

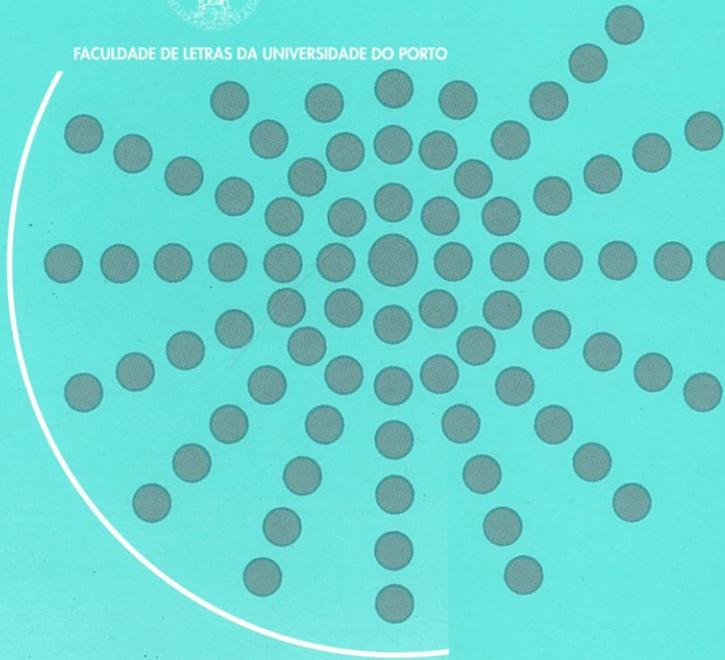


**GEDES**

GABINETE DE ESTUDOS DE DESENVOLVIMENTO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO



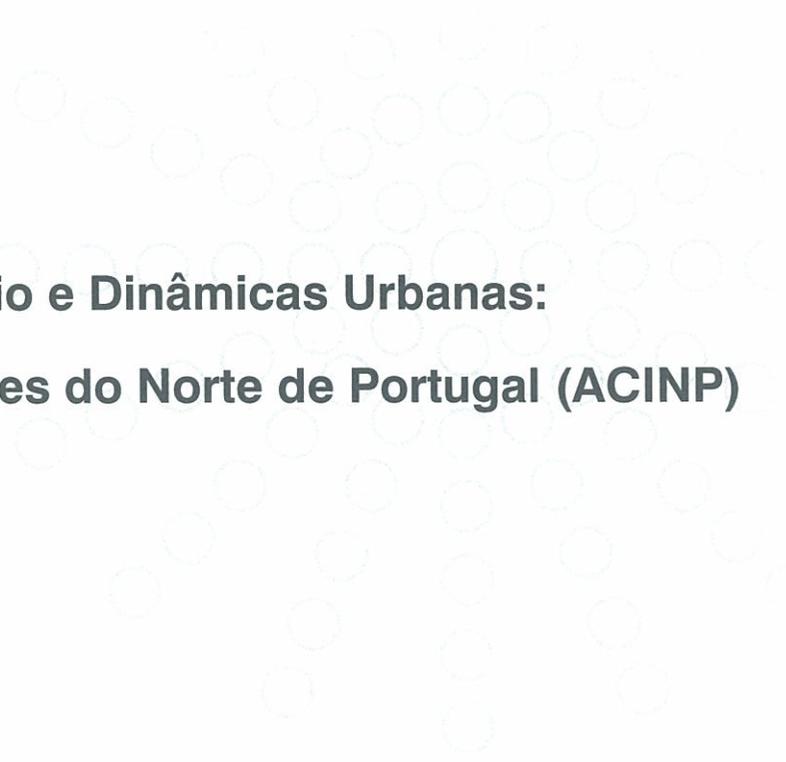
FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO



# Cadernos

TERRITÓRIO E DINÂMICAS URBANAS  
Atlas das Cidades do Norte de Portugal

# 1



**Território e Dinâmicas Urbanas:  
Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)**

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto 2000

## FICHA TÉCNICA

### Autores

José Manuel Pereira de Oliveira (*Coordenação*)

Helder Trigo Gomes Marques (*Investigador*)

José Alberto Rio Fernandes (*Investigador*)

Luís Paulo Saldanha Martins (*Investigador*)

Mário Gonçalves Fernandes (*Investigador*)

Miguel Sopas de Melo Bandeira (*Investigador*)

Rui Manuel Passos Mealha (*Investigador*)

Teresa M<sup>a</sup> Vieira de Sá Marques (*Investigadora*)

Título: Território e Dinâmicas Urbanas:

Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)

Edição: GEDES - FLUP

Impressão: Litogaia - Artes Gráficas, Lda.

Tiragem: 500 exemplares

Depósito Legal: 201343/03

**Território e Dinâmicas Urbanas:  
Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)**

**RELATÓRIO PRELIMINAR**

Financiamento: Fundação para a Ciência e a Tecnologia

Instituição de acolhimento: FLUP

Porto 2000





## Sumário

I. NOTA PRÉVIA	7
II. INTRODUÇÃO	9
III. METODOLOGIA	11
IV. ENQUADRAMENTO REGIONAL	29
V. AS CIDADES	31
ANEXO I - Fichas cartográficas	55
ANEXO II - Exemplos de cartografia das Cidades	81
ANEXO III - Enquadramento Regional	101



## I. NOTA PRÉVIA

O trabalho que agora se divulga, encontra-se tão somente em trânsito, não tendo, portanto, chegado ainda ao seu destino. Pretende vir a ser um Atlas das Cidades do Norte de Portugal e a versão final apenas será publicada no próximo ano. Para já, este documento, é o repositório de parte da investigação científica realizada no âmbito do projecto de investigação científica *Território e Dinâmicas urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)* que foi subsidiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (PCSH / C/ Geo 968 / 95), desenvolvida na sequência de uma candidatura apresentada por investigadores das Universidades do Porto - das Faculdades de Letras e de Arquitectura -, de Coimbra, do Minho e de Trás-os Montes e Alto-Douro.

Tinha-se, previamente, estabelecido que constituiriam o objecto de estudo as cidades do Norte de Portugal, à excepção das que se incluem na Área Metropolitana do Porto. Como facilmente se compreende, a AMP representa uma entidade histórica e geográfica com características que a tornam suficientemente autónoma na diversidade das entidades que a compõem, o que obrigava a um tratamento quer em termos de análise, quer de representação cartográfica, substancialmente diferente. Além disso, como também não se vislumbrava ser possível, em tempo útil, entrar em linha de conta com todas as cidades, para além das capitais de Distrito (Viana do Castelo, Braga, Vila Real e Bragança), entendeu-se que o estudo deveria abranger explicitamente as de Guimarães e de Chaves, o que não significa que outras não pudessem comparecer, sempre e quando necessário.

Essencialmente, este Atlas, é bem mais uma tentativa de compreensão do decurso do fenómeno urbano, e menos o percurso individual de cada uma das cidades. E, porque privilegia a fixação de conjunturas em detrimento do sincretismo casuístico, é menos um somatório de monografias e mais um esboço de tipologias.

Entendeu-se também que, para o debate a promover a partir deste texto de divulgação, não faria muito sentido mobilizar todo o material existente, parte dele ainda em processo de tratamento ou edição, pelo que apenas aqui se reproduzem e, naturalmente, se submetem à crítica, alguns ou partes dos textos e dos mapas elaborados, com a preocupação, sobretudo neste último caso, de percorrer, sempre que possível, todo o leque tipológico, mesmo que a título meramente exemplificativo.

Finalmente, este documento, com escassas diferenças, foi enviado à Fundação para Ciência e a Tecnologia como "relatório científico" e divulgado no colóquio "O Mapa e a Cidade" realizado em Novembro de 2000 na FLUP.



## II. INTRODUÇÃO

i) Um Atlas, qualquer atlas geográfico - e, sem dúvida, é isso que mais nos seduz - talvez devesse ser somente forma e cor, para que quem o contemplasse pudesse sentir-se mais livre na construção e/ou na reconstrução da imagem que forma sobre os territórios. Se assim fosse, cada um de nós, enquanto leitor, correria menos riscos de ser submergido pelas interpretações, mais ou menos espessas, que os vários autores propõem.

Podia ter sido essa a nossa opção, produzir um atlas quase sem palavras explicativas, listar mapas e cartas que pudessem ser apenas percorridos, mas não foi. Não foi, porque as variáveis que são representadas nada têm de inelutáveis, sendo apenas - e simplesmente - o precipitado de uma dada selectividade analítica resultante, quer se queira quer não, da nossa própria leitura do território. É, por isso, que não se representa toda a informação disponível, mesmo que aparentemente pudesse casar bem com a temática, mas sim apenas aquela que, a nosso ver faz sentido para compreender a estruturação diacrónica do fenómeno urbano nas cidades objecto de estudo. É, também por isso, que propomos uma interpretação do porquê e como se foram alterando os territórios da urbanidade, como se sucederam as diferentes afectações do solo, ou, em síntese, da maneira como se foi estruturando a forma urbana da qual hoje temos um conhecimento directo e vivido.

O objectivo fundamental deste projecto consistiu e consiste, pois, no estudo das dinâmicas urbanas e na forma como se repercutem no território. Teve-se em atenção, por um lado, não só a intencionalidade do pensamento urbanístico, em abstracto, como também as políticas urbanísticas, no concreto, fazendo a distinção do que não passou de mero desígnio, daquilo que efectivamente se plasmou no território e, por outro, considerou-se igualmente a hermenêutica dos poderes fácticos, das estratégias dos respectivos agentes, assim como a evolução dos instrumentos operativos, quer de representação, quer de enquadramento jurídico das acções que foram fazendo a cidade.

A análise centrou-se, essencialmente, na época contemporânea já que as grandes modificações urbanas se verificaram a partir do fim do Antigo Regime e do subsequente ganho de importância da indústria e da modernização das vias e dos meios de comunicação no território urbano. No entanto, recorreu-se, sempre que tal nos pareceu necessário, a períodos mais recuados desde que isso fosse indispensável para a compreensão e o reconhecimento das modificações urbanas ulteriores.

ii) A organização deste documento segue de perto o relatório que foi enviado à instituição de tutela, embora a ele não corresponda exactamente. Como é evidente, a organização do atlas será, concerteza, substancialmente diferente, dado que os aspectos metodológicos serão encurtados, ao contrário do que sucederá ao acervo cartográfico, que será bem mais amplo do que aquele agora aqui reproduzido.

Ao compulsar este relatório facilmente se perceberá a lógica que foi seguida. Em primeiro lugar e antes de mais, explicita-se a metodologia utilizada quer quanto ao tratamento da informação, quer quanto aos procedimentos seguidos para a produção cartográfica. Só depois, comparece um pequeno texto introdutório de Enquadramento Regional, que aqui toma a forma condensada e, ao qual, corresponde

o acervo cartográfico apresentado no Anexo III com a mesma denominação. Trata-se de uma panóplia de mapas, com informação cartografada à escala da freguesia - extraíram-se, a título de ilustração, cerca de uma dezena - que pretendem retratar quer as dinâmicas populacionais (variação absoluta e relativa da população residente, estrutura etária, dimensão familiar, etc.), quer a base económica regional (repartição da população activa por sectores de actividade, etc.), quer preocupações com o conhecimento do património tanto natural como humano.

Depois do enquadramento regional, comparece o atlas propriamente dito. O corte temporal define três períodos suficientemente distintos para poderem ser autonomizados em termos analíticos. O primeiro corresponde à cidade oitocentista, o segundo ao Estado Novo e, por fim, o terceiro à cidade actual. Do Anexo I consta um repertório quase exaustivo das fontes cartográficas, sendo algumas das “fichas” vertidas em imagem no Anexo II. Além disso, reproduz-se também aí um exemplo de tratamento cartográfico, feito a partir de cartas de épocas diferentes, neste caso, a evolução da mancha construída de algumas das cidades.

### III. METODOLOGIA

#### 1. Informação, tratamento automático e produção cartográfica

##### 1.1. Introdução

A concepção de atlas assentou - nomeadamente a partir do século XVI - na ideia da simples colecção de imagens, quer iconográficas quer cartográficas, que pretendiam apresentar/representar, com mais ou menos rigor, um conjunto de países, regiões e/ou cidades.

A partir do século XVIII, com o aperfeiçoamento dos levantamentos de base e o aparecimento da cartografia temática e da nova ciência denominada “estadística”, a feitura de atlas começou a envolver a recolha e tratamento de informação, efectuados a múltiplas escalas, mas agora destinando-se também a servir de suporte à decisão política. É ainda nesta perspectiva que este tipo de abordagem se consolidará, aumentando-se consideravelmente a quantidade de informação tratada e fazendo-se dos atlas igualmente instrumentos privilegiados no ensino da Geografia, sobretudo a partir do século XIX, quando esta forma de difusão do conhecimento do território se consolida.

Do que resta desta herança, permanecem como componentes fundamentais a actualização da informação e, essencialmente, o seu tratamento, tendencialmente menos descritivo e mais analítico.

O projecto “Atlas de Cidades do Norte de Portugal” é lançado, assim, numa altura em que faz sentido revisitar a produção e o significado de “atlas”, quando os meios disponíveis para produzir estes documentos estão cada vez mais vulgarizados, a informação “produzida” é cada vez mais vasta e a sua fiabilidade aumenta na medida das exigências dos potenciais utilizadores e dos meios técnicos empregues.

Neste plano, ressalta o notável esforço que as câmaras municipais das cidades objecto de estudo, a exemplo da grande maioria das câmaras do país, estão a desenvolver ou em vias de o fazer, dotando os seus serviços de meios de gestão estruturados em “sistemas de informação geográfica”, o que permite, à partida, pressupor um trabalho de sistematização da informação e, no médio prazo, admitir a existência de uma base alargada de consenso que decorre, nomeadamente, dos programas informáticos empregues.

Acresce, inevitavelmente, o fenómeno *Internet*. Entre o momento de formatação da proposta de candidatura do projecto e o seu término, especialmente alongado por razões a seu tempo invocadas, uma nova frente de interesse desaguou nos locais de trabalho, em casa, em locais de diversão, ou *em qualquer lugar*, tornando muito mais simples e rápido o acesso à informação, passando nomeadamente pela produção *on-line* de cartas, suportada por novas concepções de organização dos meios informáticos, e acrescenta factores de competição entre instituições, tanto câmaras como organismos “tradicionalmente” produtores de cartografia.

- Biblioteca Municipal de Bragança;
- Biblioteca Municipal de Chaves;
- Biblioteca Pública de Braga;
- Câmara Municipal de Braga;
- Câmara Municipal de Bragança;
- Câmara Municipal de Chaves;
- Câmara Municipal de Guimarães;
- Câmara Municipal de Viana do Castelo;
- Câmara Municipal de Vila Real;
- Instituto Portuário do Norte (Viana do Castelo)
- Museu Abade Baçal (Bragança);
- Museu Municipal de Viana do Castelo;
- Museu Municipal de Vila Real;
- Sociedade Martins Sarmento (Guimarães).

Num comentário necessariamente geral sobre as instituições listadas, pode afirmar-se que, independentemente do estado de conservação ou do nível e modernização das instalações de cada instituição, as condições físicas de acondicionamento do acervo, bem como da efectivação da consulta são razoáveis ou mesmo boas em quase todas elas. As excepções referem-se aos Arquivos Históricos Municipais de Bragança e de Chaves e aos Arquivos das Direcções Distritais de Estradas. Tanto os primeiros, instalados provisoriamente em sótãos, como os segundos, encerrados em caves ou em exíguos cubículos empoeirados, apresentam deficientes condições de iluminação e climatização que apenas a amabilidade e a disponibilidade dos seus responsáveis conseguiu amenizar através da forma como foi possível aceder aos documentos arquivados.

A estas dificuldades deve-se adicionar três casos excepcionais:

- o Arquivo dos Caminhos de Ferro Portugueses (onde se encontram os processos de construção de todas as linhas a norte do Douro, nomeadamente das linhas do Minho e Douro e da linha de Bougado a Guimarães) que esteve durante alguns anos armazenado de forma caótica num edifício fronteiro à estação das Devesas em Gaia (que foi permitido “esquadrinhar” com uma grande liberdade), iniciou entretanto a sua organização, pelo que só a partir da conclusão desse processo deverá ser revisitado;
- o presumível “Arquivo Histórico Municipal de Vila Real”, não consta da listagem porque não existe, encontrando-se o acervo histórico camarário armazenado e indisponível numa sala cedida pelo Arquivo Distrital de Vila Real;

- o Arquivo Histórico do Conselho Superior de Obras Públicas, em cujo espólio foram depositadas fundadas esperanças, na medida em que a generalidade das obras lançadas pelo poder central e grande parte das obras municipais, a partir de meados de 1852 (ano de criação do Conselho) careciam de parecer razão pela qual recebia os processos completos, com cartografia, orçamentos e memórias descritivas que serão, certamente, documentos com grande interesse. Por três vezes foram desenvolvidos esforços para proceder a consultas, e apesar de formalizadas as intenções e comparecendo nas instalações do Conselho Superior de Obras Públicas, a amável resposta foi invariavelmente a mesma, formulada nos seguintes termos: “as centenas de peças que possuímos têm estado acumuladas em armários, sem nenhuma organização, estando agora a ser catalogadas e os ficheiros a ser informatizados, pelo que o arquivo não se encontra aberto ao público”, isto ao longo dos últimos anos.

Naturalmente, que os arquivos até agora comentados não possuem ficheiros de qualquer tipo e nem mesmo os seus guardiães conseguem assegurar conhecer a totalidade do acervo que possuem, pelo que só observando as lombadas de cada processo ou livro se pôde ir fazendo caminho, isto quando isso foi possível, o que não aconteceu como já foi referido, em relação ao acervo do Conselho Superior de Obras Públicas, bem como ao Arquivo Histórico Municipal de Vila Real.

Felizmente foi possível consultar os Livros de Actas Municipais, uma das fontes privilegiadas, para todas as cidades, visto que os da Câmara Municipal de Vila Real, contrariamente a todos os outros casos de estudo, fazem parte do acervo do Arquivo Distrital. Foi também possível, no caso das Direcções Distritais de Estradas, consultar os processos das estradas construídas a partir de 1850, onde nos interessa particularmente, pela sua importância na reestruturação do tecido urbano existente e pela estruturação do crescimento urbano posterior, os lanços de estrada pelo interior e nas proximidades das cidades (apenas se aguardando que a JAE de Bragança consiga tornar consultáveis os seus arquivos).

Também a lacuna aberta pela impossibilidade de consultar o Arquivo Histórico do Conselho Superior de Obras Públicas foi mitigada pelas consultas efectuadas quer no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas quer no Arquivo Nacional da Torre do Tombo, que reúne muito do espólio do *Ministério do Reino*, onde desaguavam os projectos, nomeadamente os que implicavam expropriações, e aqueles em que, em algum momento, foi necessário o recurso aos tribunais.

Ainda no que à importância dos acervos se refere, sublinhe-se que algumas instituições se salientam pela riqueza e especificidade dos seus conteúdos para o projecto ACINP, enquanto outras só pontualmente, mas por vezes de forma insubstituível, contribuem para o enriquecimento dos conteúdos referenciados e/ou recolhidos para o projecto.

No último caso encontram-se, por exemplo a Sociedade de Geografia de Lisboa, o Arquivo Histórico Militar, o Museu Abade Baçal (Bragança) ou o Museu Municipal de Viana do Castelo. Enquanto no primeiro se podem referir o Arquivo do Gabinete de Estudos de Arqueologia de Engenharia Militar, o Instituto Português de Cartografia e Cadastro, os Arquivos Históricos Municipais ou os Serviços Técnicos das Câmaras Municipais.

De facto, o Arquivo do Gabinete de Estudos de Arqueologia de Engenharia Militar, por exemplo, é uma instituição incontornável no que se refere à cartografia urbana setecentista de quaisquer das seis cidades, diríamos da totalidade das cidades portuguesas ou de origem portuguesa, como as do oriente ou as brasileiras. A esta cartografia estavam subjacentes objectivos militares, mas também é um facto que não existe outra para esta época. Devemos mesmo estender a importância do acervo cartográfico destas instituições até às primeiras décadas do séc. XX, pois não só muitos dos engenheiros envolvidos na elaboração dos projectos de transformação oitocentistas eram militares e depositavam cópias nas suas corporações, mas também porque muitos daqueles projectos implicaram negociações para a afectação de terrenos pertencentes às instituições militares.

Na mesma linha, porque agregadora do labor cartográfico dos engenheiros civis e, a partir de meados do séc. XIX, também da maioria dos engenheiros militares, encontra-se o denominado Instituto Português de Cartografia e Cadastro.

Sem os Arquivos Históricos Municipais e os Serviços Técnicos camarários seria muito mais difícil conhecer os planos, projectos e estratégias, tanto passados como actuais, bem como seriam mais frágeis as conclusões apresentadas.

Uma palavra ainda para as bibliotecas públicas locais que se mostram um bom ponto de partida para a recolha bibliográfica sobre cada uma das cidades, pois, à excepção da de Bragança, todas possuem as obras fundamentais até agora publicadas sobre a cidade em que estão inseridas.

### **1.2.2. Informação recolhida**

Genericamente, a informação recolhida pode ser classificada nos seguintes tipos:

- bibliografia,
- cartografia (antiga e actual, em papel e suporte digital),
- fotografia,
- iconografia,
- informação estatística (publicada, disponível e recolhida directamente).

Bibliografia - Foram efectuadas pesquisas nas bases disponíveis on-line e aprofundadas nas bibliotecas e fundos ainda não digitalizados, existentes nas instituições referidas no ponto anterior.

Cartografia - Foram efectuadas pesquisas sobre a cartografia existente, de base e seus derivados (como os projectos e planos), tendo-se procedido à realização de cópias em diferentes suportes nas instituições referidas no ponto anterior.

Foi também recolhida cartografia actualizada, em suporte digital, fornecida pelas câmaras municipais ou por empresas privadas que desenvolveram trabalhos de planeamento para estas instituições,

apresentando-se, em anexo, uma listagem de toda a cartografia até agora referenciada.

Fotografia - Ao nível da fotografia, distinguem-se três domínios: fotografia aérea, fotografia de documentos e fotografia da situação existente.

A recolha de fotografia aérea contou com as existências da fototeca do Instituto de Geografia da FLUP e das câmaras municipais, e incidiu nas coberturas realizadas pelo Instituto Geográfico do Exército, do Instituto Nacional da Cartografia e do Cadastro e da Direcção Geral de Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (as limitações orçamentais não permitiram adquirir as várias coberturas fotográficas disponíveis).

A fotografia de documentos cartográficos, iconográficos ou outros, pretendeu alcançar dois objectivos: recolher informação sobre todos os documentos disponíveis com interesse directo para o Atlas, ou para as investigações individuais em curso incorporadas no projecto, e tornar disponível o acesso a representações dos documentos para utilizações ulteriores.

A fotografia da situação actual das cidades, permite dispor de uma base documental de exemplos-tipo, ilustrativa da realidade existente.

Iconografia - Foram efectuadas pesquisas e foi recolhida em suporte fotográfico informação constante em obras publicadas ou avulsas, existentes nas instituições referidas no ponto anterior.

Informação Estatística - Foram efectuadas pesquisas, identificada a informação, recolhida e adquirida informação publicada ou disponível nas instituições referidas no ponto anterior.

Complementarmente:

- foi recolhida ou actualizada informação funcional sobre as áreas centrais dos aglomerados (os meios financeiros envolvidos, essencialmente, e o tempo disponível, eram insuficientes para completar o levantamento funcional integral das cidades objecto de estudo);
- foi compilada informação sobre eventos culturais que tiveram lugar nas cidades objecto de estudo, de forma mais exaustiva e sistemática no caso de Viana do Castelo (apesar do enorme interesse e do significativo número de eventos, nomeadamente de natureza cultural erudita, em aglomerados de média e pequena dimensão não estão ainda disponíveis informações que traduzam uma organização sistemática de bases de dados neste domínio, sendo possível tão só aceder a informação dispersa, sendo morosos e particularmente difíceis os processos de compilação do universo dos eventos que tiveram lugar nas diferentes cidades, perante a diversidade de agentes e âmbitos envolvidos);
- foi recolhida informação exaustiva sobre o património arquitectónico classificado com base na legislação produzida e na informação publicada em formato livro e digital pela Direcção Geral de Edifícios e de Monumentos Nacionais entre 1907 e 1997;
- foi recolhida informação funcional sobre as cidades objecto de estudo a partir dos anuários comerciais e industriais para os anos de 1896, 1910, 1920, 1930 e 1940;

- procedeu-se ao carregamento de dados da população residente desde 1864 até 1970 por freguesia para o Norte de Portugal (os dados referentes a 1981, 1991 e 2001 são disponibilizados, contra pagamento, pelo INE).

### **1.3. Referenciação geográfica**

#### **1.3.1. O problema do limite de cidade**

O traçar de um limite administrativo pressupõe um acto de vontade humana que não tem correspondência no território, senão a que lhe é imposta por uma decisão. Assim, por natureza, o limite é artificial, muito embora aproveite muitas vezes descontinuidades ou obstáculos de natureza física (como linhas de água). Por outro lado, a consistência do limite está associada ao sentido de adequação que lhe é atribuído, a uma realidade física e cultural existente ou que foi sendo construída, reforçada pela sua duração histórica e que leva a que, em regra, seja tão menos discutida quanto mais longa a sua existência.

A compreensão do limite adoptado terá que fazer-se tendo por base o momento da sua definição, o que leva normalmente a considerar-se desactualizado e subavaliado nos casos em que a cidade é antiga e a expansão urbana forte, ou sobreavaliado nos casos em que a cidade é mais recente e a expansão menos forte (ou quando razões de ordem política ditam um alargamento excepcional).

Esta abordagem pressupõe a possibilidade de uma avaliação da correcção ou incorrecção de um limite que, sendo possível, é fortemente discutível associada que está, no caso em apreço, a outro conceito de difícil concretização: o de cidade. Definir o que deve ou não deve ser cidade, na proximidade do seu limite administrativo actual, é tarefa árdua e sem consenso possível, designadamente no caso de entidades urbanas inscritas em espaços densamente povoados (de que são bom exemplo as cidades de Braga e Guimarães). Sendo certo que, ao adoptar-se obrigatoriamente a cidade como um conjunto de freguesias, considerando a integridade do território, seguramente serão incluídas áreas não urbanizadas no interior da cidade e interrompidas continuidades urbanísticas que se prolongam para lá da fronteira adoptada.

Para lá da (eterna) inadequação momentânea entre o limite administrativo e um qualquer possível (ou impossível) limite “real” assente em bases científicas, importa considerar o tempo como um factor de distorção suplementar que, de forma mais ou menos rápida, desactualiza e dificulta a comparabilidade. Como solução de recurso, algumas administrações locais têm vindo a alargar os seus limites, a exemplo recente das cidades de Viana do Castelo, de Vila Nova de Gaia e de Viseu. No primeiro dos casos, que se inclui entre as seis cidades estudadas pelo Atlas das Cidades do Norte de Portugal, nota-se a significativa ampliação geográfica para além-rio na incorporação de Darque e de Meadela, que reflectiu as dinâmicas populacional, urbanística e da base económica local, em associação ao perímetro urbano proposto em Plano Director Municipal aprovado em 1992.

### 1.3.2. O recorte administrativo

O enquadramento das cidades no contexto regional, poderá por certo efectuar-se a partir da referência concelhia. Não só é possível fazer-lhe corresponder uma notável bateria de indicadores de fácil acesso, como a estabilidade dos seus limites (apesar de algumas excepções recentes: Odivelas, Trofa e Vizela) permite abordagens diacrónicas com séries significantes.

Todavia, a sua adopção, num atlas que pretende promover o estudo de cidades que, em caso algum, são coincidentes com o concelho em que se inserem (ao contrário de S. João da Madeira, Entroncamento, ou Lisboa e Porto, entre outras situações), conduz a um perda sensível na capacidade de avaliação e de comparação dos factos que se pretendem analisar e compreender. A considerável dimensão física dos concelhos conduz a um maior “esbatimento” de realidades distintas, seja em casos em que se incluem cidades que interessa estudar mais aprofundadamente (como Braga), seja em relação a outros concelhos com os quais importa estabelecer nexos de comparação ou que concretizam um simples acompanhamento enquadratório.

Apesar da maior dificuldade em obter informação referenciada à freguesia - o que foi possível ultrapassar para um considerável número de indicadores - e apesar das alterações no seu número e recorte geográfico (ainda assim, pouco importantes), optou-se por esta dimensão territorial como a base fundamental de referência na construção de cartas que pretendem ilustrar o enquadramento regional das cidades e as dinâmicas observadas no Norte de Portugal ao longo do último século e meio. Como as figuras que acompanham o texto bem ilustram, trata-se de uma base de referenciação territorial que permite uma alteração qualitativa da análise que é do maior significado para a compreensão das dinâmicas do Norte de Portugal.

### 1.3.3. As referenciações territoriais do intraurbano

No interior da cidade, deve privilegiar-se a referenciação exacta, ou seja, a marcação do ponto da cidade onde ocorre o fenómeno ou o registo que queremos retratar. Todavia, também na cidade importa a busca de sínteses que, partindo de valores muito desagregados, possibilitem a fusão em parâmetros substantivos (como áreas de dominância industrial, ou comercial, por exemplo), permitindo assim uma leitura mais fácil e a retenção daquilo que se julga dever privilegiar, por oposição a uma multiplicação de cartas que apenas retratam variáveis isoladas.

Por outro lado, a informação disponível a partir dos recenseamentos efectuados pelo Instituto Nacional de Estatística, reporta-se a unidades territoriais (lugar, freguesia, concelho e distrito), não permitindo a associação de qualquer informação recolhida a locais exactos (como o edifício ou sua parte). No entanto, depois da adopção pioneira do quarteirão como unidade geográfica de base para a obtenção e distribuição de informação (no Porto, para o Recenseamento da População e Habitação de 1981), passou a INE a disponibilizar, para este censo, alguma informação que se reporta a unidades territoriais de menor dimensão, denominadas secções e subsecções. Trata-se, neste caso, de fazer corresponder a informação recolhida a partes de freguesia (secções), depois subdivididas em várias unidades menores, designadas de subsecções.

Como se trata de um significativo aumento da escala com que a análise de base territorial pode ser feita, é possível identificar de forma mais fácil alguns lapsos na realização do recenseamento que conduzem à obtenção de valores incompreensíveis para quem melhor conhece os territórios (de que é bom exemplo o que se passa para a freguesia do Freixo do concelho de Ponte de Lima e foi registado em texto inscrito por elementos pertencentes ao ACINP no primeiro relatório do Plano de Urbanização adjudicado à Tecnopor):

“... a freguesia de Freixo insere-se numa área intersticial de ocupação menos densa, não se distinguindo, aparentemente, das freguesias mais próximas. Sublinhe-se o termo aparentemente, porque estamos convencidos que os dados dos Censos 91 referentes a Freixo estão subavaliados. De facto, pretendendo aumentar ainda mais a escala de análise, de forma a observar as diferenciações internas na freguesia de Freixo, tentamos socorrer-nos da informação do INE respeitante ao nível das subsecções (vd. mapa e quadro referente às subsecções da freguesia de Freixo), onde constatamos a não contabilização dos dados das três subsecções mais densamente edificadas e povoadas (Alto, Cadunho e Feira, onde se insere o entroncamento das E. N. nº 306 e 308), pois o somatório das restantes subsecções perfaz os totais da freguesia apresentados nos Censos 91. Aliás, esta grave lacuna impede-nos de utilizar devidamente aquela informação”.

Note-se, por fim, que a vantagem operativa das secções e subsecções, é dificultada pela difícil comparabilidade de áreas de dimensões por vezes muito distintas, revelando interesses de ordem operacional que, com toda a certeza, sobrepuseram as vantagens na subdivisão equitativa das tarefas de levantamento, aos interesses académicos ou ao de uso em outros estudos associados ao mais profundo conhecimento dos territórios e suas dinâmicas.

#### **1.3.4. As dimensões privilegiadas pelo Atlas**

O estudo do enquadramento das cidades na região toma por referência essencial a freguesia, recorrendo ao concelho num ou noutro caso em que tal se entenda indispensável e, em algumas circunstâncias de exemplificação, podendo descer à escala da secção.

No estudo da “cidade”, nos vários períodos temporais considerados (Período Oitocentista, Estado Novo e Pós 25 de Abril) toma-se por referência o espaço urbano mais denso, numa correspondência mais directa (no todo ou em parte) ao que hoje é identificado como a cidade histórica ou a cidade consolidada. No primeiro caso tem-se em atenção as expansões introduzidas ao longo das décadas de 30 a 60 e, no segundo caso, a expansão que normalmente ultrapassa a cidade administrativa - a cidade das freguesias - assente no processo que decorreu ao longo do último quarto de século.

Procura-se, relativamente aos elementos marcantes em cada um dos períodos e para cada uma das temáticas seleccionadas, conseguir a sua referência exacta a um determinado ponto ou área da cidade. No caso do último quarto de século, recorre-se ainda às secções e subsecções, para informação estatística fundamental, reportada ao ano de 1991.

As câmaras municipais forneceram igualmente informação estatística, que se sobrepõe por vezes à informação disponibilizada pelo INE, acrescentando elementos qualitativos importantes, em especial no domínio do uso do solo, quer em relação a alguns grandes conjuntos urbanos, ou a determinadas temáticas, como a ocupação funcional (com informação referenciada em alguns casos ao edifício).

Por freguesia, foi ainda compilada informação disponibilizada *on-line* através da internet proveniente da Direcção Geral do Poder Autárquico, da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, do Secretariado Técnico de Apoio ao Processo Eleitoral, da Direcção Geral de Educação do Norte, da Comissão de Coordenação da Região Norte, entre as entidades mais significativas. Alguma desta informação foi classificada por tipos, sujeita a processos de contagem e organizada também por freguesia.

A informação impressa ou manuscrita utilizada incluiu estatísticas, publicações, brochuras de divulgação e periódicos (em especial jornais e anuários). Os documentos consultados permitiram a criação de bases de informação com interesse tanto numa perspectiva de enquadramento das cidades estudadas no Norte de Portugal, como numa perspectiva de abordagem específica, cidade a cidade.

Entre as principais tarefas realizadas, destaque-se:

- criação de uma base de informação, em suporte informático, sobre a população do Norte de Portugal, por freguesia entre 1864 e 1970, completando-se assim a série, desde o arranque dos recenseamentos de base científica até à actualidade;
- tratamento de informação coligida sobre património (e seu enquadramento tipológico), a partir do cruzamento da publicação legislativa com outras publicações especializadas e as consultas realizadas *via Internet*;
- digitalização de toda a informação constante em anuários industriais e comerciais respeitantes às cidades objecto de estudo, para diferentes períodos;
- construção de uma base de informação sobre documentos cartográficos, fotográficos ou iconográficos constantes em publicações consultadas;
- levantamento de informação retrospectiva sobre os seis municípios, desde meados do século passado, no caso dos orçamentos constantes das actas das vereações e, em Braga, para projectos e licenças de construção de privados ou obras públicas, desde finais do século XVIII;
- compilação de informação actual sobre a ocupação funcional dos edifícios das cidades objecto de estudo, nomeadamente comércio e serviços das áreas centrais, a partir de projectos municipais diversos, como os que estão associados ao urbanismo comercial e ao planeamento estratégico.

A informação decorrente da recolha directa, realizada através de levantamentos funcionais para áreas específicas das cidades, assim como por inquérito, permitiu coligir informação muito diversificada e produzir documentos específicos sobre diversas vertentes do funcionamento e do quotidiano urbanos. A este propósito destaca-se a recolha realizada para várias cidades sobre os eventos de animação

cultural (que foi feita de forma exaustiva para Viana do Castelo), assim como os levantamentos que permitiram recuperar e discutir a metodologia de recolha e classificação de diverso tipo de informação para áreas específicas das cidades, nomeadamente na actualização da informação já disponível, desagregada ao edifício e ao piso.

Foram ainda realizadas entrevistas a responsáveis de instituições públicas e privadas, nomeadamente na identificação de processos de transformação, estratégias de actuação e caracterização dos grandes projectos para o futuro próximo.

Perante a diversidade da informação disponível, foram utilizados diferentes plataformas e formatos, entendidos como mais ajustados à respectiva organização, tanto em suporte digital como impresso.

### 2.1.2. Cartografia

A cartografia foi recolhida sob dois formatos, digital e impressa: as versões digitais foram fornecidas pelas diversas entidades em formato vectorial (*draw*); a cartografia impressa recolhida foi transferida para suporte digital num formato ponto-a-ponto (*pixel map*). Foram ainda preparadas as bases cartográficas com referências indexadas para construção de cartografia temática.

