

Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855—1926)¹

Mário Gonçalves Fernandes

1. INTRODUÇÃO

O aprofundamento de estudos sobre a segunda metade do séc. XIX apresenta-se como tarefa essencial para a compreensão da actual organização dos espaços em Portugal. As obras portuárias e a construção das redes de estradas, dos caminhos de ferro e do telégrafo, que melhoraram a circulação de pessoas, de mercadorias e de informação, mas também a completa renovação da legislação em vários domínios, a unificação dos padrões de pesos e medidas através da introdução do sistema métrico-decimal, a inovação e intensificação na agricultura, a crescente importância do capital financeiro e da industrialização, contribuíram para a reestruturação da economia e sociedade portuguesas e, portanto, para a reorganização espacial do país, desde a escala nacional à local.

No âmbito do melhoramento das infra-estruturas de transporte, a segunda metade de oitocentos foi o período em que alguns dos sonhos e poucos projectos dos finais do século XVIII e do início do séc. XIX, descritos por Teodoro de MATOS (1980), se refizeram, alargaram e concretizaram — adiados que foram pela instabilidade política e social resultante das invasões francesas e das disputas entre liberais e miguelistas que se seguiram e, ainda, pela diminuição dos recursos financeiros com a perda do Brasil.

A importância da segunda metade de oitocentos no domínio das obras públicas relacionadas com as vias de transporte foi, em termos da quantidade de projectos e de realizações, sobejamente demonstrada; o seu faseamento temporal, as razões que as motivaram e as suas consequências

¹ Síntese da Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra em 1992 e defendida em 1993.

A numeração dos capítulos não corresponde ao original, visto termos cortado o seu ponto 2, que continha uma síntese evolutiva do crescimento da povoação desde a idade média até ao séc. XIX; por outro lado, foram, liminarmente, eliminadas as partes referentes à Linha do Vale do Lima e ao Ramal de ligação entre a doca e a estação ferroviária, bem como os aspectos referentes às passagens de nível, na parte dedicada ao caminho de ferro no interior da cidade de Viana do Castelo.

estão, aprofundadamente analisadas².

Contudo, a análise das consequências das obras públicas, relacionadas com as vias de transporte, nos processos de transformação da organização interna dos centros urbanos portugueses, bem como a avaliação das influências que poderão ter exercido no planeamento urbano oitocentista, estão pouco aprofundadas.

Referências a estes aspectos, umas vezes de forma clara e noutras subentendida, são detectáveis em monografias sobre centros urbanos, mas limitam-se sobretudo aos casos de Lisboa e do Porto. Mesmo os estudos de síntese que abordam a influência dos transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas salientam os exemplos das duas maiores cidades³.

Por outro lado, porque em Lisboa e no Porto a figura do *Plano Geral de Melhoramentos* das cidades oitocentistas (Dec. de 31/12/1864) não deixou marcas importantes, supõe-se, como o fez Fernando GONÇALVES (1989), que as consequências do Decreto de 1864 na reestruturação dos restantes centros urbanos terá sido insignificante.

Assim, é nossa intenção, com o presente trabalho, contribuir, na medida do possível, para o aprofundamento do conhecimento das obras públicas, e das suas consequências, realizadas no interior de um centro urbano — Viana do Castelo — e avaliar a utilidade dada a um instrumento como o *Plano Geral de Melhoramentos*, que a lei disponibilizava como potencial regulador das transformações do interior urbano.

Relativamente às consequências e sem descurarmos outros aspectos que com ela, directa ou indirectamente se relacionam, centraremos a nossa atenção na transformação dos aspectos *morfo-funcionais*, englobando esta expressão o traçado dos arruamentos, os edifícios e o uso dado aos restantes espaços urbanos. Digamos que abordamos a morfologia urbana no seu sentido estritamente espacial, minimizando os aspectos relacionados com a arquitectura dos edifícios⁴ e salientando o *plano urbano*, com o mesmo significado que lhe atribuiu J. M. Pereira de OLIVEIRA (1973), que o definiu como a estrutura resultante, num dado momento, da distribuição relativa dos *espaços construídos* e dos *espaços livres*, incluindo nestes os *espaços de circulação* e os *espaços verdes* (J. M. Pereira de OLIVEIRA, 1973, pp. 346-347).

Todavia, privilegiaremos aquela que é, segundo M. R. G. CONZEN⁵,

² Vejam-se os trabalhos de Fernanda ALEGRIA (1983 e 1990), David JUSTINO (1988 e 1989: Vol. I e II), Nelson LIMA (1980), Magda PINHEIRO (1979 e 1987), Joel SERRÃO (1971 e 1980) e António L. VIEIRA (1980, 1982 e 1985), entre outros.

³ Vejam-se os estudos de Magda PINHEIRO (1990) e Teresa Barata SALGUEIRO (1987 e 1992). Resalvem-se os trabalhos de Luís SCHWALBACH (1946) e de M[§] Madalena LOPES (1952) sobre o paradigmático exemplo Entroncamento.

⁴ Frederick GUTHEIM (in Lowdon WINGO, 1976, p. 75), por exemplo, destaca as questões estéticas.

⁵ Citado por Harold CARTER (1981, 3^ª ed., p. 148).

a parte mais permanente do plano urbano, ou seja, os espaços de circulação. Este privilégio apoia-se não só no facto de, paradoxalmente, serem estes os que, à partida e previsivelmente, mais transformações sofrerão com obras públicas de cujos objectivos se salienta o de facilitar os movimentos de pessoas e bens, mas também, porque a sua transformação modifica as acessibilidades intra-urbanas, que o mesmo é dizer, um dos factores essenciais da organização interna dos aglomerados urbanos (Jorge GASPAS, 1975, p. 119). Por isso, esboçaremos a sua estrutura funcional, visando caracterizar a hierarquização dos vários arruamentos e, assim, clarificar a imagem da estrutura interna da Viana oitocentista.

Em síntese, no presente estudo analisa-se, por um lado, a incidência das obras públicas, da responsabilidade do Estado, no interior de Viana do Castelo (ponto 3), por outro, a forma como o poder municipal as complementou com realizações de sua iniciativa e as integrou na gestão do seu espaço urbano, através dos instrumentos legais de que dispunha na época (ponto 4), avaliando-se, por fim, o significado das realizações da segunda metade do séc. XIX na estruturação do actual plano urbano de Viana. Como preâmbulo de enquadramento da nossa análise caracterizamos o plano urbano vianense de meados do séc. XIX (ponto 2).

Iniciamos o nosso estudo em 1855 porque foi a partir desta data que a generalidade das obras públicas se iniciaram em Viana. No outro extremo, alargamo-lo até à década de 1920, pois, apesar de centrarmos a análise na segunda metade de oitocentos e da existência de outras datas que constituem marcos temporais importantes, como a implantação da República (1910) e a P Guerra Mundial (1914-1918), só com a generalização dos transportes motorizados, como sugeriram Fernanda ALEGRIA (1990, p. 26) e Jorge GASPAS (1975, p. 125), as circunstâncias que caracterizaram a segunda metade do séc. XIX se alteraram.

Feita a opção em termos de década, o ano de 1926 apresentou-se sem concorrentes, não tanto por nele se iniciar uma nova fase em termos político-ideológicos, mas antes pela renovação da ossatura legislativa, pela reintensificação das obras públicas e pelo aprofundamento do planeamento urbano a partir daí iniciados que, apresentando novas questões e hipóteses de trabalho futuras, não se inserem na presente investigação.

Contudo, as datas referidas, sendo cortes artificiais no *contínuum* dos processos de transformação do espaço, devem ser encaradas como limites rígidos, que as questões de clarificação metodológica nos forçam a definir, mas nunca como barreiras intransponíveis que limitem a análise.

Conscientes da impossibilidade de abarcar e esgotar todas as fontes disponíveis, não só devido à sua grande dispersão como às limitações formais de um trabalho desta índole, centramos a pesquisa de informação — além da recolhida no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas e no Arquivo da Direcção de Estradas de Viana do Castelo, por exemplo — no Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo, visto ser esta a fonte

mais indicada para tentar compreender as políticas urbanas municipais e avaliar a importância das obras públicas municipais projectadas e realizadas, a que se acrescenta a possibilidade de detectar as reacções do poder municipal às iniciativas do poder central⁶. Aliás, esta é uma das fontes, sugerida por Jorge GASPAR (1975) para o estudo das aglomerações urbanas portuguesas, que apesar de já ter sido proveitosamente utilizada⁷, está ainda insuficientemente explorada.

Naturalmente que, sendo este um trabalho de geografia e portanto de compreensão do(s) espaço(s) terrestre(s), a cartografia desempenha um papel preponderante como meio de apresentação de resultados e, essencialmente, como método de análise e síntese da organização do espaço estudado. Acrescente-se que, como salientou Suzanne DAVEAU (1991), em estudos geográficos de pendor histórico como este, a cartografia é o instrumento que permite organizar e interpretar outras informações, apresentando-se mesmo, frequentemente, como a fonte mais importante para a compreensão dos fenómenos abordados.

Finalmente, lembre-se, clarificando-se, que com este estudo se pretendeu contribuir, por um lado, para a compreensão da actual estrutura interna de Viana do Castelo (sobre a qual não existe nenhum estudo de fundo com cariz geográfico⁸) e, por outro, para o aprofundamento da avaliação do significado da segunda metade de oitocentos para o fenómeno urbano em Portugal.

2. VIANA NA SEGUNDA METADE DO SÉC. XIX

Para analisar o plano urbano vianense de oitocentos, vimo-nos impelidos a recolher informações sobre a sua génese, o que, pela raridade e imprecisão da cartografia existente, anterior ao séc. XIX, se tornou numa tarefa de reconstituição, conjecturada a partir das investigações de outros autores e da parca iconografia existente.

Felizmente, para a segunda metade do séc. XIX é possível conseguir maior segurança na delimitação do espaço urbano da cidade de Viana, não apenas porque os documentos manuscritos e impressos se tornam mais abundantes e se encontram mais facilmente disponíveis, mas sobretudo porque possuímos, finalmente, cartografia de grande escala e precisão. De facto, entre 1856 e 1878 referenciamos oito cartas das quais apenas três têm escala inferior a 1:5000⁹ encontrando-se as restantes construídas entre

⁶ Infelizmente, para o enriquecimento da análise, não nos foi possível utilizar as informações do Arquivo Distrital de Viana do Castelo, devido à inexistência de catalogação.

⁷ Por exemplo, por Carlos N. SILVA (1987) para o município de Lisboa.

⁸ Registe-se apenas algumas referências pontuais, como as existentes em José A. R. FERNANDES e Luís P. MARTINS (1988) sobre a actual estrutura funcional da área central de Viana, e o contributo de Francisco C. FERNANDES (1991/92), que aborda, de forma linear, a crescente tercearização, da praça da Rainha desde finais de oitocentos até à actualidade.

⁹ *Planta da barra de Vianna e rio até à ponte de madeira* - escala 1:10000; *Planta da barra e*

esta e 1:500.

Esta profusão de plantas está directamente relacionada com o forte incremento que as obras publicas denotaram naquele período e com a necessidade de aprofundar o conhecimento dos espaços a modificar¹⁰. Apesar de na generalidade das plantas não constar todo o espaço construído da Viana de oitocentos, pois que geralmente tinham como objectivo intervenções nas margens e embocadura do rio Lima, três delas possibilitam-nos o conhecimento da globalidade do espaço urbano de Viana:

- *Planta Geral da cidade de Vianna do Castello*, levantada em 1859/60, por Thomaz Correia, na escala de 1:1000;

- *Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello*, levantado entre 1864/1867, sob a direcção do General Folque, por D. Carlos F. B. de V. de M. e M. de Noronha e coadjuvado por A. G. Telles Ferreira, na escala de 1:5000;

- *Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello*, levantada em 1868/69, por Telles Ferreira¹¹ e E. V. Salgado, na escala de 1:500.

Destas plantas apenas usaremos as duas primeiras, já que da terceira somente localizamos um exemplar a que não tivemos acesso¹². Apesar disso, dada a proximidade desta carta com a de 1864/67 e o facto de um dos autores, Augusto Gerardo Telles Ferreira, ter participado na feitura de ambas, basearemos a nossa análise do espaço urbano vianense na planta de 1864/67, acompanhada pela observação da de 1859/60.

Pese embora o facto da planta de 1864/67 ter sido elaborada com o objectivo de apresentar a barra e o porto de Viana, como o seu título e o espaço que abarca sugerem¹³, a sua comparação com a planta de 1859/60, demonstra que todo o espaço construído existente nessa época se encontra nela inserido.

2. 1. A génese do plano urbano vianense

O plano urbano de Viana de meados de oitocentos, antes das transformações da segunda metade do mesmo século, foi delineado, no seu

*porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento (...)- escala 1:10000; Esboço chorographico [do Vale do Lima] - escala 1:100000. 10 A relação entre o desenvolvimento, qualitativo e quantitativo, da cartografia em meados de oitocentos e a intensificação das obras públicas foi recentemente abordada por João GARCIA (Fernanda ALEGRIA e João C. GARCIA, 1991, pp. 227-279) e, no caso do Porto, por J. M. Pereira de OLIVEIRA (1992, pp. 17-25). H A. G. Telles Ferreira elaboraria, em 1892, a *Carta Topográfica da Cidade do Porto*, na mesma escala. Sobre esta Carta e Telles Ferreira, ver Pereira de OLIVEIRA, Rui TAVARES e Gaspar Martins PEREIRA, *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, 1992. *■* Este exemplar, composto por 18 folhas, encontra-se no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Publicas. Não existindo microfilme, nem meios financeiros para o fazer, não é possível obter reproduções. *■* Esta carta é composta por 7 folhas, a n^o 1 a sudoeste da cidade abarcando apenas oceano, as n^o 2 e 3 que abrangem a cidade, prolongando-se as restantes pelas margens do rio Lima até 10 Kms a montante da sua foz.*

essencial, em duas fases: durante a segunda metade do séc. XIII e o séc. XIV e entre os finais do séc. XV e a primeira metade do séc. XVII.

Localizada no NW de Portugal Continental, junto à foz e na margem direita do rio Lima; implantada numa área cuja topografia facilitava os movimentos terrestres latitudinais e junto ao estuário de um rio que lhe conferia excelentes potencialidades portuárias, fossem fluviais ou marítimas; a primitiva póvoa possuía uma situação invejável para se desenvolver e afirmar como centro de trocas comerciais¹⁴. Estas, terão sido algumas das vantagens perscrutadas por D. Afonso III ao conceder-lhe Foral em 1258 e impulsionar a sua organização no interior de um espaço amuralhado, assegurando, assim, a sua defesa — e melhorando a da entrada da via fluvial de acesso ao interior do vale do Lima — bem como a existência de um pólo organizador da vida económica do vale do Lima e do território concelhio que a envolvia¹⁵.

A muralha Fernandina¹⁶ apresentava um perímetro ovalóide de 685 metros, possuía 10 metros de altura e 2,20 metros de espessura¹⁷, circundando uma área inferior, por exemplo, à do núcleo medieval de Ponte de Lima que era de 7 ha¹⁸. Tinha, originalmente, quatro portas (portas do Campo do Forno, da Ribeira, do Postigo e das Atafonas) colocadas nas extremidades dos dois principais arruamentos do núcleo medieval, que se cruzavam perpendicularmente (fig. 1). A vila teria dois largos, que persistem, nas extremidades da Rua do Poço: a Praça da Erva ou Largo dos Ferradores¹⁹, resultante do entroncamento de arruamentos, e o Largo da Matriz, que funcionava como centro cívico da povoação e onde se encontrava a torre de menagem da muralha²⁰.

Contrariamente à irregularidade do *orgânico*²¹ plano urbano medievo

■^ Segundo Fernando GOITIA (1982, p. 84), grande parte das cidades medievais deve o fundamento do seu aparecimento e/ou crescimento ao comércio; Lewis MUMFORD (1961, capítulo III, ponto 4) sintetiza este aspecto na expressão *Rio, Estrada e Mercado* e Jorge GASPAS (1975, p. 119) considera *a centralidade ou acessibilidade como a primeira (se não, no fundo, a única) razão explicativa para a localização de qualquer estabelecimento do homem*.

¹⁵ Segundo Orlando RIBEIRO (DAVEAU, S.; LAUTENSACH, H. e RIBEIRO, O., 1987, p. 670), "as cartas de foral não podem ser consideradas em globo: umas 'organizavam' povoações existentes, outras 'congregavam' a gente dispersa pelo termo do concelho, algumas tinham por fim 'povoar' lugares abandonados ou 'fundar' povoações em sítios onde não as havia. (...) todos eles indicam que, à roda de uma vila, às vezes minúscula, se organiza a vida de um território".

^ O seu traçado encontra-se delineado na *Planta Geral da cidade de Vianna do Castello*, de Thomaz Corrêa, de 1859/60 (vd. fig. 4).

¹⁷ Figueiredo da GUERRA, 1923, pp. 17-18.

¹⁸ Oliveira MARQUES e ai, 1990, p.19.

¹⁹ A planta de Thomaz Correia, de 1859/60, assim a denomina. A propósito, utilizaremos sempre as denominações da segunda metade de oitocentos, cuja identificação pode ser consultada na Planta Toponímica que anexamos (Anexo 1). ²⁰ Apesar de nenhum dos autores que consultamos se referir a mais do que uma torre, a

Planta de Viana (vd. fig. 6), de 1756, regista a existência de uma segunda torre, localizada entre a porta da Ribeira e a da Vitória. Lewis MUMFORD (1961, capítulo X) assim adjectiva os planos irregulares das cidades

de algumas cidades portuguesas (como o do Porto²²) Viana, porque construída, de novo, num *sítio* de topografia pouco movimentada — mas também porque, sendo terra reguenga, a sua edificação foi uma resultante da decisão de um "poder central suficientemente forte para impor um plano de conjunto"²³ — apresenta um plano de padrão geométrico dos mais notáveis dos núcleos urbanos medievais portugueses²⁴.

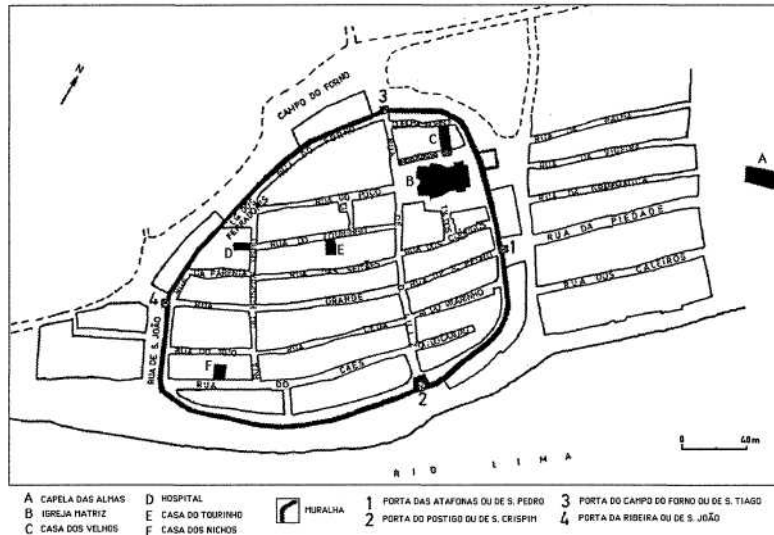


Fig. 1 — Viana nos finais do séc. XV (Planta conjecturai)

De facto, o documento foralengo deixava entrever uma clara preocupação de organização urbanística que viria a ser confirmada em carta enviada pelo monarca ao povoador João Gonçalves (em 1265), onde recomenda que este "organize o traçado das ruas"²⁵. Aliás, através da observação de plantas oitocentistas, anteriores aos alargamentos e rectificações acontecidas na segunda metade do séc. XIX, é possível identificar claramente o núcleo medieval e neste constatar a persistência de um traçado pensado, com quarteirões rectangulares, mais ou menos uniformes, inseridos num plano claramente ortogonal.

O extravasar das edificações para o exterior das muralhas terá

medievais, considerando que aqueles se delinearão em função da topografia, das condições climáticas e das características da vida das suas populações. ^ A estruturação do plano urbano medieval da cidade do Porto foi descrita e explicada por J.

M. Pereira de OLIVEIRA, 1973, pp. 217-283. ^ Este é um dos pressupostos necessários, segundo Jorge GASPARG (1969, p. 208), para o aparecimento de planos urbanos de padrão geométrico em povoações medievais, nomeadamente no caso das *Bastões* do Sul de França, Leste da Alemanha, Sul de Itália e Espanha e em algumas povoações do Sul de Portugal, como Monsaraz, Redondo e Vila Viçosa.

²⁴ A comparação pode ser feita através da observação de alguns planos urbanos medievais compilados em Oliveira MARQUES e ai., *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas*, INIC, IN, Lisboa, 1990. Destes, apenas os de Chaves e Tomar lhe são comparáveis.

²⁵ Manuel MOREIRA, 1986, p. 23.

acontecido, pelo menos, durante o séc. XV²⁶, pois existem referências sobre as ruas da Videira, da Gramática, da Piedade, dos Caleiros e do Pombal já no início de quinhentos²⁷. A área ocupada pela vila no final de quatrocentos abrangia, então, o espaço intra-muros, o existente entre este e a matriz velha, para oriente do circuito amuralhado, e o início da rua dos Manjovos, a ocidente (figuras 1 e 2).

A segunda fase de definição do plano urbano que encontraremos no séc. XIX decorreu durante o período mais próspero da história dos navegantes e mercadores de Viana²⁸, contextualizado no crescimento e riqueza da generalidade dos portos do país²⁹. Para salientar a importância da povoação vianense, refira-se que segundo o Numeramento de 1527 Viana teria 962 moradores, o que a colocava na décima terceira posição entre as sedes de unidades administrativas do país e na terceira de entre todas as povoações da comarca de Entre Douro e Minho, onde apenas Porto e Guimarães, com 3006 e 1405 moradores respectivamente, a superavam³⁰. Aliás, tanto segundo Orlando RIBEIRO como Vitorino Magalhães GODINHO³¹, seria uma povoação com grandeza suficiente para, com base apenas no critério populacional e no contexto de quinhentos se lhe atribuir o estatuto de centro urbano³².

O forte crescimento populacional que se verificou, neste período, para o conjunto do país³³, teve a sua correspondência em Viana, onde são detectáveis dois ritmos de aumento: ao compararmos o número de moradores existente em Viana em 1527, 1562 e 1639 (Anexo 3), constatamos que entre as duas primeiras datas houve um acréscimo de 29% de moradores e de 1562 a 1639 um crescimento próximo dos 140%. Tendo em conta que aos 1241 moradores de 1562 correspondiam 5062 habitantes (Anexo 2), temos um coeficiente de 4.08 habitantes por morador³⁴, que a manter-se em 1639 significa uma população para Viana

²⁶ Orlando RIBEIRO referencia o crescimento extra-muros, para a generalidade das povoações do país, a partir da segunda metade do séc. XIII (Orlando RIBEIRO, 1971, p. 576).

²⁷ Alberto A. ABREU, 1989, pp. 5-6.

²⁸ Manuel MOREIRA (1984, pp. 104-120) caracterizou o período de maior opulência do tráfego do porto de Viana, com a descrição do ciclo dos panos Ingleses e do sal, até meados do séc. XVI, do ciclo do ferro e do bacalhau, até ao último quartel do séc. XVI e do ciclo do açúcar brasileiro, até meados do séc. XVII.

²⁹ *Na época portuguesa os dois grandes surtos urbanos correspondem a períodos de prosperidade baseada no comércio ultramarino: D. Manuel e D. João V, o 'manuelino' e o 'barroco', um alimentado pelas especiarias do Oriente, o outro pelo ouro e pedras preciosas do Brasil Quase não há cidade ou vila importante que não contenha vestígios destes tempos.* (DAVEAU, LAUTENSACH e RIBEIRO, 1987, p. 870 e RIBEIRO, 1971, p. 577).

³⁰ Numeramento de 1527/32, em Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU (1986, pp. 107-110).

³¹ Citados por Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU (1986, p. 33).

³² Orlando RIBEIRO (1971, p. 576) considera que existiam "33 aglomerações urbanas com mais de 500 fogos" (sublinhado nosso).

³³ DAVEAU, LAUTENSACH e RIBEIRO, 1987, p. 787.

³⁴ Vitorino Magalhães Godinho, citado por Júlia GALEGO e Suzanne DAVEAU (1986, p. 33), aponta aliás para um coeficiente de cerca de 4 hab./morador.

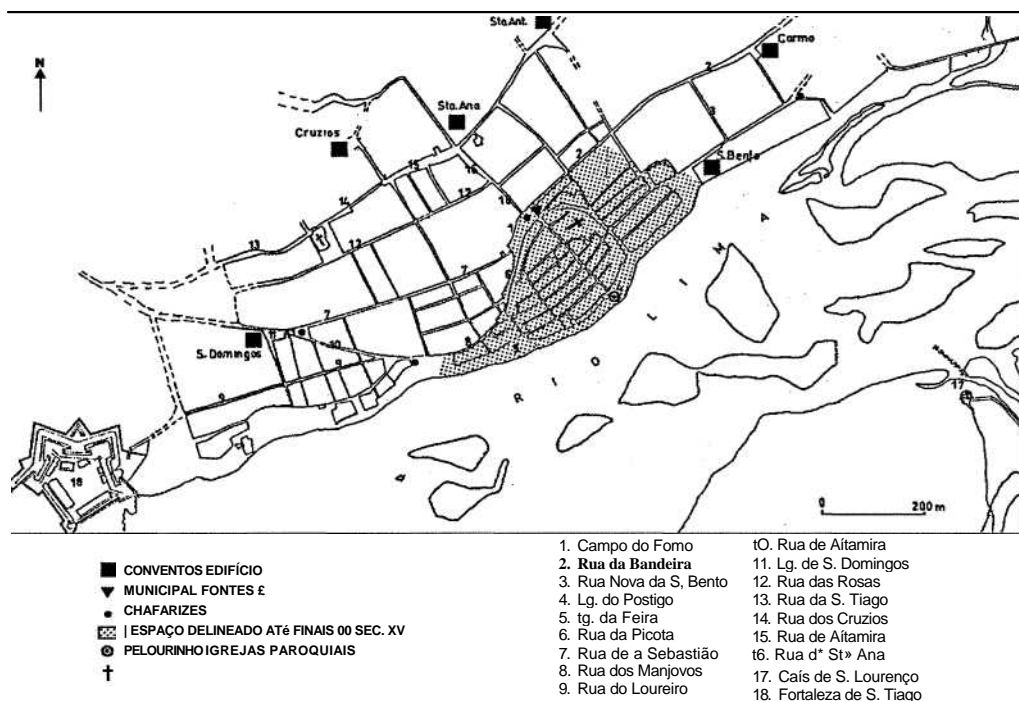


Fig. 2 — Viana na primeira metade do séc. XVII (Planta conjecturai)

rondando os 12000 habitantes³⁵.

Este surto demográfico teve como consequência o acentuar da expansão extramuros, tendo sido esta a fase mais notável do crescimento espacial da urbe e aquela em que se definiria o essencial do plano urbano que perduraria até ao séc. XIX.

De facto, durante a segunda parte de quatrocentos e todo o século XVI, foram delineadas a praça do Campo do Forno e a rua de St^s Ana, adjacentes à porta noroeste da muralha (fig. 2). Para oriente do espaço amuralhado surgiu a rua da Bandeira, provavelmente até ao convento do Carmo, e a rua Nova de S. Bento³⁶ e para ocidente, denotando ser esta a direcção preferencial do crescimento urbano de então, foram delineadas as ruas de S. Sebastião, das Rosas e do Loureiro, sendo ainda de quinhentos a praça do Postigo (1594) e o largo de S. Domingos (1559)³⁷. Aqueles três arruamentos, com particular destaque para a rua de S. Sebastião, viriam a

³⁵ Em 1706, Carvalho da Costa refere que a vila tinha 3000 vizinhos (P. Ant^o C. COSTA, 1706, p. 168), contudo, sem colocar em causa a informação do P. Carvalho da Costa, Manuel G. Lima BEZERRA (1785, pp. 96 e 97) relembra-a afirmando que o P. Carvalho na *Corographia* disse que no seu tempo havia em Vianna trez mil moradores. O P. Lima escreveo, que ainda erão mais; porém posso asseverar com certeza, que no anno de 1780 somente se contarão em Vianna nas duas freguesias que tem a Villa, a saber a Collegiada, e N. Senhora de Monserrate, mil seiscentos e trinta fogos (...).

³⁶ Alberto A. ABREU, 1989, p. 7

³⁷ Manuel MOREIRA, 1986, pp. 134-137.

ser as artérias estruturantes da ocupação de todo o espaço entre a primeira construção defensiva (as muralhas da vila) e as segundas (a Torre da Roqueta e o forte de S. Tiago).

Foi durante o séc. XVI, prolongando-se o fenómeno pelos dois séculos seguintes, que começaram a proliferar dentro e, maioritariamente, fora das muralhas, as moradias de fidalgos e burgueses ligados ao comércio marítimo, tendo-se fundado, também nesta época, a generalidade dos conventos urbanos (fig. 2: St- Ana-1510, S. Bento-1545, S. Domingos-1566, St^s Ant^o-1612, Carmo-1621, Cruzios-1630; os das Ursulinas e das Carmelitas construir-se-iam apenas no séc. XVIII, em 1778 e 1780 respectivamente)³⁸.

Os edificios conventuais criados até 1630 delimitaram, *grosso-modo*, o perímetro da vila que perduraria até ao início do séc. XX. Alguns destes conventos e daquelas moradias condicionaram, decisivamente — com a sua localização e a abertura de caminhos de comunicação entre si e com o núcleo medieval — a estruturação do espaço extra-muros.

No início do séc. XVIII já a vila era descrita como sendo dividida, "à semelhança de Lisboa", em nove bairros: "a vila cercada de muros, o bairro da Bandeira, o da Carreira, o de Monserrate, o da Ribeira, o de S. Bom Homem, o do Postigo, o de S. Bento e o do Campo do Forno"³⁹, assinalando-se, posteriormente, apenas o aparecimento do "arrabalde da Portela"⁴⁰ e a construção de dois conventos nos limites mais longínquos do espaço construído de então: o convento das Ursulinas próximo da Portela e o das Carmelitas "no principio da rua da Bandeira"⁴¹. Assim, em meados do séc. XVIII estava delineado o plano urbano que perduraria até meados do séc. XIX.

Os séculos XVII e XVIII caracterizaram-se, do ponto de vista urbanístico, pela consolidação da rede viária já existente, através da continuação do preenchimento, paulatino, das bordaduras dos quarteirões definidos anteriormente, disseminando-se os edificios pertencentes às famílias mais abastadas da vila⁴² e algumas igrejas por entre construções mais humildes. Aquelas edificações, juntamente com as do séc. XVI, localizaram-se, preferencialmente, nas ruas de St^s Ana, de S. Sebastião e da Bandeira até ao convento do Carmo — ou seja, as que proporcionam

³⁸ Figueiredo da GUERRA, 1923, pp. 15-17.

³⁹ P. Anf^o C. da COSTA, 1706, p. 168.

Memória-resposta ao inquérito do juiz demarcante da comarca de Viana, datado de 1794 e inserido, como anexo n.º 1, em José CAPELA, 1986, p. 134.

^{40*} Idem, *ibidem*.

⁴² Muitos deles estão, actualmente, adaptados a funções da área dos serviços, como os que albergam a Câmara Municipal, a Biblioteca Municipal, o Museu Municipal, o Arquivo Distrital, o Instituto Superior Politécnico e algumas agências bancárias. Sobre a sua história, descrição arquitectónica e funções actuais, ver, entre outros, Figueiredo da GUERRA (1877, 1879 e 1923), CONDE d'Aurora (1929), C. A. Ferreira DE ALMEIDA (1987), Alberto A. ABREU (1985 e 1989), J. V. CALDAS e P. V. GOMES (1990) e Francisco FERNANDES (1990).

maior acessibilidade à praça principal da vila — e em torno do espaço amuralhado. Esta distribuição terá sido condicionada pela hierarquização pré-existente da rede viária, contribuindo, simultaneamente, para o seu aprofundamento.

O último quartel do século XVIII e todo o século XIX poderão ser ainda identificados com o período da demolição gradual da muralha Fernandina, iniciada em 1781 com a ligação da Praça da Erva à Rua da Picota. A partir daqui, com base em autorizações régias solicitadas pela Câmara Municipal, foi sendo sucessivamente retalhada utilizando-se a sua pedra em obras públicas, como o calcetamento de ruas e as obras de reparação e/ou ampliação do cais fluvial⁴³.

Em síntese, digamos que o plano da vila, não tendo crescido de uma forma contínua, também não cresceu pela simples adição de espaços. De facto, a sua expansão espacial parece ter sido balizada por sucessivos pontos ou linhas de referência (CONZEN chamou-lhes *linhas de fixação*⁴⁴) cujo aparecimento é temporalmente identificável, em relação às quais se processou o crescimento do espaço urbano, de uma forma temporalmente menos marcada. As muralhas funcionaram como primeira linha de referência, tanto em relação ao crescimento interior como ao exterior a si mesmas. Este último estendeu-se, pelas proximidades do rio, em direcção a dois pontos: a matriz velha a oriente e a fortaleza a poente. Finalmente, o posterior preenchimento dos espaços mais afastados da margem fluvial seria referenciado pela localização dos edifícios conventuais.

2. 2. Caracterização do plano urbano vianense

Falar do plano urbano da cidade de Viana do Castelo⁴⁵ no séc. XIX, é abordar apenas parte do território das freguesias que a compunham (St^s M- Maior e N^s Sr^s de Monserrate). Aliás e apesar da carta de 1864/67 (fig. 3) apresentar a área do Cabedelo na margem esquerda do rio Lima — que pese embora a sua importância na vida económica da cidade e particularmente do seu porto já pertence à freguesia de Darque — não

⁴³ Em 1791, por exemplo, foi concedida, por D. Maria I, pedra da muralha para obras no cais (Alberto A. ABREU, 1985, p. 7).

⁴⁴ Harold CARTER (1981, 3^ª ed., pp. 146-166), descreve os conceitos *empírico-indutivos*, que considera ser de aplicação geral e que, como tal, substituem as análises excepcionistas, dos *casos únicos*, da evolução dos centros urbanos. Formulados por M. R. G. CONZEN (1960) através da descrição das fases de crescimento de uma pequena cidade oitocentista, aqueles conceitos consubstanciam-se nas ideias de linha de fixação (*fixation Une*) e de cinta de franja (*fringe belt*). Como exemplo de linha de fixação apresenta a muralha medieval e considera que a cinta de franja, centrada na linha de fixação tem duas secções: a margem interior, onde o crescimento é mais contínuo e a exterior, onde ele é mais esporádico e disperso. A utilização que agora fazemos destes conceitos funciona apenas como apoio clarificador da síntese do crescimento de Viana, pois a delimitação precisa das *fixation Une* e *fringe belt*, pressupõem a utilização de informação sobre os estilos arquitectónicos, a idade e funções dos edifícios que não possuímos e, em última análise, esse não é o objectivo deste estudo.

⁴⁵ Título concedido no reinado de D. Maria II, por carta régia de 20/01/1848, na qual se determina também o novo topónimo.

representa a pequena povoação rural do lugar da Abelheira (com 305 almas e 72 fogos em Outubro de 1863)⁴⁶, pertencente à freguesia de St^ê M-Maior e que não aparece em nenhuma planta desta época. No mesmo sentido, Thomaz Correia, na sua *Planta Geral da cidade de Viana do Castelo*, limita a representação do espaço construído àquele que se apresenta de forma compacta e contínua (fig. 4, Folhas 1, 2 e 3).

Nesta acepção e pela observação da carta de 1864/67 (fig. 3), constata-se que Viana ocupava o espaço inserido num polígono cujos vértices eram definidos pelos conventos de S. Bento, do Carmo, de St^o António, de St^ã Ana e dos Cruzios, pela igreja de N^ã Sr^ã da Agonia e pelo ponto de cruzamento entre a margem direita do rio Lima e o limite oriental do Campo do Castelo. Fora deste perímetro, ficavam apenas dois conventos, o bairro da Portela que era ainda pouco povoado⁴⁷ e um tentáculo constituído por mais de metade da rua da Bandeira⁴⁸.

Enquanto a ocidente os arruamentos e construções eram contidos pelo espaço de protecção da fortaleza de Santiago da Barra (a parte ocidental do Campo do Castelo ficaria delimitado a ocidente, por edifícios térreos, apenas depois de 1879⁴⁹), cujos terrenos pertenciam ao Ministério da Guerra⁵⁰, do lado oposto apenas existiam alguns edifícios ao longo da rua da Bandeira, de forma menos compacta a montante do convento das Carmelitas, torneando a caldeira formada pelas azenhas denominadas de D. Prior e pela ribeira de Fornelos.

A NW, ainda não constringendo mas já condicionando, o 'Monte de St^ã Luzia' (extremidade meridional da Serra de St^ã Luzia) secunda a influência do rio no alongamento da cidade pela sua margem direita. Aliás, o traçado dos arruamentos que foram delineados na fase de intenso crescimento da povoação, a época dos Descobrimentos, correspondeu ao aproveitamento racional das condições topográficas pré-existentes, procurando-se organiza-los de forma a aproveitar a topografia aplanada

" Mapas do número de fogos e de almas, enviados pelos vigários de cada freguesia à Comissão da Comarca Judicial (AHMVC -1130).

⁴⁶ Em 1878 o presidente da camarã afirmava que o bairro da Portela *em breve havia de povoar-se* (AHMVC, LA, 788 P, 19/03/1878).

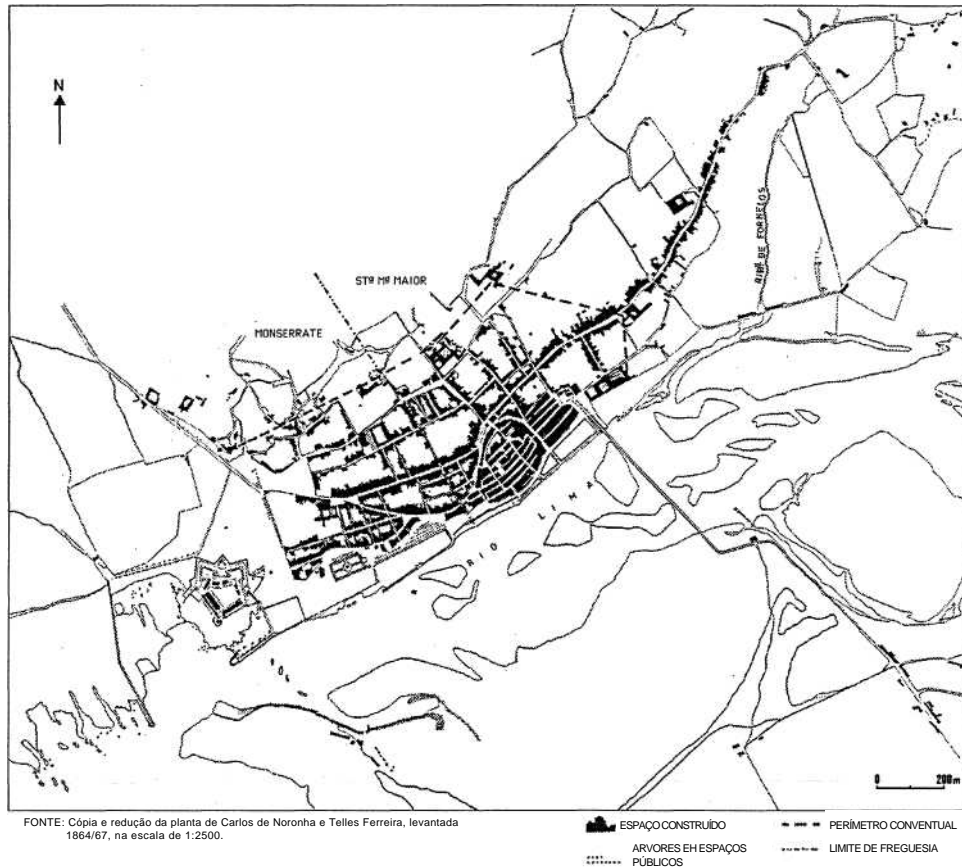
⁴⁷ É curiosa a imagem da cidade sintetizada por Ramalho ORTIGÃO, em 1885: *Pela disposição das casas Viana consta de um grupo de habitações emassadas num pequeno âmbito, e do apenso excêntrico de uma longa rua* (As Farpas, 2- edição, p. 18).

⁴⁸ Ofício do Comandante Militar de V. C: *com respeito à pretensão de Manuel Fernandes Lopes, de Viana do C, o qual pedia se lhe permita construir casas de um só andar, com frente para o campo chamado do 'Castelo', em uma propriedade que possui próximo da esplanada do Castelo da Barra da mesma cidade, incumbe-me o Sr. Min. da Guerra de comunicar que foi concedida a permissão pedida* (AHMVC, LCR, 1094, 26/06/1879).

⁴⁹ Ofício do comandante do Castelo da barra à Camará de Viana, datado de 03/04/1878 (AHMVC, LCR, 1072): *Sua Ex^ã o Ministro da Guerra incumbe-me de dizer a V. Ex^ã que se sirva autorizar o Comandante do Castelo de Viana de permitir tanto o corte como o arrancamento das arvores a que se refere o ofício de V. Ex^ã de 29 I 12 I 1877, e como a plantação das arvores de que tratam os ofícios de 28 de Fev. ultimo e 23 do corrente, ficando assim autorizados os embelezamentos que se pretendem fazer na estrada que parte daquela cidade para Caminha.*

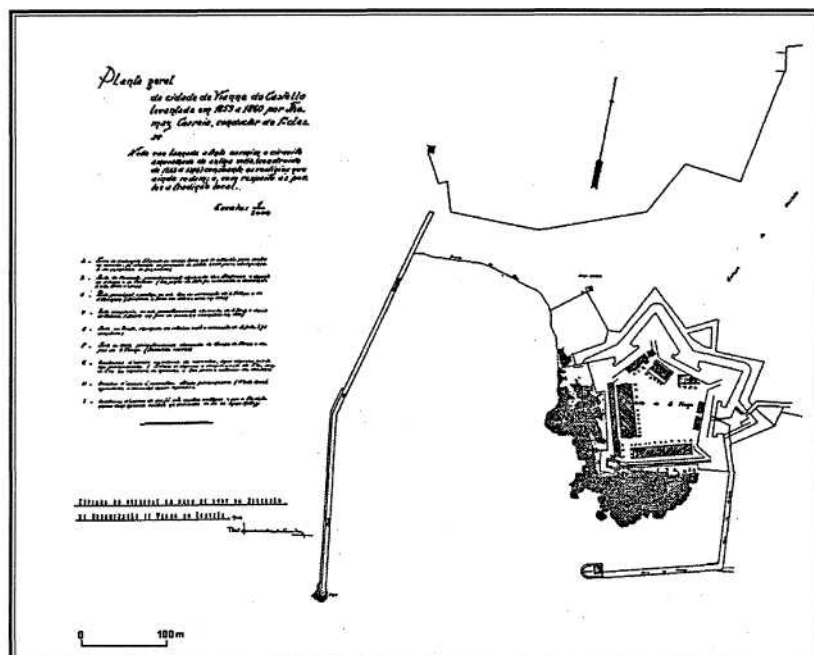
Fig. 3 — Viana do Castelo em 1864/67

dos terrenos da margem direita do Lima (fig. 5).

