

Hugo de Amorim Reis

Evolução da estrutura urbana de Viana do Castelo - Factores de
transformação e elementos de continuidade

Universidade Fernando Pessoa
Faculdade Ciências e Tecnologias
Porto

Outubro 2008

Hugo de Amorim Reis

Evolução da estrutura urbana de Viana do Castelo - Factores de
transformação e elementos de continuidade

Universidade Fernando Pessoa
Faculdade Ciências e Tecnologias
Porto

Outubro 2008

Hugo de Amorim Reis n.º 11575

Evolução da estrutura urbana de Viana do Castelo - Factores de
transformação e elementos de continuidade

(Hugo de Amorim Reis)

Trabalho apresentado
à Universidade Fernando Pessoa
como parte dos requisitos para obtenção
do grau de Mestre em Arquitectura e Urbanismo

Sumário

Decorridos que estão os 750 anos da fundação de Viana do Castelo, torna-se pertinente efectuar um estudo sobre a evolução da respectiva estrutura urbana. Abordada a análise da evolução da estrutura urbana, o trabalho procura encontrar os factores de transformação, bem com os elementos de continuidade, desde 1258 até 2008. Para este efeito, são analisados, cronologicamente, todos os mapas da área em causa, seguindo-se uma abordagem aos elementos que compõem o edificado existente e constituem a identidade desta área urbana.

Entre os resultados obtidos, salientam-se particularmente quatro pontos: o planeamento, os diferentes sectores de actividades, os elementos naturais e os períodos políticos. A relação entre o crescimento urbano e as actividades portuárias surgem de uma forma natural dada a importância desta em termos económico-sociais. Evidencia-se nesta evolução a importância dos diferentes períodos políticos que coincidem com mudanças paradigmáticas da forma da cidade.

Abstract

Along these 750 years the Viana do Castelo foundation, it's a bit pertinent to make a study on the evolution of the urban structures of Viana do Castelo. The work try to find the various factors of the transformation of the city along with the continues elements since 1258 till the present date 2008. Firstly there were analyzed the levels chronological of all the maps and the area in its self, secondly the approached elements that are composed by the building already existing and what constitutes the identity of the urban area.

Between the results achieved I would like to particularly emphasize four points: The planning of different sectors and activities, the natural elements and the different political periods. The relationship between the urban growth and the maritime activities that urge in a natural form, given to the importance of the social-economical terms. We evidence this evolution to the importance of different political periods that mach with the changes of the city's shapes.

Dedicatória

...aos meus pais

Agradecimentos

Para a realização deste trabalho, não poderia deixar de agradecer e demonstrar a minha amizade a todos os que me acompanharam nesta etapa da minha vida.

Ao Arq. João Ferreira agradeço a disponibilidade que sempre manifestou ao longo da orientação e a capacidade de através da sua sabedoria, me ter motivado para fazer mais e melhor. Agradeço também todo o conhecimento transmitido ao longo de vários anos mas mais diversas disciplinas.

Ao Dr. Maranhão Peixoto agradeço todo o tempo disponível para me informar e ajudar na recolha de informação cartográfica. Agradeço-lhe também a partilha de ideias e orientações sobre o planeamento de Viana do Castelo.

Ao Sr. Porfírio Ferreira agradeço a colaboração a nível de arquivo, pois foi, sem dúvida, uma mais-valia na busca e obtenção de dados para o trabalho.

Aos meus pais, agradeço tudo o que me proporcionaram para chegar até aqui, o sentido de responsabilidade, a capacidade de luta e trabalho, pois sem o seu apoio não seria possível.

À Lídia, por todo o seu apoio, carinho e amizade e por todos os momentos em que me incentivou e ajudou na conclusão deste trabalho.

À Carla, um agradecimento especial, pois esteve sempre presente nos bons e maus momentos, apoiou e acreditou nas minhas capacidades, dando-me sempre força para continuar a fazer mais e melhor.

Índice

I.	INTRODUÇÃO.....	1
I.1.	TEMA.....	1
I.2.	OBJECTIVOS.....	2
I.3.	METODOLOGIA.....	4
I.4.	JUSTIFICAÇÃO DA DIVISÃO POR ÉPOCAS.....	5
II.	FUNDAÇÃO DA CIDADE DE VIANA DO CASTELO.....	7
II.1.	ANTECEDENTES À FUNDAÇÃO.....	7
II.2.	FORAL – D. AFONSO III.....	10
II.3.	IMPLANTAÇÃO DA PRIMEIRA CIDADE - MURALHA.....	14
II.3.1.	<i>Espaço público – 1374.....</i>	<i>16</i>
III.	ÉPOCA DOS DESCOBRIMENTOS: 1375 - 1512.....	19
III.1.	ACONTECIMENTOS OCORRIDOS.....	19
III.2.	ESPAÇO PÚBLICO - VIANA QUATROCENTISTA.....	22
III.3.	GRANDES INFRA-ESTRUTURAS.....	24
III.3.1.	<i>Construção do Cais de S. Bento (1440).....</i>	<i>24</i>
III.3.2.	<i>Construção da barra de entrada no porto de mar.....</i>	<i>26</i>
III.3.3.	<i>Edifícios.....</i>	<i>27</i>
III.4.	NOVO FORAL - D. MANUEL I.....	29
III.5.	ESPAÇO PÚBLICO – FINAIS DO SÉC. XVI.....	31
III.5.1.	<i>Forte de Santiago da Barra.....</i>	<i>34</i>
IV.	ÉPOCA DE 1600 - 1800.....	37
IV.1.	ACONTECIMENTOS OCORRIDOS.....	37

IV.2.	INÍCIO DO SÉC. XVII.....	40
IV.2.1.	<i>Ampliação do cais</i>	40
IV.2.2.	<i>Crise climática</i>	42
IV.3.	ESPAÇO PÚBLICO - PLANTA DE FINAIS DO SÉCULO XVIII.....	43
IV.3.1.	<i>Ordens religiosas</i>	45
V.	LIBERALISMO.....	46
V.1.	ACONTECIMENTOS OCORRIDOS.....	46
V.2.	ESPAÇO PÚBLICO: PLANTA DE 1868-1869.....	48
V.2.1.	<i>Elevação a cidade</i>	50
V.2.2.	<i>Ponte Eiffel</i>	51
V.2.3.	<i>Estação de caminho-de-ferro</i>	53
V.2.4.	<i>Jardins de Viana</i>	56
V.2.5.	<i>Projecto do porto de mar de C. Marnay de 1881</i>	57
V.3.	INÍCIO DO SÉCULO XX.....	60
V.4.	GRANDES INFRA-ESTRUTURAS.....	61
V.4.1.	<i>Avenida dos Combatentes da Grande Guerra</i>	61
V.4.2.	<i>Templo de Santa Luzia – Arquitecto Miguel Ventura Terra</i>	63
V.4.3.	<i>Hotel de Santa luzia</i>	64
V.4.4.	<i>Elevador de Santa Luzia</i>	65
VI.	SÉC. XX, ESTADO NOVO: 1926 - 1975.....	66
VI.1.	ACONTECIMENTOS OCORRIDOS.....	66
VI.2.	PLANO DE UMA CIDADE JARDIM, ARQUITECTO ROGÉRIO DE AZEVEDO.....	69
VI.3.	PLANO MESTRE DA URBANIZAÇÃO DA PRAIA DO CABEDELLO, ARQUITECTO JORGE SEGURADO E ANTÓNIO VARELA.....	71

