

GUIMARÃES, EXEMPLO E REFERÊNCIA DO URBANISMO CONTEMPORÂNEO PORTUGUÊS

Mário Gonçalves Fernandes

GEDES e Departamento de Geografia da FLUP

E-mail: mgfernan@letras.up.pt; mariogf@netcabo.pt

Palavras chave: urbanismo, morfologia urbana, planeamento urbano, Guimarães.

Compreender a morfologia e a organização da cidade actual pressupõe a consideração de factores políticos, económicos, sociais, culturais e tecnológicos hodiernos, mas implica, também, o estudo de idênticas componentes em contextos temporais anteriores e a identificação da cidade que lhes corresponde. De facto, o inquérito à morfogénese urbana é um passo indispensável ao conhecimento da cidade, quer quando este é encarado como fim ou quando é visto como uma fase do processo de intervenção sobre a realidade. De qualquer forma, as ideias e os planos anteriores, subjacentes e geradores da paisagem urbana que observamos, são parte da circunstância sobre que se pretenda agir e podem contribuir para a concretização de escolhas adequadas na concepção de novos projectos urbanos.

Nesta comunicação, vertem-se e divulgam-se algumas das conclusões de investigação própria recente¹, contribuindo para a reponderação dos momentos do urbanismo contemporâneo português através do acompanhamento da evolução urbana de Guimarães, a qual, embora contendo particularidades frequentemente eivadas de voluntarismo, de empirismo e por vezes de algum vanguardismo, possui todas as características para ser apresentada como exemplo e referência para a compreensão do urbanismo e do planeamento urbano em Portugal.

Ancora-se o discurso na abordagem dos principais planos, projectos e concretizações, desde o *Plano de Melhoramentos da Cidade de Guimarães* (1863/67) até ao *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães* (1949), passando pelos contributos da *Comissão de Melhoramentos* (1869), pelo *Projecto de ligação da Cidade de Guimarães com a estação do caminho de ferro junto da mesma cidade* (ca. 1890), pelo *Projecto do Parque do Castelo de Guimarães* (1914), pela *Planta Geral do Bairro [económico]* (1916) e pelo *Projecto Geral de Melhoramentos* (1925).

¹ Parte deste texto é um extracto, simplificado e aqui e ali refeito, da tese de doutoramento, defendida em 2002 na FLUP, encontrando-se no prelo das FAUP Publicações: Mário G. FERNANDES, 2002, *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal, 1852/1926*, Porto.

Que o caso de Guimarães é exemplo suficiente e excepcional do planeamento urbano e do urbanismo contemporâneo português, mostra-o a listagem precedente de instrumentos e, veremos, as respectivas consequências que referenciam todas as faces portuguesas das fases do urbanismo europeu contemporâneo. Aliás, sem sair de Guimarães, é possível ilustrar quase todo o urbanismo português. Quase todo porque, sendo uma cidade interior, ficou à margem do movimento das edificações militares dos séculos XVII e XVIII, pelo que nem recebeu qualquer forte, *regular* e “em estrela”, como os que pontuaram o litoral português e europeu, nem foi marcada pelas cinturas abaluartadas, normalmente *irregulares*, que marcaram as povoações de toda a raia portuguesa, como aconteceu com Valença, Chaves, Bragança ou Miranda do Douro, para referir apenas exemplos do Norte de Portugal. Contudo, apresenta sinais Iluministas no Toural², mantém exemplares de edifícios de referência da malha urbana, quer civis, públicos e privados, ou religiosos, nomeadamente os conventos, de todas as épocas e possui um núcleo medieval de valor patrimonial excepcional, cuja génese e evolução estão devidamente documentadas³, que recebeu da UNESCO, em 2001, a consagração como Património Cultural da Humanidade, devendo sublinhar-se o papel do Gabinete Técnico Local, que soube ler e acompanhar a reabilitação, bem como realçar-se a riqueza da sedimentação secular de intervenções de outros momentos, nomeadamente das transformações contemporâneas, que cerziram a realidade actual.

Foi em Oitocentos que se iniciou o planeamento urbano e o urbanismo contemporâneo português e aí começa este exercício de conhecer Guimarães, também pelos seus projectos, mesmo aqueles que não passaram do desenho e/ou do texto, reconhecendo-se, como afirmou Aldo ROSSI (2001, 1ª edição 1966, pág. 18), que “mesmo as planificações (...) representam uma parte da cidade”, uma das suas dimensões.

As fases europeias que marcam a morfologia e a paisagem urbana contemporâneas reflectem-se em Portugal, em inúmeros aglomerados urbanos. Naturalmente, com ajustamentos cronológicos e de escala, explicáveis por razões político/ideológicas, técnicas, culturais, económicas. Em muitos casos, de forma temporal e espacialmente fragmentária, pouco visível, mas, ainda assim, verificável. Noutros, como em Guimarães, de forma continuada e marcada em termos morfológicos.

Independentemente da salguarda, para todas as épocas, de inúmeros exemplos de concepção mais abrangente do espaço urbano, o urbanismo comum, “quotidianamente” aplicado até

² A fachada Norte do Toural foi imposta pelo poder central setecentista em 1791.

³ Veja-se, por exemplo, M^a da Conceição Falcão FERREIRA (1989 e 1997).

meados de oitocentos, assentava na técnica de alinhamentos feitos à escala e no contexto do espaço abarcado pela visão humana, ou seja, sensivelmente à escala do arruamento, da praça, quando muito do conjunto. Com a cartografia da totalidade das povoações e com os planos gerais de melhoramentos o urbanismo ganhou em abstracção, generalizou-se, globalizou-se à cidade e, ao tornar-se um saber eminentemente técnico, começou a perder a dimensão humana. Começava verdadeiramente aí o funcionalismo, embora ainda numa escala contida, bem antes da cidade funcionalista de Le Corbusier, do automóvel e de outros maquinismos.