Entre a cartografia vectorial desenhada ou concluída no seio do projecto ACINP, conta-se a base cartográfica por freguesia para Portugal Continental, desenhada a partir da Carta Administrativa de Portugal à escala 1/250000, corrigida e acrescentada com as freguesias criadas entre 1993 e 1998, a partir de informação obtida nas juntas de freguesia e câmaras municipais (saliente-se que, numa fase avançada deste processo, passou a estar disponível no CNIG e no Ministério do Ambiente, a base administrativa desde a divisão por freguesia para Portugal; de qualquer forma, sendo o número de pontos por vector bastante superior ao utilizado no projecto ACINP, os ficheiros são significativamente maiores e, conseqüentemente, os processos de tratamento mais morosos ou inclusivamente não suportáveis por alguns dos equipamentos existentes no Instituto de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto e utilizados pelo projecto).

Destacam-se ainda as seguintes tarefas, associadas à recolha e ao tratamento de bases cartográficas:

- desenho, a partir de cartogramas vendidos pelo INE, de uma base vectorial com as secções e subsecções estatísticas criadas para o recenseamento de 1991;
- construção de uma base de informação de cartografia vectorial respeitante às cidades objecto de estudo, fornecida por cada uma das respectivas câmaras municipais, à excepção de Braga (em vias de obtenção);
- transporte para suporte digital em suporte ponto-a-ponto, dos tipos “pict”, “bmp” ou “jpg” das numerosas cartas recolhidas, quer as impressas, quer as desenhadas à mão;
- realização de fotografia e transporte para suporte digital, dos principais documentos cartográficos, em alguns casos, sujeitos a tratamento específico.

### 2.1.3. Fotografia

A fotografia coligida pelo projecto foi de três tipos: aérea, fotografia de documentos e fotografia horizontal do terreno.

A fotografia aérea foi obtida a partir de instituições públicas, nomeadamente as câmaras municipais e o Instituto de Geografia da FLUP, e privadas, como a ACEL.

A fotografia de documentos e a fotografia horizontal foi recolhida pelos investigadores do projecto, com os meios pessoais disponíveis. As fotografias com maior significado, foram transferidas para suporte digital e submetidas a processos de tratamento.

## 2.2. Tratamento da informação

De uma forma sistemática, a informação e diversos documentos obtidos, quando não disponíveis em suporte informático, foram digitalizados. A informação alfanumérica foi submetida, sempre que se justificou, a um processo de harmonização de formato de tal maneira que pudesse servir para a construção de cartografia automática, nomeadamente de tipo temático; foram criadas bases cartográficas, tanto quanto possível, corrigidas, redesenhadas, reconstruídas ou actualizadas; foram digitalizadas, corrigidas e enquadradas as fotografias realizadas.

Uma das principais tarefas desenvolvidas passou por criar bases cartográficas, onde as entidades representadas fossem identificadas por código numérico ou alfabético, de tal forma que fosse possível indexar automaticamente a informação às células respectivas. Este processo foi desenvolvido para as freguesias, secções e subsecções estatísticas.

Os maiores obstáculos encontrados resultaram da morosidade na correcção das bases e do processo de identificação dos códigos, numérico ou alfabético, no que respeita à componente gráfica, e da dificuldade em harmonizar a informação obtida, perante a existência ou não de códigos numéricos, em princípio os utilizados pelo INE a partir da adopção da Nomenclatura das Unidades Territoriais para fins Estatísticos - NUT's -, ou perante a diversidade na escrita dos nomes das freguesias. De qualquer forma, não há, por norma, uma correspondência entre os elementos utilizados pelas diferentes instituições, umas organizadas territorialmente pelas NUT's outras pelos Distritos, entre os óbices mais frequentes.

A informação obtida, para além da harmonização, permitiu uma abordagem estatística descritiva das variáveis disponíveis, a construção de novos indicadores, a exemplo da densidade populacional ou da variação da população, e tratamentos estatísticos analíticos, nomeadamente de análise factorial.

Nesta linha foram construídas diversas cartas temáticas, à escala da freguesia, nomeadamente sobre a população e a habitação - valores absolutos, variação, densidade populacional ou máximos populacionais (entre 1864 e 1991), estrutura etária, estrutura dos activos, caracterização da família, do alojamento e do edifício -, ou o património e a cultura. À escala das secções e das subsecções estatísticas, especificamente para as cidades objecto de estudo, foram implementados processos idênticos, utilizando as variáveis estatísticas disponíveis.

Assim, se as preocupações iniciais e fundamentais, que atravessaram todo o processo de desenvolvimento do projecto, passavam pela criação de bases de informação articuladas em sistema de informação geográfica, que permitissem a correspondência automática entre informação quantitativa ou qualitativa e as bases cartográfica com referências indexadas, este objectivo específico do projecto foi amplamente conseguido.

A cartografia vectorial actualizada permitiu, igualmente, desenvolver ensaios de reconstrução da cartografia antiga existente, bem como o desenho de cartas que reflectissem os ritmos e os sentidos da expansão urbana nas cidades estudadas.

Sobre estas bases foram desenhadas cartas de localização de equipamentos ou de outros componentes específicos temporalmente datados, cartas de uso do solo e, mais genericamente, de tipos de morfologia urbana.

### **2.2.1. Os meios informáticos - computadores**

A concepção inicial do projecto assentava em duas perspectivas cuja razoabilidade não parecia questionável mas que só em parte foi concretizada: a consulta de arquivos pelos investigadores do projecto justificava a aquisição de meios informáticos que facilitassem e apoiassem a pesquisa; os meios informáticos existentes na Faculdade de Letras do Porto, com maior capacidade de processamento, eram suficientes e a actualização dos equipamentos, até à altura, tinha-se processado de forma eficaz face aos novos meios técnicos e tecnológicos disponíveis no mercado. Assim, no projecto, foi incluída a aquisição de três computadores portáteis Macintosh utilizados pelos investigadores nas consultas que levaram a efeito, enquanto para tarefas com maiores exigências na capacidade dos meios informáticos seriam utilizados os computadores disponíveis na FLUP.

As possibilidades iniciais concretizaram-se no que respeita à utilidade de computadores portáteis para apoio à pesquisa em arquivo, enquanto os equipamentos com maior capacidade de processamento e armazenamento, foram rapidamente desactualizados pelas alterações introduzidas por novas gerações de computadores e programas e por novos ou mais sofisticados periféricos, a par da agudização na competição entre as plataformas Macintosh e Windows/MsDos e por inultrapassáveis carências financeiras da instituição de acolhimento, que permitissem as actualizações necessárias e até inevitáveis de forma atempada.

Desta forma, o projecto teve que assentar numa grande diversidade de meios, diminuindo a velocidade de processamento e a capacidade de organização da informação, perante as origens e formatos diversos da informação a que era possível aceder. Por outro lado, alguns documentos produzidos a partir de versões mais actualizadas de programas obrigou, frequentemente, a compassos de espera decorrentes da morosidade no acesso a versões mais actuais.

Computadores adquiridos no âmbito do projecto:

Macintosh PowerBook 190 cs (3 unidades)

Computadores e periféricos utilizados no âmbito do projecto:

Plataforma Macintosh - Quadra 980; Lazer, Epson, Gravador de CD, CollPix

Plataforma Windows 3.x e 9x - HP Vectra vl; Gravador HP, Lazer, Impressora 750C

### 2.2.2. Os meios informáticos - programas

A diversidade de formatos de transferência ou de versões utilizadas na informação adquirida, na obtida gratuitamente, na transposta para formato digital, na armazenada ou transferida entre plataformas, obrigou à utilização de uma grande diversidade de programas, entre os quais merecem referência:

#### Plataforma Macintosh

MapInfo: Cartografia automática

Microsoft Office Word: Tratamento de texto e composição

Microsoft Office Excel: Bases de dados, folhas de cálculo e tratamento gráfico

File Maker: Bases de dados e gestão da informação

Adobe Photoshop: Tratamento de imagem

Aldus Freehand: Desenho vectorial

Aldus SuperPaint: Desenho vectorial e edição de imagem

Ofoto: Digitalização de imagem

Nikon CoolPix: Digitalização de imagem fotográfica

Epson Scan: Digitalização de películas negativo e positivo

Toast: Gravação de dados em CD

Ustation: Desenho vectorial e transferência de ficheiros

Netscape: "Navegação" na *internet*

Internet Explorer: "Navegação" na *internet*

#### Plataforma Windows 3.x e 9x

Microsoft Office Word: Tratamento de texto

Microsoft Office Excel: Tratamento de dados alfanuméricos

Autocad: Desenho e digitalização vectorial

Ustation: Desenho vectorial e transferência de ficheiros de desenho

File Maker: Bases de dados

SPSS: Tratamento estatístico

Adobe Photoshop: Tratamento de imagem

Netscape: “Navegação” na *internet*

Internet Explorer: “Navegação” na *internet*

Adaptec: Gravação de dados em CD

Nikon CoolPix: Digitalização de imagem fotográfica

### **2.3. Produção de documentos cartográficos e tratamento das ilustrações**

Os esforços metodológicos desenvolvidos visaram, no fundamental: definir e rotinar procedimentos; identificar variáveis e definir um quadro de abordagem tendencialmente caracterizador das cidades objecto de estudo.

Concomitantemente, optou-se por abordagens segmentadas temporalmente, que possibilitassem o reconhecimento de temáticas e de documentos que, simultaneamente, apresentassem características comuns, permitindo generalizar tendências, ou perspectivas únicas, permitindo afirmar a individualidade dos aglomerados urbanos.

O conjunto de documentos produzidos encontra-se, desta forma, enquadrado por estes princípios metodológicos, repartindo-se em documentos de enquadramento territorial, documentos de ilustração e documentos sobre questões específicas das cidades estudadas. Para os diversos documentos cartográficos produzidos foram igualmente estruturados textos de explicitação das questões mais significativas com eles relacionados.

#### Documentos de enquadramento territorial

A partir das bases cartográficas desenhadas, referenciadas à freguesia e ao concelho, foi produzida cartografia com variáveis descritivas ou analíticas e utilizadas as bases para importação rápida de informação e produção de nova cartografia com base em novas variáveis.

### Documentos de ilustração

Foram identificados e definidos um conjunto de documentos, cartográficos, fotográficos ou iconográficos susceptíveis de caracterizar as cidades e/ou os processos estudados.

### Documentos sobre as cidades

Foi produzida cartografia automática referenciada às secções e subsecções, ao quarteirão e ao edifício com um conjunto de variáveis caracterizadoras.

## **2. A organização da informação e os meios informáticos disponíveis**

### **2.1. As bases de informação**

Os esforços desenvolvidos para a recolha de informação, permitiram a identificação de fontes, épocas e escalas de um avultado e diversificado conjunto de bases cartográficas de referência, assim como a reunião de um notável volume de informação de natureza estatística, mau grado por vezes existirem algumas resistências na disponibilização de elementos, cujo acesso se entendia dever manter protegido.

Perante possibilidades distintas de ampliação ou de actualização da informação, são consideradas abordagens necessariamente diversas face ao tipo de variáveis mobilizadas. As diferentes origens, dão lugar também a formatos de apresentação e de organização amiúde incompatíveis, salvo se implementados morosos processos de reconfiguração das bases de informação (que se ensaiaram para produção e tratamento cartográfico). O recurso a suportes informáticos, bem como a disponibilização da informação já digitalizada, permitiu em muitas circunstâncias reduzir significativamente o tempo e a complexidade das tarefas necessárias a essa harmonização. Importa, todavia, realçar as necessidades detectadas em relação à premência de implementar nesta matéria regras gerais que facilitem a leitura e utilização de bases de informação, preciosas na investigação científica como no apoio à definição e concretização de medidas de política de desenvolvimento.

#### **2.1.1. Informação alfa-numérica**

A informação alfanumérica foi obtida sob três formatos: digital, impressa ou manuscrita e por recolha directa ou inquérito.

O formato digital, tendencialmente em crescimento, é disponibilizado pela maioria das instituições contactadas, sobretudo para a informação mais recentemente produzida que, de uma forma geral, é apresentada em formatos compatíveis com programas de grande difusão no domínio das folhas de cálculo.

O Instituto Nacional de Estatística foi a entidade à qual o Projecto ACINP adquiriu maior quantidade de informação deste tipo, referente a diferentes recenseamentos periodicamente levados a efeito pelo instituto.

Os dados adquiridos foram disponibilizados na desagregação territorial correspondente à freguesia e vieram a ser utilizados na produção de documentos de enquadramento geral. Foi também possível aceder a informação desagregada por secção e subsecção para as cidades objecto de estudo, empregues como elementos de caracterização do espaço urbano.

A lista de indicadores dos censos, disponíveis por freguesia (e secção e subsecção), é extensa e abarca as grandes linhas caracterizadoras da população - o indivíduo e a família - a habitação - o alojamento e o edifício.

#### IV. Enquadramento Regional

Os processos de urbanização intensificaram-se nas últimas décadas em Portugal. Na transição de finais dos anos noventa para os primeiros anos do século XXI, Portugal apresenta um padrão de ocupação espacial assimétrico. Por um lado, uma extensa mancha densamente urbanizada, localizada preferencialmente no litoral, onde se regista uma forte dinâmica demográfica. Por outro, um extenso território em regressão populacional ocupando uma vasta área do espaço nacional.

As áreas densamente povoadas e de maior dinâmica populacional e económica são estruturadas por uma rede urbana policêntrica, fortemente polarizada pelas duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Nas áreas em despovoamento emergem pequenas concentrações urbanas, pouco activas quer em termos demográficos quer económicos.

Na região-plano do Norte podem ser identificados vários clusters territoriais, que de seguida serão descritos, demonstrando uma complexidade territorial que está longe de se resumir a uma simples dualidade entre o litoral e o interior. Os *clusters* territoriais definem, essencialmente, quatro conjuntos tipo:

- A cidade-aglomeração afirma-se;
- A mancha urbano-industrial emerge e alarga-se territorialmente;
- O rural-agrícola competitivo sobrevive, mas encurta-se;
- O rural despovoado e envelhecido submerge e torna-se espacialmente dominante.

Também em Portugal, como em outros países europeus, os factores regionais da urbanização são muito diferentes e, por isso, as estruturas espaciais ou territoriais resultantes variam de uma região para a outra, o que tem como consequência poderem ser identificadas diferentes fases do processo de urbanização no sistema urbano nacional.

As cidades de Braga e de Guimarães inserem-se num território de urbanização extensiva, mais ou menos sincrética, mas muito dinâmica, desenhado entre Viana do Castelo e Aveiro e que se prolonga para o interior até Penafiel e Amarante, configurando um território onde são cada vez mais abundantes as novas urbanidades e suburbanidades e onde predominam e se alargam os processos de industrialização rural difusa, a que só praticamente os espaços serranos são alheios. Ambas se localizam no miolo desta extensa mancha urbanizada, enquanto que a cidade de Viana do Castelo a limita e fecha a Norte, fazendo a transição para um contexto territorial menos dinâmico mas, ainda assim, em claro processo de recomposição da sua base produtiva.

A cidade de Viana do Castelo é fundamental na estruturação urbana do sistema entre Minho e Lima. Está localizada na franja de transição entre as áreas mais dinâmicas, em termos demográficos e económicos, e os espaços regressivos, normalmente reconhecidos como o “interior”. Uma grande parte das apostas estratégicas da Cidade prende-se com as suas aspirações em desenhar um papel mais activo nas dinâmicas territoriais futuras no Norte de Portugal e no espaço transfronteiriço.

A cidade de Guimarães, emerge num modelo de urbanização difusa, constituindo com os demais centros urbanos, um sub-sistema denso e fortemente articulado, vulgarmente denominado Sistema Urbano do Vale do Ave. A cidade de Braga tem procurado afirmar-se pela sua dimensão, constituindo a nível nacional a terceira aglomeração urbana, fruto de um processo muito rápido e agressivo de crescimento urbano.

A cidade de Vila Real, ainda que localizada num contexto demograficamente regressivo, aproxima-se cada vez mais da mancha urbana anteriormente descrita. As novas acessibilidades poderão ser determinantes na consolidação desta cidade. Por sua vez, as cidades de Bragança e Chaves inserem-se numa extensa área em profunda perda demográfica (o rural despovoado e envelhecido) e procuram identificar estratégias de sobrevivência e afirmação regional. Enquanto Chaves procura valorizar e promover a fileira do termalismo e rentabilizar o seu posicionamento transfronteiriço, a cidade de Bragança, ainda mais periférica, aposta numa intervenção urbana mais voluntariosa, não deixando de integrar na sua política urbana desafios para os pequenos centros concelhios.

Nos últimos vinte e cinco anos, independentemente da localização de cada uma das cidades e dos processos de urbanização em curso, os ritmos de urbanização intensificaram-se e as seis cidades foram-se espalhando, ao contrário do que ocorreu na ruralidade que foi perdendo os fundamentos em que se sustentava, à medida que a agricultura de tipo camponês ia esmorecendo. Enquanto a actividade agrícola tende a ser progressivamente menos importante não só na base económica da ruralidade regressiva, como também e inclusive, nos rendimentos das famílias rurais, por via dos fenómenos da pluriactividade e do plurirrendimento, os territórios da especialização agrícola competitiva são mais restritos e mais curtos e, além disso, quase só com a excepção da viticultura duriense, tendem também a litoralizar-se.

Os anos noventa enformaram uma “nova realidade urbana” cada vez mais complexa, num entrecruzar de intensidades de polarização cada vez menos dependentes dos tradicionais aros agrícolas. Assim, o sistema urbano regional é desenvolvido em torno de quatro temáticas fundamentais:

Tema 1 - Os contornos da “onda” da urbanização

Tema 2 - A ruralidade em perda e a cidade a descolar do seu território envolvente

Tema 3 - Competitividade económica a partir da estrutura de actividades das cidades

Tema 4 - A instalação da segregação social e espacial nas cidades medias

## V. AS CIDADES

### 1. A cidade oitocentista (1850-1926)

#### 1.1. A cidade herdada

O plano urbano da generalidade das povoações portuguesas, observável na cartografia da segunda metade de oitocentos, foi definido no essencial até ao final do século XVIII e, da sua análise, é possível detectar elementos de composição, clara e temporalmente marcados.

Apesar de, em alguns casos, se conhecerem vestígios anteriores (romanos, por exemplo, como é o caso de Braga e Chaves no universo das cidades objecto deste projecto), é na Baixa Idade Média, com as suas cercas muralhadas e respectivas portas, com as torres de menagem e os castelos, que são definidas as referências primordiais, no sentido “conzeniano”, na estruturação do plano urbano. De facto, os muros e as portas medievais constituíram os elementos fundamentais de definição das povoações de oitocentos e, ainda hoje, a sua forma é identificável no plano urbano das seis cidades, assim como partes do seu interior e/ou das suas imediações constituem referências do centro de Braga, de Chaves, de Guimarães e de Viana do Castelo. Estas muralhas foram concluídas em períodos diversos, durante os séculos XII (Bragança e Chaves), XIII (Guimarães) e XIV (Braga, Viana do Castelo e Vila Real), tendo sido iniciada a sua demolição no século XVIII e continuada por todo o XIX, todos os circuitos muralhados medievos, apesar de apenas terem sobrevivido vestígios, são reconstituíveis cartograficamente, para todas as cidades.

Beneficiando da prosperidade geral do país decorrente do comércio com o Oriente e apesar do crescimento da generalidade dos arrabaldes se ter iniciado ainda no século XIV, foi durante o século de quinhentos que se delineou uma parte importante do plano urbano extramuros. De facto, foi durante este século que se edificaram, fora de portas, as primeiras igrejas e conventos, que iriam condicionar o posterior desenvolvimento do plano das urbes e definir, na sua articulação com as portas da muralha e centrados pelos largos e rossios a elas adjacentes, os novos arruamentos por onde proliferariam, até ao século XVIII, moradias de famílias da nobreza e da burguesia, novos referenciais de hierarquização de ruas e praças.

Por exemplo, o essencial do plano de Viana do Castelo inserido entre a muralha medievá e a linha ferroviária oitocentista foi delineado até meados de quinhentos; aliás, uma das referências de base, em direcção à qual a povoação cresceu (o Forte de S. Tiago, na barra do Lima) estava concluída em 1562 e o embrião do Forte, a Torre da Roqueta, foi edificado em 1502. Braga viu, entre 1505 e 1532 e por acção do bispo D. Diogo de Sousa, crescer a cidade e romper-se o circuito muralhado nos moldes do urbanismo renascentista, que o prelado tinha conhecido em Roma e Florença. A *península* escarpada em que assentou a primitiva Vila Real foi muralhada no século XIV e pelos seus finais já a maioria da população se tinha transferido para as proximidades da estrada que vinha do Porto por Amarante e

seguia para Chaves e para Mirandela; a igreja de S. Pedro, localizada perto de uma das extremidades da vila oitocentista, foi edificada em 1528 e já nessa data constituía um dos extremos da povoação. Em Guimarães, aquele que viria a ser o seu principal arrabalde oitocentista crescia e gravitava em torno do campo do Toural; neste, apesar de adquirir a sua feição urbana apenas em finais do século XVIII, já em 1585 se lhe edificava chafariz. A cidade de Bragança (elevada a este estatuto em 1464)<sup>1</sup>, já transbordava maciçamente a muralha em 1509/10, como se pode constatar na vista tomada de Oeste por Duarte D'Armas.

Em função da situação geográfica de cada povoação e dos contextos políticos, outros momentos específicos devem relevar-se. Assim, as edificações militares posteriores à restauração da soberania portuguesa em 1640 foram determinantes, quer na organização quer nas condicionantes do plano das cidades fronteiriças. Em Bragança, foi reforçada a cidadela, restaurados os muros de estacaria e edificados elementos defensivos que balizaram a cidade entre a cidadela e o Forte de S. João de Deus (que se localizava no morro onde hoje se encontra a Câmara Municipal). Em Chaves, foi alargada a área intramuros, abandonando-se a já inútil muralha medieval e construindo-se quatro baluartes articulados com o Forte de S. Francisco (terminado em 1667), edificando-se o revelim da Madalena (terminado em 1662), na margem esquerda do Tâmega, concluindo-se o sistema defensivo com a construção, mais tardia, do Forte de S. Neutel (1768), outra referência do plano urbano flaviense até à actualidade.

Ainda na linha da referenciação de especificidades, realce-se a singularidade de Viana do Castelo, de entre as seis cidades objecto de estudo. De facto, apenas Viana possui um porto fluvio-marítimo que, com as sucessivas obras e projectos de melhoramento, condicionou a articulação do plano da urbe e para o qual se conhecem documentos cartográficos de projectos elaborados desde finais do século XVIII.

Documentos cartográficos:

- Todas as plantas e iconografias coevas, já referenciadas para cada uma das cidades;
- Plantas conjecturais do século XVI, com o circuito muralhado delineado, para todas as cidades;
- Plantas, feitas a partir de plantas oitocentistas, com a localização e datação de todos os edifícios notáveis, civis e religiosos, construídos antes do século XIX, para todas as cidades;
- Uma planta oitocentista, por cidade, que melhor represente cada povoação.

## 1.2. As obras públicas e a articulação da rede urbana

Apesar da multiplicação sucessiva do espaço ocupado pelas cidades, em relação à área do núcleo medieval, as povoações oitocentistas permaneciam como ilhas dispersas no território nacional, quase só relacionadas com o seu hinterland rural. Apenas por imperiosa necessidade alguém se aventurava

<sup>1</sup> Braga detém o título de cidade desde tempos imemoriais, Viana do Castelo adquiriu-o em 1848, Guimarães em 1853, Vila Real em 1925 e Chaves em 1929.

pelos carreiros e desfiladeiros que constituíam as “estradas” do país, particularmente na metade Norte: os testemunhos da época, extraídos quer dos relatos de viajantes mais arrojados, dos relatórios dos governadores civis ou de representações camarárias ao poder central e das próprias actas municipais, o demonstram. Como afirmava Filipe Folque em 1848, que pelas suas funções relacionadas com os levantamentos cartográficos muito viajou pelo país, *se eu descrevesse agora os incommodos e privações, que temos sofrido, próprias de um paiz sem commercio interno, sem communicações, onde geralmente as estradas são os trilhos dos carros e cavalgadas, que os invernos inutilizam: se eu narrasse o estado de ignorancia em que vivem os povos do interior de nossas provincias, talvez se duvidasse que viajavamos na Europa (in Relatorio acerca dos Trabalhos Geodesicos do Reino, Typ. Da Gazeta dos Tribunais, Lisboa, 1848, pág. 9).*

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

Assim, Braga, Bragança, Chaves, Guimarães e Vila Real apresentavam as dificuldades de relacionamento decorrentes da sua interioridade e do afastamento de vias navegáveis, apesar de Braga tirar partido da difícil mas útil navegabilidade do Cávado até Barcelos. Viana do Castelo era neste aspecto privilegiada, pois tanto mantinha contacto com todos os portos do continente e colónias e mesmo de outros países, como possuía um rio navegável até ao Carregadouro, a montante de Ponte de Lima, povoação a partir da qual também Braga se abastecia.

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

Desde os finais do século XVIII que se alimentavam projectos de iniciar a construção de uma rede de estradas, de estruturar uma rede de rios encanados e navegáveis e de melhorar as condições da entrada das barras e dos portos existentes. Alguns passos foram mesmo concretizados. Contudo, a instabilidade que sucessivamente permaneceu durante a primeira metade do século XIX (primeiro com as invasões napoleónicas, depois a perda do Brasil e dos seus recursos, a guerra civil entre absolutistas e liberais e a patuleia) inviabilizou qualquer continuidade.

Só a partir de 1852, com a criação de MOPCI (Ministério de Obras Públicas Comércio e Indústria), foi possível iniciar de uma forma sistemática um ciclo de obras promovidas pelo poder central que iria dotar o país com uma rede de estradas macadamizadas, com uma rede ferroviária e com melhores condições na generalidade dos portos, até às primeiras décadas do século XX (apesar de alguns interregnos).

Naturalmente que todas estas realizações tiveram consequências também no interior das povoações interligadas. De facto, é possível detectar testemunhos desta fase em todas as cidades, apesar de ocorrerem em momentos diferentes<sup>2</sup>. Assim, e de forma a que o atravessamento das povoações fosse efectuado em vias que respeitassem as condições técnicas legalmente definidas, foram alargados e alinhados arruamentos do interior das localidades, como é o caso da rua de St<sup>o</sup> António em Chaves, ou construídos arruamentos alternativos, como a estrada da Papanata em Viana do Castelo, quando a primeira hipótese era exageradamente dispendiosa.

As vias férreas flanquearam e/ou cercaram as povoações, colocando problemas na transposição das barreiras em que se constituíram (como foi o caso de Viana do Castelo e de Bragança, embora com maior acuidade na primeira). Construíram-se também estações ferroviárias que urgia articular com o plano urbano existente. Finalmente, para o caso das obras portuárias, registem-se os seus notáveis efeitos na profunda reestruturação de toda a área ribeirinha vianense.

Documentos cartográficos:

- Mapa da região Norte, com a rede de estradas e ferroviária construída até 1926;
- Planta com a indicação e datação das obras concretizadas pelo poder central, até 1926, em todas as cidades;
- Projectos avulsos, já referenciados e a referenciar, das obras concretizadas ou não pelo poder central, até 1926, em todas as cidades;

### 1.3. O planeamento urbano

Com a excepção das urbes (como Vila Real de Santo António e Porto Côvo), ou parte delas (a Baixa lisboeta, os eixos estruturantes almadinos no Porto, a articulação da alta coimbrã, etc.), resultantes das intervenções da era pombalina, as povoações de meados de oitocentos eram geralmente aglomerados de casas de um ou dois pisos, raramente três, mal arejadas e iluminadas, pontuados por edifícios mais criteriosamente concebidos e pertencentes às classes dominantes. A grande maioria dos arruamentos, de reduzida largura e ladeados de fachadas grosseiramente alinhadas, raramente estavam pavimentados e eram marcados pelos sulcos de escoamento das chuvas, das goteiras dos edifícios e dos despejos domésticos, ou rasgados pelas rodas de carros puxados por animais.

O saneamento era raro ou inexistente; a recolha de lixos para as periféricas vezeiras, quando existia, era deficiente; o abastecimento de água, através de fontes públicas, era precário e insuficiente; os animais domésticos vagueavam pelas ruas; as epidemias eram frequentes e muitas vezes calamitosas; poucos arruamentos possuíam passeios, ou outros espaços delimitados para a circulação de peões e a iluminação pública, feita inicialmente a óleo, era rara e limitada às horas nocturnas sem luar.

<sup>2</sup> As Estradas Reais conectaram primeiramente as cidades da faixa litoral, como Braga, Guimarães e Viana do Castelo e só no final do século chegariam a Vila Real, Chaves e Bragança. Quanto ao caminho de ferro, na Linha do Minho concluiu-se a ligação da cidade do Porto com Nine e Braga em 1875 e com Viana em 1878; a linha do Porto, por Bougado, chegaria a Guimarães em Abril de 1884 e, avisadamente, em Julho do mesmo ano acontecia a *Exposição Industrial de Guimarães*; a Linha do Corgo chegaria a Vila Real em 1906 e a Chaves em 1922; finalmente a Linha do Tua conectaria Bragança em 1918.

A partir de meados do século XIX iniciar-se-ia a transformação deste cenário “urbano”, visto se terem reunido as condições necessárias e suficientes para o efeito. De facto, as ideias decorrentes da conjugação de progresso com melhoramentos materiais, visando o aumento das acessibilidades (por vezes, a sua criação) e conseqüente aumento de trocas comerciais, ao serem postas em prática pela actividade do Ministério das Obras Públicas e das suas direcções distritais, colocaram problemas nas ligações ou nas travessias das cidades, mas serviram de exemplo e fizeram sentir os seus benefícios.

Por outro lado, a facilidade de acessos também possibilitou o aumento da circulação de ideias, permitiu partilhar e comparar os exemplos de transformação das outras cidades, tornando-se crescente a consciencialização, quer pelos intelectuais locais quer pela classe dominante na qual se inseriam os presidentes de câmara, em relação ao papel do poder municipal nestes assuntos. E, se estão criadas as condições gerais, nem mesmo a quase inexistência de técnicos camarários é óbice para o desenvolvimento do planeamento, já que as câmaras municipais tinham passado a dispor do corpo técnico das direcções distritais de estradas ao qual podem solicitar apoio, sendo mesmo em alguns casos legalmente obrigadas a ele recorrer.

Assim, como já se deixou registado<sup>3</sup>:

“(...) imbuídos pelo fervor do progresso e das obras públicas do Fontismo, influenciados pelos exemplos de Lisboa e Porto, aconselhados ou criticados por intelectuais locais, mas, principalmente, pressionados pelo lastimável estado de insalubridade em que se encontravam as povoações (...) também os presidentes camarários das urbes de menor dimensão, acompanhados tecnicamente pelos engenheiros directores distritais de obras públicas (e no caso de Chaves pelos engenheiros militares instalados na vila), tomaram iniciativas, elaboraram projectos, contraíram empréstimos e fizeram obra, reformando os centros urbanos, quase sempre delineando os caminhos da sua expansão.

Naturalmente que a obrigatoriedade de proceder à construção da rede de *Viação Municipal* (com dotações previstas e definidas pela Carta de Lei de 06/06/1864), ao forçar a acção, contribuiu, de alguma forma, para abalar a inércia que possivelmente existisse. Por outro lado, o Dec. de 31/12/1864, definindo as normativas para os planos de melhoramentos de Lisboa e Porto e apesar de para as outras cidades, *villas e povoações do reino* apenas prever a execução dos planos *quando as respectivas camaras municipaes o reclamarem* (artº 52, §1º), veio sugerir uma possibilidade que apresentava parte do caminho já delineado.

Claro que cada centro urbano é um caso e nem todos terão percorrido o caminho que o Decreto de 1864 sugere. Apesar de tudo, Viana do Castelo e Guimarães fizeram-no (...)”

Nas duas cidades foram elaborados *planos de melhoramentos* que gizaram a transformação do plano existente e os vectores de crescimento de cada uma, sendo em ambas o processo iniciado ainda na década de 1860. Em ambos os casos, trata-se de planos que, numa visão “hausmanniana”,

3 Mário G. FERNANDES, “Notas sobre o urbanismo e planeamento urbano oitocentista em Portugal, ou apresentação à crítica do estado de uma investigação em curso”, *VIII Colóquio Ibérico de Geografia*, Lisboa, 1999.

perspectivam a reestruturação do conjunto de cada povoação, cozendo pontualmente a rede de circulação intraurbana pré-existente e prevendo a abertura de vias estruturantes. Em Viana do Castelo, por exemplo, prevê-se um “boulevard” que circundaria a cidade e articularia cada uma das suas saídas. Relativamente às demais cidades estudadas, ficou já referido, noutra contexto<sup>4</sup>, que

“...o percurso não aparenta ser tão conseqüente. Contudo, apesar de uma menor dimensão demográfica, a atmosfera de progresso e transformação perpassa pela leitura das actas camarárias, quer em Chaves quer em Vila Real, por exemplo. É um facto que houve profusão de estudos e projectos parciais, mas, pelo que sabemos de momento, nunca houve uma *comissão de melhoramentos* ou uma planta geral levantada com o objectivo assumido de perspectivar a transformação do centro urbano como um todo. Apesar de tudo, as obras públicas municipais marcaram o quotidiano oitocentista dos habitantes de todas as povoações. Em Vila Real e em Bragança ter-se-ão concentrado, sobretudo, nos equipamentos urbanos (edificação de mercado, matadouro, cemitério, aquisição e reconstrução de imóvel para paços concelhios) e, apesar de algumas medidas de aformoseamento (arborização e construção de jardim público), da organização de serviços municipais de limpeza, da construção de tanques e chafarizes e de um ou outro alinhamento, não se vislumbram transformações importantes do plano urbano. Contudo, em Chaves, principalmente a partir de meados dos anos oitenta, a vila sofreria transformações significativas. De facto, aproveitando os fossos, os espaços de protecção e alguns elementos da edificação abaluartada de defesa da povoação, bem como os espaços livres até aí afectados a manobras militares, modernizou-se o plano urbano na parte exterior ao núcleo medieval.”

Finalmente, uma outra fase de intervenção urbana teria lugar após a implantação da República. Como que numa afirmação do novo regime pela obra feita, apesar da inflação e da instabilidade política, os presidentes camarários concretizaram inúmeros projectos, numa lógica “haussmanniana” tardia, quer na modernização e municipalização do saneamento, quer na transformação do plano urbano. São disso bom exemplo: em Viana do Castelo, a abertura da Avenida dos Combatentes a partir de 1917; em Vila Real, o prolongamento da Avenida Carvalho de Araújo em 1922; em Guimarães, a expansão (apenas em parte realizada) definida pelo *plano de melhoramentos* de Luís de Pina de 1923/25 e em Chaves, a partir de 1920, com a construção de uma rotunda que vai articular vários novos arruamentos entre si e com os pré-existentes (que para o efeito são redefinidos), o que permitiu estruturar todo o crescimento da cidade no espaço compreendido entre o novo cemitério, o forte de S. Francisco e a nóvel estação ferroviária.

#### Documentos cartográficos:

- Todos os projectos da segunda metade de oitocentos já referenciados;
- Plantas, para cada uma das cidades, com a indicação dos arruamentos alinhados, alargados ou abertos entre 1850 e 1926;
- Plantas com a indicação da localização das fontes, mercado, câmara, matadouro, etc.;

<sup>4</sup> *Idem, ibidem.*

#### 1.4. A criação de um novo centro

Depois da queda do sistema fundiário próprio do Antigo Regime, a exemplo das leis de desamortização, consubstancia-se o solo como bem de troca ou simples mercadoria, o que permite o futuro crescimento urbano da segunda metade de Oitocentos e contribui para a recomposição e reforço da diferenciação económica entre a cidade e o campo e entre diversas áreas situadas no interior do espaço urbano. De igual forma, o desenvolvimento da indústria e a separação entre o processo de fabrico e o de distribuição, com a forte especialização de ambos numa reduzida gama de bens, trouxe consigo significativas alterações, marcando em particular, no território urbano, a separação entre o tecido mais antigo e os espaços fabris e de residência operária periféricos ou pericentrais. Por outro lado ainda, as alterações na rede urbana e o importante crescimento demográfico e físico das cidades, trouxeram consigo uma alteração qualitativa na abordagem à imagem formal e funcional e à forma como se faz a utilização da cidade, concomitante da “necessidade” de afirmação de espaços modernos, mais desafogados e mais “civilizados” (na senda do que se via “lá fora”, designadamente em Paris e Londres).