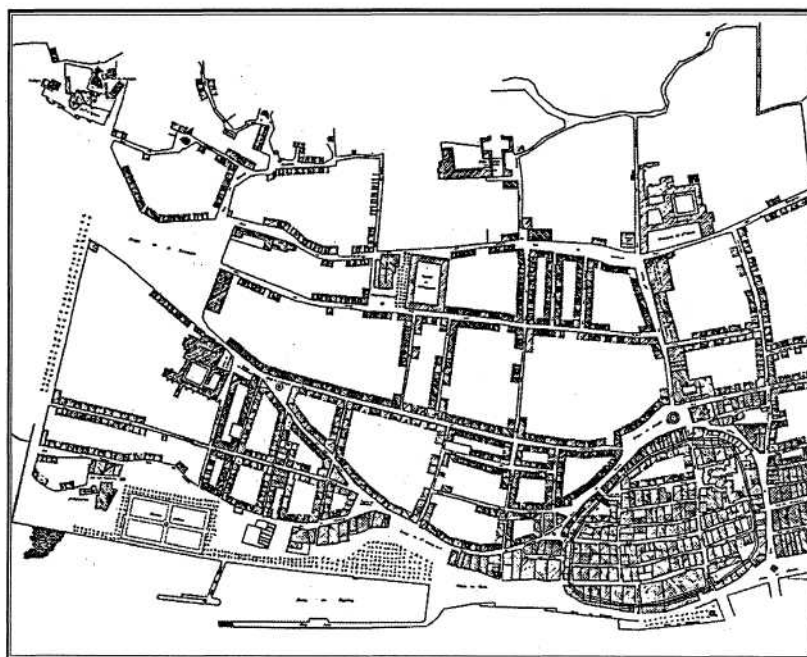


Daqui e da preferência pela proximidade da margem fluvial se explica que os eixos estruturantes do crescimento da cidade, os arruamentos mais rectilíneos e de maior largura delineados no séc. XVI, sejam todos paralelos ao rio. Por outro lado, todo o espaço construído se encontra, ainda, abaixo da curva de nível de 20 metros, cota a partir da qual os declives se acentuam rapidamente, o que, não impossibilitando a continuação do crescimento da cidade em direcção a St^ª Luzia, desencorajam-na, já que o espaço livre e em melhores condições topográficas de edificação ainda abunda, tanto nas franjas do espaço construído como no seu interior.

A Pç. da Rainha, a primeira metade da rua da Bandeira e a totalidade das ruas de S. Sebastião, das Rosas, de St^ª Ana, Nova de S. Bento e do Loureiro foram abertas na segunda metade de quatrocentos e primeira de quinhentos e, daí até meados de oitocentos, estruturaram a edificação no espaço delimitado pelo perímetro conventual, mais intensa na

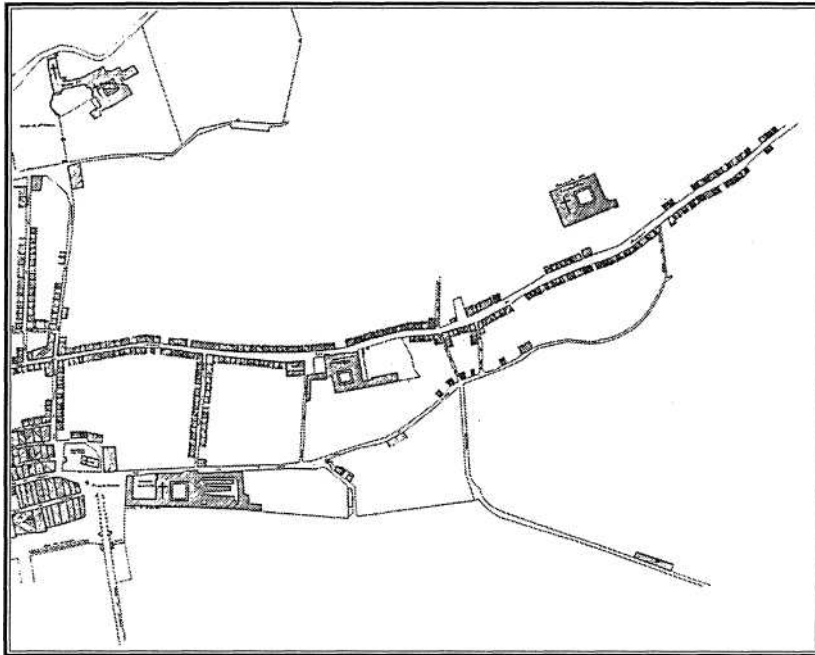


Folha 1

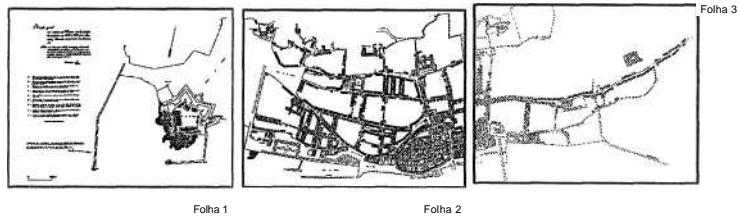


Folha 2

Fig. 4 — Viana do Castelo em 1860, segundo Thomaz Correia (Folhas 1, 2 e 3)



Folha 3



Folha 1

Folha 2

Folha 3

Fonte: Cópia e redução da planta de Thomaz Correia, levantada em 1859/60, na escala de 1:1000

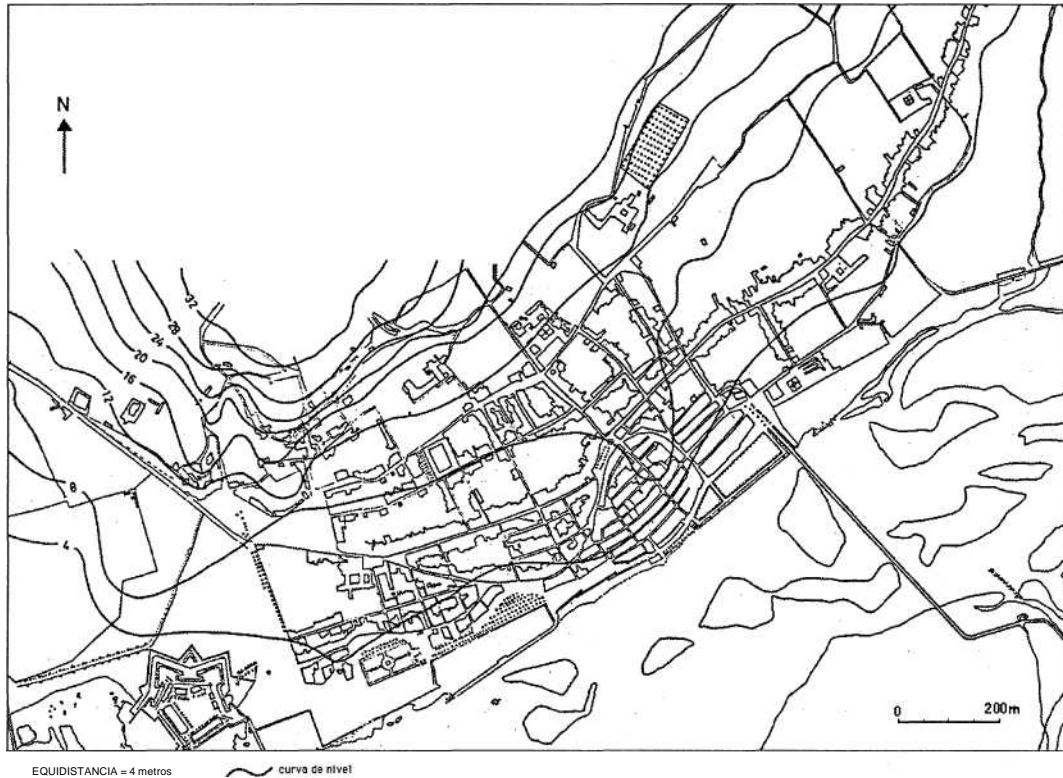


Fig. 5 — Topografia da cidade de Viana do Castelo, segundo a planta de Carlos de Noronha e Telles Ferreira

fase da abertura daqueles arruamentos visto ter sido essa a de maior crescimento populacional⁵¹-

Por outro lado, a observação da *Planta de Vianna* (fig. 6), sugere que, em 1756, o plano urbano estaria muito próximo do que é representado na carta de 1864/67, supondo-se assim um diminuto crescimento durante este intervalo de tempo, a exemplo do que aconteceu na cidade do Porto, onde na 1ª metade do séc. XIX houve um "crescimento reduzido"⁵², e em Lisboa, que manteve até à segunda metade de oitocentos a área construída de finais do séc. XVIII⁵³-

Tomando em consideração os valores de variação da população e do número de fogos durante a primeira metade de oitocentos (Anexos 2 e 3) inclinamo-nos a considerar a existência de duas áreas com comportamentos

⁵¹ Dois desenhos, dos séc. XVII e XVIII — publicadas por Artur ANSELMO (1989, p. 109) e Alberto A. ABREU (1987a, p. 60) respectivamente — que apresentam perspectivas globais da vila, vista da margem esquerda mostram que aquela ocupava todo o espaço junto ao cais, pelo menos, desde o forte de S. Tiago da Barra até ao convento de S. Bento.

⁵² J. M. Pereira de OLIVEIRA, 1973, p. 287.

⁵³ Teresa B. SALGUEIRO e João C. GARCIA, 1988, p. 399.

distintos. Por um lado, o espaço urbano incluído na freguesia de St^s M-Maior, que abarca todo o espaço amuralhado e arruamentos circunvizinhos e é o de construção mais compacta de toda a povoação, que teve, tanto no número de habitantes como no número de fogos, um crescimento de cerca de 10% entre 1801 e 1864; por outro lado, a freguesia de Monserrate⁵⁴, mais aberta e com maior número de declareiras por preencher na bordadura dos quarteirões, cujo crescimento populacional no mesmo período foi superior a 40% tendo o número de fogos crescido mais de 30%, confirmando-se assim a tendência do crescimento geral da cidade em direcção à foz do Lima.

Note-se que a diferença entre os valores de 1801 e 1864 está exagerada devido a "um sub-registo no censo de 1801"⁵⁵ o que, não invalidando a diferença de comportamento existente entre as duas freguesias anteriormente referidas, não contraria o pressuposto de pequeno crescimento do espaço construído sugerido pela comparação entre as plantas de 1756 e de 1864/67 e confirmado pela comparação dos totais de população da cidade entre 1794 e 1864 que assinalam um crescimento de apenas 7%.

A comparação dos censos de 1864 e 1878 mostra-nos que o fraco crescimento dos valores de população e número de fogos se manteve, o que é concordante com a diminuta edificação que terá havido no mesmo período. De facto, pela análise do livro de registo das licenças concedidas pela Câmara para obras na cidade — surgido na sequência da publicação do código de posturas em 1863, cujo art^o 96^o proíbe "fazer qualquer obra nova, ou de reforma, sem consentimento prévio, alinhamento e demarcação da Câmara"⁵⁶ — constatamos que do total de licenças solicitadas entre 1867 e 1883 (Anexo 4), resulta uma média de 8.7 novas licenças por ano, destinando-se cada licença a apenas uma obra.

No entanto, este não foi o ritmo de aparecimento de novas edificações, senão vejamos: das 71 licenças solicitadas (cerca de metade do total registado) e deferidas até 1872, único período em que a fonte possui algumas indicações sobre as obras a efectuar, 62% destinaram-se a pequenos reparos (abrir portas e janelas, etc.) e das restantes não existem informações que nos permitam identificar o seu fim, podendo ou não referirem-se a novas edificações, reconstruções globais ou acréscimo ao

⁵⁴ O valor de população considerado para Monserrate é de 3531 hab., que figura nas *Estatística de Portugal, Censo no 1^o de Janeiro de 1864* (1868) e não o de 4387 hab., considerado em todos os estudos demográficos que conhecemos sobre Viana do Castelo e inserido nos dados retrospectivos publicados no *X Recenseamento Geral da População* (1964). A diferença é assinalável e o segundo valor implica um anómalo decréscimo entre 1864 e 1878, que não se regista na maioria das freguesias do concelho e do distrito e que nunca foi explicada. Uma listagem dos valores por freguesia, registada no Livro de Actas camarárias (AHMVC, LA, 788 C, 25/10/1871), demonstra que a edilidade municipal utilizava e dava crédito aos valores publicados em 1868.

⁵⁵ Amo KTTTS, 1988, p. 9.

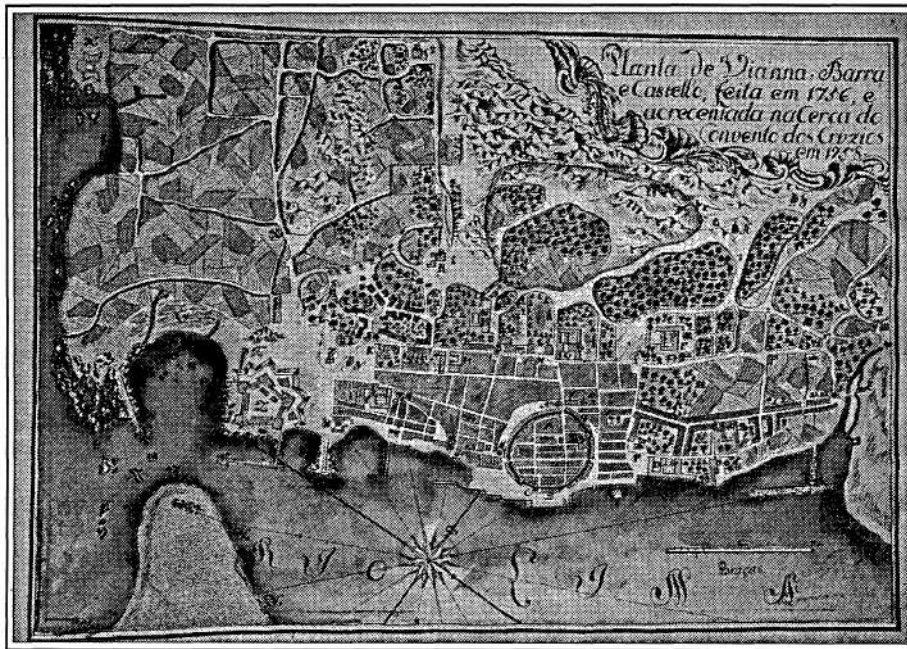
⁵⁶ CÂMARA Municipal de Viana do Castelo, (1863) - *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo*, Ed. Typografia do Jornal Viannense, Viana do Castelo, p. 33.

número de pisos em edificações pré-existentes. Resta-nos, assim, a certeza de que, até 1872 — se de facto todas as *obras novas e de reforma* foram registadas — o aparecimento de novos edifícios em Viana do Castelo não se terá processado a uma média superior a 4.5 edifícios/ano, podendo até ser inferior.

A partir de 1878, com o aumento de centralidade que lhe proporcionaria a construção do caminho de ferro e das estradas de Famalicão a Caminha e de Viana a Ponte de Lima, iniciou-se uma fase de claro crescimento populacional da cidade. No entanto, quer em termos absolutos quer relativos, nunca chegou a ser notável e até 1930 tanto o crescimento populacional, como o do número de fogos, não foi superior a 30%.

Por outro lado, manteve-se a diferença de comportamento entre as duas freguesias urbanas, com a de Monserrate a crescer mais acentuadamente, em população e alojamentos, quase igualando a de St^a Maria Maior, em ambos os aspectos, em 1930. Aliás, as condições anteriormente existentes perduravam, visto que o espaço referenciado pelas muralhas medievais a nascente e pelo forte de S. Tiago a ocidente continuava com amplas fracções por preencher e a preferência por esta área também se manteve, como veremos.

O plano da cidade, tendencialmente ortogonal e possuindo os principais arruamentos um traçado rectilíneo, é, globalmente, um espaço



FONTE: BRANDÃO, Gonçalo Luis da Silva (1758) - *Topographiada fronteira, praças e seus contornos, rat/a seca, costae fortes dō Província de Entre Douro e Ninno...*, Biblioteca Pública Municipal do Porto, Ms 1909

Fig. 6 — Viana em 1756

predominantemente pensado e raramente espontâneo, contudo, existiam locais com arruamentos cujo traçado, algo irregular, pode ser justificado por três tipos de razões:

- os arruamentos cresciam e delineavam-se em função dos percursos mais frequentemente utilizados pelas populações; são exemplos, por um lado, as saídas para Ponte de Lima (Rua da Bandeira), para Caminha (ruas dos Manjovos e de Altamira), derivando desta o primitivo caminho para a fortaleza (ruas do Marquês e do Castelo), e para a Areosa, pelas Ursulinas (rua de S. José e Portela) e, por outro, os caminhos de ligação entre edifícios significativos e significantes, como os conventos, exemplificado pelo arruamento ondulante constituído pelas ruas de S. Tiago, Cruzios, Carreira e Amargura;

- o traçado daqueles percursos e caminhos era condicionado pelas condições físicas dos terrenos atravessados: a irregularidade topográfica, claramente representada no caso da saída pelas Ursulinas, e os terrenos alagadiços da caldeira das Azenhas de D. Prior, em relação à rua da Bandeira;

- a contrariar, também, a rectilinieidade da maioria dos arruamentos e o padrão, tendencialmente ortogonal, do plano urbano vianense, encontram-se os arruamentos exteriores que circundam a muralha medieval, tendo sido a forma desta que condicionou o traçado daqueles⁵⁷.

As áreas verdes públicas limitavam-se ao pequeno Jardim Público situado junto às ruas do Castelo e do Marquês, demasiado exposto aos ventos predominantes de Oeste (vd. fig. 3). Apesar de tudo, a praça da Rainha era arborizada, bem como o espaço junto à igreja de Monserrate, a estrada para Caminha no Campo do Castelo, os largos do Pombal e do St^o Homem Bom e o cemitério municipal; por outro lado, a generalidade do miolo dos quarteirões era profusamente ocupada por autênticos pequenos jardins, como regista o original da planta de 1864/67.

Devido à inexistência de alguma informação — por exemplo, em relação ao número de pisos das edificações⁵⁸ — não podemos atingir o rigor com que J. M. Pereira de OLIVEIRA definiu o tipo de estruturas espaciais que compunham o plano urbano da cidade do Porto⁵⁹, contudo, é possível, a título de síntese caracterizadora, subdividir o plano urbano da Viana de

[^] Paul CLAVAL (1981, p. 146) generaliza, à Europa Ocidental, a existência de *vias periféricas em torno dos velhos centros*, justificando-o com o facto de *a história turbulenta ter imposto a manutenção das cercas fortificadas até tarde*.

^{**o} Apenas possuímos a informação contida em algumas imagens oitocentistas da cidade — ver Matias BARROS (1973), Pires de OLIVEIRA (1985), M^{te} Emília de VASCONCELOS (1980) e J. Augusto VIEIRA (1886) — que nos revelam que a generalidade dos edifícios não teria mais de dois pisos e que com três se observam raros exemplares junto ao cais, na praça da Rainha e mais ou menos dispersos pelas proximidades destas áreas.

⁵⁹ Segundo J. M. Pereira de OLIVEIRA (1973, p. 347), estruturas espaciais do plano urbano são os *diferentes arranjos resultantes das relações posicionais dos espaços construídos, de circulação e verdes*. Em 1973, definiu, para o Porto, 7 tipos de estrutura, a que acrescentaria um oitavo dez anos depois (J. M. Pereira de OLIVEIRA, 1983, pp. 15-19).

oitocentos em cinco áreas, estruturalmente diferentes, em função da conjugação de elementos como a respectiva génese dos espaços, o traçado e hierarquização dos arruamentos, a densidade do seu bordejamento por edificações, a dimensão dos quarteirões e a importância dos espaços verdes:

- a primeira (englobando o espaço contido pelas muralhas e o que lhe é adjacente, particularmente aquele que se estende, a nascente, até à capela das Almas), de origem medieva, que se caracterizava por ser a de formação mais antiga, ter sido planeada e possuir arruamentos hierarquizados, conter quarteirões pequenos em relação às outras áreas da cidade, ocupados na sua totalidade por edificações e por não possuir espaços verdes, se exceptuarmos o Largo do Pombal, junto ao rio;

- a segunda (que abarcava o espaço compreendido, longitudinalmente, entre a anterior e o campo do Castelo e, latitudinalmente, entre a rua de S. Sebastião e o rio), formada na época Moderna e estruturada por uma mescla de arruamentos planeados com os de formação espontânea (as ruas de S. Sebastião e do Loureiro, no primeiro caso e as de Altamira e do Castelo, no segundo), onde os quarteirões têm uma dimensão superior à área medieva, pelo que, apesar de também se encontrarem densamente ocupados por construções, possuíam alguns espaços verdes no seu interior. Acrescente-se que esta é a área onde os espaços verdes públicos tinham maior importância;

- a terceira (compreendia toda a área que anelava as duas anteriores e cujo limite exterior era definido pelos conventos), contemporânea da anterior, define-se pelo facto de os seus arruamentos, apesar de grosseiramente rectilíneos, se estruturarem em função da localização dos conventos, conter quarteirões mais amplos com menor densidade de edificações e com espaços verdes, no seu interior, mais extensos;

- a quarta (constituída pela área a nascente do convento do Carmo) era um espaço com características agrícolas, cuja rede de caminhos rurais era atravessada por uma extensa rua (da Bandeira) que concentrava algumas edificações;

- a quinta (abrangeia as proximidades da capela da Sr^ª da Agonia), era a de formação mais tardia e possuía, como a anterior características marcadamente rurais, sendo insipidamente estruturada, com uma pequena densidade de edificação e com os arruamentos, de traçado sinuoso, delineados em função da topografia.

Este plano sofrerá, durante o período que estudamos, transformações importantes que incidirão tanto sobre os espaços construídos, como nos espaços livres, mas serão particularmente significativas nos de circulação. Por outro lado, os conventos, que constituíam os elementos de referência mais importantes na organização do crescimento do espaço urbano de Viana, serão substituídos por uma referência mais forte, porque contínua, consubstanciada pela linha do caminho de ferro.

2. 3. Caracterização funcional: o esboço possível

A Viana pré-ferrovia era uma cidade que continuava a viver de e para o rio e o mar. Apesar de nas décadas de cinquenta e sessenta de oitocentos se terem construído as estradas reais n^o 4 (que a ligava, em melhores condições com Caminha a norte e Barcelos, Famalicão, Braga e Porto a sul) e n^o 25 (para Ponte de Lima, pela margem direita), o rio e o mar mantinham a sua expressão como vias preferenciais de comunicação com o vale do Lima, o resto do país e o estrangeiro.

Assim à maior densidade de edificações junto à margem fluvial e, portanto, ao porto, correspondia o núcleo de concentração da generalidade das actividades não agrícolas e os arruamentos com maior intensidade de movimentos de veículos⁶⁰ pessoas e mercadorias.

Apesar da grande dispersão da informação relativa a aspectos como a localização das áreas de maior incidência do trato comercial, da produção e da circulação intra-urbana, conseguiu-se elaborar uma síntese de um esboço locativo que demonstra a atracção destas funções pela margem fluvial e pelas proximidades do núcleo medieval.

2. 3. 1. Localização das actividades

A maioria das funções comerciais da cidade exerciam-se nos largos e praças junto ao rio. Aqui se localizou em meados do século XIX, e ainda se encontra actualmente, a Associação Comercial de Viana do Castelo⁶¹ e nas suas proximidades encontravam-se os hotéis da cidade⁶². A feira semanal celebrada às sextas-feiras, elemento fundamental para o movimento comercial citadino, do concelhio e supra-concelhio, realizava-se junto ao *cães da feira* (ver a localização dos cais na planta de Thomaz Correia — fig. 4 B e C), estendendo-se, para ambos os lados, até aos largos do Postigo e de St^o Homem Bom⁶³. Nela as populações se abasteciam de "ovos, a manteiga, o pano de linho, a sirguilha, as riscas, as rendas, todos os variados e curiosíssimos produtos das industrias caseiras dos arredores", como o afirmou Ramalho ORTIGÃO na sua bela descrição da feira de Viana em 1885⁶⁴.

⁶⁰ De facto, se quisermos especificar, existiam muitos veículos de tracção animal, pois nos registos da câmara de Viana (AHMVC, Livros de Matrícula de Trens, 1675, 1645 A, 1646 A e 1647 A) encontramos algumas *diligências*, predominando os *char-à-banc* e outros trens mais pequenos como os *faéton*, *breack*, *landó* e *coupé* (sobre as características destes veículos ver Nelson LIMA, 1980, pp. 88-92).

⁶¹ Aprovada por Dec. de 07/12/ 1852 (BMOPCI, 1855, vol. 1, p. 121).

⁶² "o Caroga na praça do Pombal, o Águia de Ouro no Cães à beira do Lima e o Vianense na rua Grande" (Figueiredo da GUERRA, 1879, p. 14).

⁶³ Memória-resposta ao inquérito do juiz demarcante da comarca de Viana, datado de 1794 e inserido, como anexo n^o 1, em José CAPELA, 1986, p. 138.

⁶⁴ Ramalho ORTIGÃO, 1948, 2^a ed., p. 29.

Eusébio COELHO (1861, p. 85), a propósito de não existir no distrito uma única loja de livros embora afirmando que seriam lucrativas pelo menos na cidade de Viana, considerava

Nas proximidades do largo da feira, entre a rua de S. João e a travessa da Victória e junto ao cais com este nome, localizava-se a *Praça do Peixe*, cuja indicação se pode observar em plantas da época, nomeadamente no *Plano Hidrographico da Barra e porto do Rio Lima*, levantado em 1865.

A exemplo de outras povoações portuárias⁶⁵, Viana possuía cais especializados em determinados produtos. Entre os cais de Viana, da Sardinha, do Meio e de S. Bento, e só nestes, deveria descarregar-se o vinho transportado pelo rio Lima⁶⁶ e aquele que fosse transportado por terra teria que "ser introduzido na cidade ou seus subúrbios pelos postos fiscais de S. Vicente, S. Bento, Ponte e Cancellada da Areosa"⁶⁷ (fig. 7). As madeiras só se podiam depositar "no sítio das Lages, junto ao cães da Ribeira ou no largo da Junqueira", no caso da margem esquerda⁶⁸. Na margem direita deveria ser colocada na praça do Príncipe a madeira para a ponte, nos estaleiros⁶⁹ a madeira para a construção ou reparação de barcos e a restante no cais do Dique⁷⁰. Para o milho⁷¹ e as fazendas⁷² era utilizado o cais do Cabedelo, de onde eram transportados por barcos mais pequenos para a margem direita.

Os solicitadores, os advogados, as agências de navegação e os bancos, mas também os alfaiates, os barbeiros ou as lojas — que "podem considerar-se antes como basares onde se encontram à venda as mais variadas mercadorias, do que como estabelecimentos que constituam géneros especiaes de commercio"⁷³ — localizavam-se essencialmente, em 1896 (fig. 8. e Anexo 4)⁷⁴, na praça da Rainha, nos largos da Picota, do

as feiras como um local onde "aparecem alguns feirantes de fora da localidade com artigos à venda, que ali não existem para comércio, (o que), tem suprido até certo ponto algumas faltas".

Em 1794, num texto elaborado pela câmara de Viana, afirmava-se que os produtos mais importantes transacionados na feira eram o pano de linho e o gado, sendo este em maior número nos meses de Fevereiro a Abril (Memória-resposta ao inquérito do juiz demarcante da comarca de Viana, datado de 1794 e inserido, como anexo nº1, em José CAPELA, 1986, p. 138).

⁶⁵ Veja-se, por exemplo, Jorge GASPARGAS, 1970, p. 187.

⁶⁶ CÂMARA Municipal de Viana do Castelo, (1863) - *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo*, Ed. Typografia do Jornal Viannense, Viana do Castelo, artº14º, p. 10.

⁶⁷ Idem, artº22º, p.12.

⁶⁸ Idem, 1863, artº189º, p. 55.

⁶⁹ Sobre a localização dos estaleiros possuímos informações contraditórias: a generalidade dos autores vianenses que consultamos localizam-nos junto ao convento de S. Bento, no entanto, nos *Mapas das embarcações navais mercantes construídas nos portos do reino*, inseridos nos BMOPCI entre 1853 e 1859, surge sempre indicado como lugar de construção, em Viana, o "largo da feira" ou "campo da feira". Daqui poderemos inferir que existiriam dois estaleiros: os das embarcações mercantes, no largo da feira e o das embarcações de pesca, junto ao convento de S. Bento.

⁷⁰ CÂMARA Municipal de Viana do Castelo, (1863) - *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo*, Ed. Typografia do Jornal Viannense, Viana do Castelo, artº 148º, pp. 44-45.

⁷¹ AHMVC, LA, 788 A, 25/01/1855.

⁷² Frei BOM JESUS, 1813, p. 161.

⁷³ Eusébio COELHO, 1861, p. 84.

⁷⁴ O *Anuario Commercial de Portugal* (1896, pp. 1110-1114) permite-nos visualizar a

Postigo e do Pombal junto ao rio e nas ruas de D. Luiz, Picota e início da Bandeira, ou seja, nas praças e ruas de maior trânsito. Contudo, apenas a rua da Picota, concentrando as ourivesarias da cidade, apresentava alguma homogeneidade funcional.

Na periferia da cidade, nas proximidades do rio e a montante da ponte de madeira, localizavam-se os estaleiros navais junto ao cães de S. Bento, o matadouro municipal no limite oriental da cerca do convento de S. Bento, depois transferido para as azenhas de D. Prior, e algumas oficinas de pirotecnia na extremidade oriental da rua da Bandeira⁷⁵.

As fábricas, ou, segundo o governador civil de Viana em 1853, "os estabelecimentos fabris a que deva dar-se com alguma propriedade o nome de fabricas"⁷⁶, existentes na cidade ter-se-ão situado também nesta área (duas de couros) e na margem esquerda do Lima, junto à estrada real (uma de louça fina), todas procurando a proximidade da *água*, meio de produção e de transporte da fonte de energia, da matéria prima e dos produtos transformados⁷⁷.

As de curtumes, apesar de terem sido fundadas em 1770 e 1782 (a de louça foi criada em 1774)⁷⁸ respeitavam a proibição aprovada pela câmara em 1862, de "fazer dentro da cidade, ou em lugar povoado, depósito de couros verdes, ou de qualquer objecto, cujas exalações possam infeccionar, e pôr em risco a saúde pública"⁷⁹. Contudo, este cuidado camarário revelar-se-ia caricato, pois a cidade não conseguiria, durante muito tempo, crescer industrialmente nem, pelo menos, manter as poucas unidades que eram criadas.

A fábrica de louça encerrou em 1855⁸⁰ e entre 1840 e 1853 terá encerrado uma das de curtumes. De facto, o *Mapa das Fabricas*, enviado pelo governador civil ao ministério das obras públicas, em 1853, refere apenas uma fábrica de *louça de faiança* e uma de *sólla*, com cinco e quatro operários respectivamente⁸¹. Enquanto num inquérito de 1840, publicado e

hierarquização dos diversos arruamentos através do cálculo do número médio de actividades por cada 100 metros de fachada. Contudo não possibilita a localização precisa de cada actividade, visto indicar apenas a rua ou praça onde se encontram. O *Almanak do Districto de Vianna* (1893), ou o *Almanak de Vianna do Castello e seu Districto* (1896), possibilitam-nos apenas o mesmo tipo de informação, com o mesmo rigor de localização, pelo que optamos pelo *Anuario Commercial de Portugal* de 1896 que compararemos com o de 1930, no ponto 4.3..

⁷⁵ *Anuario Commercial de Portugal* (1896, pp. 1110-1114) e Alb. A. ABREU, 1989, p. 15.

⁷⁶ Ofício do governador civil de Viana dirigido ao ministro dos negócios das Obras Publicas Comercio e Industria, que acompanha o *Mapa das fabricas existentes neste distrito (...)* (AHMOP, DGCAM-RM-2S-4, 18/03/1853).

⁷⁷ Por isso a *Relação dos géneros que se manufacturavam nas fabricas estabelecidas em Lisboa e mais cidades, vilas e povoações do reino*, em 1788, referencia em Viana apenas as *caixas de sola e louça fina*. (*Inquérito Industrial de 1881, 1883*, vol. 1, pp. IX-XIII).

⁷⁸ Frei BOM JESUS, 1813, p. 154 e António M. REIS, 1991b.

⁷⁹ *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo*, 1863, artº 42º, p. 19.

⁸⁰ José R. ARAÚJO, 1962, p. 56 e António M. REIS, 1991b.

⁸¹ *Mapa das fabricas existentes neste distrito (...)*, (AHMOP, DGCAM-RM-2S-4, 18/03/1853).

anotado por Jaime REIS⁸², referia-se a existência, ainda, de três fábricas no concelho, "uma de louça na freguesia de Darque e duas de atanados e bezerros na vila de Viana", mas considerava-se que todas estavam "em decadência", a exemplo do que aconteceu no Porto, onde, entre 1845 e 1852, desapareceu a maioria das fábricas fundadas no início de oitocentos⁸³.

Apesar de tudo, nesse mesmo período houve, no Porto, uma renovação industrial, enquanto em Viana, segundo David JUSTINO, não existia em todo o distrito, pelo Inquérito de 1852, "um único estabelecimento empregando mais de 10 operários", referindo o seu Governador Civil a existência de "algumas oficinas irregulares dispersas pelas diferentes paróquias pela maior parte servidas por mulheres, trabalhando em períodos intermitentes, sem systema económico, nem outra regra senão as necessidades eventuais dos seus donos"⁸⁴. Em 1859, Eusébio COELHO, referia, para o concelho de Viana, apenas uma fábrica de curtumes entre as três fábricas que existiam no distrito (duas de louça em Caminha)⁸⁵, enquanto o Inquérito Industrial de 1881 registava, no concelho, somente uma instalação de cal, fundada em 1871 e com 6 pessoas ao serviço⁸⁶.

De facto, Viana não conseguiria *arrancar* industrialmente e o Inquérito Industrial de 1890 apenas salienta, na cidade, duas alfaiatarias, outras tantas sapatarias, uma carpintaria, uma fábrica de curtumes, uma fundição de ferro, uma fábrica de fósforos e uma instalação de gaz de iluminação⁸⁷. Por outro lado, apesar de o Inquérito de 1890, registando mesmo o sapateiro ou o alfaiate que trabalhavam sozinhos, apresentar uma extensa lista de indústrias para o concelho de Viana, estas eram identificadas como *pequena indústria* e, se exceptuarmos a marcenaria e a fundição de ferro que, em 1890, tinham máquinas de vapor instaladas⁸⁸, todas as outras eram artesanais.

Em 1911 a situação não se tinha alterado significativamente, pois a câmara municipal considerando que o concelho estava "atrasadíssimo", afirmava que na cidade existia apenas "uma fábrica de tecidos de juta, uma de moagens, uma de chocolate, duas de fundição e uma de serração de madeiras (...) arrastando-se todas elas numa vida de pouca prosperidade"⁸⁹. Este panorama perduraria e em 1923, segundo Figueiredo

⁸² Jaime REIS, 1981, p. 194.

⁸³ Madalena MAGALHÃES, 1988, p. 120.

⁸⁴ David e JUSTINO, vol. 1, 1988, p. 110.

⁸⁵ Eusébio COELHO, 1861, p. 70.

⁸⁶ *Inquérito Industrial de 1881*, 1883, vol. 1, pp. 14-15.

⁸⁷ *Inquérito Industrial de 1890*, 1891, vol. V, pp. 86-88.

⁸⁸ *Inquérito Industrial de 1890*, 1891, vol. V, p. 122.

O Inquérito de 1852 não registava nenhuma máquina a vapor instalada no distrito de Viana (David JUSTINO, vol. 1, 1988, pp. 92-93).

⁸⁹ AHMVC, LCTER, 1884,26/01/1911.

da GUERRA, a situação não tinha sido alterada.

Eusébio COELHO fornece-nos alguns valores que, apesar de se referirem ao concelho (Anexo 6), possibilitam-nos a aproximação a uma caracterização da população activa da cidade em 1859 e que, na melhor das hipóteses, se consubstancia na imagem de mais de 50% da sua população se ocupar com actividades agrícolas.

De facto, mesmo que considerássemos que a totalidade dos activos na administração, nas artes liberais, no comércio, na saúde, nas artes mecânicas e ofícios e da população dos conventos e eclesiástica se referiam à cidade (o que não é verdade, pelo menos no caso das artes e ofícios e no comércio), que excluíssemos da população activa as crianças com menos de sete anos e subtraíssemos ao total da população das freguesias urbanas, apontado por aquele autor, os tripulantes de embarcações mercantes e os pescadores de mar e rio, continuaremos a ter cerca de 50% da população ocupada com outras actividades, de entre as quais se destaca o sector primário. No entanto, a sua importância seria, concerteza, superior visto os valores se referirem, como dissemos, ao concelho.

Na verdade, apesar da cidade ser fornecida de produtos agrícolas pelas freguesias vizinhas, como a Areosa — de onde "vinha diariamente farinha e outros objectos de primeira necessidade para abastecerem a cidade"⁹⁰ — e Darque⁹¹, na própria cidade abundavam os campos, quintas e quintais, como afirmava o responsável pela edilidade em 1876⁹². Vincando este pendor acentuadamente rural, refiram-se as "ervagens" da praça de D. Fernando e do Campo de St^Q Ant⁹ e as "ervagens e pasto" do Campo do Castelo que, por exemplo em 1876 e 1878, eram "arrematadas" em leilão realizado pela câmara⁹³.

2. 3. 2. As vias principais e a circulação

A área dos cais fluviais era, como vimos, o centro comercial da cidade. A praça da Rainha e o largo de S. Domingos eram os centros de serviços.

Na praça da Rainha localizava-se a Câmara, a Misericórdia e seu hospital anexo. No largo de S. Domingos e no edifício do extinto convento com o mesmo nome, localizavam-se desde meados de oitocentos, "as repartições do governo civil, administração do concelho, recebedoria, pagadoria, obras publicas distritais, fazenda e telegrapho"⁹⁴.

⁹⁰ AHMVC, LA, 788 P, 19/03/1878.

"■*■ Figueiredo da GUERRA (1879, p. 11) afirmava que *Darque fornece e alimenta o mercado de Viana*.

** *Felizmente a verdade é que a cidade tem muito terreno para edificação tanto pelo norte em toda a extensão desde a estação do c. até S. Vicente, como pelo sul desde S. Bento até aquele mesmo ponto. Para melhor demonstração basta considerar que dentro mesmo da cidade há extensos campos, quintais e até quintas.* AHMVC, LA, 788 P, 23/08/1876.

⁹³ AHMVC, LA, 788 Q, 13/12/1876 e 10/07/1878.

⁹⁴ Figueiredo da GUERRA, 1879, p. 18. Ainda segundo este autor (1923, p. 19) algumas destas repartições, como as do Governo Civil, saíram do convento em 1919; quanto às outras

Assinalavam a importância funcional e simbólica daqueles três locais o chafariz da praça da Rainha, o do largo de S. Domingos e o de Viana no largo do Pombal que, pese embora o aspecto prático de fornecimento de água às populações, eram os de feitura mais rica e cuidada.

Naqueles centros e nos arruamentos que os interligam e/ou a eles se dirigem registar-se-iam, provavelmente, os movimentos de maior intensidade, o que aliás é concordante com a hierarquização da rede viária sugerida pela distribuição das actividades comerciais e de serviços na cidade em 1896 (fig. 7), onde se salientam a praça da Rainha, os largos de João Tomaz da Costa (ou do Pombal), de S. Domingos e da Picota e as ruas de D. Luiz e da Picota.

Outras informações confirmam a importância destes e outros espaços de circulação. Um relatório acerca do estado das obras das ruas da cidade, datado de 1856, apresenta a praça da Rainha como "sendo a principal e mais publica da cidade", considerando ainda as ruas de Manjovos e da Picota e as "avenidas da cidade da parte direita do rio Lima", como "das ruas de maior transito"⁹⁵. Em 1872 a câmara concordaria com o pedido de moradores para o calcetamento da rua de D. Luiz, por ela ser "uma rua de grande transito"⁹⁶ (fig. 8).

Em 1876, justificando a necessidade do alargamento da rua de St^s Ana, o presidente da câmara indica-a como "o único caminho para dar escoamento, para a estação do caminho de ferro, ao transito das ruas que desaguam na praça da Rainha", identificando, nomeadamente, as ruas de D. Luiz, da Bandeira e de Oito de Maio⁹⁷.

Facilmente se aceita ainda que a rua de S. Sebastião, sendo a via privilegiada de ligação das duas praças onde se concentravam os poderes municipal, distrital e delegações do central⁹⁸ que agrupavam funções políticas, financeiras, de saúde e de comunicações, pertença ao conjunto das ruas de maior transito. A rua da Altamira era a via mais directa entre o largo do Pombal e o largo de S. Domingos, assegurando não só a comunicação intra-urbana entre ambos, mas também a ligação da estrada real n^o4, entre a praça do Príncipe e o campo do Castelo (a construção desta ligação paralelamente à margem fluvial realizar-se-ia a partir de 1866), mantendo, assim, as suas funções ancestrais de primeira estrada para Caminha e assegurando um movimento considerável.

(Admin. Judicial, Registo Predial, Finanças e Direcção de Estradas Distrital), o *Anuario Commercial de Portugal* de 1930 (vol. II, p. 3637) ainda lá as localiza.

⁹⁵ AHMVC, LA, 788 B, 16/02/1856.

⁹⁶ AHMVC, LA, 788 O, 10/05/1872.

⁹⁷ AHMVC, LA, 788 P, 23/08/1876.

Sintomaticamente, no documento *Relação dos acontecimentos que tiveram lugar na Revolução Militar de Viana do Minho (...) em Outubro de 1846*, transcrito por Rui FEIJO no seu estudo sobre a Patuleia em Viana, o eixo composto pelo largo de S. Domingos, a rua de S. Sebastião e o Campo do Forno, surge, paralelamente com o forte de Santiago, como palco privilegiado daqueles acontecimentos (Rui FEIJO, 1983, p. 65 e 68).

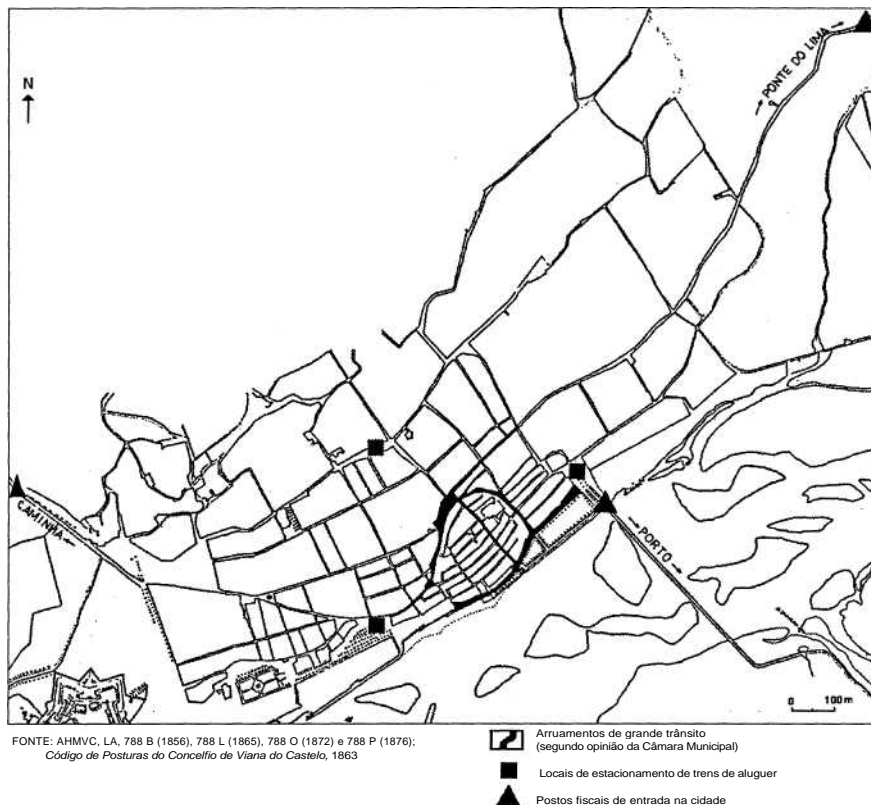


Fig. 7 — Hierarquia dos arruamentos da cidade de Viana do Castelo, segundo a distribuição das unidades funcionais de comércio e serviços, em 1896

A rua Grande, juntamente com a praça da Erva, onde em 1855 se construiu um chafariz com "tanque para cavalgaduras"⁹⁹, eram locais de partida de trens de aluguer e diligências. Em 1856, tendo-se concluído a construção da estrada macadamizada, o jornal *Aurora do Lima* noticiava o estabelecimento de uma carreira para o Porto, com passagem por Barcelos e Famalicão, saindo da rua Grande aos Domingos, às Terças e Quintas-feiras. Na Primavera de 1857 existiam diligências diárias para Braga, também a partir da rua Grande e, ainda neste mesmo ano, outro alquilador estabeleceria uma carreira semanal para o Porto, com partida da praça da Erva¹⁰⁰.