Aconteceu, então, um período morfológico decorrente da aplicação das premissas do livre trânsito e do higienismo, bem marcado em muitas das pequenas e médias povoações portuguesas e não associado a qualquer ciclo de construção. Muitas das vias abertas nesta época quedaram-se por marginar de edificações durante décadas, apenas se tendo edificado nas vias privilegiadas por uma posição de grande centralidade ou prestígio. Aliás, em oitocentos como na primeira república ainda não existiam, à excepção de Lisboa e Porto, condições para o desenvolvimento de um mercado imobiliário urbano, apesar de, aqui e ali, aparecem exemplos em povoações menores, como foi, em parte, o caso das avenidas da estação de Guimarães. Este caso, da década de 1890, como o da Póvoa de Varzim, da mesma década, ou de novo o de Guimarães a seguir à 1ª Guerra Mundial, agora juntamente com Chaves, demonstram que a transformação e acréscimo do tecido urbano se fizeram, por vezes, em períodos de crise económica.

Se utilizarmos uma concepção do sistema morfológico referenciada em Rémy ALLAIN (2004, pág. 15), diremos que, durante a segunda metade do século XIX e primeiras décadas do XX, quanto aos *elementos*, os arruamentos rectilinearizaram-se e alargou-se o seu perfil transversal, o parcelário uniformizou-se na dimensão e nas formas, tendencialmente rectangulares, o edificado padronizou-se nas cérceas, nos pé-direito, na dimensão e distribuição dos vãos e nos revestimentos, alinhando-se os edifícios, inevitavelmente, nas margens dos quarteirões e apresentando estes um aumento da sua área média; quanto à *estrutura* tendeu-se para o aprofundamento da articulação do plano, para a diminuição de impasses e obstáculos, para a criação de vias estruturantes e variantes, que interligavam locais importantes da malha urbana (estação ferroviária, mercado municipal, paços concelhios) e se interconectavam mutuamente através de vias de circunvalação; quanto aos *meios*, ou seja, as lógicas e os contextos políticos, económicos e sociais, mas também o estado do conhecimento científico, da técnica, das artes e da cultura, que explicam os processos de espontaneidade ou regulamentação, sublinhe-se que a justificação e a indução daquelas marcas morfológicas

decorre da construção da rede viária e ferroviária, de iniciativa, incentivo e/ou permissão do poder central, visando a articulação e formação de um mercado, ou mais propriamente espaço económico, nacional e internacionalmente integrado; da vontade política municipal e da organização das finanças municipais; da renovação do conhecimento no âmbito higienista; da legislação enquadradora, elaborada a partir das necessidades da construção e polícia de estradas, mas integrando o conhecimento e as ideias da época sobre urbanismo e planeamento urbano.

A intervenção municipal dirigiu-se, predominantemente, para o interior das povoações, a do poder central para os seus acessos e atravessamentos, sendo ambos complementares e estruturadores da cidade de Oitocentos como do século XX. Aliás, o enquadramento legal, que, apesar da existência de inúmeros diplomas com acrescentos, alterações e precisões, se centra no decreto assinado a 31 de Dezembro 1864 e publicado em Janeiro de 1865, contém uma primeira metade do articulado relacionada com a construção de estradas, tratando, na segunda parte, dos *Planos de Melhoramentos*.

O Plano de Melhoramentos de 1863/67

No caso vimaranense, demonstrando-se desde logo a existência de um espírito empreendedor e voluntarista, não foi por influência do Decreto de 1864 que a câmara municipal de Guimarães se decidiu a prover ao levantamento de uma planta geral visando a definição dos melhoramentos a empreender na cidade. De facto, remonta a 1859 a intenção da câmara municipal de levantar uma planta geral da cidade. A ideia subjacente à proposta que o presidente camarário renovou em Março de 1863⁴, era não só possuir uma imagem geral da povoação, mas também que na planta constassem as propostas de alteração do plano urbano existente, de forma a que os melhoramentos fossem pensados numa forma global e portanto mais *regular*.

O conteúdo do discurso demonstra a imbrincação de levantamento e plano de melhoramentos, característica dos *planos de alinhamentos*, apesar de em termos coevos se utilizarem, de forma indiscriminada, os termos alinhamento e melhoramento. No entanto, os objectivos do presidente camarário não se limitavam apenas ao levantamento da planta e à definição dos alinhamentos, preocupando-se também com o melhoramento do abastecimento de água à cidade, um problema de sempre que urgia resolver.

A câmara municipal assinaria escritura com o engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro a 2 de Outubro de 1863, pelo que quando em Janeiro de 1865 foi publicado o decreto que tratava dos Planos de Melhoramentos, encontrava-se o engenheiro na elaboração da sua proposta, que denominaria como *Planta da Cidade de Guimarães* e que entregaria em 1867. Assim, enquanto noutros casos, como em Viana do Castelo, todo o processo se concentrou no director de obras públicas distritais, em Guimarães, devido à precocidade da decisão camarária, existiu um plano de melhoramentos prévio, que posteriormente seria avaliado e retocado por uma *comissão de melhoramentos* cuja formação, em 1869, já se encontra devidamente enquadrada pelo decreto de 1864.

A leitura das explicações das opções que fez é, por si só, reveladora da sua sintonia com os valores urbanísticos da época. De facto, o autor colocou a ênfase na facilitação do livre trânsito e na salubridade, sendo o primeiro aspecto revelado na importância dada aos alinhamentos⁵ (mesmo se os delineou de forma a poupar as edificações mais valiosas, fosse pelo elevado valor de eventuais expropriações ou pelo valor patrimonial), na preocupação com a necessidade da largura constante dos arruamentos e nas propostas de articulação do sistema viário e o segundo, associado ao primeiro, concretizado pela demolição de núcleos de edificações insalubres, assim se alargando praças ou abrindo novas. Da concretização de ambos decorreria o aformoseamento da cidade.

Em termos de articulação do plano urbano, é clara a preocupação de interligar todas as vias de saída da cidade, através da proposta de uma semi-circular que as articulava e que permitiria a comunicação desde a estrada para Famalicão, a ponte e nas proximidades de S. Lázaro, até S. Francisco e deste ao campo da Feira, a nascente, a partir do qual a saída para Fafe não oferecia dificuldades de maior. Desta semi-circular sairia, no campo de S. Francisco, um arruamento que, passando a nascente da capela de S. Dâmaso e rasgando a muralha, permitiria a ligação directa ao centro do poder municipal na praça da Oliveira. Além disso, propunha-se também o rasgamento do núcleo medieval no sentido poente-nascente, através do prolongamento da rua que deveria articular o novo Mercado (em construção) com a porta

⁴ Propostas do presidente, Commendador Antonio Alves Carneiro, no âmbito da discussão do orçamento camarário para o ano económico de 1863/64 (AMAP: M-1849, pp. 3V-4V).