O espaço de maior acessibilidade geral, coincidente muitas vezes com o que tem um valor simbólico mais significativo, atrai a procura mais intensa, com a conseqüente selecção dos usos que aí se fixam. Deste modo são sobretudo as actividades mais nobres, associadas ao poder central e local, e as actividades com melhor desempenho económico e que carecem de uma maior proximidade à generalidade da população, com destaque para a banca, o comércio e alguns serviços, que se fixam num espaço que constitui normalmente também o lugar de encontro, concentrando em si o papel de centro integral: simbólico, social, administrativo e económico.

Este centro, este novo centro - novo não tanto na forma, porventura até no local, mas antes de tudo na qualidade que assume - afirma-se quase sempre, num primeiro momento, com a adequação das novas actividades a um tecido urbano antigo, definido em muitos casos no interior do recinto muralhado (cujos muros vão desaparecendo, ou se escondem por detrás de novas construções que o aproveitam parcialmente, como bem se pode ver em Guimarães e Chaves). Nestes caso, os principais arruamentos de ligação interna são os preferidos, com os mais modernos estabelecimentos, dotados de montras e reclamos e por vezes nome estrangeiro ou estrangeirado, e mais orientados para as preferências mais refinadas (como casas de modas, mercearias finas e algumas lojas de tecidos), a concentrarem-se de forma muito especial em ruas (ou partes de rua) que adquirem grande prestígio. Serve de exemplo a Rua do Souto, em Braga, que liga a Sé a antigo rossio (actual Avenida Central), a Rua da Rainha, em Guimarães, que liga o Largo da Oliveira com o do Toural, e as ruas Abílio Beça e Combatentes da Grande Guerra, em Bragança, que unem a Sé e a Igreja de S. Vicente, onde o largo fronteiro que fica próximo, permite estabelecer a relação com o castelo. É ainda o caso da Rua Direita de Vila Real, na ligação entre o tecido mais antigo e denso e as novas expansões urbanísticas a que o século XX haveria de dar consistência, ou da Rua Direita em Chaves, que liga a praça central do centro antigo, à praça que se vai constituindo junto à ponte, onde se feira e se virá a construir o mercado.

Em geral, nota-se todavia o desejo da cidade e a sua área mais marcante - o centro - ir ao encontro da modernidade, o que faz com que as principais actividades se expandam para lá do tecido mais antigo, aproveitando as praças situadas junto a algumas das desaparecidas portas (como a do Toural em Guimarães, as da República e a de Conde de Agrolongo em Braga, o antigo Largo do Arrabalde de Chaves, ou a Praça da República em Viana do Castelo). Em diversos casos, ocorreu a completa integração de novos arruamentos, em especial das avenidas concebidas e construídas em finais de século XIX -princípios de Novecentos, como a de Carvalho Araújo em Vila Real, a dos Combatentes da Grande Guerra em Viana do Castelo, ou os arruamentos de menor amplitude mas não menor importância na reestruturação do tecido urbano e que então foram regularizados (como é o caso da Rua de Santo António, em Chaves).

Em geral, no conjunto das cidades, verifica-se a emergência e consolidação de um novo centro, que constituiu um importante elemento na redefinição da sua imagem e na construção de uma nova estruturação funcional. Em contrapartida, reforça-se um processo de desqualificação do núcleo mais antigo, normalmente já iniciado (embora com amplitudes desiguais, como facilmente se verifica na comparação de Bragança com Chaves) e que se acentuará ao longo do século XX. Afirmam-se especialmente alguns arruamentos que, nalguns casos, darão posteriormente origem a toda uma área de “baixa”, associada a concentrações de estabelecimentos de novas actividades que a Revolução Industrial fez emergir e cuja expansão por toda a cidade, com reforço qualitativo da sua presença no centro, a maior facilidade de acesso a partir do exterior da cidade e a crescente procura no seu interior, muito contribuirão para promover.

## **2. A cidade do Estado Novo**

Os 48 anos que mediam entre 1926 e 1974, correspondentes aos períodos da “Ditadura Nacional” e do “Estado Novo”, foram caracterizados por uma intensa actividade urbanística. As alterações que ocorreram constituíram uma das facetas mais visíveis do regime, ainda que amiúde envoltas em polémica e resultantes de decisões discricionárias, como em diversos outros campos de intervenção. De forma liminar, essas alterações são compartimentáveis em cinco domínios principais: a procura de uma nova imagem em que se inscreve a imagem da cidade, o reforço da hierarquia urbana, novas normativas urbanísticas, novos elementos simbólicos e um novo contexto para a expansão urbana.

### **2.1. A construção de uma imagem nova**

A identificação de uma imagem de regime tornou-se um elemento central na consolidação do enquadramento ideológico, sendo promovida a sustentáculo do Estado Novo e, simultaneamente, constituindo um conjunto de elementos de referência que perdurou até à actualidade.

A arquitectura e as obras públicas, em estreita articulação com o crescimento urbano, constituíram elementos marcantes para a formalização dessa imagem tanto pelo condicionar dos estilos

arquitectónicos, até pela injunção de um estilo prevalecente, como promovendo a construção de edifícios públicos para acolher os diversos serviços. Implementando tendências uniformizadoras decorrentes de intervenções do poder central, a imagem de regime, passou também pela melhoria formal dos serviços centrais a operar mais próximo das populações.

O período do Estado Novo corresponde também à introdução de novos conceitos e técnicas de construção, com amplo recurso a materiais modernos, como o betão e o aço, num debate entre o romantismo nacionalista iniciado no princípio do século - consubstanciado no “português suave” de Raúl Lino e numa linha ruralista que percorreu o início do Estado Novo -, e o Estilo Internacional de linhas sóbrias e regulares, fundado na Bauhaus, ou nas ideias da Carta de Atenas e nos projectos de Le Corbusier, que adquirem protagonismo por alturas do 1º Congresso de Arquitectura (1947), introduzindo novas linhas de ruptura.

## **2.2. A rede urbana e a nova configuração viária**

Entre as primeiras iniciativas tomadas pelo movimento da Ditadura Nacional, conta-se o arranque da construção de uma nova rede viária que, para além de responder aos avanços técnicos em curso, nomeadamente aqueles oriundos dos Estados Unidos da América, pretendeu ligar as cidades sedes de distrito e os principais postos fronteiriços, reforçando a acessibilidade de alguns núcleos urbanos.

Este aspecto, para lá de contribuir para a consolidação da capacidade relacional das cidades com o “hinterland”, desempenhou também um importante papel na organização interna das cidades. De facto, quer as estações e apeadeiros de caminho-de-ferro, quer muito especialmente as novas (ou melhoradas) vias rodoviárias, vieram a desempenhar um papel fundamental no apoio e na estruturação da expansão urbana, conduzindo, em geral, à criação de tipologias de plano com marcas de radioconcentrismo que, com novos acrescentos ou vias de nível superior, perduraram até à actualidade.

## **2.3. O urbanismo - planos e sentidos de expansão**

O crescimento populacional que se registou em Portugal, em especial a partir dos anos trinta, decorrente da crise económica internacional e da diminuição da emigração, foi o principal responsável pelo significativo crescimento das cidades. Este processo surge associado ao despertar do poder político para as preocupações de natureza urbanística, nos anos trinta. Com o Ministro Duarte Pacheco a desempenhar um papel determinante na produção de legislação versando estes domínios, responsável pelo impulso na elaboração de um elevado número de documentos de planeamento urbano, os principais aglomerados do país foram-se familiarizando com novos procedimentos urbanísticos que vieram a condicionar, seguramente de forma diferenciada, o respectivo processo de expansão.

Entre a normativa produzida avulta o DL 24802, 21 Dez 1934, que instituía os Planos Gerais de Urbanização, tendo sido aberto concurso para o levantamento de plantas topográficas das sedes de município, de localidades com mais de 2500 habitantes com aumentos superiores a 10% e de centros urbanos ou zonas com interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico. Os Planos Gerais deveriam ser elaborados num prazo de três anos.

Instrumentos de planeamento elaborados para as cidades objecto de estudo:

Planos Parciais de Urbanização (DL 33921, 5 Setembro de 1944)
Braga - Eng. Miguel Rezende (aprovação: 16.5.58)
Anteplanos de Urbanização (DL 35931, 4 Novembro de 1946)
Braga Arq. Etienne de Gröer (aprovação como anteprojecto: 8.10.46)
Bragança - Arq. Januário Godinho (aprovação: 17.3.48)
Chaves - Arq. Moreira da Silva (submetido a parecer: 1953)
Guimarães - Arq. Moreira da Silva (aprovação: 3.4.53)
Viana do Castelo - Arq. João Aguiar (aprovação: 11.1.50)
Vila Real - Arq. João Aguiar (aprovação: 11.3.53)

#### 2.4. Urbanismo e simbolismo

Na perspectiva urbanística, importa reter os esforços desenvolvidos para a implantação de uma arquitectura de regime, com expressão nos inúmeros edifícios públicos construídos durante a vigência do Estado Novo, com especial significado em Lisboa, “Capital do Império”, mas que se estenderam igualmente duma maneira geral aos principais aglomerados urbanos e de forma especial a todas as sedes de distrito.

Empregando formas arquitectónicas muito marcadas e características, utilizando inclusivamente uma produção padronizada, resultante de directivas emanadas dos ministérios, as obras públicas vieram alterar as silhuetas urbanas e condicionaram o crescimento e os elementos de referência das novas áreas urbanas que surgiram a partir da década de trinta, mas em especial nos anos cinquenta e sessenta. Foram os liceus, as delegações do Banco de Portugal, os palácios da justiça, os correios, os quartéis ou os estádios, que contribuíram para a extensão urbana e para a definição de uma imagem de época e, por isso, datada.

Contribuíram também, na sua localização ou na importância formal e funcional que assumiam, para a redefinição ou para a consolidação da estrutura das cidades, na medida em que reforçavam a importância de algumas áreas no interior da malha urbana, ou permitiam criar novos espaços urbanos em áreas relativamente periféricas. Lembre-se a propósito, por exemplo, a posição de destaque que as filiais do Banco de Portugal assumem, em Braga, Vila Real ou Viana do Castelo, e que reforçam a centralidade e a monumentalidade de locais situados no miolo comercial da cidade (como na Avenida Central, na Rua Direita ou na Praça da República, respectivamente), ou o papel de alguns equipamentos

periféricos, fortemente condicionadores da expansão urbanística tanto de meados do século como mais recente, a exemplo dos quartéis de Vila Real e de Chaves ou dos estádios 1º de Maio, em Braga, e D. Afonso Henriques, em Guimarães.

Em termos urbanísticos, importa também sublinhar a importância do autoritarismo do Estado Novo, na implementação das políticas “superiormente” instituídas, em especial as que, fazendo prevalecer a imagem do regime sobre outros interesses, conduzem à “limpeza” de parcelas urbanizadas, em favor do reforço da visibilidade de elementos de referência que se pretendem valorizar, como os castelos de Guimarães e de Bragança.

...por todo o País, com o intuito (verdadeiro ou fingido) de servir a Religião e o Progresso, muitos foram os que disputaram ao Tempo, com ufania de bemfeitores, o direito de destruir ou prejudicar alguns dos nossos mais belos monumentos. Já adiantada a faina demolidora quando a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais foi chamada a promover, metodizar, executar a necessária obra de defesa e de restauração. Uma nova actividade se desenvolveu então, à sombra do Estado, guiada pelo dever, engrandecida pelo culto da Arte e da Tradição, aquecida pela mais viva fé nacionalista.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações - *Monumentos - Igreja de Leça do Bailio*, “Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais”, nº 1, Setembro de 1935, pp. 6-7.

O período de exercício ditatorial do poder correspondente ao Estado Novo foi acentuadamente marcado, do ponto de vista arquitectónico e urbanístico, pelo papel desempenhado pela Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, criada em 25 de Maio de 1929. A definição bem como a consolidação e a difusão de uma certa concepção de património edificado, aquela que tenta alimentar o imaginário nacionalista e trata de forma isolada o monumento, “desafogando-o” do tecido envolvente, constituiu a referência central da intervenção da DGEMN. Depois de o Decreto nº 20985, de 20 de Julho de 1933, ter criado as figuras de *monumento nacional* e de *interesse público*, em 1949, foi acrescentada a categoria de valores concelhios, permitindo enquadrar as intervenções levadas a cabo na generalidade do território.

Nas cidades objecto de estudo, são muito significativos os trabalhos levados a cabo, nomeadamente em associação ao duplo centenário de 1940, e vieram a marcá-las profundamente com a identificação de características distintivas que perduraram até à actualidade, desafogando, reconstruindo e recriando os “monumentos pátrios” e alterando a compleição do tecido urbano até aí existente.

## 2.5. As novas áreas residenciais

O crescimento populacional e o desenvolvimento dos transportes terão sido os principais responsáveis pela extensão urbana verificada na generalidade das cidades, sobretudo do litoral, a partir dos anos 30. Ensaando, numa primeira fase, o modelo da casa portuguesa, as novas áreas residenciais promovidas tanto por particulares como pelo Estado, foram caracterizadas por um assinalável predomínio da habitação unifamiliar, consubstanciando um modelo familiar entendido como mais adequado e prolongando uma imagem tradicional que atravessa as primeiras décadas do regime.

Nos anos cinquenta e nas décadas seguintes, estas tendências são substancialmente alteradas com a construção de bairros de habitação polifamiliar, na linha dos bairros da “previdência social” de rendas resolúveis. A ocupação do solo neste período estará fortemente relacionada com os bairros de habitação social, levando a cidade a expandir-se para áreas periféricas, à época, rompendo com a silhueta urbana mais tradicional e introduzindo alguns elementos urbanísticos mais recentes, a exemplo dos expressos na “Carta de Atenas”.

Na medida em que as facilidades de transporte promovem a expansão da mancha urbana, acentuam-se algumas diferenciações formais e sociais no tecido residencial das cidades, criando-se, igualmente, áreas residenciais para grupos de estatuto económico mais elevado, constituídas essencialmente por vivendas implantadas em lotes de amplas dimensões e com uma localização relativamente afastada da área mais antiga da cidade, bem como dos bairros operários pré-existentes ou dos bairros sociais de promoção estatal.

### **3. A cidade actual**

#### **3.1. A expansão urbana e o planeamento**

Em Portugal, tal como na Itália do Sul, na Irlanda, ou na Grécia, o processo de urbanização está ainda muito marcado pela suburbanização, associada não só à descompressão das áreas centrais das cidades, como à concentração da população em espaços restritos do território nacional. As unidades urbanas estenderam-se e constituíram entre si nexos de relação e proximidade, em agregados urbanos maiores e mais complexos, que dificultam a identificação e delimitação de cada entidade.

Neste quadro, os espaços de residência alargaram-se e as distâncias percorridas são cada vez maiores. O tecido urbano consolidado perdeu continuidade e ficou mais fragmentado, os limites entre as cidades e os campos diluíram-se, constituíram-se novas centralidades e o sistema viu acrescentadas novas leituras à sua estruturação radial.

A cidade tradicional densa, de contornos nítidos e com um centro forte permanece, mas em articulação com novos espaços urbanizados, de maior ou menor extensão, polarizados ou não por outros pequenos centros. Neste contexto, de progressivo avanço do processo de urbanização, verifica-se muitas vezes o cruzamento ou a sobreposição de lógicas de concentração (e consolidação) urbana com os modelos tradicionais de povoamento extensivo e difuso, em que os resultados são quase sempre marcados pelo traço da integração no tecido urbano, de acordo com diversos formatos, espacial e socioeconomicamente complexos. No conjunto das seis cidades estudadas, existe uma significativa diferença, desde logo pelo enquadramento regional diverso - entre o Minho e Trás-os-Montes - e pela desigual dimensão, o que comporta níveis de complexidade diversos - entre Braga e Bragança, por exemplo.

O planeamento urbanístico, nestas cidades como no país em geral, está ainda muito marcado pela necessidade de orientar e regulamentar esta expansão urbana. No entanto, com a diminuição da população em algumas cidades, o despovoamento dos centros e o “caos urbanístico” das periferias, o planeamento - de um suposto “new urbanism” ou de valorização de preocupações ambientais -, retoma prioridades de coesão e sustentabilidade e orientações privilegiadas para a regeneração e a qualificação urbanas. Na metodologia, a ruptura com elementos estruturais e regulamentares é evidente, com a adopção de critérios de flexibilidade mais viáveis, diferenciados e complexos, numa cada vez mais alargada substituição de zonamentos funcionais e da definição rigorosa de volumes de construção

Estas alterações decorrem, em alguma medida, da apreciação de alguns aspectos negativos que decorrerão parcialmente da prática urbanística das últimas décadas: as populações dos centros históricos diminuíram, envelheceram e empobreceram na medida em que ficaram as camadas sociais mais desfavorecidas; a ocupação terciária das áreas centrais decaiu e registou-se um enfraquecimento funcional acentuado em alguns centros ou espaços pericentrais, parcialmente compensado pela construção/aproveitamento funcional de alguns edifícios singulares.

Em torno das áreas centrais e em especial nas novas periferias urbanas, a imagem e a vivência actual resultam em larga medida de um planeamento que teve como principal objectivo o crescimento urbano ditado muitas vezes por um urbanismo especulativo, muito embora os resultados variem de cidade para cidade em função dos sistemas de gestão municipal. A articulação destes espaços e a sua consolidação são fundamentais, em sintonia com a recuperação dos centros históricos e dos bairros, constituindo os grandes desafios para o planeamento e a gestão das nossas cidades.

Em termos de políticas de remodelação e dos programas de renovação que lhe estão associados, merece realce a remodelação da marginal fluvial e a reabilitação da zona portuária em Viana do Castelo, a continuada reabilitação e revitalização do centro histórico em Guimarães, algumas intervenções urbanísticas no centro e no periurbano em Braga e, em Vila Real, Chaves e Bragança, as melhorias no consolidado, designadamente no espaço público e nos estabelecimentos comerciais, e os programas de valorização das frentes ribeirinhas.

Os anos setenta e oitenta foram marcados essencialmente por grandes operações urbanísticas para a escala destas pequenas cidades, em que o objectivo parece ter sido sobretudo o de disponibilizar espaço para as actividades produtivas, a habitação social, os equipamentos básicos ou as redes de acessibilidades. Em contrapartida, nos últimos anos, as preocupações mais directamente associadas com a qualidade de vida, a animação urbana, a coesão social e a competitividade urbana dispararam, na medida em que novas preocupações entraram nas expectativas e vivências urbanas.

### **3.2. A cidade histórica repensada**

A recuperação da qualidade formal e funcional dos tecidos urbanos consolidados e em particular dos centros históricos das cidades é uma aspiração da sociedade contemporânea, a qual está directamente

interligada - e condicionada - pela adequação destas áreas às aspirações dos que nelas residem ou utilizam periódica ou esporadicamente.

O direito à cidade manifesta-se como uma forma superior dos direitos de cidadania: o direito à liberdade, à individualização na socialização, à apropriação e à habitação. Todavia, o direito à cidade não pode ser visto exclusivamente na perspectiva daqueles que a habitam, mas na de toda a sociedade em geral, uma vez que os centros históricos são um valor patrimonial de interesse público, independente do estatuto privado que possa enformar a propriedade.

Na intervenção sobre a cidade consolidada, as posturas variam entre uma política de renovação (com a substituição do velho pelo novo), uma política de demissão (com a iniciativa privada a fomentar a degradação sucessiva do património), ou uma política de manutenção e reabilitação, associada a uma lógica de concertação entre o interesse público - de preservação da cidade europeia - e o interesse privado - de valorização da propriedade.

A importância dos centros históricos das seis cidades assenta, independente do seu tamanho e da valorização da componente histórica, nas suas capacidades de atracção e renovação, com directa correspondência na sua singularidade e na capacidade de permanência das características mais relevantes indiciando a reprodução dos fenómenos numa dimensão temporal. Num tempo em que o mundo se urbaniza de uma forma particularmente acentuada e a um ritmo acelerado, esta diversidade constitui uma importante afirmação dos valores da urbanidade, nas imagens e ambientes que transportam, nas relações sociais que corporizam, como nas potencialidades para o desenvolvimento económico que representam.

O estado de conservação dos imóveis e a presença de espaços devolutos apresentam níveis de gravidade diferentes nas seis cidades estudadas, mas todos os centros históricos exigem actuações ao nível da reabilitação dos alojamentos e das infra-estruturas. O esforço de recuperação dos centros históricos é traço comum, embora tenha sido implementado com diferentes intensidades, assim como diversas tenham sido as atitudes e os resultados.

Guimarães realça-se do conjunto pela filosofia de reabilitação e pela capacidade de gestão do património público e privado, o que contribui decisivamente para a manutenção/reforço de uma elevada qualidade urbana, muito marcada pela dimensão vivencial.

Em Viana do Castelo tem-se privilegiado a qualificação do espaço colectivo, apostando-se numa política activa de qualificação urbanística e de pedonização de um grande número de ruas. Em Vila Real, o Plano de Reabilitação do Centro Histórico, bem como o projecto de recuperação do bairro adjacente à quinhentista Ponte de Santa Margarida, são uma boa base para a salvaguarda arquitectónica e ambiental da área central, evitando-se a sua descaracterização arquitectónico-urbanística e a desertificação habitacional e promovendo-se o centro como área de maior "brilho" da cidade.

Também em Bragança e Chaves têm vindo a ser desenvolvidas políticas de recuperação do centro histórico. Em ambas as cidades concluem-se esforços significativos de renovação do pavimento e do mobiliário urbano, com ampliação e beneficiação das redes de distribuição de diversos serviços urbanos e acções moderadas de valorização da circulação a pé. Contudo, num e noutra caso tarda a recuperação das frentes ribeirinhas: das margens do rio Fervença na primeira - que o Programa Polis apoiará -, com a beneficiação de uma parte importante do tecido antigo; ou junto ao Tâmega, em Chaves, em particular do Bairro da Madalena e do seu oitocentista jardim oferecido à edilidade por Cândido Sotto Maior.

Finalmente, em Braga tem-se optado por uma política renovadora mais modernizante e arrojada, mas também mais polémica. Uma ampla pedonização de ruas e praças, beneficiadas no seu pavimento e alteradas na sua imagem (como aconteceu com a Avenida Central ou o Campo da Vinha), esteve directamente associada à construção de grandes espaços de estacionamento no subsolo e a objectivos de revitalização comercial que procuraram - com algum êxito - reproduzir o modelo do centro comercial (de fácil acesso e estacionamento automóvel e percorrido exclusivamente a pé).

### 3.3. As periferias por consolidar

Como a história ensina, a periferia tem por vocação essencial oferecer à cidade o espaço necessário para a sua expansão. Actualmente este processo - com o qual a periferia se torna mais urbana e mais tarde é perfeitamente integrada na cidade - está marcado pela implantação de habitações unifamiliares dispersas ou a que é constituída por pequenas e grandes acções de loteamento privado de edifícios multifamiliares ou de acção pública (como no caso de bairros sociais), assim como pela instalação de usos não habitacionais os mais diversos, como áreas industriais, grandes espaços comerciais, *campus* universitários, instalações desportivas, etc.

Numa estrutura urbana fortemente condicionada pela expansão do uso do automóvel, o espaço periférico está igualmente muito marcado pelo número e dimensão de vias radiais e de cintura, pela existência de nós sob a forma das mais diversas rotundas que a existência de espaço livre permite e que reforçam a “centralidade da periferia”, numa aparente contradição a que não é igualmente estranha a diminuição da acessibilidade (ou periferização) do centro.

Em Braga, a imagem da periferia é a mais inquietante, porque também o ritmo de multiplicação de novas construções é o mais frenético, a sua dimensão é maior e as alterações no sistema viário mais evidentes. A procura tem satisfeito esta oferta, num crescimento urbano que favorece o aumento da dimensão da cidade e a diversidade de formas e usos, ao tempo em que associa à cidade uma imagem de modernidade e de resposta aos desafios do futuro. Todavia, é possível questionar sobre os limites da procura e a flexibilidade do edificado para se adaptar a utilizações diversas das que agora se oferecem, assim como poderá importar ter em consideração os efeitos de uma cidade muito condicionada pelo uso do automóvel e menos preocupada em construir os espaços públicos de amanhã.

Em Guimarães, a cidade estende-se num ritmo mais controlado. O campo verde, com uma agricultura intensiva e variada, coabita com um povoamento denso e disperso, permitindo contudo identificar a concentração urbana principal, face a uma urbanização difusa que nasce do interrelacionamento do campo e de uma industrialização dispersa. Neste quadro, detecta-se uma multiplicidade de pequenos centros que contribuem para reforçar a coesão social e económica do território, com a cidade de Guimarães a saber resistir, no enaltecimento do seu património histórico e cultural e na progressão do tecido urbano consolidado sobre a envolvente (como a norte, para junto ao pólo da Universidade do Minho, ou para leste, no caminho para a Penha). Note-se, no entanto, que a construção de novas vias, o robustecimento do núcleo da ciência e tecnologia das Taipas e a eventual construção de espaços comerciais de grande dimensão na periferia poderão todavia alterar este quadro, conferindo um maior dinamismo e atractibilidade a espaços hoje relativamente distantes.

Em Vila Real o crescimento recente espera por acções que o possam associar à coerência formal da cidade antiga, para o que importará criar continuidades, num tecido urbano marcadamente fragmentado e formalmente heterogéneo, projectado em todas as direcções: para nascente com o circuito automóvel, para norte com o prolongamento do bairro da Nossa Senhora da Conceição, para poente em direcção ao hospital e para a área a nascente do Corgo em direcção à Universidade. No crescimento da cidade, além dos elementos de desqualificação introduzidos no tecido consolidado, verifica-se que a mancha urbanizada se estrutura por adição de fragmentos, apenas conectados pelas vias fundamentais, o que é apenas parcialmente explicável pela topografia extremamente movimentada em que assenta a cidade.

A estrutura física e a paisagem urbana de Bragança reflectem um crescimento recente marcadamente acentuado, por oposição a um longo período de letargia, o que permitiu que, no essencial, a cidade de há 20 anos se confundisse com a cidade histórica de finais do século XIX. Em termos demográficos o crescimento mantém-se lento (muito embora aumente a diferença face ao território envolvente), todavia, o aumento dos ratios área construída / habitante, o abandono da área central e os efeitos de construção de uma residência secundária pelos emigrantes, entre outros factores, provocaram um surto de construção que se reflectiu essencialmente nas áreas limítrofes da cidade. Atraída pelo IP4, a cidade rompeu com a barreira constituída pelo caminho de ferro (com a própria estação ferroviária a ser transformada num terminal de carreiras rodoviárias), muito embora, apesar da sucessiva ampliação da mancha urbana edificada, continue a ser possível identificar linhas de balizamento entre esta e a envolvente rural.

O desenvolvimento da mancha urbana de Viana do Castelo processa-se em três frentes: Meadela, Areosa e Darque. Na Meadela, a expansão urbana faz-se em pequenas e sucessivas rupturas com o tecido rural tradicional, desligada do extenso espaço marginal ao rio e com uma quase ausência de espaços públicos. Na Areosa, a descaracterização da paisagem urbana associada ao alastramento da edificação é incompatível com o enorme valor cénico e ambiental da veiga e da Serra de Santa Luzia. Em Darque, que constitui a tradicional entrada Sul da cidade, coexistem tipologias diferenciadas de ocupação do solo, onde é visível a falta de integração entre uma tipologia de base rural e a área de

expansão mais recente, a forte concentração de habitação social e de famílias de baixos recursos e um crescimento desordenado e não consolidado, onde não é perceptível a existência de um centro.

Em Chaves, a expansão do tecido urbano está fortemente condicionada pela preservação da veiga. Acrescentando-se à cidade consolidada, sobretudo a norte e sul, as novas áreas de expansão periférica estão marcadas pela coexistência de diversos modelos e usos. Todavia, para lá do quartel, predominam os conjuntos residenciais e o modelo unifamiliar, enquanto que a sul do centro histórico e sobretudo na margem esquerda do Tâmega, está muito presente a residência multifamiliar e diversas actividades, com realce para as médias superfícies comerciais.

### **3.4. O comércio no centro do debate da cidade**

A compreensão de um tecido comercial, da sua estruturação e organização, pode constituir uma base importante para o entendimento de um espaço urbano, pois que é causa e efeito do estado geral de uma cidade.

De uma forma geral, o progressivo aumento da dimensão da cidade e da sua influência regional, viu-se acompanhada pela expansão da área central, para além do centro histórico e das praças confinantes com a muralha, normalmente situadas junto às suas portas. Num primeiro momento, estendeu-se a ocupação retalhista a arruamentos próximos, preferentemente os mais amplos e rectilíneos (como a Avenida da Liberdade, em Braga, as ruas de Paio Galvão e Gil Vicente em Guimarães, ou Almirante Reis em Bragança) e reforçou-se a intensidade do uso dos espaços mais centrais, designadamente através do aproveitamento de outros pavimentos para lá do rés-do-chão. Mais tarde, ao longo das décadas de setenta e oitenta, assistiu-se também à penetração no interior dos lotes, através de fórmulas do tipo galeria ou pequeno centro comercial. Nos últimos anos, o aparecimento e a multiplicação de médias e grandes superfícies, dotadas de espaços de estacionamento e localizadas em áreas de expansão urbana bem servidas por vias de acesso fácil, introduziram e fizeram junto do consumidor o sucesso de uma outra forma do comércio se relacionar com ele e com a cidade, levando à emergência de núcleos de forte concentração retalhista, onde um complexo de actividades constitui um todo coerente, fortemente atractivo para uma população com acrescido poder de compra.

Por outro lado, em função da sua dimensão, diferentes centralidades podem ser detectadas, em espaço urbano: o pequeno centro local, com alguns cafés e estabelecimentos comerciais mais generalistas e direccionados para o apoio à residência; as centralidades tradicionais, onde se encontram os serviços públicos ou serviços mais avançados, onde há uma forte densidade comercial e uma grande diversidade de especializações; as novas centralidades (comerciais e de lazer), que estão em franca expansão e que têm uma grande atractividade de pessoas de diferentes estilos de vida e com capacidades de rendimento diversas. Todas estas e outras centralidades (por vezes mais especializadas, na restauração e lazer, ou na cultura, por exemplo) coabitam, concorrendo e complementando-se entre si, em territórios urbanos mais extensos, diversos e complexos e perante comportamentos de consumo cada vez mais heterogéneos e imprevisíveis.

O automóvel e os transportes reduzem as escalas e facilitam os movimentos: cabe ao poder público definir as regras para a cidade que quer e aos indivíduos fazer as opções de compra, perante uma crescente diversidade de locais, formas e meios de comercialização. Face ao papel simultaneamente estruturante e reflectivo do comércio, a cidade que temos e sobretudo a que teremos, em muito resultará da relação que os indivíduos-cidadãos-consumidores estabelecerem com o comércio que têm, no balanço com o que anseiam ter e/ou o que encontram noutros locais, ou por outras vias.

No tecido consolidado, as ruas comerciais são espaços de circulação e espaços de comunicação, extensão dos espaços privados e lugares de sociabilidade, onde o comércio é mais denso, traçando itinerários mais frequentados e, por isso, cruciais para a animação urbana, o que leva algumas administrações municipais a investir em acções de valorização do comércio de rua e/ou de contenção da expansão comercial na periferia, assim como a administração central a conceber programas de apoio ao comércio de centro de cidade.

Em Viana do Castelo, o comércio existente no centro histórico representa a força e a vitalidade desta área urbana, integrando a totalidade da malha de matriz medieval e estendendo-se para nascente e poente. Existe um denso tecido comercial, com um “mix” funcional diversificado, onde emergem alguns perfis de especialização (gastronomia, produtos regionais, ourivesaria e produtos desportivos). A revitalização comércio é parte essencial do centro histórico: as ruas da Bandeira, Manuel Espregueira, Gago Coutinho, Sacadura Cabral, Rocha Páris, entre outras, são artérias predominantemente comerciais e são ruas, eixos de ligação da cidade consolidada, pondo em relação o rio com o núcleo histórico, o mar com o rio e o centro com o mar.

A cidade de Braga tem procurado, nos últimos anos, adequar-se às novas condições da procura, jogando um papel regional de centro de oferta de bens e serviços que está intimamente associado à sua própria existência e desenvolvimento no quadro do Minho e do Noroeste Peninsular. Centro de uma área fortemente povoada, o minhoto aí se habituou a procurar o essencial do seu abastecimento enfrentando hoje, a cidade, a concorrência acrescida de outros núcleos urbanos que as novas redes de estradas fizeram mais próximas, mas que permitiram também o alargamento da área de recepção a novos consumidores. Neste quadro, em que a associação ao turismo e a proximidade da Galiza constituem elementos de referência, Braga assiste a um notável reforço da oferta, com a correspondente alteração do aparelho comercial.

O centro tradicional continua a concentrar um importante número de estabelecimentos, boa parte dos quais se especializam, modernizam e/ou se associam a nomes consagrados do “franchising” internacional. No essencial, mantém-se uma forte presença do vestuário, da ourivesaria e de outras actividades direccionadas para a compra menos frequente, em torno da Rua do Souto e de S. Marcos e na fachada urbana que o tecido mais antigo abre para a Praça da República (e seu prolongamento pela Avenida Central) e Praça de Agrolongo (e para a Rua dos Capelistas, que as une).

Actualmente, é uma das cidades portuguesas com maior densidade de estabelecimentos comerciais, onde estão presentes praticamente todas as grandes empresas da dita moderna distribuição, o que lhe tem permitido associar uma imagem de centro dinâmico e de oferta diversificada, com um centro tradicional fortemente reforçado na sua atractibilidade pela separação dos tráfegos, onde o automóvel é conduzido para túneis ligados a amplos parques de estacionamento, ou para vias radiais e de cintura, enquanto que a superfície é libertada e adequada ao estar e circular do peão.

Comparativamente com Braga, a maior dimensão territorial do centro histórico de Guimarães permitiu que ainda há cerca de 30 anos o comércio estivesse muito confinado ao interior do antigo recinto muralhado e às artérias que com ele contactam a ocidente. Nestas, em especial na fachada nascente do Largo do Toural e nas ruas de Santo António e Gil Vicente, concentra-se actualmente uma boa parte dos estabelecimentos de maior “*standing*”, aos quais se associa uma imagem de maior distinção e nalguns casos também as designações de reputadas cadeias internacionais.

Enquanto o centro se renova e se discute apaixonadamente a migração periférica do mercado, surgem em directa associação às alterações recentes da rede viária estabelecimentos ou complexos de estabelecimentos mais amplos e melhor adaptados ao consumidor motorizado: alarga-se assim a gama de escolha do consumidor, ao mesmo tempo em que a cidade passa a reforçar a sua capacidade de fixação do consumidor local e de captação na área envolvente, sobretudo para passeio e compras de domingo (como acontece relativamente à envolvente mais próxima e mesmo face a outros municípios, como Fafe e Cabeceiras de Basto).

Com outra dimensão, o tecido comercial de Vila Real está ainda muito marcado pela importância das principais ruas do seu centro tradicional, em especial da Rua Direita. Todavia, este perdeu já a quase exclusividade na oferta de um vasto conjunto de bens e são particularmente visíveis os sinais de uma certa “decadência anunciada”, marcada pela imagem antiquada e desajustada de muitos estabelecimentos, em contraponto com a afirmação de uma outra “urbanidade comercial” que se constrói sobretudo na estrutura definida pelo circuito automóvel (em torno de algumas médias superfícies, designadamente) e se expandirá com a conclusão de um centro comercial regional que procura articular o comércio com o lazer e servir uma população que ultrapassa largamente os limites da cidade.

Todavia, num quadro geral de periferização e/ou afirmação de novas polaridades, importa igualmente notar a especialização de algumas áreas, em especial a tendência à consolidação do papel de praça e “espaço de estar” da Avenida Carvalho Araújo (com cafés e confeitarias de referência na cidade), e o da expansão do Pioledo, a norte do centro tradicional, na concentração de universitários e outros jovens (com cafés, discotecas, lojas de vestuário jovem, discos e livros, serviços de fotocópias, etc.).

Em Chaves e Bragança, a menor dimensão das cidade tem inequívoca contrapartida no tecido comercial, na dimensão, na diversidade, como na complexidade. Num, como noutro caso, é ainda muito recente a emergência de médias superfícies periféricas e o centro tradicional desempenha ainda um papel de incontestada relevância. O sentido está já marcado contudo: desde logo no

reforço da densidade, especialização e “*standing*” dos estabelecimentos mais afastados das tortuosas ruas existentes junto ao castelo, depois pela forte expansão recente do comércio pelos rés-do-chão de muitos dos edifícios recentemente construídos ao longo de amplas e extensas avenidas (como expressivamente acontece na Avenida Sá Carneiro em Bragança e em Chaves, de uma forma mais diluída, por entre novas construções do tecido consolidado e áreas de expansão recente, a poente do núcleo antigo).