A câmara, numa tentativa de disciplinar o serviço de trens de aluguer, estabeleceu-lhes, em 1865, três locais de estacionamento (fig. 7): o largo da Carreira, o largo de Santo Homem Bom e a praça do Príncipe¹⁰¹. Se

⁹⁹ AHMVC, LA, 788 A, 18/08/1855.

¹⁰⁰ José R. ARAÚJO, 1962, p. 40 e M[§] Emília de VASCONCELOS, 1982, pp. 59-60.

¹⁰¹ AHMVC, LA, 788 L, Agosto/1865.

atentarmos nestas localizações, verificamos que se encontram, grosso modo, nos limites da área de *maior trânsito* da cidade, evitando-se, simultaneamente, que as praças de maior prestígio (da Rainha, de S. Domingos e do Pombal), sofressem as consequências inerentes ao estacionamento daqueles veículos, como os excrementos dos animais, os maus odores, as moscas e os embaraços ao trânsito.

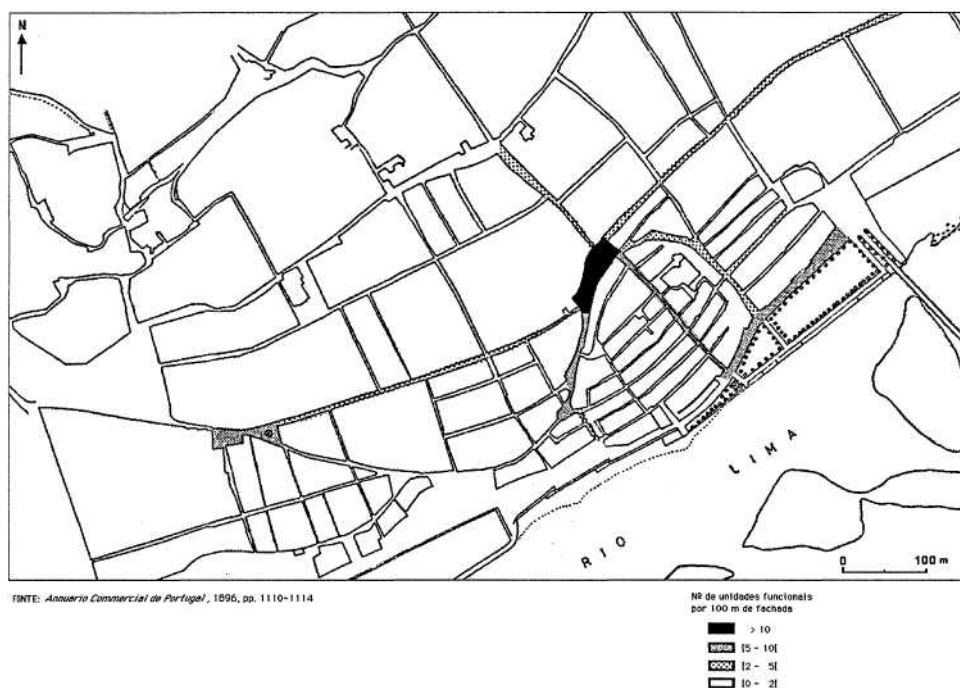


Fig. 8 — Arruamentos de maior trânsito, locais de estacionamento de trens de aluguer e postos fiscais da cidade de Viana do Castelo, na segunda metade do séc. XIX

Finalmente, são curiosas as conclusões que podemos retirar, em termos de hierarquização dos diferentes arruamentos do espaço urbano vianense, da análise da "Relação dos ferros que se achao colocados nos citios abaixo declarados para pendurar nelles os lampioens da Câmara"¹⁰², que nos indica a sua distribuição, rua a rua, em 1846 (Anexo 7).

A visualização da localização dos candeeiros (fig. 9) realça os largos, praças e ruas que, pelo que temos vindo a afirmar, são, de facto, os de maior significado nos movimentos intra-urbanos. Neles se localizam 37 dos 59 lampiões existentes. Dos sobrantes, 4 encontravam-se no caminho para

¹⁰² AHMVC, Iluminação, 2006.

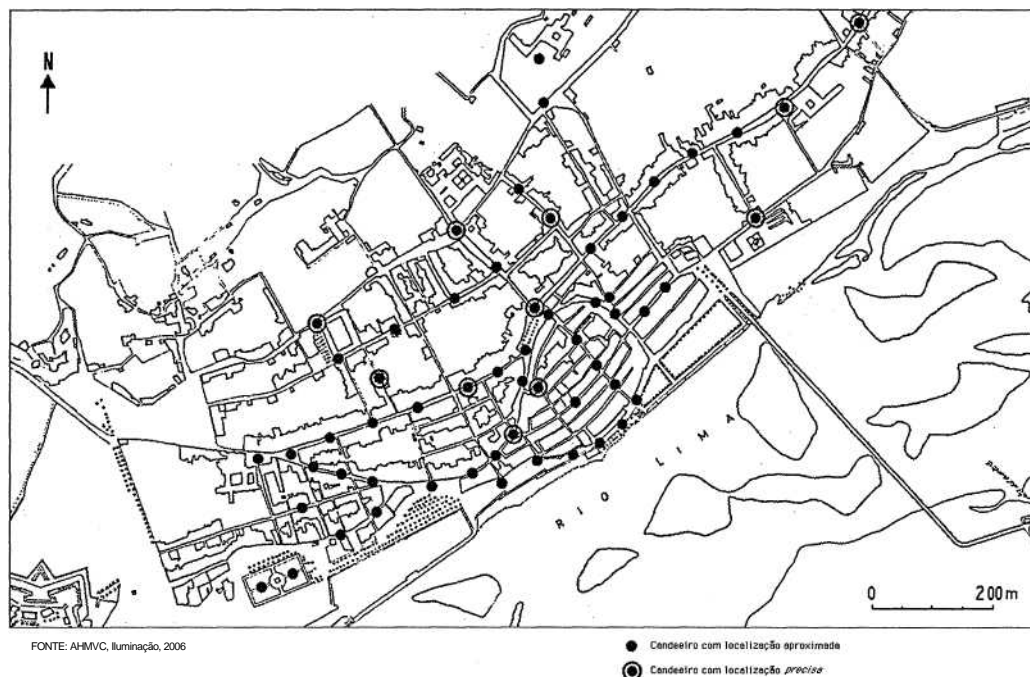


Fig. 9 — Localização dos ferros para pendurar os candeeiros da Câmara, na cidade de Viana do Castelo, em 1846

e no novel Jardim Público¹⁰³ e 18 dispersavam-se pelo restante espaço urbano, deixando inúmeras ruas na obscuridade.

Saliente-se que nesta época, segundo um contrato realizado entre a câmara e um cidadão para "conservação, limpeza e iluminação dos lampeoens", esta efectuava-se apenas nos dias em que não houvesse "luar claro", o que, ainda segundo o contrato, significava "seis meses por ano na proporção de 20 dias por mês"¹⁰⁴. Ora, se a isto associar-mos o facto de a verba para a iluminação ainda fazer parte da despesa facultativa do município (passaria a obrigatória em 1881)¹⁰⁵, demonstra que se pretendia minimizar os gastos, o que obrigava a restringir, também, os locais a iluminar, dando-se assim particular destaque aos iluminados, ou seja, os de maior utilização.

¹⁰³ Construído em 1846, (Alberto A. ABREU, 1989, p. 29).

¹⁰⁴ AHMVC, Iluminação, 2006.

¹⁰⁵ AHMVC, LA, Orçamento Geral e Suplementares da Camará de Viana do Castelo para 1881, 788Re 789. *

3. OBRAS PÚBLICAS, RELACIONADAS COM AS VIAS DE TRANSPORTE, PROMOVIDAS PELO PODER CENTRAL NA CIDADE DE VIANA DO CASTELO

A segunda metade do séc. XIX foi uma época de grandes empreendimentos no domínio das obras públicas promovidas pelo poder central. A criação de infraestruturas que facilitassem a circulação de pessoas, bens e informações levou ao rasgar de sulcos nas diversas regiões do país, que se organizaram em redes de estradas e de caminhos de ferro.

Em meados de oitocentos, Viana do Castelo possuía, a exemplo de Lisboa e Porto, salvaguardadas as devidas proporções, uma área de influência económica regional que se alongava para o interior através do eixo fluvial, ou seja, a via preferencial de transporte¹⁰⁷. Esta situação iria alterar-se com os projectos de melhoramento das vias de transporte terrestre concretizados sob a égide do poder central, contudo estes não se limitaram a aproximar povoações e uma análise de pormenor mostra-nos que estas foram também transformadas.

Simbolicamente, lembremos que entre 1857 e 1864 Viana foi sucessivamente conectada, através da construção da rede telegráfica, com Braga e Porto, Caminha e Valença e, finalmente, Ponte de Lima e Arcos de Valdevez¹⁰⁸. Mas, também a partir de meados de oitocentos, o interior da cidade foi "sacudido" pela construção da ponte férrea, alargado pelas obras portuárias, "rasgado" por estradas e "apertado" pela via ferroviária.

3.1. A travessia do rio Lima

*A Barca do Concelho*¹⁰⁹ que unia, desde *tempos imemoriais*¹¹⁰, as duas margens do rio Lima junto à vila de Viana, seria substituída por uma ponte de madeira, cuja construção, apesar de ter sido autorizada em 1807¹¹¹, as invasões napoleónicas adiariam para o período de 1818 a 1820¹¹². Localizada entre os mesmos locais que a barca ligara (o cais de S. Lourenço, na margem esquerda, e a praça do Príncipe, na direita), seria financiada — como se pode ler no documento, de 04/02/1807, que autoriza

107 Em relação a Lisboa ver Jorge GASPAE (1970), sobre o Porto J. M. Pereira de OLIVEIRA (1975) e para ambas Fernando CASTELO-BRANCO (1958) e David JUSTINO (1989).

108 BMOPCI, 1857, vol. I, p. 304; 1857, vol. II, p. 464; 1863, vol. I, pp. 254-255 e 1865, vol I, p. 16.

109 Apesar do nome desta barca, existiam, à época, outras barcas no concelho de Viana como se pode observar no AHMOP (MR, 2D-1R, 2; L4:186, n.º 4; L6: 264 e L6:171-322), onde consta o registo de todas as barcas do Distrito de Viana em documentos datados de 1844 e 1849. Teodoro de MATOS, 1980, vol. II, Quadro X) publicou alguns dos dados da fonte de 1849, conjuntamente com os registos das barcas de passagem existentes em todo o país. O elemento mais interessante daqueles documentos, em nossa opinião, refere-se ao rendimento anual de cada embarcação, visto que nos permite esboçar uma imagem da hierarquização, em termos de intensidade de tráfego, do conjunto das embarcações.

11º Já no foral de 1258 foram concedidos ao concelho de Viana *os direitos de passagem do porto de Viana, de uma e doutra margem do rio Lima* (António M. REIS, 1991a, p. 71).

111 Em 1806 tinha sido estabelecida *a primeira ponte permanente, assente sobre barcas*, na cidade do Porto (Helder MARQUES, et ai., 1990, p. 36).

112 AHMOP, MR, 2D-2R, 2; L4:186, n.º1.

a construção da ponte — tributando a carne e o vinho comercializado "tanto na vila como no termo, com a cobrança de quatro mil reis dos Navios grandes, dois mil reis dos Hiates e dez tostões das Lanchas" entradas no porto de Viana e com "seis mil reis dos sobejos das sizas que ficam pertencendo ao cofre das estradas"¹¹³.

A ponte de madeira era considerada provisória, devendo a câmara de Viana, a quem era concedida a administração da ponte, cobrar os direitos da sua passagem (Anexo 8), para com eles conservar a de madeira e construir uma de pedra¹¹⁴.

A administração da ponte esteve sob a alçada do *Juiz de Fora de Viana* até 1834, recebendo a câmara 250\$000 reis anuais, como compensação pela perda do rendimento da barca suprimida. A partir de 1834 a administração da ponte passou pelas mãos da câmara e pelas do governo civil, que, contudo, nunca conseguiram construir a ponte de pedra, porque as despesas com a conservação da de madeira se equivaliam com as receitas das cobranças da portagem pela sua passagem¹¹⁵.

A decisão de construir uma ponte que substituisse a de madeira existia, portanto, desde a construção desta e quando em 21/07/1852 surgiu uma carta de lei com o objectivo de "prover ao melhoramento do porto e barra de Viana do Castelo e à construção de uma nova ponte sobre o rio Lima", a substituição da velha ponte de madeira era uma necessidade unanimemente defendida. No entanto, as razões apontadas não passavam pelo caminho de ferro, como *à posteriori* se poderia pensar, mas antes pelo péssimo estado da ponte existente e pelo melhoramento das condições do porto de Viana.

De facto, o engenheiro inglês John Rennie, no seu "relatório sobre o porto e barra de Viana", datado de 06/07/1855 e que lhe fora solicitado por ordem de Fontes Pereira de Melo, depois de caracterizar a "tortuosa ponte (...) de 900 metros de comprimento, formada de estacas e tendo trinta vãos de 7.21 metros cada um", considera-a "um grande estorvo ao movimento das marés, com que prejudica muito o porto de Viana" e propõe a sua demolição e substituição por outra "na qual os vãos não sejam inferiores a 50 pés, e em que os pilares tenham a menor espessura possível."¹¹⁶

¹¹³ O custo total da ponte foi de 13452\$581 reis (AHMOP, MR, 2D-2R, 2; L4:186, n.º 2 e 4).¹ Ambos os projectos, madeira e pedra, encontram-se delineados e justapostos na *Planta das Obras Hydraulicas (...)*, elaborada pelo sargento-mor engenheiro Costodio José Gomes Villas Boas no início do séc. XIX. Apesar de possuímos apenas a cópia efectuada em 1858 por Luiz de Andrade e Souza, Teodoro de MATOS (1980, p. 316) assinala a elaboração do projecto de Villas Boas como sendo do início de oitocentos.

¹¹⁵ *O rendimento médio desde 1820 até 1837 foi de 2484\$151 (reís) e a despesa desde 1821 até igual época foi de 2571\$294.* AHMOP, MR, 2D-1R, 2; L4:186, n.º 4.

Todo o processo da construção da ponte de madeira e da sua administração está profusamente documentado na correspondência trocada entre a câmara de Viana e o governador civil de Viana, em 1846 e entre o último, o director de obras públicas distritais (Plácido Ant. da Cunha e Abreu), o ministro do reino (Barão da Luz) e o chefe do governo (Duque de Saldanha), em 1849, existente no AHMOP (MR, 2D-1R, 2; L4:145,186 e 248).

¹¹⁶ BMOPCI, 1856, vol. I, pp. 187 e 189.

Por outro lado, confirmando estas preocupações, o Conselho de Obras Publicas e Minas, reunido em 30/03/1857 e depois de examinar o relatório de Rennie, entende que "enquanto à substituição da ponte actual, se tal nome se pode dar a uma espécie de floresta de estacaria que ali se acha estabelecida, (...), o respectivo Director de Obras Publicas deve ser encarregado de apresentar um projecto, satisfazendo às condições de maior vasão e economia de construção"¹¹⁷, acrescentando assim as condições economicistas.

As primeiras propostas para a localização da nova ponte propunham um traçado paralelo e 150 metros a montante da ponte de madeira, dando continuidade à estrada real n^o4 e acabando com a inflexão a jusante que esta necessitava de efectuar para se dirigir à ponte de madeira, como sugere a proposta do conselheiro Plácido Ant^s da Cunha Abreu e do engenheiro Rennie em 1855 (fig. 10). Aliás, e segundo a *Planta da Barra de Viana (...)*, de 1875 e de autor desconhecido, esta terá sido a localização aprovada quando já se considerava o projecto da ponte com dois tabuleiros reservando-se o inferior para caminho de ferro.

A construção da linha do Minho foi autorizada por carta de lei publicada em 02/07/1867, sendo do início desta década a primeira proposta para a sua construção (ver ponto 3.4.). A partir de 1867, portanto, passou a ser prevista a utilização da ponte pela ferrovia. Ora, pretendendo esta alcançar a plataforma litoral a norte de Viana, seria aceitável sugerir, ao observar a planta de 1864/67, que a nova ponte se localizasse cerca de 1.5 quilómetros a jusante da de madeira, sendo a cidade atravessada pela linha férrea apenas a ocidente do espaço construído de então, facilitando-se a articulação do tráfego ferroviário com o portuário, evitando-se as onerosas expropriações de edifícios e o "cerco" à cidade que viria a ser concretizado. Contudo, aquele não era o local economicamente mais indicado, não só porque existiam outras secções onde o estuário é mais estreito, mas também porque para que aquela localização não interferisse no movimento de embarcações do porto teria que construir-se uma ponte mais alta e com acessos mais extensos, para minimizar a inclinação da via férrea, o que a tornaria tecnicamente mais complexa e economicamente desaconselhável.

Por outro lado, a localização acima referida, junto à ponte de madeira, enfermava dos inconvenientes de desembocar numa área densamente construída e da impossibilidade de demolição do convento de S. Bento (a última religiosa faleceu em 1891, passando então o convento para a posse da fazenda pública¹¹⁸).

Assim, a ponte viria a localizar-se cerca de 300 metros a montante da ponte de madeira, passando o viaduto da margem direita no limite oriental da cerca do convento de S. Bento (vd. fig. 14 A). O seu projecto e a

¹¹⁷ BMOPCI, 1857, vol. II, p. 514.

¹¹⁸ Francisco FERNANDES, 1990, p. 60.

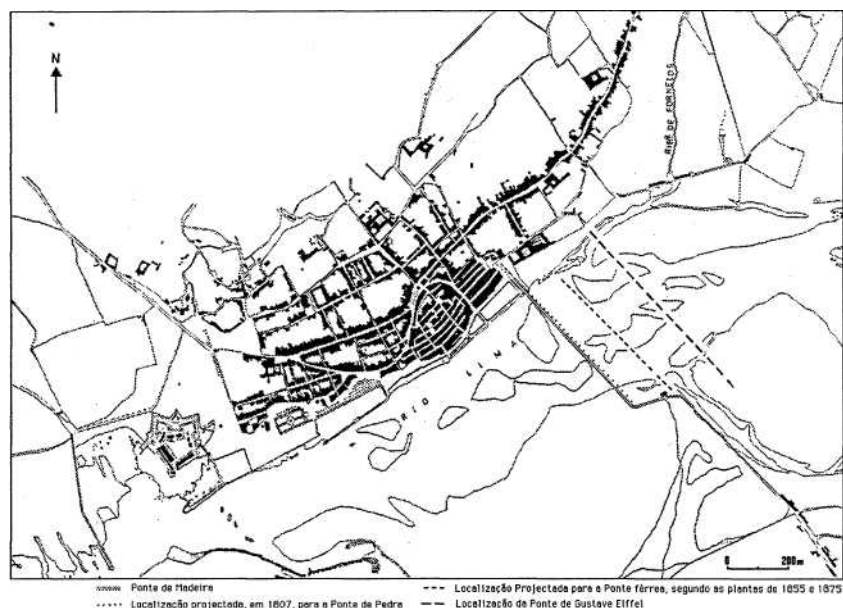


Fig. 10 — Viana do Castelo na segunda metade do séc. XIX e localização das pontes construídas e projectadas

construção (que decorreu entre Março de 1877 e Maio de 1878) foram da responsabilidade do engenheiro Gustave Eiffel. Possuindo dois tabuleiros sobrepostos, o superior para dar continuidade ao trânsito da E. R. n.º 4 e o inferior para o ferroviário, e tendo como vão mínimo entre dois pilares a distancia de 46.08 metros¹¹⁹, superou, largamente, os 50 pés (16.5 metros, aproximadamente) sugeridos por Rennie em 1855.

Finalmente, todo o processo se desenrolou apenas ao nível do poder central, o que é exemplificado pela ausência de resposta às sugestões feitas pelo poder municipal em 21/02/1876¹²⁰. Com esta data a câmara enviou uma representação a Sua Magestade, alertando para os "gravíssimos inconvenientes" que adviriam para a cidade "sendo aprovado o projecto de uma ponte de dois tabuleiros sobrepostos", considerando que assim, elevando-se a ponte muito acima do nível das margens fluviais, seria necessária a "construção em ambas as margens, de extensas e dispendiosas rampas que aumentam a distancia, serão de difícil acesso e apresentarão grandes estorvos a futuros melhoramentos". Em vez deste projecto propunha que se adoptasse uma ponte de dois tabuleiros paralelos, mas ao mesmo nível do cais, o que, como se sabe, não seria atendido.

¹¹⁹ Miguel PAES, 1879, p. 9.

¹²⁰ AHMVC, LA, 788 P, 21/02/1876.

3.2. As estradas

A preocupação com a construção de estradas, de forma a melhorar as precárias condições de circulação no país, ter-se-á iniciado ainda no séc. XVIII¹²¹. Contudo os seus resultados terão sido poucos e apesar da construção da estrada de Lisboa a Coimbra, concluída no início do séc. XIX e do renovado interesse demonstrado, depois do triunfo do liberalismo em 1834, com a publicação de legislação que pretendia ser municionadora da construção de estradas na globalidade do país¹²², apenas a partir de meados do séc. XIX, depois de regulamentada pela lei de 22/07/1850, a sua construção passou a processar-se de forma sistemática, com particular intensidade a partir da criação, pelo Decreto de 30/08/1852, do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria¹²³.

O distrito de Viana, cujas estradas "pouco iam além de carreiros abertos pelas rodas dos carros"¹²⁴ e apesar das lamentações do seu governador civil¹²⁵, foi, juntamente com os de Beja, Castelo Branco e Guarda, dos últimos a beneficiar da construção de estradas macadamizadas¹²⁶ realizada pelo poder central¹²⁷. Em 1853 seria publicada a carta de lei que autorizou o governo a contratar a construção das estradas do Minho e Trás-os-Montes e na qual se designavam as estradas de V. N. de Famalicão a Caminha, Braga a Valença por Ponte de Lima e Braga a Monção pelos Arcos de Valdevez¹²⁸. Contudo, apenas se iniciaria a construção da primeira em finais de 1854, começando-se as restantes no final da década (Anexo 9).

A estrada de Famalicão a Caminha (E.R. n.º 4) seria, numa primeira fase, construída apenas até Viana, iniciando-se a parte restante em 1857, depois de requerida por negociantes vianenses, desejosos de conseguirem uma mais cómoda e rápida ligação com as povoações do norte do distrito e com Vigo¹²⁹, que para a sua construção se propuseram emprestar ao

¹²¹ Teodoro de MATOS, 1980, p. 32.

¹²² Segundo Teodoro de MATOS (1980, p. 38) foi criada, em 1835, a *Comissão de melhoramentos de comunicação interior*, visando elaborar um plano geral de estradas.

¹²³ Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 100.

¹²⁴ José R. ARAÚJO, 1962, p. 32.

¹²⁵ Em 1851 o governador civil de Viana dirigiu uma missiva ao Ministro dos Negócios do Reino, onde afirmava que *as estradas deste distrito geralmente falando estão no mais deplorável estado* (AHMOP, MR, 2D-1R, 2; L9: 249-417).

¹²⁶ Este processo de construção de estradas, criado por Mac-Adam, foi descrito por Teodoro de MATOS, 1980, pp. 205-215.

¹²⁷ Pedro I. LOPES, 1894, pp. 24-25.

¹²⁸ Carta de lei de 20/08/1853, BMOPCI, 1854, vol. I, pp. 3-7.

¹²⁹ No n.º 1 do jornal Aurora do Lima, de 15/12/1855, defende-se a construção desta estrada esgrimindo-se os mesmos argumentos que tinham sido apresentados em sessão camarária (AHMVC, LA, 788 A, 31/03/1855) ao publicar-se que *já existe um serviço regular e diário de diligências entre Tuy e Vigo. De Tuy a Caminha a comunicação é também diária e regularmente feita com toda a comodidade no vapor que há alguns meses navega no (rio) Minho. Se se construí-se a estrada de Viana a Caminha, passava a poder fazer-se a ligação do Porto a Vigo em pouco mais de 12 horas e de carroagem, quando agora demora pelo menos três dias, a cavalo e por atoleiros.*

governo a quantia necessária, fundando para isso a Companhia Vianense¹³⁰.

Das estradas, construídas pelo poder central, que conectaram Viana, a que a ligaria a Ponte de Lima pela margem direita do rio Lima (E.R. n^o 25), teria a sua construção prevista desde 1862¹³¹, contudo, porque a navegabilidade deste minimizasse a sua necessidade, iniciar-se-ia apenas em 1867. Finalmente, dentro do período abrangido por este estudo, o estado construiria ainda dois ramais da E.R. n^o 4 dentro da cidade de Viana: entre a praça do Príncipe e a citânia de St^s Luzia, a partir de 1890¹³², e entre o cais fluvial e a estação de caminho de ferro, idealizada em 1876 e iniciada em 1917.

Até 1862 não existiram, em termos legislativos, preocupações em relação às ligações entre estradas a efectuar no interior dos centros urbanos, contudo, a lei de 15/07/1862, colmatando lacunas da de 22/07/1850 que era "omissa nalguns aspectos e de interpretação duvidosa noutros"¹³³, concedeu ao governo a faculdade de designar as ruas que, no interior das povoações, fariam parte de estradas reais ou distritais. As ruas seriam modificadas, se necessário, de forma a respeitarem as condições previstas legalmente para a classe de estrada em causa¹³⁴, nomeadamente no que à sua largura se referia¹³⁵.

Até 1866 nenhuma obra relacionada com a continuidade de estradas foi efectuada no interior de Viana, continuando-se a realizar o atravessamento da cidade pelos percursos mais curtos que ligassem, entre si, a ponte de madeira para ir ou vir do Porto, a rua da Bandeira para Ponte de Lima e o campo da Sr^s da Agonia para Caminha. No entanto, em 1864 o director distrital de obras públicas tomou posse da estrada real

¹³⁰ o governo seria autorizado a contrair esse empréstimo por Carta de lei de 05/07/1856 (BMOPCI, 1856, vol. II, pp. 58-59) e aprovaria os estatutos da Companhia Vianense por Decreto de 26/01/1857, no qual se afirma que esta "*tem por fim fazer um empréstimo ao Meu Governo para ser aplicado á feitura da estrada que vae da cidade de Viana do Castelo á Vila de Caminha*" (BMOPCI, 1857, vol. I, pp. 258-259).

¹³¹ Tabela n-2, *Estradas transversais*, anexa à lei de 15/07/1862.

¹³² ADEVC, pasta 42.

¹³³ Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 116.

■⁴ Carta de Lei de 15/07/1862, art^o 9^o, parágrafo 2^o: *No interior das povoações atravessadas pelas estradas de 1- ou de 2- ordem, o governo, ouvido o conselho d'obras publicas e as respectivas camaras municipais, terá a faculdade de designar por decreto as ruas que devem fazer parte d'essas estradas e os alinhamentos declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito d'elas.* No caso das estradas municipais a Carta de Lei de 06/06/1864, no seu art^o 7^o, determinava que *as ruas que forem prolongamento de estradas municipais de 1- classe são consideradas parte das mesmas estradas para os efeitos d'esta lei.*

■[^] As estradas reais e distritais deveriam ter entre 6 e 8 metros (Carta de Lei de 15/07/1862, art^o 9^o). Para as estradas municipais, a lei de Junho de 1864 não determina a largura mínima que deviam ter, ordenando apenas que esta seja sugerida, provisoriamente, no plano geral das estradas municipais, a elaborar pelos governadores civis, com o auxílio dos directores de obras públicas (Lei de 06/06/1864, art^o 2^o, parágrafo 2^o, ponto 2^o), contudo a largura das estradas municipais tinha sido definida em 5 metros numa Circular, de 05/05/1862, enviada aos governadores civis distritais (FINO, 1889, pp. 118-119).

entre o largo do Príncipe e o campo da Agonia¹³⁶ e em 1865 elaborou o projecto para a sua reparação, sendo autorizado a iniciar os trabalhos em 1866¹³⁷.

Assim, a estrada real n.º 4, dentro da cidade, saía do largo do Príncipe, percorria os largos do Pombal e da Feira, encostava-se à doca da Dízima, torneava o jardim público existente à data e seguia para norte junto ao limite ocidental do espaço construído de então¹³⁸. Esta estrada-rua seria acrescentada em 1882, até à nova ponte férrea, pela rua de Gontim, sacrificando-se nesta a sacristia exterior da igreja do convento de S. Bento¹³⁹. O seu traçado seria modificado em 1894, entre o limite oriental da doca da Dízima e o campo do Castelo, de forma a ceder à doca uma faixa de terreno onde se construiria a ligação por caminho de ferro entre a doca e a estação ferroviária, tendo sido necessário demolir dois edifícios localizados entre o largo de St.º Homem Bom e o jardim público e ocupar parte deste, que entretanto tinha sido substituído pelo do largo do Pombal¹⁴⁰.

Em 1882 foi construída a estrada-rua da Papanata (fig. 11) que, como parte integrante da estrada real n.º 25, substituiu a rua da Bandeira¹⁴¹ por esta não possuir a largura mínima para ser considerada estrada real e porque, sendo densamente edificada, o seu alargamento seria demasiado dispendioso comparativamente com o que seria necessário gastar para as expropriações da estrada da Papanata, onde não existiam edificações.

A partir de 1890 seria alargada a rua das Laranjeiras, por se integrar no ramal da estrada real n.º 4 que ligou o largo do Príncipe à citânia de St.º Luzia¹⁴², ficando por realizar o alargamento da rua de Martim Velho cuja realização, posterior a 1948, seria projectada no Antepiano Geral de Urbanização de 1948. Na rua das Laranjeiras seria alargado o lado nascente e sendo este quase despido de edifícios, minimizaram-se, mais uma vez, as verbas dispendidas com expropriações. Ao mesmo tempo seria transformado, em estrada de serviço, o caminho que do cais de mercadorias da estação ferroviária, e por entre terrenos de cultivo, levava ao lugar da Abelheira localizado a Norte da cidade¹⁴³.

Finalmente, abordemos mais detidamente a história da construção da avenida central de Viana (Avenida dos Combatentes da Grande Guerra), que apesar de ter sido construída já no século XX e pelo poder

¹³⁶ Portaria de 23/12/1864.

¹³⁷ BMOPCI, 1866, vol. 2, p. 12.

¹³⁸ ADEVC, pasta n.º 25.

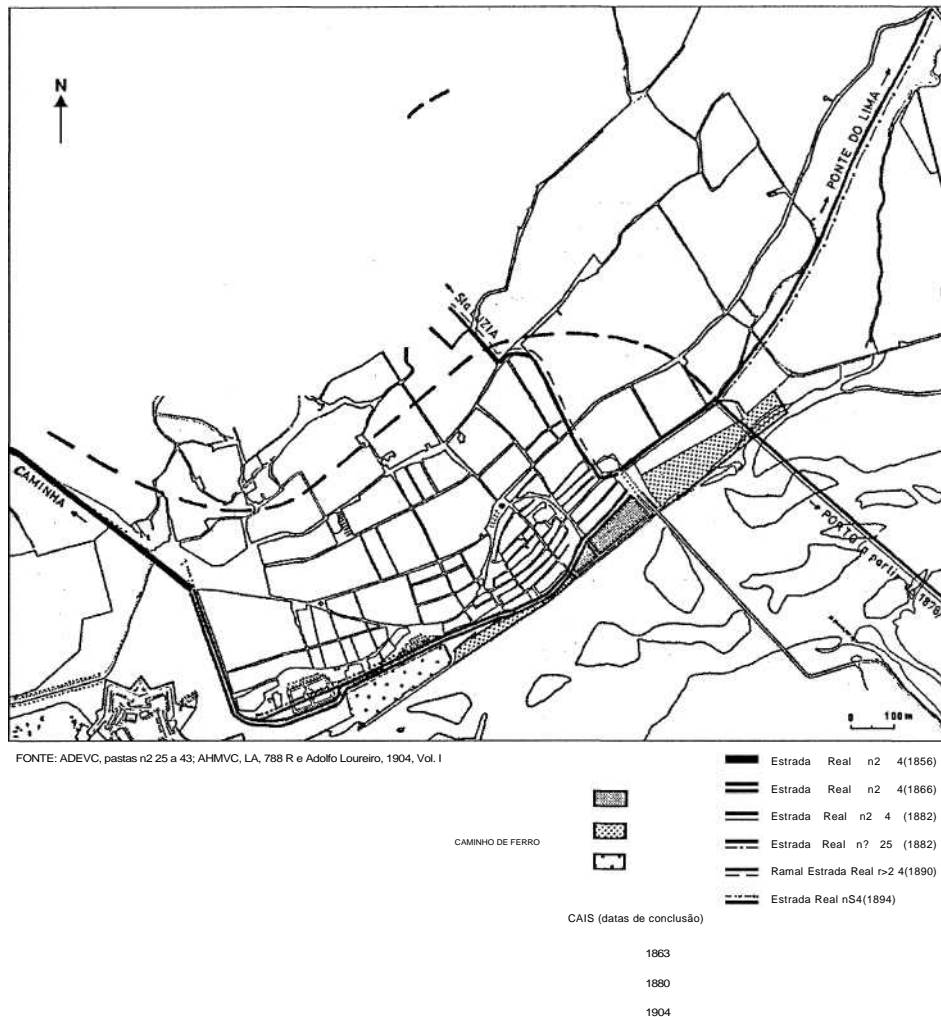
¹³⁹ Idem, pastas n.º 28 a 31.

¹⁴⁰ Idem, pasta n.º 32.

¹⁴¹ Idem, pastas n.º 28 a 31.

¹⁴² Idem, pasta n.º 36.

¹⁴³ AHMVC, LRRC, 1776, 26/07/1909.



FONTE: ADEVC, pastas n2 25 a 43; AHMVC, LA, 788 R e Adolfo Loureiro, 1904, Vol. I

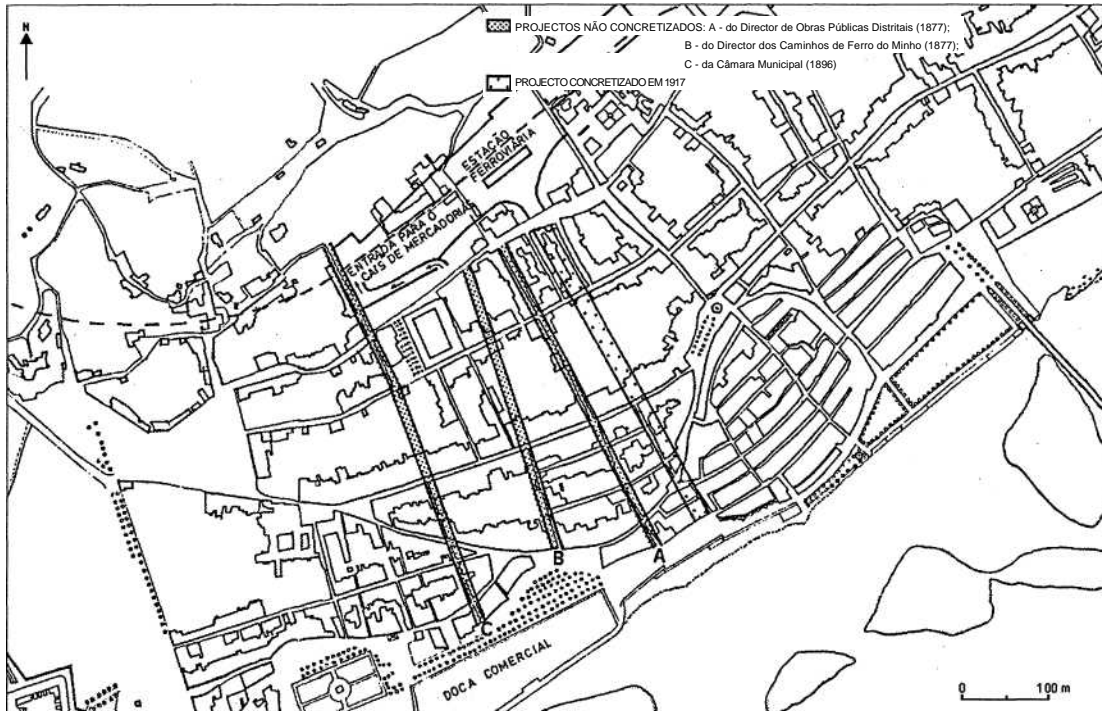
Fig. 11 — Obras públicas relacionadas com as vias de transporte e promovidas pelo poder central, na cidade de Viana do Castelo, na segunda metade do séc. XIX.

central, através da sua 'delegação distrital'¹, foi o epílogo de uma ideia municipal sugerida em 1876.

Neste ano, a câmara tinha alargado a rua de St[&] Ana (ver ponto 4.2.) transformado-a na "principal avenida por enquanto do centro da cidade à estação do caminho de ferro"¹⁴⁴. A expressão *por enquanto* confirmava o acalantar da ideia, por parte da edilidade, da abertura de uma outra avenida. De facto, no mês anterior àquela afirmação, o município expôs ao poder real um novo projecto, para cuja realização não era possuidora de recursos suficientes mas que considerava ser uma necessidade: "a abertura de uma rua espaçosa partindo da estação em linha recta à doca"¹⁴⁵.

¹⁴⁴ AHMVC, LCE, 2028,23/03/1876.

¹⁴⁵ AHMVC, LA, 788 P, 21/02/1876. Este pedido está contido na mesma exposição em que foi solicitada a alteração do projecto da ponte sobre o Lima (vd. ponto 3.1.); a doca estava, nesse momento, em construção (ADEVC, pasta n° 43).



FONTE: AHMVC, LCR, 1071, 06/06/1877; AHMVC, 1899; ADEVC, pasta n.º 43

Fig. 12 — Projectos para a avenida de ligação entre a estação ferroviária e a doca comercial, em Viana do Castelo

Estava lançado o projecto que, depois de várias modificações e esquecimentos, resultaria na abertura da *Avenida Central* em 1917. A justificação camarária para solicitar ao poder central a realização deste projecto, baseava-se na ideia, que clarificou numa segunda missiva, de que "ficando entre ela [a estação] e a doca, um espaço pequeno, mas cortado por pequenas ruas, de difícil transitio. [...] Os produtos coloniais e estrangeiros que entrarem neste porto com destino a reexportação pelo caminho de ferro não podem ser transportados para a estação com brevidade e economia, o que tenderá a minguar a importância do caminho de ferro, e será ao mesmo tempo de estorvo ao comércio."¹⁴⁶

A ideia e a sua justificação eram pertinentes, de tal forma que em Junho de 1877 o director distrital de obras públicas, pretendendo informar o governo sobre a escolha da câmara, faz chegar a esta, para apreciação, dois projectos: o dele próprio e o do director dos Caminhos de Ferro do Minho¹⁴⁷ (fig. 12).

¹⁴⁶ AHMVC, LCE, 2028, 09/05/1977.

¹⁴⁷ ADEVC, pasta n.º 43.

No segundo defendia-se que o novo arruamento "deveria ter 12 metros de largura e partiria da rua de St^s Clara e iria desembocar na rua da Carreira defronte da entrada para a rampa que deve conduzir aos cães de mercadorias na estação do caminho de ferro"¹⁴⁸, enquanto no projecto do director das obras públicas distritais a comunicação seria feita "pela actual rua dos Rubins e Salgueiro fazendo nela os respectivos alargamentos"¹⁴⁹, mantendo-se como meta a largura de doze metros. Na sua resposta, a câmara optou por este projecto salientando, entre as suas razões, que o alargamento das ruas dos Rubins e do Salgueiro já estava previsto no plano de melhoramentos, apesar de anteriormente ao caminho de ferro e portanto com menor largura¹⁵⁰.

Entretanto e embora em 1878 haja notícia de o projecto pela rua dos Rubins ter sido enviado ao governo para aprovação¹⁵¹, nunca se assistiria à sua concretização. Apesar de tudo, a ideia da construção da avenida perdurou:

- em 1889, na tabela das estradas reais anexa ao decreto de 21 de Fevereiro, que redefinia o plano das estradas reais e distritais, foi introduzida, sem informações precisas sobre o seu traçado¹⁵², a estrada "da doca de flutuação à estação de Vianna"¹⁵³ como ramal da E.R. n^o 4, que, provavelmente, foi sugerida pela Junta Geral Distrital, única instituição local que, em conformidade com o art^o 2^o da lei de 21/07/1887¹⁵⁴, poderia ser ouvida nesta reclassificação de estradas;

- entre Janeiro de 1891 e Junho de 1893 a direcção de obras públicas de Viana desenvolveu *estudos* conducentes ao alargamento das ruas dos Rubins e do Salgueiro¹⁵⁵;

- um terceiro projecto, de iniciativa camarária, terá surgido entre 1896 e 1898, mas que, uma vez mudado o elenco do poder municipal, não mais seria referenciado; a câmara expropriou dois edifícios na viela das Noivas, para o seu alargamento, tendo em vista a concretização de novo projecto que havia introduzido na planta de melhoramentos da cidade: "uma rua que partindo da doca, atravessa a rua de S. Sebastião, passando na frente do Quartel e atravessando ainda e sempre na mesma largura, a

¹⁴⁸ AHMVC, LCR, 1071,06/06/1877.

¹⁴⁹ Idem, Ibidem. Acrescentava-se que o custo do projecto pela rua dos Rubins seria de cerca de 24000\$000 reis e o da rua de St^s Clara de 21000\$000; daqui se compreende a incapacidade da câmara em realizar o projecto, visto que, a título comparativo, no ano económico de 1877/78 a despesa total do exercício municipal foi de 24652\$328 reis (vd. Anexo 10).

¹⁵⁰ AHMVC, LA, 788 P, 09/06/1877.

¹⁵¹ AHMVC, LCR, 1072, 07/11/1878.

¹⁵² Manter-se-ia o traçado pela rua dos Rubins, já que o encontramos delineado na planta do *Ramal da estrada real n- 4 entre a doca e a estação*, datado de 31/05/1888 (ADEV, pasta n^o 36).

¹⁵³ Gaspar, C. G. C. FINO, 1889, p. 619.

¹⁵⁴ Idem, pp. 548-551.