VI.4. PROJECTOS DA DÉCADA DE 40	72
VI.5. ESPAÇO PÚBLICO – PLANTA DE 1941	73
VI.6. GRANDES INFRA-ESTRUTURAS.....	75
VI.6.1. <i>Estaleiros Navais de Viana do Castelo (1944)</i>	75
VI.6.2. <i>Liceu de Viana - Arquitecto Januário Godinho (1946)</i>	76
VI.7. ESPAÇO PÚBLICO – DOIS PLANOS, UM ARQUITECTO.....	78
VI.8. PLANTA GERAL DE URBANIZAÇÃO DE 1961	81
VI.9. ACONTECIMENTOS OCORRIDOS	83
VI.10. ESPAÇO PÚBLICO - PLANTA GERAL DE 1975	84
VII. SÉC. XX: 1976 - 2008.....	86
VII.1. ACONTECIMENTOS OCORRIDOS	86
VII.2. PLANTA DA ÁREA URBANA	87
VII.3. CENTRO HOSPITALAR DO ALTO MINHO - ARQ. RAUL CHORÃO RAMALHO.....	89
VII.4. PROJECTO E PLANOS PARA VIANA DO CASTELO	90
VII.5. INICIO DE SÉC. XXI.....	92
VII.5.1. <i>Programa Polis</i>	92
VIII.CONCLUSÃO.....	96
IX. BIBLIOGRAFIA	101

Índice de Figuras

Figura 1 - Localização da Citânia.....	7
Figura 2 - Planta topográfica da Citânia.....	8
Figura 3 - Planta do amuralhado	15
Figura 4 - Entrada na muralha	16
Figura 5 - Mapa dos Descobrimentos.....	20
Figura 6 - Planta de Viana Quatrocentista.....	22
Figura 7 - Planta do núcleo central.....	27
Figura 8 - Hospital Velho	28
Figura 9 - Torre da Roqueta	28
Figura 10 - Fortificação da barra	35
Figura 11 - Interior da fortaleza.....	36
Figura 12 - Igreja de San Carlo alle Quatro Fontane de Borromini	38
Figura 13 - localização dos vários portos	40
Figura 14 - Mercado Municipal.....	50
Figura 15 - Colunas em pedra que marcavam a entrada da ponte de madeira	51
Figura 16 - Vestígios da Ponte de Madeira	52
Figura 17 - Ponte Eiffel aquando da sua construção	52
Figura 18 - Ponte Eiffel	53
Figura 19 - Estação de Viana no início do séc. XX.....	54
Figura 20 - Estado actual da estação do caminho-de-ferro	54
Figura 21 - Traçado do caminho-de-ferro (A vermelho).....	55
Figura 22 - Jardim Público	56
Figura 23 - Planta preliminar da proposta de C. Marnay	59
Figura 24 - Avenida do Combatentes da Grande Guerra	61
Figura 25 - Escola Primaria da Avenida.....	62
Figura 26 - Correios.....	62

Figura 27 - Propostas para a Avenida.....	62
Figura 28 - Sacre-Coeur de Monmartre.....	63
Figura 29 - Templo de Santa Luzia	63
Figura 30 - Entrada do Hotel de Santa Luzia	64
Figura 31 - Hotel de Santa Luzia.....	64
Figura 32 - Entrada do Elevador de Sta. Luzia.....	65
Figura 33 - Plano de uma Cidade Jardim do Arq. Rogério de Azevedo	69
Figura 34 - Imagem de satélite do plano elaborado por Rogério de Azevedo	70
Figura 35 - Plano mestre de urbanização da praia do Cabedelo.....	71
Figura 36 - Imagem de satélite da situação actual no Cabedelo.....	71
Figura 37 - Jardim posterior ao templo	72
Figura 38 - Jardim lateral ao templo.....	72
Figura 39 - Entrada da antiga ponte de madeira a meio do Jardim Publico.....	74
Figura 40 - Vista aérea dos actuais Estaleiros Navais.....	75
Figura 41 - Imagem inicial dos Estaleiros Navais.....	75
Figura 42 - Área actual dos Estaleiros Navais.....	76
Figura 43 - Vista lateral do liceu	77
Figura 44 - Vista parcial posterior do Liceu.....	77
Figura 45 - Esboceto do ante plano de urbanização	78
Figura 46 - Ante plano geral de urbanização.....	79
Figura 47 - Antepiano de Urbanização (Revisão) – Arq. João Aguiar.....	81
Figura 48 - Hospital de Viana do Castelo	89
Figura 49 - Nova Ponte sobre o Rio Lima.....	91
Figura 50 - Plano de pormenor do Centro Histórico	93
Figura 51 - Plano de Pormenor do Parque da Cidade.....	94
Figura 52 - Plano de pormenor da Frente Ribeirinha e Campo d’ Agonia.....	95

Índice de Mapas

Mapa 1 - Planta da área urbana representando o núcleo inicial	16
Mapa 2 - Planta da área urbana representando o núcleo dos finais do séc. XVI.....	31
Mapa 3 - Planta do núcleo urbano de finais do séc. XVIII	43
Mapa 4 - Planta da área urbana com núcleo de 1868-1869.....	48
Mapa 5 - Planta da área urbana com a representação do núcleo de 1941	73
Mapa 6 - Planta da área urbana com o núcleo de finais dos anos 40	80
Mapa 7 - Planta da área urbana construída até 1975	84
Mapa 8 - Planta da área urbana construída até 2008	87

Índice de tabelas

Tabela 1 – Portagens de mercadoria.....	13
Tabela 2 - Tabela de portagens.....	30
Tabela 3 – Ordens religiosas até ao final do séc. XVIII.....	45

Siglas e Abreviaturas

Arq. – Arquitecto

A28 – Auto-estrada 28

cf. – Conforme

Eng.º - Engenheiro

INE – Instituto Nacional de Estatística

IPPAR - Instituto Português do Património Arquitectónico

N.13 – Estrada Nacional 13

PDM – Plano Director Municipal

PEOT – Plano especiais de ordenamento do Território

PIDE - Polícia Internacional de Defesa do Estado

POOC – Plano Ordenamento da Orla Costeira

POAP - Planos de Ordenamento de Áreas Protegidas

PP – Plano de Pormenor

PU – Plano de Urbanização

I. Introdução

I.1. Tema

O tema seleccionado para a elaboração da dissertação “Evolução da estrutura urbana de Viana do Castelo - Factores de transformação e elementos de continuidade” nasceu de uma inquietação posterior à realização de uma revisão bibliográfica. Assim, procedemos ao desenvolvimento da presente dissertação, no sentido de colmatar a seguinte dúvida, “Existirá uma relação entre o crescimento urbano e as actividades portuárias?”