Em Chaves, a estrutura do comércio revela alguma associação à procura por parte do turista, em especial o visitante espanhol de proximidade (atoalhados, artesanato, roupas...), o que fica igualmente marcado pela expansão dos estabelecimentos comerciais ao longo dos principais acessos à área central da cidade. Em Bragança, transparece de uma forma mais clara a imagem de cidade periférica, com o tecido comercial marcado pelo bom número de unidades generalistas e de imagem e funcionalidade ainda muito associada ao papel menor do retalho (de mera colocação junto do consumidor dos bens que a produção fez chegar) e pela ainda débil penetração das estruturas e imagens do comércio internacionalizado, dirigido a um consumidor pretensamente mais urbano e exigente.

### **3.5. O ensino superior na animação e revitalização da cidade**

As novas dinâmicas urbanas estão muito directamente associadas à criação do ensino superior nas cidades médias, o qual constituiu um elemento fulcral no reforço da vitalidade social e económica, na qualificação urbanística e na animação urbana.

Em Vila Real imperou um modelo em *campus* universitário, que tem vindo a estender-se e a consolidar as suas estruturas internas, num diálogo com a cidade consolidada, onde reside a larga maioria dos estudantes, professores e funcionários e onde se desenrola a vivência para além das aulas, à noite designadamente.

Os impactes da universidade no crescimento da cidade foram claros, na medida em que esta se constituiu como uma polaridade que favoreceu a expansão urbana na sua direcção. Mas não são menos claros os efeitos da universidade na cidade existente, podendo até assumir dimensões de marcada conflituosidade, como na animação urbana, com o confronto entre os estilos de vida de uma massa de estudantes longe da residência familiar e uma população residente relativamente envelhecida.

A Universidade do Minho, em Braga, instalou-se na periferia leste, favorecendo a expansão da cidade para Gualtar, em direcção ao interior, e a urbanização da planície fértil do Rio Este, como em Lamações. Mas os efeitos da Universidade ultrapassam em muito os simples resultados urbanísticos, na medida em que se foi consolidando como indisputado pólo de formação superior a norte do Porto, inscrito num espaço com significativo crescimento populacional e elevada presença de jovens.

Em Guimarães, a Universidade do Minho teve uma política de implementação diferenciada e apostou numa política de reforço dos serviços de apoio ao sector da têxtil / vestuário. A sua maior especialização e menor expressão não permite identificar efeitos tão notáveis como em Vila Real ou Braga, muito

embora sejam claramente perceptíveis e tenham vindo a aumentar a sua importância mormente através de novas licenciaturas (como se verá na animação nocturna do centro histórico, por exemplo).

Em Viana do Castelo - onde se apostou numa localização que potenciase a reabilitação do património construído -, a população jovem estudantil não parece ainda ter peso suficiente para alterar os hábitos e animar a cidade, enquanto que em Chaves e Bragança, apesar da dimensão do ensino superior ser limitada, teve significativos reflexos no crescimento do mercado imobiliário e na animação destas cidades, face à reduzida dimensão destas.

### 3.6. O diálogo da indústria com a cidade

Apesar do processo histórico da industrialização representar para as cidades estudadas dimensões claramente distintas - na medida em que nalgumas, a exemplo de Vila Real ou Bragança, a sua presença foi sempre muito ténue (no pós Antigo Regime), ao contrário de Guimarães, cuja história do último século a ela se liga umbilicalmente -, o património industrial mesmo que se trate das mais simples formas de produção pré-capitalistas é indiscutivelmente parte das suas memórias e um dos campos de intervenção no sentido da preservação de uma imagem respeitadora do património cultural e monumental.

Em Guimarães, destacam-se os velhos tempos da têxtil algodoeira, das novas e grandes empresas fabris, urbanisticamente relacionadas ou não com o tecido antigo da cidade, com os couros a constituírem-se igualmente como referências essenciais da cidade. Além do riquíssimo património industrial disperso por todo o território concelhio, a cidade de Guimarães possui um património industrial de uma dimensão, concentração e continuidade que a torna singular e que poderá ser significativamente valorizado com a despoluição da linha de água, com a reutilização de antigas indústrias e edifícios significativos adaptados a novos equipamentos, com a recuperação de construções privadas e com o arranjo de espaços públicos.

Outras cidades, a exemplo de Viana do Castelo, quase se confundem na sua vivência económica recente com uma única empresa: os Estaleiros Navais (muito embora tal tenha já sido mais evidente no passado do que na actualidade). Nos anos 40, a única empresa com alguma dimensão era a Empresa de Pesca de Viana, o que favoreceu a criação dos Estaleiros Navais (1944), empresa constituída por um grupo de técnicos e operários especializados dos Estaleiros do Porto de Lisboa que em 1984 tinha 2300 trabalhadores e actualmente representa cerca de 1000 postos de trabalho, valor ainda muito elevado comparativamente à dimensão da cidade. Esta empresa foi durante décadas não só um local de emprego, como um local de formação e de intercâmbio socio-cultural com repercussões em toda a cidade, pelo que a história de Viana do Castelo não pode e não deve dissociar-se do seu percurso.

Em Vila Real, Chaves e Bragança, a dimensão do património industrial não é comparável, o que significa que a escala de intervenção será mais pontual, mesmo de circunstância, mas poderá não ser menos importante: veja-se, por exemplo, a oportunidade que há muito se perdeu, em Vila Real, de conservação do edifício da primeira central hidroeléctrica do país para iluminação urbana, quer pública quer doméstica.

Em quase todas as cidades, especialmente nas que estão mais orientadas para a valorização da indústria (mais periféricas relativamente à mancha urbano-industrial minhota), proliferam as chamadas “zonas industriais”, concebidas como resposta às necessidades de ordenamento da localização industrial e, por outro lado, como reforço de atractibilidade para a constituição ou realocação de empresas industriais distantes. Os resultados são diversos: Vila Real e Bragança não conseguiram implementar uma política local suficientemente atractiva para os investidores externos (e as zonas industriais constituem um tecido económico misto, muito marcado pelo comércio grossista); pelo contrário, em Viana do Castelo, o parque industrial está ocupado sobretudo por investidores não locais e, em Chaves, aposta-se num novo conceito de parque industrial periférico que pretende reunir, a par de unidades fabris, serviços às empresas, alguns estabelecimentos comerciais e espaço residencial.

### **3.7. A crise residencial e o mal estar urbano**

A situação actual da habitação pode ser definida como crise residencial através de dois factores fundamentais, os quais são: a incapacidade para resolver as necessidades residenciais que surgem na sociedade e a disfunção no mercado, em que a oferta de habitação não se adequa à actual procura, fazendo com que um segmento da população fique excluído de um bem de primeira necessidade.

A problemática residencial não pode pois reduzir-se a uma simples questão de desequilíbrio entre a oferta e a procura, uma vez que a habitação é vivida e habitada e é nesta dupla dimensão que se constrói a sua própria identidade e função social. A habitação, ao converter-se num direito, uma necessidade de primeira ordem, dá consistência ao conceito de exclusão residencial, segundo o qual há situações em que pessoas são excluídas dos sistemas de aprovisionamento residencial e ficam incapacitadas para resolver as suas necessidades residenciais, quer por não possuírem acesso à habitação, por viverem em situações que se situam abaixo de limiares mínimos de habitabilidade, ou porque residem em condições inadequadas.

Uma política baseada na oferta de habitação em bairros sociais contribui para a manutenção da situação, uma vez que o mercado continua a apostar na especulação imobiliária e a dirigir-se só para alguns segmentos da procura. Por outro lado, a política de habitação baseada nos aglomerados de bairros sociais desencadeou concentrações de famílias com menos recursos e de problemas de desemprego e exclusão social, resolvendo problemas de habitabilidade das construções, mas construindo ou ampliando outros problemas e “males urbanos”, a que não são estranhos comportamentos de exclusão e marginalidade social e económica e percepções de insegurança e distanciamento territorialmente referenciáveis.

Nas cidades estudadas, em que o tema assume muitas vezes contornos de grande delicadeza política, foi possível perceber situações diversas. No caso de Braga, a política de habitação valoriza a actuação do mercado imobiliário e procura apoiar a criação da oferta privada de espaço habitacional, seja com a ampliação do espaço infraestruturado e urbanizável, com a consequente diminuição dos custos do solo, seja pela rápida aprovação de pretensões dos particulares, por vezes de imóveis de volumes relativamente elevados, com efeitos no aumento da oferta e na diminuição do preço final.

Noutros casos, o bairro social pode ainda ser uma solução, se bem que os complexos habitacionais deste tipo construídos há mais de uma dezena de anos sejam quase sempre um elemento de actuação no sentido da sua beneficiação ou de uma melhor adequação urbanística.

Mas, no geral, o maior problema da habitação parece associar-se à degradação do edificado e ao abandono do tecido antigo e da cidade herdada e, por outro lado, à constituição de espaços fragmentados na periferia, sem espaço público de encontro (que no lugar de ruas têm vias e eixos e no lugar de praças e jardins têm fontes no centro de rotundas e placas relvadas), por vezes fechados em si mesmos, como condomínios que repelem o “outro”, diferente que nos é mais igual, na negação da cidade.





## **ANEXO I**

Fichas cartográficas



## Cartografia e iconografia referenciadas

Esta recolha visou, antes de mais, carrear todos os documentos cartográficos que representem parte ou a totalidade das cidades objecto, com particular cuidado em relação àqueles que contribuem para um aprofundamento do conhecimento, em cada momento e diacronicamente, da organização e transformação do espaço intraurbano de cada uma daquelas cidades.

Assim e caracterizando a parte nuclear do acervo, é possível afirmar, embora admitindo alguma eventual lacuna, que se recolheu toda a cartografia de base existente entre as escalas de 1:500 e 1:25000, pelo menos no que se refere aos documentos que abarcam a totalidade ou partes importantes de cada cidade e mesmo em relação às representações mais restritas (como uma rua, um jardim ou uma porta de muralha), foram coligidos os elementos mais significativos conhecidos.

Apesar de tudo, nas escalas superiores a 1:500 e inferiores a 1:25000 a recolha encontra-se, de facto, mais fragilizada. No primeiro caso, quer porque existem instituições que, apesar de reiteradamente solicitadas, ainda não estão em condições de permitir a consulta do seu acervo (como a Junta Autónoma de Estradas do Distrito de Bragança ou o Conselho Superior de Obras Públicas, por exemplo), quer porque se reconhece que a cada passo se pode deparar, no meio de um qualquer processo, com mais um desenho, representando uma rua ou um correr de fachadas existentes ou projectadas, está-se perante um processo sempre em construção e, portanto, nunca definitivamente terminado. No segundo caso, porque o privilégio da análise foi dada às grandes escalas e porque qualquer catálogo, actualizado, do Instituto Português de Cartografia e Cadastro juntamente com o do Instituto Geográfico do Exército nos fornecem essa relação. Assim, das pequenas escalas apenas nos preocupamos em não negligenciar a oitocentista carta de 1:100000, vulgarmente conhecida como Carta Corográfica de Portugal de Filipe Folque ou mais simplesmente como Carta de Filipe Folque, porque se trata da primeira cartografia sistemática do país e a única oitocentista nestas condições.

Não foi só a cartografia de base, o levantamento de facto, que mereceu atenção. O interesse recaiu sobre qualquer mapa, planta ou representação das cidades, o que levou, por exemplo, ao desenvolvimento de um exercício de destriça entre os levantamentos originais e as cópias, à identificação do levantamento original subjacente ou suporte do projecto / plano delineado.

De facto, os projectos / planos, enquanto documentos fundamentais para a compreensão do desenvolvimento das cidades, concretizados ou não, receberam uma atenção particular. Assim, qualquer dos projectos/planos que tenham tido um reflexo cartográfico foram contemplados. Os planos de melhoramentos oitocentistas e de início do séc. XX, eram reflectidos numa planta onde se delineavam os novos arruamentos e alinhamentos a respeitar. Os ante-planos do Estado Novo, além de conterem memórias, essencialmente descritivas, onde, depois de uma resenha dos acontecimentos históricos considerados mais importantes, se enumeravam dados sobre a população, as condições climáticas, a localização dos edifícios públicos, etc., compunham-se também de plantas de situação, plantas de trabalho, plantas de apresentação. Mais recentemente, os Planos Directores Municipais, os Planos Gerais de Urbanização ou os Planos de Pormenor, contêm plantas de síntese. Qualquer deles foi

portanto contemplado nesta listagem, bem como se identificaram os levantamentos que terão servido de base às propostas.

Por outro lado, atendeu-se também à iconografia elaborada até ao século XIX. Compreende-se que para estas épocas qualquer imagem se torna preciosa para a compreensão da dimensão e do plano urbano de qualquer cidade, enquanto a partir de aqui os elementos cartográficos existentes se tornam mais numerosos e rigorosos. No mesmo sentido, houve uma menor preocupação em relação à exaustividade da referência da cartografia mais actual, particularmente aquela elaborada a partir da década de 70, já que devido à sua profusão se pretendeu identificar, particularmente, aquela que foi considerada mais significativa.

Em síntese, este acervo comporta, na totalidade das suas referências, mais de 60% de cartografia de base, perto de 30% de planos/projectos e menos de 10% de iconografia.

A maioria dos documentos referenciados encontram-se nos arquivos consultados. Poucos são os que apenas foram encontrados em publicações, e muitos os que, depois de conhecidos em qualquer obra, foi possível reencontrar os seus originais. As notas, inseridas no campo das observações, relativas às referências bibliográficas onde aquelas imagens já foram publicadas, não pretendem ser exaustivas, mas antes meramente indicativas.

Finalmente, refira-se que uma primeira análise, individual e comparativa, dos elementos cartográficos recolhidos para cada uma das cidades, permite delimitar alguns períodos fundamentais na estruturação das cidades do Norte de Portugal e, com algumas variações, confirmar os cortes temporais adoptados, à partida, na elaboração do Atlas das Cidades do Norte de Portugal.

Assim, quer a segunda metade do século XIX, quer os anos quarenta e cinquenta do século XX se encontram referenciados em quaisquer das cidades objecto, como os períodos de levantamentos de base da totalidade dos espaços urbanos e de consequente elaboração de projectos/planos de transformação do plano urbano. Por outro lado, algumas cidades, pela específica situação geográfica em que se encontravam mereceram, em alguns períodos, especial atenção em termos de projectos e investimentos por parte do poder central, o que se reflectiu num crescimento do número de documentos cartográficos elaborados. Assim, por exemplo, Viana do Castelo denota, na segunda metade do século XIX, uma elevada profusão de documentos cartográficos relacionados com o estudo e melhoramento das condições da sua barra e porto, enquanto Chaves e Bragança, pela sua situação geoestratégica na defesa da fronteira, apresentam um número importante de levantamentos e projectos de construção / reconstrução de elementos defensivos, particularmente durante o século XVIII. E nestes casos, bem como relativamente ao forte de Santiago da Barra, em Viana do Castelo, foram negligenciadas dezenas de desenhos, de pormenor, relativos àquelas edificações militares.

A terminar esta nota explicativa, refira-se que foram já registadas imagens digitais de mais de metade dos documentos referenciados e que no Anexo II apenas se incluem alguns exemplares a título ilustrativo.

<b>Cidade</b>	Braga, Bragança, Chaves, Guimarães, Viana do Castelo e Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1995
<b>Título</b>	<i>Ortofotomapas</i>
<b>Autor</b>	Centro Nacional de Informação Geográfica
<b>Escala</b>	1:15 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1594
<b>Título</b>	<i>Nova BRACARAE AVGVSTA defcriptio</i> , [Braga]
<b>Autor</b>	Manoel Barbosa (Georgius Braun e Franz Hogenberg)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Iconografia in <i>Civitates Orbis Terrarum</i> (1572-1617), complet de <i>Theatrum Orbis Terrarum</i> (1570);</li> <li>- Ver DIAS, J. J. Alves, "Lisboa Medieval na Iconografia do séc. XVI", in <i>Actas, Jornadas de História Medieval (1383-1385 e a crise geral dos séculos XIV e XV)</i>, Lisboa Histórica e Crítica, 1985, p. 240;</li> <li>- Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 117.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	séc. XVII/XVIII (?)
<b>Título</b>	<i>Mapa da cidade de Braga Primas</i>
<b>Autor</b>	Andre Ribeyro S. Sylva,
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- inserida em ROCHA, Manuel J. Moreira da (1995) - <i>Manuel Fernandes da Silva, mestre e arquitecto de Braga: 1693-1751</i>, Porto, FLUP, Dissertação de Mestrado em Hist. de Arte;</li> <li>- publicado em Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, <i>Tesouros da Cartografia Portuguesa</i>, Ed. INAPA, 1997, pág. 61, que o data como seiscentista;</li> <li>- Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 118.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1687 e 1694 (entre)
<b>Título</b>	<i>Braga</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	14*23 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserida num album, divulgado por Artur ANSELMO ("Um documento iconográfico precioso e até agora desconhecido: aguarela de Viana no século XVII", <i>Cadernos Vianenses</i>, Vol. 13, pp. 107-112, Viana do Castelo) de "aguarelas seiscentistas, representando 39 vistas de povoações portuguesas" (pág. 107);</li> <li>- A imagem de Braga foi publicada por Eduardo Pires de OLIVEIRA, o qual data o album entre 1687 e 1694 ("Um novo mapa de Braga de finais do século XVII", <i>Forum</i>, Braga, nº 15/16, 1994, pp. 37-53; foi também reproduzida por Miguel Melo BANDEIRA, "Uma panorâmica seiscentista de Braga", <i>Forum</i>, Braga, nº 15/16, 1994, pp. 25-36;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII
<b>Título</b>	<i>Campo de Sancta Ana</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	300 varas
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 119.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1750
<b>Título</b>	<i>Mappa das Ruas de Braga</i>
<b>Autor</b>	Padre Ricardo Rocha
<b>Escala</b>	s/ escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Livro de ruas com a representação dos alçados vertentes;</li> <li>- Edição fac-simile do Arq. Dist. de Braga-Univ. do Minho (1989);</li> <li>- ver BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo (1992) - <i>O espaço urbano de Braga em meados do séc. XVIII</i>, Coimbra, FLUC, dissertação de mestrado em Geografia Humana;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1834 (?)
<b>Título</b>	<i>Imagens de Braga Antiga</i>
<b>Autor</b>	João Baptista Vieira Gomes ('Dr. Chasco')
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	32 desenhos
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Manuscrito iconográfico;</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1853
<b>Título</b>	<i>Estrada do Porto a Braga pelos engenheiros Garcez e Calheiros</i>
<b>Autor</b>	Garcez e Calheiros
<b>Escala</b>	16 000 metros = 209 mm
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	806*183 mm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Referências do rodapé da moldura: "JFMPalha grav.; Lith do Dep<sup>o</sup> dos Trab. Geod. do Reino; C. A. Pinto des.";</li> <li>- Indica principais massas construídas e os arruamentos principais das cidades de Braga e Porto, o traçado da estrada e indicação das principais povoações (com casas) e acidentes orográficos;</li> <li>- Com as plantas do Porto e Braga, indica as principais saídas das mesmas cidades;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1857
<b>Título</b>	<i>Braga Pitoresca ou a verdadeira Cyntra do Norte. Cidade de Braga</i>
<b>Autor</b>	"Levantada pelo lente de matemática do Liceu Nacional de Braga o Bacharel Pereira Caldas";
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	68*53 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A. L. Guimarães, s.d.;</li> <li>- Imperial Litografia de Brito &amp; Braga, Rio de Janeiro;</li> <li>- O céu está colorido a azul celeste</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1865 (anterior a)
<b>Título</b>	<i>Planta da cidade de Braga,</i>
<b>Autor</b>	Belchior José GARCEZ, Major do Corpo d'Engenharia, e Miguel Baptista MACIEL, Tenente do dito Corpo,
<b>Escala</b>	1: 4000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	86*63 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- segundo Miguel Melo BANDEIRA (1992) - <i>O espaço urbano de Braga em meados do séc. XVIII</i>, Coimbra, FLUC, dissertação de mestrado em Geografia Humana, esta carta deverá ser de 1868, contudo, como o relevo ainda é representado por normais, pensamos que poderá ser anterior a 1865 (primeira vez que Filipe Folque utiliza as curvas de nível);</li> <li>- nesta carta refere-se ter sido "Oferecida ao Exm<sup>o</sup> Snr. Visconde da Luz"; esta carta é referida em VASCONCELLOS, Ernesto (1904). <i>Exposição de Cartographia Nacional (1903-1904)</i>, Catalogo, Lisboa, Soc. de Geog. de Lisboa, A Liberal Offic. Typ. (p. 112);</li> <li>- Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII</i>, Portugal - Brasil, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 120.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1868
<b>Título</b>	<i>Planta da Cidade de Braga</i>
<b>Autor</b>	Joaquim Pereira da Cruz
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Provavelmente é uma ampliação da planta de Belchior José Garcêz;</li> <li>- Possui legenda toponímica;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1883
<b>Título</b>	<i>Planta Topographica de Braga</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	1:8000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publicada in Diogo Pereira Forjaz de Sampaio PIMENTEL, <i>Memórias do Bom Jesus do Monte</i>, 4ª edição, Lisboa, 1883;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1883/84
<b>Título</b>	<i>Planta de Braga</i>
<b>Autor</b>	Francisco Goulard
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	30
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1938
<b>Título</b>	<i>Braga, Planta aerofotogramétrica</i>
<b>Autor</b>	?
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- É referida por Eduardo Pires de Oliveira no Livro de Toponímia;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1938 (Outubro)
<b>Título</b>	<i>Fragmento da Planta da cidade de Braga</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- representa a parte dos quartéis;</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1939
<b>Título</b>	<i>Planta Topográfica da Cidade de Braga</i>
<b>Autor</b>	Arnaldo Augusto Rebelo da Silva, Major de Infantaria, com o curso da arma e desenhador topógrafo da Câmara Municipal de Braga,
<b>Escala</b>	1:5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	90*82 cm
<b>Observações:</b>	- Foi publicada por Augusto Gama Soares dos Reis, em 1954; esta já tem projectados os arruamentos das futuras ruas Beato Miguel de Carvalho, da Restauração e da Av. João XX;
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1946 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Ante-plano de urbanização de Braga</i>
<b>Autor</b>	Arqº Etienne de Grôer,
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Aprovado em 08/10/1946; - Referido em LÔBO, Margarida Sousa (1995) - Planos de Urbanização, <i>A época de Duarte Pacheco</i> , Porto, DGOTDU e FAUP;
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1948
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal,, folhas nº 56 (Amares) e 70 (Braga)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1958 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano de Urbanização de Braga (parcial)</i>
<b>Autor</b>	Eng. Miguel Resende
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Aprovado em 16/05/1958; - Referido em LÔBO, Margarida Sousa (1995) - Planos de Urbanização, <i>A época de Duarte Pacheco</i> , Porto, DGOTDU e FAUP;
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1959 (?)
<b>Título</b>	<i>Braga - Planta da Cidade</i>
<b>Autor</b>	Coordenada por Alberto Gonçalves da Costa
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	35*28 cm
<b>Observações:</b>	- Publicada no <i>Guia de Braga - Arte e Turismo</i> , Ed. Câmara Municipal de Braga, 1959, pág. 212;
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1968
<b>Título</b>	<i>Braga, levantamento aerofotogramétrico</i>
<b>Autor</b>	TECAFO, Técnica Aérea e Fotogramétrica,
<b>Escala</b>	1:1000, 1:2000, 1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	92*63 cm
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1974
<b>Título</b>	<i>Planta Topográfica do Concelho de Braga</i>
<b>Autor</b>	Cópia da 1:25 000
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Contém a delimitação da Zona Urbana (perímetro suburbano e freguesias, segundo aprovação publicada no D. G. de 12/04/1974, Dec. Lei nº 149/74;
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1977
<b>Título</b>	<i>Planta Topográfica</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Braga
<b>Escala</b>	1: 10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1982 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Geral de Urbanização</i>
<b>Autor</b>	CEAPE
<b>Escala</b>	1:5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	

<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1989
<b>Título</b>	<i>Carta Corográfica de Portugal, Braga 5D</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico e Cadastral de Portugal
<b>Escala</b>	1:50 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	68*44 cm
<b>Observações:</b>	- Instituto Geográfico e Cadastral de Portugal, IGCP, M 7810, Ed 2, Lisboa, 1989
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1993 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Director Municipal</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Braga
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga
<b>Data Levant.</b>	1995
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 56 (Amares) e 70 (Braga),</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Braga, Guimarães e Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1868 a 1883
<b>Título</b>	<i>Portugal nº 4, Braga, Viana do Castelo</i> [inclui a cidade de Guimarães]
<b>Autor</b>	Direcção dos Serviços Geodésicos e Topográficos
<b>Escala</b>	1: 100 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Conhecida por "Carta Corográfica de Portugal", sob a direcção de Filipe Folque;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1509/10
<b>Título</b>	<i>Bragança (Vistas Este e Oeste e planta da fortaleza)</i>
<b>Autor</b>	Duarte d'Armas
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Folhas 89, 90 e 130 V, em ARMAS, Duarte de, <i>Livro das Fortalezas</i> , Fac-simile do Ms 159 da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 2ª Edição, Ed. Inapa, Lisboa, 1997.
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	século XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Plantas do Castelo de Bragança (10 desenhos)</i>
<b>Autor</b>	Joaquim José Correia da Serra
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- desenhos da cidadela, em relevo, com os sombreados da muralha 'perfeitos', como a grande escala a que estão feitos permite; - aparenta ser um exercício para praticar;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	2ª metade do séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta da cidade de Bragança</i>
<b>Autor</b>	autor desconhecido
<b>Escala</b>	150 braças (4,5 mm = 10 braças)
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	45*30 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Não possui o miolo da cidade, parece ser um projecto de fortificação, apresenta as muralhas (projectadas) pintadas a amarelo e ponteados negros que parecem representar os limites da mancha de edificações existentes; - Não incluía ainda o forte de S. João de Deus; - Está reproduzido, a preto e branco, na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Castelo de Bragança</i>
<b>Autor</b>	Capitão Joaquim José Correia da Serra
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- 18 desenhos apresentando apenas as muralhas da cidadela;

<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII
<b>Título</b>	<i>Planta de Bragança</i>
<b>Autor</b>	feita por ordem do Illmo e Exmo Sr Gorge Cary, Tenente General dos Exercitos de Sua Magde Fidellma
<b>Escala</b>	10 braças
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Só possui os contornos das muralhas;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1754
<b>Título</b>	<i>Planta da Praça de Bragança Cituada na Provª de Tras-osmontes</i>
<b>Autor</b>	Desenhada pelo Ajud. Engenheiro José Monteiro de Carvalho
<b>Escala</b>	100 braças portuguesas (9 mm= 10 braças)
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	50*30, aprox.
<b>Observações:</b>	- Apresenta só as muralhas e o seu estado; - Apresenta, a vermelho, um projecto de reforma da fortificação dos Muros da Villa; indica que a maioria dos elementos defensivos abaluartados, identificados com a letra G e que circundavam toda a povoação da época, eram constituídos por uma <i>estacada em parapeito de terra, mas arruinada</i> ; - Não incluía ainda o forte de S. João de Deus; - Está reproduzido na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	176? (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta de Bragança feita por ordem do Illmo e Exmo Sr Gorge Cary, Tenente General dos Exercitos de Sua Magde Fidellma</i>
<b>Autor</b>	Gioze Mª Cavanha, Capitão de Infantaria Engenheiro
<b>Escala</b>	150 braças
<b>Nº de Folhas</b>	120*45 cm, aprox.
<b>Dimensão</b>	- apresenta apenas a 'Villa' (cidadela), o forte de S. João de Deus e os contornos defensivos da 'Cidade de Bragança';
<b>Observações:</b>	- Está reproduzido na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1762
<b>Título</b>	<i>Plano de la Plaza de Berganza con sus Castillos antiguo y moderno en que se manifesta la situacion que ocupó el dia 16 de Maio de 1762 el destacamiento del mando del Tenente General Marques de Cevallos</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	50*30 cm, aprox.
<b>Dimensão</b>	- Está reproduzido na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997;
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1797 (?)
<b>Título</b>	<i>Cidade de Bragança e Forte de S. João de Deus</i>
<b>Autor</b>	Carlos Frederico Bernardo de Caula e Luiz Gomes de Carvalho
<b>Escala</b>	150 braças para a cidade e 50 braças para a cidadela,
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- É um documento dividido em duas janelas, a maior com o título de "Cidade de Bragança e Forte de S. João de Deus" e representando tudo o que é apresentado na "Planta da Cidade de Bragança e suas Dependencias", de 1801 e de apenas Luiz Gomes de Carvalho; a segunda janela, com o título "Castello da cidade de Bragança", apresenta toda a cidadela em maior escala;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1801
<b>Título</b>	<i>Planta da cidade de Bragança e suas Dependencias; na qual os numeros denotão as alturas, estima=das em palmos, dos respectivos lugares sobre a praça P. [que tem sobre o rio, em r 30 palmos, e em s 60] e que se pode tomar pello nivel medio da Cidade</i>
<b>Autor</b>	Luiz Gomes de Carvalho, <i>Capitão do Corpo Real dos Engenheiros, empregado no Exercito d'Entre Douro e Minho</i> , 100 braças (12 mm=10 braças)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	64*55.5 cm
<b>Dimensão</b>	- Foi publicada pelo Gabinete de Arqueologia dos Engenheiros Militares e foi reproduzida em JACOB, João (1997), <i>Bragança, Ed.Presença, Col. Cidades e Vilas de Portugal</i> , 22, Lisboa, pág. 39;
<b>Observações:</b>	- Está reproduzido na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997; - Tecnicamente é uma planta aquarelada, idêntica a tantas outras plantas militares, da segunda metade do séc. XVIII, como por exemplo a de Valença datada de 1766; - Apresenta o Norte para a parte inferior da folha;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1806
<b>Título</b>	<i>Planta do citio e edeficio de Nossa Senhora do Loreto, para progetar sobre ella hum hospital mellitar, na forma das reais ordens, e Regimento dos hospitaes</i>
<b>Autor</b>	José Joaquim de Freitas Coelho, 1º Tenente Engenheiro
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	80*60 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Está reproduzido na tese de mestrado: Luis Alexandre RODRIGUES, <i>Bragança no séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura</i> , 2 Vols., Junta de Freguesia da Sé, Bragança, 1997;

<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1840
<b>Título</b>	<i>Bragança</i>
<b>Autor</b>	A. J. B. de Vasconcellos e Sá, Capitão Engenheiro, as levantou e fez,
<b>Escala</b>	S/ escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Apresenta o Norte para a margem direita da folha;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1878
<b>Título</b>	<i>Plano Geral da Cidade de Bragança em 1878,</i>
<b>Autor</b>	por E. Larmand, Geometro
<b>Escala</b>	1:1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	200*150 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Referida em JACOB, João (1997), <i>Bragança</i> , Ed.Presença, Col. Cidades e Vilas de Portugal, 22, Lisboa, pág. 40, onde descreve todos os arruamentos constantes da planta, mas não apresenta imagem, por estar em "paupérrimo estado de conservação" (pp.40-44); - Existe cópia, no GTL de Bragança, feita em 1941 em 11 folhas (com 60*50 cm), por A. Potier (engenheiro industrial); nesta cópia falta a folha 2;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1887 e 1890 (entre)
<b>Título</b>	<i>Portugal nº 6, Bragança</i>
<b>Autor</b>	Direcção dos Serviços Geodésicos e Topográficos
<b>Escala</b>	1: 100 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Conhecida por "Carta Corográfica de Portugal", sob a direcção de Filipe Folque;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1897
<b>Título</b>	<i>Planta Geral de Bragança</i>
<b>Autor</b>	Albino Pereira LOPO
<b>Escala</b>	1: 10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Publicada no livro de Albino Pereira LOPO (1900), <i>Bragança e Benquerença</i> , Imp. Nac.-Casa da Moeda, Lisboa, 1983, pág. entre 12-13 (edição fac-similada pela de 1900, extraída do <i>Boletim da Sociedade de Geografia</i> , nº 3 e 4, de 1898-1899;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1897
<b>Título</b>	<i>Carta chorográfica de Bragança e suas immediações</i>
<b>Autor</b>	Lithographia da Imprensa Nacional, Ampliação da carta chorographica por C. Pessanha
<b>Escala</b>	1: 50 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Publicada no livro de Albino Pereira LOPO (1900), <i>Bragança e Benquerença</i> , Imp. Nac.-Casa da Moeda, Lisboa, 1983, pág. entre 6-7 (edição fac-similada pela de 1900, extraída do <i>Boletim da Sociedade de Geografia</i> , nº 3 e 4, de 1898-1899;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1897
<b>Título</b>	<i>Planta Geral da Cidadella da Villa de Bragança</i>
<b>Autor</b>	Albino Pereira LOPO
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Publicada no livro de Albino Pereira LOPO (1900), <i>Bragança e Benquerença</i> , Imp. Nac.-Casa da Moeda, Lisboa, 1983, pág. entre 82-83 (edição fac-similada pela de 1900, extraída do <i>Boletim da Sociedade de Geografia</i> , nº 3 e 4, de 1898-1899;
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1899
<b>Título</b>	<i>Jardim em Bragança</i>
<b>Autor</b>	Cap.tão Augusto Xavier Teixeira
<b>Escala</b>	1:200
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Apresenta um jardim em dois socalcos, com pequenas escadas, no meio, de ligação entre os dois socalcos, localizado na esquina da Rua dos Prateiros e o Largo do Batalhão Expedicionário de África (é o jardim junto às portas da Cidadela);
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1899
<b>Título</b>	<i>Planta do Forte de S. João de Deus em Bragança e Terrenos dependentes</i>
<b>Autor</b>	Cap.tão de Engenharia Augusto Xavier Teixeira
<b>Escala</b>	1:200
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Relaciona-se com cedência de terrenos e demarcação de novos alinhamentos em função da nova estrada;

<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1941/44
<b>Título</b>	<i>Planta da Cidade de Bragança</i>
<b>Autor</b>	A. Potier (engenheiro industrial)
<b>Escala</b>	1:1000
<b>Nº de Folhas</b>	12
<b>Dimensão</b>	60*50 cm, cada folha
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trata-se da 'actualização', feita por A. Potier (engenheiro industrial), a partir da Planta de 1878 de E. Larmand, Geometro;</li> <li>- Umhas folhas foram actualizadas em 1941 e outras em 1944; falta a folha nº 5;</li> <li>- Foi colorida com verde para áreas com vegetação, vermelho para as edificações e azul para água;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1948 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Ante-plano de Urbanização de Bragança</i>
<b>Autor</b>	Arqº Januário Godinho
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovação em 17/03/1948;</li> <li>- Referido em LÔBO, Margarida Sousa (1995) - <i>Planos de Urbanização</i>, A época de Duarte Pacheco, Porto, DGOTDU e FAUP;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1950
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, Bragança, folha nº 38</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1994
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folha nº 38 (Bragança)</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1994 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Director Municipal</i>
<b>Autor</b>	Lusitano dos Santos
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Bragança
<b>Data Levant.</b>	1998 (Outubro)
<b>Título</b>	<i>Bragança (documento digital representando a área urbana)</i>
<b>Autor</b>	Estereofoto/Câmara Municipal de Bragança
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1509/10
<b>Título</b>	<i>Chaves (Vistas Este e Oeste e planta da fortaleza)</i>
<b>Autor</b>	Duarte d'Armas
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Folhas 95, 96 e 131 V, em ARMAS, Duarte de, <i>Livro das Fortalezas</i>, Fac-simile do Ms 159 da Casa Forte do Arquivo Nacional da Torre do Tombo, 2ª Edição, Ed. Inapa, Lisboa, 1997.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	séc. XVII (?) s/data
<b>Título</b>	<i>Chaves (Villa)</i>
<b>Autor</b>	Miguel de Lescole
<b>Escala</b>	em passos geométricos
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	410*300 mm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Só tem os elementos defensivos;</li> <li>- Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 168.</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta de Chaves</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	50*35 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- abarca o rio e campos á volta e o forte de S. Neutel;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta da Praça de Chaves</i>
<b>Autor</b>	Manuel Pinto de VilaLobos (?) (s/autor)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- apresenta apenas todos os elementos defensivos; - Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 169.
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta de la Praza de Chaves en la Provincia Tras los montes</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- abarca toda a área ao Forte de S. Neutel, tem o Nascente para o topo da folha; - apresenta uma legenda ( <i>Explicación</i> ) do lado esquerdo e que ocupa cerca de 1/3 da folha; - Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 169.
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1706
<b>Título</b>	<i>Planta da Cidade de Chaves que se tomou e demoliu neste ano de 1706,</i>
<b>Autor</b>	João Thomaz Correa,
<b>Escala</b>	300 pés,
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- esta planta aparece citada com o nº 373 em VASCONCELLOS, Ernesto (1904) - <i>Exposição de Cartographia Nacional</i> (1903-1904), Catalogo, Lisboa, Soc. de Geog. de Lisboa, A Liberal Offic. Typ.;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1753
<b>Título</b>	<i>Planta da Praça de Chaves, Capital da Provincia de Trasosmontes,</i>
<b>Autor</b>	Desenhada pelo Ajud. Engenheiro José Monteiro de Carvalho
<b>Escala</b>	150 Braças
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	80*55 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Publicada, parcialmente, em MACHADO, Júlio M. (1994) - <i>Crónica da Vila Velha de Chaves</i> , pág. 174; - Só apresenta as fortificações, existentes e projectadas;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1758
<b>Título</b>	<i>Descrição Topographica da villa de Chaves e seos arrabaldes</i>
<b>Autor</b>	Josephus Lopes Baptysta
<b>Escala</b>	S/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Publicado em MACHADO, Júlio M. (1994) - <i>Crónica da Vila Velha de Chaves</i> , pág. 179;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1797 (19 de Junho)
<b>Título</b>	<i>Cópia da Planta da Praça de Chaves</i>
<b>Autor</b>	Levantada por ordem do Illmº e Exmº Snr. Tenente General Governador da Provincia de Tras os Montes por Jose Joaquim de Freitas Coelho, 1º Tenente Demarcante da mesma Provincia; Copiada pelos Capitaes do Real Corpo de Engenheiros Carlos Frederico Bernardo de Caula e Luiz Gomes de Carvalho
<b>Escala</b>	100 braças ( não tem escala desenhada, pelo que adoptamos a das outras cópias);
<b>Nº de Folhas</b>	130*65, aprox.
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Existem duas datas nesta planta, 30 de Maio de 1797 que é a data do original e 19 de Junho de 1797 que é a data desta cópia; - Sendo a sua forma rectangular, apresenta no canto superior uma extensão/janela para abarcar a área de Stº Amaro; - Desconhece-se o original, do qual também existe outra cópia feita por Jose Maria Corrêa da Silva, em 1871; - Reproduzido em Manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 169.