⁵ Atesta a sugestão metodológica com que Manoel de Almeida Ribeiro terminava a *memória descritiva*, na qual, numa demonstração de pragmatismo e de conhecimento da experiência inglesa de regularização feita por via de alinhamentos, afirmava que *em uma cidade, como Guimarães, excepcionalmente irregular e onde os aformoseamentos só se podem obter à custa de expropriações numerosas, é indispensável, com relação a algumas delas, esperar do tempo o que se não pode conseguir da actualidade. Na Inglaterra, decretado um melhoramento, executam-no à medida que os proprietários vão reconstruindo as suas casas. Este meio, rápido naquele país, deve ser muito moroso em Guimarães, mas é o único que as Câmaras poderão empregar*

de S. Bento, eixo cuja abertura, a julgar pelas palavras do autor, a Câmara privilegiária e que se viria a constituir numa importante rua comercial (a actual Rua Gil Vicente). Finalmente, saliente-se a preocupação de melhorar a articulação do novo mercado e do Toural com a parte alta da cidade através da regularização da rua de Stº António.

Em síntese, visava-se a regularização das vias existentes, particularmente na área sudoeste, a melhoria das ligações da parte alta com a parte baixa e, principalmente, da área poente com o lado nascente, constituindo-se aquela, polarizada pelo novo mercado, como a área privilegiada de expansão, particularmente depois da articulação do mercado com a praça do Toural, através da abertura da rua de Paio Galvão, da responsabilidade da direcção distrital de estradas por ser parte integrante da estrada para Braga, de cujo projecto o poder municipal tinha conhecimento desde 1863. Manoel de Almeida Ribeiro delineou, ainda, a abertura de quatro novas praças, propôs a construção de um passeio público envolvendo o catelo, os paços do Duque de Bragança e a igreja de Santa Margarida, a localização de escolas primárias, para ambos os sexos, e a construção de um *bairro para a classe pobre*.

Almeida Ribeiro começou a trabalhar em 1863, mas terminou em Maio de 1867, conhecendo já o decreto de 1864, o que explica que os arruamentos novos que projectou não tenham menos de 10 metros de largura, podendo assim enquadrar-se o seu plano, também, naquela legislação. Os seus projectos servirão de guia e inspiração para todas as propostas desenvolvidas, em Guimarães, até ao primeiro quartel de Novecentos, a começar pelas da *comissão de melhoramentos*.

A Comissão de Melhoramentos de 1869

Como se pode ler no livro das suas actas⁶, a *comissão de melhoramentos da cidade* seria instalada, a 5 de Julho de 1869, pelo presidente camarário (Visconde de Stª Luzia) e a sua composição respeitava o que o decreto de 1864 prescrevera, incluindo um engenheiro e um representante da autoridade local de saúde, neste caso o sub-delegado de saúde. No entanto, a Câmara não se limitou a indicar um vogal e talvez pretendendo ser o mais abrangente possível, além do vice-presidente camarário, que logo seria proposto e eleito como presidente

para realizar bons melhoramentos nos sítios onde a edificação tem valor. (Manoel de Almeida RIBEIRO, *Planta da Cidade de Guimarães, Memória Descritiva*, AMAP: s/cota).

⁶ *Livro de Actas da Comissão de Melhoramentos*. Parte desta fonte foi publicada por Manuel Alves de OLIVEIRA (1985 e 1986). Contudo, porque apesar da transcrição de alguns excertos, não se distingue a redacção deste autor da das actas, mas principalmente porque ficaram de fora alguns trechos e por se tratar de um documento importante para o entendimento do urbanismo contemporâneo, fizemos a sua transcrição integral em 2002 (Mário G. FERNANDES, 2002).

da comissão, acrescentou-lhe mais sete elementos, representativos da elite local, entre os quais se contava o Barão de Pombeiro e Francisco Martins de Moraes Sarmiento.

De qualquer forma, o verdadeiro autor das propostas de melhoramentos, em termos urbanísticos, foi o *primeiro engenheiro* distrital José Taveira Carvalho Pinto de Meneses. Logo na reunião de instalação da comissão, Pinto de Meneses *expoz o seu programma de trabalhos*, sugerindo a definição de dois níveis de plano, delineados em função da sua urgência (o *provisório*, de curto prazo, e o *definitivo*, para os de longo prazo), e enumerando os *capítulos de melhoramentos* de que a comissão se deveria ocupar, numa exaustiva listagem das preocupações urbanas da época⁷. Na verdade, o que se veio a verificar foi uma focalização das propostas nos arruamentos, velhos e novos, nas posturas relativas à edificação e no abastecimento de água, apesar de se terem redigido referências em relação a outros aspectos.

As propostas de Pinto de Meneses mantiveram, no essencial, as de Manoel de Almeida Ribeiro, o qual, aliás, cita recorrentemente, quase sempre para concordar com o que havia sido proposto ou para sugerir pequenos ajustamentos. No entanto, propôs-se ir mais longe acrescentando algumas propostas mais arrojadas, como a ideia de prolongar a via de cintura (que denominou de *rua de circunvalação*), por nordeste e até ao terreiro do Cano, e de a articular com o mercado, desde St^a Luzia e de S. Lázaro; como a proposta de duas vias rectas de atravessamento do núcleo medieval, uma das quais é a actual Rua de Serpa Pinto e outra, da estrada de Fafe até à rua da Fonte Nova, que nunca se concretizaria, e de um arruamento a ligar o terreiro de St^a Clara e a estrada de Fafe (a actual rua Nunes Álvares); ou, finalmente, como o prolongamento do passeio público pelo terreiro do Cano. No fundamental, pretendeu alargar a articulação das saídas da cidade, melhorar os atravessamentos do núcleo medieval e aprofundar a centralidade do mercado municipal. Acrescente-se que Pinto de Meneses teve uma visão mais alargada e prospectiva do que Almeida Ribeiro, ao propôr *uma estrada vicinal ligando em volta dos suburbios da cidade as estradas de Braga, Fafe, St^o Thyrsó, e Famalicão*, da qual derivariam novos eixos, *novas ruas, ligando a cidade com a nova estrada vicinal*, nas áreas onde as ligações eram inexistentes.