Deste modo, tenta-se orientar o estudo para a forma da cidade, as referências ou pontos-chave que possam existir, a análise gráfica da evolução histórica onde a evolução portuária pode ser um ponto em atenção e a busca por uma resposta à pergunta inicial.

Actualmente, e tendo em atenção o crescimento das áreas urbanas, bem como a diminuição da taxa de natalidade, é importante perceber o porquê desta expansão, não esquecendo factores tão importantes como o meio rural, a qualidade de vida e a proximidade com a natureza.

Perante o tema seleccionado surgiram dúvidas em relação ao problema da questão. A escolha deste tema surge numa vontade de por à prova uma suposição e uma vontade de compreender esta evolução urbana. A relação entre a evolução urbana de Viana do Castelo com o crescimento de diversos sectores de actividades não é totalmente clara e dúvidas surgem sempre que se tenta relacionar a evolução da mesma com alguns aspectos económico-sociais.

A definição do problema situa-se em afirmações do senso comum sobre a importância do porto de mar para a cidade, dado que o sector das pescas perde cada vez mais força em detrimento de outras áreas de actividades. Surge a vontade de colmatar esta lacuna em termos de conhecimento científico, provar ou não, esta relação entre ambas as partes.

Assim, elaborado o tema que entendemos importante surge a necessidade de justificar as motivações e o seu porquê, salientando-se alguns aspectos fundamentais.

A cidade de Viana do Castelo é uma cidade que pela sua geografia situada junto ao mar e com ligações profundas às actividades relacionadas com este, tem na construção naval e na pesca as suas principais áreas.

Assim, com características muito próprias, a escolha do tema partiu da ideia de aprofundar o conhecimento sobre a mesma. Conhecer mais a sua história, perceber a sua evolução histórica e urbana, e entender as raízes de uma região marcada pela ruralidade são algumas das razões para a escolha deste local. Para além dos aspectos referidos anteriormente, os factores de transformação e os elementos de continuidade são também referências para esta análise.

As motivações referidas em cima servem de fio condutor para este trabalho. Podemos referir outro tipo de motivações, motivações do âmbito científico, como a busca pelos elementos de construção do espaço público, compreender as opções urbanas de crescimento de uma cidade e por consequência da área urbana, mas também retirar conclusões mais fundamentadas sobre algumas ideias pré-elaboradas sobre esta Cidade.

Tendo em atenção que este trabalho, e especificamente esta área urbana, possui motivações pessoais directamente ligadas ao espaço, surgem constantemente elementos que por curiosidade ou interesse levantam sempre dúvidas. Deste modo, pretende-se construir uma base sólida sobre o que foi e o que é esta área urbana e as suas diversas fases de construção e consolidação.

I.2. Objectivos

Os objectivos relacionados com a pergunta inicial incluem uma busca pela obtenção de uma ou mais respostas em relação ao crescimento urbano de Viana do Castelo, com as actividades relacionadas com o porto de mar e/ou actividades marítimas. Perceber se existe uma lógica de crescimento linear, perceber a opções estratégicas para a localização de certos e determinados equipamentos, perceber se existe ou não uma

relação directa entre esse crescimento urbano e as actividades portuárias e perceber a estrutura organizacional do espaço como geradora de espaços públicos/privados.

Assim, no seguimento da pergunta anteriormente formulada, delinearão-se os seguintes objectivos:

- Identificar os factores de transformação, bem como os elementos de continuidade
- Existirá uma relação de crescimento urbano versus actividades portuárias/marítimas?
- Perceber a evolução da área urbana de Viana do Castelo.
- Entender os fenómenos socioeconómicos de crescimento urbano.
- Encontrar o método e a estratégia de planeamento delineado para o desenvolvimento do crescimento da área urbana.
- Qual o tipo de planeamento que é desenvolvido para o crescimento da área urbana?
- Relacionar os índices demográficos de crescimento populacional com o crescimento urbano.
- Encontrar uma cronologia que possa descrever alguns pontos desta evolução e relaciona-los com algo que possa ter acontecido nas suas diversas fases de evolução.

A existência de uma hipótese neste tema prende-se com uma pergunta para a qual não há uma resposta concreta, baseando-se no seguinte: “Existe alguma relação entre a evolução urbana e as actividades portuárias/marítimas?”

Em termos teóricos uma possível solução pode ser encontrada em lógicas de crescimento económico associado a um aumento das actividades relacionadas com o mar. A construção dos estaleiros navais, a criação de um terminal de contentores na outra margem do Rio Lima para responder às necessidades inerentes do aumento de volume de carga (só o terminal de mercadorias tem capacidade para receber mais de 900.000 toneladas de carga ao ano) podem ser algumas das respostas à hipótese inicialmente formulada.

I.3. Metodologia

Nesta etapa, propomo-nos a explicitar os trâmites inerentes à metodologia que serve de base a este estudo. Em termos de recursos para elaborar esta dissertação de mestrado, fizemos, para além da consulta bibliográfica, a selecção de autores que tenham trabalhado ou estudado o ordenamento desta área urbana. Para além destes recursos, solicitou-se diversas vezes à Câmara Municipal alguma informação gráfica sobre esta evolução, desde plantas, fotografias ou relatos de algumas épocas.

Para esta análise sobre a evolução urbana, elaboramos uma série de mapas tratados sobre a planta actual da cidade onde é marcado a cheio as zonas correspondentes a cada uma das épocas analisadas e estudadas. De referir que esta análise gráfica foi efectuada conforme os mapas das diferentes épocas, cedidos pelo Arquivo Municipal. Dado que não havia referências cartográficas de todos os séculos, os dados tratados são unicamente com referência à cartografia existente em arquivos. Nesta abordagem sobre evolução urbana era importante perceber-se através da mesma planta (planta actual da cidade) a evolução ao longo dos anos.