<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1797 (anterior a) (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Sem título</i> [Planta da Praça de Chaves]
<b>Autor</b>	S/ autor
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	130*100 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tem esquadria para o título, mas o mesmo está em branco e apenas preparado (reguado) para preenchimento;</li> <li>- É menos rigorosa, por exemplo no desenho do Forte de S. Francisco, do que a de José Joaquim de Freitas Coelho (1797), representação aceite como boa, pois a partir daí só essa era copiada, veja-se a Cópia de Luiz Gomes de Carvalho, feita em 1797 e outra Cópia de Jode Maria Corrêa da Silva feita em 1871;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1801
<b>Título</b>	<i>Planta de Chaves e suas dependencias</i>
<b>Autor</b>	Luiz Gomes de Carvalho, Capitão do Corpo Real dos Engenheiros
<b>Escala</b>	100 braças;
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	1225*960 mm
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1801 (anterior a)
<b>Título</b>	<i>A Villa de Chaves. Praça de Armas da Provincia de Tras os Montes</i>
<b>Autor</b>	?
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	estampa
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publicada em MACHADO, Júlio M. (1994) - Crónica da Vila Velha de Chaves, pág. 157;</li> <li>- iconografia em perspectiva cavaleira, que representa a povoação de Chaves vista da margem esquerda do rio Tâmega e incluindo as edificações desta margem;</li> <li>- é anterior a 1801, pelo menos, visto não apresentar nenhum dos edifícios junto à ponte sobre a ribeira de Rivelas, que já aparecem na <i>Planta de Chaves e suas dependências</i>, de Luís Gomes de Carvalho, com aquela data;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1840
<b>Título</b>	<i>Desenhos relativos as Portas do Anjo de Chaves em 1840</i>
<b>Autor</b>	Capitº Engº Vasconcelos
<b>Escala</b>	Braças
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Documento composto por três janelas: uma com o desenho do prospecto da porta do Anjo e das edificações adjacentes, outra com o corte mostrando a estrutura interna dos mesmos edifícios e, finalmente, uma planta dos mesmos e da sua envolvente;</li> <li>- importante para a reconstituição da área das portas do Anjo, que, aliás, são a razão da sua feitura;</li> <li>- Já tem curvas de nível, tem nomes de algumas ruas e indica algumas funções de determinados espaços, como o Picadeiro;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1840 (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Chaves</i>
<b>Autor</b>	A. J. B. de Vasconcelos e Sá, Capitão Engenheiro,
<b>Escala</b>	S/ escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Apesar de não ter data, deve estar próxima da de Bragança, feita pelo mesmo autor em 1840;</li> <li>- Apresenta o Norte para o canto superior direito da folha;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1841 (10 de Fevereiro)
<b>Título</b>	<i>Planta que mostra a posição dos tres principaes quarteis de cavalaria e do forte de São Francisco da Praça de Chaves</i>
<b>Autor</b>	J. J. Correia de Almeida
<b>Escala</b>	Braças
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	45*45 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1871 (4 de Maio)
<b>Título</b>	<i>Cópia da Planta da Praça de Chaves Levantada por ordem do Illmº e Exmº Snr. Tte. Gen. Governador das Armas desta provincia por José Joaquim de Freitas Coelho, 1º Tenente Demarcante desta Provª;</i> Novamente desenhada em 4 de Maio de 1871, em Chaves pelo Capº Engº Jose Maria Corrêa da Silva. Copiado na Dir. Ger. de Engª em Março de 1886, por D. Martinho da França Pereira Coutinho.
<b>Autor</b>	100 braças
<b>Escala</b>	140*90 cm aprox.
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desconhece-se o original, do qual também existe uma cópia feita por Luiz Gomes de Carvalho e Carlos Frederico Bernardo de Caula em 1797;</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1878 (Agosto)
<b>Título</b>	<i>Esboço de parte da Villa de Chaves</i>
<b>Autor</b>	ilegível
<b>Escala</b>	1:4000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	40*40 cm,
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1879 e 1887 (entre)
<b>Título</b>	<i>Portugal nº 5, Chaves</i>
<b>Autor</b>	Direcção dos Serviços Geodésicos e Topográficos
<b>Escala</b>	1: 100 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Conhecida por "Carta Corográfica de Portugal", sob a direcção de Filipe Folque;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1887 (23 de Junho)
<b>Título</b>	<i>Planta parcelar: Estrada real nº 28 de Braga a Chaves, Lanço através de Chaves, de Sto Amaro á estrada real nº 5,</i>
<b>Autor</b>	Direcção Distrital de Obras Publicas de Villa Real,
<b>Escala</b>	1:100
<b>Nº de Folhas</b>	133*30 cm
<b>Dimensão</b>	- Faz parte de um conjunto de documentos que refletem todo o processo da construção do lanço, com previsão de custos, proprietários a expropriar, vários desenhos de obras de arte a construir, passeios, perfis, etc.;
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1892
<b>Título</b>	<i>Estudo Geo-Hydroológico de Chaves</i>
<b>Autor</b>	J. M. Rego LIMA (engenheiro de minas)
<b>Escala</b>	1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	20*30, aprox.
<b>Observações:</b>	- Planta de J. M. Rego LIMA, inserida no seu estudo, de 1892, <i>Reconhecimento Geo-Hydroologico de Chaves</i> , Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria, Imp. Nac., Lisboa. - Uma cópia, a preto e branco, foi publicada em MACHADO, Júlio M. (1994) - <i>Crónica da Vila Velha de Chaves</i> , pág. 282;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1893 (10 de Março)
<b>Título</b>	<i>Fosso da Magdalena (lado Sul)</i>
<b>Autor</b>	Augusto Xavier Teixeira, Capitão de Engenharia
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	50*35 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Terreno nº 6; - Trata-se da representação de terrenos pertencentes ao Ministério da Guerra, para serem cedidos ou vendidos; este seria cedido a Cândido Sotto Mayor, para transformar em Jardim e doar ao município, aliás no próprio desenho lê-se ter sido o terreno "já cedido para jardim publico" (isto em 1893); - Foi selado e aprovado em 1906 (nesta data da assinatura o autor já assina como Tenente Coronel de Engenharia) ;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1893 (10 de Março)
<b>Título</b>	<i>Fosso da Magdalena (lado Norte)</i>
<b>Autor</b>	Augusto Xavier Teixeira, Capitão de Engenharia
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	50*35 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Terreno nº 7; - Trata-se da representação de terrenos pertencentes ao Ministério da Guerra, para serem cedidos ou vendidos; - Foi selado e aprovado em 1906 (nesta data da assinatura o autor já assina como Tenente Coronel de Engenharia) ;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1893 (10 de Março)
<b>Título</b>	<i>Fosso ao Sul da Porta do Anjo</i>
<b>Autor</b>	Augusto Xavier Teixeira, Capitão de Engenharia
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	50*35 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Terreno nº 4; - Trata-se da representação de terrenos pertencentes ao Ministério da Guerra, para serem cedidos ou vendidos; - Foi selado e aprovado em 1906 (nesta data da assinatura o autor já assina como Tenente Coronel de Engenharia) ;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1893 (10 de Março)
<b>Título</b>	<i>Fosso ao Norte da Porta do Anjo e Antiga Praça de Chaves</i>
<b>Autor</b>	Augusto Xavier Teixeira, Capitão de Engenharia
<b>Escala</b>	1:500 e 1:5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	60*40 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Terreno nº 3 e planta de conjunto com a localização de todos os terrenos; - Trata-se da representação de terrenos pertencentes ao Ministério da Guerra, para serem cedidos ou vendidos; - Foi selado e aprovado em 1906 (nesta data da assinatura o autor já assina como Tenente Coronel de Engenharia);

<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1917 (20 de Outubro)
<b>Título</b>	<i>Chaves (Avenidas da estação)</i>
<b>Autor</b>	Major Eng <sup>o</sup> Manuel Vieira Ribeiro
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Apresenta projectos (3 hipóteses) para o traçado da Avenida da estação do caminho de ferro;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1919 (16 de Julho)
<b>Título</b>	<i>Chaves (Avenida da estação - projectada)</i>
<b>Autor</b>	Alf. de Eng <sup>o</sup> Eurico Teixeira Sousa
<b>Escala</b>	s/escala
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	30*30 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- Datada de Vila Real; - Mostra avenida da estação projectada por cima do quartel;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1922 (23 de Março)
<b>Título</b>	<i>Troço da Avenida dos Aliados, em Chaves, junto ao Quartel de Cavalaria nº 6</i>
<b>Autor</b>	Coronel de Eng <sup>o</sup> José Correia Leal
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- mostra os terrenos a permutar entre a Câmara e Cavalaria 6, para construir a Avenida dos Aliados e respectivos passeios.
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1931/32
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 34 (Chaves) e 47 (Chaves - Sul)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército (Levantada pelos Capitães Flores, Henriques, Galvão e Vaz; Tenentes Boaventura, Pires e Neves; Alferes Botelho)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- A preto e branco, com excepção das linhas de água, representadas a azul, e da vegetação, que apesar de representar elementos a negro, ou áreas preenchidas com esses símbolos, foram depois cobertas a verde;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1946 (trata-se da carta de 1931/32, actualizada em 1946)
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 34 (Chaves) e 47 (Chaves - Sul)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército (Actualizada pelo Capitão Renato Ferraz de Boaventura)
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Impressa a cores, mantendo-se, como na carta de 1932, os azuis para a água, o verde para a vegetação (mas os próprios símbolos que a especificam a serem desenhados também a verde), o castanho para as curvas de nível (com traçado mais suavizado e de acordo com a topografia real) e demais elementos que ajudam a descrever a topografia e o vermelho para as estradas; as edificações estão representadas a preto;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1951 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Anteplano de Urbanização de Chaves</i>
<b>Autor</b>	Arq <sup>o</sup> Moreira da Silva
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Existe publicação de crítica ao anteplano: F. Gonçalves CARNEIRO, <i>Urbanização de Chaves</i> , Of. Gráficas Pax, Braga, 1952; - Submetido a parecer em 1953; - Referido em LÔBO, Margarida Sousa (1995) - <i>Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco</i> , Porto, DGOTDU e FAUP;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1954
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 34 (Chaves) e 47 (Chaves - Sul)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Impressa a cores e utilizando a mesma relação cor/objecto que na carta de 1946, contudo trata-se de um novo levantamento, com melhorias claras na representação quer do relevo, quer da estrutura interna dos aglomerados populacionais;
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1994
<b>Título</b>	<i>Chaves (documento digital representando a área urbana)</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Chaves
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	

<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1994 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Director Municipal</i>
<b>Autor</b>	PLANUM
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Chaves
<b>Data Levant.</b>	1995
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 34 (Chaves) e 47 (Chaves - Sul)</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	
<b>Título</b>	<i>Planta de Guimarães no séc. XVII</i>
<b>Autor</b>	s/autor (desenho de Mário Cardoso, em 1922)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Foi publicada inúmeras vezes, por exemplo em Câmara Municipal de GUIMARÃES, <i>Guimarães do Passado e do Presente</i>, Guimarães, 1985; foi utilizada como base para plantas temáticas, por M<sup>a</sup> da Conceição Falcão FERREIRA, <i>Uma rua de elite na Guimarães medieval</i>, C. M. de Guimarães, 1989;</li> <li>- Existe no Arquivo Histórico Municipal de Guimarães, no legado de Mariano Felgueiras; referida em Câmara Municipal de GUIMARÃES, <i>Centenário de Mariano Felgueiras</i>, Guimarães, 1984;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1863-1867 (data de levantamento e de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Planta da Cidade de Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Eng <sup>o</sup> Manoel de Almeida Ribeiro, professor de arquitectura civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes
<b>Escala</b>	1: 2000 e 1:500
<b>Nº de Folhas</b>	1+13
<b>Dimensão</b>	100*80 mm, aprox.
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a planta de conjunto (1:2000) só tem traçado das ruas, não tem edificações, mas as outras 13 folhas parciais (em 1:500), apesar de não demarcarem o interior das edificações, indicam onde elas existem, faceando os arruamentos com a cor vermelha para as edificações e a cor verde para as partes dos arruamentos onde as edificações eram inexistentes, pelo que seriam áreas preenchidas por vegetação, de cultivo ou espontânea;</li> <li>- foi publicada a planta geral na publicação síntese do PDM de Guimarães e em <i>Guimarães do passado e do presente</i>, onde é comentado por Manuel Alves de OLIVEIRA e onde está publicado o texto original do Eng<sup>o</sup> Manoel de Almeida Ribeiro;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1877
<b>Título</b>	<i>Guimarães (Castelo, 3 projectos)</i>
<b>Autor</b>	Luiz Ant <sup>o</sup> de Sousa Vianna
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1895 (14 de Maio)
<b>Título</b>	<i>Planta do Castelo de Guimarães e dos terrenos adjacentes</i>
<b>Autor</b>	Garcês ... de Menezes (?)
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	40*30 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1925
<b>Título</b>	<i>Planta do Projecto Geral de Melhoramentos</i>
<b>Autor</b>	Capitão Luís de Pina
<b>Escala</b>	1: 4000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	35*32 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Publicada em Câmara Municipal de GUIMARÃES, <i>Alargamento da cidade e novos Paços do Concelho, Memórias descritivas</i>, Tip. Minerva Vimaranes, Guimarães, 1925;</li> <li>- está publicada a planta em "Guimarães do passado e do presente";</li> <li>- Existe no Arquivo Histórico Municipal de Guimarães, no legado de Mariano Felgueiras (Ver Câmara Municipal de GUIMARÃES, <i>Centenário de Mariano Felgueiras</i>, Guimarães, 1984, páginas 36 a 40)</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1942
<b>Título</b>	<i>Guimarães, Planta aerofotogramétrica</i>
<b>Autor</b>	Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda., (SEPAL), Lisboa Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- faz parte de um levantamento que houve em quase todas as povoações do país em 1940;

<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1948
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folha nº 85 (Guimarães)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1949 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Arqº Mº José M. Moreira da Silva e Arqº David Moreira da Silva
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aprovação em 03/04/1953</li> <li>- Existe publicação: <i>Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães</i>, Porto, 1949;</li> <li>- Referido como sendo de 1953 e apenas do Arqº Moreira da Silva em LÓBO, Margarida Sousa (1995) - <i>Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco</i>, Porto, DGOTDU e FAUP;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1975
<b>Título</b>	<i>Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- uma redução foi publicada em Câmara Municipal de GUIMARÃES, <i>Guimarães do Passado e do Presente</i> , Guimarães, 1985;
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1975
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folha nº 85 (Guimarães)</i>
<b>Autor</b>	Serviço Cartográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1976
<b>Título</b>	<i>Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:5000 e 1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1981
<b>Título</b>	<i>Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:1000 e 1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1982
<b>Título</b>	<i>Guimarães (documento digital representando a área urbana)</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1982 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Director Municipal</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1982 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Geral de Urbanização da cidade de Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Arqº Fernando Távora e Matos Ferreira
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	

<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1990
<b>Título</b>	<i>Guimarães</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Guimarães
<b>Escala</b>	1:500; 1:5 000 e 1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Guimarães
<b>Data Levant.</b>	1995
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, Guimarães, folha nº 85 (Guimarães)</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1687 e 1694 (entre)
<b>Título</b>	<i>Viana</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	14*24 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- iconografia inserida, bem como as imagens de Caminha, Monção e Ponte de Lima num artigo, divulgando, por Artur ANSELMO ("Um documento iconográfico precioso e até agora desconhecido: aguarela de Viana no século XVII", <i>Cadernos Vianenses</i>, Vol. 13, pp. 107-112, Viana do Castelo) um album de "aguarelas seiscentistas, representando 39 vistas de povoações portuguesas", ou seja, "o conjunto mais completo de representações iconográficas de Portugal que se executaram no século XVII" (pág. 107);</li> <li>- É desproporcionada, as casinhas são estereotipadas e pretende-se com elas representar, no essencial, uma imagem da dimensão da mole construída;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	séc. XVIII (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta da Villa de Vianna e Sua Barra e Castello</i>
<b>Autor</b>	Manuel Pinto de VilaLobos (?) (s/autor)
<b>Escala</b>	Braças de dez palmos
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Idêntica à de BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva (1756/58);</li> <li>- Reproduzido em manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 41.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1756 e 1758
<b>Título</b>	<i>Planta de Vianna. Barra e Castello feita em 1756 e acrescentada na Cerca do convento dos Cruzios em 1758</i> , delineada por Gonçalo Luís da Silva Brandão,
<b>Autor</b>	1 cm=100 braças,
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserida em BRANDÃO, Gonçalo Luís da Silva (1758) - <i>Topographia da fronteyra, praças e seus contornos, raya seca, costa e fortes da Provincia de Entre Douro e Minho (...)</i>; esta obra foi publicada em <i>fac-simile</i>, pela Biblioteca Municipal do Porto, em 1994;</li> <li>- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i>, Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 61;</li> <li>- Reproduzido em manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 42.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1759
<b>Título</b>	<i>Planta do Castello da Villa de Vianna</i> ,
<b>Autor</b>	José Mizs. [Martins] da CRUZ, ajudante de Infantaria e Engenheiro da Provincia do Minho,
<b>Escala</b>	4 cm=50 braças,
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	65*53 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- a cores (aguarelado);</li> <li>- Inserida num conjunto que aparenta tratar-se de um Atlas urbano, onde constam representações de outras povoações (Vila do Conde e V. N. de Cerveira, por exemplo) com o fim de exercício académico e com preocupações militares na representação, a exemplo do seu contemporâneo elaborado por Gonçalo Luís da Silva BRANDÃO, (1758) - <i>Topographia da fronteyra, praças e seus contornos, raya seca, costa e fortes da Provincia de Entre Douro e Minho (...)</i>, também abarcando as povoações de Entre Douro e Minho.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1777
<b>Título</b>	<i>Forte de Santiago</i>
<b>Autor</b>	José Champalimaud de Nussane
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Representa só o forte de Santiago da Barra;</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1780
<b>Título</b>	<i>Vista Meridional de Vianna da Fós de Lima</i>
<b>Autor</b>	Ventura T <sup>o</sup> Jeo ou Liveo (?)
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	220*120 mm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gravura iconográfica de <i>Os estrangeiros no Lima</i> (Manuel Gomes de Lima BEZERRA, <i>Os Estrangeiros no Lima</i>, Real Oficina da Universidade, Coimbra, 2 vols., 1785-1791, Edição <i>fac-simile</i>, Viana do Castelo, Câmara Municipal, 1992);</li> <li>- Tem legenda de locais e/ou edifícios considerados importantes;</li> <li>- Reproduzida existente nos "Anais da Academia de História", nº 1771 da Bibl. do Museu Militar de Lisboa;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1780
<b>Título</b>	<i>Planta ichnographica do molhe de S. Bonhome e do novo caes</i>
<b>Autor</b>	Francisco Pinheiro da Cunha ("pela ordem do Ilmo Exmo Sr. José Joaquim de Miranda Henriques, Tenente General e Governador das Armas da Provincia do Minho, tirada pelo ajudante de Infanteria com exercicio de engenheiro Francisco Pinheiro da Cunha");
<b>Escala</b>	40 braças, 103 mm
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Referida em Ernesto Julio de Carvalho e VASCONCELLOS (1892), <i>Relação de diversos Mappas, Cartas, Plantas e Vistas pertencentes a este Ministerio</i>, Ministerio da Marinha e Ultramar, Comissão de Cartographia, Typ. da Comp<sup>a</sup> Nac. Editora, Lisboa, pág. 14; Neste catálogo se refere: "Esta planta, que é lavada a cores, representa uma parte das obras hydraulicas feitas em Viana do Castello para melhoramento do seu porto. A testa dos molhes exteriores terminava na linha do baixamar, deixando por fora o ancoradouro com 14 palmos de fundo junto ás muralhas";</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1782
<b>Título</b>	<i>Carta corographica das correntes do rio Lima desde Villa Mou ate a foz Lima</i>
<b>Autor</b>	Francisco Pinheiro da Cunha (feito pelo ajudante de Infanteria com exercicio de engenheiro Francisco Pinheiro da Cunha");
<b>Escala</b>	meya legoa ou 1409 braças = 234 mm
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	1059*309 mm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Texto inserido na sequência do título: "pela ordem do Ilmo Exmo Sr. José Joaquim de Miranda Henriques, que governou as Armas da Provincia do Minho, em virtude da ordem de S. Mag.de expedida ao Dor. Juiz de fora da Villa de Vianna, em a qual vão notadas todas as sondas da barra, &amp; dos diferentes canaes, as linhas de baixamar, prayamar, agoas vivas, os areiaes &amp; ilhas tanto as que se cobrem com as agoas vivas, &amp; os areiaes que se descobrem de verão e embaração a navegação";</li> <li>- Referida em H. Gabriel MENDES (1969), <i>Catálogo de Cartas antigas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral</i>, Cadernos Técnicos e de Informação, nº 22, I. G. C., Lisboa, pág.124;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1794
<b>Título</b>	<i>Forte de Santiago</i>
<b>Autor</b>	Capitão Eng <sup>o</sup> Felipe Neri da Silva
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	100*100 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Representa só o forte de Santiago da Barra;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1797
<b>Título</b>	<i>Planta e prospeto da ponte do rio Lima anno de 1797</i>
<b>Autor</b>	s/autor (Maximiano José da Serra ?)
<b>Escala</b>	500 palmos=196,5 mm
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	987,5*208,5 mm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- No verso está escrito a lápis: "Maximiano José da Serra", daí ponderar-se ser este o autor;</li> <li>- Referida em H. Gabriel MENDES (1969), <i>Catálogo de Cartas antigas da Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral</i>, Cadernos Técnicos e de Informação, nº 22, I. G. C., Lisboa, pág.172;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1805 (?)
<b>Título</b>	<i>Planta das Obras Hydraulicas projectadas novamente no porto de Vianna para o melhoram<sup>o</sup> da Barra, desaream<sup>o</sup> do Rio, surgedouro, amarração, e abrigo das embarcações, com relação ao projecto da ponte indicada na mesma Planta</i>
<b>Autor</b>	Costodio José Gomes Villas Boas, Sargento Mór Engenheiro.
<b>Escala</b>	1000 palmos
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cópia efectuada, por Luiz de Andrade e Souza, em 21 de Fev. de 1858.</li> <li>- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i>, Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 61;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1830
<b>Título</b>	<i>Forte de Santiago</i>
<b>Autor</b>	Domingos Zacarias da Silva Santos
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tem o forte em grande escala e os arredores (campos) em pequena escala;</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1851-52
<b>Título</b>	<i>Viana do Castelo. Ponte sobre o Rio Lima. Planta, corte e alçado.</i>
<b>Autor</b>	s/autor,
<b>Escala</b>	Esc. Var.
<b>Nº de Folhas</b>	6 desenhos
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- 6 projectos de ponte para o Rio Lima em Viana do Castelo;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1854
<b>Título</b>	<i>Forte de Santiago</i>
<b>Autor</b>	Francisco Paula Sousa
<b>Escala</b>	
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- representa a entrada da ponte levadiça do castelo de Santiago da Barra;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1855 (?)
<b>Título</b>	<i>Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello</i>
<b>Autor</b>	Ministerio das Obras Publicas. Repartição Technica
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Foi feita uma "Reprodução litográfica de planta do século XIX pertencente ao Instituto Portuário do Norte (edição limitada de 225 exemplares, numeradas e autenticadas com o selo branco do IPN, impressas em Dezembro de 1999)"; - Serviu de base ao projecto de melhoramentos da barra publicado no Bol. do MOPCI, 1856, p. 186; - É uma planta pouco rigorosa na representação da cidade; usa as normais para representar, esquematicamente, o relevo; usa o azul para a água e o vermelho para as edificações; a sua orientação, com o Sul para o topo da folha seria corrigida no projecto publicado no Bol. do MOPCI, 1856, p. 186;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1856
<b>Título</b>	<i>Planta da Barra e Porto de Vianna do Castello e projecto do seu melhoramento</i>
<b>Autor</b>	"elaborado pelo Conselheiro Placido Antº da Cunha Abreu. Nesta planta se notam as alterações propostas ao dito projecto pelo Eng. Inglez Rennie"
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Tem o traçado do projecto da via férrea, no seguimento da estrada que dava acesso à ponte de madeira, ou seja, entre a ponte de madeira e o local onde viria a ser a ponte da via férrea; - Publicada no Bol. do MOPCI, 1856, p. 186. (junto a relatório de John Rennie, de 1855/07/06, sobre as medidas para o melhoramento/dessassoreamento do estuário e porto do rio Lima).
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1859 a 1860
<b>Título</b>	<i>Planta Geral da cidade de Vianna do Castello,</i>
<b>Autor</b>	Thomaz Correa (conductor de 1ª Classe),
<b>Escala</b>	1: 1000,
<b>Nº de Folhas</b>	3
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Contém a inscrição: "Nella vae lançada a tinta carmim o circuito amuralhado da antiga villa, (construído de 1263 a 1374) consoante os vestígios que ainda restam; e, com respeito às portas a tradição local."; - Não tem limites dos edifícios na parte interior dos quarteirões. Copiada do original, em 1959, pelo Sr. Rui, desenhador da Dir. Ger. de Urbanização de Viana do Castelo (DGUIVC); - Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 38 e 39;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1864 - 1867
<b>Título</b>	<i>Plano Hidrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello</i>
<b>Autor</b>	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, Engº Hidrº de 1ª Classe) e Coadjuvado por A. G. T. Ferreira (Tenente do Exº, Topógº de 1ª Classe).
<b>Escala</b>	1: 2500
<b>Nº de Folhas</b>	7
<b>Dimensão</b>	154 * 94 cm
<b>Observações:</b>	- Todas as folhas são aquareladas e abarcam parte do vale do Lima; as folhas 2 e 3 abarcam a área que à época constituía a cidade; - Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 40;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1865
<b>Título</b>	<i>Plano Hidrográfico da Barra e Porto do Rio Lima e Costa Adjacente</i>
<b>Autor</b>	Direcção do Consº F. Folque; Por D. Carlos de Vasconcelos e Noronha, coadjuvado pelo Tenente do Exército A. G. T. Ferreira.
<b>Escala</b>	1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	1013*660 mm
<b>Dimensão</b>	- Citada na planta de 1903;
<b>Observações:</b>	- Existe outro exemplar, igual, mas com as dimensões de 1155*760 mm;

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1868 e 1869
<b>Título</b>	<i>Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello</i>
<b>Autor</b>	Pelos officiaes do Exercito, A. G. T. Ferreira e E. V. Salgado.
<b>Escala</b>	1: 500
<b>Nº de Folhas</b>	18
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Possui a inscrição: "Levantada em 1868 e 1869. Por determinação da Camera Municipal que servio no mesmo bienio."</li> <li>- Não tem curvas de nível, que só foram lançadas na redução de 1:5000;</li> <li>- Algumas folhas foram desenhadas por Telles Ferreira e outras por Vidigal Salgado;</li> <li>- Reproduzido em manuel C. TEIXEIRA e Margarida VALLA, <i>O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII, Portugal - Brasil</i>, Livros Horizonte, Lisboa, 1999, pág. 43.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1869 (20 de Janeiro)
<b>Título</b>	<i>1ª Direcção Hydraulica. Melhoramento do porto de Vianna do Castello. Planta Geral. Conclusão da doca da dizima, construção de um muro de caes e aterro no largo da feira, e regularização da margem direita entre a ponte de madeira e as pedras denominadas Caranguejeiras</i>
<b>Autor</b>	Sem autor.
<b>Escala</b>	1: 2500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1875 (Maio de)
<b>Título</b>	<i>Planta da Barra de Vianna e rio até à ponte de madeira.</i>
<b>Autor</b>	Sem autor.
<b>Escala</b>	1: 10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Está orientada com o Sul para o topo da folha.</li> <li>- Tem legenda com os principais locais, em termos funcionais, da época. Existe outro exemplar, praticamente igual, na esc. de 1: 5 000, sem data.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1876
<b>Título</b>	<i>Planta Parcelar entre os perfis 43 e s43, Km 80,670 a 82,558, 4ª Secção, 11º lanço</i>
<b>Autor</b>	Caminhos de Ferro do Minho
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i>, Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pp. 86-89;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1877 (6 de Junho)
<b>Título</b>	<i>Planta de parte da Cidade de Vianna do Castello</i>
<b>Autor</b>	João Thomaz da Costa, Director Distrital de Estradas De Viana do Castelo
<b>Escala</b>	1:2500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	70*55 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planta inserida no documento <i>Avenida entre a estação de Vianna e a futura docka, projectos e orçamentos</i>;</li> <li>- É uma cópia/redução da Carta Cadastral de Teles Ferreira e Vidigal Salgado, mas não representa a parte a nascente da 'ponte de madeira';</li> <li>- Apresenta projectos a vermelho: o projecto da estação de caminho de ferro, os novos alinhamentos das ruas dos Cruzios, da Carreira, da Amargura, o projecto de continuação em linha recta da rua dos Cruzios até à Praça de D. Fernando, e as duas alternativas para a Avenida da estação à doca;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1877 (6 de Junho)
<b>Título</b>	<i>Projectos de alargamento da Rua dos Rubins e Rua do Salgueiro</i>
<b>Autor</b>	João Thomaz da Costa, Director Distrital de Estradas De Viana do Castelo
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	130*45 cm
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planta inserida no documento <i>Avenida entre a estação de Vianna e a futura docka, projectos e orçamentos</i>;</li> <li>- Apresenta, comparando, as duas hipóteses de alargamento das ruas dos Rubins e do Salgueiro: com 8 ou com 12 metros de largura;</li> <li>- Apresenta alinhamentos a vermelho e numera as casas e terrenos a expropriar;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1878 (anterior a)
<b>Título</b>	<i>Esboço Chorographico</i>
<b>Autor</b>	Levantado pelo Eng. José Taveira de Carvalho
<b>Escala</b>	1: 100 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contém o Vale do Lima, da Foz até ao Carregadouro. Com linhas, pretas, que parecem ser estradas e caminhos.</li> </ul>

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1881 (Maio)
<b>Título</b>	<i>Projectos de alargamento da Rua dos Cruzios, da Carreira e da Amargura</i>
<b>Autor</b>	João Thomaz da Costa, Director Distrital de Estradas de Viana do Castelo
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 125 e 126;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1882 (22 de Novembro) (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello [Plano de Melhoramentos da Cidade de Viana do Castelo]</i>
<b>Autor</b>	Pelos officiaes do Exercito, A. G. T. Ferreira e E. V. Salgado; Plano de melhoramentos assinado pelo Director Distrital de Obras Públicas Engº João Tomás da Costa;
<b>Escala</b>	1: 500
<b>Nº de Folhas</b>	3
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Trata-se de um exemplar de trabalho da Carta Cadastral, de Teles Ferreira e Vidigal Salgado, sobre a qual João Thomaz da Costa fez delinear os projectos de melhoramentos e assinou em 22 de Novembro de 1882 (ver Mário Gonçalves FERNANDES, "Viana do Castelo: a cartografia da cidade", <i>Cadernos Vianenses</i> , nº 24, pp. 243-269);
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	século XIX (finais de ?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>Planta da Rua do Castello, mostrando os novos alinhamentos ab e cd que a linha de reedificação deve seguir, estrada atraves de Vianna</i>
<b>Autor</b>	s/autor (Direcção Distrital de Estradas de Viana do Castelo)
<b>Escala</b>	1:300
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	58*22 cm
<b>Observações:</b>	- Trata-se de um projecto de alinhamento da Rua do Castelo, de forma a esta rua pertencer à estrada real nº 4;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1890 (?) (s/data)
<b>Título</b>	<i>E. R. nº 4, Ramal da Estrada para o Alto de Stª Luzia [Viana do Castelo]</i>
<b>Autor</b>	s/autor (Direcção Distrital de Estradas de Viana do Castelo)
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	71*55 cm
<b>Observações:</b>	- A amarelo os arruamentos existentes, a cinza o prrenchimento dos edificios, a vermelho o traçado da directriz da estrada com a localização dos perfis transversais;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1894
<b>Título</b>	<i>Sem título [Projecto do lanço da estrada real nº 4 através de Viana do Castelo, da Doca da Dizima até ao Campo do Castelo] (data de conclusão da elaboração do projecto)</i>
<b>Autor</b>	s/autor (Direcção Distrital de Estradas de Viana do Castelo)
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	105*30 cm
<b>Observações:</b>	- Desenho a tinta negra , com a directriz da estrada a tinta vermelha;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1898
<b>Título</b>	<i>Caminho de Ferro do Minho e Estrada Real nº 4. Ponte sobre o Lima, em Vianna do Castello. Projecto definitivo. Planta e perfil longitudinal do taboleiro superior da ponte e suas avenidas</i>
<b>Autor</b>	autor desconhecido (Direcção Distrital de Estradas de Viana do Castelo)
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	210*30 cm
<b>Observações:</b>	- Desenho a tinta negra posteriormente aguarelado, sobre papel (a laranja as estradas, a cinza os passeios, a trama de linhas negras, contínuas e paralelas, os edificios, a azul a água; - Contém ainda, no rosto, o seguinte texto: "Vista e remetida á Comissão organizadora do cadastro das obras de arte metallicas (portaria nº 1897) com mais 2 estampas e um caderno escripto em offº nº 18 de 12/1º 1898";
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1903
<b>Título</b>	<i>Vianna do Castello. Porto e Barra de Vianna do Castello.</i>
<b>Autor</b>	1ª Circunscrição Hidraulica.
<b>Escala</b>	1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Indica ter sido "Reduzida e completada com a indicação das obras para o melhoramento do Porto e Barra de Viana do Castelo, em 1905, pela 1ª Circunscrição Hidraulica." (A partir da de 1865 de D. C. B. de Vasconcelos e A. G. T. Ferreira). "Litografia da Imprensa Nacional"; - Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 135;