¹⁵⁵ ADEV, pasta n^o 36.

avenida da Carreira siga pela rua de Str Luzia até à Portela."¹⁵⁶ (fig. 12);

- em 1901 mantinha-se, nos lanços de estradas reais a construir no prazo de cinco anos, um "ramal da estrada real n^o 4, da doca de flutuação à estação do caminho de ferro do Minho em Viana através da cidade"¹⁵⁷, sendo este considerado uma necessidade para a melhoria dos resultados de exploração do caminho de ferro do Minho¹⁵⁸.

Apesar de tudo, apenas a publicação de uma lei orçamental do Ministério das Finanças, em 1914, indicia o relançamento da ideia da avenida e desta vez até à sua concretização. Nesta lei autorizava-se o governo a contrair um empréstimo, com destino ao governo civil de Viana, para a compra de terrenos e edifícios, "podendo o remanescente ser aplicado à construção de uma avenida"¹⁵⁹.

Na sequência desta lei, foi aberto no ano seguinte um crédito de 100.000\$00 a favor do Ministério do Interior¹⁶⁰, para em 13/01/1917, por portaria do Ministério do Fomento, ser aprovado o projecto e orçamento da *Avenida Central*, para os efeitos da lei que regulava as expropriações por utilidade pública¹⁶¹. De imediato, a Junta Geral do distrito solicitou autorização camarária para iniciar a abertura da avenida¹⁶² que no final desse ano estava definitivamente rasgada¹⁶³.

Os resultados da votação camarária que aprovou o projecto proposto pela Junta Geral do distrito, demonstram quanto ele foi polémico, tendo o número de votos favoráveis sido inferior à metade do de vereadores existentes, incluindo-se nos votos desfavoráveis o do presidente do município¹⁶⁴. Este concordava com a necessidade de dotar a cidade com melhores vias perpendiculares ao rio, mas afirmava que o projecto da avenida estava em discordância com o plano de melhoramentos da cidade e considerava que a câmara possuía "obras orçamentadas cuja despesa seria menor do que a avenida (...), como sejam a conclusão da Av. Conde da Carreira até ao largo da Agonia e o alargamento da Rua de D. Luiz e do Salgueiro", o que resolveria o problema da ligação da estação com o cais¹⁶⁵.

¹⁵⁶ AHMVC, *Relatórios da vereação da Câmara Municipal de Viana do Castelo do Triénio de 1896 a 1898*, 1899.

¹⁵⁷ MINISTÉRIO das O. P. C. I. (1901) - *Estado das Estradas Reaes (...)*, p. 54.

¹⁵⁸ A Lei de 23/08/1898 ordenara aos engenheiros directores dos caminhos de ferro explorados pelo estado e ao director fiscal dos que eram explorados por companhias, a elaboração de um plano das estradas necessárias ao aumento do tráfego ferroviário.

¹⁵⁹ Lei n^o 220, de 30/06/1914, D. Gov. n^o 127, de 28/07/1914.

¹⁶⁰ Dec. n^o 1729, de 12/07/1915, D. Gov. n^o 133, de 12/07/1915.

¹⁶¹ Lei de 26/07/1912, D. Gov. n^o 185, de 08/08/1912. Estabelecia, no seu art^o 2^o, que eram de utilidade pública, entre outras, *as expropriações necessárias para a expansão urbana: abertura, alargamento e regularização de vias públicas, bairros operários, parques e jardins públicos*.

¹⁶² AHMVC, LA, 829 A, 08/03/1917.

¹⁶³ *Cadernos Vianenses*, tomo VI, 1981, p. 192 e AHMVC, LCTER, 1884, 07/10/1919.

¹⁶⁴ AHMVC, LA, 828, 22/07/1916. Existiam 29 vereadores; 13 votaram a favor, 4 contra e 12 estavam ausentes.

¹⁶⁵ AHMVC, LA, 828, 22/07/1916.

Por outro lado, o presidente afirmaria, depois de derrotado, que a câmara tinha votado sob coacção, visto que "se deixasse de votar o projecto tal como a Comissão Executiva da Junta Geral o planeava e impunha, recolheria aos cofres do Estado a verba concedida pelo governo para esse melhoramento"¹⁶⁶.

A abertura da avenida, com um traçado distinto dos anteriormente propostos (fig. 12), levou ao desaparecimento das ruas das Cabaças e de Gonçalo Afonso, localizadas junto da estação ferroviária, e das ruas dos Fornos, de S. João e da praça Serpa Pinto (antigo largo da Picota), nas proximidades do rio Lima, obrigando à demolição de "cerca de 80 casas"¹⁶⁷. Este súbito desaparecimento de edifícios que na sua esmagadora maioria, salvo a excepção de parte dos da praça Serpa Pinto, eram utilizados para fins residenciais¹⁶⁸, levou diversos munícipes a solicitar ao poder municipal que diligenciasse no sentido de se não iniciarem os trabalhos sem que se construíssem casas para os inquilinos das que a nova artéria condenara¹⁶⁹.

O facto de desde 1911 se ter desencadeado o processo que levaria à construção, a partir de 1918, de um ramal ferroviário ligando a doca e a estação do caminho de ferro, demonstra que, apesar do papel de relevo que a *Avenida Central* viria a desempenhar (a partir de meados do nosso século) nos movimentos intra e interurbanos e na expansão das funções terciárias da cidade, a sua abertura não poderia ser justificada em 1917 com os argumentos utilizados em 1876.

Se, por um lado, o ramal ferroviário assegurava a ligação entre a estação e a doca facilitando o intercâmbio de mercadorias entre ambas e minimizando o maior argumento sempre esgrimido para a construção da avenida, por outro, a câmara proibiria a utilização da avenida por veículos de transporte de mercadorias ao estabelecer-lhes itinerários que a excluam (em 1917 para os carros de bois e em 1924 para os camiões¹⁷⁰).

A informação que dispomos relativamente ao projecto de avenida de 1896, não faz qualquer referência ao transporte de mercadorias, antes afirmando que "deve ser lindíssima atenta a sua extensão e largura"¹⁷¹. Daqui podem-se apenas inferir preocupações estéticas que lembram os pressupostos do projecto de avenida proposto em 1891 para a cidade do

¹⁶⁶ AHMVC, LA, 828,27/11/1916.

¹⁶⁷ AHMVC, LRRC, 1776, 08/11/1920. Fotografias de algumas dessas casas foram publicadas nos *Cadernos Vianenses*, tomo VI, 1981, pp. 193-195 e por M^ª Emilia de VASCONCELOS, 1984, p.84.

¹⁶⁸ Segundo o *Anuario Commercial de Portugal*, XX ano, de 1900, pp. 1446-1450, apenas existiam nas ruas desaparecidas, 1 colégio de educação (na rua de Gonçalo Afonso), enquanto na praça Serpa Pinto existia 1 agência de vapores, 1 café, 1 alfaiate, 1 casa de pasto, 1 mercearia, 1 tabacaria e 1 casa de comércio de louças.

¹⁶⁹ AHMVC, LRRC, 1776,26/01/1917.

¹⁷⁰ AHMVC, LA, 829 e 845,20/09/1917 e 07/04/1924, respectivamente.

■ ■ * AHMVC, *Relatórios da vereação da Câmara Municipal de Viana do Castelo do Triénio de 1896 a 1898,1899.*

Porto¹⁷².

A avenida dos Combatentes terá sido repensada, afinal, não só como artéria desafogada para facilitar o escoamento dos fluxos do tráfego ferroviário e da sua interrelação com o trânsito automóvel que se começara a entrever desde o início do século¹⁷³, mas também como passeio ajardinado¹⁷⁴, não se incluindo, portanto, no tipo de avenidas que foram construídas para ligar a estação ferroviária com o centro urbano que refere Luís SCHWALBACH¹⁷⁵.

Concluindo a análise da construção de estradas no interior da cidade pelo poder central, saliente-se que a cidade beneficiou do melhoramento das vias de acesso às estradas para Caminha, Ponte de Lima e Porto, foi dotada com mais amplos arruamentos transversais à margem fluvial e viu ser financiada pelo estado, com a construção da estrada marginal entre a ponte de madeira e o campo da Sr^ª da Agonia, uma das partes da via de cintura do espaço construído que o município completaria, como veremos.

3.3. O rio Lima e o porto de Viana

O porto de Viana, localizado no estuário do rio Lima, com ancoradouros em ambas as margens, pelo menos, desde o séc. XVI, possui características de porto fluvio-marítimo que determinaram os problemas que sempre apoquentaram o seu funcionamento, mormente o assoreamento¹⁷⁶ do leito fluvial por acção fluvio-marítima e a formação do cabedelo, dificultando a navegabilidade fluvial e a entrada da sua barra¹⁷⁷.

Além de porto de pesca e de abrigo, o porto de Viana teve no comércio a sua função proeminente, tendo sido esta a mais afectada pelas transformações naturais do rio e do seu porto, que dificultaram não só a navegação fluvial, como a navegação de longo curso e de cabotagem, particularmente a partir de finais do séc. XIX com o aumento da tonelagem das embarcações.

¹⁷² Helder MARQUES et ai, 1990, pp. 48-49.

¹⁷³ Sintomático é o facto de já em 1911 a câmara elaborar uma postura proibindo a circulação de automóveis no concelho sem o pagamento prévio de taxas anuais e diárias para os indivíduos domiciliados no concelho ou fora dele respectivamente (AHMVC, LA, 821, 08/06/1911). Aliás, em 1911, segundo M^ª Emília de VASCONCELOS (1982), vários vianenses possuíam automóvel, alugavam-se automóveis na Garagem Alete junto ao mercado de S. Bento e o Hotel Central, na rua Cândido dos Reis (antiga rua de St^ª Ana), lembrava, em prospectos publicitários, que possuía garagem para automóveis.

¹⁷⁴ A Avenida Central seria arborizada em 1926. AHMVC, LCTER, 1884, 29/04/1926.

¹⁷⁵ Luís SCHWALBACH, 1946, p. 49. Tudo indica que, a exemplo da Avenida dos Aliados no Porto, ela se enquadre sobretudo em concepções Haussemanianas, apesar de relativamente tardias.

¹⁷⁶ Manuel MOREIRA, 1984, pp. 14-16. Existem notícias que espelham a preocupação das gentes de Viana em relação a este fenómeno já nos séc. XVI e XVIII; vd. Alberto ABREU (1987b).

¹⁷⁷ Na embocadura do rio Lima aconteceu o mesmo que em todo o litoral português, cujas transformações históricas se resumem, segundo Orlando RIBEIRO (1977, p. 97), à colmatagem de reentrâncias (e) à progressão de cabedelos, que tornam cada vez mais difícil a entrada de certos rios.

As obras realizadas no rio Lima, até às primeiras décadas do séc. XX, centraram-se, sobretudo, em duas partes do seu percurso: entre Ponte da Barca e o lugar do Carregadouro (limite da navegabilidade permanente, localizado sensivelmente no ponto médio do trajecto fluvial entre P. da Barca e P. de Lima) e no porto de Viana.

A necessidade de efectuar trabalhos que melhorassem e prolongassem a navegabilidade dos rios portugueses ganhou grande importância a partir do séc. XVIII, defendendo-se a sua articulação com a construção de estradas de forma a facilitar a circulação dos produtos agrícolas¹⁷⁸, contudo e apesar de alguns trabalhos levados a cabo no rio Tejo ainda no séc. XVIII, apenas em meados do séc. XIX, sob o governo de Costa Cabral, se retomaram alguns projectos adiados¹⁷⁹. Entre estes encontravam-se os de encanamento do rio Lima, datados da última década de setecentos e que se concretizaram, parcialmente, a partir dos anos quarenta de oitocentos¹⁸⁰, limitando-se ao quebramento de rochas e à destruição de açudes que dificultavam a navegação entre o Carregadouro e Ponte da Barca¹⁸¹.

Através de um rio de navegabilidade considerada fácil até ao Carregadouro¹⁸² e que a câmara de Viana tratava de preservar na área da sua jurisdição¹⁸³, aumentou-se a acessibilidade de Ponte da Barca e Arcos de Valdevez ao porto de Viana¹⁸⁴, cuja área de influência, em 1848 e para certos produtos, se prolongava por estrada à cidade de Braga¹⁸⁵. No entanto, na década seguinte "o porto de Viana perdeu parte do comércio que ali concorria, depois que se construiu a estrada de Braga ao Porto"¹⁸⁶, por outro lado, com o constante assoreamento do leito fluvial a sua navegabilidade foi sendo sucessivamente mais penosa¹⁸⁷ até acabar por se

¹⁷⁸ David JUSTINO, 1988, vol I, p. 174; Joel SERRÃO, 1971, vol. IV, p. 194; Jorge GASPARGAS, 1970, p. 154.

¹⁷⁹ Teodoro de MATOS, 1980, p. 257.

¹⁸⁰ Idem, pp. 259-260. Sobre os projectos de encanamento do rio Lima, de finais de setecentos, ver, também, a descrição feita por J. H. F. Cyrne de CASTRO (1983).

¹⁸¹ BMOPCI, 1866, vol. 2, p. 41.

¹⁸² BMOPCI, 1857, vol. 1, p. 335.

¹⁸³ No artº 162º do *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo*, de 1863, obrigavam-se os proprietários das terras das margens do rio Lima a *plantar árvores aquáticas como salgueiros, amieiros, e outras, nas testadas, de modo que possam opor barreira à força das águas e impedir os seus estragos* e no artº 164º proibia-se o seu arranque.

¹⁸⁴ Segundo o inquérito de 1839 publicado por Jaime REIS (1981, pp. 185-186), os produtos dos Arcos de Valdevez e de Ponte da Barca seguiam de carro de bois até ao Carregadouro e daí por via fluvial até Viana.

¹⁸⁵ Os projectos de finais de setecentos para tornar o rio Cávado a via comercial de Braga nunca chegaram a realizar-se (Fernando CASTELO-BRANCO, 1979, pp. 9-10), pelo que produtos como o bacalhau, o ferro e o linho eram transportados do Porto para Braga e Barcelos via Viana (Teodoro de MATOS, 1980, p. 46). Ver, também, José CAPELA, 1987, p. 101.

¹⁸⁶ BMOPCI, 1857, vol. I, p. 335.

¹⁸⁷ Em 1886 J. Augusto VIEIRA (1886, p. 223) considerava-a difícil e morosa, preferindo optar pelas diligências, que, segundo Abreu NUNES (1879, p. 165), estavam estabelecidas, regularmente, entre a estação do caminho de ferro em Viana e Ponte de Lima, Ponte da

extinguir, definitivamente, com o desenvolvimento da camionagem¹⁸⁸, nos finais dos anos vinte do nosso século¹⁸⁹.

As obras no porto de Viana¹⁹⁰, mais vultosas e prolongadas, pretenderam facilitar a entrada e acolhimento da sua barra e porto, criando condições para a minimização do assoreamento do estuário fluvial. Estas preocupações levaram à realização de trabalhos no estuário do Lima desde o séc. XV, que se prolongaram pelos XVI e XVII, cuja estratégia assentou no estreitamento do estuário fluvial através da construção de estacarias de madeira ou de paredões de pedra, de forma a provocar a movimentação das areias¹⁹¹.

Apesar da existência de projectos para o melhoramento do porto desde os finais do séc. XVIII, que nunca chegaram a realizar-se, como o de José Auffdiener¹⁹², apenas a partir de meados de oitocentos se iniciariam as obras que, até aos finais do século, transformariam significativamente todo o espaço marginal da cidade de Viana.

Seria a partir da publicação da carta de lei de 21/07/1852 que se abriria o processo conducente à realização das "obras de melhoramento do porto e barra de Viana do Castelo". Os estudos tinham-se iniciado em 1843, pelo director de obras públicas distrital e em 1855 o inglês John Rennie apresentou um relatório, onde defendia a manutenção dos limites do estuário e a execução de trabalhos visando facilitar a saída das águas¹⁹³. Em 1856, como refere o jornal *Aurora do Lima* (n.º 17, de 26/01/1856), as obras ainda não se tinham iniciado, todavia, em 30/03/1857 o Conselho de Obras Publicas e Minas pronunciou-se, favoravelmente, em relação à necessidade de "regularizar a margem do norte [direita] para facilitar a saída das águas e evitar os depósitos" e à substituição da ponte de madeira por outra que "dê maior vasão às águas das marés e às correntes do rio"¹⁹⁴.

Barca e Arcos de Valdevez.

*°° As duas primeiras carreiras de camionagem concedidas pela DGTT para o distrito de Viana do Castelo, efectuavam o seu percurso no vale do Lima: entre Viana e os Arcos de Valdevez (concessão de 1928) e entre Viana e Ponte de Lima (concessão de 1932). Contudo, desde 1917 existia um *auto-omnibus* que efectuava ligações entre os Arcos de Valdevez e Viana e demorava entre 2 a 3 horas (*Aurora do Lima* de 05/06/1917).

■*°⁹ Ainda em 17/04/1917 o jornal *Aurora do Lima* dá-nos conta do transporte, por barco, de géneros de mercearia para alguns comerciantes de Ponte de Lima. Todavia, em 1924, um documento assinado pelos presidentes dos municípios do vale do Lima (AHMVC, LRRC, 1776, pp. 86V-89F), afirmava que o rio Lima, devido ao assoreamento, já *só pode transportar carga, quase apenas depois das cheias e nos meses de Primavera*.

¹⁹⁰ Adolfo LOUREIRO (1904, vol. 1, pp. 81-138) apresenta uma excelente descrição do porto de Viana e de todos os seus projectos de melhoramentos elaborados desde 1794.

¹⁹¹ Manuel MOREIRA, 1984, pp. 19-21.

¹⁹² Sobre o projecto de José Auffdiener, de 1794, Adolfo LOUREIRO (1904, vol 1) não conhecia pormenores, contudo, é conhecida a versão daquele projecto de 1799, descrito por J. H. F. Cyrne de CASTRO (1983), do qual se destaca a intenção de construir um cais desde a capela de S. Lourenço até ao Cabedelo, na margem esquerda, e uma doca na margem direita.

¹⁹³ BMOPCI, 1856, vol. I, pp. 186-190.

¹⁹⁴ BMOPCI, 1857, vol. II, p. 513.

Até 1860 efectuar-se-ia o "quebramento de alguns penedos que dificultavam a entrada da barra"¹⁹⁵ e a construção do Dique do Cabedelo e em 1863 eram concluídos o muro e o aterro entre o Pelourinho e a ponte de madeira, transformando os largos do Postigo e do Pombal num único, mais amplo e regular, já cartografado por Carlos Noronha em 1864/67 (vd. fig.3).

Entretanto, seria delineado todo o espaço marginal (vd. fig. 11) cujas dimensões se manteriam inalteráveis até à actualidade¹⁹⁶ : em 1880 encontravam-se na sua fase terminal as obras de construção dos aterros de S. Bento (desde a antiga ponte de madeira até cerca de 100 metros a montante da ponte férrea) e do cais da feira¹⁹⁷, cumprindo-se assim o objectivo de regularização da margem direita definido em 1857; finalmente, em 1904, depois de vários contratempos provocados por projectos imprevistos e problemas financeiros¹⁹⁸, terminariam as obras mais demoradas de todas as projectadas para o melhoramento do porto de Viana, com a conclusão da doca da Dizima que se havia iniciado em 1860¹⁹⁹.

Este esforço de investimento no melhoramento do porto de Viana (custeado pelo Estado, pelas câmaras municipais e por contributos de particulares²⁰⁰) não teve consequências significativas na variação do seu tráfego²⁰¹. A navegação de longo curso primeiro e a de cabotagem depois foram diminuindo progressivamente, mercê de um processo de concentração de tráfego nos portos de Lisboa e Leixões (este construído na última década do século) no que se refere à navegação de longo curso, e da afirmação dos transportes terrestres, nomeadamente o caminho de ferro, como alternativa aos marítimos, no caso da cabotagem²⁰².

Em 1911 reconhecia-se que o tráfego do porto de Viana era reduzido porque "os grandes portos absorvem os pequenos"²⁰³ e para o tentar aumentar e, ao mesmo tempo, alargar o leque dos produtos movimentados, praticamente limitado aos toros de pinheiro, propunha-se a construção de um ramal de caminho de ferro que ligasse a doca à estação ferroviária da cidade²⁰⁴ e que seria construído em 1919.

¹⁹⁵ Eusébio COELHO, 1861, p. 91.

^{1^1}) Depois de 1975 foi aterrada uma nova fatia do leito fluvial que interiorizou o jardim marginal e na qual se constróem, desde há alguns anos, infra-estruturas de apoio ao lazer.

¹⁹⁷ AHMVC, LA, 788 R, 15/07/1880.

¹⁹⁸ Adolfo LOUREIRO, 1904, vol. 1, pp. 104-108.

¹⁹⁹ Segundo Figueiredo da GUERRA (1923, p. 26), a segunda fase, que ampliou a doca da Dizima até às proximidades do forte de S. Tiago da Barra, começou a ser projectada nos anos vinte do séc. XX; contudo, apenas seria concluída na década de 1940 (Américo COSTA, 1949, p. 359).

²⁰⁰ Adolfo LOUREIRO, 1904, vol. 1, p. 129.

²⁰¹ Adolfo LOUREIRO (1904, vol 1, pp. 132-138) apresenta, para os anos de 1838 a 1847 e 1884 a 1902, dados relativos ao número de barcos entrados e saídos e ao valor das exportações e importações que são demonstrativos da diminuição do movimento portuário de Viana.

²⁰² Fernanda ALEGRIA, 1990, pp. 203-211.

²⁰³ AHMVC, Actas da Comissão de Melhoramentos do porto e doca de Viana do Castelo, 1911, 24/03/1911.

²⁰⁴ Idem, 1911, 13/04/1911.

Apesar de tudo, as obras do porto contribuíram de forma significativa para a transformação do espaço urbano vianense, particularmente daquele onde se concentrava a parte mais significativa da vida comercial da cidade. Contrariamente à abertura de estradas e do caminho de ferro, as obras portuárias não diminuíram o espaço disponível para construção ou ajardinamento, antes disponibilizaram uma ampla fatia de terreno, conquistada ao rio, que a montante da doca da Dízima caberia ao poder municipal utilizar.

À Câmara vianense apresentaram-se duas alternativas, sugeridas pelo Conselho das Obras Públicas em 27/03/1862²⁰⁵, para a utilização dos espaços conquistados ao Lima: "a edificação sobre o cais, toda especialmente adequada ao serviço do comércio e toda de iniciativa municipal" ou "a arborização desses terrenos marginais como meio eficaz de salubridade, embelezamento, defesa e polícia do porto". As sucessivas vereações optariam, como veremos, pela segunda possibilidade, dotando a cidade com o espaço público de lazer de que tanto carecia.

3.4. O caminho de ferro

No interior da cidade de Viana foram efectuados trabalhos de construção de três secções de vias férreas: a Linha do Minho, o seu ramal entre a estação e a doca comercial e a Linha do Vale do Lima. As primeiras propostas para a sua construção, apesar desta ter sido temporalmente muito afastada, surgiram durante a primeira fase de planificação da rede ferroviária portuguesa, ou seja, entre 1844 e 1876²⁰⁶.

Contudo, terminaram aqui as semelhanças entre as duas linhas ferroviárias: a Linha do Minho foi construída pelo Estado em menos de uma década e ainda se encontra em actividade, enquanto a do Vale do Lima teve um processo incerto, de avanços e recuos, nunca chegando a concluir-se; a do Minho pertence à estrutura fundamental da rede ferroviária portuguesa, a do Vale do Lima seria sua subsidiária; a do Minho condicionou a organização do plano urbano da cidade e as marcas deixadas pela do Vale do Lima são insignificantes e só precavidamente se detectam.

A Linha do Minho — que, como qualquer via férrea, possui um traçado menos versátil do que o das estradas e não estabelece a osmose

²⁰⁵ BMOPCI, 1866, vol. 2, pp. 35-37.

²⁰⁶ Fernanda ALEGRIA (1990, pp. 237-238) considera a existência de três fases na planificação da rede ferroviária portuguesa entre 1844 e 1910: na primeira (1844-1876), as linhas vão sendo decretadas uma a uma e o Estado não intervém directamente na construção; na segunda (1877-1890), apesar da divulgação do primeiro plano para o conjunto da rede, os critérios de planificação das linhas quase não se alteram em relação à fase anterior, multiplicam-se os estudos e o Estado intervém, juntamente com as Companhias privadas na construção; finalmente, na terceira (1891-1910), que contém um período de crise entre 1891/92 e 1898 em que apenas se completa a construção de linhas anteriormente iniciadas elaboram-se outros planos de conjunto para a rede nacional a partir de 1898, aumenta a intervenção do Estado na construção, persistindo a iniciativa privada.

que aquelas efectivam com a circulação das ruas que cruzam — torneou o espaço construído sem preocupações em relação a eventuais problemas colocados aos movimentos intraurbanos. A este respeito, a resposta do director do caminho de ferro, por solicitação da câmara, sobre a localização da passagem de nível de St² António em 1878 foi paradigmática: "tendo de dar uma passagem de nível é indiferente que seja mais abaixo
"207
ou mais

acima

A indiferença a que foi votado o poder municipal está, aliás bem espelhada na forma tardia com que a Câmara foi informada da inauguração da via férrea dentro da cidade e no sintomático laconismo da sua reacção ao ofício que recebera do governador civil. Neste se informava que a inauguração da ponte e do caminho de ferro de Darque a Caminha seria feita no edifício provisório da estação, com a presença do presidente do conselho de ministros, Fontes Pereira de Mello e do ministro das Obras Públicas, Lourenço de Carvalho, no dia 30 de Junho de 1878. Sendo o referido ofício datado de 28, a câmara reuniu extraordinariamente a 29 e deliberou que se compareceria e que "não havendo tempo para mais, fosse iluminado o edifício dos Paços do Conselho"²⁰⁸.

Os primeiros passos para a construção de vias ferroviárias em Portugal surgiram em 1845/46, com a apresentação de 13 propostas por parte de investidores privados. Entre estas encontrava-se o projecto de ligar o Porto a Valença, apresentado pelo inglês Hardy Hislop, que como as outras propostas não passaria da sugestão²⁰⁹. Contudo, em 1857, um ano depois de ser inaugurado o primeiro caminho de ferro do país entre Lisboa e o Carregado, a ideia seria retomada pelo Conde de Réus ao propor a construção de uma linha que permitisse ligar a cidade do Porto a Vigo²¹⁰ e, enfim, em 1864 o governo apresentou à Câmara dos Deputados uma proposta de lei para a sua concretização²¹¹.

Na sequência desta proposta, o governo seria autorizado, pela lei de 02/07/1867, a construir as linhas do Minho e do Douro. Em 1872 (Dec. de 14/06/1872) mandaria proceder ao início dos trabalhos e quase uma década depois da aludida autorização começariam as obras para o assentamento da via férrea dentro dos limites da cidade de Viana (1876)²¹².

Apesar do intenso jogo de influências e carreamento de argumentos

²⁰⁷ AHMVC, LA, 788 Q, 03/04/1878.

²⁰⁸ AHMVC, LA, 788 Q, 29/06/1878. Em acta de 01/07/1878 descreve-se a inauguração, tendo sido, afinal, também iluminadas a praça do Pombal e a nova ponte. Note-se que o poder central pertencia ao Partido Regenerador e José Espregueira era do Partido Progressista.

²⁰⁹ António L. VIEIRA, 1985, pp. 123-134. Contém, em anexo, a descrição de cada uma das propostas.

²¹⁰ BMOPCI, 1863, vol. 2, pp. 429-432.

²¹¹ Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 271.

²¹² AHMVC, LCR, 1071, 12/06/1876.

que a generalidade das localidades do país esgrimiou, à época, para ser contemplada com a passagem da via férrea, os responsáveis vianenses não necessitariam de nenhum esforço para conseguirem o que unanimemente era considerado um benefício.

De facto nos projectos conhecidos para a linha do Minho o traçado a sul do rio Lima foi variando entre percursos mais litoralizados primeiro e mais interiorizados depois, quando se visou a aproximação a Braga, mas o traçado a norte do Lima foi sempre o mesmo em qualquer dos projectos e passava, inevitavelmente, por Viana²¹³.

Se tivermos em conta que um dos objectivos subjacentes à construção da Linha do Minho foi a concretização da ligação internacional — como o foi para a generalidade das principais vias férreas portuguesas²¹⁴ — e que, como em qualquer investimento²¹⁵, se tentou minimizar os custos de construção, delineando-se os traçados mais curtos entre os pontos extremos escolhidos e evitando-se as obras de arte (túneis e pontes)²¹⁶ e se, finalmente, com estes pressupostos observarmos a topografia do Noroeste português, concluímos que a ligação por via férrea do Porto a Valença teria que ser efectuada, a norte do rio Lima, junto ao litoral, passando assim, inevitavelmente, por Viana do Castelo. Aliás, note-se que a Linha do Minho nunca alcança altitudes superiores a 200 metros (fig. 13).

A interrelação entre as questões técnicas, referentes aos declives e ao raio mínimo das curvas estabelecidas para a linha do Minho na carta de lei

213 *£j*_a *Memória* sobre os caminhos de ferro em Portugal, apresentada à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses por Francisco M- de Sousa Brandão, em 04/11/1876 (BMOPCI, 1878, vol. 1, pp. 148-171), encontra-se a descrição dos traçados projectados no trecho que a seguir transcrevemos: *Um homem do estado vizinho [Conde de Réus] propoz-se a esta empreza [ligação do Porto com a Galiza por caminho de ferro], confiando o projecto a um engenheiro portuguez; este projecto partia da suposta estação do caminho do norte no Porto, seguindo pela Travage, e voltava logo à esquerda para S. Romão, dirigia-se a Vila do Conde, Povoia de Varzim, Viana, direito a Caminha. Outro engenheiro, a quem o governo mandou fazer o mesmo traçado, com um ramal para Braga, dirigiu-se da Travage a Balazar, seguindo para as Necessidades e foz do Cavado, entrando no traçado antecedente em Espozende. O ramal para Braga subia até à cidade pelo vale do Este (...) Passando o anterior traçado distante de V. N. de Famalicão e de Barcelos, ordenou o governo novo estudo, que pelo interior satisfizesse aquelas duas importantes vilas (...) um terceiro engenheiro fez de novo o traçado, sendo executado desde a Travage até Barcelos e dando em Nine o entroncamento para Braga. Alem de Barcelos não satisfez aquele traçado e um quarto engenheiro o levou desta vila até à cidade de Viana. (...) Dai em diante o traçado era determinado pelo terreno, seguindo à borda-mar até Caminha e pela margem do rio Minho até Valença, traçados primitivamente feitos.*

A construção das várias linhas dependeu do objectivo repetidamente afirmado de incrementar as relações comerciais internacionais (Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 327).

os caminhos de ferro foram entre nós prioritariamente considerados como investimentos necessariamente lucrativos a curto prazo e não como infraestruturas de serviço público. (Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 332).

Quer quando se planificaram vias férreas para ligações internacionais quer para servirem intercâmbios inter-regionais dentro do território nacional, os critérios técnicos em que se baseou a escolha do traçado foram essencialmente a menor distância entre os pontos extremos escolhidos e o menor custo de construção previsto. (Fernanda ALEGRIA, 1990, p. 329).

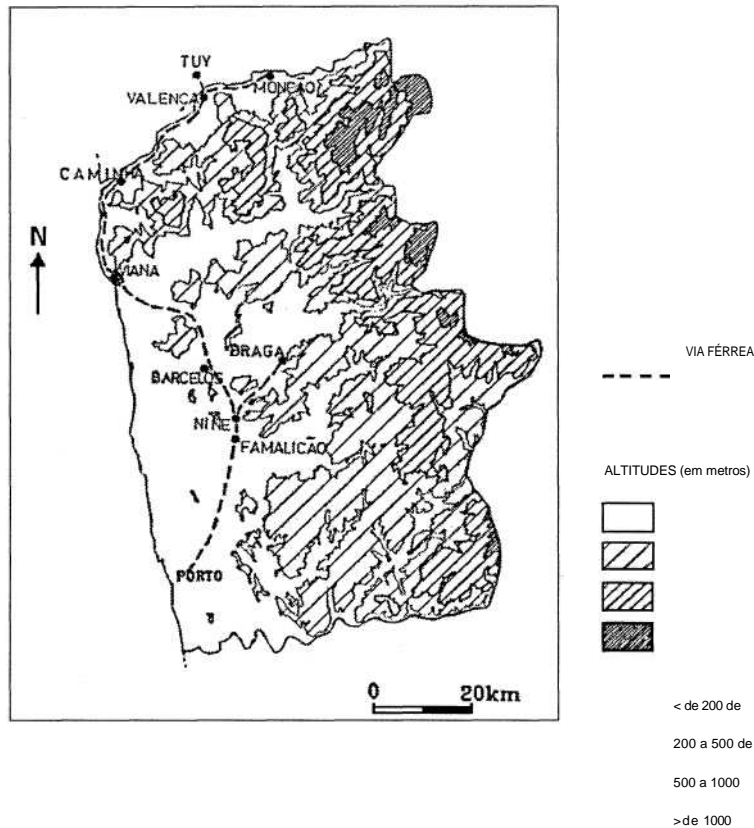


Fig. 13 — Esboço hipsométrico do Noroeste de Portugal e traçado da Linha do Minho

de 1867²¹⁷, a preocupação em minimizar o número de edificações a expropriar, a disponibilidade da extensa área do convento e cerca dos Cruzios para a instalação da estação — que pressupunha a necessidade de um segmento de recta entre as duas curvas que a ferrovia era obrigada a efectuar — e finalmente, as próprias condições físicas do terreno, determinaram a localização da ponte e o traçado da linha férrea dentro da cidade.

A ferrovia respeitou os declives impostos através da construção de aterros entre a ponte e o largo de St^o António e abrindo valas a partir da área da padaria militar, como ainda hoje se pode constatar no terreno. O raio de ambas as curvas da via, rondando os 400 metros, respeita ainda as condições acima referidas, existindo entre as curvas um segmento de recta no qual se implantou a estação e instalações e vias anexas, aproveitando-se o facto de o convento e cerca dos Cruzios serem propriedade do estado²¹⁸

A declividade não deveria ser superior a 20 milímetros por metro e as curvas não deveriam ter um raio inferior a 250 metros (Carta de lei de 02/07/1867).

²¹⁸ AHMVC, LCE, 2029, 04/16/1878. Representação a Sua Magestade sobre o alargamento da rua dos Cruzios onde pode ler-se: *A estação do c.f., que se acha em construção, ocupou a maior parte da cerca do extinto convento dos Cruzios, que actualmente pertence ao Estado, e era aproveitada para horta do quartel militar d'infantaria n^o 3. Desta cerca resta hoje somente para o lado sul uma tira ou nesga de terreno a confrontar pelo Sul*

e minimizando-se os gastos para a instalação de uma função consumidora de muito espaço.

A análise pormenorizada dos edifícios e terrenos que, dentro da cidade, foram expropriados para a construção da via férrea tornou-se uma tarefa quase impossível²¹⁹. Apesar de tudo, conseguimos cópia da *Planta parcelar entre os perfis 43 e s43, Caminhos de Ferro do Minho, 4- secção, 11ª lanço*²²⁰, com a escala original de 1:500, onde são identificados os terrenos e edifícios a expropriar (fig. 14 A, B, C e D).

Apesar de não estar datada, é possível apontar o ano de 1876 como o da sua feitura. De facto, sabe-se que em Dezembro de 1875 a câmara colocou ao dispor do engenheiro chefe da 4- secção do caminho de ferro do Minho, a seu pedido, a planta da cidade "para mandar fazer as cópias que queira"²²¹ e que em Junho de 1876 aquele engenheiro remetia à câmara a "planta da parte da linha férrea compreendida entre o cães e a Rua da Bandeira"²²². Ora, a planta que pretendemos datar está dividida em três folhas, correspondendo a primeira, precisamente, à parte da Linha do Minho entre a ponte e a rua da Bandeira.

Por outro lado, a forma como tem expressa a escala (0.002 por metro) e os traçados de novos alinhamentos previstos para alguns arruamentos, são idênticos aos que se podem observar nos extractos da planta de melhoramentos da cidade que possuímos, o que faz supor que o traçado da via férrea terá sido desenhado sobre cópias do plano de melhoramentos da cidade, concluído em 1874.

Esta planta parcelar possibilita, como dissemos, a identificação de todos os edifícios e terrenos expropriados. Da sua análise salienta-se que a generalidade das expropriações se referiram a terrenos de cultivo ou de circulação (como é o caso do campo de St^o Ant^o). Das edificações expropriadas destacam-se, pela sua importância arquitectónica, o convento dos Cruzios e a sua inacabada igreja (fig. 14 C) e, pela importância funcional, o matadouro municipal, a fonte de Gontim, que teve de ser removida (fig. 14 A) e a padaria militar (fig. 14 C e D). Refira-se, finalmente, parte do adro da Igreja e uma construção avançada pertencentes ao convento do Carmo (fig. 14 A), partes de alguns edifícios anexos ao convento de St- Ana, algumas construções insignificantes (com 20 a 30 metros quadrados de superfície ocupada), possivelmente, de apoio a trabalhos agrícolas (fig. 14 B) e pequenas casas nos locais onde era

com a R. dos Cruzios.

²¹⁹ Os contactos efectuados com os serviços dos arquivos dos Caminhos de Ferro Portugueses tiveram como resposta a impossibilidade de acesso aos documentos existentes devido à inexistência de arquivos organizados. Por outro lado, as buscas efectuadas noutros organismos, como o Arquivo Histórico do Min. das Obras Públicas ou a Direcção Geral dos Transportes Terrestres, tornaram-se, neste aspecto, infrutíferas.

²²⁰ Planta fornecida pela Di^a Rosa Gomes, historiadora e funcionária dos Caminhos de Ferro Portugueses.

²²¹ AHMVC, LCE, 2028,02/12/1875.

²²² AHMVC, LCR, 1071,12/06/1876.

inevitável que assim fosse: três na rua da Bandeira (fig. 14 A), três na rua de St^s Luzia, cinco na rua da Portela (fig. 14 C) e duas no largo do Penedo (fig. 14 D).

A ferrovia assim delineada cercou o espaço construído da cidade de então, decalcando, sensivelmente, o perímetro poligonal marcado pelos edifícios conventuais e colocando ao poder municipal, dois conjuntos diferentes de problemas: o que se relacionava com a comunicação entre o espaço interior e o exterior à ferrovia e o que se consubstancia na necessidade de facilitar a circulação entre a área comercial da cidade (o cais e a praça da Rainha), e a estação do caminho de ferro.

Deixando no seu exterior grande parte da rua da Bandeira (fig. 14 A), o hospital militar, a escola do legado do Conde de Ferreira e o cemitério e igreja municipais nas imediações do convento de St^o António (fig. 14 B); obrigando à demolição do edifício do Assento e interferindo no arranjo previsto pelo plano de melhoramentos para a área das ruas de S. José e da Portela (fig. 14 C e D) que, topograficamente mais elevadas, ficaram também no lado exterior e levando, enfim, à remoção do matadouro municipal e da fonte de Gontim (fig. 14 A), a via férrea levantou questões de comunicação que urgia resolver. Em síntese, foram três os locais onde os problemas se colocaram: a área entre a rua da Bandeira e a rua de Gontim, o campo de St^o António e, por último, o entroncamento das ruas de S. José e da Portela²²³.

Em Junho de 1876 o engenheiro chefe da 4- secção do caminho de ferro do Minho, afirmando ter de proceder à abertura dos trabalhos do caminho de ferro dentro dos limites da cidade, solicitou à câmara autorização para "assentar a via nas ruas e mais terrenos municipais"²²⁴, cumprindo o que estava consignado em portaria de 1874²²⁵. Com a concordância da câmara, os trabalhos iniciaram-se de imediato²²⁶.

Em todo o traçado da via férrea dentro da cidade ficaram estabelecidas cinco passagens de nível (ruas de Gontim, da Bandeira, da Amargura, de St^o Ant^o e do Assento), duas superiores (a ocidente da passagem de nível do Assento) e duas inferiores (a da rua de St^s Luzia e a que viria a existir, a partir de 1881, sob a ponte e no aterro de S. Bento que acabara de ser construído²²⁷).

A estação ferroviária, sendo o único local de comunicação do tráfego do caminho de ferro com o da cidade, prendeu, desde logo, as preocupações do

no o
**o A descrição pormenorizada das diligências camarárias, com vista à resolução destes problemas, e dos seus resultados, encontram-se no texto original da Tese, pp. 97-102.

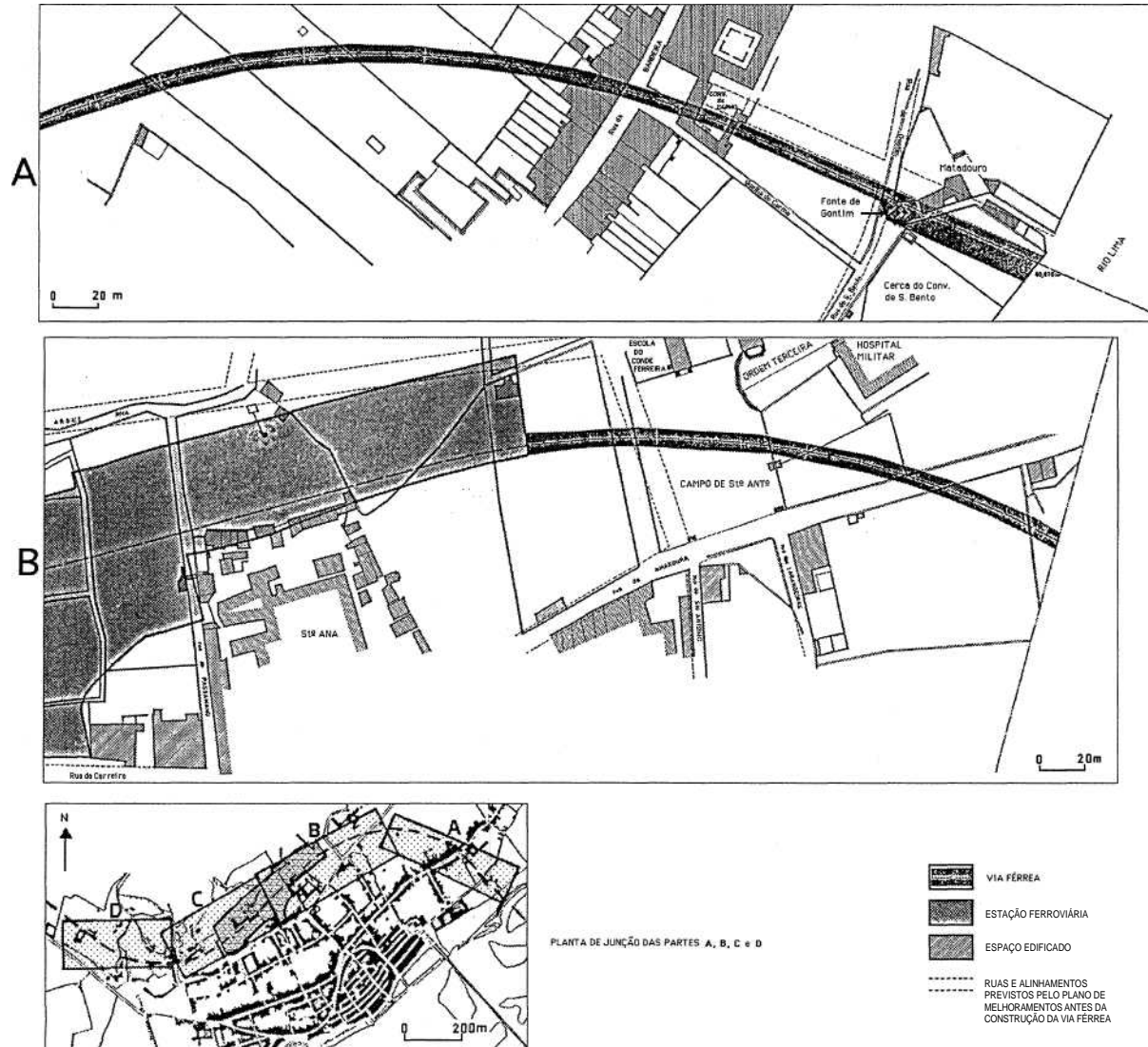
²²⁴ AHMVC, LCR, 1071,12/06/1876.