Os dados estatísticos relativos à população foram consultados e retirados do INE. Houve também a necessidade de procurar mais fontes sobre alguns casos mais específicos, como as freguesias pertencentes à área urbana. Foi solicitado às entidades oficiais valores populacionais a partir de 2001 e posteriormente tratada a informação. Com os dados referentes às cinco freguesias foi possível apurar o total de população urbana e por consequentemente um gráfico representativo da evolução da mesma.

Outro aspecto analisado e tratado com auxílio de software foi a eventual relação entre os limites das épocas e a relação demográfica visualizada na área urbana. A ideia era relacionar o número de ruas e a respectiva área (valores aproximados) com a evolução populacional e urbana. Assim, foi elaborado uma lista completa destas e das datas, organizadas por épocas. Como não foi possível apurar as datas de todas as ruas, ouve a necessidade de fazer uma aproximação temporal, relacionando-as com alguns acontecimentos.

Para entender um pouco melhor as ideias relativas ao crescimento urbano, utilizamos alguns mapas esquemáticos também utilizados por outros autores de forma a perceber a pequena malha urbana situada no núcleo central da Vila, até então. Utilizada essa mesma informação e posteriormente tratada, utilizou-se grande parte da mesma para relacionar e confrontar com ideias de outros autores.

I.4. Justificação da divisão por épocas

A estrutura da dissertação foi elaborada em função da análise da evolução da estrutura urbana de Viana. Desta forma, analisando os dados recolhidos e estudados, desde a fundação da cidade até ao século XXI, pensou-se numa divisão de capítulos por épocas históricas. Assim, tendo em conta os períodos marcantes da história portuguesa e mundial, tentou-se ajustar as várias épocas de crescimento urbano com alguns acontecimentos históricos.

Deste modo, a divisão por épocas consiste num método para estruturar a dissertação de uma forma coerente e equilibrada. Temos, assim, uma primeira abordagem referente á fundação da cidade e ao seu foral, enquadrando-se num capítulo distinto de todos os outros. Esta primeira análise efectua uma introdução à Cidade de Viana, bem como aos seus antecedentes, como é o caso da Citânia.

Enquadramos depois um segundo capítulo referente á época dos Descobrimentos, época essa onde surgem as primeiras actividades relacionadas com o mar e a construção do cais de S. Bento e da barra de entrada no mar. É também durante este período que surge o novo foral da cidade por D. Manuel. Os Descobrimentos trouxeram à cidade uma actividade com o mar que se estende até aos dias de hoje.

É durante o século XVI, com e no seguimento do estilo Barroco, que começam a multiplicar-se na cidade moradias burguesas e fidalgas, também fruto das descobertas e do comércio marítimo. Esta época é retratada desde 1601 até 1800 onde surgem alguns problemas climáticos e o assoreamento do rio. Surgem também nesta época os conventos religiosos, as ordens e as igrejas onde o barroco tardio se encontra presente.

Com o Liberalismo verifica-se também um crescimento urbano considerável para a época. Este período é orientado a partir de 1801 e estende-se até 1925 dado não se verificar alterações substanciais na análise do crescimento urbano. É também durante a Revolução Industrial que surge a ponte Eiffel e o caminho-de-ferro. Importante referir o aparecimento da Revolução Industrial em Inglaterra e as suas repercussões em Portugal. É neste período que se proporciona uma alteração na lógica do trabalho com a máquina e a indústria a ganhar cada vez mais um papel fundamental. Durante este período é consumada a elevação a cidade por D. Maria.

O século XX é um século com um basto número de acontecimentos que interferem no crescimento urbano de Viana do Castelo. Deste modo, optou-se por um capítulo entre 1926 e 1975 onde consideramos o período do Estado Novo. De certa forma percebe-se mais claramente o crescimento urbano e os seus factores. Efectivamente, são inúmeros os planos de ordenamento que surgem, a aberturas de novas ruas, o aparecimento dos Estaleiros Navais, entre outros aspectos que transformam uma cidade bastante compacta e perfeitamente limitada numa cidade que já se estende para norte ao longo do Oceano Atlântico e para nascente ao longo do rio Lima.

Por último, encontramos um capítulo pós 25 de Abril que se estende até ao dias de hoje, mais propriamente, até ao programa Polis que faz renascer a frente ribeirinha. Neste capítulo, é ainda referida a transição do século XX para o século XXI, e ainda o alargamento da cidade para cinco freguesias urbanas.

II. Fundação da cidade de Viana do Castelo

II.1. Antecedentes à fundação

Viana exalta nas suas tradições e nos seus costumes os seus valores mais antigos. De facto, é dos seus primórdios que a cidade mais se orgulha, tendo festejado os seus 750 anos precisamente em 2008. Facilmente identificamos o ano de 1258 como sendo o ano da sua elevação a vila, posteriormente elevada a cidade, em 1848, pela rainha D. Maria II.

Os seus primórdios remontam à idade do ferro, à qual os Vianenses lhe atribuíram a denominação de Cidade Velha, hoje conhecida como Citânia. De acordo com Almeida (*cit in* Viana e Oliveira, 1990) “(...) tal denominação advém-lhe da suposição que os vianenses tinham em considerar o habitat castrejo como antecessor da actual cidade.”

Situada no topo do monte de Santa Luzia, com uma vista excepcional sobre o rio e o mar, a Citânia, como hoje é referida, encontra-se a uma cota não totalmente esclarecedora. Segundo Almeida (1990 p. 225) refere, “ (...) com uma cota de 226 metros e não 549 como escreveram Abel Viana e M. de Sousa Oliveira” a dúvida persiste não podendo esquecer a grande disparidade entre as cotas apresentadas.

O local da sua implantação privilegia a vertente defensiva, em detrimento da comercial. De facto, as movimentações marítimas também eram controladas pela sua implantação no topo do monte.



Figura 1 - Localização da Citânia

Fonte: Adaptado de Google Earth

O reconhecimento da citânia não é recente, sendo datada em 1722 por Pedro de Almeida Couraças que fez curta descrição do Castro. Só mais tarde, em 1876, são feitas as primeiras escavações arqueológicas por Possidónio da Silva. Para Almeida (1990 p.