Enquanto estas propostas relevam a formação de *engenheiro de pontes e estradas* de Pinto de Meneses, outras exprimem, de forma explícita, a influência que em si exercia o conhecimento

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

de exemplos da cidade do Porto, como o sistema de regularização e arborização do largo da Batalha referido como modelo para a regularização do Toural e do largo de S. Sebastião.

Finalmente, outros membros repetiram algumas das propostas de Manoel de Almeida Ribeiro, como a necessidade do *desmoronamento da igreja de S. Sebastião* e o corte da *alpendrada da Alfândega* ou o aconselhamento para edificar um *bairro para as classes pobres*, agora denominado *bairro d'operarios*. A igreja de S. Sebastião seria derrubada na década de noventa, inserida no processo de construção das avenidas da estação, enquanto a ideia do *bairro operário* seria retomado a seguir à implantação da república, então conjugado com a edificação de novos paços concelhios, preterindo-se a ideia, ainda de Pinto de Meneses, de instalar as *repartições publicas* no convento de St^a Clara, onde de facto, depois de um conturbado e longo percurso, viria a instalar-se a Câmara Municipal, aí se mantendo até hoje.

As avenidas da estação (década de 1890)

O caminho de ferro de Bougado a Guimarães, construído por uma sociedade privada pertencente a António de Moura Soares Velloso, foi inaugurado em 1884 e o acesso à estação ferroviária fazia-se por um conjunto de caminhos estreitos que apenas possuíam alguma regularidade a partir do palacete de Vila Flôr, o qual, depois de contornado, se articulava com a estação através de um arruamento recto de cerca de 5 metros de largura. Assim, era importante melhorar os acessos da cidade à estação, pelo que em 24 de Março de 1890 (Diário do Governo nº 69), quando João Franco, que fora eleito deputado por Guimarães em 1884⁸, era ministro da Fazenda, foi colocada a concurso a abertura e construção de uma “estrada de serviço” a ligar a cidade com a estação ferroviária. O projecto previa uma avenida de 20 metros de largura e 627 de comprimento⁹, ligando o largo de S. Francisco às proximidades da estação e passando a nascente do palacete de Vila Flôr, cuja localização, no enfiamento do edifício da estação, não permitia que este encabeçasse a nova avenida.

António de Moura Soares Velloso, sendo o proprietário do caminho de ferro, do palacete¹⁰ e da maioria dos terrenos envolventes entre a cidade e a estação, era parte interessada no processo, pelo que, depois de analisar todos os pormenores do programa do concurso, faria uma proposta alternativa, na qual se deslocava a avenida de nascente para poente do palacete

⁸ António CARDOSO, 1997, pág. 310.

⁹ Frederico PIMENTEL, 1891, pág. 93.

¹⁰ Antigo solar dos condes da Arrochela, o palacete fora entretanto adquirido por Soares Velloso, que permitiria que aí decorresse, em 1884, a Exposição Industrial de Guimarães, organizada por um grupo de intelectuais agregados na Sociedade Martins Sarmento.

de Vila Flôr, se acrescentava outra avenida até ao campo da Feira e um *alinhamento paralelo à estação* ferroviária que articulava ambas as avenidas, tudo pelo mesmo preço base de licitação do concurso. A proposta era vantajosa para o Estado, que para todos os efeitos cumpria os objectivos a que se tinha proposto, de ligar a estação à cidade e ainda melhorava a articulação daquela com a estrada de Fafe, dispendendo a mesma verba. A solução conciliava ainda, segundo o proponente, *todas as opiniões e interesses da cidade de Guimarães*, nos quais se incluíam os do próprio Soares Velloso que, mais do que o benefício do eventual aumento de tráfego ferroviário, preservava melhor o seu palacete e era pago para urbanizar a maior parte dos seus terrenos¹¹, com um desenho de arruamentos no qual a disposição das avenidas potenciava a maximização de parcelas suas com frente de rua e onde se previam já os arruamentos futuros, também vantajosos para a urbanização das suas propriedades.

Com todos de acordo, celebrou-se o contrato em 27 de Setembro de 1890, apenas em relação às duas avenidas e à sua articulação, prevendo-se a conclusão da obra até 27 de Setembro de 1894. Entretanto, em 1893, projectou-se o primeiro lanço da estrada municipal entre a estação e a estrada real nº 32, no lugar do Castanheiro, sabendo-se ainda que em 1901 apenas faltava fazer desaparecer a diferença de nível entre as avenidas e a estrada municipal do Castanheiro¹², que se transformaria na nova entrada da cidade para quem chegava do Porto e Stº Tirso.

A acção de Mariano Felgueiras (1914-1926)

Foi em 1914 que Mariano da Rocha Felgueiras¹³, republicano que contava com 30 anos de idade e quatro de amadurecimento da sua experiência no poder municipal, apresentou à Câmara Municipal de Guimarães as propostas por cuja execução se bateria em todo o seu percurso na autarquia vimaranense. De todas as propostas, de cuja concretização prestaria contas à comissão executiva camarária em 21 de Abril de 1916, ano em que também as fez publicar¹⁴, devem relevar-se o parque do castelo, a edificação de um *bairro operário* e a concretização dos paços do concelho, pois as suas consequências, no plano urbano de Guimarães, seriam assinaláveis. Existindo referências aos três projectos desde a década de

¹¹ Além dos 83000\$000 reis do custo da obra, Soares Velloso receberia 12565\$280 reis pela expropriação de propriedades suas, ou seja, cerca de metade do custo total das expropriações, que totalizou 24841\$750. (AHDEB: *Projecto de Ligação da Cidade de Guimarães com a Estação do Caminho de Ferro de Guimarães, Mapa de expropriações, 20 de Junho de 1890*).