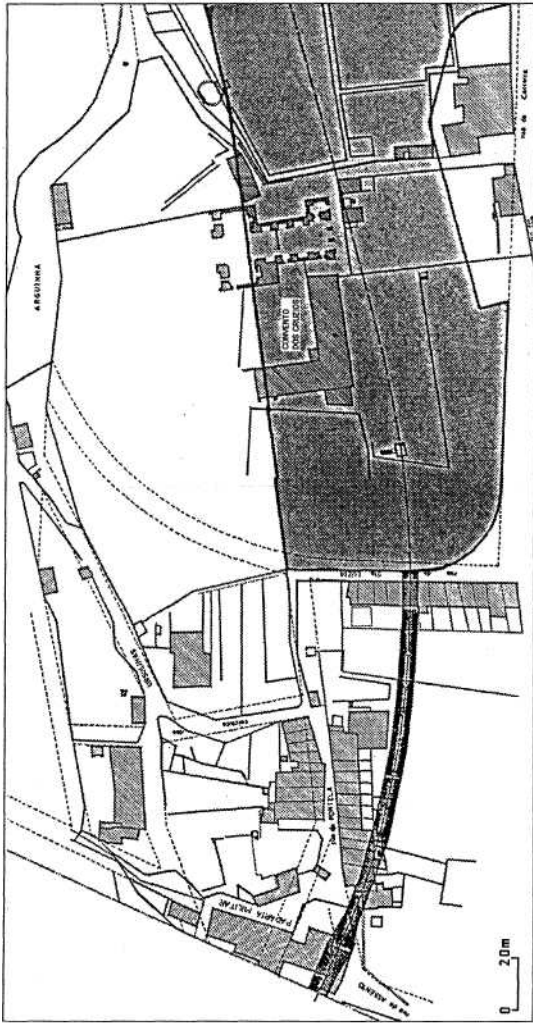
²²⁵ Portaria de 27/08/1874, declarando que só é necessária licença das câmaras municipais para construção dos caminhos de ferro quando eles tenham de ser assentes em estradas municipais.

²²⁶ AHMVC, LCR, 1071,27/07/1876.

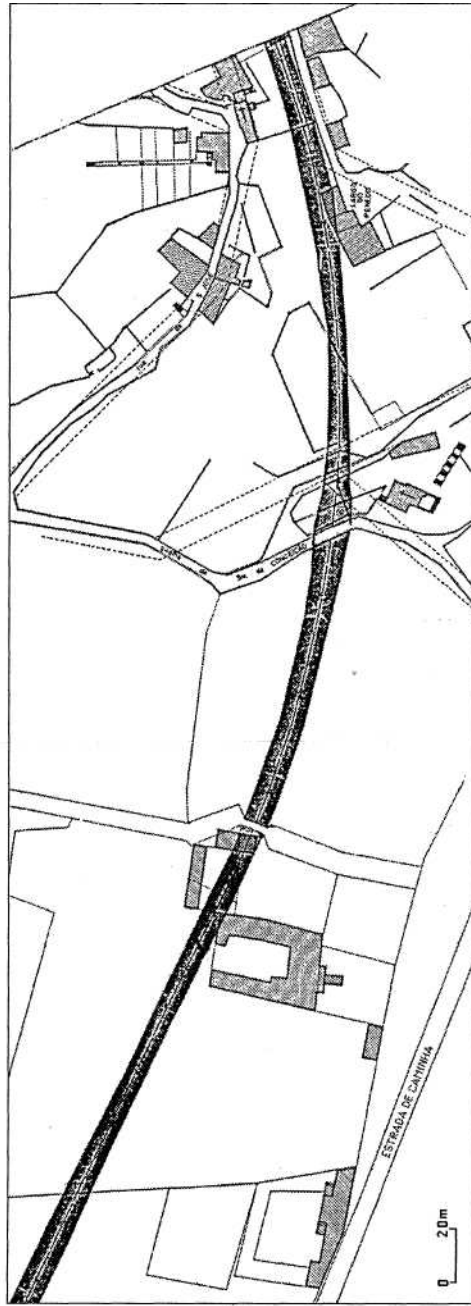
²²⁷ AHMVC, LA, 789,05/05/1881.

Fig. 14 — Espaços afectados pela construção da Linha do Minho no interior da cidade de Viana do Castelo





C



D

FORTE: Cópia e redução da Planta Parcelar entre os perfis 43 e 44, Km 80,670 e 82,558, na escala de 1:500, Caminhos de Ferro do Trilho, 4ª Secção, 1.º lance

poder municipal, no sentido de obviar à facilitação dos fluxos de pessoas e mercadorias, que se previam intensos, entre aquela e os locais vitais do funcionamento da cidade, a exemplo da praça da Rainha, do cais e dos arruamentos adjacentes.

A localização da estação, no topo norte do espaço construído, tornava a tarefa complicada, visto que a generalidade das artérias principais da cidade tinham sido construídas paralelamente ao rio e os arruamentos que lhe eram perpendiculares tornavam difícil a comunicação entre a estação e o cais, porque, sendo secundários, eram mais irregulares e acanhados. A resolução desta questão materializou-se no alargamento da rua de St- Ana (1876/78), na abertura da avenida dos Combatentes da Grande Guerra (1917) e na construção de um ramal de caminho de ferro entre a estação e a doca (1919).

4. OBRAS PÚBLICAS MUNICIPAIS E GESTÃO DO ESPAÇO URBANO DE VIANA DO CASTELO

Nos estudos existentes sobre as cidades portuguesas na segunda metade de oitocentos, quer nos que se referem ao fenómeno urbano de uma forma lata ou nos que abordam aquela época através da análise de uma povoação específica, raramente se referencia a existência de preocupações e/ou realizações no âmbito do planeamento que perspectivassem cada núcleo urbano como um todo, apesar de o primeiro diploma pressupondo a globalização das questões urbanas ter já aparecido em 1864.

As razões para este facto poderão residir nos reduzidos reflexos concretos daquele diploma, mas também na insuficiência do número de estudos existentes a propósito desta temática e sobre esta época, generalizando-se, à *priori*, as conclusões dos poucos estudos efectuados às restantes povoações do país. A título exemplificativo, refira-se que apenas a ele alude Fernando GONÇALVES, apesar de afirmar que "os planos gerais de melhoramento previstos no Decreto de 1864 não deixaram marcas evidentes na fisionomia dos nossos centros urbanos"²²⁸, enquanto Magda PINHEIRO (1990), no seu estudo sobre o "Crescimento e modernização das cidades no Portugal oitocentista" e J. Veríssimo SERRÃO, que aborda as obras públicas e a abertura de ruas nas cidades de oitocentos recorrendo, profusamente, ao Diário do Governo²²⁹, não se lhe referem.

Contudo, em Viana do Castelo, o Decreto de 31/12/1864 constituiu um importante instrumento de gestão dos condicionalismos, colocados às opções de estruturação do espaço urbano, resultantes da beneficiação mas também dos problemas decorrentes das avultadas obras portuárias e da construção de estradas e do caminho de ferro.

²²⁸ Fernando GONÇALVES, 1989, p. 27.

²²⁹ J. Veríssimo SERRÃO, 1986, Vol. IX (1851-1890), pp. 202-217.

4.1. O enquadramento legal

A ideia mais vulgarizada do plano geral de melhoramentos, previsto no Decreto de 1864, caracteriza-o como um plano de alinhamentos²³⁰, todavia, a faculdade das câmaras deliberarem sobre "os projectos de abertura e alinhamentos de ruas e praças do concelho" já estava consignada desde 18/03/1842, no Código Administrativo de Costa Cabral²³¹. O Decreto de 1864, além de confirmar esta competência, veio enquadrar os regulamentos, previstos naquele Código, que as câmaras podiam elaborar "para regular o prospecto dos edificios dentro das povoações"²³². Aliás, é "nos termos do código administrativo"²³³ que o diploma de 1864 prevê a possibilidade de o plano de melhoramentos ser executado pelas câmaras municipais.

Foi com base no Código Administrativo de 1842 que a câmara de Viana aprovou, em 1862, o *Código de Posturas do Concelho de Vianna do Castello*, contendo 152 artigos, num total de 201, relacionados com a vida da cidade, respeitando os restantes a outras freguesias do concelho. Aqueles, regulamentavam aspectos tão diversos como a "moral pública e religiosa, meretrizes, casas de pasto, padeiros, açougues, pesos e medidas, fabricas e depósitos, incêndios, animais ou banhos"; mas também os "tanques, chafarizes e fontes, livre transito e limpeza da cidade, obras, praças e mercados, carros, seges, carruagens e outros veículos". A esta regulamentação estavam subjacentes as três ideias, contidas nos artigos 120 a 122 do Código de 1842, que seriam a imagem de referência do urbanismo oitocentista vertido no Decreto de 1864: fomentar a limpeza e salubridade, facilitar a fluidez de circulação e regular a edificação²³⁴.

O novo diploma possibilitava não só a padronização das práticas urbanas municipais, já que se tratava de legislação de âmbito nacional que clarificava alguns limites para as suas decisões²³⁵, como lhes sugeria uma nova filosofia de enquadramento de intervenção, que assentava na forma de pensar a cidade sob uma perspectiva globalizante: o plano.

A clarificação daqueles limites referiam-se ao espaço de circulação e

230 Fernando GONÇALVES, 1989, p. 27. Sobre este Decreto, ver também Fernando GONÇALVES, 1990.

231 *Código Administrativo Anotado, nova edição offwial*, 1865, Artº122, ponto IV.

232 idem, Artº120, ponto VII. Nas anotações é referenciado neste ponto o Decreto de 31/12/1864, como sequência do Código Administrativo de 1842, facto que poderá ajudar a compreender a *reedição oficial*.

233 Decreto de 31/12/1864, Artº 40º.

234 A título ilustrativo, refira-se que no *Código de Posturas do Concelho de Viana do Castelo* existem cerca de 30 artigos sobre questões de limpeza e salubridade, 10 vezes é utilizado o argumento de facilitar o *livre transito* para justificar normas definidas e no seu artº 96º proíbe-se *fazer qualquer obra nova, ou de reforma, sem consentimento prévio e alinhamento da camará*.

235 A este respeito, parece-nos elucidativo o articulado do artº 3º, ponto 3º do Decreto de 1864: *Compete ao governo (...) regular, dirigir e auxiliar a acção municipal sobre a abertura de ruas, praças e jardins, sobre as edificações e seu alinhamento, tendo especialmente em vista a segurança, salubridade, cómodo e livre transito do publico*.

às edificações:

- as novas ruas, não deviam ter largura inferior a 10 metros nem declive superior a 7% (art^o 35^o, ponto 4^o);

- a altura das novas edificações, determinada em função da largura das ruas, deveria variar entre os máximos de 12 metros, nas ruas de largura inferior a 5, e 20 metros, nas ruas de largura superior a 7 (art^o 35^o, ponto 7^o)²³⁶;

- a altura de cada pavimento não podia ser inferior a 3 metros (art^o 36^o, parágrafo 3^o)²³⁷, o que permitiu o cálculo do número máximo de pisos a partir da altura autorizada para os edifícios.

Quanto aos aspectos relacionados com a salubridade e as infra-estruturas urbanas, como os esgotos, encanamento de águas e tubagens para a iluminação, apenas os refere para realçar a necessidade de se utilizar o *melhor sistema* possível, nada se acrescentando em termos de regulamentação. Todavia, previa-se a futura publicação de normas sobre os "preceitos de higiene no interior dos edifícios públicos ou particulares" (art^o 41^o), tendo em vista a salubridade das edificações, que neste diploma apenas era sugerida pela obrigatoriedade de altura mínima de cada pavimento.

Estas normas, contrariamente ao que supôs Fernando GONÇALVES²³⁸, viriam a ser concretizadas em 1903, através do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*²³⁹, onde se definiam, minuciosamente, todas as condições a respeitar nas construções urbanas²⁴⁰ e se obrigava (art^o 56^o e 59^o) a que as licenças camarárias, para construção ou reconstrução de edifícios, se baseassem em parecer prévio do *Conselho de Melhoramentos Sanitários*²⁴¹ ou da sua delegação distrital e cumprissem as disposições do *Regulamento Geral de Saúde e Beneficência Pública*²⁴².

O Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, apesar de colmatar as lacunas do Decreto de 1864, surgiu, portanto, na sequência da intensificação das preocupações higienistas do final de oitocentos, provocada pelo surto epidémico da Peste Bubónica no Porto (1898)²⁴³, e o seu

Zóbenes estes valores são os constantes da lei de 02/07/1867 que alterou este aspecto, entre outros, do Decreto.²³¹ Aspecto que apenas consta, na reformulação do art^o 36-, feita pela lei de 02/07/1867.

²³⁸ Fernando GONÇALVES, 1989, p. 26.

²³⁹ Decreto de 14/02/1903, D. Gov. de 09/03/1903.

²⁴⁰ As normas definidas relacionavam-se com a salubridade dos terrenos e dos edifícios, regulamentando, por exemplo, as alturas dos edifícios e dos pavimentos e as características dos depósitos de água, tubos de queda, sifões, tubos de ventilação, latrinas e pias, fossas e alojamentos para animais.

²⁴¹ * O Conselho de Melhoramentos Sanitários foi criado, conjuntamente com outras corporações consultivas a funcionar junto da Direcção Geral das Obras Públicas e Minas, pelo Decreto de 24/10/1901 (D. Gov. n^o 246 de 31/10/1901). Competia-lhe emitir parecer consultivo acerca das obras públicas que interessam à higiene, e estabelecer as normas e requisitos a que, sob o ponto de vista sanitário, devam satisfazer as construções, especialmente as destinadas à habitação.

²⁴² Autorizado por Carta de Lei de 24/06/1901 e datado de 24/12/1901.

²⁴³ Sobre a Peste Bubónica no Porto, ver, por exemplo, J. Gomes da SILVA (1899).

aparecimento, juntamente com o *Conselho de Melhoramentos Sanitários* e o *Regulamento Geral de Saúde e Beneficência Pública*, visou organizar as acções desenvolvidas pelo poder municipal no domínio da salubridade pública, como se pode ler na introdução deste Regulamento²⁴⁴. Portugal seguia, assim, o exemplo da Inglaterra²⁴⁵, onde entre 1848 e 1894 foram aprovadas várias leis que estabeleceram um Conselho Nacional de Saúde e definiram normas sanitárias para serem postas em prática pelas autoridades locais, de forma a controlar as condições de vida e as normas das edificações²⁴⁶.

Apesar de tudo, o Decreto de 1864 foi, antes de mais, um diploma sobre a construção, conservação e polícia de estradas²⁴⁷ que, essencialmente devido a estas, alargou o seu âmbito às ruas dos centros urbanos. De facto, para que as ruas que davam continuidade às estradas, no interior das povoações, respeitassem as condições previstas legalmente para a classe de estrada em causa, tornava-se necessário, como vimos no capítulo anterior, efectuar expropriações e demolições de edifícios existentes e vigiar a distância a que eram construídos os novos. Portanto, e visto que "providenciar sobre a abertura de novas ruas e melhoramentos das actuais [existentes], sem prescrever regras às edificações que forem construídas ou reconstruídas, seria apresentar um trabalho incompleto", o diploma tornou-se também, como se pode ler no preâmbulo do Decreto de 1864, num documento sobre "a decoração das cidades, o livre transito, a comodidade e segurança dos habitantes e a conveniência de evitar a aglomeração da população".

Apesar de alargar as suas preocupações aos edifícios e terrenos dos centros urbanos, o Decreto mantinha-se de tal forma focalizado nos arruamentos que o seu artº 55º, ao afirmar que as suas disposições se aplicavam a todos os agentes, públicos ou privados, que pretendessem "edificar ou reedificar, ou que possuam ou venham a possuir edificações ou terrenos confinando com as vias publicas"²⁴⁸, deixava algumas dúvidas sobre a sua aplicabilidade a todo o espaço urbano.

Esta imprecisão seria clarificada, apenas em 1903, no artº 56º do *Regulamento de salubridade das edificações urbanas*, ao obrigar a pedir licença às câmaras para construir "prédio, bairro ou grupo de habitações, ainda que seja dentro de uma propriedade particular, ou recinto fechado

²⁴⁴ *A coacção das exigências sanitárias fez-se sentir de tal sorte que a Câmara Municipal do Porto (...) que especialmente se aplicou à profilaxia anti-infecciosa (...) reconheceu que devia ser confiado ao Estado, integrar e organizar a sanidade oficial.* Contudo, as preocupações higienistas na cidade do Porto eram mais antigas e não surgiram apenas com o aparecimento da Peste Bubónica, como se pode ver em Ricardo JORGE (1888).

²⁴⁵ Na introdução ao *Regulamento Geral de Saúde e Beneficência Pública* referem-se os exemplos da Inglaterra e da Alemanha, salientando-se o da primeira.

²⁴⁶ John FRIEDMANN e Clyde WEAVER, 1981, p. 80.

²⁴⁷ Os seus primeiros 33 artigos, num total de 62, apenas a isto se referem.

²⁴⁸ Sublinhado nosso.

por paredes". Aliás, o Regulamento de 1903, colmatando-lhe lacunas, foi um complemento do Decreto de 1864. Assim, a abordagem do planeamento urbano oitocentista terá sempre que referenciar ambos os documentos.

Apesar de tudo, quando em 1864 Portugal se transformou num dos países europeus pioneiros em matéria de legislação urbanística de âmbito nacional²⁴⁹, foi dado um passo essencial na evolução do urbanismo português. A simples existência do Decreto de 1864 tem um significado fundamental, pois com ele, pelo menos em termos legislativos e passando, por ora, ao lado da discussão dos seus resultados concretos, saltou-se da mera regulamentação para a institucionalização do planeamento urbano.

A câmara de Viana do Castelo, apoiada nas competências que lhe eram asseguradas pelo Código Administrativo e imbuída da dinâmica de fomento das obras públicas emanada pelo poder central, tratara já, desde meados de oitocentos, de empreender alguns melhoramentos na cidade, com particular destaque para os pavimentos e aquedutos das suas ruas. A partir de 1864, estando no exercício do poder municipal homens capazes de concretizar as ideias urbanísticas da época, começou a corporizar-se a possibilidade de feitura de um plano geral de melhoramentos .

Em 1867, José Afonso d'Espregueira foi eleito presidente da câmara e no ano seguinte, o engenheiro civil João Thomaz da Costa seria nomeado para director das obras públicas do distrito de Viana²⁵⁰, na altura em que esta direcção é separada da de Braga, à qual tinha sido anexada dois anos antes²⁵¹.

Acabado de chegar ao poder municipal, José Espregueira, visando a elaboração do plano de melhoramentos da cidade, trataria de mandar realizar o suporte cartográfico, necessário a um melhor conhecimento e gestão do espaço urbano vianense, que viria a ser concluído em 1869²⁵² — *Planta Cadastral de Vianna do Castello*, da autoria de A. Gerardo Telles Ferreira e Emidio Vidigal Salgado, na escala de 1:500²⁵³.

Congratulando-se com o "aprimorado esmero e inexcedível exactidão"²⁵⁴ com que o trabalho fora realizado e apesar de a elaboração do

²⁴ Segundo Fernando GONÇALVES (1989, p. 4), apenas a Espanha se lhe antecipou em alguns meses, ao regular o *ensanche de las poblaciones* em 29/06/1864.

²⁵⁰ Port. de 31/03/1868. BMOPCI, vol. 1 p. 324.

²⁵¹ Port. de 08/09/1866. BMOPCI, vol. 2, p. 239. A anexação fora justificada pela conveniência de *reduzir todas as despesas ao estritamente necessário*, o que, de imediato, foi rejeitado pela edilidade vianense em representação ao governo (AHMVC, LA, 788 L, Setembro de 1866).

²⁵² Apesar de ter sido publicada em 1882, a planta foi levantada entre 1868 e 1869 e de imediato passou a ser utilizada pelo poder municipal e pela direcção de obras públicas distrital.

oco

*oo A planta do Porto, também de Telles Ferreira e publicada em 1892, foi elaborada com o objectivo de servir de suporte à elaboração do plano de melhoramentos daquela cidade (Rui TAVARES, 1992, p. 32).

²⁵⁴ AHMVC, LA, 7881, Agosto de 1869.

plano de melhoramentos não ser obrigatória²⁵⁵, a câmara vianense solicitaria, um ano depois, a aprovação governamental da sua comissão de melhoramentos²⁵⁶. Esta, nomeada por portaria de 22/05/1871²⁵⁷ e tendo como presidente João Thomaz da Costa, concluiria o plano de melhoramentos em 1875²⁵⁸.

O decreto de 1864, contrariamente ao que prescrevia para os casos de Lisboa e Porto²⁵⁹, não obrigava a que na comissão existisse qualquer elemento da direcção de obras públicas, mas apenas que fosse composta por um engenheiro, um vogal proposto pela câmara e o respectivo delegado de saúde²⁶⁰. No entanto, a câmara, como era obrigada através da Portaria de 16/12/1852, a solicitar os serviços do director das obras públicas distritais sempre que quisesse efectuar "obras de alguma importância em relação ao seu custo ou à dificuldade de execução"²⁶¹, indigitou-o para presidente da comissão de melhoramentos.

Aqueles dois homens, com a sua actuação interdependente²⁶², seriam os grandes intérpretes do espírito urbanista da época, sendo responsáveis pela elaboração do Plano Geral de Melhoramentos e pelos resultados, mais significativos, da sua execução²⁶³. O seu labor seria reconhecido pelos

²⁵⁵ O plano de melhoramentos apenas era obrigatório para as cidades de Lisboa e Porto, enquanto *para as outras cidades, vilas e povoações do reino (...) apenas se mandará proceder ao plano destes melhoramentos quando as respectivas camarás municipais o reclamarem*; (Dec. de 31/12/1864, art^o 52^o parágrafo 1^o).

²⁵⁶ AHMVC, LA, 788 M, 06/04/1870: *Tendo a camará mandado levantar a planta cadastral da cidade e estando quase concluída uma das cópias, resolve proceder à confecção do plano geral de melhoramentos da cidade, conforme disposições da lei de 1864/12/31. Para tal pedirá ao governo que nomeie a comissão de que trata o art- 52^o da citada lei.*

²⁵⁷ A da cidade do Porto tinha sido nomeada em 26/05/1865 (BMOPCI, 1866, vol. 2, p. 174).

²⁵⁸ AHMVC, LCE, 2028, 02/12/1875. No ofício com esta data, a câmara informava o director dos caminhos de ferro do Minho, quando este lhe solicitou cópias da planta da cidade e do plano de melhoramentos, que este estava concluído e na posse do presidente da comissão de melhoramentos. Apesar de, infelizmente, não termos encontrado a totalidade do plano de melhoramentos de Viana do Castelo em nenhum dos arquivos consultados, possuímos dele três plantas parciais, na escala de 1:500, das ruas de St^s Ana e de D. Luiz, das ruas dos Cruzios, Carreira e Amargura e das ruas de S. José e Portela, onde se encontram delineados os traçados projectados para aqueles arruamentos, assim como várias referências ao plano inseridas em actas, relatórios e correspondência camarários.

²⁵⁹ Dec. de 31/12/1864, art^o 34^o e 50^o.

²⁶⁰ Dec. de 31/12/1864, art^o 52^o, parágrafo 1^o.

²⁶¹* As Portarias de 26/09/1839, 07/05/1844 possibilitavam que as câmaras solicitassem os préstimos dos directores de obras públicas distritais, a de 16/12/1852 tornou-o obrigatório.

²⁶²* Esta interacção é constatável através da inúmera correspondência trocada entre ambos, por exemplo, em 1876, 1877, 1878 e 1879 (AHMVC, LCR, 1071 a 1094 e LCE, 2028 e 2029).

²⁶³ ^{oco}
^{ZDO} José Afonso d'Espregueira terminaria a sua acção na câmara com a sua morte em 28/03/1884; sobre a sua obra é elucidativa a seguinte passagem de Augusto Pinho LEAL (1884, p. 445), escrita com a colaboração do vianense Luiz Figueiredo da GUERRA: *Vianna, desde 1867 a esta parte, tem sido completamente transformada com melhoramentos de reconhecida utilidade e bom gosto. Que o diga quem conheceu as impossíveis praças e acanhadas ruas, que, em vez de calçada, se tornavam no inverno pântanos e regatos, deposito de toda a espécie de imundície, onde se despejavam os enormes calleiros ou goteiras de medonho aspecto. Desde a limpeza das ruas até o dédalo dos negócios e águas municipais, tudo foi completamente modificado, graças á dedicação, intelligencia e bom critério do dr. José Affonso d'Espregueira, que durante muitos annos, salvo pequenas e lamentáveis interrupções, tem estado á frente do município.*

vianenses, gravando os seus nomes na toponímia da cidade, em espaços para cuja existência a sua acção foi determinante.

Finalmente, a câmara de Viana, obrigada, como todas as câmaras, pelo Regulamento de 1903 (artº 59^o), publicaria o seu *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no concelho de Vianna do Castello*, em 1911. Este, viria a ser integrado no *Regulamento Geral da Construção Urbana para a cidade de Viana do Castello*, aprovado em 1931, um ano antes do início de nova fase de intensificação das obras públicas no país, sob a égide de Duarte Pacheco.

4.2. As obras públicas municipais

A importância das políticas urbanas municipais, mais do que pela análise dos instrumentos legais e pela constatação dos organismos criados, deve ser avaliada pelas suas realizações.

Para a época que abordamos, apesar de sobreviverem alguns relatórios de actividades camarárias e sendo possível deparar, por vezes, com referências ao trabalho realizado nos livros de actas municipais, apenas uma fonte nos possibilitou uma abordagem sistemática das realizações do município em termos de gestão do espaço urbano vianense: os orçamentos municipais.

Contudo e apesar dos orçamentos nos servirem como instrumento orientador e sistematizador da análise, complementamos a sua abordagem com as informações contidas nos relatórios e livros de actas acima referidos, os quais nos possibilitaram confirmar, ou negar, a concretização das obras orçamentadas.

Dos orçamentos ordinários (ou gerais, como por vezes eram denominados) e suplementares recolhemos, para os anos de 1855/56 a 1926 (Anexo IO)²⁶⁴, os montantes da despesa das alíneas que consideramos pertinentes — como indicadores de política urbana — para a análise das realizações do município: construção ou reconstrução de pavimentos e aquedutos dos arruamentos (que foram considerados em conjunto porque, nos orçamentos, raramente aparecem dissociados); expropriações; limpeza das ruas da cidade; construção, concerto e limpeza de tanques, fontes e chafarizes; arborização e jardins; e, finalmente, estudos, projectos e plantas²⁶⁵.

²⁶⁴ A razão pela qual se iniciou a recolha em 1855/56, prende-se, no essencial, com o facto de não existirem *Livros de Actas* para os anos anteriores que nos permitam confirmar a utilização das verbas orçamentadas.

Um ano económico coincide com o ano civil, nas outras decorre de Julho a Junho. Apesar de recolhermos apenas os valores da despesa, analisamos também, no que respeita aos orçamentos suplementares, os valores da receita pois nestes eram incluídas verbas retiradas dos orçamentos gerais, onde eram destinadas a outros fins. Assim, os valores constantes no Anexo 10, não são um simples somatório das verbas registadas nos diversos orçamentos, mas antes os valores que, realmente, foram orçamentados para os vários fins. Finalmente, não existem, no Arquivo Histórico de Viana do Castelo, os orçamentos dos anos de 1878/79, 1879, 1896, 1897 e 1904. Registamos também as somas dispendidas com o cemitério e igreja municipal (St⁹).

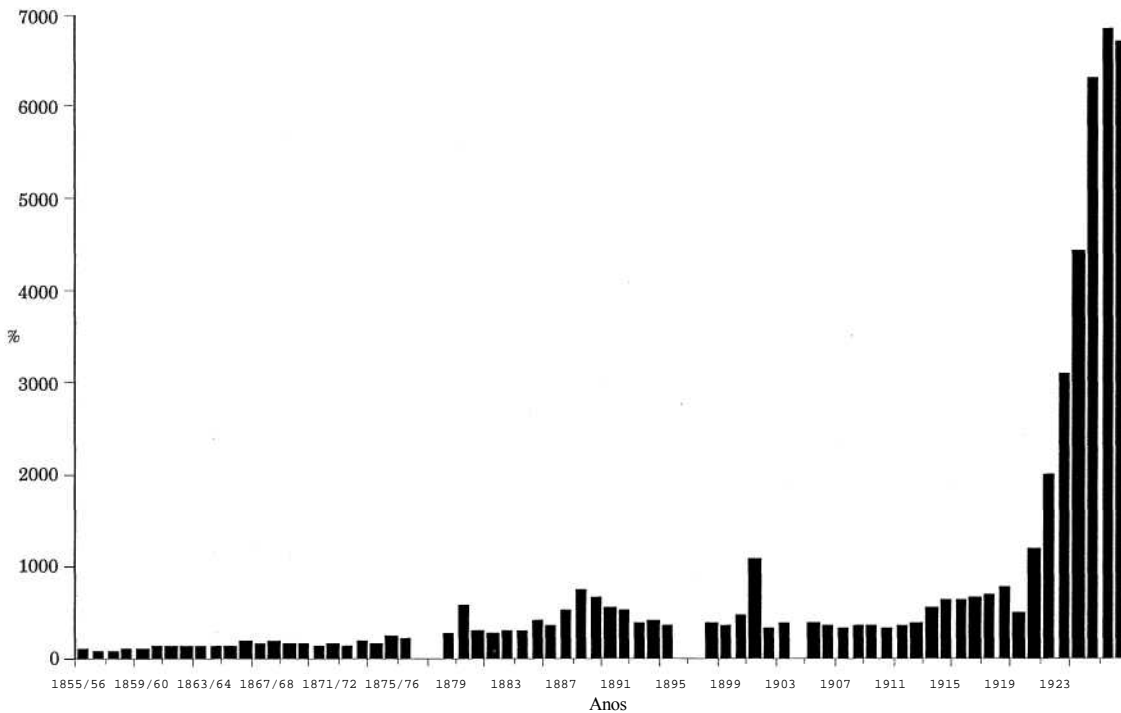


Fig. 15 — Evolução dos totais de despesa orçamentada pela Câmara Municipal de Viana do Castelo entre 1855 e 1926 (1855/56 = 100)

A evolução percentual dos totais da despesa municipal (fig. 15) apresenta um crescimento tendencial, cuja variação é lenta até 1912, seguindo muito de perto a variação do *índice geral de preços* determinado, para Portugal e para esta época, por David JUSTINO²⁶⁶. A partir daquela data e com o começo da utilização do escudo como moeda na escrituração dos orçamentos, iniciou-se uma fase de crescimento mais acentuado dos quantitativos dispendidos pelo município, que se prolongou durante todo o período da primeira república, tornando-se incontrolável a partir do final da primeira guerra mundial. Assim, para evitar a necessidade, particularmente premente a partir de 1912, de utilização de índices de deflação, calculamos, para cada uma das alíneas consideradas, o peso das respectivas verbas na despesa total do município.

Este método poderia causar distorções de análise no caso de se verificarem variações bruscas nos valores totais da despesa municipal, concentrando-se a causa dessas variações em alguma(s) das restantes

António) e com a iluminação, que apesar de se terem mostrado irrelevantes para a nossa análise se mantiveram referenciados. No Anexo 10, estão ainda registadas as verbas dispendidas em estradas municipais e caminhos vicinais que, no entanto, não terão um tratamento pormenorizado, visto a sua aplicação se referir ao espaço concelhio exterior ao espaço urbanizado. ²⁶⁶ David JUSTINO, 1989, vol. II, pp. 17-23.

alíneas do orçamento. Contudo, esse fenómeno apenas aconteceu em 1901, quando um aumento anormal da despesa se destinou ao apetrechamento do matadouro municipal²⁶⁷, fazendo baixar significativamente o peso relativo das verbas atribuídas aos aspectos que analisamos, apesar dos seus valores absolutos não mostrarem uma variação significativa em relação aos anos mais próximos.

Numa apreciação liminar sobre a variação dos valores relativos à totalidade das obras públicas municipais (que incluem todos os indicadores de política urbana acima referidos, mais as estradas municipais e os caminhos vicinais — fig. 16) destacam-se, facilmente, dois períodos, separados pelos primeiros anos da década de noventa de oitocentos. No primeiro predominam os valores superiores a 30% chegando, em alguns casos, a ultrapassar a metade da totalidade da despesa municipal, enquanto no segundo só a partir dos anos vinte, de novecentos, aquela percentagem é claramente afluída²⁶⁸.

Confirma-se, assim, o que Rui FEIJÓ fizera notar quando afirmou que "quem lê, de um modo sistemático, os livros de actas da Câmara Municipal de Viana ao longo do século XIX não deixará de notar que a partir da década de 1850 a atenção prestada às 'obras públicas' (...) aumenta sensivelmente"²⁶⁹. De facto, a partir daquela década, os valores afectados para obras públicas crescem de forma acentuada, chegando a significar cerca de metade das despesas municipais, reflectindo, de certa maneira, o resultado da difusão de uma dinâmica empreendedora emanada pelo poder central.

Em termos de obras públicas o poder municipal concentrou grande parte das verbas dispendidas nos melhoramentos da cidade, investindo no restante território concelhio apenas na construção de estradas²⁷⁰. De facto, todas as despesas com ruas, expropriações, fontes, ajardinamentos e limpeza limitaram-se ao espaço urbano de Viana, enquanto os gastos com estradas municipais se referiram ao restante espaço concelhio. Assim, analisando o peso daqueles indicadores, com excepção das estradas e caminhos vicinais (fig. 17), consegue-se uma melhor aproximação às fases de maior intensidade de investimento na estruturação do espaço urbano vianense.

Assim, constata-se que a fase em que a importância das despesas é mais acentuada continua a ser anterior à década de noventa. Além disso, distinguem-se, neste período, quatro elevações bem marcadas, represen-

²⁶⁷ Orçamento geral de 1901, AHMVC, LA, 809, pp. 103V-119F.

²⁶⁸ Já ao possuir os meios próprios para financiar tão avultadas despesas, o município, na realização das obras que se propunha implementar, optou frequentemente pela realização de empréstimos obrigacionistas que se concentraram, predominantemente, entre 1866 e 1892 (AHMVC, LA, 802, 29/12/1892) e entre 1919 e 1931 (AHMVC, Livros de Orçamentos, 505 a 508).

²⁶⁹ FEUÓ, 1985, p. 41.

²⁷⁰ A construção de estradas municipais foi quase inevitável entre 1864 e 1889, pois as câmaras eram obrigadas a elaborar um orçamento especial que apenas poderia ser utilizado na *viação municipal* (Art. 9.º da Lei de 06/06/1864).

tando cada uma cerca de 1/4 dos respectivos orçamentos municipais: 1865-1867, 1876-1878, 1881-1882 e 1888-1890. Por outro lado, as despesas com a cidade diminuíram, acentuadamente, a partir de 1891, atingindo valores significativos apenas em 1903 e 1905, 1912-1914 e, mais claramente, na década de vinte de novecentos, a seguir à fase descendente que correspondeu à primeira guerra mundial. Finalmente, pese embora a irregularidade da importância orçamental das verbas afectadas para obras públicas na cidade, apenas em 1901 elas descem abaixo dos 10%.

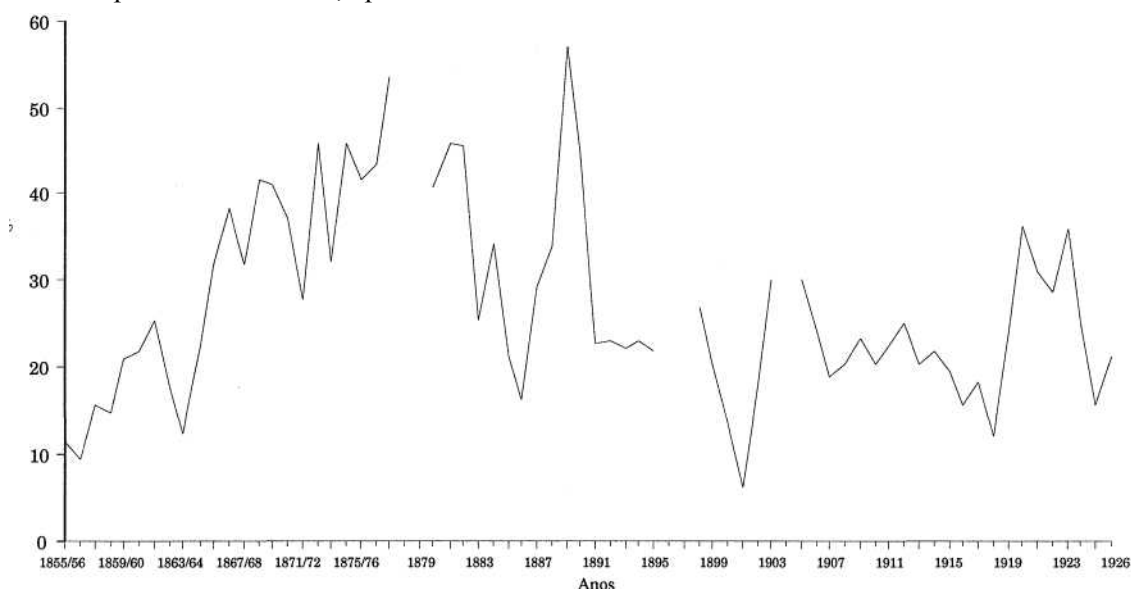


Fig. 16 — Despesa com obras públicas no Município de Viana do Castelo, em % do total da despesa camarária orçamentada (1855 - 1926)

A identificação das intervenções urbanísticas concretas que justificaram o dispêndio daquelas verbas levou-nos a observar a variação da importância relativa da despesa em cada um dos indicadores, que agrupamos em função da sua interrelação. Assim, procedemos à análise conjunta das verbas utilizadas em expropriações e das utilizadas na construção e/ou reconstrução de pavimentos de ruas, porque a generalidade das expropriações foram efectuadas para regularizar, alargar ou abrir arruamentos, com o objectivo de facilitar a circulação e, simultaneamente, regularizar o alinhamento das edificações; por outro lado, as verbas dispendidas com arborização e jardins, limpeza e fontes conciliam-se no objectivo de aformoseamento e salubridade da cidade, acrescentando-se às fontes a função de resposta à necessidade vital de abastecimento de água à população, que apenas seria distribuída ao domicílio a partir de 1919.

Para a compreensão da variação das despesas, elaboramos, a partir das especificações dos orçamentos municipais e de referências encontradas

nos livros de actas camarários, três listagens, organizadas temporalmente:

- ruas cujos pavimentos ou aquedutos foram construídos, reconstruídos ou reparados e ruas que foram alargadas ou abertas;
- ruas onde se efectuaram expropriações de casas ou terrenos, com especificações várias sempre que disponíveis;
- fontes, tanques ou reservatórios de água que foram construídos ou reparados e espaços que foram ajardinados ou simplesmente arborizados.

Estas listagens, que não se apresentam neste resumo por se considerarem demasiado extensas e dispensáveis para a compreensão das ideias explanadas, são suficiente minuciosas para, embora podendo conter alguma lacuna, satisfazerem o objectivo para que foram elaboradas, conseguindo-se, com elas, comprovar as realizações concretas mais significativas que a análise dos orçamentos sugere.

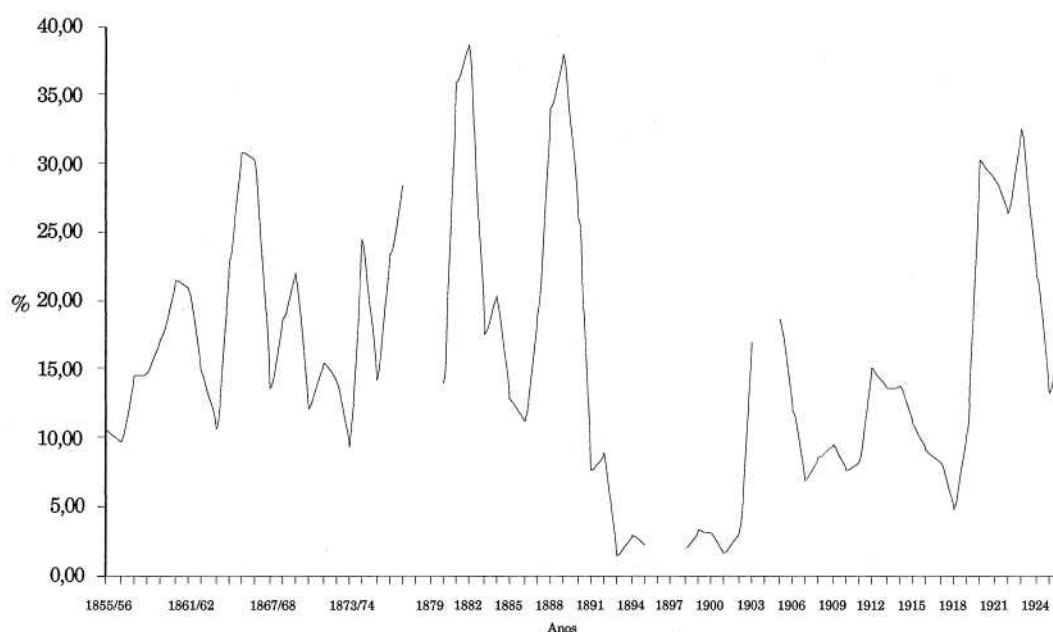


Fig. 17 — Despesa com obras públicas na cidade de Viana do Castelo, em % do total da despesa camarária orçamentada (1855 - 1926)

Pela análise da variação das verbas dispendidas com a pavimentação das ruas (fig. 18), constata-se que aquela é idêntica à da totalidade das verbas gastas na cidade e que os seus valores são, geralmente, muito próximos, inferindo-se assim que a maior fatia das verbas utilizadas para obras no espaço urbano vianense, com particular incidência antes dos anos noventa de oitocentos, dizem respeito à construção, reconstrução ou reparação dos pavimentos e aquedutos das ruas da cidade. Conjuntamente, saliente-se a importância das verbas dispendidas com expropriações entre 1872/73 e 1890, que nos leva a

distinguir, dentro da grande fase de construção de pavimentos de arruamentos, um período anterior e outro posterior a 1872/73; no primeiro a construção deveu-se ao mau estado dos pisos e depois daquela data, apesar de se prolongar a construção devido a razões semelhantes às evocadas para o período anterior, as verbas mais avultadas utilizaram-se para a reconstrução de pisos devido a alargamentos e para a construção de pisos de ruas entretanto abertas.