225) estas escavações “ (...) tiveram o seu apogeu em 1902, quando Albano Belino desenterrou a maior parte da área escavada.” Entre outras intervenções efectuadas no local destaca-se uma, por O. da Veiga Ferreira, onde foi produzida uma planta topográfica, com relativo rigor da mesma. (cf. Figura 2) O espólio que ficou guardado na casa do guarda da estação arqueológica acabou por desaparecer, o que impossibilita uma análise mais cuidada a esta intervenção. (Almeida, 1990, p. 225)

A estrutura do castro apresenta uma forma urbanística complexa que foi estudada por Félix Alves Pereira e J.L de Vasconcelos. Segundo as fichas das cartas arqueológicas:

“ (...) Uma análise superficial diz que pelo menos há dois ou três remodelações operadas através dos tempos (...) o sistema defensivo é constituído por 3 muralhas em pedra, havendo numa delas torreões a aumentar o poder defensivo. (Câmara Municipal de Viana do Castelo, Carta arqueológica)



Figura 2 - Planta topográfica da Citânia

Fonte: Almeida, C. (1990). Proto-história e romanização da bacia inferior do lima. 1ª Edição, Viana do Castelo, Centro de estudos regionais

Apesar de exibir uma extensa área escavada, o castro apresenta uma superfície bem maior porque segundo Oliveira (*cit in* Viana e Oliveira 1990):

“ (...) para além das áreas destruídas com a construção de estradas, do reservatório da água, do jardim, do hotel e seus anexos, sabemos que há vestígios de habitações na zona arborizada situada a poente e que estes apareciam igualmente, a sul, nas proximidades da actual basílica.”

No que se refere às muralhas, pode-se dizer que a mais interior é a que se encontra mais completa e a descoberto. O material constituinte desta era a pedra, sendo que do lado

nascente existem dois torreões a reforçá-la. A parte mais elevada do povoado era destinada aos animais, que permaneciam num espaço perfeitamente limitado apenas com uma abertura para o lado poente. “Classificado como cidadela, acrópole fortificada ou área destinada exclusivamente a rebanhos ou manadas (...)”. (Almeida, 1990, p. 228)

As habitações apresentam, geralmente, planta circular, elíptica ou, embora menos frequentemente, rectangulares, com ou sem vestíbulo. As entradas destas casas encontram-se maioritariamente orientadas no sentido Sudoeste-Sudeste, coincidindo com a pendente geral do terreno onde se encontra implantado o povoado, por forma a abrigar as habitações, quer das águas pluviais, como dos ventos de nortada. (http://www.ippar.pt/monumentos/sitio_staluzia.html)

O aparecimento das casas quadrangulares com ângulos arredondados ou já rectilíneos, das oblongas providas ou não de vestíbulos é outro fenómeno que normalmente caracteriza a fase final dos povoados castrejos. (Almeida, 1990, p 230)

Fazendo também referência a outros elementos que constituem o castro, pode-se referir que todas as paredes desde, as habitações, a da muralha, ou apenas paredes divisórias, são em pedra. Aliás, como é referido na ficha da carta arqueológica, a zona é marcada por granito alcalino de grão grosseiro. (Câmara Municipal de Viana do Castelo, Carta arqueológica)

Outro aspecto relevante do castro é a existência de alguns fornos de cozer pão, que para Almeida (*cit in* Viana pp.71-78) “(...) nada tem haver com a configuração das casas pois tanto aparecem no interior de uma casa circular (...) como nas rectangular (...)”. A presença de bancos corridos no inteiro de algumas casas é também um facto a registar. Vamos encontrá-los na casa oblonga e na circular que está acrescida de um vestíbulo tipo clássico. (Almeida, 1990)

O espólio encontrado não é numeroso, e para Almeida, (1990, p 232) em termos históricos pouco significativos. Entre algumas peças cerâmicas encontradas estão “(...) um bordo de panela de asa em orelha, um bordo de panela com asa interior (...)” (Almeida, 1990, p.232) Entre outros achados podem-se referir as 65 moedas que se encontram no Museu Municipal.

A citânia de S. Luzia é, hoje, monumento nacional com indicações seguras de romanização para o Instituto Português do Património Arquitectónico, IPPAR, também sendo esta a entidade responsável pela sua gestão.

II.2. Foral – D. Afonso III

Reza a história que decorria o ano de 1210 quando nasceu aquele que viria a ser o quinto rei de Portugal. De seu nome Afonso, filho de D. Afonso II e D. Urraca. Foi aclamado rei em 1248 após a morte do seu irmão D. Sancho II. D. Afonso III, o Bolonhês, era intitulado como visitador, curador e defensor do reino. Um dos factos mais marcantes no seu reinado foi a conquista definitiva do Algarve. (Sousa, 2000)

Durante o ano de 1227, D. Afonso, partiu para França, onde iria estudar na corte Luís IX. Este jovem com talento, como cita Reis (1994, p. 6)

“(…) Fadado para grandes destinos, aproveitou bem a sua estadia na brilhante corte de Luís IX, adquirindo, a par de uma rica bagagem cultural, uma útil experiência dos negócios públicos, e ainda um tirocínio militar de alto merecimento.”

Após ser aclamado rei, D. Afonso III pôs em marcha todas as suas ideias adquiridas com os ensinamentos em França. Em 1249 conquista Faro e por consequência o Algarve, porém, é numa suposta viagem a Santiago que descobre a pequena terra junto ao rio e ao mar. Segundo Reis (1994, p. 5)

“(…) em peregrinação a Santiago ficara deslumbrado com a beleza, a cor, e a luz da paisagem, com a localização do pequeno povoado de Átrio, de onde se poderia vigiar a terra e o mar, e as possibilidades do porto natural construído pela foz do Lima (...)”

D. Afonso III foi também um bom administrador, fundou povoações, restaurou, repovoou e mandou cultivar inúmeros lugares arruinados, e concedeu numerosos forais. (D. Afonso III. In Diciopédia X [DVD-ROM]. Porto: Porto Editora, 2006. ISBN: 978-972-0-65262-1)

Regista-se que em 1258, para além do foral de Viana, são também conhecidos os forais de Melgaço, Monção e Valença. Assim, era outorgado o foral da Vila de Viana onde se podia ler:

“Transcrição do Primeiro Foral: (...) In Christi nomine et eius gratia quoniam labilis est hominum memoria inventum fuit scripture remedium ut facta mortalium firma fierint et ad posteros eorum testimonio servarentur hinc est quod ego Alfonsus Dei gratia Rex Portugaliae et Comes Bolone una cum uxore meã Regina domna Beatrice Il/lustris Regis Castelle et Legionis filia [et filio nostro infante domno Dionisio et filia nostra infantissa domna Blanca] volo facere populam in loco qui dicitur Atrium in fosse Limie, cui popule de novo impono nomen Viana (...)” (http://www.cm-vianacastelo.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=336&Itemid=561)

“Em Português actual: (...) Em nome de Cristo e da sua graça. Porque é instável a memória dos homens, encontrou-se o remédio da escrita, para que os actos dos mortais se tornassem firmes e chegassem ao conhecimento dos vindouros. Por isso é que eu, Afonso, por graça de Deus Rei de Portugal e Conde de Bolonha, juntamente com minha esposa, Rainha D. Beatriz, filha do ilustre Rei de Castela e Leão, [e o nosso filho infante D. Dinis e a nossa filha infanta D. Branca], quero fazer uma Póvoa, no lugar chamado Átrio, na foz do Lima, à qual de novo imponho o nome de Viana. (...)” (http://www.cm-vianacastelo.pt/index.php?option=com_content&task=view&id=336&Itemid=561)

Este foral vem reforçar as qualidades da vila na actividade marítima, bem como das suas gentes, tal como é citado por Peixoto (2001, p. 5);

“(...) o foral de Viana consagra nesse mesmo documento a vocação marítima desta terra e das suas gentes, demonstrando plena consciência da vitalidade económica da foz do Lima e da sua importância como pólo de comunicação com o exterior: (...)”