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1910 (posterior a)
<b>Título</b>	<i>Forte de Santiago</i>
<b>Autor</b>	vários
<b>Escala</b>	1:500
<b>Nº de Folhas</b>	12
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- levantamento em 1:500, totalizando 12 folhas que abarcam só o Forte de Santiago e os arredores; - São posteriores a 1910 porque representam a estrada para caminha identificando-a como Est. Nac. nº 4;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1913 (Outubro de)
<b>Título</b>	<i>Plano Hidrográfico da Barra e Porto do Rio Lima</i>
<b>Autor</b>	Levantado pelos Cap.tão Ten.te E. T. de Almeida Carvalho e 1º Ten.te J. Herz. Oficiais da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal.
<b>Escala</b>	1: 10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1929 (12 de Junho)
<b>Título</b>	<i>Linha do Vale do Lima, Planta parcelar entre os perfis 0 e 446</i>
<b>Autor</b>	Direcção Geral de Caminhos de Ferro, Divisão Central e de Estudos
<b>Escala</b>	1:1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 102;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1932 (10 de Dezembro)
<b>Título</b>	<i>Plano de uma Cidade-jardim a situar entre a Estrada Municipal da Abelheira e o caminho de ferro do Vale do Lima, em Viana do Castelo,</i>
<b>Autor</b>	Arqº Rogério Azevedo,
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	557*341 mm,
<b>Observações:</b>	- no projecto original está prevista escola e creche, um terreno para horta, a dividir pelas várias habitações, edifício-sede da cooperativa e acesso ao c.f. do Vale do Lima.
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1932 (5 de Janeiro)
<b>Título</b>	<i>Estação de Viana do Castelo, Ramal da Doca</i>
<b>Autor</b>	Caminhos de Ferro Portugueses, Via e Obras
<b>Escala</b>	1:1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Reproduzida em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i> , Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 98;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1933 (11/07 a 23/09)
<b>Título</b>	<i>Costa Oeste de Portugal - Barra e Porto de Viana do Castelo. Plano Hidrográfico.</i>
<b>Autor</b>	Mandada levantar pela Dir. Ger. da Marinha, participaram nos trabalhos vários oficiais, que foram dirigidos pelo Capitão de mar e guerra engenheiro hidrografa Jaime Aurelio Wills de Araújo.
<b>Escala</b>	1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Possui a cidade apenas no interior do c.f.; - Indica obras da doca em curso;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1936 (rectificada em)
<b>Título</b>	<i>Viana do Castelo - 5A</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico e Cadastral
<b>Escala</b>	1: 50 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1940 (década de) (?)
<b>Título</b>	<i>Planta da cidade de Viana do Castelo, mostrando as estradas nacionais que a atravessam e as variantes projectadas,</i>
<b>Autor</b>	Direcção de Estradas do Distrito de Viana do Castelo,
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	37*27 cm
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	

<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1942
<b>Título</b>	<i>Viana do Castelo, Planta aerofotogramétrica</i>
<b>Autor</b>	Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda., (SEPAL), Lisboa; Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	21
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- faz parte de um levantamento que houve em quase todas as povoações do país em 1940;</li> <li>- ainda possui uma casa na R. D. Luiz, a chegar à porta do Postigo, por demolir, bem como ainda está por demolir a metade Sul da Rua das Larangeiras e por construir o Mercado Municipal na mesma rua;</li> <li>- Foi a partir deste levantamento que o Arqº João A. Aguiar elaborou as cartas do APGU-VC.</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1948 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Ante-plano geral de urbanização de Viana do Castelo</i>
<b>Autor</b>	Arqº João António Aguiar
<b>Escala</b>	1:2000,
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existem as plantas de 'Estado Actual', zonamento, etc., pertencentes ao Ante-plano geral de urbanização;</li> <li>- Reproduzida uma cópia da planta 'Estado Actual' em Mário G. FERNANDES, <i>Viana do Castelo, a consolidação de uma cidade (1855-1926)</i>, Ed. Colibri, Lisboa, 1955, pág. 137;</li> </ul>
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1949
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folha nº 40 (Viana do Castelo)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército.
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1960
<b>Título</b>	<i>Viana do Castelo, porto,</i>
<b>Autor</b>	Junta Autónoma dos Portos do Norte
<b>Escala</b>	1: 5000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Já tem aberta a Av. do Atlântico;
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1963
<b>Título</b>	<i>Carta Corográfica de Portugal, folha 5A (Viana do Castelo)</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico e Cadastral
<b>Escala</b>	1: 50 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1991 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Plano Director Municipal</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Viana do Castelo
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1995
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folha nº 40 (Viana do Castelo)</i>
<b>Autor</b>	Instituto Geográfico do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Viana do Castelo
<b>Data Levant.</b>	1998
<b>Título</b>	<i>Viana do Castelo (documento digital representando a área urbana)</i>
<b>Autor</b>	Câmara Municipal de Viana do Castelo
<b>Escala</b>	1:10 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	

<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1861 (10 de Setembro) (data de conclusão da elaboração do projecto)
<b>Título</b>	<i>Projecto respectivo ao 1º Lanço da 1ª secção da Estrada de Vª Real a Mirandella, compreendido entre Vª Real e o Pinhal</i>
<b>Autor</b>	Planta pelo Engenheiro Militar Joaquim Botelho de Lucena; Escolha do Terreno, traçado e nivellamento pelo Engenheiro Civil Miguel Maria Gomes;
<b>Escala</b>	1:1000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	30*80 cm, aprox.
<b>Observações:</b>	- No original os edifícios estão pintados a castanho, as árvores a preto (com a respectiva sombra) e o traçado dos alinhamentos da estrada a vermelho;
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1868 a 1887 (entre)
<b>Título</b>	<i>Portugal nº 8, Vila Real</i>
<b>Autor</b>	Direcção dos Serviços Geodésicos e Topográficos
<b>Escala</b>	1: 100 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Conhecida por "Carta Corográfica de Portugal", sob a direcção de Filipe Folque;
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1911 (?)
<b>Título</b>	<i>Planta de Villa Real</i>
<b>Autor</b>	S/ autor,
<b>Escala</b>	1: 2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	80*50 cm aprox.
<b>Observações:</b>	- Trata-se de uma planta sem data ou autor, que, provavelmente, é feita em 1911 ou imediatamente a seguir, pois ainda identifica a Avenida que viria a ser da República, como Av. D. Carlos, mas já indica a designação de "estrada nacional"; - O original, desenhado em tela, apresenta a parte Este para o topo da folha; - Existe uma cópia que é diferente do original apenas na localização do título, que neste caso aparece também no cimo da folha, mas com a cidade também reorientada com o norte para o topo da folha, reajustando-se todos os topónimos de forma a serem lidos com esta nova orientação da planta;
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1936
<b>Título</b>	<i>Vila Real</i>
<b>Autor</b>	Gabinete Técnico Carlos Cudell Goetz, Pç. da Alegria, 35, LISBOA;
<b>Escala</b>	1: 500
<b>Nº de Folhas</b>	44
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1942
<b>Título</b>	<i>Vila Real, Planta aerofotogramétrica</i>
<b>Autor</b>	Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda., (SEPAL), Lisboa Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Comissão de Fiscalização dos Levantamentos Topográficos Urbanos
<b>Escala</b>	1: 1000
<b>Nº de Folhas</b>	16
<b>Dimensão</b>	47*34 cm, cada folha
<b>Observações:</b>	- faz parte de um levantamento que houve em quase todas as povoações do país a partir de 1940;
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1948
<b>Título</b>	<i>Carta Militar de Portugal, folhas nº 101 (Ermelo) e 102 (Vila Real)</i>
<b>Autor</b>	Serviços Cartográficos do Exército
<b>Escala</b>	1:25 000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1953 (data de conclusão da elaboração do plano)
<b>Título</b>	<i>Ante-plano Geral de Urbanização de Vila Real</i>
<b>Autor</b>	Arqº João Antº Aguiar
<b>Escala</b>	1:2000
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Aprovado em 11/03/1953; - Referido em LÓBO, Margarida Sousa (1995) - <i>Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco</i> , Porto, DGOTDU e FAUP;
<b>Cidade</b>	Vila Real
<b>Data Levant.</b>	1960
<b>Título</b>	<i>Divisão Administrativa da Cidade de Vila Real</i>
<b>Autor</b>	s/autor
<b>Escala</b>	1: 12 500
<b>Nº de Folhas</b>	
<b>Dimensão</b>	
<b>Observações:</b>	- Delimitação das três freguesias urbanas, com a criação da Freguesia de Nª Srª da Conceição, que se junta às de S. Pedro e S. Dinis; cada uma das freguesias aparece pintada, como num mapa político (Nª Srª da Conceição a verde, S. Pedro a vermelho e S. Dinis a amarelo); - Apresenta texto descrevendo a delimitação de cada freguesia;

**Cidade** Vila Real  
**Data Levant.** 1961 (Abril) (data de conclusão da elaboração do plano)  
**Título** *Ante-Plano Geral de Urbanização de Vila Real de Trás-os-Montes, Revisão, Planta de Apresentação*  
**Autor** João Antº Aguiar  
**Escala** 1:2000  
**Nº de Folhas**  
**Dimensão**  
**Observações:** - Planta de Trabalho e Planta de Apresentação;

**Cidade** Vila Real  
**Data Levant.** 1982  
**Título** *Carta Militar de Portugal, folhas nº 101 (Ermelo) e 102 (Vila Real)*  
**Autor** Serviço Cartográfico do Exército  
**Escala** 1:25 000  
**Nº de Folhas**  
**Dimensão**  
**Observações:**

**Cidade** Vila Real  
**Data Levant.** 1992 (data de conclusão da elaboração do plano)  
**Título** *Plano Director Municipal*  
**Autor** TECNOPOR  
**Escala** 1:25 000  
**Nº de Folhas**  
**Dimensão**  
**Observações:**

**Cidade** Vila Real  
**Data Levant.** 1995/96  
**Título** *Carta Militar de Portugal, folhas nº 101 (Ermelo) e 102 (Vila Real)*  
**Autor** Instituto Geográfico do Exército  
**Escala** 1:25 000  
**Nº de Folhas**  
**Dimensão**  
**Observações:**

**Cidade** Vila Real  
**Data Levant.** 1996  
**Título** *Vila Real (documento digital representando a área urbana)*  
**Autor** Câmara Municipal de Vila Real  
**Escala** 1:10 000  
**Nº de Folhas**  
**Dimensão**  
**Observações:**

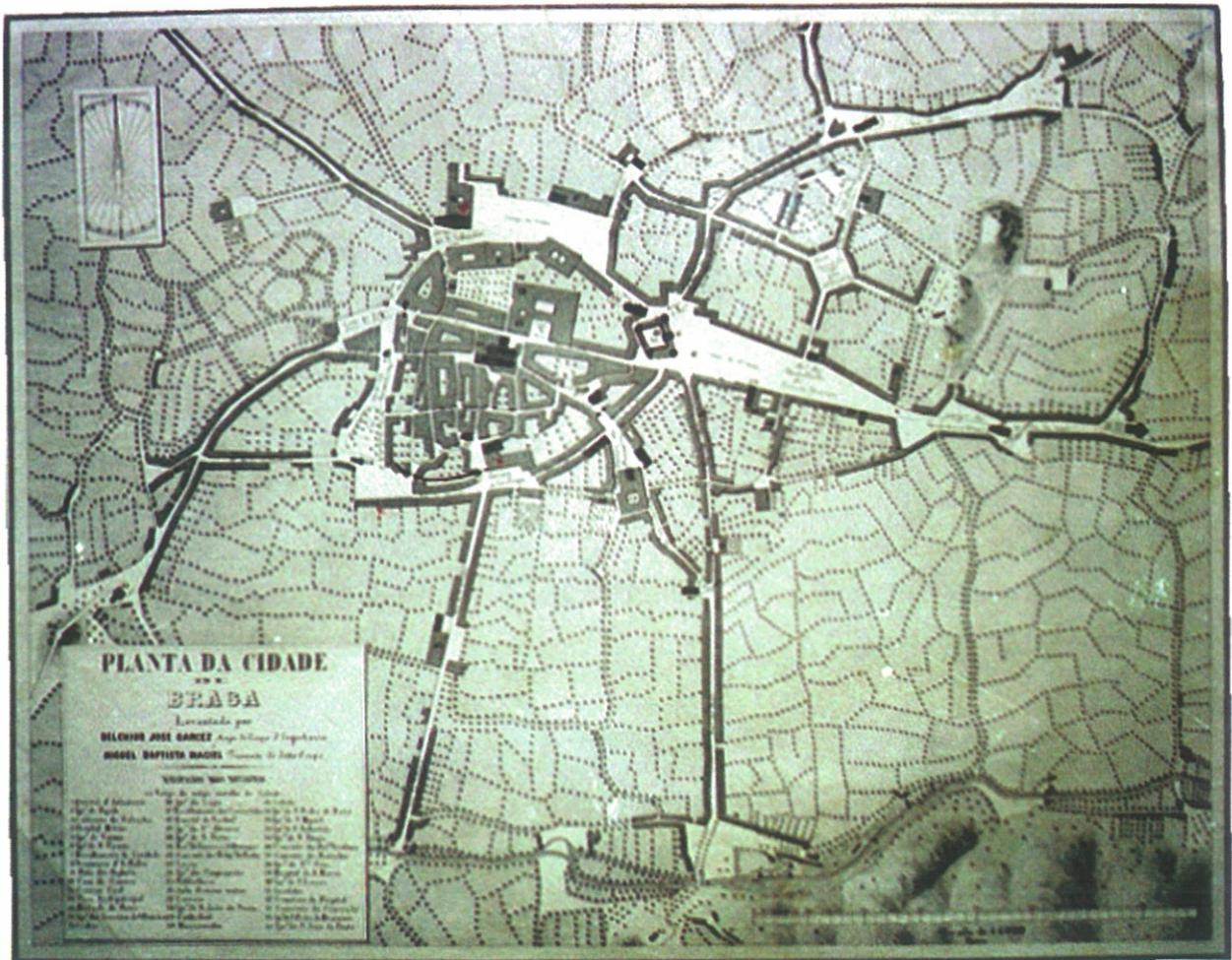


## **ANEXO II**

Exemplos de cartografia das Cidades



### Planta da Cidade de Braga (anterior a 1865)



José Belchior Garcez, Major do Corpo de Engenharia

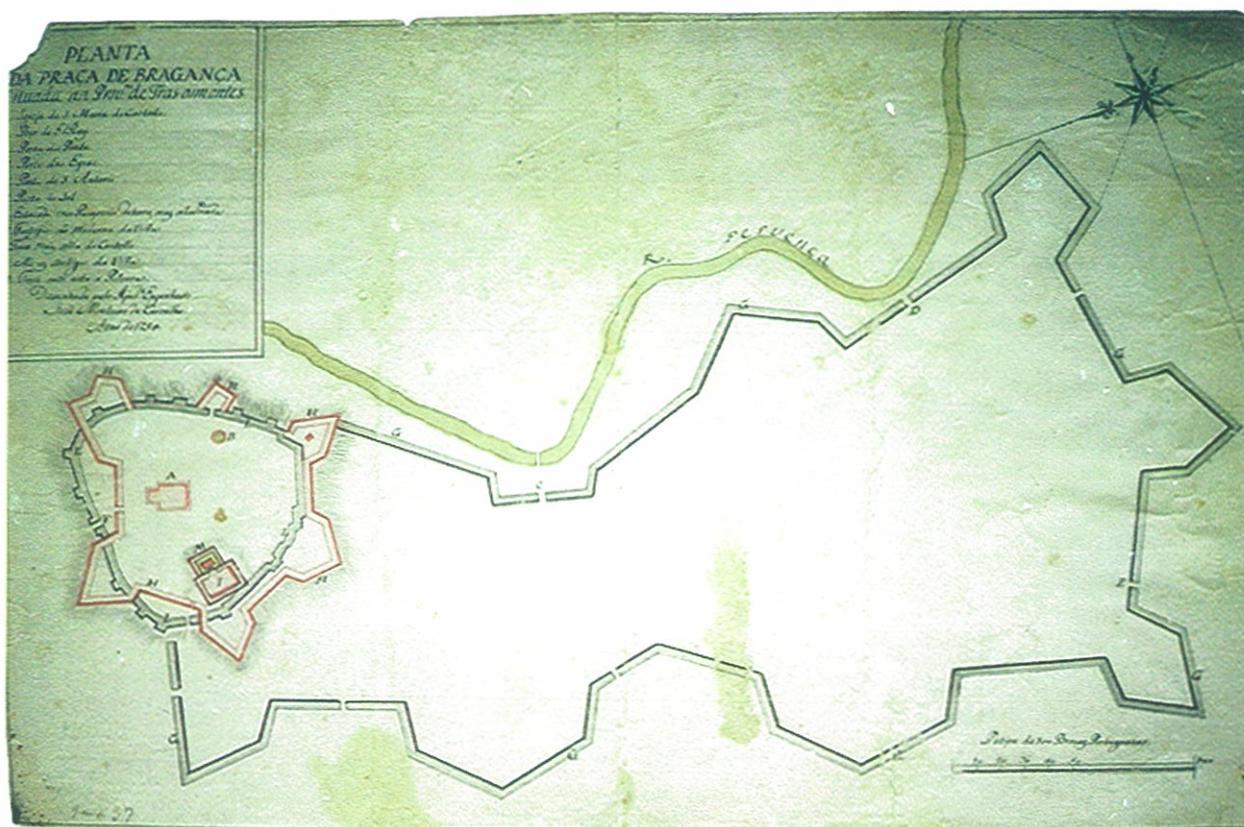
Miguel Baptista Maciel, Tenente do Corpo de Engenharia

## "Planta da Cidade de Bragança e suas Dependências" (1801)

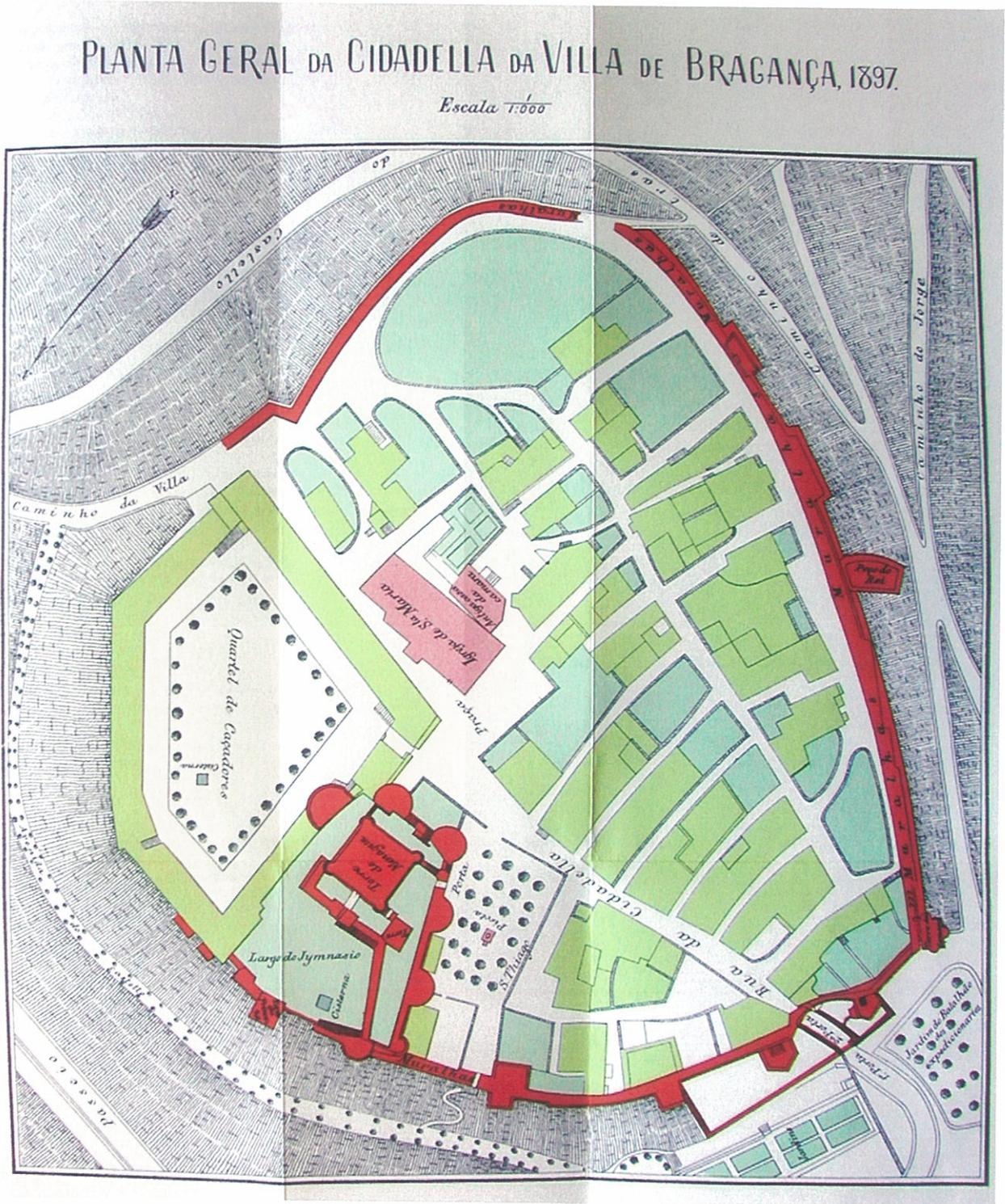


Luiz Gomes de Carvalho, Capitão do Corpo Real dos Engenheiros,  
empregado no Exército d'Entre Douro e Minho

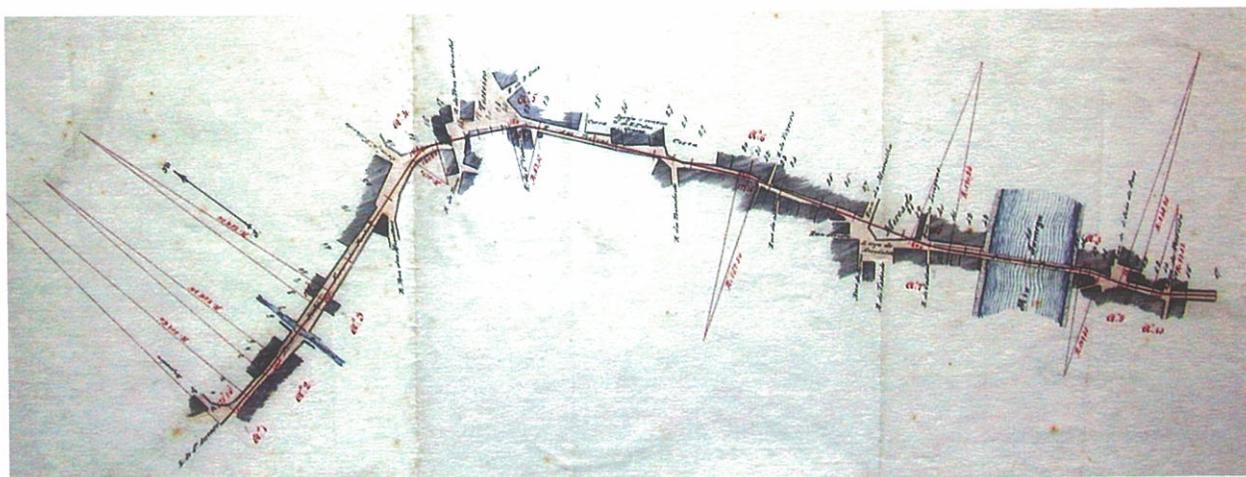
“Planta da Praça de Bragança, situada na Prov<sup>a</sup>. de Tras os montes” (1754)



“Planta Geral da Cidadella da Villa de Bragança, 1897”

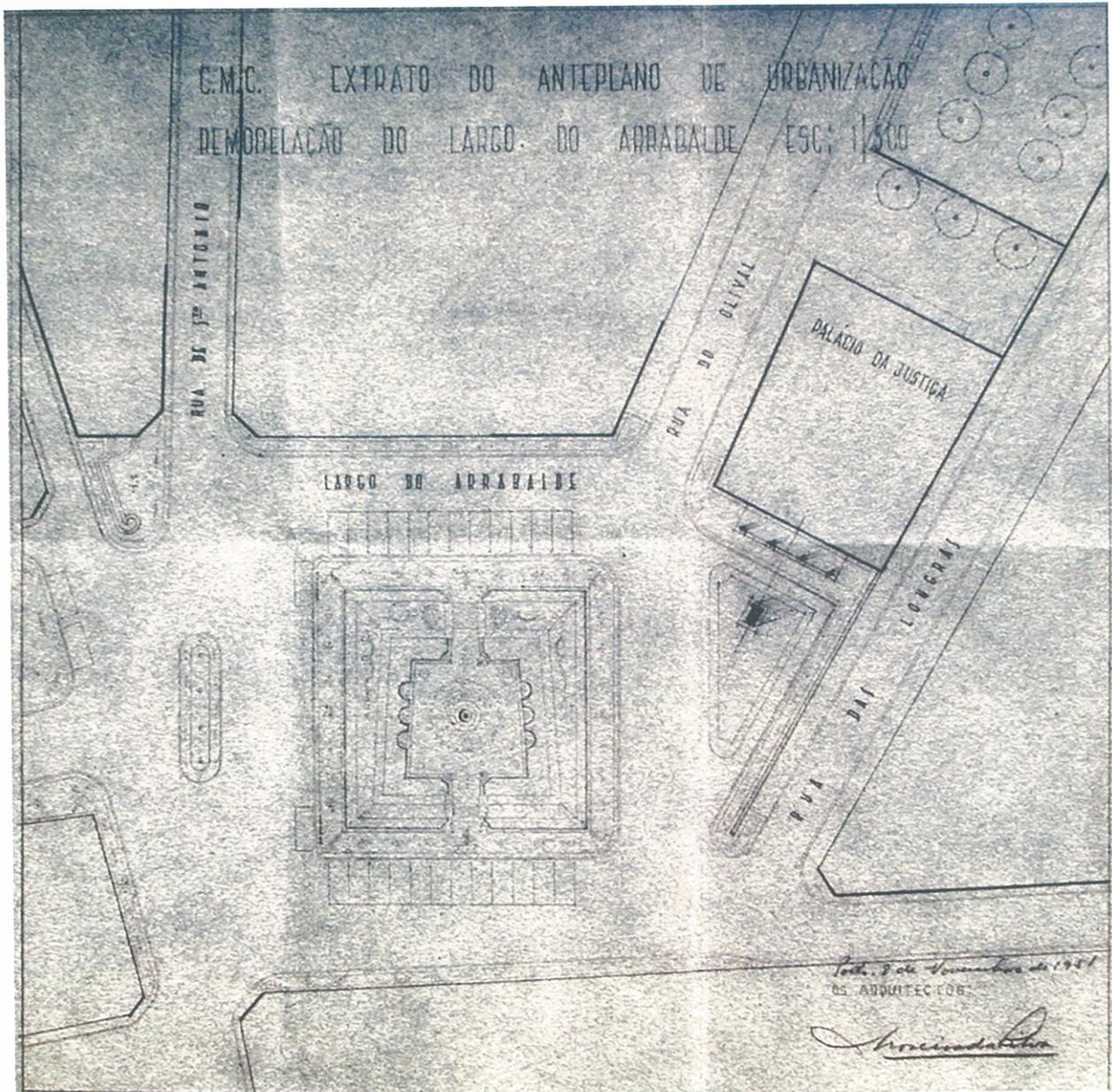


**“Planta parcelar: Estrada real nº 28 de Braga a Chaves, lanço através de Chaves, de Sto. Amaro à Estrada real nº 5” (1887, 23 de Junho)**

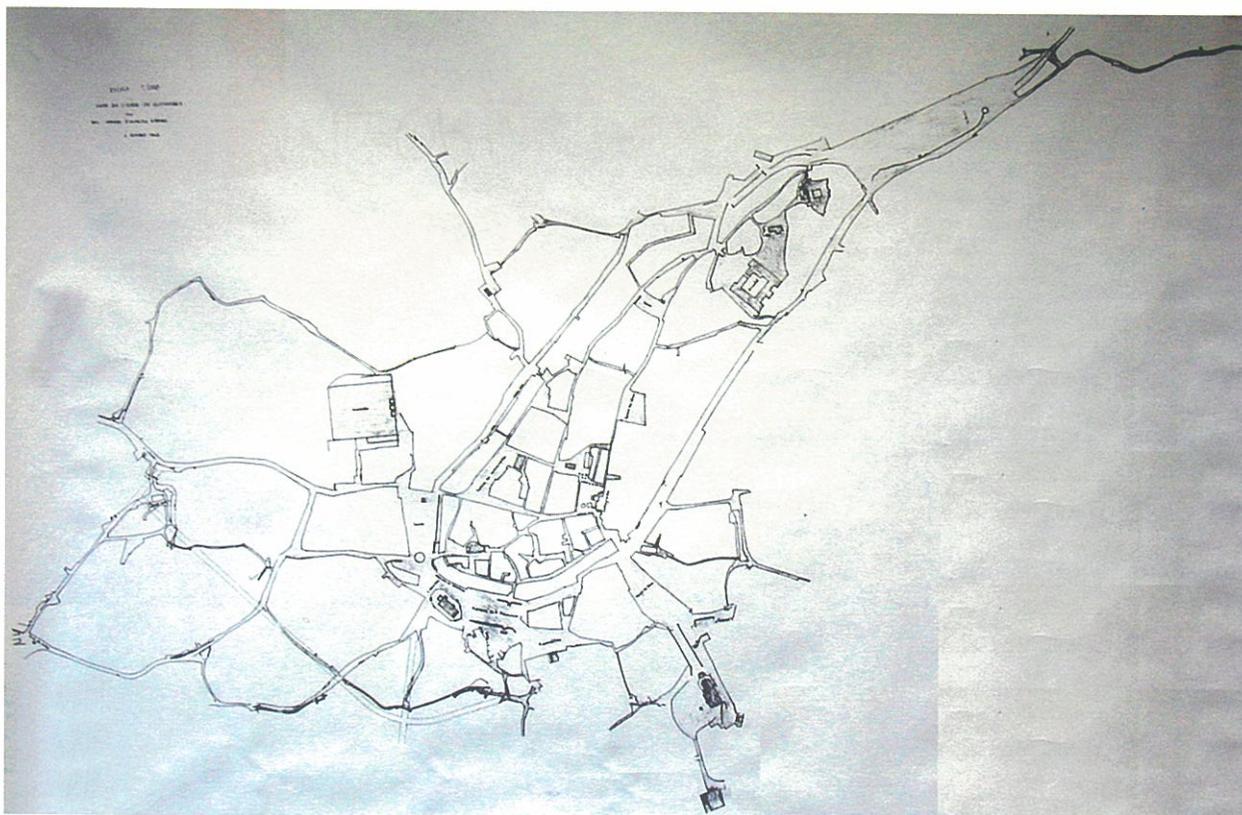




### Extracto do Anteplano de Urbanização, Remodelação do Largo do Arrabalde (1951)



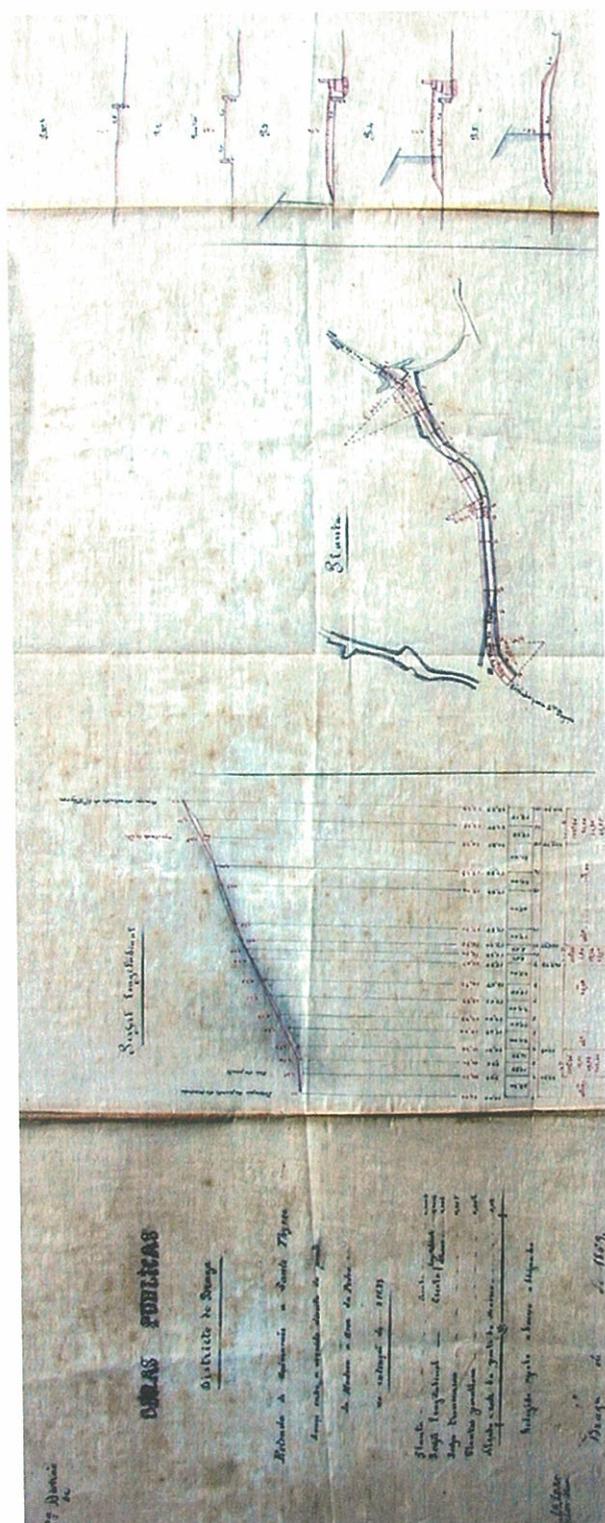
## Cópia da “Planta da Cidade de Guimarães” (1863-67)



Eng<sup>o</sup> Manoel de Almeida Ribeiro, professor de arquitectura  
civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes

### Estrada de Guimarães a Santo Thyroso,

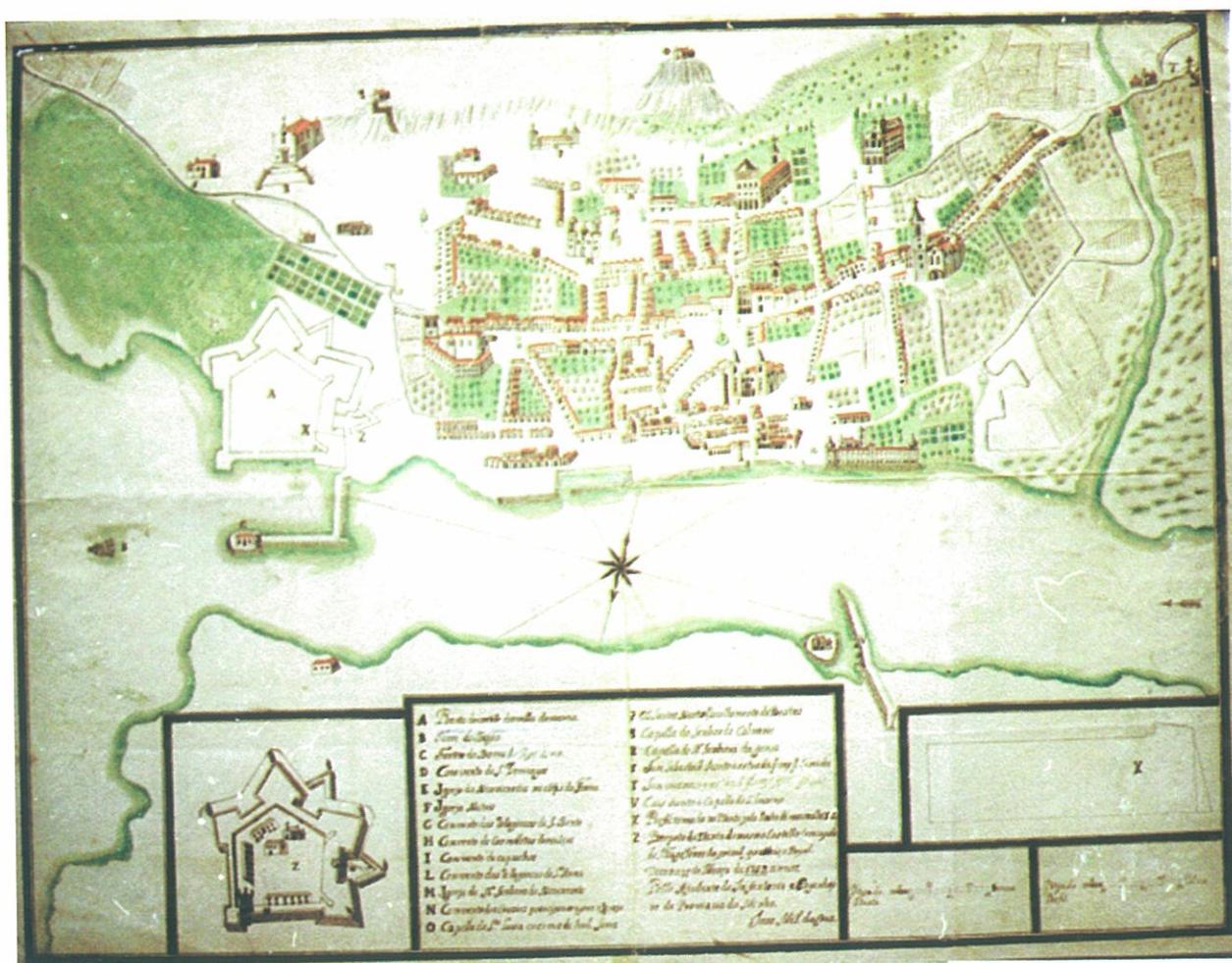
### Lanço entre a avenida direita da ponte da Madroa e a Cruz da Pedra (1869)