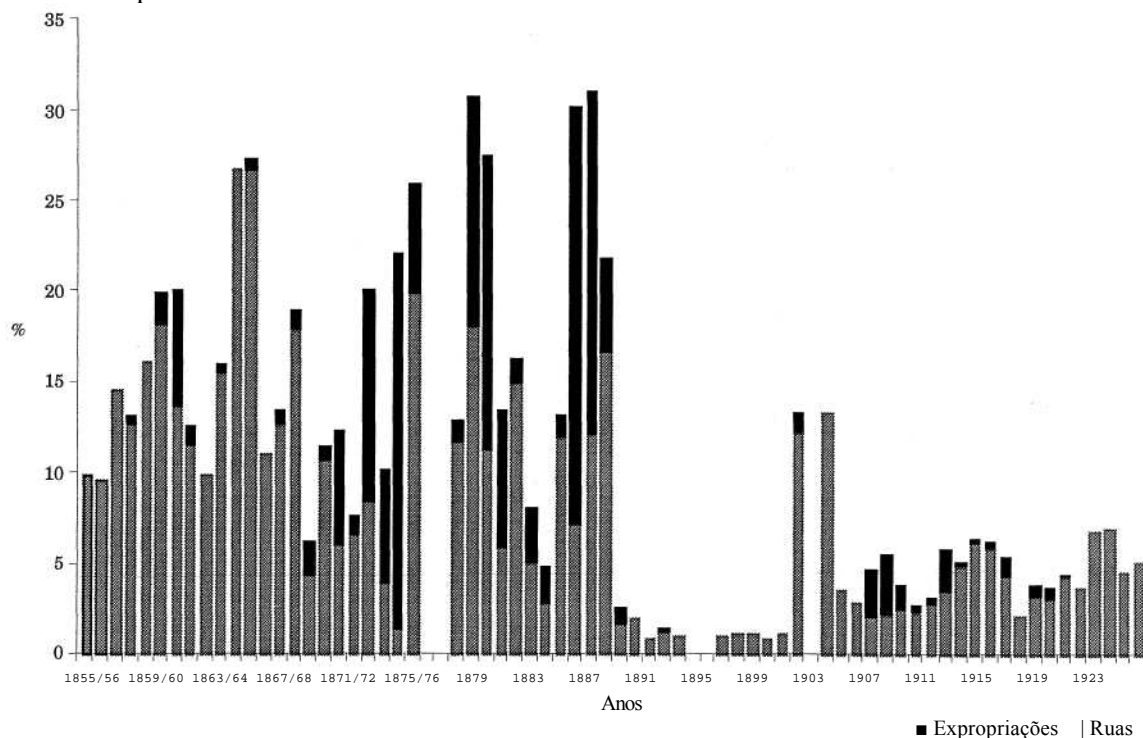


Fig. 18 — Despesa Municipal com expropriações e arruamentos na Cidade de Viana do Castelo, em % do total da despesa camarária orçamentada (1855 - 1926)

De facto, desde 1855/56 até 1872/73, foi arrematada na praça pública, e concretizada, a construção e/ou reparação das calçadas e macadames de quase todas as ruas incluídas dentro do perímetro definido pelos conventos, exceptuando-se apenas algumas ruas do casco medieval e vielas transversais à rua do Loureiro (fig. 19). Foi ainda construída toda a rua da Bandeira até S. Vicente e a rua-estrada no campo do Castelo, que definia o limite ocidental da cidade e ligava o caminho que saía da fortaleza e a rua do Castelo à estrada para Caminha.

Todo este período foi assim caracterizado, à semelhança do que se passava com as acções do governo central, pelo melhoramento das vias de transporte. Apesar de se terem iniciado antes, foi em 1856 que a Câmara se lançou decididamente a esta tarefa, depois de aprovar o relatório de uma comissão nomeada para elaborar um parecer sobre o "estado das

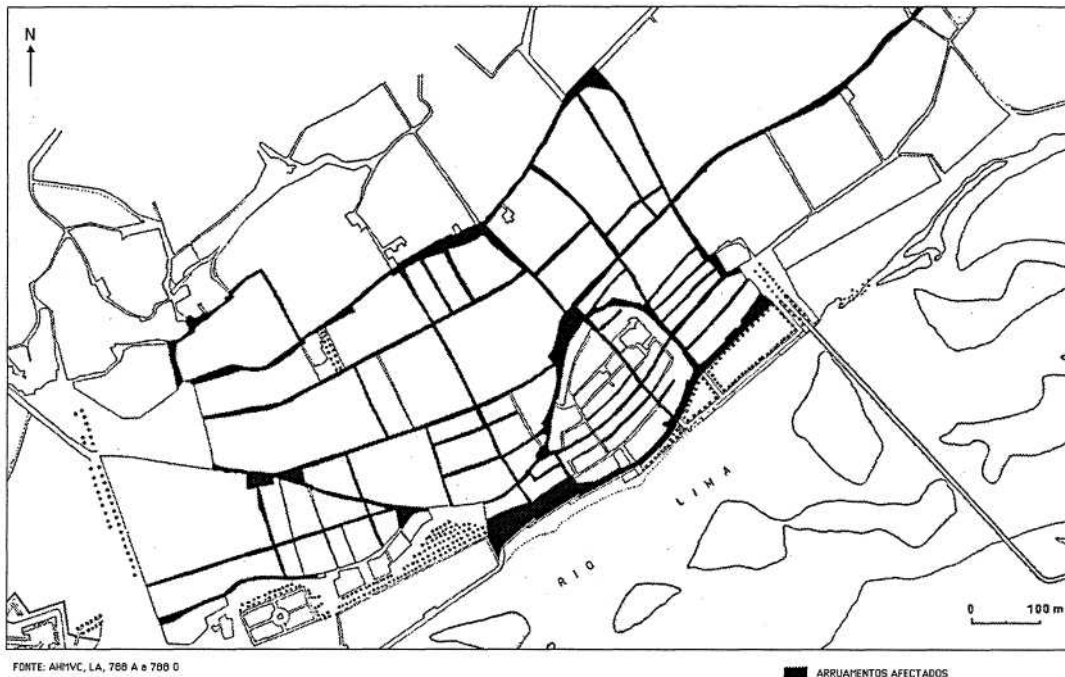


Fig. 19 — Arruamentos da Cidade de Viana do Castelo cujos pavimentos e aquedutos foram construídos entre 1855 e 1873

obras das calçadas da cidade"²⁷¹. Neste, a comissão nomeia todas as ruas e largos que necessitavam de obras e "sente não poder apresentar um aspecto lisongeiro quer do estado das obras quer dos meios para as levar a efeito"²⁷², concluindo com a necessidade de se realizar um empréstimo obrigacionista.

As verbas dispendidas com expropriações²⁷³, se exceptuarmos as realizadas para o alargamento da ligação entre a praça da Rainha e o largo da Matriz em 1862²⁷⁴, começaram a ser importantes apenas a partir de 1874/75 quando se iniciou a concretização do plano de melhoramentos.

Entre 1875 e 1892, foram realizadas algumas obras de vulto que implicaram numerosas expropriações (fig. 18 e 20):

²⁷¹ Em 23/12/1851, o governador civil de Viana enviou ao Ministro dos Negócios do Reino, um *Mapa estatístico das obras municipais efectuadas no distrito de Viana do Castelo, no período decorrido de 1 de Janeiro a 31 de Outubro de 1851*, no qual consta, para o município de Viana, *concertos no encanamento de água e nas calçadas da cidade* (AHMOP, DGOP, RT, 13-14).

²⁷² AHMVC, LA, 788 B, 16/02/1856.

²⁷³ As expropriações foram, na sua maioria, realizadas por mútuo acordo. No entanto, quando isso não foi possível, efectuaram-se com base na declaração de utilidade pública, em conformidade com a lei de 23/07/1850 (AHMVC, LA, 789, 19/05/1881), até esta ser substituída pela de 26/07/1912. Aquela Lei visava facilitar a construção de estradas previstas na Lei de 22/07/1850 (D. Gov. n.º 177, de 30/07/1850).

²⁷⁴ AHMVC, LA, 788 D, Orçamento Geral de 1861/62, p. 131V.

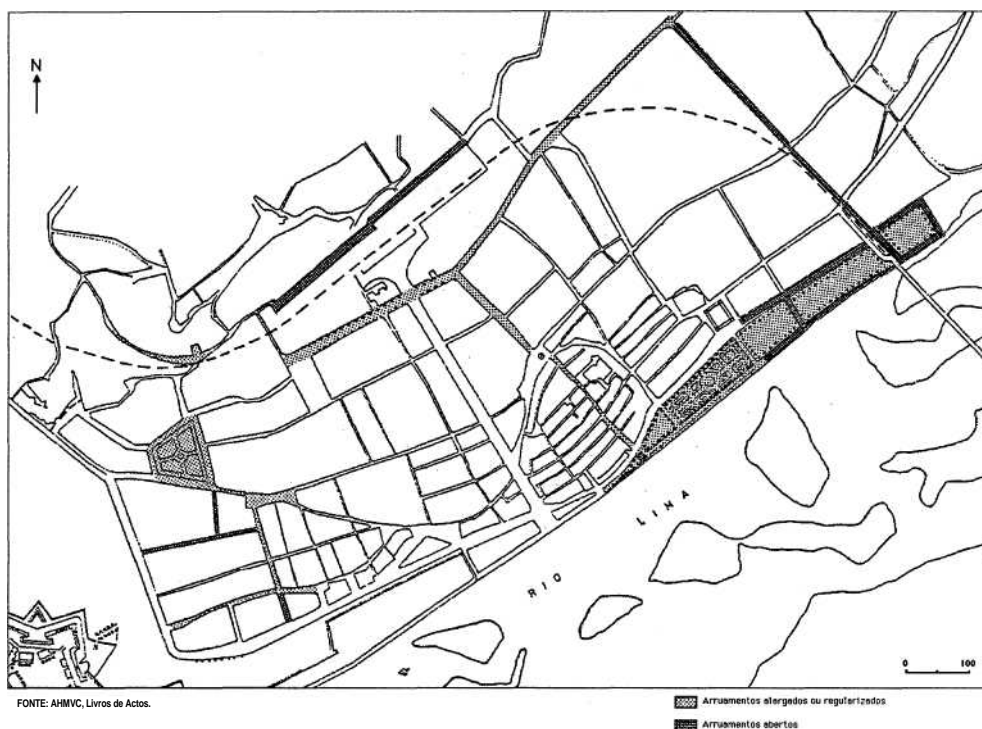


Fig. 20 — Arruamentos alargados e abertos na Cidade de Viana do Castelo, pela Câmara Municipal, entre 1874 e 1892

a) 1876 a 1878 - Em 1876 a câmara deliberou que se procedesse "com a maior urgência" ao alargamento da rua de St^s Ana. Para o justificar, afirmava ser esta rua "aquela que tem desde logo dar fácil acesso do centro da cidade ao caminho de ferro"²⁷⁵. No mesmo ano, respondendo a requerimentos de dois moradores contra a expropriação de suas casas, reforçou a sua posição lembrando que a decisão baseava-se no que estava previsto no "plano das edificações da cidade", segundo o qual a rua em questão deveria ficar com doze metros de largura; ao mesmo tempo, aprofundou a justificação dada anteriormente, ao clarificar que "a rua de St^s Ana é uma artéria da praça da Rainha, ponto central d'onde derivam outras ruas como de D. Luiz, Oito de Maio e Bandeira. Deste ponto central a única rua que conduz à estação de caminho de ferro, é a de St^s Ana. Se todas as outras ruas podem ter menos largura não o deve ter esta onde se concentra tudo o que transita e que vem das outras artérias"²⁷⁶.

Deste discurso e do seu enquadramento temporal, dois anos antes da inauguração da ferrovia, depreende-se uma visão esclarecida,

²⁷⁵ AHMVC, LA, 788 P, 26/01/1876.

²⁷⁶ AHMVC, LA, 788 P, 23/08/1876.

global e planeada da Viana oitocentista. Confirmando a importância atribuída pela edilidade ao projecto, o alargamento da rua de St^s Ana foi realizado de uma assentada entre 1876 e 1878. Em 1876, apoiando-se na lei de 23/07/1850, solicitou ao poder real que as expropriações a realizar fossem consideradas de utilidade pública²⁷⁷. Ainda neste ano e no de 1877, segundo plano da comissão de melhoramentos, foram efectivadas as expropriações, abrangendo todo o lado ocidental do arruamento²⁷⁸ (fig. 21), para em 1878 se proceder à conclusão da reconstrução do pavimento da rua²⁷⁹.

Apesar do alargamento se ter efectuado com o objectivo, primordial, de ligar a estação à praça da Rainha, a rua de St^s Ana facilitou, simultaneamente, a ligação ao cais através da rua de D. Luiz que, aliás, vinha sendo pontualmente alargada desde 1862; b) 1880 a 1886 - Em 1880 o presidente da câmara municipal sugeria a necessidade de delinear uma via que, dando continuidade à estrada real n^o 4, circundava a generalidade do espaço construído de então²⁸⁰. A sua efectivação era de particular importância na parte oriental da urbe, para "abrir fácil comunicação daquela parte da cidade com os seus arrabaldes e cemitério público", que havia sido dificultada com a construção do caminho de ferro²⁸¹.

Para a sua concretização foi efectuado o alargamento das ruas dos Cruzios e da Carreira, o alargamento e rebaixamento da rua da Amargura²⁸², com prolongamento desta até ao cemitério municipal (fig. 22), a abertura de uma rua entre a da Bandeira e o cemitério municipal, que viria a chamar-se de José Espregueira, a abertura da rua do Carmo, entre a igreja do Carmo e o lado nascente da ponte férrea e o rebaixamento do aterro de S. Bento, construindo-se aí uma rua desde a ponte férrea até ao largo do Príncipe²⁸³ e regularizando-se este largo²⁸⁴.

Daqui até ao campo do Castelo, a via existente fazia parte da E.R. n^o 4 desde 1864, tinha sido melhorada em 1866²⁸⁵ e já era do conhecimento da câmara que seria de novo reparada e alargada²⁸⁶.

²⁷⁷ AHMVC, LCE, 2028, 31/05/1876. Na mesma missiva, considerando que avalia as partes a expropriar em 5752\$000 reis, a câmara pede autorização para contrair um empréstimo até 6000\$000 reis.

²⁷⁸ AHMVC, LA, 788 P, 26/01/1876. Foram expropriados os prédios com os números 1 a 9, 11, 13, 15 a 19, 21 a 25, 27 e 29, 31 a 39, 41 a 49, 51 a 53 e 55 a 87; perfazendo dez proprietários.

²⁷⁹ AHMVC, LCE, 2029, 16/04/1878.

²⁸⁰ AHMVC, LA, 788 R, 15/07/1880.

²⁸¹ AHMVC, LA, 789, 19/05/1881.

²⁸² AHMVC, LA, 789, 15 e 23/06/1881.

²⁸³ AHMVC, LA, 789, 07/04/1881, 5 e 19/05/1881.

²⁸⁴ AHMVC, LCR, 1094, 04/03/1879.

²⁸⁵ ADEV, pasta n^o 25 - Em 1865 foi reparada, pelo poder central através da direcção de obras públicas distrital, a *estrada de ligação entre a estrada de Viana ao Porto e a de Viana a Caminha, no interior da cidade*.

²⁸⁶ AHMVC, LA, 788 R, 15/07/1880.

Assim, para completar a circular, ficou apenas por realizar a ligação entre a rua dos Cruzios e o campo da Agonia. Esta e a "estrada rua desde o campo de St^Q Ant^Q até à estrada real n^Q 25 em S. Vicente", apesar de orçamentadas em 1889 e 1890 nunca chegaram a concretizar-se²⁸⁷. Finalmente, foi ainda aberta uma rua, pela parte norte da estação dos caminhos de ferro, entre o largo de St⁹ Ant^Q e a rua de St⁸ Luzia;

c) 1887 a 1892 - Neste período foram regularizadas e abertas ruas em vários pontos da cidade, com particular destaque para o melhoramento da circulação na área em torno do extinto convento de S. Domingos, onde se encontravam acomodadas quase todas as repartições públicas, destacando-se o governo civil e a direcção de obras públicas distritais.

Concretamente, foram alargadas a rua de S. Domingos (que passou a denominar-se de Góes Pinto), o largo de S. Domingos eligação entre este e a praça de D. Fernando, a rua de S. João, a de S. Sebastião na sua embocadura com a praça da Rainha e a de S. José e sua ligação com a da Portela. Foram abertas as ruas de D. Frei Bartolomeu dos Mártires e de Tenente Valadim, prolongada a rua do Castelo até à do Marquês e fixados os alinhamentos para as edificações que se quisessem erguer no largo do antigo jardim público e no aterro de S. Bento²⁸⁸.

As verbas dispendidas na construção de ruas entre 1875 e 1892 foram, portanto, consequência da abertura e alargamento de ruas previstas no plano de melhoramentos. A partir de 1892, porque os projectos mais prementes estavam realizados e para a sua concretização a câmara se empenhara exageradamente (em 1892 devia aos subscritores 97500\$000 reis²⁸⁹, ou seja, pouco menos do dobro das despesas globais orçamentadas para esse ano: 58862\$440 — Anexo 10), as verbas afectadas para obras públicas urbanas restringiram-se ao suficiente para a conservação do existente. Depois de 1892 apenas merecem ser referenciados, pela importância das verbas utilizadas para construção de ruas, os anos de 1903 a 1905, quando foi reconstruída a *sala de visitas* da cidade (praça da Rainha).

As realizações efectuadas entre 1876 e 1890, previstas no plano de melhoramentos, visavam o objectivo fundamental da legislação que o criou, ou seja, facilitar a circulação, regulando, em consequência, os alinhamentos das edificações, o que é notório pela maior importância das verbas

287 viriam a ser de novo projectadas no Ante-plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo (1948), do arquitecto João António de Aguiar. Na sequência deste ante-plano construir-se-iam apenas cerca de 50 metros da primeira, sendo agora uma via sem saída, sendo a segunda construída na totalidade, revelando-se hoje como o principal eixo estruturante do crescimento da cidade para a sua parte oriental.

288 AHMVC, LA, 802, 29/12/1892.

289 AHMVC, LA, 802, 29/12/1892.

Fig. 21 — Projecto de alargamento das ruas de St^s Ana e de D. Luiz (1876)

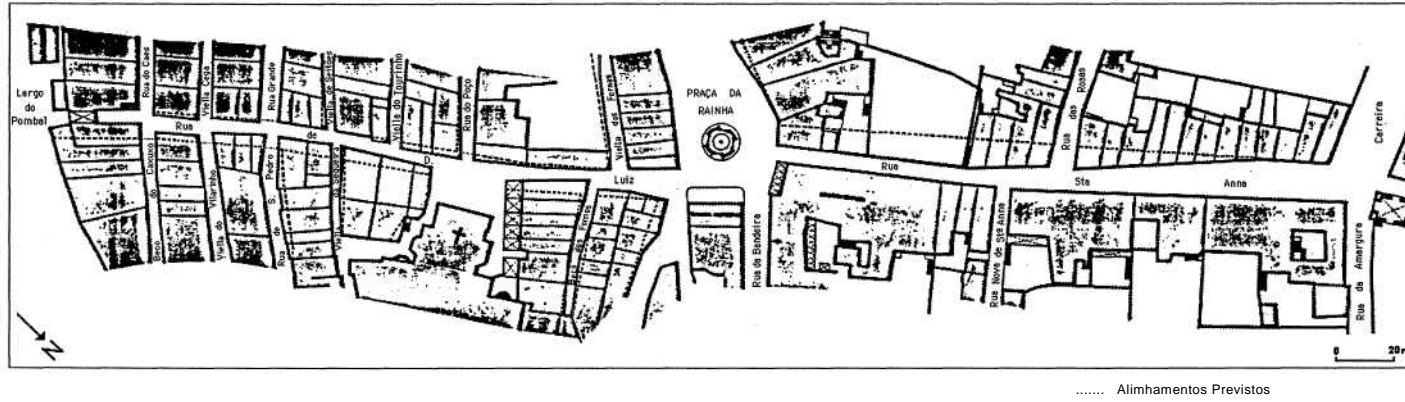
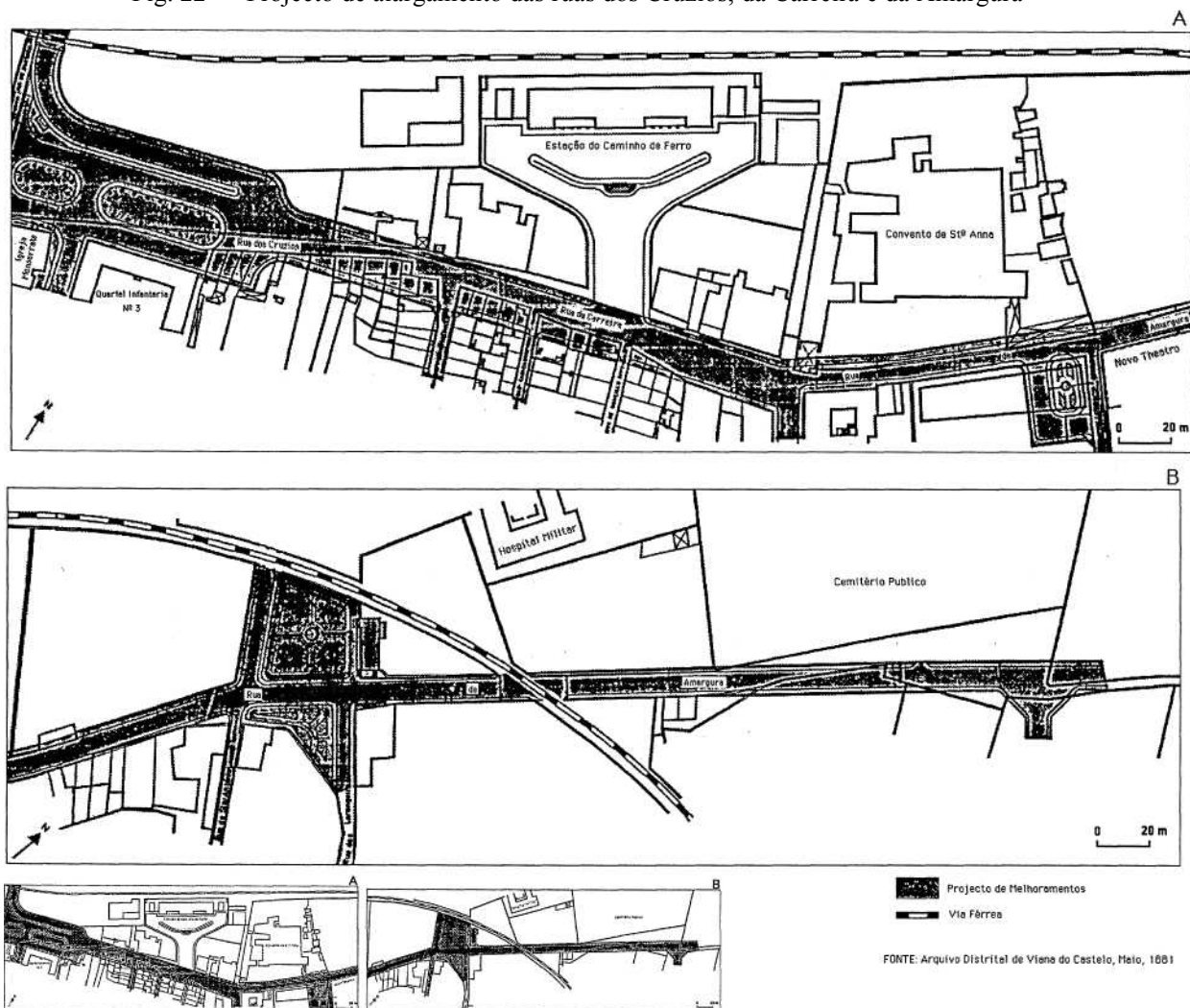


Fig. 22 — Projecto de alargamento das ruas dos Cruzios, da Carreira e da Amargura



Mário Gonçalves Fernandes

dispendidas em expropriações e obras para a abertura e alargamento de ruas. No entanto, se exceptuarmos a grandeza das verbas utilizadas a partir de 1919 para o abastecimento domiciliário de água²⁹⁰ (fig. 23), este período foi também um dos de maior investimento na salubridade e no aformoseamento da cidade de Viana.

De facto, entre aqueles anos, as verbas do orçamento municipal afectadas para jardins e fontes não o foram na sequência das obras nas ruas, que interferiam com as fontes e o único jardim existentes²⁹¹, como aconteceu antes de 1876; pelo contrário, utilizaram-se importâncias consideráveis para construir novas fontes, tanques e jardins.

Assim, entre 1880 e 1892, foram construídas fontes na rua do Assento, na rua da Bandeira junto à igreja do Carmo e em St^s Ant^Q junto à via férrea; foi reconstruído o chafariz dos Cruzios, na rua da Carreira, que foi transformado em fontanário; construíram-se os lavadouros dos Cruzios e de Gontim. Por outro lado, saliente-se a construção de um novo Jardim Público no largo do Pombal, com coreto encomendado à Fundação do Bolhão do Porto, em substituição do jardim existente que deveria ser absorvido pela construção da variante da estrada-rua paralela à doca da Dízima; a arborização da nova rua da Carreira (constituída pelas antigas ruas dos Cruzios e da Carreira); e, finalmente, o ajardinamento da praça de D. Fernando²⁹².

No entanto, a fase mais importante de salubridade da cidade iniciar-se-ia em 1905 e 1906 (fig. 23), com a reforma de várias fontes e de aquedutos de saneamento, apoiada por um subsídio concedido pelo Ministério da Fazenda para esse fim, na sequência de diligências camarárias²⁹³.

A preocupação com a salubridade da cidade, acentuada a partir de 1905, deverá relacionar-se com os receios provocados com a Peste Bubónica que grassou no Porto em 1898. Sublinhando estas preocupações, assinala-se que a partir de 1905 as verbas utilizadas na limpeza da cidade de Viana aumentaram, no seu peso relativo e absoluto, passando a ser regularmente orçamentadas.

Entretanto, entre 1911 e 1912, foram retiradas as grades do jardim do largo do Pombal e concretizando o esboço da sua ampliação para oriente, através da abertura de pequenos arruamentos até à ponte férrea, ajardinando-se ainda o espaço junto ao cais da feira, cuja posse foi então solicitada ao Ministério do Fomento²⁹⁴.

²⁹⁰ AHMVC, LA, 836,07/10/1919 e LCTER, 1884,07/10/1919.

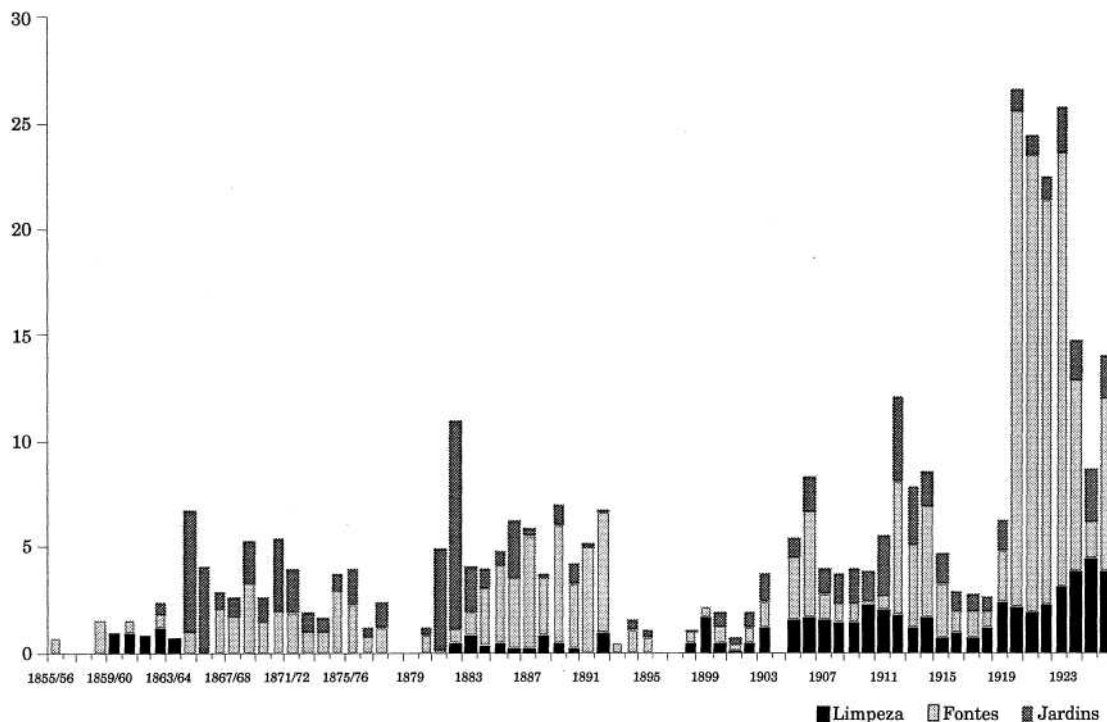
²⁹¹ Exceptue-se o ano de 1864/65, quando se construiu o gradeamento do Jardim Público, situado junto às ruas do Castelo e do Marquês, e se arborizou o aterro entre o largo da Feira e a ponte de madeira (AHMVC, LA, 788 H, 2^Q Orçamento Suplementar de 1864/65, pp. 26V e 93F).

²⁹² AHMVC, LA, 788 R, 789 e 802,15/07/1880, 20/10/1881 e 29/12/1892 respectivamente.

²⁹³ AHMVC, LRRC, 1775,28/01/1898.

²⁹⁴ AHMVC, LRRC, 1776,03/06/1911 e LA, 822,21/03/1912.

Fig. 23 — Despesa municipal com jardins, fontes e limpeza da cidade de Viana do



Castelo, em % do total da despesa camarária orçamentada (1855-1926)

Finalmente, a partir de 1919, iniciou-se o processo conducente à concretização do objectivo de "fornecer água com pressão em todas as casas, bocas de incêndio em quase todas as ruas, bocas de rega nos jardins públicos e marcos fontanários onde for preciso"²⁹⁵, o qual se concretizaria durante a década de 1920²⁹⁶.

*

Após a análise realizada das obras públicas camarárias na cidade de Viana do Castelo é possível, finalmente, caracterizar as diversas fases das políticas urbanas municipais. Assim, identificamos quatro períodos, distintos na natureza das obras efectuadas (fig. 24), na importância das verbas orçamentadas e nas preocupações que lhes estiveram subjacentes: - 1855 a 1873 (*livre trânsito*), intensa renovação dos pavimentos e aquedutos de quase todos os arruamentos da cidade, com a afectação de somas consideráveis, visando facilitar a circulação de pessoas e bens;

- 1874 a 1892 (planeamento interventivo), continuam a utilizar-se importâncias significativas, mas agora enquadradas pelo *plano de*

²⁹⁵ AHMVC, LCTE, 1884, 07/10/1919. Para acentuar a necessidade da concretização deste projecto, afirmava-se que Coimbra já o possuía desde 1910 e Braga desde 1915.

²⁹⁶ Em 1922 encontrava-se em fase de conclusão o reservatório de Gontim e iniciava-se o das Ursulinas (AHMVC, LCTER, 1884, 30/12/1922).

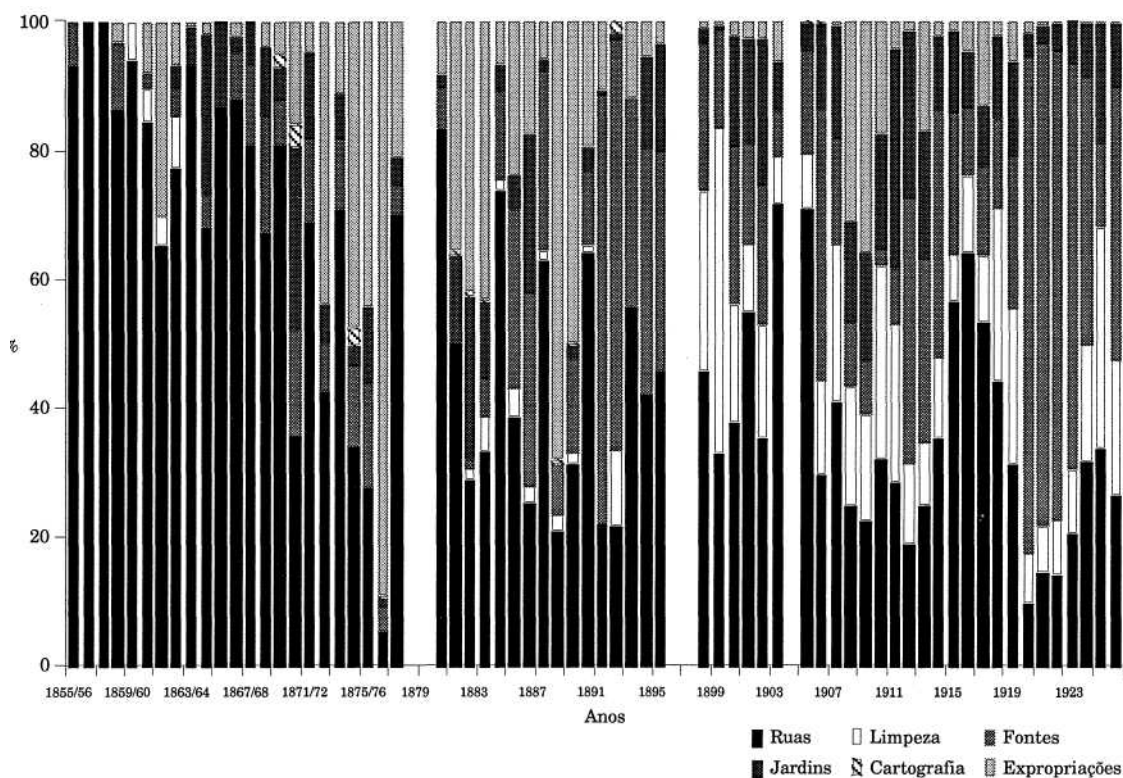


Fig. 24 — Estrutura da despesa em obras públicas na cidade de Viana do Castelo, com base nos orçamentos municipais (1855-1926)

melhoramentos da cidade concretizado através de inúmeras expropriações, do alargamento e abertura de ruas, da criação de espaços ajardinados e da construção de fontes e lavadouros, com o objectivo de aumentar a fluidez de circulação, regular a edificação junto aos arruamentos e fomentar a salubridade;

- 1893 a 1905 (planeamento de gestão), brusca diminuição das verbas dispendidas com obras públicas na cidade, afectando-se apenas, salvo raras excepções, os quantitativos necessários à conservação dos espaços públicos e mantendo-se a observância das cotas e alinhamentos previstos pelo plano de melhoramentos para as novas edificações privadas, por outro lado assomam as preocupações com a salubridade da cidade;

- 1905 a 1926 (planeamento de gestão e salubridade), retoma do investimento em obras públicas na cidade, predominantemente dirigido para as questões de limpeza, saneamento e abastecimento de água que, contudo, apenas a partir de 1919 atingiria percentagens do orçamento municipal idênticas ao período de 1874 a 1892; a partir de 1911, a edilidade passou a dispor de meios legais para assegurar a salubridade dos edifícios particulares, com a publicação do Regulamento de salubridade das edificações urbanas.

4.3. As consequências

A época de maiores transformações do plano urbano vianense foi a fase que denominamos de planeamento interventivo. Neste período abriram-se alguns dos espaços de circulação mais importantes da cidade (como os arruamentos incluídos na *via de cintura* e a rua de St^s Ana), projectaram-se outros que viriam a ser retomados e concretizados décadas mais tarde (como a Avenida Central e a avenida Gaspar de Castro, vindo esta a estruturar o crescimento da cidade para nascente durante o último meio século), desenharam-se e construíram-se espaços verdes (jardim marginal e praça de D. Fernando)²⁹⁷, fontes e lavadouros.

A evidenciar a grande profusão de projectos surgidos nesta fase assinala-se que, sintomaticamente, apenas entre 1869 e 1892²⁹⁸ se registaram, verbas municipais orçamentadas para estudos e cartografia (fig. 25). Por outro lado, sublinhando a importância transformadora deste período, refira-se ainda que, além das obras já enunciadas, foi construído o mercado municipal para a venda de bens alimentares no largo do Príncipe²⁹⁹ e que a iluminação pública — depois de a partir de 1881 passar a constar nos orçamentos municipais como alínea obrigatória — começaria, desde 1890, a fazer-se por meio de gaz carbónico, abrangendo todo o espaço construído de então, desde a estrada para Caminha até à saída para ponte de Lima³⁰⁰.

A comparação da planta de Viana de 1864/67 (fig. 3) com a de 1903³⁰¹ (fig. 26) permite-nos avaliar as transformações do seu plano urbano e constatar que a cidade foi dotada com melhores e mais vias de circulação (particularmente as perpendiculares à margem fluvial e as de cintura do espaço construído) e com espaços verdes públicos mais amplos, que ainda hoje são os únicos do interior do perímetro ferroviário. Depois de 1903 e até ao final do período em estudo, apenas se deve salientar a abertura da *Avenida Central* e, embora de muito menor importância, do largo-de 9 de Abril através da demolição da igreja de Monserrate (fig. 27).

Por outro lado, o espaço construído, não evidenciando uma imagem geral muito diferente, apresenta algumas modificações que, apesar de pontuais, denotam uma tendência clara para o preenchimento preferencial do espaço interior ao perímetro ferroviário, de que é exemplo a construção ao longo das ruas de Frei Bartolomeu dos Mártires e de Tenente Valadim,

²⁹⁷ Também o actual largo do Batalhão de Caçadores 9, aberto em 1916 com a demolição da igreja de Monserrate (AHMVC, Livro de Orçamentos, 505, 2^o orçamento suplementar de 1916), foi projectado neste período (AHMVC, LA, 788 R, 15/07/1880). ²⁹⁸ As verbas orçamentadas em 1869 e 1870 financiaram a elaboração da carta de 1869, na escala de 1:500, de A. G. Telles Ferreira. A partir de 1927 encontram-se, de novo, verbas orçamentadas para cartografia.

²⁹⁹ Inaugurado em 1892 (AHMVC, LA, 802,29/12/1892).

³⁰⁰ projectada em 1887 (AHMVC, LA, 796, pp. 59F-64F), seria inaugurada em 15/02/1890 (AHMVC, LA, 802, 29/12/1892).

³⁰¹ Esta planta, como é referido no seu original, apesar de ter sido elaborada a partir da de 1864/67, foi publicada em 1903 e contém as alterações que entretanto se verificaram.

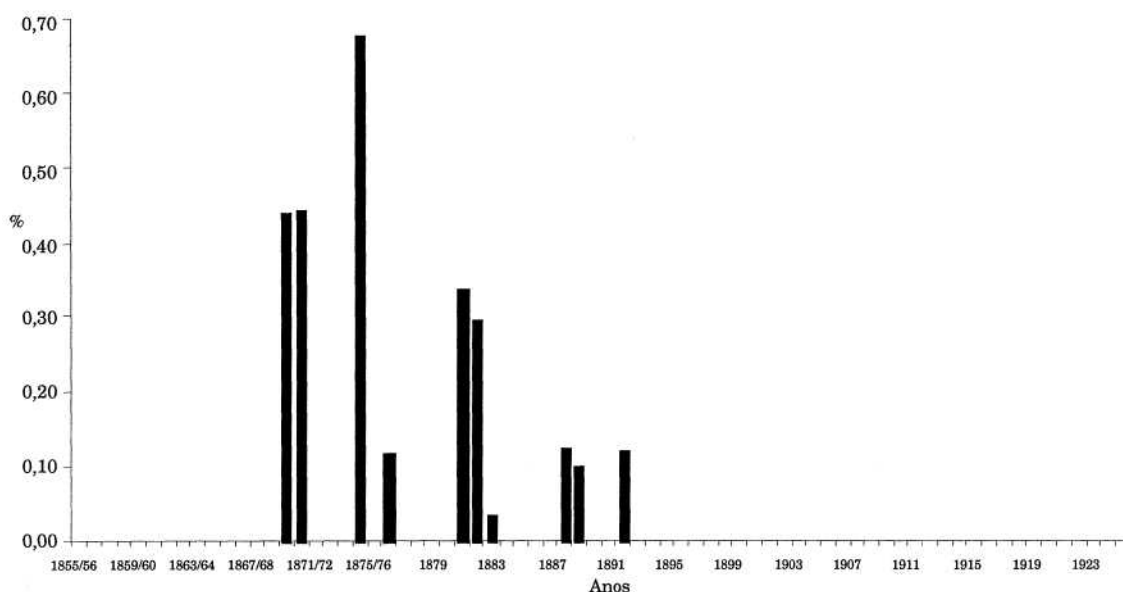


Fig. 25 — Despesa municipal com estudos e cartografia da Cidade de Viana do Castelo, em % do total da despesa camarária orçamentada (1855-1926)

abertas junto ao convento de S. Domingos, ou do lado poente da rua das Laranjeiras, enquanto a estrada-rua da Papanata e as ruas do Cemitério e de José Espregueira, a nascente da ferrovia, se mantinham quase vazias de edifícios.

Em 1948 (fig. 28), já se observa o alastrar das edificações, particularmente ao longo da estrada para Caminha, contudo o espaço construído mantinha-se condicionado pelo perímetro ferroviário. No seu exterior, além do crescimento do número de construções no Bairro das Ursulinas — que a câmara arruou em 1912 e em 1922 já considerava "populoso"³⁰² — apenas é assinalável a construção, nos finais dos anos trinta, de um bairro de casas económicas³⁰³, com morfologia e denominação (Bairro Jardim) que lembram a introdução da ideia de cidade-jardim, tão em voga em Portugal na primeira metade deste século³⁰⁴, mas cuja desinserção do conjunto do espaço urbano de então, não lhe confere o estatuto de claro indicador de um crescimento do espaço construído para o exterior da ferrovia.

Algumas obras relevantes para a infraestruturação e modernização da cidade decorreram ainda antes da instauração do Estado Novo: entre

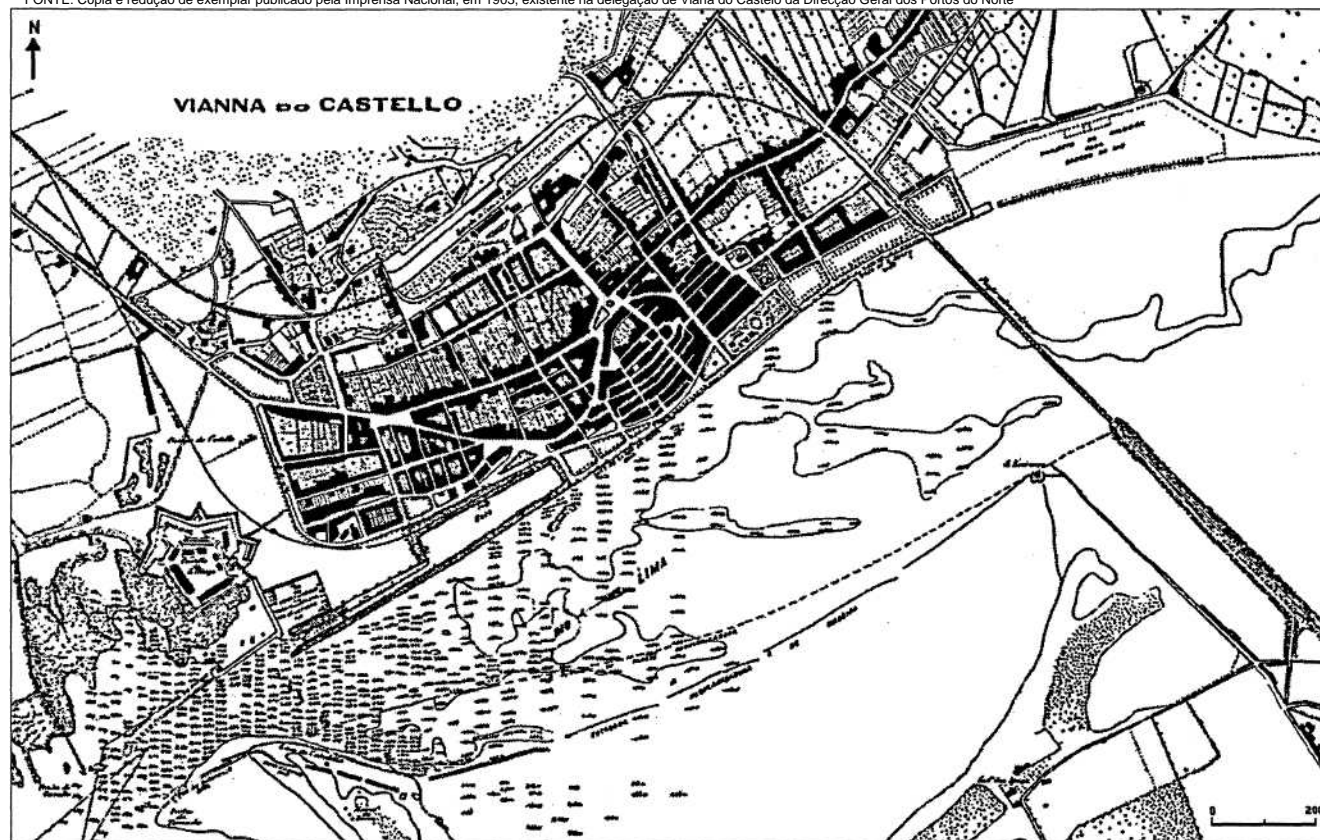
³⁰² AHMVC, LA, 822,17/10/1912 e LCTER, 1884,30/12/1922.