“E reservo para mim e para todos os meus sucessores toda a décima de todas as coisas que entrarem pela foz do Lima, que me será paga; e, de modo semelhante, reservo para mim e para os meus sucessores a portagem das coisas que entrarem e saírem pela foz do Lima (...) E os Vizinhos de Viana não dêem décima ao Rei, senão das coisas que vierem das partes de França e da terra dos sarracenos; (...) E dou e concedo que o concelho de Viana receba os direitos de passagem do porto de Viana, do rio Lima de uma margem e da outra.” Peixoto (*cit in* Reis 1994)

Porém, esta série de tratados têm no Alto Minho outras razões, a guerra Portugal e Espanha, como explica Reis (1994, p 8),

“ (...) que o monarca tomasse por modelo os forais da região da Guarda, nascidos da necessidade de basear na criação de municípios a organização do território da Beira Alta e a sua defesa contra as tentativas de integração no reino vizinho, criando nos moradores um estranhado sentido de autonomia e incitando-os à defesa dos seus próprios interesses (...)”

Este foral não haveria de ser apenas um feito administrativo, visto que este surgiu integrado “(...) num vasto e inteligente programa de desenvolvimento e organização do reino, apoiado na multiplicação e crescente valorização do papel dos municípios (...)” (Reis, 1994, pp. 10-11)

A princesa da Lima como intitula Peixoto (2001, p. 5) começa a ganhar uma outra dimensão, isso é verificado nos vários nomes associados a Viana. Com afinidades fonéticas com o nome vinha, este não parece ser o caminho mais lógico para encontrar algo mais no nome de Viana. Se recordamos os primeiros anos de D. Afonso III, quando ele estudou em França, facilmente se pode fazer diversas associações ao nome de Viana. Não é difícil segundo Reis (1994, p. 11) “ (...) encontrar topónimos semelhantes em França, onde o monarca viveu (Vianne, Viane, Vienne)”

Este foral é importante porque é nele que está registado a predisposição europeia e marítima de Viana. Noutra visão sobre o foral de Viana, Reis (1994, p. 13) afirma:

“(...) um monarca de formação europeia, aponta-lhe já também o rumo internacional, e, neste momento em que ganha novas dimensões a nossa inserção no velho continente, de que fomos e continuamos a ser, no dizer de Fernando Pessoa, a face que olha o oceano (...)”.

Numa abordagem um pouco mais aprofundada, verificou-se a existência de outro foral datado de 18 de Junho de 1262. Esta segunda versão do foral serviu para rectificar alguns pontos menos conseguidos. Como o primeiro foral foi a adaptação de uma carta de foro, particularmente de uma região diferente de Viana, onde houve a necessidade de ajustar em termos territoriais e de representação jurisdicional. Assim, esta segunda versão seria num género de adenda ao primeiro foral. Segundo Reis (1994, p. 16),

“(…) a existência de versões sucessivas do mesmo foral, na maior parte dos casos hoje desapreciadas, e estas versões intermédias serviram de modelo a outras que, por tal razão não aparecem com datas anteriores às das cartas que lhe serviram de referência”.

Sendo o foral um documento onde se encontram definidos os tramites jurídicos, administrativos e fiscais do município, este têm duas funções vitais, “(…) o território, com os seus habitantes, e as instituições municipais.” (Reis, 1994, p. 23)

O foral, como documento oficial da criação de uma cidade, contém efectivamente as obrigações fiscais para usufruir de determinado espaço ou mercadoria. Assim, as chamadas portagens sobre a mercadoria consistiam:

Tabela 1 – Portagens de mercadoria

Fonte: Adaptado de: Reis, A. (1994). Fundação de Viana, O foral de D. Afonso III. 1ª edição, Viana do Castelo, centro de estudos regionais

✓ Carga de peão	3 mealhas
✓ Carga de cavalo	1 soldo
✓ Carga de mulo	1 soldo
✓ Carga de boi	6 dinheiros

Em anexo pode-se verificar o valor dos delitos e coimas aplicadas, isto representava algumas receitas da cidade dado que aquando da criação do foral, o rei D. Afonso III “(…) recebe apenas o censo anual e o concelho substitui a cúria régia na cobrança das rendas, impostos e coisas.” (Reis, 1994, p.29).

Esta vila a quem D. Sebastião intitulou de “(…) Vila notável (…) havendo respeito a ser hua das nobres e principais de meus reinos e de maior rendimento (…)” (Peixoto, 2001, p.7) transforma-se numa cidade de altos proveitos alfandegários.

Já Frei Luís de Sousa, em 1619, refere que:

“(…) não só Viana, mas toda a terra de Entre Douro e Minho é uma feira contínua de comprar e vender e embarcar e mercadejar, a gente toda trabalhadora e negociadora da vida (…) vila das mais insignes deste Reino [...], terra cheia de gente rica e muito nobre, de grande trato e comércio, por uma parte com as conquistas (...)” (Barros, 2006, p. 136)

II.3. Implantação da Primeira Cidade - Muralha

Atribuído que estava o foral à Vila de Viana, iniciou-se uma nova fase para as suas gentes. Com a chegada da autonomia administrativa, outorgada pelo rei, havia muito que construir para desenvolver alguns princípios descritos no foral. Em primeiro, encontrava-se o sistema defensivo da Vila, as suas entradas claramente definidas pelas chamadas portas da cidade. Consequentemente, a reorganização do espaço e a tão aclamada Viana marítima e europeia, ordenava várias construções como um cais marítimo.