António Augusto Pereira, Conductor de Obras Públicas



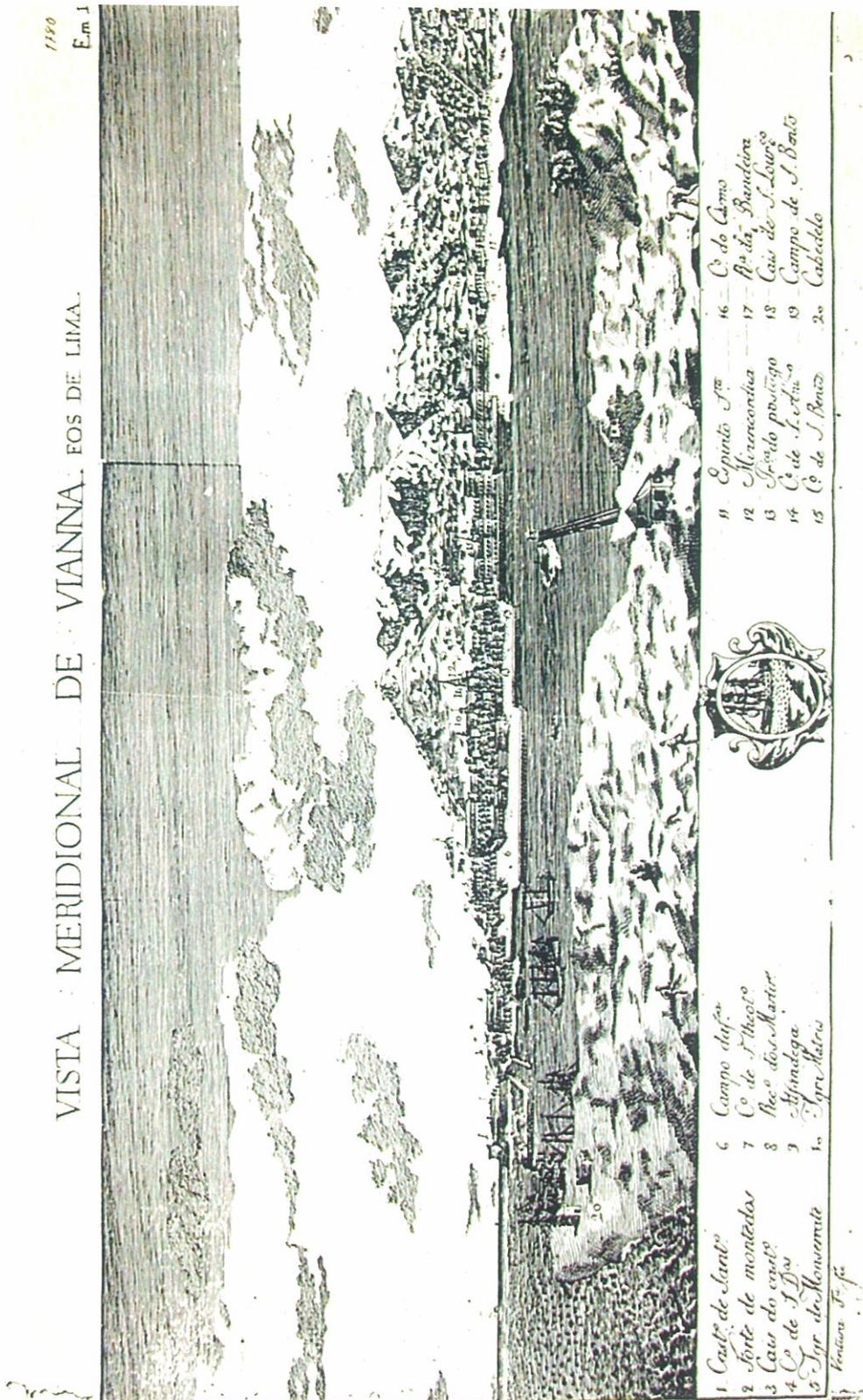
“Planta do Castello da Villa de Vianna” (1759)



José Martins da Cruz, ajudante de Infantaria e

Engenheiro da Província do Minho

Vista Meridional de Vianna. Fos de Lima (1780)

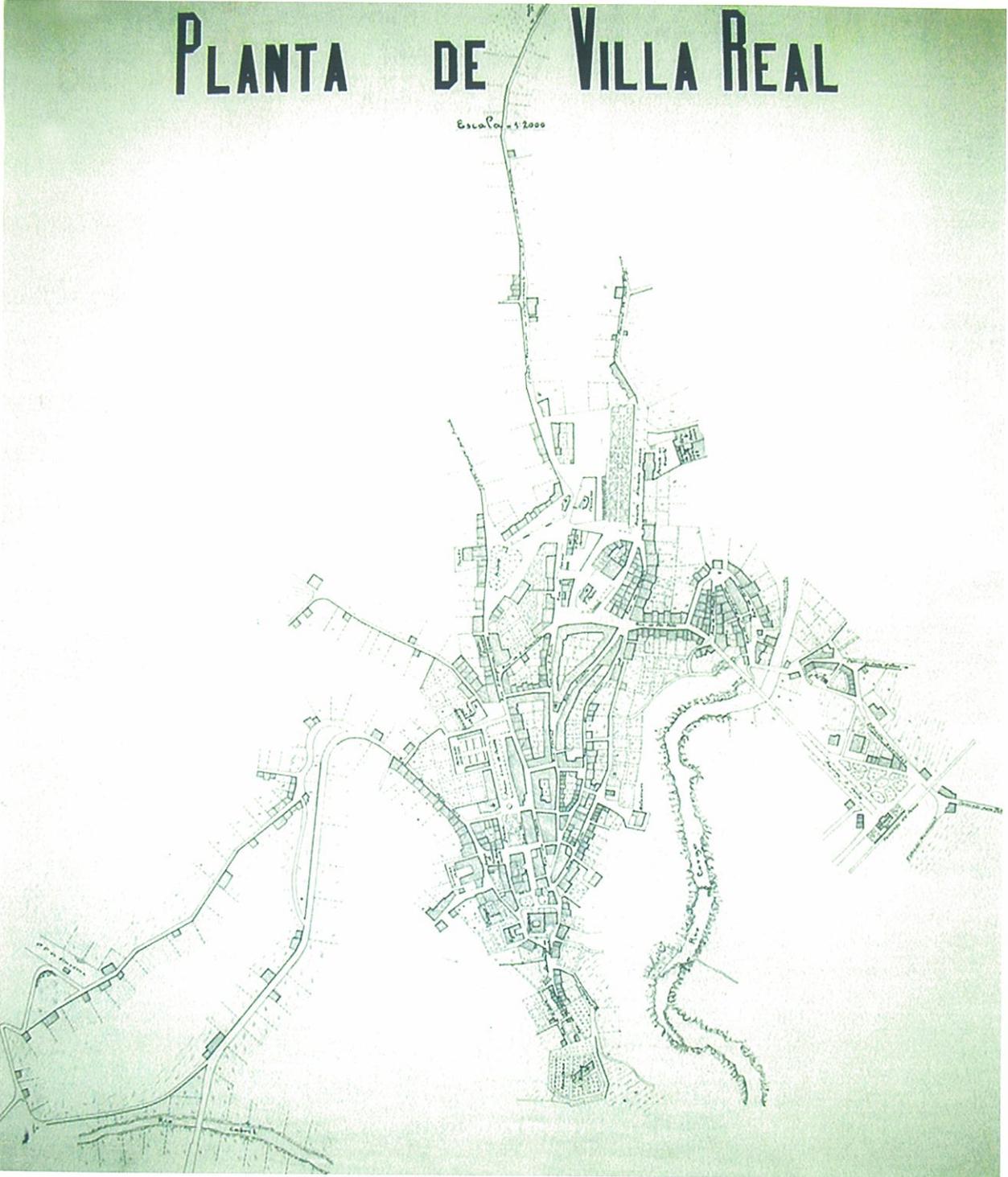


“Planta da cidade de Viana do Castelo, mostrando as estradas nacionais que a atravessam e as variantes projectadas” (1940?)



Direcção de Estradas do Distrito de Viana do Castelo

“Planta de Vila Real” (1911)



## “Anteplano Geral de Urbanização de Vila Real

- Revisão, Planta de Trabalho” (1961)