³⁰³ No Orçamento Ordinário de 1933/34 foi contemplada a verba para a *expropriação de terrenos para construção do bairro de casas económicas e ligação da Rua do Horto* (junto ao cemitério) *ao mesmo bairro* (AHMVC, Livro de Orçamentos, 509, Orçamento Ordinário de 1933/34).

³⁰⁴ Jorge GASPAR e João FERRÃO, 1980, pp. 32-33. Aliás, o próprio nome do ante-projecto, elaborado pelo arquitecto Rogério Azevedo e datado de 10/12/1932, é elucidativo: *Plano de uma cidade-jardim para Viana do Castelo* (AHMOP, C-A-1D).

Fig. 26 — Viana do Castelo em 1903

FONTE: Cópia e redução de exemplar publicado pela Imprensa Nacional, em 1903, existente na delegação de Viana do Castelo da Direcção Geral dos Portos do Norte



■ ESPAÇO CONSTRUÍDO

Mário Gonçalves Fernandes



Fig. 27 — Arruamentos alargados e abertos na cidade de Viana do Castelo, entre 1855 e 1926

1915 e 1923 iniciaram-se as obras conducentes à concretização da, já referida, distribuição de água ao domicílio (concluída nos finais dos anos vinte), concretizou-se a iluminação eléctrica pública³⁰⁵ (sob o Estado Novo, com Gaspar de Castro na presidência da câmara, seriam ambas integradas nos *Serviços Municipalizados de Água e Electricidade*, depois de adquirida e remodelada a rede eléctrica em 1932³⁰⁶) e projectou-se a ligação com Braga e o Porto através do telefone³⁰⁷. Contudo, podemos afirmar que com a abertura da Avenida Central em 1917 se concluíram as transformações oitocentistas do plano urbano de Viana do Castelo.

A sua abertura, que apesar de não ter sido realizada pelo poder

³⁰⁵ Que já existia no Porto desde finais do século anterior (CÂMARA Mun. do Porto, 1910).

³⁰⁶ AHMVC, Livro de Orçamentos, 509, 3^o orçamento suplementar de 1931/32 e Alberto A. ABREU (1990).

³⁰⁷ Em 1915 a câmara aprovaria uma proposta para a substituição do gaz pela energia eléctrica na iluminação da cidade e em 1923, exceptuando a Abelheira e a ponte férrea, já toda a cidade usufruía deste melhoramento (AHMVC, LA, 826, 829, 830 e 844, 17/06/1915, 23/08/1917, 20/02/1918 e 08/12/1923, respectivamente). A ligação, por meio de telefone, com a cidade de Braga e, a partir desta, com Porto e Lisboa, seria solicitada pela autarquia, também em 1915 (AHMVC, LRR, 1776, 05/03/1915), contudo, apenas a partir de 1931 se efectuariam a "instalação subterrânea da rede telefónica na Avenida" dos Combatentes da Grande Guerra (AHMVC, Livro de Orçamentos, 508, 5^o Orçamento Suplementar, 1930/31), local onde, simultaneamente, se instalavam os Correios.

municipal era também um dos projectos do Plano de Melhoramentos de oitocentos, acarretaria, como vimos e como a comparação das plantas de 1864/67 (fig. 3) e de 1948 (fig. 28) claramente demonstra, importantes modificações do plano urbano. Saliente-se que, pela sua largura e centralidade, a Avenida desempenharia papel de relevo na reestruturação da hierarquização funcional dos espaços de circulação, motivada pela vulgarização do automóvel em geral e da camionagem em particular que, neste aspecto, exerceram um papel bem mais marcante do que a ferrovia.

Na verdade, o caminho de ferro, desempenhou um papel essencial na circulação intra e inter-concelhia, através da organização do padrão locativo dos outros meios de transporte que foram centralizados pelas estações com maior tráfego de passageiros e mercadorias. Isto mesmo o demonstra a distribuição, por freguesias, dos "carros de bois de carreteiros" registados na câmara em 1933³⁰⁸, que eram centralizados pelas estações de Viana e Barroelas³⁰⁹ (fig. 29), assim como a concentração dos trens de aluguer nas freguesias da cidade e em Capareiros³¹⁰ (facto que se regista para todos os anos em que existem informações, ou seja, entre 1911 e 1928 e de 1930 a 1933)³¹¹, ou ainda o estabelecimento, em 1879 (imediatamente após a inauguração do caminho de ferro em Viana), de "serviço de diligências, com carreiras estabelecidas, à chegada dos comboios, entre a estação de Viana e Ponte de Lima, Arcos de Valdevez e Ponte da Barca"³¹² serviço este que, segundo a descrição de Ramalho ORTIGÃO, era muito utilizado³¹³.

Contudo, a ferrovia não alterou significativamente a circulação no interior da cidade nem a sua estrutura funcional. Apesar de algumas das obras municipais de oitocentos se terem realizado em função de um previsível aumento do tráfego intraurbano provocado pelo caminho de ferro — como o alargamento das ruas dos Cruzios, da Carreira, da Amargura e de St^ª Ana — a localização da estação ferroviária nas proximidades da praça da Rainha apenas terá intensificado o tráfego na rua de St^ª Ana, que passou a funcionar como um prolongamento dos eixos mais importantes da vida económica da urbe, que ligavam a área comercial junto ao rio com a praça da Rainha: o da rua de D. Luiz, que foi alargada, ou o composto pela

³⁰⁸ Apenas existe o *Livro de Registo de carros de bois de carreteiros* de 1931, 1932 e 1933 (AHMVC, 1686,1687 e 1688 respectivamente) e a distribuição por freguesias é idêntica em todos.

³⁰⁹ Segundo os *Resumos Estatísticos do Exercício de 1930*, da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (1931), as estações de Viana do Castelo e de Barroelas, e por vezes a de Darque, eram as que, no concelho de Viana do Castelo, possuíam maior tráfego de mercadorias e de passageiros.

³¹⁰ Curiosamente, a importância do caminho de ferro para esta freguesia fez com que recentemente, pelo facto de o seu nome ser menos conhecido do que o da estação ferroviária, a denominação desta passasse a possuir significado administrativo, identificando a freguesia: Barroelas.

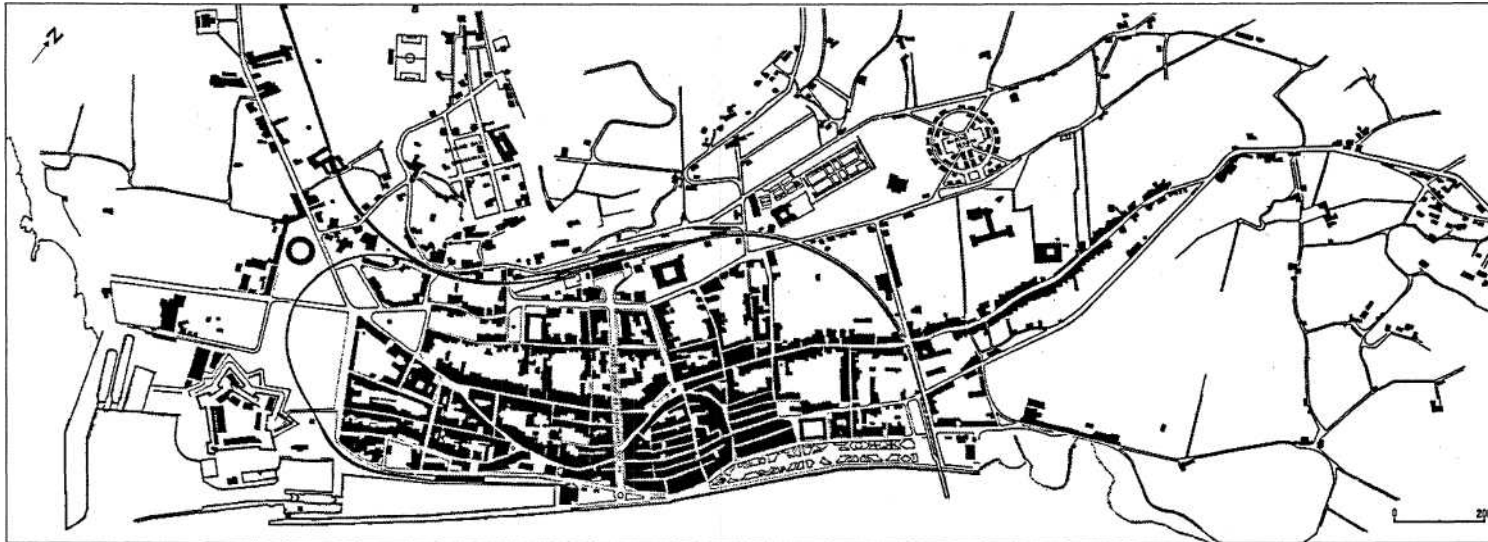
³¹¹ AHMVC, Livros de Matrícula de Trens, 1675,1645 A, 1646 A e 1647 A.

³¹² Júlio C. A. NUNES, 1879, p. 165.

³¹³ Ramalho ORTIGÃO (1948, 2^ª edição, pp. 14-17) descreve, em 1885, como se *empilhavam* os passageiros nas *diligências, breaks e chars-à-bancs*.

Espaço construído

Fig. 28 — Viana do Castelo em 1948



FONTE: Cópia e redução da planta *Viana do Castelo, situação actual*, inserida no *Ants-plano Beral* de *Urbanização de Viana Castelo*, elaborado pelo Arq^o João Ants de Aguiar, em 1948

rua e largo da Picota e pela rua de S. João, que também foi alargada.

De facto, em 1896, apenas a rua de St^s Ana, sendo o caminho privilegiado de acesso da estação ao centro da cidade, apresentava sinais de mudança do seu estatuto, com a localização do Hotel Central e do Banco Mercantil de Viana entre 12 actividades registadas, enquanto nos arruamentos adjacentes à estação ferroviária, como a avenida da Carreira (antigas ruas dos Cruzios e da Carreira, por exemplo, apenas foram indicados um advogado, um solicitador e o quartel dos Bombeiros Voluntários³¹⁴, mostrando que o terminal da ferrovia não conseguiu afirmar-se como elemento polarizador de actividades.

Por outro lado, no início deste século, além das carreiras estabelecidas a partir da estação, o aluguer de trens no interior da cidade continuava a ser feito na praça da Erva e na rua Grande, a que se acrescentou a praça da Rainha, a rua Oito de Maio e a rua de Martim Velho³¹⁵, que não aparentam qualquer relação com o tráfego com origem na ferrovia. Finalmente, o tráfego de mercadorias, em carros de bois, entre a doca comercial e a estação ferroviária era feito, nos dois sentidos, pelas ruas de St- Luzia e de S. Tiago, pelos largos de D. Fernando e de S. Domingos e pela rua de Góes Pinto (antiga rua de S. Domingos que foi alargada), não afectando, portanto, o centro da cidade (fig. 30)³¹⁶.

Como dizíamos, a vulgarização do automóvel, juntamente com a abertura da Avenida Central, modificaria de uma forma mais clara a estrutura funcional da cidade e potenciaria as modificações operadas, nos espaços de circulação, na segunda metade de oitocentos.

Assim, a via de cintura constituída pelo troço marginal da estrada real n^o 4 e pelos arruamentos alargados e/ou abertos pelo poder municipal, funcionaria como espaço de circulação protector dos arruamentos do interior do espaço construído face ao trânsito de camiões e carros de carga, isto quando a Avenida já estava aberta. De facto, uma postura camarária de 1924 determinava, no seu art^o 1^o, que era "proibido o trânsito de camiões, qualquer que seja a natureza da sua carga, nas ruas centrais da cidade, devendo o respectivo trajecto da estação para a doca e cais e vice-versa, fazer-se pela Rua de St^s Luzia, Largo 9 de Abril (lado Poente), Rua General Luís do Rego (antiga Rua da Lama), campo de D. Fernando e estrada marginal ou pelo Largo Trindade Coelho, estrada defronte do cemitério, Rua José Espregueira e estrada marginal", enquanto o art^o 3^o especificava que "os camiões que, não fazendo o serviço de carga ou descarga de navios, entrem na cidade só poderão transitar pelas estradas e ruas que circundam a mesma" (fig. 30)³¹⁷.

³¹⁴ *Annuario Comercial de Portugal* (1896, pp. 1110-1114); a rua de St^s Ana era então denominada de rua de Manuel Espregueira.

³¹⁵ *Ma Emilia s de VASCONCELOS*, 1982, pp. 61-62.

³¹⁶ AHMVC, LA, 820,10/1171910.

³¹⁷ AHMVC, LA, 845, 07/04/1924.

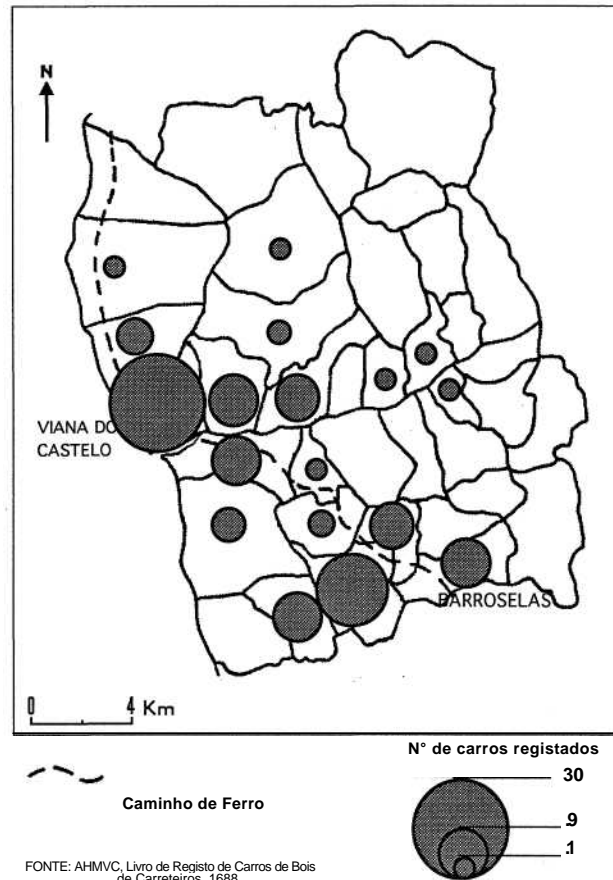


Fig. 29 — Distribuição dos carros de bois de carreteiros, por freguesia, no concelho de Viana do Castelo, em 1933

A Avenida tornar-se-ia a via de localização preferencial das funções relacionadas com o novo meio de transporte, o que se exemplifica com a sua utilização, no final dos anos vinte e início da década de trinta, para a implantação dos escritórios das empresas de camionagem (onde ainda hoje se encontram) e como terminal das respectivas carreiras de passageiros³¹⁸.

No entanto, apesar da crescente importância que viria a adquirir na localização de funções relacionadas com o transporte automóvel³¹⁹, a Avenida seria cobiçada para a localização de outras actividades, vindo a constituir o espaço privilegiado de expansão do centro de comércio e serviços

318 M^a Emília s de VASCONCELOS, 1982, p. 63. Acrescente-se a instalação da *Vacuum OU Company* em 1923 (AHMVC, LA, 839, 04/04/1923).

319 Registe-se, por exemplo, que em 1940 possuía três das oito actividades relacionadas com automóveis existentes na cidade (*Anuário Commercial de Portugal*, 1940, pp. 3117-3132) ou que, em 1992, dos 28 táxis licenciados pela Direcção Geral de Transportes Terrestres para a cidade de Viana do Castelo, 21 têm o seu local *de postura*, precisamente, na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra.

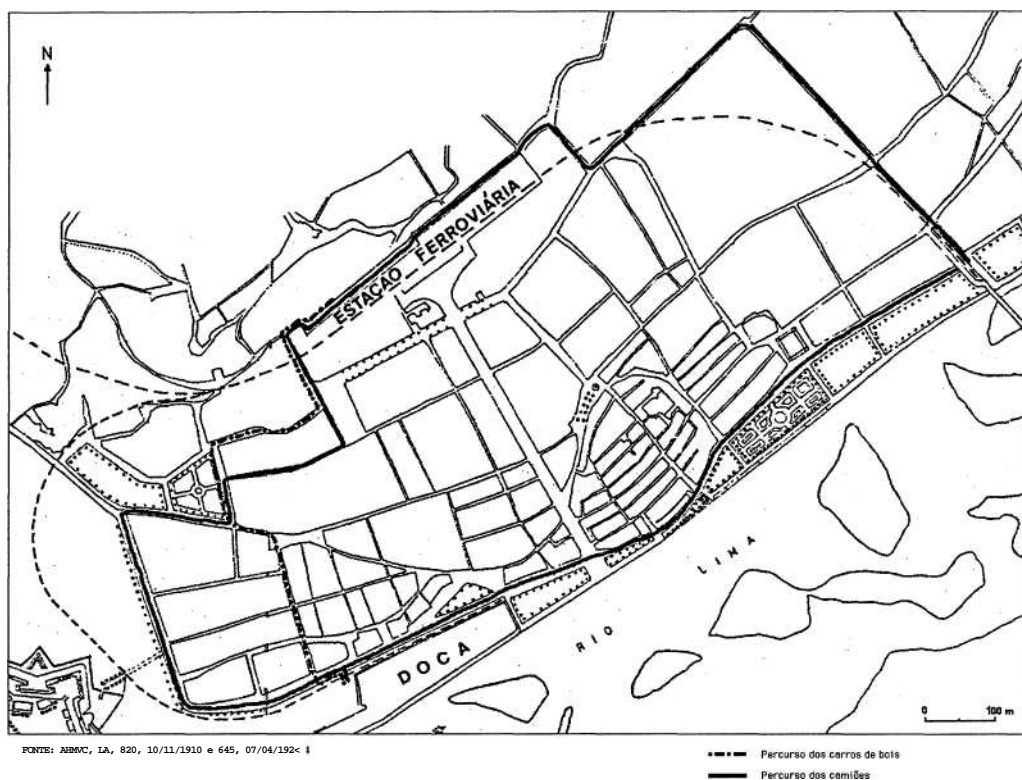


Fig. 30 — Percursos determinados pela Câmara para carros de bois (1910) e camiões (1924) na cidade de Viana do Castelo

da cidade como se pode constatar na actualidade³²⁰.

Em 1930 (fig. 31 e Anexo 4) esta tendência já se manifestava, embora de forma ténue. De facto, as diferenças mais significativas em relação à estrutura funcional de 1896 (vd. fig. 8), além do aumento geral do número médio de funções por cem metros de fachada construída, residem no "aparecimento" da *Avenida Central* (em detrimento do largo da Picota e da rua de S. João, que aquela veio a integrar) e na afirmação dos arruamentos regularizados ou abertos na segunda metade do séc. XIX — que davam acesso às estradas para Nascente (Ponte do Lima) e Sul (pela ponte férrea), com destaque para a intensificação da ocupação comercial do largo João Tomás da Costa (antigo largo do Pombal) — confirmando-se que as modificações da estrutura funcional operadas pela generalização do transporte automóvel, privilegiaram os espaços de circulação construídos ou projectados na segunda metade de oitocentos. Finalmente, o Largo do Príncipe — onde foi construído o Mercado Municipal, inaugurado em 1892 — passou a constituir o ponto focal da estrutura viária, visto nele

³²⁰ José A. FERNANDES e Luís P. MARTINS, 1988, p. 45 e 47.

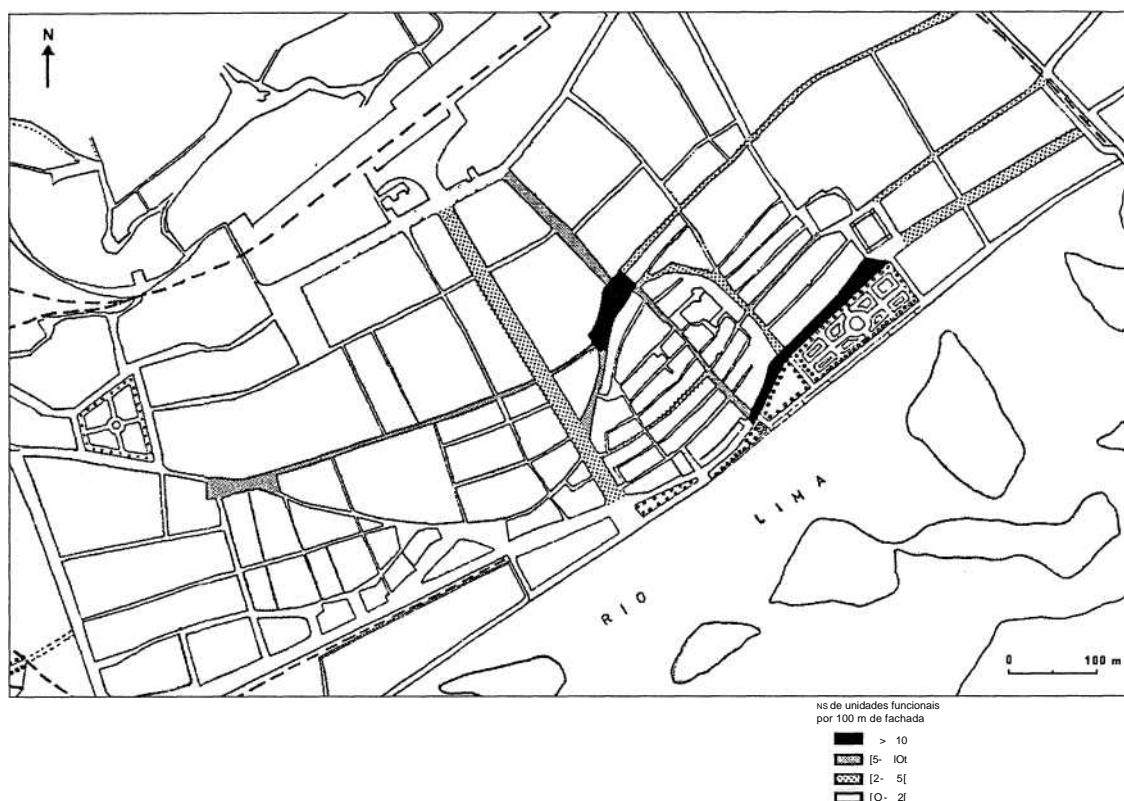


Fig. 31 — Hierarquia dos arruamentos da cidade de Viana do Castelo, segundo a distribuição das unidades funcionais de comércio e serviços, em 1930

confluírem todas as estradas Reais que atravessavam a cidade (vd. fig. 11). Por último, o plano geral de melhoramentos, previsto pelo Decreto de 1864 foi, de facto, um instrumento de organização e construção do espaço urbano de Viana do Castelo. Passada a fase de elaboração e concretização de alguns dos seus projectos (1874-1892) e apesar de minimizado a partir de 1912, quando deixou de ser obrigatório o respeito pelos alinhamentos do *plano de melhoramentos*³²¹, manteve-se como base orientadora das decisões camarárias³²² até ser substituído pelo Ante-plano Geral de Urbanização de 1948, que, aliás, recuperaria alguns dos projectos daquele.

321 AHMVC, LA, 822, 28/03/1912. Nesta data a câmara autorizou a *edificação e reedificação de prédios nos antigos alinhamentos*, devendo os proprietários assinar escritura pública com o compromisso de, se necessário, reconstruírem as suas edificações de forma a respeitar os alinhamentos previstos no plano. As razões desta decisão referiam a necessidade de não colocar entraves ao fomento da construção, visando a criação de postos de trabalho.

322 A título exemplificativo, os vereadores que em 1916 votaram contra o projecto da avenida central, argumentaram que este estava *em discordância com o plano de melhoramentos da cidade* (AHMVC, LA, 828, 22/07/1916) e em 1917 a câmara decidiu *pedir à Junta Geral do Distrito as modificações a introduzir na planta geral de melhoramentos da cidade, em consequência da abertura da Nova Avenida* (AHMVC, LA, 829, 23/08/1917).

5. CONCLUSÃO

Os melhoramentos dos transportes em Portugal e na segunda metade de oitocentos, não motivaram um desenvolvimento importante da cidade de Viana do Castelo. O seu crescimento populacional não assumiu ritmos significativamente diferentes dos anteriores, não se industrializou e continuou a exercer funções de centro de comércio, apenas se aprofundando esse papel com o aumento da sua centralidade em relação ao seu *hinterland* agrícola.

A construção da ferrovia ou de estradas permitiu, sobretudo, a afirmação de tendências anteriores, que já apontavam para a polarização do(s) espaço(s) económico(s) em torno dos dois centros urbanos (Lisboa e Porto) localizados na foz dos maiores rios do país.

Contudo, este estudo, onde a componente empírica se assume deliberadamente como fundamental, sem pré-juízos valorativos mesmo que aparentemente impregnados de uma forte solidez teórica, permite-nos afirmar que as obras públicas da segunda metade do séc. XIX tiveram grande importância na organização do espaço urbano de Viana do Castelo. Se isso é ou não extensivo às restantes cidades de média dimensão do Noroeste do país, só uma investigação mais alargada e profunda, que projectamos efectuar futuramente, nos poderá esclarecer.

O actual espaço urbano de Viana — se exceptuarmos o crescimento das duas últimas décadas, que não alterou, na sua essência, a estrutura do interior do perímetro ferroviário e da franja exterior — é a resultante dos projectos e das acções desenvolvidas em três *momentos* :

- a segunda metade do séc. XIII e o séc. XIV, no qual se levantaram as muralhas medievais e se estruturou o seu interior e as suas imediações exteriores;

- a segunda metade do séc. XV e o séc. XVI, quando se edificou a maioria dos conventos e a aglomeração populacional se expandiu em direcção a eles e ao mar;

- a fase compreendida entre meados do séc. XIX e 1917, em que, com as obras públicas inovadoras (caminho de ferro) e a melhoria das vias de transporte existentes (estradas e porto) promovidas pelo Estado e acrescentadas com as realizadas pelo poder municipal, se modificou, significativamente, o plano urbano definido nas fases anteriores.

Na última fase deve salientar-se a acção do poder municipal que, visando salubrir a cidade e gerir os problemas e as possibilidades colocadas pelas obras promovidas pelo poder central, aproveitou os instrumentos legais de que dispunha e elaborou um *Plano de Melhoramentos* que, repensando a cidade, não só seria o guia da sua transformação na segunda metade de oitocentos, como delinearía alguns dos projectos recuperados e concretizados em meados de novecentos.

A análise da estrutura da despesa municipal orçamentada para obras públicas na cidade, cuja utilização foi devidamente cotejada por

outras fontes, permitiu-nos aquilatar do significado das iniciativas camarárias e confirmar a grande importância das mesmas, como o indica o montante das verbas envolvidas, a permanência temporal da sua acção e, finalmente, a amplitude e profundidade das transformações do plano urbano vianense.

Apesar das transformações dos espaços de circulação, realizadas pela câmara, terem sido condicionadas pela localização da estação ferroviária e pela necessidade de facilitar os movimentos entre esta e o centro e o cais da cidade, a utilização dos arruamentos abertos e/ou alargados até 1917, seria potenciada apenas com a generalização do automóvel. Enquanto a chegada do caminho de ferro não alterou, de forma significativa, a estrutura funcional da cidade, o impacto do transporte automóvel, juntamente com a abertura da *Avenida Central*, municiariam uma clara reestruturação funcional da urbe, confirmada pela localização de estabelecimentos retalhistas nos arruamentos regularizados, alargados e/ou abertos anteriormente, o que, finalmente, de novo salienta a segunda metade de oitocentos como uma fase de capital importância na evolução do espaço urbano de Viana.

FONTES

Manuscritas:

Arquivo da Direcção de Estradas de Viana do Castelo

— Pastas nº 25 a 43 (projectos e processos sobre obras públicas no interior da cidade de Viana do Castelo entre 1865 e 1993).

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

— DGCAM - RM - 2S - 4, (*Distrito de Vianna do Castello — Mappa das fabricas existentes neste Distrito e do numero de operários que nellas se empregão, com designação d'aquelles que sabem ler e escrever*, de 18 de Março de 1853);

— DGOP, RT, 13-14 (*Mappa estatístico das obras municipais efectuadas no distrito de Vianna do Castello, no periodo decorrido de 1 de Janeiro a 31 de Outubro de 1851*);

— MR/2D-1R/2, L6: 264 (*Distrito Administrativo de Vianna do Castello — Mappas dos Barcos de passagem estabelecidos no Distrito, pertencentes a particulares, à Fazenda Nacional e às Camarás Municipais*, de 18 de Abril de 1849);

— MR/2D-1R/2, L4:112,186 (nº1 a 4) e 248 (documentos relativos à ponte de madeira sobre o rio Lima em Viana).

Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo

— 504 a 507 (*Livros de Orçamentos*, 1911 a 1926);

— 788 A a 845 (*Livros de Actas das Sessões da Câmara Municipal de Viana do Castelo*, 1855 a 1924);

— 967 (*Actas da Comissão de Melhoramentos do porto e doca de Viana do Castelo*, 1911);

— 971 (*Auto da inauguração dos trabalhos; Ramal dos Caminhos de Ferro da estação à Doca*, 1918);

— 1071, 1072, 1094 e 1776 (*Livros de Registo da Correspondência Recebida pela Camará Municipal de Vianna do Castello*, 1875 a 1879 e 1910);

— 1645 A, 1646 A, 1647 A e 1675 (*Livros de Matricula de Trens*, 1911 a 1928 e 1930 a 1933);

— 1686,1687 e 1688 (*Livros de Registo de Carros de Bois de Carreteiros*, 1931,1932 e 1933);

— 1775 e 1776 (*Livro de Registo das Representações da Câmara Municipal de Viana do Castelo*, 1898 e 1909 a 1920);

— 1884 (*Livro Copiador de Trabalhos Expedidos para outras Repartições pela Câmara Municipal de Viana do Castelo*, 1911 a 1926);

— 1988 (*Livro de Registo de Licenças para construir ou fazer reparos em edificios*, 1867 a 1883);

— 2006 (*Iluminação*, 1846);

— 2028 e 2029 (*Livros de Registo da Correspondência Expedida pela Camará Municipal de*

Vianna do Castello, 1875 a 1879).

Estatísticas:

Almanak de Vianna do Castello e seu Districto (1896) - Liv. Académica e Religiosa, Viana do Castello.

Almanak do Districto de Vianna (1893) - Typ. Silva Braga, Viana do Castello. *Anuario*

Comercial de Portugal (1896) - *Distrito de Vianna do Castello*, Ano XVI, 4^o, Lisboa.

—(1900) - *Vianna do Castello*, Ano XX, 8^o, Lisboa.

—(1930) - *Vianna do Castello*, Vol. II, Lisboa.

—(1940) - *Vianna do Castello*, Vol. II, Lisboa.

Censo da População do Reino de Portugal, Dezembro de 1890 (1896) - Instituto Nac. de Estatística, vol. I, Imp. Nac, Lisboa. *Estatística de Portugal, Censo no 1- de Janeiro de 1864* (1868) - Instituto Nac. de Estatística,

Imp. Nac, Lisboa. *Estatística de Portugal, Censo no 1^o de Janeiro de 1878* (1881) -

Instituto Nac de Estatística,

Imp. Nac, Lisboa. *Inquérito Industrial de 1881* (1883) - Comissão Central Directora do

Inquérito Industrial, Vol.

I, Imp. Nac, Lisboa. *Inquérito Industrial de 1890* (1891) - Ministério das Obras Públicas

Comércio e Industria, Vol.

V, Imp. Nac, Lisboa. *Resumos Estatísticos do Exercício de 1930* (1931) - Companhia dos Caminhos de Ferro

Portugueses, Tipog. dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa. *X Recenseamento Geral*

da População, (...) População, dados retrospectivos (1964) - Instituto

Nac. de Estatística, Imp. Nac, Lisboa.

Cartográficas:

Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello, Pelos officiaes do Exercito, A. G. T.

Ferreira e E. V. Salgado, levantada em 1868 e 1869, "por determinação da Camera Municipal que servio no mesmo biénio", (escala 1: 500); *Costa Oeste de Portugal - Barra e*

Porto de Viana do Castelo, Plano Hidrográfico, mandada

levantar pela Dir. Ger. da Marinha, participaram nos trabalhos vários officiaes, que foram

dirigidos pelo Capitão de mar e guerra engenheiro hidrógrafo Jaime Aurélio Wills de

Araújo, levantada em 1933 e publicada em 1935, (escala 1: 5000). *Esboço Chorographico*,

Eng. José Taveira de Carvalho, sem data, anterior a 1878, (escala 1:

100000). *Melhoramento do porto de Vianna do Castello. Planta Geral*, F Direcção

Hydraulica, 1869

(escala 1: 2500).

Plano de uma cidade-jardim para Viana do Castelo, Arq^o Rogério Azevedo, 10/12/1932. *Plano*

Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello, Direcção do General Folque

(Director Geral dos trabalhos geographicos); por D. Carlos F. B. de V. de M. e M. de

Noronha (Capitão de Fragata, Eng^e Hidr^o de 1^a Classe) e Coadjuvado por A. G. T. Ferreira

(Tenente do Ex^o, Topog^o de 1^o Classe), levantado entre 1864 e 1867 (escala 1: 5000). *Plano*

Hidrográfico da Barra e Porto do Rio Lima, Levantado pelos Capitão Tenente E. T. de

Almeida Carvalho e 1^o Tenente J. Herz. Officiaes da Missão Hidrográfica da Costa de

Portugal, 1913 (escala 1:10000). *Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e*

projecto do seu melhoramento elaborado

pelo Conselheiro Plácido Ant^o da Cunha Abreu. Nesta planta se notam as alterações

propostas ao dito projecto pelo Eng. Inglez Rennie, publicada em 1856 no BMOPCI, 1855,

p. 186, (escala 1:10000).

Planta da Barra de Vianna e rio até aponte de madeira, s/autor, 1875, (escala 1: 10000).

Planta das Obras Hydraulicas projectadas novamente no porto de Vianna para o

melhoram^o da Barra, desaream^o do Rio, surgedouro, amarração, e abrigo das

embarcações, com relação ao projecto da ponte indicada na mesma Planta, Costodio

José Gomes Villas Boas, Sargento Mór Engenheiro, 1805 (escala gráfica, onde 7 cm

correspondem a 1000 palmos, ou seja, 1:3143). *Planta de Viana. Barra e Castello feita em*

1756 e acrescentada na Cerca do convento dos

Cruzios em 1758, delineada por Gonçalo Luis da Silva Brandão, 1756 e 1758, (escala

gráfica, onde 1cm corresponde a 100 braças); in "Topographia da fronteyra, praças e seus

contornos, raya seca, costa e fortes da Provincia de Entre Douro e Minho (...)", 1758. *Planta*

do Castello da Villa de Vianna, José M. da Cruz (ajudante de Infantaria e Engenheiro

da Provincia do Minho), 1759 (escala 4 cm correspondem a 50 braças). *Planta Geral da*

cidade de Vianna do Castello, Thomaz Correia (conductor de 1^o Classe) 1859

a 1860 (escala 1:1000). *Portugal - I*, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino,

publicada em 1887, (escala 1:

100000).

Portugal - 2, Direcção Geral dos Serviços Geodésicos e Topográficos, publicada em 1899 (escala 1:100000). *Portugal - 4*, Direcção dos Serviços Geodésicos e Topográficos, publicada em 1895, (escala 1:100000). *Vianna do Castello. Porto e Barra de Vianna do Castello, 1- Circunscrição Hidráulica*, 1903 (escala 1:5000). *Viana do Castelo. Estado Actual*, Arq^o João António Aguiar -Inserida no Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo -1948 (escala 1: 2000). *Viana do Castelo. Folha 40*, Serviços Cartográficos do Exército, 1949, (escala 1: 25000). *Viana do Castelo - 5A*, Instituto Geográfico e Cadastral, rectificada em 1936, (escala 1: 50000).