Em 1265, D. Afonso III outorga a chamada carta de povoador a João Gonçalves, segundo o qual teria de tomar medidas para a “ (...) defesa, abastecimento e atracção de homens válidos para o desenvolvimento” (Moreira, 2005, p.50) da vila. Deste modo, D. Afonso III, declara Viana como a “ (...) Villa que muito amo... e que quero lhe dar cima em meu tempo.” (Moreira, 2005, p.50)

Apesar de não ser totalmente esclarecedora a abordagem à defesa, tornava-se quase improvável não prever os tempos difíceis que se avizinhavam. Os inimigos eram muitos (...) caracterizados pela existência de fome e pestes. (Moreira, 2005, p 50)

Não tendo uma data exacta do início da sua construção, sabe-se, porém, que em 1374 a muralha estava concluída. A construção desta não sendo uma tarefa propriamente fácil havia de ser iniciada pelo lado poente e sul, dado que seriam os lados voltados para a foz do rio e encontravam-se mais vulneráveis a possíveis ataques.

Apresentava forma ovóide e era composta de quatro panos, sendo os mais compridos os do vendaval e do agião. Os muros variavam em largura entre 2,20m e 2,60m e altura de 12m. (Moreira, 2005, pp. 50-51)

Estas eram algumas das características representadas na muralha, porém muitas outras podem ser referidas, como o seu perímetro, que rondava os 665m, onde tinha duas faces de cantaria “ (...) apilarada e o meio preenchido com saibro e cascalho.” (Moreira, 2005, p.51)

Na figura 3 é possível verificar uma hipótese dessa muralha com as respectivas portas da cidade.

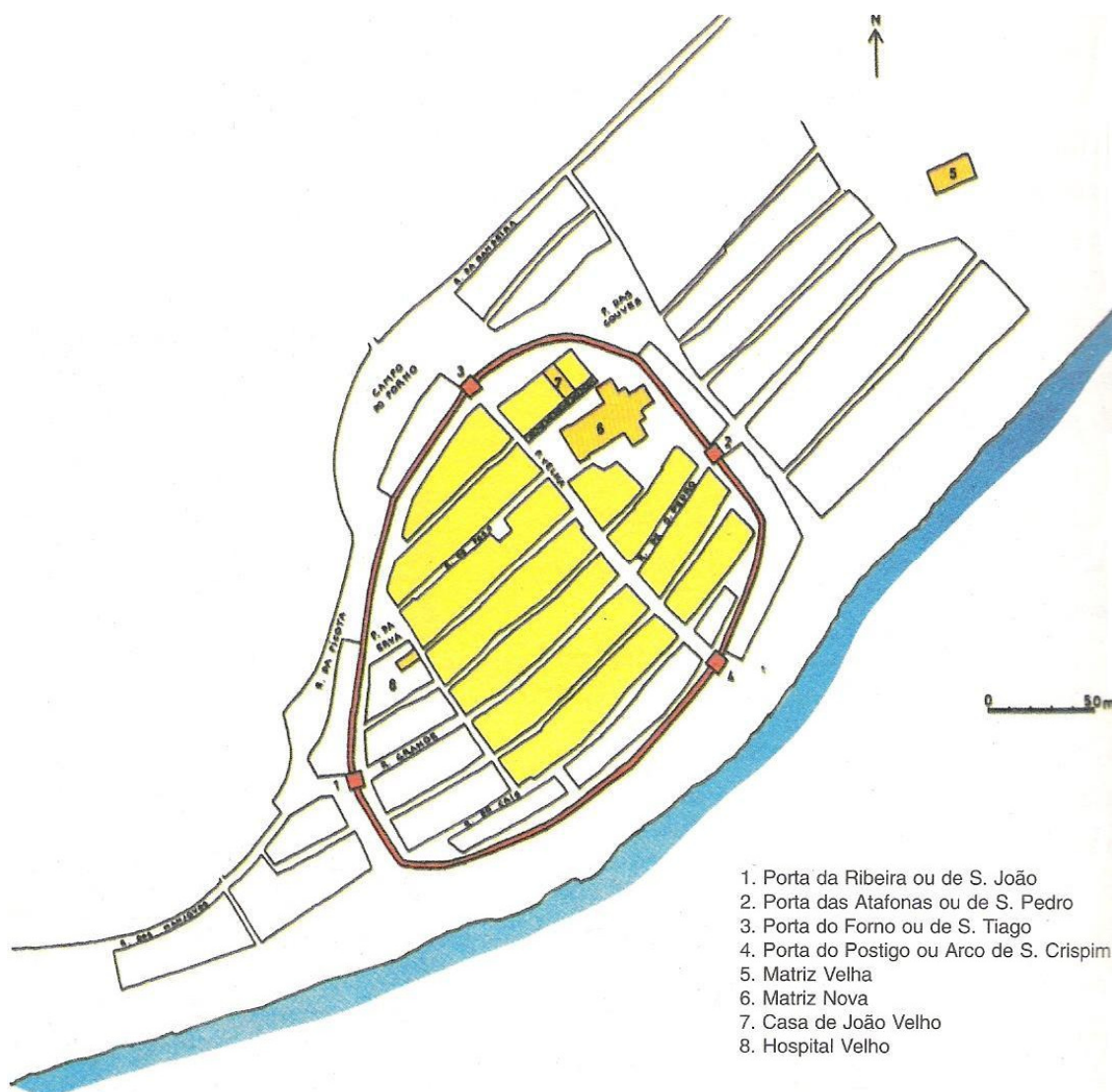


Figura 3 - Planta do amuralhado

Fonte: Peixoto, A. (2001). Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1ª edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo

No topo da muralha podíamos encontrar “ (...) as ameias e os merlões ponteados de 1,10m de altura por 0,60m de largo (...) ” (Moreira, 2005, p.51) Inicialmente existiam quatro portas, porém, há algumas dúvidas sobre os nomes verdadeiros de algumas destas. A porta mais importante situava-se a sul voltada para o cais, São Crispim ou Porta do Cais, por onde entravam as pessoas mais importantes que visitavam a vila e os paços do concelho. O postigo era uma pequena porta que se situava ao lado direito desta, e servia os guardas durante a noite.

A porta voltada a norte, estando alinhada pela mesma rua da Porta do Cais, foi baptizada de Porta de Santiago devido à sua orientação, correspondente a Santiago de Compostela (Espanha) e também dado que era por ali que saíam os peregrinos. Existem outros nomes para esta porta que segundo Moreira (2005, p. 51) entre o povo também era conhecida pelas expressões de Porta do Campo de Forno ou Porta de Santo António.

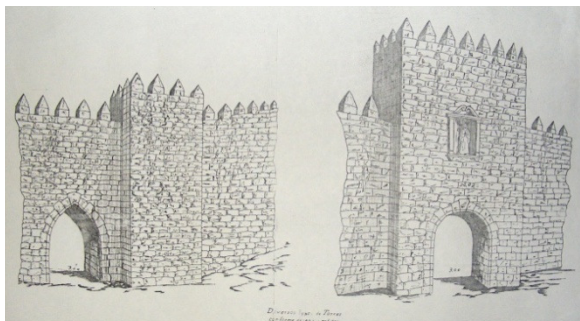


Figura 4 - Entrada na muralha

Fonte: Arquivo municipal de Viana do Castelo

A porta nascente é a que mais dúvida suscita, dado que existem diversos nomes avançados por dois autores. Segundo Moreira (2005, p. 51) “ (...) em plena Rua Grande aparecia a Porta Senhora da Piedade ou Porta do Sol ou da Igreja Velha.” Mas para Caldas (1990, p. 18) a porta nascente é referida como Porta das Atafonas ou de S. Pedro.