¹² AMAP: M-1869, pp. 14F e V.

¹³ Ver resenha biográfica em Câmara Municipal GUIMARÃES, 2000.

sessenta de Oitocentos, com a sua necessidade a ser sucessivamente reafirmada, e sendo a fase posterior à implantação da República uma época de exaltação das virtualidades do poder municipal e das suas competências e obrigações, quer no melhoramento e embelezamento da cidade quer na promoção de edificação salubre e económica, não surpreende que o republicano Mariano Felgueiras tenha destacado estes projectos como os de execução prioritária.

Quanto ao *parque circundando o castelo, ruínas dos Paços dos Duques de Bragança e Capela de Santa Margarida*, depois de o defender com uma argumentação que conjugava lazer e reforma social, embelezamento e higiene, estética, patriotismo e conservação do património e ainda desenvolvimento do turismo, tudo junto, a sua consagração era inevitável, já que era um projecto antigo e, pouco antes, tanto o Castelo de Guimarães, como o Paço dos Duques de Bragança e a Igreja de S. Miguel do Castelo tinham sido classificados como monumentos nacionais¹⁵. Já quanto ao edifício dos novos paços concelhios e ao bairro operário foi fundamental o empenhamento pessoal de Mariano Felgueiras que, apesar de os conceber separadamente acabaria por congregar num mesmo projecto.

Mariano Felgueiras propunha localizar o bairro operário, assunto que foi *dos que mais cuidados mereceu* e cuja necessidade justificou em termos que evocam a descrição de Manchester feita por Engels em 1845¹⁶, precisamente no local onde já Almeida Ribeiro o projectara: ocupando a rua das Hortas e a travessa e o largo da Fraga, embora se estendesse agora, para Norte, até às proximidades da rua de Serpa Pinto, entretanto aberta.

A ideia constava da abertura de uma avenida, com 20 metros de largura, entre a rua Serpa Pinto e a rua Doutor José Sampaio (tramo inicial da estrada municipal para a Penha), articulando-a com a estrada para Fafe (que seguia junto à muralha e que seria também alargada) por uma rua de 10 metros de largura, em substituição da travessa da Fraga, formando no seu conjunto uma imagem, em planta, que se assemelha a um 4. Nestes novos arruamentos deveriam construir-se cinquenta e oito casas (23 na rua que substituiria a travessa da Fraga e 35 na avenida), uma escola e um balneário. Com nove modelos de casa projectados, afirmava-se a preocupação de conseguir alguma diversidade de *aspectos, tamanhos e preços*, visando satisfazer quer a *classe operária* quer as *classes mais remediadas* e evitar a imagem de bairro com o *aspecto monótono duma fileira ou conjunto de casas*

¹⁴ Câmara Municipal GUIMARÃES (1916), *Proposta apresentada pelo Presidente da Comissão Executiva*, Guimarães, Typ. Pires.

¹⁵ Dec. de 27 de Agosto de 1908, DG nº 199, de 05/09/1908 e Dec. de 16 de Junho de 1910, DG nº 136, de 23/06/1910.

pobres todas iguais. Da autoria do jovem arquitecto José Luiz Ferreira (discípulo do arquitecto Marques da Silva¹⁷), este projecto acrescentava à malha urbana dois segmentos de recta ortogonalmente entroncados, apresentando uma imagem de transição entre o urbanismo de características literalmente funcionalistas dos engenheiros oitocentistas e um urbanismo com preocupações de composição urbana, desenhando o que viria a ser a metade ocidental da denominada *pata de ganço*, a que nos referiremos adiante.

Contrariamente ao bairro operário, o novo edifício para as repartições públicas do concelho foi migrando ao longo do tempo, à medida que surgiam novas sugestões de localização. A ideia de construir um edifício que congregasse a instalação de todas as repartições públicas da cidade era referida desde 1864, pelo menos, tendo mesmo o governo disponibilizado um subsídio para a concretização do edifício, como compensação da necessária demolição do convento de S. Domingos para a abertura da estrada para Braga, onde se encontravam alguns daqueles serviços¹⁸. O local chegou a estar escolhido, na então nóvel rua de Paio Galvão, em frente ao novo mercado, mas nunca se concretizaria.

Assim, quando a câmara de Mariano Felgueiras, por não possuir recursos financeiros que permitissem a construção de um edifício *para cada grupo de repartições (Tribunal, Finanças, Administração, Registo Civil, etc.)*, optou pela concretização de *um só edifício com a amplitude necessaria para instalação decente de todas elas*, decidiu nomear uma comissão, composta por *distintos artistas da terra*, para a escolha do local de implantação¹⁹. Do trabalho desta comissão resultou um relatório, no qual, depois de *compulsada, com verdadeiro interesse, a planta da cidade* [que só podia ser a de Manoel de Almeida Ribeiro], *insistente, e cuidadosamente estudados e discutidos os diversos alvitres apresentados*²⁰, a dita comissão afirma ter chegado a um parecer que se consubstanciava nos alargamentos da rua do Espírito Santo, da rua do Gravador Molarinho e da praça de São Tiago, formando-se uma praça quadrangular (retomando-se, mais uma vez, as propostas de Almeida Ribeiro, o que a comissão explicitamente assume) onde deveria ser construído o edifício dos paços do concelho. Entretanto, Mariano Felgueiras iniciou o processo conducente à elaboração do projecto dos paços concelhios, abrindo-se concurso em 1916, entre arquitectos nacionais, e sendo os 11 projectos concorrentes, por todos ultrapassarem os 60 contos previstos,

¹⁶ Idem, pp. 44F-45F.

¹⁷ António CARDOSO, 1997, pág. 327.

¹⁸ AMAP: M-1849, pp. 138F-142F.

¹⁹ AMAP: M-1882, pág. 46V.

²⁰ Idem, pág. 47F.

apreciados *somente pelo seu valor artístico*²¹, saindo vencedor o projecto do Arqº Marques da Silva, considerado correspondente ao *estilo arquitectónico “regional”* que a comissão de 1915 havia sugerido²².