Bibliográficas:

- ABREU, Alberto A. de (1985) - "Monumentos Medievais de Viana do Castelo", *Revista Municipal de Viana do Castelo*, N^o0, Viana do Castelo, p. 5-14.
 — (1987a) - "A Pesca e os pescadores de Viana do Castelo da Idade Média até meados do séc. XX", in *Viana, o Mar e o Porto*, JAPN, Viana do Castelo, pp. 17-71.
 — (1987b) - "Aspectos da crise climática dos séc. XVI - XVIII no Noroeste de Portugal", *Cadernos Vianenses*, Tomo X, Câm. Mun. de Viana do Castelo, pp. 55-81.
 — (1989) - *Evolução Arquitectónica e Urbanística da Área Envolvente da Igreja de S. Bento*, Viana do Castelo (policopiado).
 — (1990) - *14 Vianenses, em 142 anos de vida da cidade*, Câmara Mun. de Viana do Castelo.
- ALEGRIA, Fernanda (1990) - *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Memórias do C. E. G., n^o12, Lisboa.
 — (1983) - *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no séc. XIX*, Linha de Acção n^o6 - Geografia Regional e Histórica, Relatório n^o 5, CEG, INIC, Lisboa.
- ALEGRIA, M^a Fernanda e GARCIA, João Carlos (1991) - "Etapas de evolução da cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)", in *La Cartografia de la Península Ibérica i la sua extensió ai continent americà*, Inst. Cartografia de Catalunya, Barcelona, pp. 227-279.
- ALMEIDA, C. A. Ferreira de (1987) - *Alto Minho*, Novos Guias de Portugal, Ed. Presença, Lisboa. ANSELMO, Artur (1989) - "Um documento Iconográfico precioso e até agora desconhecido: aguarela de Viana no séc. XVII", *Cadernos Vianenses*, Tomo XIII, Câm. Mun. de Viana do Castelo, Viana do Castelo, pp. 107-112. ARAÚJO, José Rosa de (1962) - *Caminhos Velhos e Pontes de Viana e Ponte de Lima*, Junta Distrital de V. C, Viana do Castelo. *Aurora do Lima* - Vários números desde 1855.
- BARROS, Matias de (1973) - *Viana do Castelo: capital do Alto Minho*, Ed. do Autor, Viana do Castelo. BEZERRA, Manuel G. de Lima (1992) - *Os Estrangeiros no Lima*, 3 Vols., Ed. da Câmara Mun. de Viana do Castelo (Fac-símile da 1- edição de 1785). *Boletim do Ministério das Obras Publicas Comércio e Indústria* -Vários números entre 1853 e 1868. BOM JESUS, Frei Manuel (1813) - "Memória sobre a vila de Viana do Minho", *Jornal de Coimbra*, Vol. IV, Lisboa, pp. 146-163.
- CALDAS, João V. et ai. (1990) - *Viana do Castelo*, Ed. Presença, Lisboa. CAMARÁ Mun. de Viana do Castelo (1863) - *Código de Posturas do Concelho de Vianna do Castello*, Tip. do Jornal Viannense.
 — (1889) - *Regulamento do Serviço de Vehiculos*, Typ. da "Aurora do Lima".
 — (1913) - *Postura Reguladora do Serviço de Trens em Viana do Castelo* - Tip. da "Aurora do Lima".
 — (1932) - *Regulamento Geral da Construção Urbana para a cidade de Viana do Castelo*, ^Tip. V^o de José de Sousa.
- CÂMARA Mun. do Porto (1910) - *Documentos relativos à Iluminação a Gaz e Eléctrica da cidade do Porto*, Oficinas Motta Ribeiro Lda, Porto. CAPELA, José V. E. (1986) - "Viana na segunda metade do séc. XVIII: em torno de um processo de decadência e subalternização comercial", Braga, Barbosa e Chavier, pp. 113-149.
 — (1987) - "O Porto de Viana no contexto do Comércio Externo Português", in *Viana - O Mar e o Porto*, JAPN, Viana do Castelo, pp. 93-112.
- CÁRTER, Harold (1981) - *The Study of Urban Geograpy*, Ed. Edward Arnold, Londres, 3^o edição. CASTELO-BRANCO, Fernando (1958) - "Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa", *Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa*, Janeiro-Março, Lisboa, pp. 39-66.
 — (1975) - "Tráfego Portuário e História Regional Portuguesa", in *Papel das Áreas*

- Regionais na Formação Histórica de Portugal*, Academia Portuguesa da História, Lisboa, pp. 241-249.
- (1979) - "A economia bracarense e o tráfego fluvial do Cávado", *Bracara Augusta*, XXXIII, nº 75-76, Braga, pp. 303-324.
- CASTRO, J. H. F. (1983) - "Encanamento do rio Lima", *Cadernos Vianenses*, Tomo VII, Câ. Mun. de Viana do Castelo, Viana do Castelo, pp. 58-66. CASTRO, Luís C. de (1980) - "Das pontes sobre o rio Lima em Viana do Castelo", *Cadernos Vianenses*, Tomo III, Câ. Mun. de Viana do Castelo, Viana do Castelo, pp. 127-130.
- (1981) - "Da Comunicação da Estação do Caminho de Ferro com a Doca de Flutuação", *Cadernos Vianenses*, Tomo IV, Câ. Mun. de Viana do Castelo, Viana do Castelo, pp. 75-76.
- CLAVAL, Paul (1981) - *La Logique des Villes, Éssai d'Urbanologie*, Col. Géog. Économique et Sociale, Tome XV, Ed. LITEC, Paris. COELHO, Eusebio C. C. P. F. (1861) - *Estatística do Distrito de Vianna do Castello*, Imp. Nac, Lisboa.
- CONDE d'Aurora (1929) - *Roteiro da Ribeira - Lima*, Ed. do Autor, Ponte de Lima. COSTA, P. António Carvalho da (1706) - *Chorografia Potuguesa e Descrição Topográfica do Famoso Reyno de Portugal*, Tomo I, Tratado III, Lisboa.
- (1960) - *Viana do Castelo*, Ed. Lusíada, Porto.
- DAVEAU, Suzanne (1991) - "História e Geografia", *Ler História*, 21, Ed. Teorema, Lisboa, pp. 162-169.
- (1992) - "Algumas Leituras para uma Exposição", in *A Pintura do Mundo, Geografia Portuguesa e Cartografia dos Séculos XVI a XVIII*, Câ. Mun. do Porto, Porto, pp. 11-20.
- (1987-1991) (Org. e Atualização) - *Geografia de Portugal*, por Orlando Ribeiro e Hermann Lautensach, 4 vol., João Sá da Costa, Lisboa.
- FEIJÓ, Rui (1983) - "A revolta de Pinotes. Mobilização Rural e Urbana em Viana no tempo da Patuleia", *Ler História*, Nº 2, Ed. Teorema, Lisboa, pp. 61-82.
- (1985) - *Panorâmica sobre as gentes e os campos do Alto-Minho no ano de 1870*, Fund. Calouste Gulbenkian/Centre Culturel Portugais, Paris.
- FERNANDES, Francisco J. C. (1990) - *Viana Monumental e Artística*, Grupo Desp. e Cultural dos E.N.V.C., Viana do Castelo.
- (1991/92) - "A praça e o processo de terciarização", *Foz do Lima*, Nº 0 a 8, Viana do Castelo.
- MARQUES, Helder, FERNANDES, José A. R. e MARTINS, Luís P. (1990) - *Porto, percursos nos espaços e memórias*, Ed. Afrontamento, Porto. FERNANDES, José A. R. e MARTINS, Luís P. (1988) - "A área central dos aglomerados urbanos do noroeste de Portugal", *Revista da Faculdade de Letras da Univ. do Porto, Geografia*, I Série, Vol. IV, Porto, pp. 33-54. FINO, Gaspar Cândido G. Correia (org.) (1883, 1888 e 1903) - *Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, Vol I, II, III, Imp. Nac, Lisboa.
- (1889) - *Legislação e Disposições Regulamentares acerca do serviço de Obras Públicas*, Tip. de Eduardo Roza, Lisboa.
- FRIEDMANN, John e WEAVER, Clyde (1981) - *Território y Funcion*, Col. Nuevo Urbanismo, Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid, 1- ed. 1979. GALEGO, Júlia e DAVEAU, Suzanne (1986) - *O Numeramento de 1527-1532, Tratamento Cartográfico*, Memórias do C. E. G., nº 9, C.E.G., Lisboa. GARCIA, António A. (1979) - *Los Ferrocarriles del Sureste - estudio geográfico*, Instituto Juan Sebastián Elcano, Madrid. GASPAS, Jorge (1969) - "A morfologia Urbana de Padrão Geométrico na Idade Média", *Finisterra*, Vol IV, nº 8, C.E.G., Lisboa, pp. 198-215.
- (1970) - "Os portos fluviais do Tejo", *Finisterra*, Vol.V, nº 10, C.E.G., Lisboa, pp. 153-199.
- (1975) - "Estudo geográfico das aglomerações urbanas em Portugal Continental", *Finisterra*, Vol. X, nº 19, C.E.G., Lisboa, pp. 107-152.
- GASPAS, Jorge e FERRÃO, João (1980) - "As cidades Portuguesas e a Geografia Urbana na Universidade de Lisboa", *Estudos Para o Planeamento Regional e Urbano*, Nº 14, C.E.G., Lisboa, pp. 15-42. GOITIA, Fernando C. (1982) - *Breve História do Urbanismo*, Col. Dimensões, Nº 12, Ed. Presença, Lisboa. GONÇALVES, Fernando (1989) - "Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)", in *Direito do Urbanismo*, Inst. Nac. de Administração, Lisboa, pp. 225-267.
- (1990) - "La mise en scène de l'urbanisme au Portugal (1864-1974)", *Sociedade e Território*, Nº Especial, Porto, pp. 137-142.
- GUERRA, Luís F. da (1877) - *Vianna do Castello, Esboço Histórico*, Coimbra.
- (1879) - *Guia do Caminho de Ferro do Minho (de Nine a Valença)*, Imprensa da

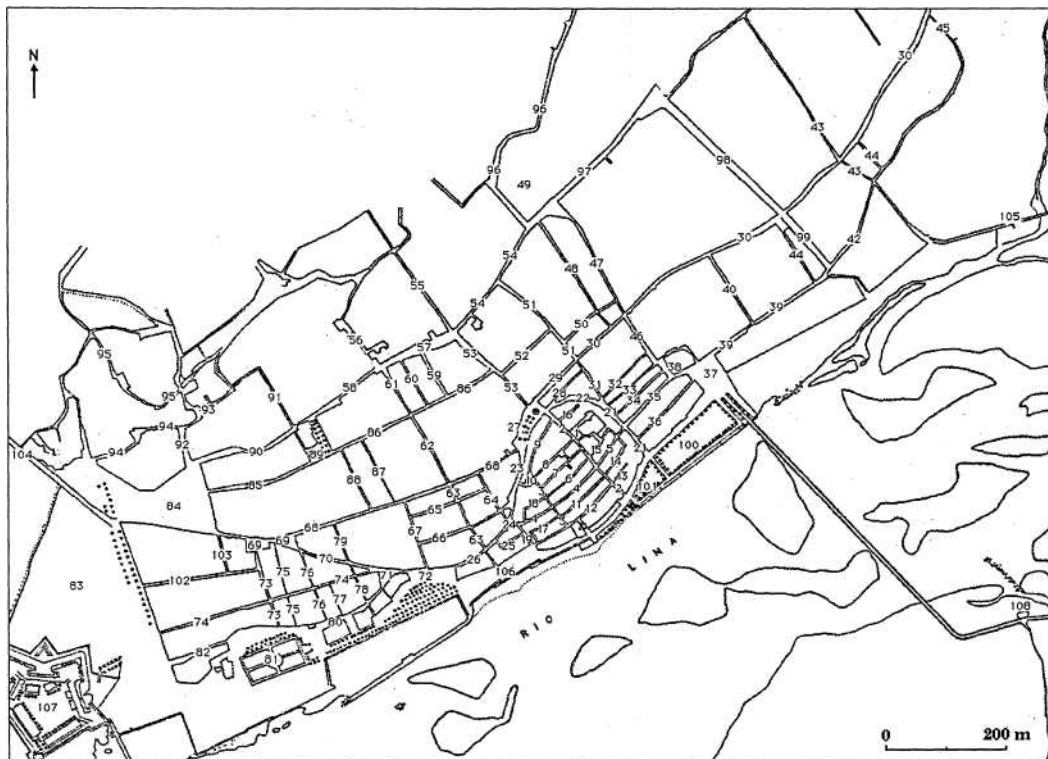
- Universidade, Coimbra.
- (1923) - *Guia de Vianna do Castello*, Typ. "A Aurora do Lima", Viana do Castelo.
- JORGE, Ricardo (1888)** - *Saneamento do Porto, Relatório apresentado à Comissão Municipal de Saneamento*, Typ. de Ant^o José da Silva Teixeira, Porto. **JUSTINO, David (1988 e 1989)** - *A Formação do Espaço Económico Nacional, Portugal, 1810-1913*, 2 Vol., Documenta Histórica, Ed. Vega, Lisboa, **KITTS, Arno (1988)** - *An analysis of the components of migration: Viana do Castelo, Minho, 1826-1931*, Department of Social Statistics, Faculty of Social Sciences, University of Southampton, Southampton. **LEAL, A. S. A. Barbosa de Pinho (1884)** - *Diccionario Geographico, Corográfico, Estatístico* (...), Vol. 10, Liv. Ed. de Mattos Moreira & Cardosos, Lisboa. LIMA, Nelson (1980) - *5000 Anos de Transportes*, Gráfica Maiadouro, Porto. LOPES, M^ª Madalena (1952) - "Entroncamento - o caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização", *Boletim do Centro de Estudos Geográficos*, n^o 4 e 5, Univ. de Coimbra, Coimbra, pp. 17-63. **LOPES, Pedro Inácio (1894)** - *Estado da Viação Ordinária do País, em 30 de Junho de 1893*, M.O.P.C.iyimp. Nac, Lisboa. **LOUREIRO, Adolfo (1904)** - *Os Porto Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Vol. I, Imp. Nacional*, Lisboa.
- (1905) - *O porto de Vianna do Castello*, Separata de Os portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Imp. Nacional, Lisboa.
- MAGALHÃES, M^ª Madalena A. (1988)** - "A indústria do Porto na primeira metade do séc. XIX", *Revista da Faculdade de Letras da Univ. do Porto, Geografia, I Série, Vol. IV*, Porto, pp. 111-155. **MARQUES, Oliveira et ai. (1990)** - *Atlas de Cidades Medievais Portuguesas, História Medieval-1*, INIC, Imprensa Nacional, Lisboa. **MATOS, Teodoro de (1980)** - *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750.1850)*, Vol. I e II, Ponta Delgada. **MINISTÉRIO das Obras Publicas, Comércio e Industria (1901)** - *Estado das Estradas Reaes, Districtaes e de Serviço no Continente do Reino, Imp. Nac, Lisboa*. **MINISTÉRIO do Comércio e Comunicações (1929)** - *Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente* Imp. Nac, Lisboa. **MOREIRA, Manuel A. F. (1984)** - *O Porto de Viana do Castelo na Época dos Descobrimentos*, Ed. da C. M. de Viana do Castelo.
- (1986) - *O Município e os Forais de Viana do Castelo*, Ed. da C. M. de Viana do Castelo.
- MUMFORD, Lewis (1982)** - *A cidade na História, suas origens, transformações e perspectivas*, Col Ensino Superior, Ed. Univ. de Brasília, S. Paulo, Brasil, 1- ed. 1961.
- NUNES, Júlio C. de Abreu (1879)** - *Guia do Viajante nos caminhos de ferro ao Norte do Douro*, Imprensa Portuguesa, Porto. **OLIVEIRA, Eduardo P. de (1985)** - *Imagens do Minho Oitocentista*, Centro Cult. e Desp. dos Trab. (...), Braga. **OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1973)** - *O Espaço Urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*, Inst. de Alta Cultura, Coimbra.
- (1975) - *Trabalhos de Geografia e História*, Bibl. Geral da Univ. de Coimbra, Coimbra.
- (1981) - "Evolução dos estudos de Geografia Urbana em Portugal. Perspectivas puras e aplicadas. A contribuição Coimbrã.", / *Colóquio Ibérico de Geografia*, Univ. de Salamanca, pp. 155-162.
- (1983) - "A cidade do Porto como centro urbano 'histórico'", *Cadernos de Geografia*, n^o 2, I.E.G., Coimbra, pp. 3-22.
- (1992) - "Evolução da Cartografia Urbana Oitocentista do Porto, Enquadrada na Cartografia Urbana de Portugal e da Europa", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Ed. da Câm. Mun. do Porto, Porto, pp. 17-25.
- ORTIGÃO, Ramalho (1948)** - *As Farpas*, Tomo I, 2^ª edição, Lisboa. **PAES, Miguel C. C. (1879)** - *Ponte sobre o Tejo*, Typ. Universal, Lisboa.
- PINHEIRO, Magda A. (1987)** - "Portugal e Espanha: integração e ruptura. Os Caminhos-de-Ferro (1850-1890)", *Ler História*, 11, Ed. Teorema, Lisboa, pp.47-75.
- (1990) - "Crescimento e modernização das cidades no Portugal oitocentista", *Ler História*, 20, Ed. Teorema, Lisboa, pp.79-107.
- (1979) - "Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX", *Análise Social*, vol.XV(58), Lisboa, pp. 265-286.
- PUMAIN, Denise (1982)** - "Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIX siècle", *Annales de Géographie*, n^o 507, Armand Colin Ed., Paris, pp. 529-550. **REIS, António M. (1991a)** - "Os forais antigos do Noroeste de Portugal", *Estudos Regionais*, n^o

- 9, C.E.R., Viana do Castelo, pp. 55-74.
- (1991b) - "A fundação da fábrica de louças de Viana e as exportações de louça e de barro através do porto de Viana do Castelo, de 1772 a 1785", *Estudos Regionais*, n.º 9, C.E.R., Viana do Castelo, pp. 95-100.
- REIS, Jaime (1981) - "Aspectos económicos de Viana do Castelo em 1840: um inquérito esquecido", *Estudos Contemporâneos*, n- 2-3, Centro de Est. Humanísticos, Porto, pp. 143-198.
- Revista das Obras Públicas e Minas* - Vários números entre 1870 e 1912.
- RIBEIRO, Orlando (1969) - "Proémio metodológico ao estudo das pequenas cidades portuguesas", *Finisterra*, Vol. IV, n.º 7, C.E.G., Lisboa, pp. 64-75.
- (1971) - "Cidade", in *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, Iniciativas Editoriais, Lisboa.
- (1977) - *Introduções Geográficas à História de Portugal, estudo crítico*, Col. Estudos Portugueses, Imp. Nac, Lisboa.
- SALGUEIRO, Teresa B. (1987) - "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas", in *Povos e Culturas*, N.º 2, Univ. Católica Portuguesa, Lisboa, pp. 113-144.
- (1992) - *A Cidade em Portugal, uma Geografia Urbana*, Col. Cidade em questão/8, Ed. Afrontamento, Porto.
- SALGUEIRO, Teresa B. e GARCIA, João C. (1988) - "Lisboa nos fins do século XIX. Geografia de uma transição", in *Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro*, 2.º vol., C.E.G., Lisboa, pp. 399-410.
- SCHWALBACH, Luis (1946) - "A geografia da circulação e os agregados humanos", *Revista da Faculdade de Letras*, Tomo XII-2.ª série, n.º 1-2, Univ. de Lisboa, Lisboa, pp. 46-58.
- SERRÃO, Joaquim Veríssimo (1986) - *História de Portugal*, Vol. VIII a X, Verbo, Lisboa.
- SERRÃO, Joel (1980) - *Temas oitocentistas. Para a História de Portugal no século passado*, vol. I e II, Livros Horizonte, Lisboa, 2- ed..
- (dir.) (1971) - *Dicionário de História de Portugal*, vol. I a IV, Iniciativas Editoriais, Lisboa.
- SILVA, Carlos N. (1987) - *Planeamento Municipal e a Organização do Espaço de Lisboa: 1926-1974*, E.P.R.U, N.º 27, C.E.G. - I.N.I.C, Lisboa.
- SILVA, J. Gomes (1899) - *A Peste Bubónica*, Magalhães e Moniz Editores, Porto.
- TAVARES, Rui (1992) - "A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 - Uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*, Ed. da Câm. Mun. do Porto, pp. 29-39.
- VASCONCELOS, M.ª Emília de (1980) - "Chafarizes, fontes e tanques da urbe", *Cadernos Vianenses*, Tomo III, Câm. Mun. de Viana do Castelo, pp. 38-44.
- (1982) - "Pequena nota sobre o advento do automóvel em Viana", *Cadernos Vianenses*, Tomo VI, Câm. Mun. de Viana do Castelo, pp. 57-77.
- (1984) - "Mestres, Alunos e Aulas em Viana", *Cadernos Vianenses*, Tomo VIII, Câm. Mun. de Viana do Castelo, pp. 57-122.
- VIEIRA, António L. (1985) - "Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro - a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46", *Rev. de Hist. Econ. e Social*, n.º 15, Lisboa, pp. 123-134.
- (1980) - "Algumas questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do século XIX", *Análise Social*, vol. XVI, 61-62, G.I.S., Lisboa, pp. 71-84.
- (1982) - *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Imp. Nac, Lisboa.
- VIEIRA, J. Augusto (1886) - *O Minho Pitoresco*, 2 tomos, Liv. de Ant. M.ª Pereira, Lisboa.
- WINGO, Lowdon (1976) - *Ciudades y Espado, el uso futuro dei suelo urbano*, Col. Urbanismo, Oikos-tau, Barcelona.
- YANCI, Pilar G. (1977) - *Los accesos ferroviários a Madrid*, Inst. de Est. Madrilenos, Madrid.

SIGLAS UTILIZADAS E NÃO IDENTIFICADAS NO TEXTO:

- ADEV** - Arquivo da Direcção de Estradas de Viana do Castelo;
- AHMOP** - Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas;
- AHMVC** - Arquivo Histórico Municipal de Viana do Castelo;
- LA** - Livro de Actas da Câmara Municipal de Viana do Castelo;
- LCE** - Livro da Correspondência Expedida pela Câmara Municipal de Viana do Castelo;
- LCR** - Livro da Correspondência Recebida pela Câmara Municipal de Viana do Castelo;
- LCTER** - Livro Copiador de Trabalhos Expedidos para outras Repartições pela Câmara Municipal de Viana do Castelo;
- LRRC** - Livro de Registo das Representações da Câmara Municipal de Viana do Castelo; **BMOPCI** - Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Industria.

ANEXO 1 — Planta toponímica da cidade de Viana do Castelo, em 1859/60



- | | |
|-----------------------------|-------------------------------|
| 1- Pç. Velha/Lg. da Matriz | 55- Quelha do Passamano |
| 2- Rua de D. Luiz | 56- Quelha dos Cruzios |
| 3- Rua do Hospital Velho | 57- Rua da Carreira |
| 4- Rua Grande | 58- Rua dos Cruzios |
| 5- Rua de S. Pedro | 59- Rua de Gonçalo Velho |
| 6- Rua das Seitães | 60- Rua das Cabaças |
| 7- Rua do Tourinho | 61- Rua de Pedro de Mello |
| 8- Rua do Poço | 62- Rua dos Rubins |
| 9- Rua dos Fornos | 63- Rua do Salgueiro |
| 10- Lg dos Ferradores | 64- Rua dos Fornos |
| 11- Rua cega | 65- Rua de Luis Jacome |
| 12- Rua do Cães | 66- Rua do Anjinho |
| 13- Quelha do Caxuxo | 67- Rua de Sta Clara |
| 14- Ruada Vilarinha | 68- Rua de S. Sebastião |
| 15- Rua dos Clérigos | 69- Lg. de S. Domingos |
| 16- Quelha Fornos de Cima | 70- Rua de Altamira |
| 17- Rua do Tojo | 71- Lg. de Altamira |
| 18- Rua da Parenta | 72- Lg. de Ste Homem Bom |
| 19- Rua de S. João | 73- Rua de S. Domingos |
| 20- Rua de Na sa da Vitória | 74- Rua do Loureiro |
| 21- Rua 8 de Maio | 75- Quelha do Miranda |
| 22- Rua do Eirado | 76- Quelha da Agua |
| 23- Rua da Picota | 77- Quelha da Osoria |
| 24- Lg. da Picota | 78- Quelha do Matamouros |
| 25- Rua das Flores | 79- Quelha das Noivas |
| 26- Rua dos Manjovos | 80- Rua do Marquez |
| 27- Pç. da Rainha | 81- Jardim Publico |
| 28- Rua das Padeiras | 82- Rua do Castelo |
| 29- Rua da Misericórdia | 83- Campo do Castelo |
| 30- Rua da Bandeira | 84- Campo de D. Fernando |
| 31- Rua Espírito Santo | 85- Rua da Lama |
| 32- Rua da Palha | 86- Rua das Rosas |
| 33- Rua da Videira | 87- Rua das Vacas |
| 34- Rua da Gramática | 88- Rua do Trigo |
| 35- Rua da Piedade | 89- Lg. de Monserrate |
| 36- Rua dos Caleiros | 90- Rua de S. Tiago |
| 37- Pç. do Príncipe | 91- Rua de Sta Luzia |
| 38- Cemitério das Almas | 92- Rua do Assento |
| 39- Rua de S. Bento | 93- Rua da Portela |
| 40- Rua Nova de S. Bento | 94- Rua do Penedo |
| 41- Quelha do Carmo | 95- Rua de S. José |
| 42- Rua de Gontim | 96- Rua de Abelheira |
| 43- Quelha das Trincheiras | 97- Rua do Cemitério |
| 44- Quelha do Porrinho | 98- Rua de José Espregueira |
| 45- Quelha dos Abraços | 99- Rua do Carmo |
| 46- Rua de Marim Velho | 100- Lg. do Pombal |
| 47- Rua das Laranjeiras | 101- Lg. do Postigo |
| 48- Rua de St2 António | 102- Rua Frei B. dos Mártires |
| 49- Campo de Sts Ante | 103- Rua Tenente Valadim |
| 50- Rua Roque de Barros | 104- Estrada de Caminha |
| 51- Rua das Correas | 105- Azenhas de D. Prior |
| 52- Rua Nova de Sts Ana | 106- Lg. da Feira |
| 53- Rua de Sta Ana | 107- Fortaleza de S. Tiago |
| 54- Rua da Amargura | 108- S. Lourenço |

FONTE: Topónimos inscritos na Planta de Thomaz Correia, levantada em 1859/60, excepto os dos arruamentos não existentes á data (97, 98, 99, 102 e 103)

ANEXO 2

População residente no concelho (1864-1930) e na cidade de Viana do Castelo (1562-1930)

Valores Absolutos											
ANOS	1562	1780	1794	1801	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
Concelho					42526	43033	46259	47311	51466	52858	53380
Monserrate					3531	3557	4164	4467	4836	5046	5298
Stª Mª Maior					5340	5376	5601	5623	5686	5671	6246
Cidade	5062	6423	8275	7269	8871	8933	9765	10090	10522	10717	11544

Valores Percentuais (1864 = 100)											
ANOS	1562	1780	1794	1801	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
Concelho					100	101.2	108.8	111.3	121	124.3	125.5
Monserrate					100	100.7	117.9	126.5	137	142.9	150
Stª Mª Maior					100	100.7	104.9	105.3	106.5	106.2	117
Cidade	57.1	72.4	93.3	81.9	100	100.7	110.1	113.7	118.6	120.8	130.1

FONTES: 1562 — Manuel MOREIRA (1984); 1780 — M. G. de Lima Bezerra; 1794 — José CAPELA (1986); 1801 — Amo KITTS (1988); 1864 e seguintes — Censos da População.

ANEXO 3

Fogos existentes nas freguesias da cidade de Viana do Castelo (1527-1930)

Valores Absolutos												
ANOS	1527	1639	1706	1780	1801	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
Monserrate					661	868	846	979		1002	1073	1251
Stª Mª Maior					1075	1185	1211	1253		1233	1248	1425
Total cidade	968	3000	3000	1630	1763	2053	2057	2232		2235	2321	2676

Valores Percentuais (1864 = 100)												
ANOS	1527	1639	1706	1780	1801	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
Monserrate					76.2	100.0	97.5	112.8		115.4	123.6	144.1
Stª Mª Maior					90.7	100.0	102.2	105.7		104.1	105.3	120.3
Total cidade	47.2	146.1	146.1	79.4	85.9	100.0	100.2	108.7		108.9	113.1	130.4

FONTES: 1562 — Manuel MOREIRA (1984); 1780 — M. G. de Lima Bezerra; 1794 — José CAPELA (1986); 1801 — Amo KITTS (1988); 1864 e seguintes — Censos da População.

ANEXO 4

Número de pedidos de licenças para obras, por rua e ano, na cidade de Viana do Castelo (1867-1883)

Ano\Rua	R.Bandeira	R.Sebasti.	R.Rosas	R.Stª Ana	R.Loureiro	Lg.Pombal	R.Picota	R.Alta mira	R.D.Luiz	R.Stª Antª	Outras	Total/ano
1867	1	1	1		1			1			6	11
1868	3			1			1			1	5	11
1869	2	1	1	1	1	1		1		2	8	18
1870											1	1
1871	4	3			2			1			1	11
1872	6	1			1	2					10	20
1873	2	1	3	2					2	1	5	16
1874	1		1				1				3	6
1875												0
1876												0
1877	1			2					1		3	7
1878											3	3
1879												0
1880	3	3				2	1	1			8	18
1881	2	1				1						4
1882	1	1	2	2	1		2				9	18
1883		1	1		1				1			4

Fonte: AHMVC, 1988, Livro de Registo de Licenças para construir ou fazer reparos em edifício

ANEXO 5

Distribuição das unidades funcionais de comércio e serviços, por arruamento, na cidade de Viana do Castelo, em 1896 e 1930

Arruamentos *a	Comprimento fachadas(m) *b	1896		1930	
		Nº unidades	NV100 m	Nº unidades	NV100 m
Av. Combatentes da G. Guerra	550	Aberta a partir	de 1917	11	2
Av. da Carreira	380	3	0.8	7	1.8
Av. Luis de Camões	240	0	0	6	2.5
L.g. da Picota	70	4	5.7	Absorvido pela	Av. dos Comb.
L.g. de S. Domingos	200	10	5	18	9
L.º João Tomás da Costa	230	15	6.5	23	10
Pc. da Rainha (ou da República)	200	21	10.5	30	15
R. de Altamira	280	5	1.8	4	1.4
R. da Bandeira	1800	23	1.3	36	2
R. de D. Luiz	340	17	5	17	5
R. de Gontim	400	1	0.3	8	2
R. Grande	350	3	0.9	10	2.9
R. Oito de Maio	400	11	2.8	16	4
R. dos Maniosos	180	3	1.7	1	0.6
R. da Piedade	220	7	3.2	20	9.1
R. da Picota	230	15	6.5	14	6.1
R. das Rosas	800	9	1.1	13	1.6
R. de Stª Ana	310	12	3.9	16	5.2
R. de S. João	75	2	2.7	Absorvida pela Av. dos Comb.	
R. de S. Sebastião	850	22	2.6	43	5.1

*a - apenas se registam os arruamentos que tenham num dos anos considerados, pelo menos, uma unidade por 100 metros de fachada construída; *b - o cálculo do comprimento de fachada construída foi feito através das plantas de 1864/67 e de 1948.

FONTE: *Anuário Comercial de Portugal* de 1896 e 1930.

ANEXO 6

Alguns dados sobre o Concelho de Viana do Castelo em 1859

Empregados Administrativos	908
Artes Liberais	144
Artes Mechanicas e Officios	1088
Pessoal Comerciante	515
Pessoas existentes nos conventos	125
População Ecclesiastica	154
Pessoal dos Hospitais	17
Operários Fabris	22
Pescadores do Mar	89
Pescadores do Rio	23
Triplacções de Embarcções Mercantes	202
Total da População do Concelho	39260
Total da População da cidade	7534
População da cidade com < de 7 anos (1/5.5 do total)	1370
População da cidade com > de 60 anos (1/11 do total)	685

Fonte: Eusébio COELHO, 1861, pp. 11-12, 22, 106, 220-223, 245-250 e 292.

ANEXO 7
**«Relação dos ferros que se achão colocados nos citios abaixo declarados
para pendurar nelles os lampeoens da Camará» — 1846**

Largo de S. Domingos	Aporta do Pedrosa Aporta do Cunha
Rua de S. Sebastião	Aporta do Roberto Nortton Esquina de D. Benta Brandão Dita da Caza do Fonceca do Correio Dita das Agorretas Dita do Lajes padeiro
Rua das Rosas	Defronte de Manoel Roiz Correia Esquina de Francisco Marinho Dita do Escrivão Leite
Rua dos Cruzios	Esquina dos Quartéis defronte das ortas
Rua das Vacas	No meio desta rua
Rua d'Altamira	Aporta do Martins vendeiro Aporta de João Barbosa Lima Ao né da Iuntina
Rua do Mareques	Esquina das Freitas Defronte das Faulas
Rua do Loureiro	Defronte de João motivo
Largo de St ^o Homembom	Aporta do Martins Cavalgante
Rua dos Manjovos	Defronte do Capitão do Porto Esquina da Caza da Viuva de Ant ^o de Castro
Campo da Feira	Esquina do quintal de João Coelho Dita da Caza do Pedro das Cunhas Praça do Peixe Alfandega
Chafariz da Picota	Defronte deste chafariz
Rua do Cães	No meio desta rua
Rua da Praça Velha (da Matriz)	Aporta do João de S. Miguel Defronte de João Bap. de Campos Esquina de José Vianna
Largo do Hospital Velho	Neste largo
Rua Grande	Esquina da Lapela defronte da Cruza
Rua da Picota	Na Caza de Manoel Nicolao
Campo do Forno	Esquina das Trigueiras Dita da Mizericordia
Rua de St ^o Anna	Na Caza do Conde de Terrena No mirante das Freiras de St ^o Anna
Rua das Correas	Esquina da Caza que foi do Lima No meio desta dita rua
Campo de St ^o António	Aporta da Viuva de Manoel Serieiro Aporta de Felis da Rocha
Rua da Bandeira	Esquina da Isabel marchante Dita de D. M ^o Emilia Aporta da Condeça d ^o Almada Aporta das Coelhas Esquina de Manoel da Costa Bandeira A diente do arco do Carno Defronte dos Quezados
Rua Nova de S. Bento	Na esquina desta rua defronte das Freiras
Rua da Piedade	Aporta da loja de Jeronimo Marques Aporta do EUm. Sr. Manoel Carlos
Pustigo	Aporta do Luiz Manoel Monteiro Na Caza dos Terrados
Praça das Couves	Esquina da Caza do falecido Amorim Dita da Caza do Espregueira Defronte da Capela dos Malheiros

FONTE: AHMVC, Iluminação, 2006.

ANEXO 8

Tarifa do que deve pagar-se na passagem da ponte de madeira na Villa de Vianna, até à construção da ponte de pedra, que n'ella se manda edificar — (11/04/1807)

Cada uma pessoa de pé	5 reis
Cada besta de carga ou de sella	30 reis
Gado solto por cabeça	20 reis
Carro carregado	60 reis
Dito sem carga	30 reis
Liteira ou Sege	120 reis
Gado Lanigero por cabeça	10 reis

O dobro desta contribuição se cobrará nos oito dias da Feira da Senhora d'Agonia

Tarifa do que se deve pagar depois de construída a ponte de pedra

Por cada carro carregado	20 reis
Dito sem carga	10 reis
Besta	10 reis
Cabeça de gado	5 reis
Liteira	50 reis
Carruagem	60 reis

O dobro como acima durante os oito dias referidos

FONTE: AHMOP, MR, 2D-1R, 2, L4-248.

ANEXO 9

Datas de início da construção das estradas de ligação dos principais centros urbanos do Noroeste de Portugal Continental, construídas de 1854 e 1867

DATAS	ESTRADAS
11/10/1854	Famalicão - Barcelos - Viana do Castelo
06/05/1857	Braga - Barcelos
19/05/1857	Viana do Castelo - Caminha
25/10/1858	Braga - Arcos de Valdevez - Valença
08/11/1858	Braga - Ponte de Lima
01/08/1861	Caminha - Valença
04/01/1862	Guimarães - Fafe
14/03/1862	Braga - Guimarães
25/05/1862	Porto - Póvoa do Varzim
25/05/1863	Barcelos - Esposende
06/03/1865	Barcelos - Póvoa do Varzim
01/08/1865	Arcos - sítio do Carregadouro
08/05/1867	Famalicão - Póvoa do Varzim
01/06/1867	Braga - Chaves
16/07/1867	Viana do Castelo - P. de Lima (margem direita do rio Lima)

FONTE: BMOPCI, 1854 a 1868, *Mapas da Despesa feita com estradas.*

ANEXO 10
Valores orçamentados para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Viana do Castelo e o seu peso no total da despesa municipal (1855-1926)

Data	Ruas	%	Limpeza	%	Fontes	%	Jardins	%	Cartog rafia	%	Expropri ação	%	Vicinais	%
855/56		9.84			80000	0.70			0	0.00	0	0.00		
956/57		9.60			0	0.00			0	0.00	0	0.00		
857/58		14.48			0	0.00			0	0.00	0	0.00		
858/59	1268000	12.68			150000	1.50			0	0.00	48800	0.49		
859/60	1684000	16.14	102000	0.98	0	0.00			0	0.00	0	0.00		
860/61	2519550	18.16	150000	1.0	72000	0.52			0	0.00	239400	1.73		
861/62	2062735	13.68	130000	1.8	0	0.00			0	0.00	950000	6.30		
862/63	1383619	11.55	144000	1.2	80000	0.67	60000	0.50	0	0.00	120000	1.00		
863/64	1179000	9.86			0	0.00	78360	0.66	0	0.00	9000	0.08		
864/65	1978821	15.51			138000	1.08	730000	5.72	0	0.00	50000	0.39		
865/66	3848100	26.72			0	0.00	584900	4.06	0	0.00	0	0.00		
866/67	5225274	26.66			410000	2.09	165900	0.85	0	0.00	125000	0.64		
867/68	1739155	11.00			276000	1.75	140000	0.89	0	0.00	0	0.00		
868/69	2600269	12.62			686000	3.33	410000	1.99	0	0.00	151500	0.74	218000	1.06
869/70	3240228	17.79			273140	1.50	210000	1.15	80000	0.44	200000	1.10	0	0.00
870/71	784420	4.33			360000	1.99	624000	3.45	80000	0.44	350000	1.93	100000	0.55
871/72	1430269	10.65			260000	1.94	277000	2.06	0	0.00	100000	0.74	0	0.00
872/73	1076102	6.03			193000	1.08	150000	0.84	0	0.00	1100000	6.17	150000	0.84
874/7	1623720	8.43			570000	2.96	152599	0.79	130368	0.68	2236000	11.61	650000	3.37
875/76	691500	3.94			402500	2.30	300000	1.71	0	0.00	1100815	6.28	570000	3.25
876/77	340722	1.33			200000	0.78	100000	0.39	30000	0.12	5300000	20.65	0	0.00
1877/78	4902293	19.89			300000	1.22	300000	1.22	0	0.00	1478000	6.00	174000	0.71
1878/79	*													
1879	*													
1880	3575140	11.68			270090	0.88	100000	0.33	0	0.00	350000	1.14	0	0.00
1881	11743173	17.96			100000	0.15	3150000	4.82	220000	0.34	8270000	12.65	0	0.00
1883	1795455	5.85	280000	0.91	310000	1.01	658350	2.14	10000	0.03	2313800	7.53	0	0.00
1884	4817500	14.90	120000	0.37	890885	2.75	280600	0.87	0	0.00	442439	1.37	0	0.00
1885	1750000	5.01	200000	0.57	1240000	3.55	250600	0.72	0	0.00	1069578	3.06	0	0.00
1886	1252579	2.82	120000	0.27	1480000	3.33	1200000	2.70	0	0.00	870241	1.96	0	0.00
1887	4626000	11.93	100000	0.26	2050000	5.28	140000	0.36	0	0.00	429684	1.11	0	0.00
1888	4220000	7.18	500000	0.85	1600000	2.72	80000	0.14	72117	0.12	13480000	22.93	0	0.00
1889	10220000	12.02	450000	0.53	4700000	5.53	760000	0.89	85000	0.10	16068600	18.90	0	0.00
1890	12250000	16.65	200000	0.27	2200000	2.99	700000	0.95	0	0.00	3725000	5.06	0	0.00
1892	1141827	1.94	600000	1.02	3302261	5.61	70000	0.12	70500	0.12	20000	0.03	0	0.00
1893	326000	0.78			190000	0.45	0	0.00	0	0.00	70000	0.17	0	0.00
1894	555442	1.25			500000	1.12	190000	0.43	0	0.00	70000	0.16	0	0.00
1895	407640	0.99			300000	0.73	150000	0.36	0	0.00	30000	0.07	0	0.00
1896														
1897														
1898	400000	0.93	240000	0.56	200000	0.47	20000	0.05	0	0.00	10000	0.02	40000	0.09
1899	436000	1.11	670000	1.70	200000	0.51	10000	0.03	0	0.00	10000	0.03	190000	0.48
1900	621000	1.16	300000	0.56	400000	0.75	284192	0.53	0	0.00	35000	0.07	0	0.00
1901	1064944	0.87	200000	0.16	300000	0.25	320000	0.26	0	0.00	50000	0.04	0	0.00
1902	406000	1.10	200000	0.54	250000	0.68	260000	0.70	0	0.00	30000	0.08	0	0.00
1903	5269000	12.17	550000	1.27	500000	1.15	580000	1.34	0	0.00	450000	1.04	0	0.00
1904	*													
1905	5816000	13.23	700000	1.59	1300000	2.96	350000	0.80	0	0.00	30000	0.07	25	1 0.06
1906	1454760	3.58	700000	1.72	2030000	4.99	650000	1.60	0	0.00	20000	0.05	1	0.25
1907	1008999	2.79	600000	1.66	400000	1.11	430000	1.19	0	0.00	20000	0.06	1	0.28
1909	820536	2.13	600270	1.56	300000	0.78	620000	1.61	0	0.00	1300000	3.37	1	0.26
1910	912000	2.47	846140	2.29	70000	0.19	500000	1.35	0	0.00	500000	1.35	1	0.27
1911	900000	2.33	780565	2.02	270000	0.70	1075867	2.78	0	0.00	140000	0.36	1	0.1
1912	1200000	2.84	800000	1.90	2620000	6.21	1650000	3.91	0	0.00	100000	0.24	1	0.1
1913	2150000	3.45	800000	1.28	2410000	3.87	1700120	2.73	0	0.00	1450000	2.33	1	0.1
1914	3434170	4.86	1200000	1.70	3729310	5.27	1146730	1.62	0	0.00	200000	0.28	0	0.1
1915	4479320	6.22	600000	0.83	1735000	2.41	1007140	1.40	0	0.00	120000	0.17	0	0.1
1916	4366800	5.82	800000	1.07	710000	0.95	590000	0.79	0	0.00	330000	0.4	0	0.1
1917	3440000	4.35	660000	0.83	900000	1.14	620000	0.78	0	0.00	830000	1.0	0	0.1
1918	1900000	2.15	1150000	1.30	590000	0.67	550000	0.62	0	0.00	100000	0.1	0	0.1
1919	1750000	3.17	1350000	2.45	1320000	2.38	810000	1.47	1	0.00	360000	0.44	0	0.1
1920	4100000	3.06	3000000	2.24	2331	0.00	1455960	0.00	1	0.00	800000	0.99	1	0.1
1921	9700000	4.28	4500000	1.98	48864670	21.54	1857240	0.82	1	0.00	420000	0.49	1	0.1
		3.70	8100000			19.11	3960000	1.12	1	0.00	300000	0.36	0	0.1
									1	0.00	800000	0.99	0	0.1
									1	0.00	500000	0.57	0	0.1
1926	39000000	5.10	30200000		61683700	8.07			1	0.00	500000	0.07	0	0.1

* Informação não disponível

Fonte: AHMVC, Orçamentos inseridos nos Livros de Actas, 788 A a 820 para os anos de 1855 a 1910; Livros de Orçamentos 504 a 507, para os anos de 1911 a 1926.

ANEXO 10 (continuação)
Valores orçamentados para despender em obras públicas pela Câmara Municipal de Viana do Castelo e o seu peso no total da despesa municipal (1855-1926)

Data	Estrad. Mn.	%	Total ObPub.	%ObPub/Tot Desp	Total Despesa	Tot Desp (sem estr.)	Tot O. P. (sem estr.)	%	Cemitério	Iluminação
1855/56	1000000	0.87	1307300	11.42	11451807		1207300	10.54	200000	990000
1856/57	0	0.00	822100	9.60	8563500		822100	9.60	100000	764000
1857/58	900000	1.15	1220000	15.64	7801800		1130000	14.48	0	41900
1858/59	0	0.00	1466800	14.67	10001800		1466800	14.67	260000	50000
1859/60	402000	3.85	2188000	20.97	043547		786000	17.11	100000	1130000
1860/61	65000	0.47	3045950	21.95	874707		980950	21.48	1200000	1000000
1861/62	670249	4.45	3812984	-	078532		142735	20.84	1003200	969805
1862/63	345480	2.88	2133099	17.8	982034		787	14.92	333200	900000
1863/64	200000	1.67	1466360	17.26	988478		266	10.59	491630	50000
1864/65	0	0.00	2896821	22.71	756662		896	22.71	211000	1076400
1865/66	150000	1.04	4583000	31.82	440195		44320	30.78	48000	163794
1866/67	1601168	8.17	7527342	38.40	19603277	12909050	59261	30.23	129000	126800
1867/68	2895670	18.32	5050825	31.96	15804720		21551	13.64	20000	0
1868/69	4479765	19.09	7479742	41.07	18210350	14733976	3847769	18.68	292600	1019800
1869/70	3476374						4003368	21.98	174000	976800
1870/71	4405211	24.34	6703631	37.04	18009408	13604107	2108420	12.15	267000	1230800
1871/72	1622721	12.46	3740000	27.85	13427185	11754454	2067269	15.40	170000	976800
1872/73	5522293	30.96	8191395	45.92	17837373	12315080	2519102	14.12	230000	1110300
1873/74	3180179	21.53	4759982	32.22	14772651	11592472	1379803	9.34	130000	1476800
1874/75	3442120	17.87	8804807	45.71	19262652	15820532	4712687	24.47	200000	1476800
1876/77	5160654	20.11	11131376	43.37	25665601	20504947	5970722	-	75000	39628
1877/78	6038161	24.49	13192454	53.51	24652328	18614167	6980293	28.31	70000	362400
1878/79										
1879										
1880	8181264	26.72	12476494	40.74	30621564	22440300	4295230	14.03	46000	1534640
1881	6404789	9.79	28887962	45.70	65397873	58993084	23483173	35.91	140000	2245200
1882	2290135	6.78	15337693	45.43	33764491	31474356	13047558	38.64	288200	2700000
1883	2399142	7.81	7766747	25.29	30707379	28308237	5367605	17.48	238400	2676292
1885	2902466	8.30	7412644	21.20	34962145	32059679	4510178	12.90	238400	2353200
1886	2352822	5.29	7275642	16.36	44460917	42108095	4922820	11.07	108000	2588800
1887	3955065	10.20	11300749	29.13	38790824	34835759	7345684	18.94	190000	2661852
1888			19952117	33.94	58779550	58779550	19952117	33.94	120000	200000
1889	16186340	19.04	48469940	57.02	85001116		32283600	37.98	280000	200000
1891	9355030	15.05	14088523	22.66	62160442		4733493	7.61	40000	992000
1892	8138669	14.13	13523257	22.97	58862440		5204588	8.84	20000	190200
1893	8726631	20.77	9312631	22.16	42017303		586000	1.30	30000	529280
1894	8927987		10243429	23.00	44543578		1315442	2.95	50000	511692
1896	-----	---			-----			---		-----
1897										
1898	6534402	16.56	8050402	20.40	39455505		1326000	3.36	10000	5024400
1900	5646925	10.56	7287117	13.63	53481206			3.07	20000	5024400
1902	5523822	14.92	6669822	18.02	37013294		1146000	3.10	20500	5056200
1903	5757171	13.29	13106171	30.26	43310413		7349000	16.97	46000	5447500
1904										
1905	4985350	11.34	13206350	30.03	43975485		8196000	18.64	71000	5533860
1906	4874728	11.99	9829488	24.18	40657389		4854760	11.94	15000	5432900
1907	4269478	11.83	6828477	18.91	36102789		2458999	6.81	35000	5550600
1908	4551180	11.70	7943229	20.42	38903028		3292049	8.46	35500	5581800
1910	4608132	12.47	7536272	20.39	36957986		2828140	7.65	55000	5765875
			8693467	22.50	38635865		3166432	8.20	45500	5932335
1912	4146537	6.66	12806657	20.56	62294542		6370000	15.09	90500	5780900
1913							8510120	13.66	58100	5713365
1915	6115860	8.49	14057320	19.51	72056490		7941460	11.02	198100	5832000
1917	8099800	10.24	14549800	18.40	79069530		6450000	8.16	193100	5540000
1918	6353670	7.20	10643670	12.05	88305850		4290000	4.86	193100	4840000
1920	7941590	3.93	48517550	36.23	133922010		40575960	30.30	959100	4840000
1921	5202680	1	70544590	31.10	226804100		65341910	28.81	523100	3300000
1922	8000000	2	101125280	28.56	354073830		93125280	26.30	360230	8360000
1923	17835600	1.2	181873670	36.02	504897450		164038070	32.49	613100	12450000
1924	23560720	1	180062420	25.03	719371480		156501700	21.76	3123100	10300000
1925	19100500	1	122450500	15.69	780341610		103350000	13.24	7723100	20900000
1926	17600500	2	163484200	21.38	764541880		145883700	19.08	1322600	21800000