 1939 (a lápis), 89,2x82, impressa, 1, Braga - "Arnaldo Augusto Rebelo da Silva, Major de Infantaria, com o curso da arma e desenhador topografo da Câmara Municipal de Braga" - igual à anterior, coordenado por Augusto Gama Soares dos Reis, Avenida Central, 78, Braga

- *Plan d'Amenagement et D'extension de Braga (avant-project)* - Étienne De Gröer, 1/2000, 1942, pintada (original), 2, DGOTPU - Arquivo, Lisboa Campo Grande - Dresse par Étienne De Gröer, architecte, charge de conferences a L'Institut d'Urbanisme de Paris, Oeiras Septembre de 1942- planta pintada a lápis de cor -1946 - data de conclusão da elaboração do plano - planta original - 1/2000 - aprovado em 8/10/1946

- *Braga - Fotografia Aérea*- vôo RAF, Royal Air Force, 1/30 000 (original), 1947, fotografia, 2, Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho - copy proof - Fol. 5012, fiada 5001/5017

- *Carta Militar de Portugal* -; folhas nº56(Amares) e 70 (Braga), Serviços Cartográficos do Exército, 1/25000, 1948, impresso, 2, Lisboa, Serviços Cartográficos do Exército, Serviços Cartográficos do Exército, carta Militar de Portugal, folhas nº 70 e 56

- *Planta Topográfica da Cidade de Braga* - coord. por Augusto Gama Soares dos Reis, 1/5000 (tem escala gráfica), 1954, impressa, 1, Braga - coordenado por Augusto Gama Soares dos Reis, Avenida Central, 78, Braga

- *Planta da cidade de Braga* - produzida por M. Regaleira, Rua da Prata, 80, 1º eq. Lisboa, 1/1000; 1/2000; 1/5000, 1955, diaflex - planta relacionadas com o Plano Regularizador da Cidade de Braga, contratado c/ Miguel Resende - planta base 1/250 000(?), divisão em folhas : 1/1000; 1/2000; e, 1/5000

- *Mapa...* - 1/1000, 1958, Arquivo de Obras da Câmara Municipal de Braga - levantamento aerofotogramétrico

- *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga - Planta de localização* - Miguel Rezende (Engº), 1/2000, 1958, 1, - Campo Grande, -aprovado em 16/5/1958

- *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga - Planta de Trabalho* - 3, Miguel Rezende, 1/1000, 1958, 1 - Campo Grande (parece que há na CMB), 1958

- *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga - Planta de urbanização* - 9, Miguel Rezende, 1/1000, 1958, 1 - Lisboa - Campo Grande (parece que há na CMB)
- *Braga - Planta da cidade* - coordenada por Alberto Gonçalves da Costa, 1:10000, 1959, 35x27,6cm, impressa, 1, inserta na pag.212 do Guia de Braga - Arte e Turismo, ed. Câmara Municipal de Braga, 1959, 250 pp
- *Braga - TECAFO*, 1/10000, 1968, 92,3x63,3, heliocopia, 24, DGSU - CMB - levantamento aerofotogramétrico - levantamento aerofotogramétrico - process U-174-A-43
- *Braga - TECAFO*, 1/5000, 1968, 92,3x63,3, heliocopia, 18, DGSU - CMB - levantamento aerofotogramétrico - levantamento aerofotogramétrico - temos a cobertura urbana, folhas nºs 9,10,14 e 15
- *Braga - TECAFO*, 1/2000, 1968, 92,3x63,3, heliocopia, 27, DGSU - CMB - levantamento aerofotogramétrico - levantamento aerofotogramétrico - temos a cobertura urbana, folhas nºs 6,7,11 e 12, 1, 1968
- *Carta Geológica de Portugal, Braga* - folha 5-D, Serviços Cartográficos do Exército, 1/50000, 1973, impresso, 2, Lisboa, Serviços Geológicos de Portugal, Direcção Geral de Minas e Ser. Geo. - Carta Geológica de Portugal, Braga - folha 5-D; contém memória descritiva, 1, 1973
- *Planta Topográfica do Concelho de Braga* - cópia da 1/25000, 1/25000, 1974, Heliocopia, 1, delimitação da Zona Urbana/perímetro suburbano e freguesias, seg. aprov. no DG de 12-4-1974, DL Nº 149/74
- *Planta Topográfica* - Câmara Municipal de Braga, 1/10000, 1977
- *Estudo do Centro Histórico* - números de polícia (só intramuros), 1/1000, 1982 (Março), Heliocopia, 1, ISSSP/GAIH, CMB - Estudo do Centro Histórico de Braga, Números de Polícia, 4, 1982
- *Plano Geral de Urbanização* - CEAPE, 1/5000, 1982, 1982
- *Braga - Fotografia Aérea-VBA*, FAP119, Força Aérea Portuguesa, 1988 (28/7), fotografia, FAP - Braga - Fotografia Aérea-VBA, FAP119, in 2500f
- *Carta Corográfica de Portugal* - Braga 5D, IGC, 1/50000, 1989, 67,5x43,5, impresso, 1, Instituto Geográfico e Cadastral de Portugal, IGCP, M 7810, Ed 2, Lisboa, 1989, - folha 5 - D
- *Fotografia Aérea (falso colorido)* - CELPA - 1/15000, 1990, fotografia colorida, 8, Lisboa - folhas 23/A e 24/A
- *Reconstituição do Espaço Urbano de Braga (meados do Século XVIII)* - Bandeira, Miguel S. M., 1/2000 e 1/4000, 1992, vegetal, 1, Braga, - REUB - Folhas nºs, 1,2,3,4 e 5 1- base cartográfica; 2- Enfiteuze do cabido de Braga; 3-nº de pisos; 4-foreiros por agrupamento social; 5-réditos enfitêuticos e sub-enfitêuticos 1 - 1992
- *Plano Director Municipal* - Câmara Municipal de Braga, 1/10000 -1993 - data de conclusão do Plano
- *Carta Militar de Portugal* - folhas nº56(Amares) e 70 (Braga), Instituto Geográfico do Exército, 1/25000, 1995, impresso, 2, Instituto Geográfico do Exército
- *Ortofotomapas* - Centro Nacional de Informação Geográfica, 1/15000, ACINP - Braga, Bragança, Chaves, Guimarães, Viana do Castelo e Vila Real, 1995
- *Plano Director Municipal (revisão)* - Câmara Municipal de Braga, 1/10000, 1993, 30 - aprovado pela ASS. Mun. De Braga em 21/7/2000 - resolução do Conselho de Ministros nº9/2001 - DR. I Serie-B, nº25, pp491/ 530, de 30/1/2001





\*\*\*

*PROFITERI OPERAM DEO ET URBI*

\*\*\*