Contudo, as dificuldades de financiamento, a que se acrescentaram as perturbações políticas no país, como o Sidonismo (ou o Dezembrismo dos meses de Dezembro de 1917 a 1918)²³, com consequências nas disputas políticas locais, viriam a encaminhar Mariano Felgueiras para a conclusão dos seus estudos em Coimbra²⁴, adiando-se a concretização dos seus projectos. Entretanto, em 1921, o então presidente da Comissão Executiva (Dr. Francisco Moreira Sampaio), propunha a retoma de todos os projectos de Mariano Felgueiras, acrescentando-lhes uma ideia nova: a abertura de uma extensa alameda entre o Toural e o campo da Feira²⁵, mas nada se concretizaria.

A 2 de Janeiro de 1923 Mariano Felgueiras reassumiu a presidência da Câmara Municipal. Em Março, fez aprovar, de novo, a concretização do *bairro operário ou, mais propriamente, bairro economico, aproveitando-se todos os estudos já feitos e contratando-se para a organização dos necessarios projectos o architecto José Luiz Ferreira*²⁶. A 24 de Abril de 1924, tratou de se precaver com os instrumentos legais necessários ao desenvolvimento do projecto, fazendo aprovar posturas que, com base em lei de 1912, lhe permitiam executar as expropriações e controlar a valorização do solo edificável²⁷. Além disso, verificando a impossibilidade de ser a Câmara a executar o projecto (a depreciação da moeda era enorme e a inflação galopante), simplificou-o, retirando a escola e o balneário, e propôs que as edificações fossem efectuadas por uma empresa privada (em cujo conselho de administração teria assento um delegado camarário), com algumas garantias asseguradas pela municipalidade (nomeadamente, a execução das expropriações e da abertura dos arruamentos,

²¹ António CARDOSO, 1997, pág. 328.

²² AMAP: M-1882, Sessão de 21 de Abril de 1916, pág. 48F. Marques da Silva afirmava que o edificio representava a *síntese das tradições históricas da cidade*, nomeando de seguida *o castelo altaneiro (...), a capela românica (...), os paços junto ao Castelo (...), a parte gótica da igreja de S. Francisco (...), a colegiada e Praça da Senhora da Oliveira com as suas épocas românica, gótica, renascença e século XVII (...)* e *rematando, para não alongar mais esta resenha, o actual edificio da Câmara, tam característico pelo seu pórtico gótico de trânsito público*. Para depois sintetizar: *Ao alvorecer da idade média fomos buscar as fontes do nosso trabalho, ainda que o tivéssemos de matizar com a época posterior (...)* foi pois, *no carácter da Arte gótica que estabelecemos a nossa concepção*. (Marques da SILVA, 1925, pp. 7 e 8).

²³ José MATTOSO, 1994, pp. 615-616. O Sidonismo depôs o partido Democrático, chefiado por Afonso Costa, ao qual pertencia Mariano Felgueiras.

²⁴ António CARDOSO, 1997, pág. 331.

²⁵ AMAP: M-1886: Sessão de 27 de Abril de 1921, pp. 48F-50V.

²⁶ AMAP: M-1887, Sessão de 3 de Março de 1923, pág. 235V.

²⁷ Idem, 24 de Abril de 1924, pp. 120FeV.

bem como a garantia de juros do capital investido), a qual também fiscalizaria todo o processo²⁸.

A questão dos paços do concelho seria retomada em Agosto de 1924, com Mariano Felgueiras a anunciar que se escolhera novo local para a edificação dos paços do concelho, no qual se construiria uma nova praça para a sua implantação, apresentando, simultaneamente, o projecto de financiamento, quer do edifício municipal quer do abastecimento de água às caldas das Taipas, então uma renovada aposta municipal²⁹. Conjugavam-se, enfim, os projectos do bairro económico e da praça municipal, com esta a localizar-se no topo da avenida estruturadora daquele e a corresponder, em alguns aspectos até de forma superior ao que poderia conseguir-se na praça de S. Tiago, aos requisitos sugeridos pela comissão de 1915³⁰. O próprio Marques da Silva elogiaria a nova opção, caracterizando o novo centro como *harmonioso com o novo edifício Municipal*³¹.

O Plano geral de alargamento da cidade (1925)

Para corresponder ao preceituado pela lei de 15 de Setembro de 1915, que obrigava à existência de uma planta geral da povoação para se poder efectuar qualquer expropriação por motivo de expansão urbana, e estando a planta de 1863 já muito desactualizada, foi elaborada a *Planta do Projecto Geral de Melhoramentos*, inserida no *Plano geral de alargamento da cidade*, da autoria do capitão Luís de Pina, apresentado por Mariano Felgueiras à Câmara Municipal, em 1925, que o fez publicar no mês seguinte, juntamente com o projecto e memória descritiva do edifício dos Paços do Concelho³².

Foi, então, o capitão Luís de Pina quem deu o toque final, invertendo o 4 do bairro operário desenhado pelo arquitecto José Luiz Ferreira, ao acrescentar uma nova avenida *destinada a formar pendant*³³, ou seja, a emparelhar com a avenida constituída pela estrada de Fafe, junto à muralha, simetrizando o desenho, depois denominado *pata de ganço*.

²⁸ Idem, 24 de Abril de 1924, pp. 123F-125V.

²⁹ Idem, Sessão de 8 de Agosto de 1924, pp. 130FeV.

³⁰ AMAP: M-1882, Sessão de 21 de Abril de 1916, pp. 47V e 48F.

³¹ AMAP: M-1889, Sessão de 26 de Dezembro de 1925, pág. 57F.

³² CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1925). A memória descritiva dos Paços do Concelho, bem como as plantas, cortes e alçados, tinham já sido publicados, em 1917, por diligências de Mariano Felgueiras, na revista *A Arquitectura Portuguesa*, Ano X, nº 2, Fevereiro de 1917, pp. 5-8.

³³ Luís de PINA, 1925, pág. 16.