Arq<sup>o</sup>. João António Aguiar

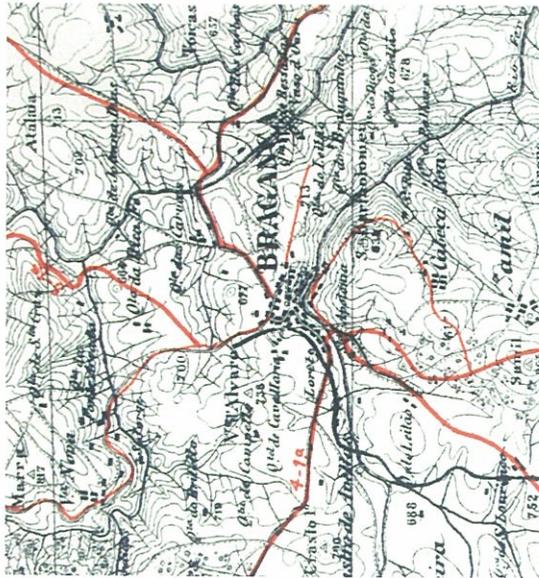
1801



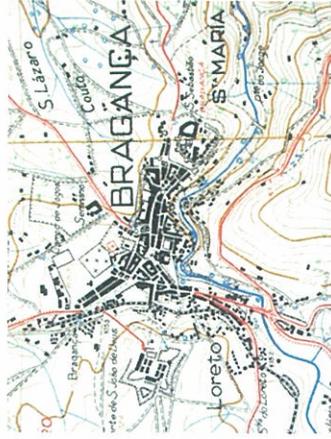
1897



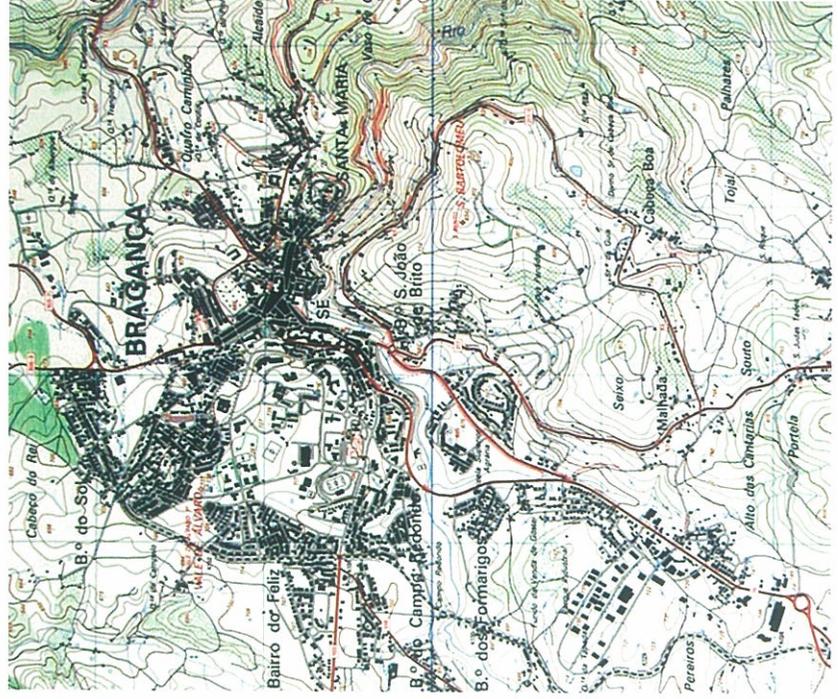
1904



1950

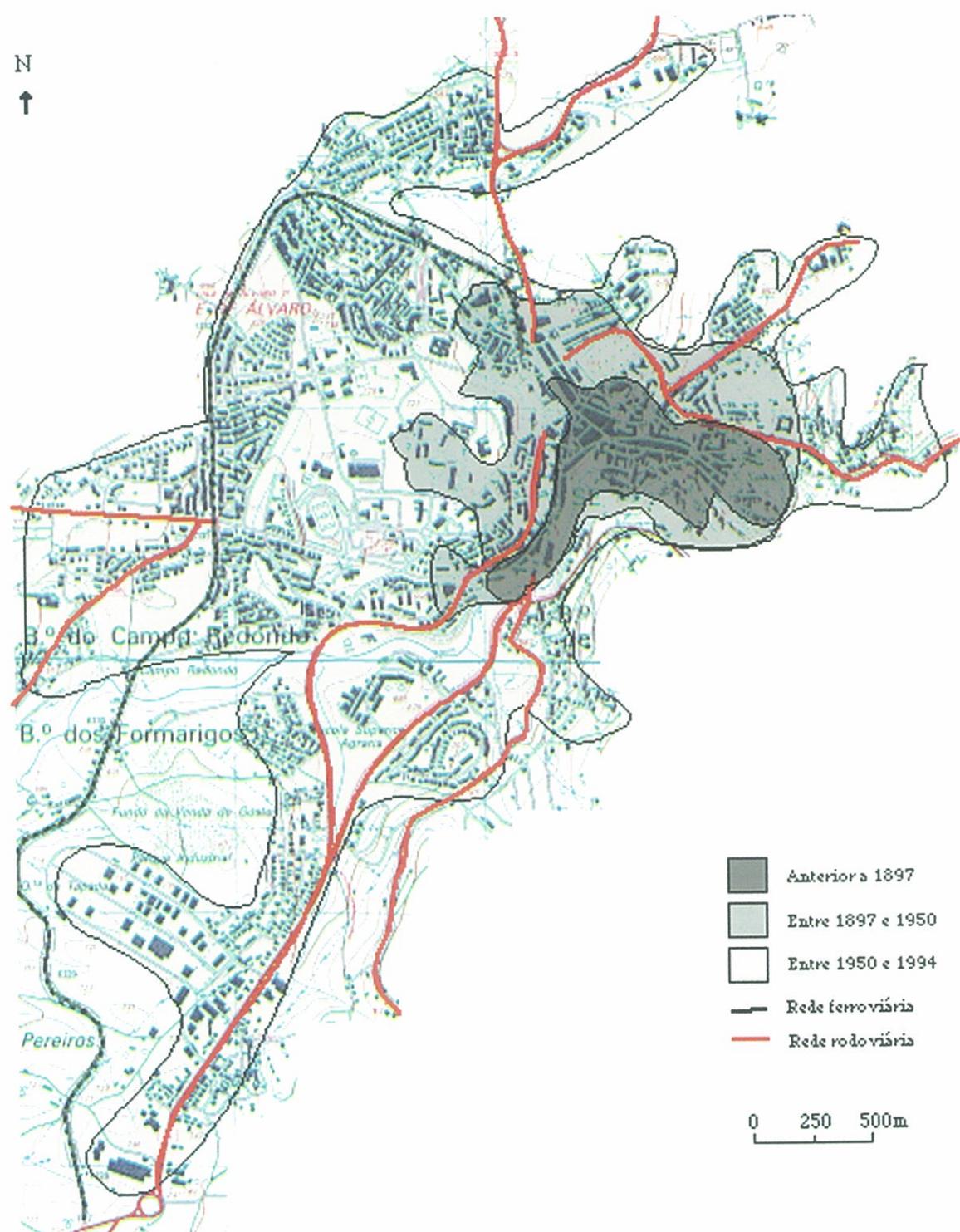


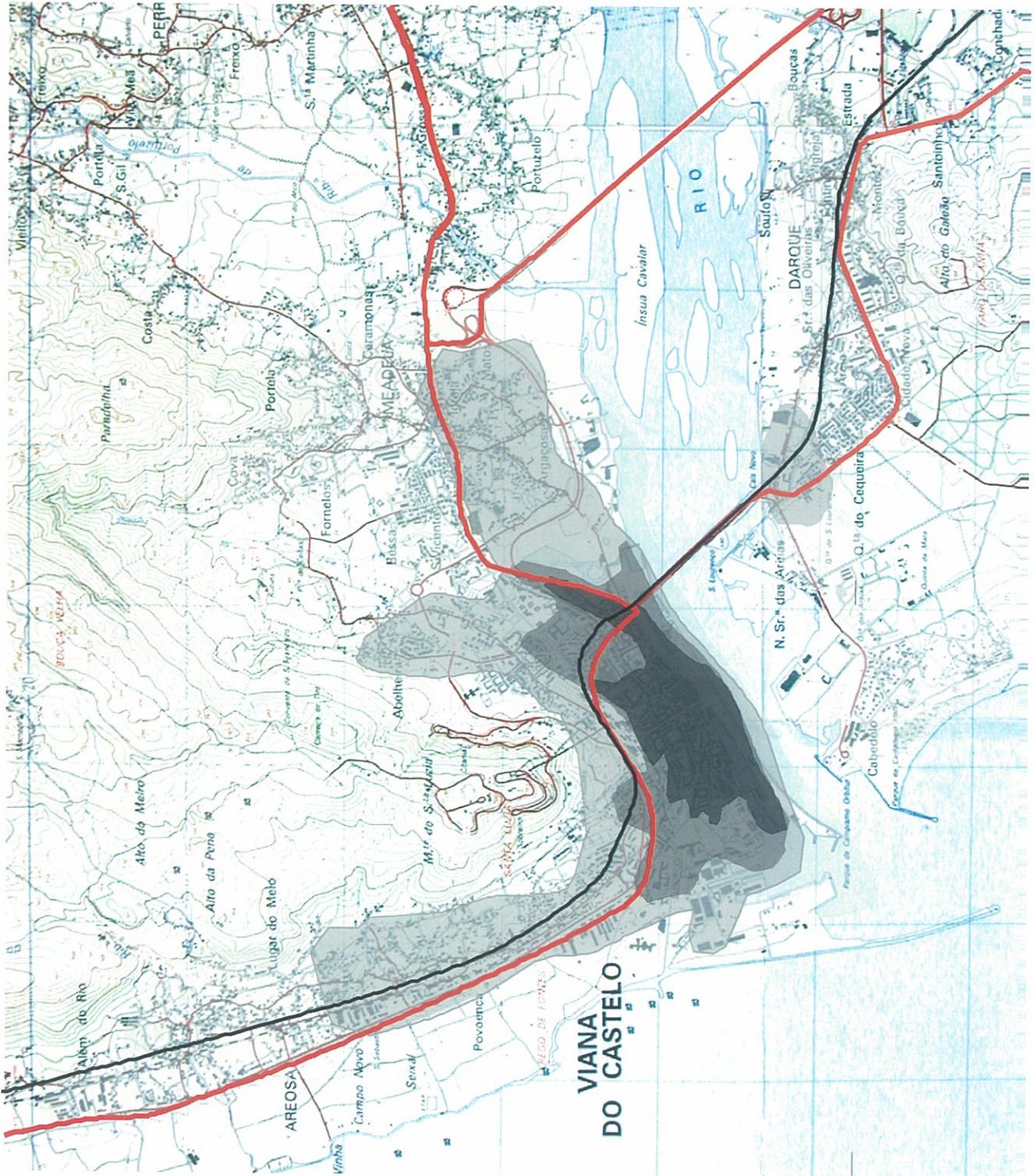
1994



Bragança - Forma urbana e expansão da mancha construída

## Bragança – Evolução da mancha construída

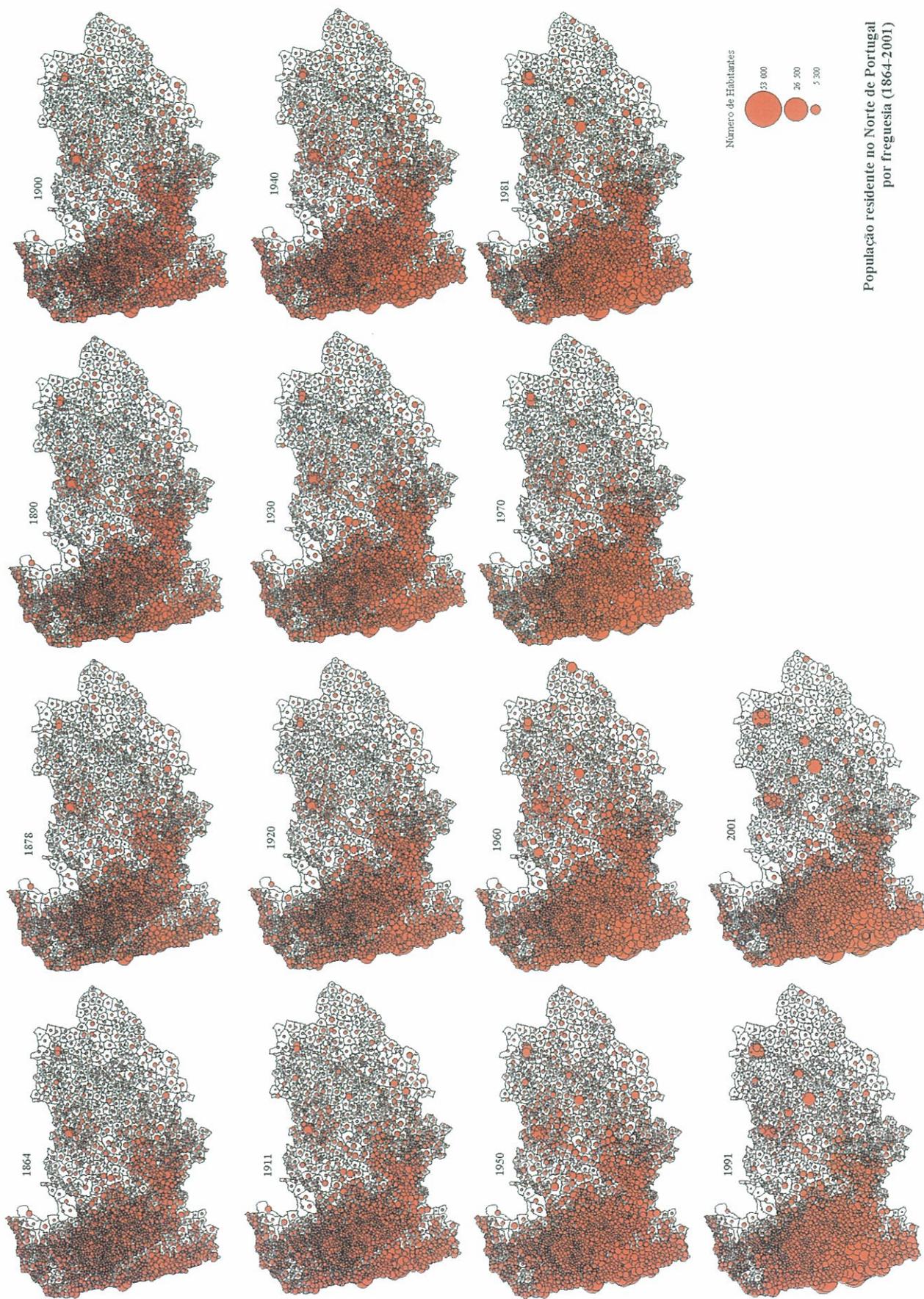


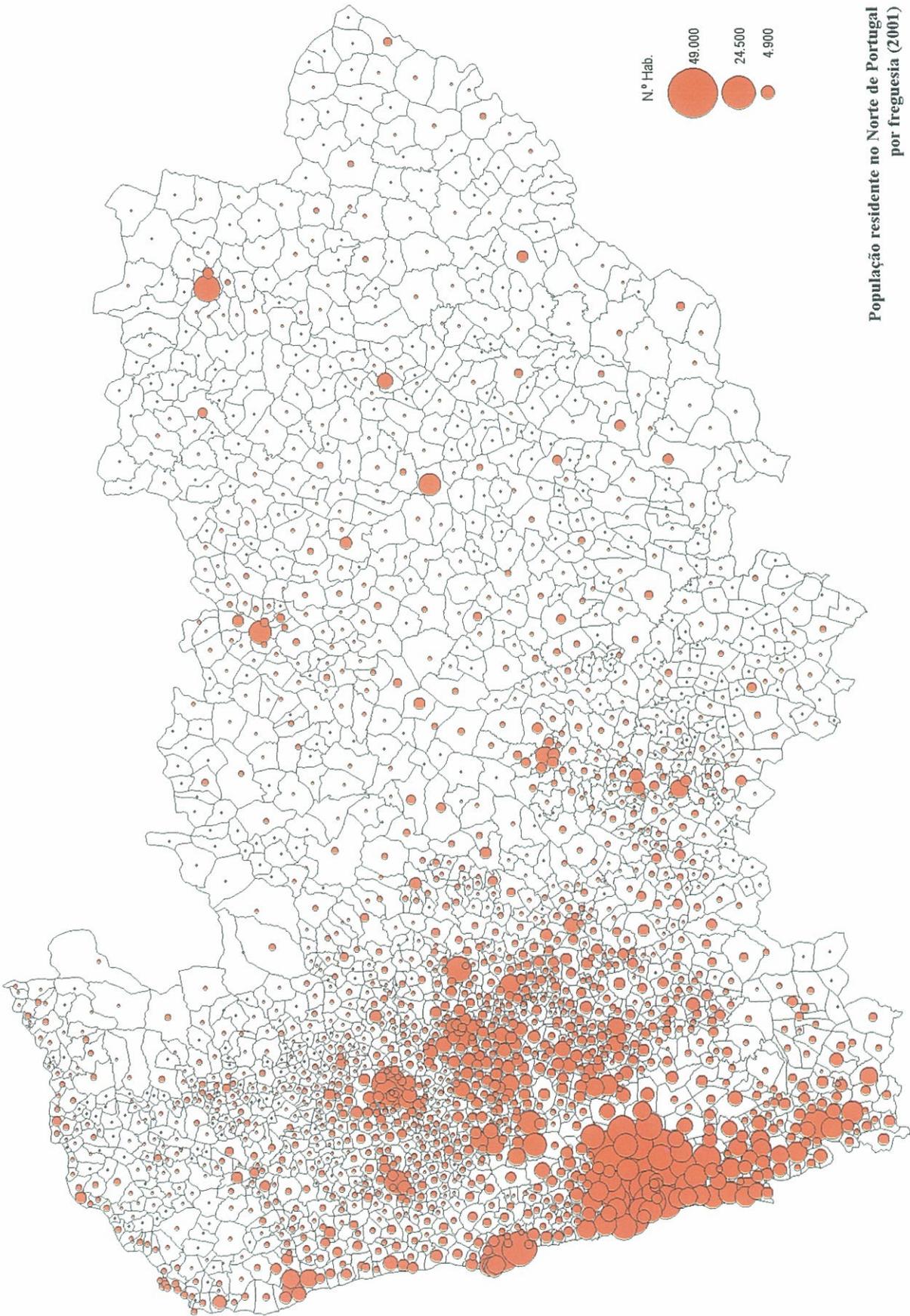


Viana do Castelo — Evolução da mancha construída

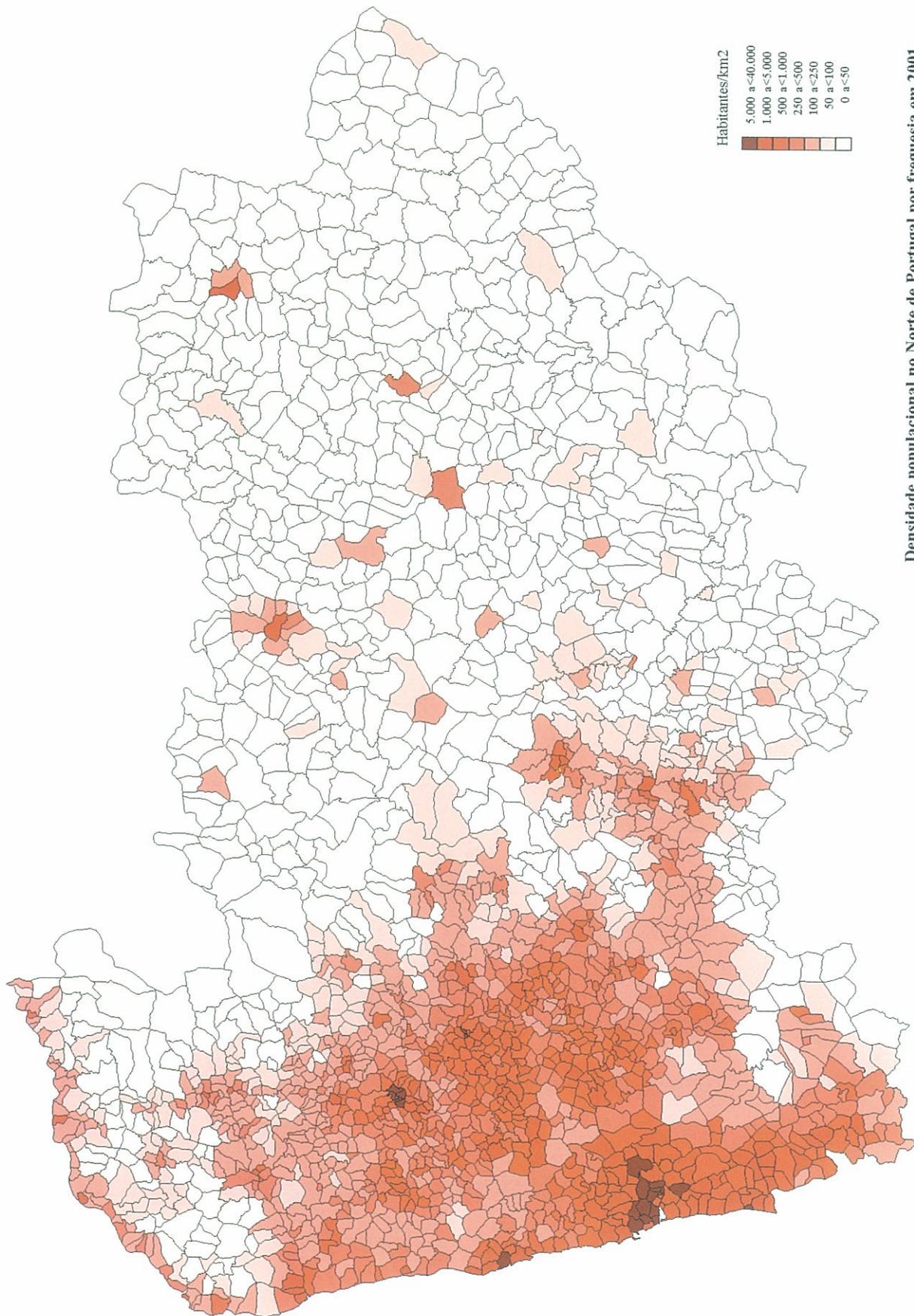
## **ANEXO III**

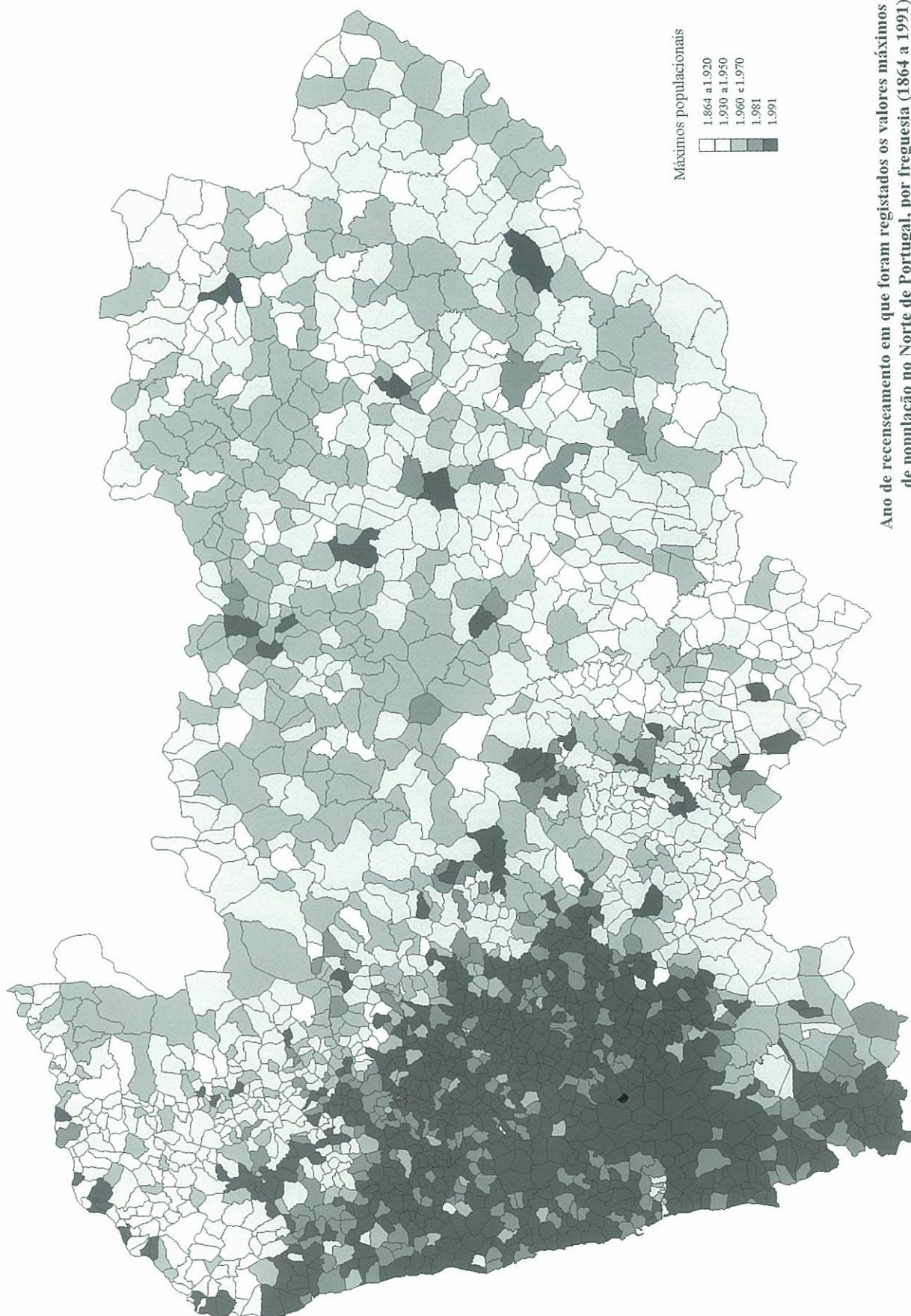
### Enquadramento Regional

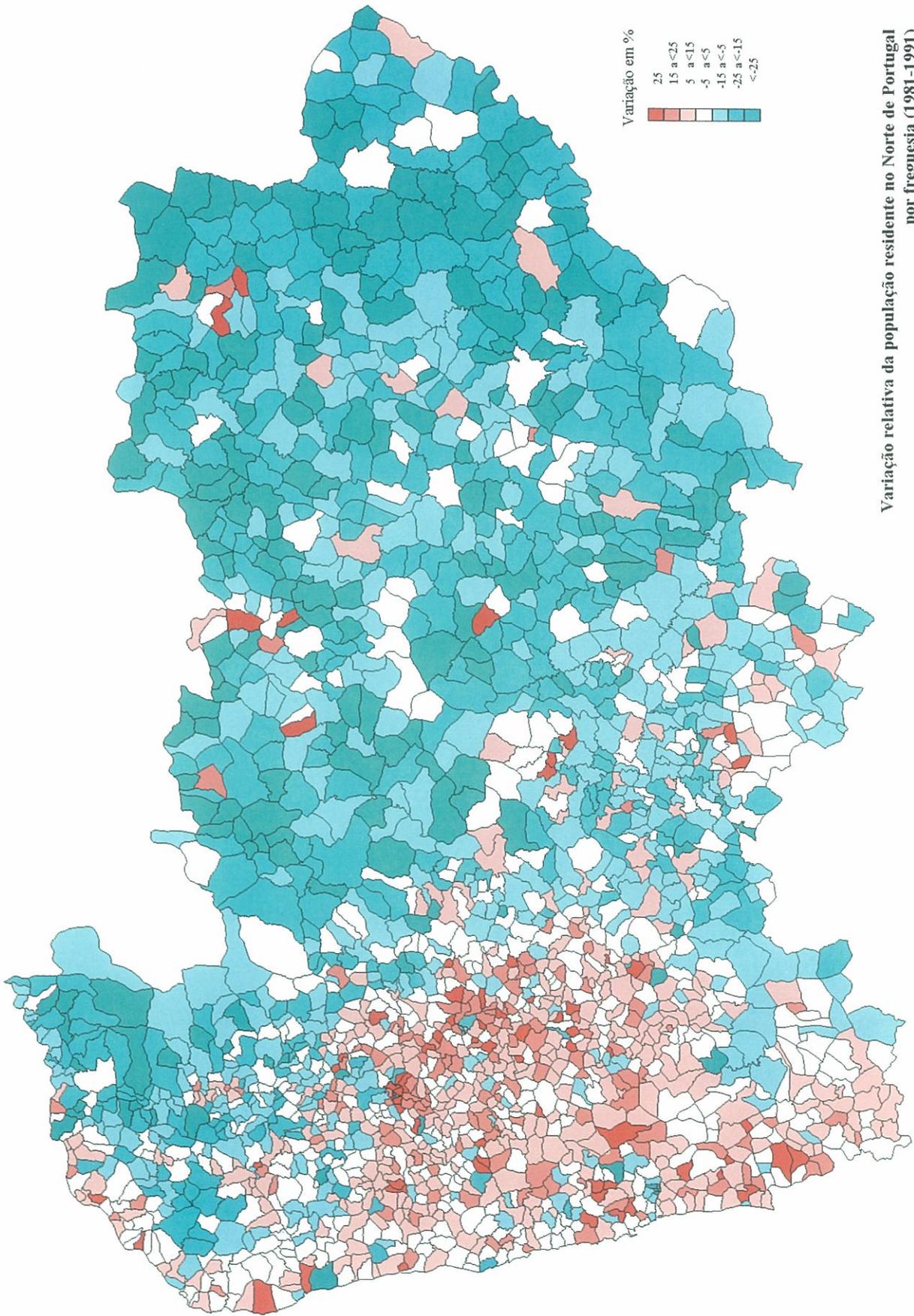




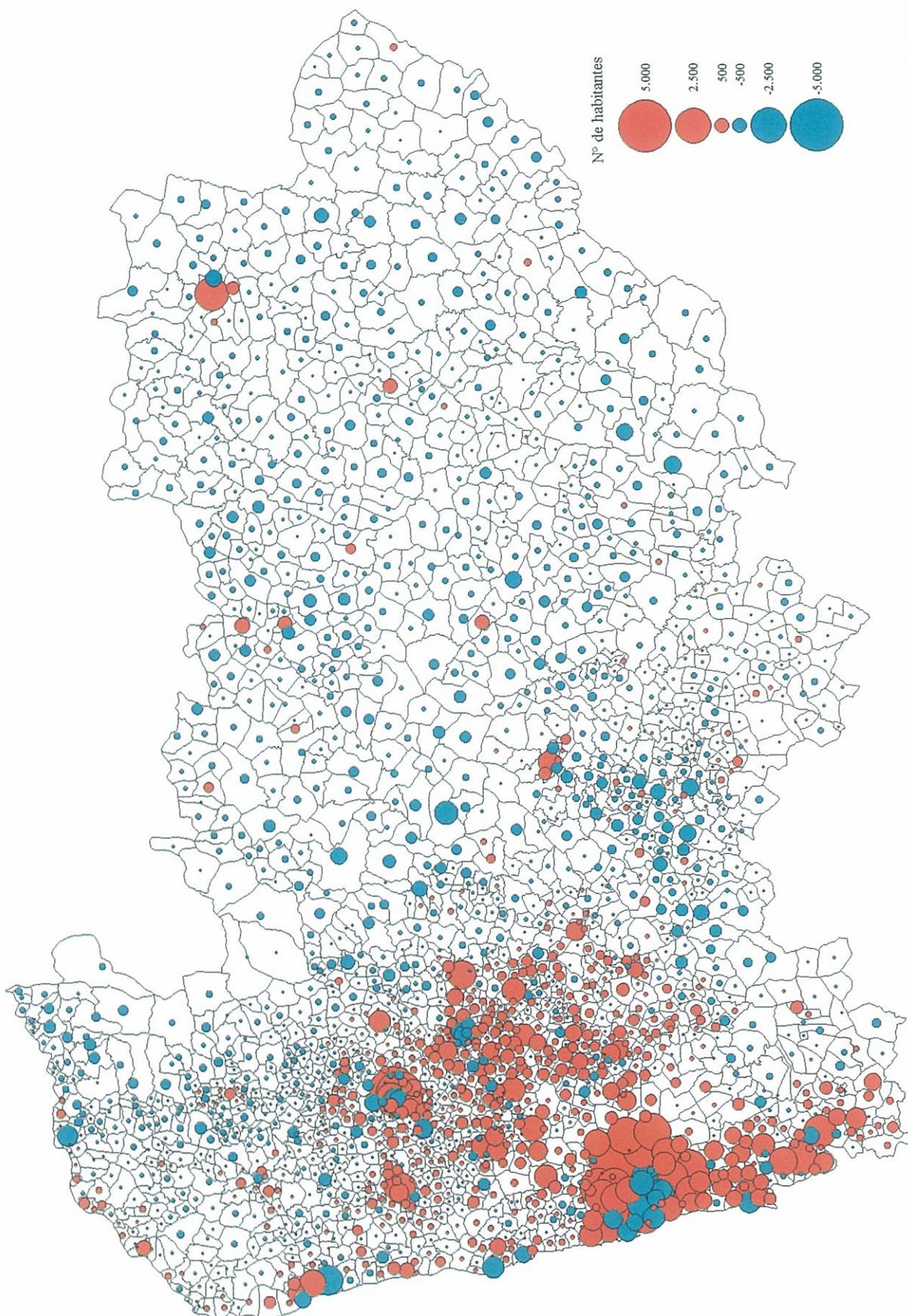
População residente no Norte de Portugal por freguesia (2001)



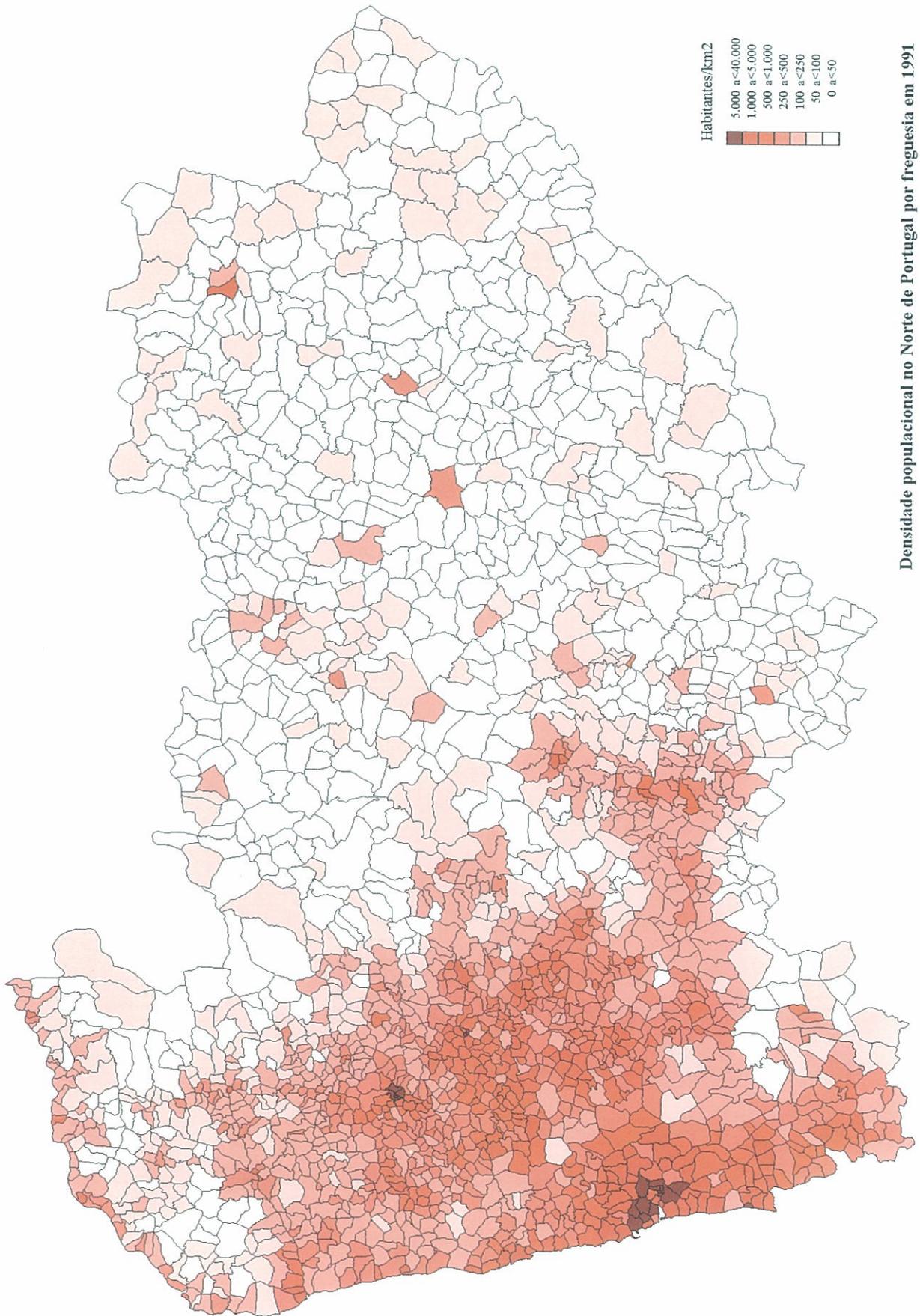


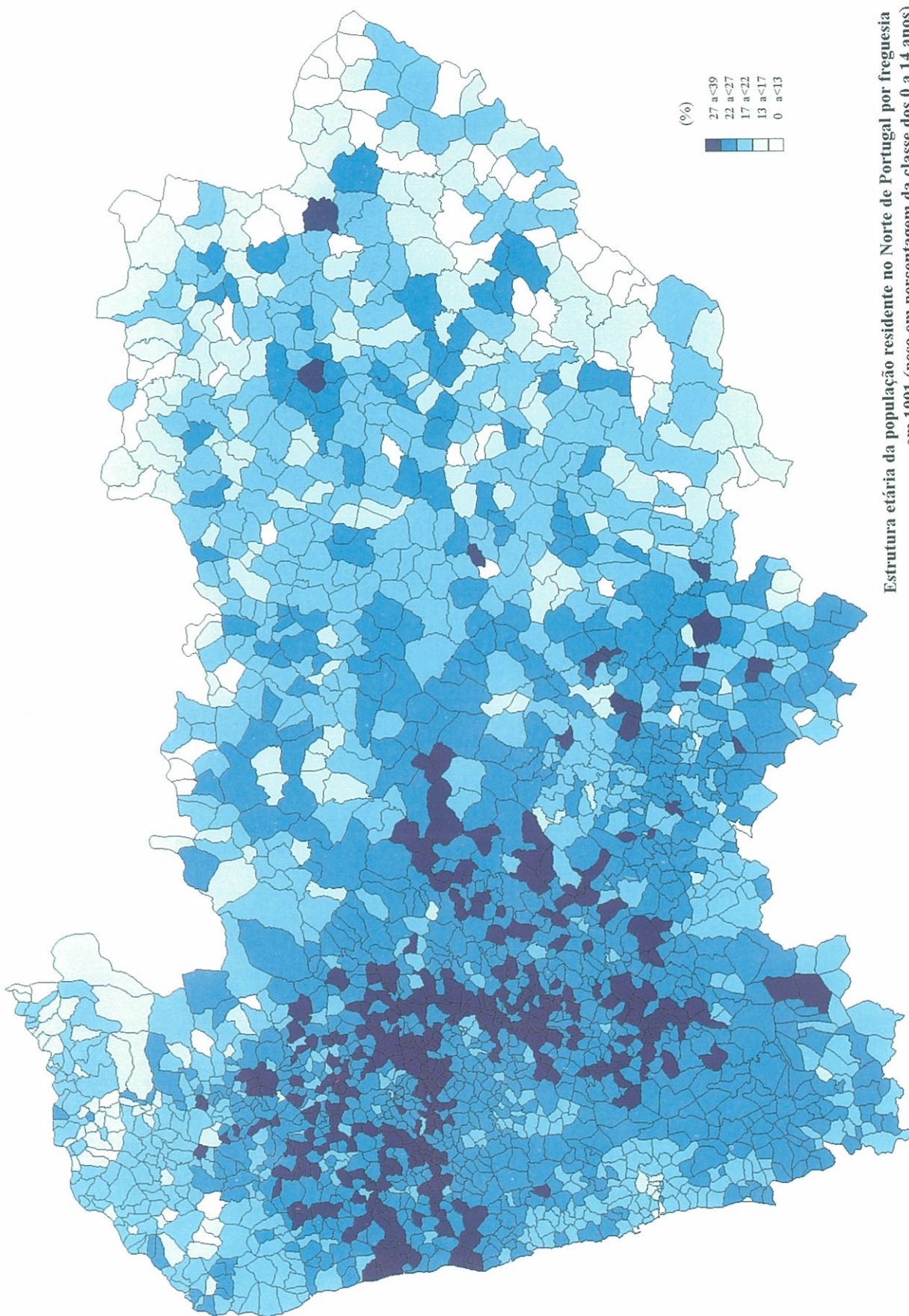


Varição relativa da população residente no Norte de Portugal por freguesia (1981-1991)



Varição absoluta da população residente no Norte de Portugal por freguesia (1981-1991)

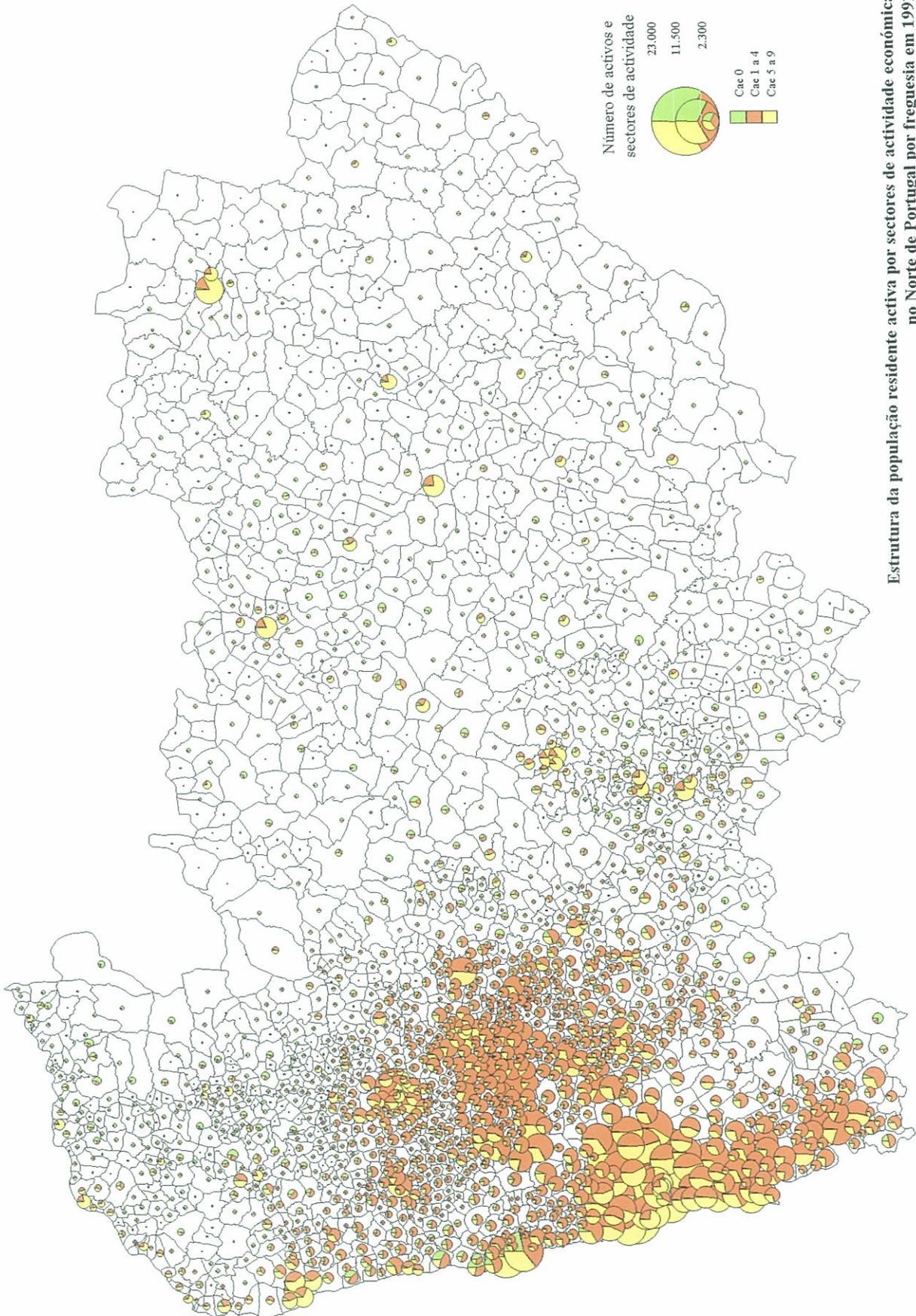




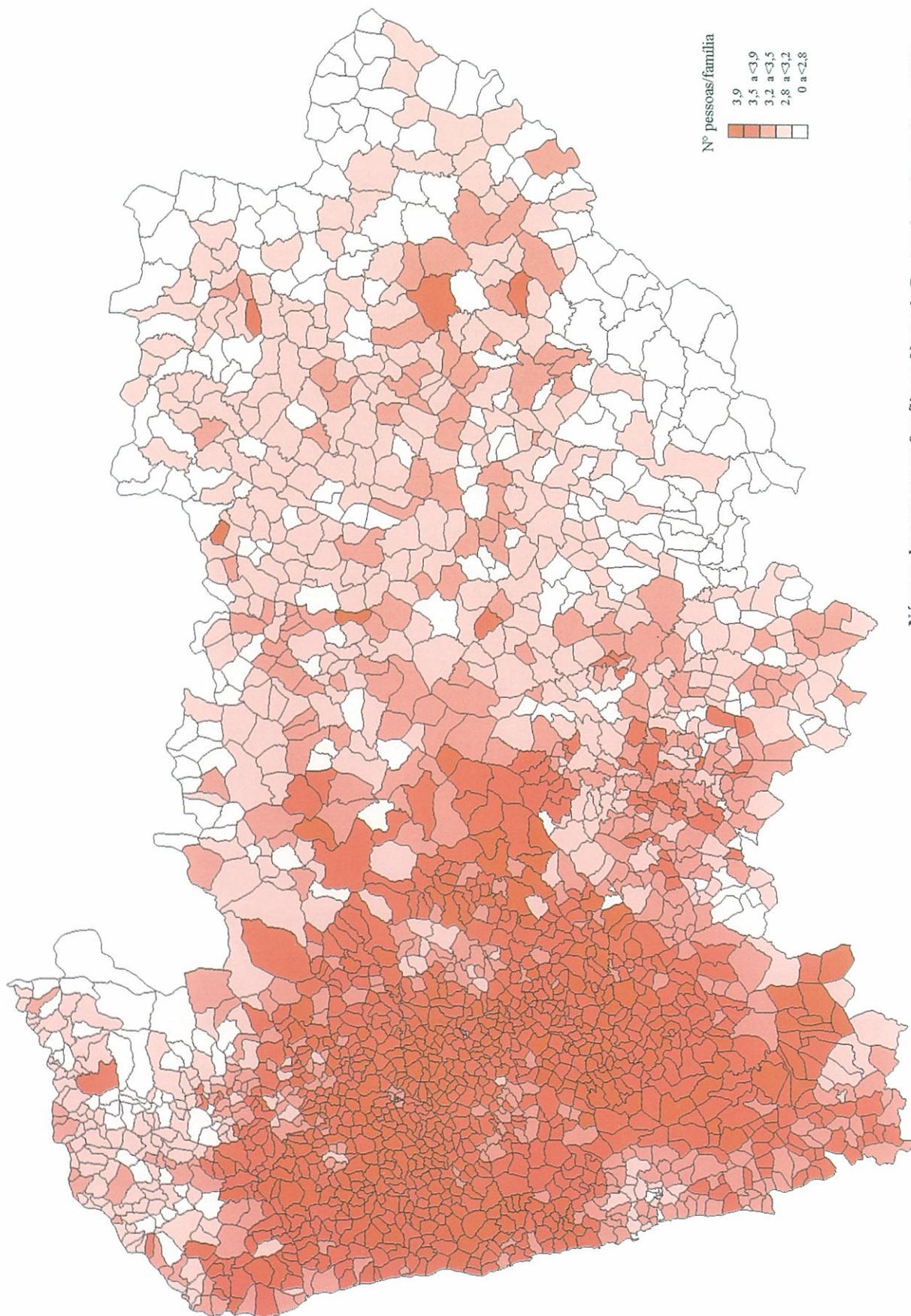
Estrutura etária da população residente no Norte de Portugal por freguesia em 1991 (peso em percentagem da classe dos 0 a 14 anos)



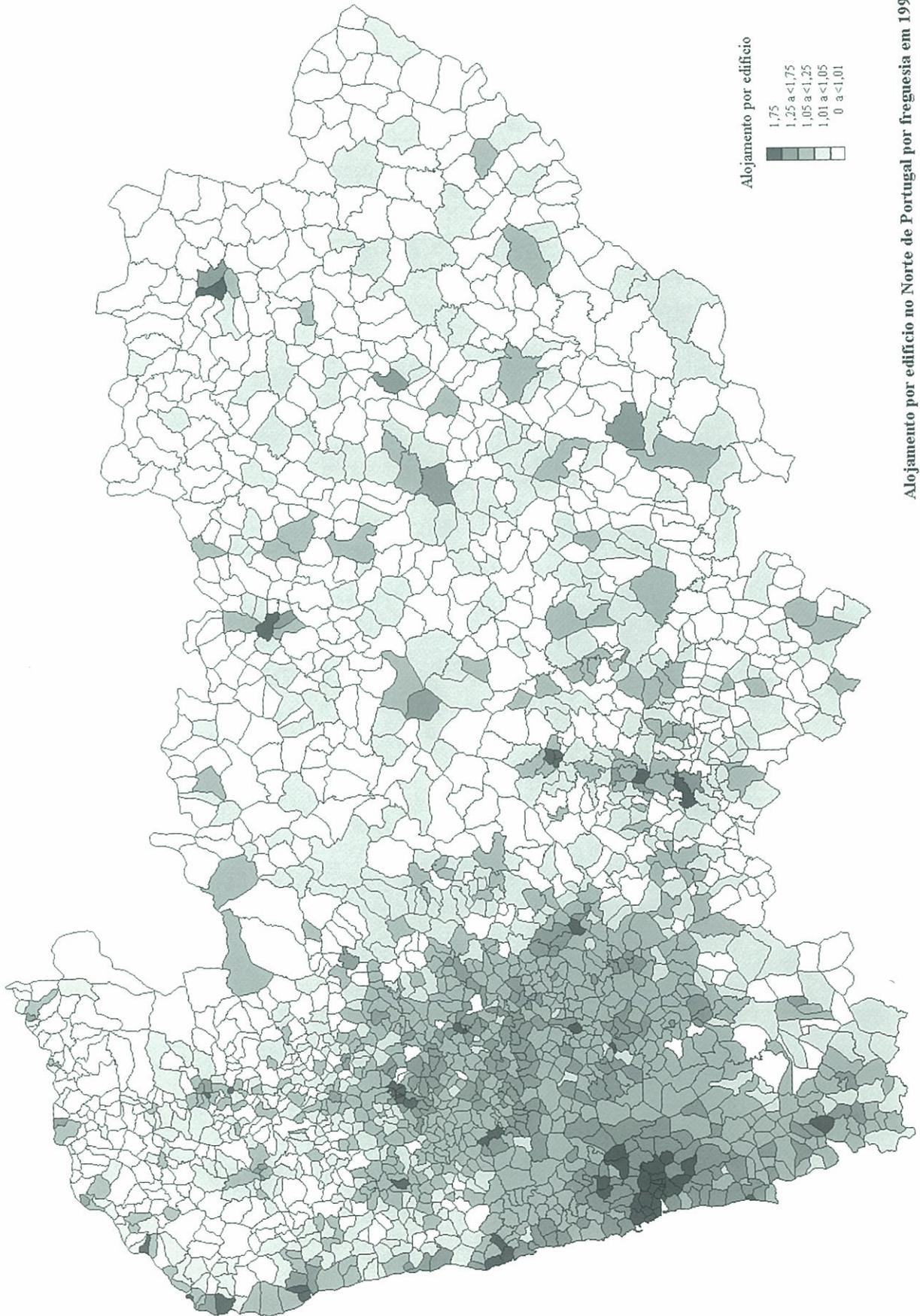
Estrutura etária da população residente no Norte de Portugal por freguesia em 1991 (peso em percentagem da classe dos 65 e mais anos)

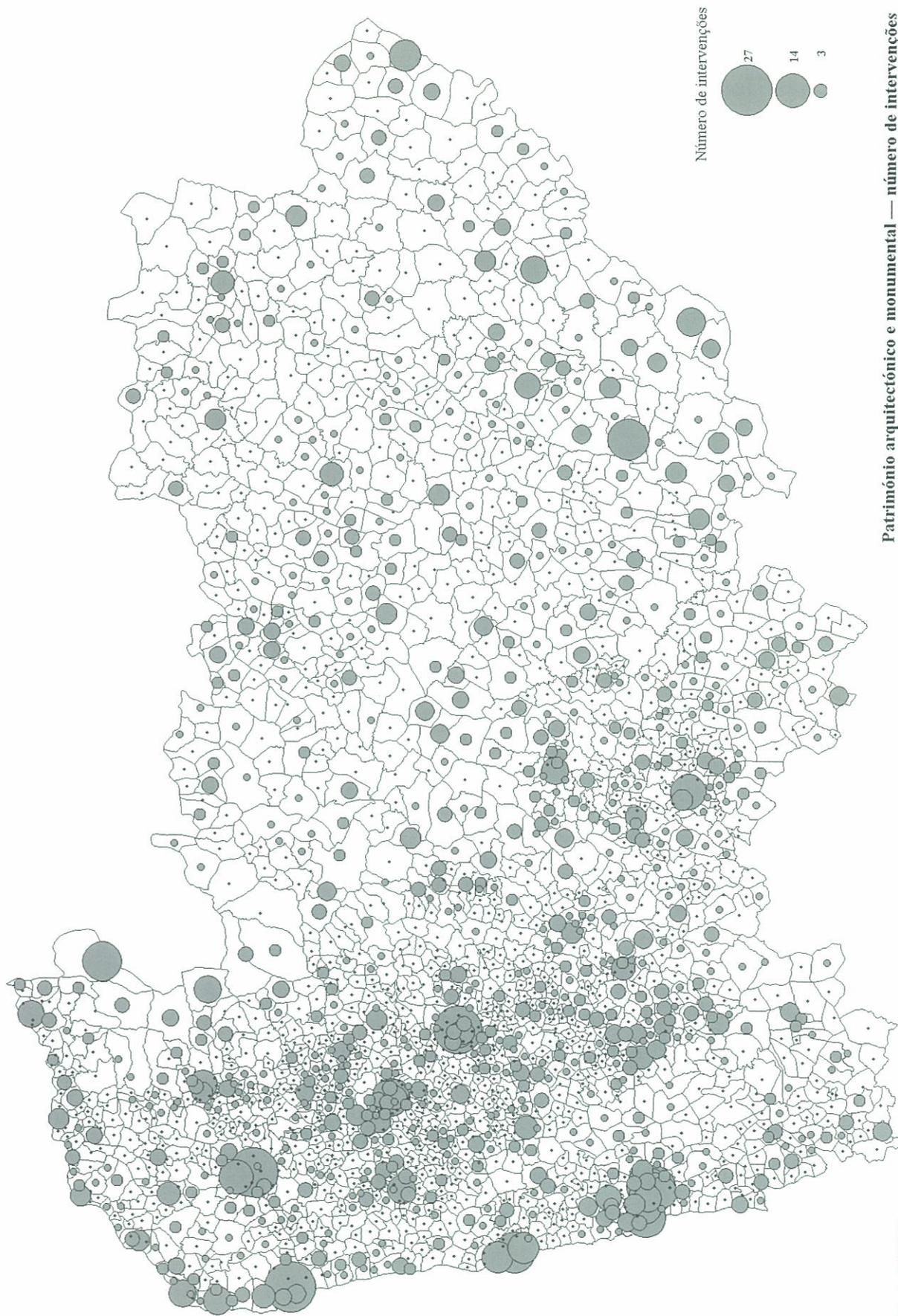


Estrutura da população residente activa por sectores de actividade económica no Norte de Portugal por freguesia em 1991



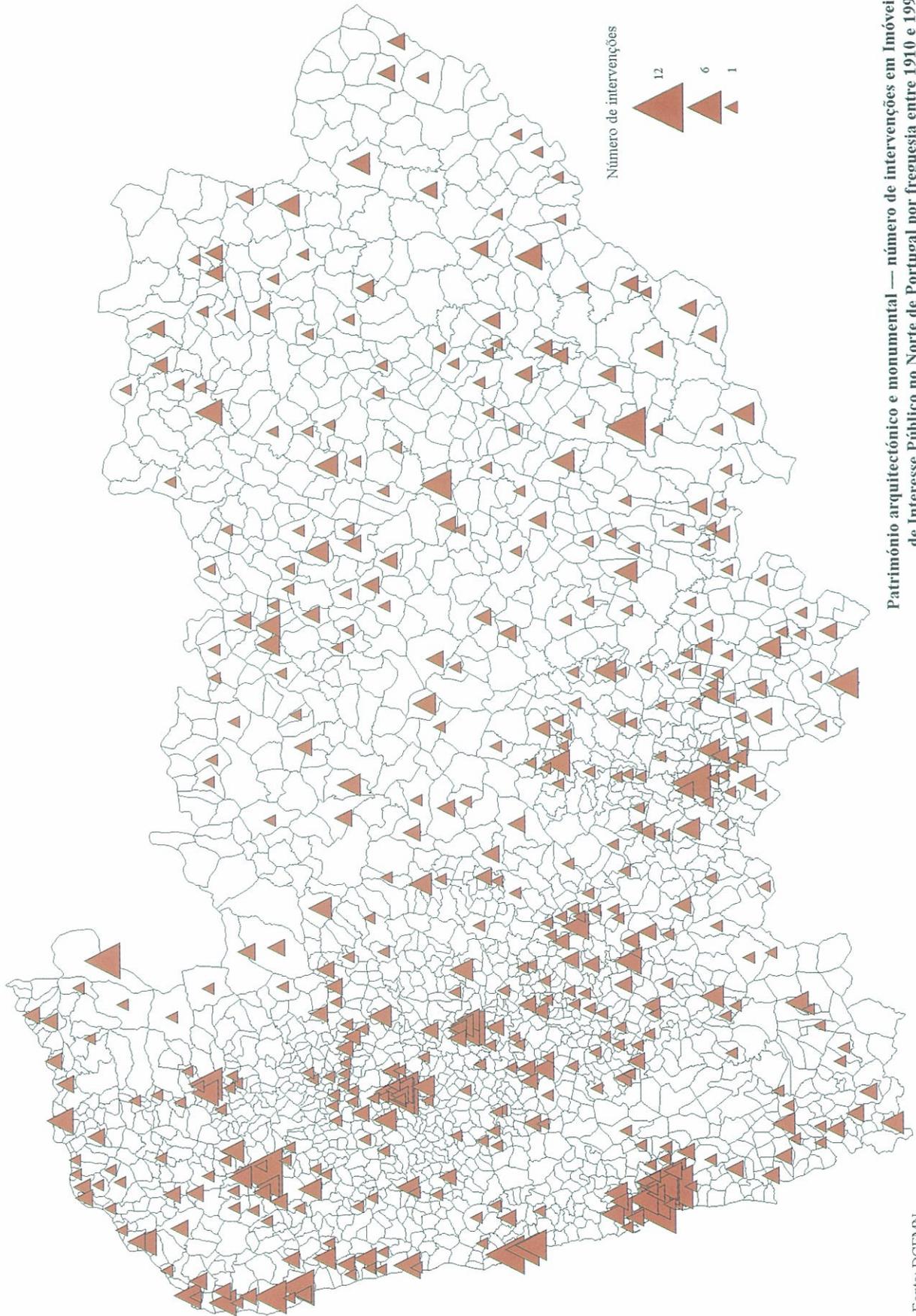
Número de pessoas por família no Norte de Portugal por freguesia em 1991



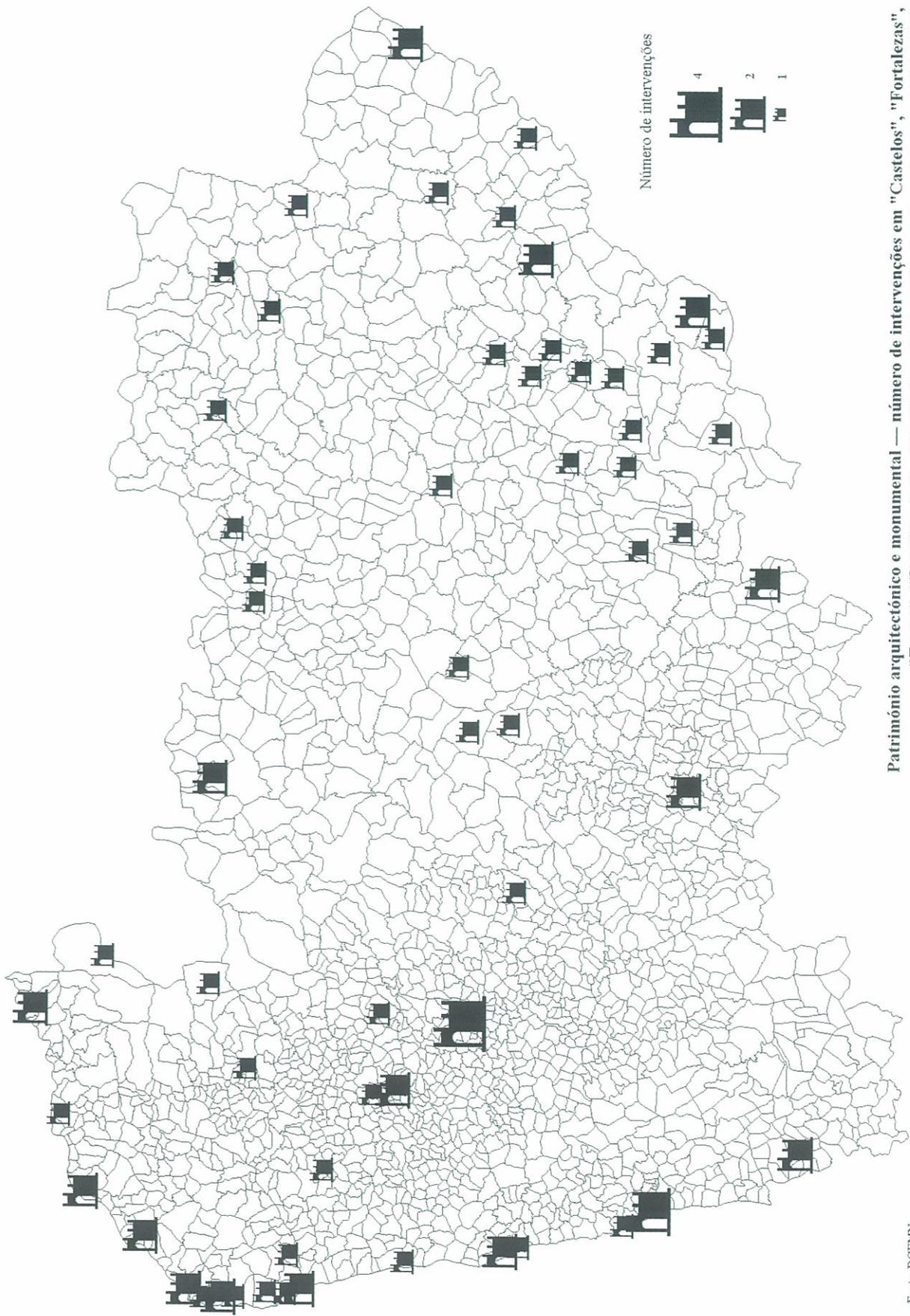


Património arquitectónico e monumental — número de intervenções no Norte de Portugal por freguesia entre 1907 e 1998

Fonte: DGEMN



Património arquitectónico e monumental — número de intervenções em Imóveis de Interesse Público no Norte de Portugal por freguesia entre 1910 e 1998



Património arquitectónico e monumental — número de intervenções em "Castelos", "Fortalezas", "Fortes", "Fortificações" e "Fortins" no Norte de Portugal por freguesia (1907-1998)