Luís de Pina nunca mencionou esta expressão, que Pierre LAVEDAN utilizou em 1959 para denominar a figura em planta de Versailles³⁴, contudo o paralelismo feito por Fernando TÁVORA³⁵ é sugestivo e a comparação dos dois desenhos (de Guimarães e de Versailles), parece-o confirmar. Apesar de tudo, também no plano de Letchworth, a cidade-jardim promovida por Ebenezer Howard em 1904 e desenhada por Unwin e Parker, o conjunto constituído pela praça central (“o centro cívico”) e pelas três avenidas que dela derivam para sul, sudoeste e sudeste, que fazem parte de uma composição mais alargada, é muito semelhante ao desenho composto por Luís de Pina e ao de Versailles. Sublinhe-se, como o fez Benedetto GRAVAGNUOLO (1988, pág. 122) em relação a Letchworth, que a recuperação de *elementos inspirados no monumentalismo clássico, como o traçado em pata de ganço*, é uma característica de alguns traçados de cidade-jardim.

Sendo plausível que o desenho de Versailles tenha inspirado Luís de Pina, as pré-existências, quer topográficas quer de ideias e projectos, levariam, com muita probabilidade, ao mesmo resultado, podendo, de qualquer forma, utilizar-se a expressão como uma identificação *a posteriori* e não necessariamente como uma inspiração. Nas próprias palavras de Luís de Pina a avenida oriental da “pata” fora traçada, também, para *servir de base, quer paralela, quer perpendicular, às novas ruas do bairro planeado, para melhor aproveitamento da directriz das curvas de nível do terreno sobre o qual devem ser traçadas aquelas ruas*³⁶.

O que há de novo no plano de Luís de Pina, é a praça municipal (e a preocupação de, pelo posicionamento do edifício concelhio, *todas as ruas e avenidas que dela irradiam (...) enfrentarem na direcção dos seus eixos com os Paços do Concelho*³⁷), a avenida oriental da *pata de ganço* e a malha ortogonal de *arruamentos simetricamente regulares*, que dependurou naquela e que se articulam com a periferia *conforme o permitirem as artérias exteriores*³⁸. Além disso, apesar da preocupação com a simetria, existiu uma clara intenção de gizar um plano geométrico mas adequado às existências, traçando-se a parte dos arruamentos ortogonais (de malha suficientemente larga para que qualquer quarteirão possa *destinar-se a uma grande praça ou campo de jogos físicos e a qualquer parada ou feira*³⁹) de forma adaptada à topografia, mas também de maneira *a evitar-se o mais possível a expropriação de prédios* [edifícios]⁴⁰. Aliás, Luís de Pina conclui a sua memória descritiva com a afirmação de

³⁴ Pierre LAVEDAN, 1959, pág. 236.

³⁵ Fernando TÁVORA (1985, pág. 40) e António CARDOSO (1997, pág. 332) utilizaram a expressão.

³⁶ Luís de PINA, 1925, pág. 16.

³⁷ Idem, pág. 17.

³⁸ Idem, pp. 15 e 17.

³⁹ Idem, pág. 18.

⁴⁰ Idem, pág. 17.

que a ideia que presidiu à sua elaboração não foi divorciada de motivos de ordem topográfica, de exigência estética, de medida económica e de fáceis ligações com o existente⁴¹.

Acrescentaremos as exigências legais, visto que as larguras de todos os arruamentos previstos no plano respeitavam as condições que o decreto de 1864 exigia, segundo o qual nenhum arruamento novo poderia ter largura inferior a 10 metros. A avenida central foi projectada com 20 metros, as avenidas suas laterais com 18, tendo todas as outras entre 10 e 12, à excepção de uma, com 7 metros, que no entanto não era um arruamento novo, pois tratava-se do alargamento e regularização da travessa da Fraga.

Sublinhe-se, por fim, que este plano de melhoramentos foi o resultado de uma sucessão de projectos, que Luís de Pina herdou, compatibilizou e acrescentou, resultando num desenho final coerente, evocador, no que ao bairro ortogonal se refere, da malha dos “ensanches”, ou acrescentos, espanhóis, a qual já fora utilizada em Lisboa nos bairros adjacentes às avenidas estruturantes⁴² e, aparentemente, também em Espinho⁴³.

Apesar de tudo, lembre-se que a ideia de ligar as Hortas com o campo da Feira, bem como a de construir um *bairro para as classes pobres* na rua das Hortas e na travessa e largo da Fraga foram delineadas por Almeida Ribeiro, em 1867; o projecto de abertura de um arruamento a ligar o terreiro de St^a Clara com a estrada de Fafe e as aberturas da rua Dr. José Sampaio e da inacabada rua de Serpa Pinto, radicam nos trabalhos da *comissão de melhoramentos* de 1869 e o projecto da avenida central e da rua que substituiria a travessa da Fraga, onde deveria edificar-se o bairro operário, fora desenhado por José Luiz Ferreira, em 1916. Aliás, também o trabalho de Luís de Pina não restaria imune e o bairro ortogonal seria modificado pelo arquitecto Moreira da Silva, em 1949, que no seu *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães* o redesenharia, em função da localização do novo liceu, melhorando o ajustamento à topografia, acrescentando arruamentos curvilíneos e diversificando traçados, constituindo um bairro predominantemente residencial de edifícios unifamiliares, isolados ou geminados, e assumindo um desenho urbano já claramente referenciado à morfologia da cidade-jardim, concebida por Ebenezer HOWARD e desenhada por Raymond UNWIN.

A evolução morfológica deste retalho da malha urbana vimaranense exemplifica e contém, embora de forma simplificada, a síntese do urbanismo português contemporâneo, mostrando,

⁴¹ Idem, pág. 18.

⁴² Nuno PORTAS, 1978, pág. 693.

⁴³ Ver Mário G. FERNANDES, 2002, pág. 242.

simultaneamente, que as formas urbanas visíveis contêm outras “invisíveis”, apenas verificáveis na sondagem dos seus processos de formação. O acompanhamento da evolução da cidade confirma a importância, nas ideias e nas concretizações, do urbanismo contemporâneo em Portugal e sublinha os *Planos de Melhoramentos* oitocentistas como seus instrumentos fundadores.

Finalmente, o conhecimento da história do urbanismo e dos processos de morfogénese dos espaços urbanos pode constituir um fim em si mesmo, podendo, também, contribuir para a concepção desses espaços, das morfologias e das paisagens, no presente. Não se trata de fazer a apologia da história do urbanismo aconselhando a que se opte pelas suas soluções. Aliás, uma das lições dessa história é a de que todas as grandes ideias se transformam/deformam em imitações, pelo pragmático e frio economicismo ou pela ignorância e incompreensão, embora também potenciem nova criação. O que importa é que o leque de soluções seja vasto, decorrendo as opções daquele conhecimento e da compreensão do lugar.

Fontes e bibliografia:

ARQUIVO HISTÓRICO DA DIRECÇÃO DE ESTRADAS DE BRAGA:

- *Projecto de Ligação da Cidade de Guimarães com a Estação do Caminho de Ferro de Guimarães, 1890*, s/cota.

ARQUIVO MUNICIPAL ALFREDO PIMENTA:

- *Livros de Actas Municipais*, M-1839 a M-1870;

- *Livro das actas da Comissão de Melhoramentos* (1869), cota 1780, 43 folhas manuscritas, frente e verso.

- *Planta da Cidade de Guimarães, Memória Descritiva*, Manoel de Almeida Ribeiro, AMAP: s/cota.

ALLAIN, Rémy (2004), *Morphologie urbaine, Géographie, aménagement et architecture de la ville*, Paris, Armand Colin.

BRANCO, Fernando Castelo (1981), “Guimarães nos meados do século XVIII”, Guimarães, *Actas do Congresso Histórico de Guimarães e sua Colegiada*, Vol. III, pp. 247-255.

CALDAS, António P. (1996, 1ª edição 1881), *Guimarães, Apontamentos para a sua história*, Guimarães, Câmara Municipal /Sociedade Martins Sarmento.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1916), *Proposta apresentada pelo Presidente da Comissão Executiva*, Guimarães, Typ. Pires.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1925), *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tip. Minerva Vimaranesense.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (1984), *Centenário de Mariano Felgueiras 1984*, Guimarães, Ed. C. M. de Guimarães.

CÂMARA MUNICIPAL DE GUIMARÃES (2000), *Mariano Felgueiras, O Político Vimaranesense e a cidade*, Guimarães, Ed. da C. M. de Guimarães.

CARDOSO, António (1997), *O Arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura do Norte do País na primeira metade do séc. XX*, Porto, FAUP publicações.

- CARDOZO, Mário (1922), “Evocação”, *Revista de Guimarães*, Guimarães, Soc. Martins Sarmiento, Vol. XXXII, pp. 415-421.
- CARVALHO, A. L. (1947), *Guimarães de tempos idos*, Guimarães, Imprensa Portuguesa, Câmara Municipal de Guimarães.
- FERNANDES, Mário G. (2002), *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal, 1852/1926*, Porto, FLUP, policopiado, tese de doutoramento.
- FERREIRA, M^a da Conceição Falcão (1989), *Uma rua de elite na Guimarães medieval (1376/1520)*, Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães.
- FERREIRA, M^a da Conceição Falcão (1997), *Guimarães “duas vilas, um só povo”: estudo de história urbana, 1250-1389*, Braga, Universidade do Minho, tese de doutoramento.
- FONTE, Barroso da (2000), *O Castelo de Guimarães*, Guimarães, Ed. do Autor.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*, Madrid, Akal Ediciones.
- HOWARD, Ebenezer (1965, 2^a edição 1902), *Garden Cities of To-Morrow*, Cambridge, Massachusetts, MIT Press.
- LAVEDAN, Pierre (1959), *Histoire de l’urbanisme, Renaissance et temps Modernes*, Paris, Henri Laurens Ed..
- LE CORBUSIER (1959), *Les Trois Établissements Humains*, Paris, Les Éditions de Minuit.
- LÔBO, Margarida Souza (1995), *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*, Porto, FAUP publicações.
- MATTOSO, José (Dir.) (1994), *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*, Lisboa, Editorial Estampa.
- OLIVEIRA, Manuel Alves de (1984), A Exposição Industrial de 1884 e as suas repercussões, Guimarães, Separata do *Boletim de Trabalhos Históricos*, Vol. XXXV, pp. 3-15.
- OLIVEIRA, Manuel Alves de (1985), “A cidade de Guimarães no séc. XIX num plano de urbanização”, in *Guimarães do passado e do presente*, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 16-37.
- OLIVEIRA, Manuel Alves de (1986), “Guimarães numa resenha urbanística do século XIX”, Guimarães, Arq. Mun. Alfredo Pimenta, *Boletim de Trabalhos Históricos*, Vol. XXXVII, pp. 119-147.
- PIMENTEL, Frederico (1891), "Influencia da viação na riqueza publica", Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, pp. 85-140.
- PINA, Luís de (1925), “Plano Geral de Alargamento da Cidade, Memória descritiva e justificativa”, in *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tipografia Minerva Vimaranesense, pp. 15-18.
- PORTAS, Nuno (1978), “A evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação”, in Bruno ZEVI (1973), *História da Arquitectura Moderna*, Lisboa, Editora Arcádia, 2^o volume, pp. 687-746.
- ROSSI, Aldo (2001, 1^a edição 1966), *A Arquitectura da Cidade*, Lisboa, Edições Cosmos.
- SAMPAIO, Alberto et al. (1884), *Relatorio da Exposição Industrial de Guimarães em 1884*, Porto, Typ. ^a J. da Silva Teixeira.
- SILVA, Marques da (1925), “Projecto de edificio para a Câmara Municipal de Guimarães, Memória descritiva”, in *Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas*, Guimarães, Tipografia Minerva Vimaranesense, pp. 7-14.
- SILVA, M^a José M. Moreira da e SILVA, David Moreira da (1949), *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães*, Porto, Câmara Municipal de Guimarães.
- TÁVORA, Fernando (1985), “O ‘Plano de Alargamento’ ou Guimarães entre o sonho e a realidade”, in *Guimarães do passado e do presente*, Câmara Municipal de Guimarães, pp. 40-41.
- UNWIN, Raymond (1908), “The Planning of the Residential Districts of Towns”, in *International Congress of Architects*, Seventh Session, Transactions, London, Royal Institute of British Architects, pp. 417-425.