Do lado poente podemos encontrar a Porta da Ribeira ou de S. João. Este nome está associado ao santo padroeiro da zona.

II.3.1. Espaço público – 1374



Mapa 1 - Planta da área urbana representando o núcleo inicial

Fonte: Autor

Neste pequeno núcleo inicial destaca-se a linearidade das ruas e dos quarteirões. À excepção da principal rua que faz a ligação entre a porta norte e sul, hoje Rua Sacadura Cabral, com uma dimensão considerável para a altura, as restantes ruas eram de pouca dimensão. Na figura 3 é possível ver a expressão dada à rua principal comparanda com as restantes.

O espaço público era reduzido à excepção do largo existente em frente à Matriz Nova. Fora do amuralhado é notório o distanciamento entre a muralha e o rio, destacando-se também na sua envolvente os quarteirões voltados a nascente e o espaço de inter-relação como o Campo do Forno.

Cidade compacta e concentrada à cota baixa, comparando entre a cidade velha no topo do monte e a cidade nova depois do foral. A planta da cidade mostra-nos as preocupações sobretudo a nível comercial, nunca descurando a vertente defensiva. Situando claramente as duas épocas, com preocupações distintas e lógicas de vivência incomparáveis, a cidade de 1374 era organizada, planeada com os seus quarteirões delimitados.

As cidades desta época podiam ser classificadas com alguns elementos que as caracterizam, como os castelos ou as fortalezas, sendo as muralhas comum a todas elas. A cidade de Viana da Foz do Lima, não era excepção à regra tendo também uma muralha, já referida anteriormente.

Interessante é verificar outros elementos que marcavam esta cidade, fazendo a defesa das suas gentes e lutando contra muitos factores, como menciona Moreira (2005, p. 47),

“(…) a cidade tornou-se vulnerável à acção preversa de outros inimigos de natureza diferente dos militares e igualmente mortíferos. Uns de carácter económico, como as fomes (…), outros resultam da acção de vírus, doenças e calamidade, provocando pestes (…).”

Esses elementos importantes na defesa e no acolhimento das populações expressam-se como “(…) hospitais, casas de reclusos, assistência a menores e deserdados, instituições

paramilitares e bombeiros, celeiros públicos, vigilância contra as fraudes e roubos.”
(Moreira 2005, p. 47)

Este pequeno núcleo inicial possui mais algumas características que a definem, como as ruas estreitas e o formato concha, isto porque as ruas longitudinais se estendem um pouco mais, criando um efeito oval/concha deste pequeno núcleo.

As pessoas constroem as cidades e o seu espaço, a economia, as instituições, mas também protegem os seus valores, as suas referências e a sua identidade. É esta cidade, Viana da Foz do Lima, que foi criada entre o mar, a terra e o rio, que se iniciou naturalmente onde foi evoluindo, nunca descurando o princípio marítimo que lhe foi atribuído mas também, terra de gente trabalhadora e com uma fé inabalável, nunca alterando os seus princípios.

III. Época dos Descobrimentos: 1375 - 1512

III.1. Acontecimentos ocorridos

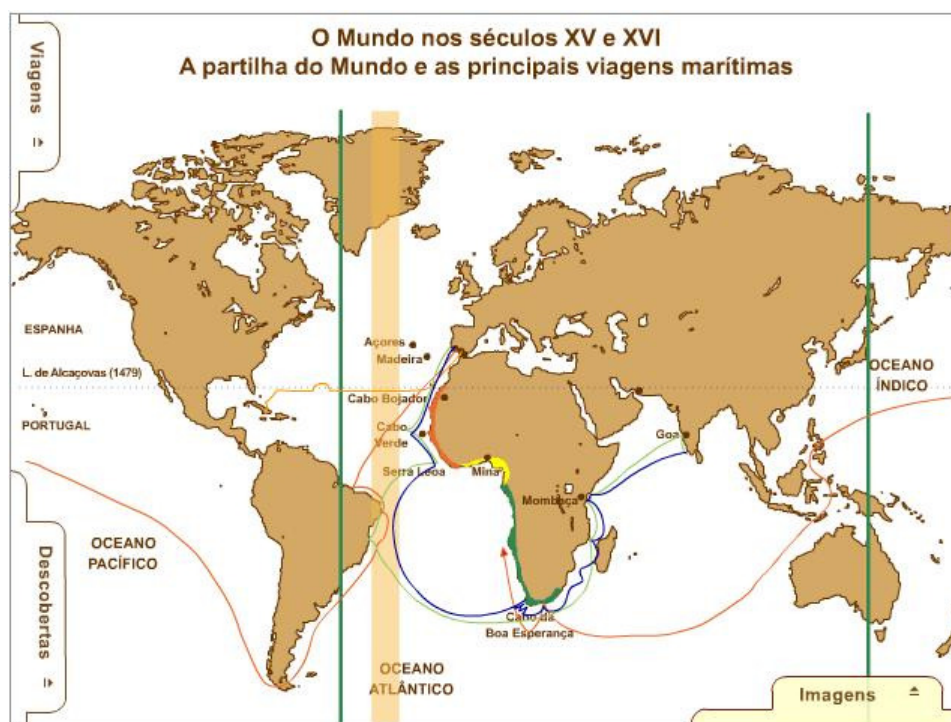
Em 1336 e 1341 o rei D. Afonso IV lança as primeiras expedições às ilhas Canárias. Porém, o início dos Descobrimentos ocorre um pouco mais tarde, em 1415, com a conquista de Ceuta. Foi a partir daqui que se desenvolveu sistematicamente o conceito de exploração de terras e mares desconhecidos. Seguindo as orientações da família real, o grande mentor dos Descobrimentos Portugueses foi o Infante D. Henrique, filho de D. João I. (Arnold, 1983)

Muito embora os objectivos das descobertas fossem a conquista de novos territórios e a propagação da fé, havia porém outros motivos, talvez com outra importância, como o factor económico de alguns bens de consumo. Com a Europa em crise económica, os bens eram escassos e caros, associado à falta de novas terras para serem ocupadas. Efectivamente, a produção não aumentava por falta de terras, dado que no sistema feudal o aumento da produção indicava a agregação de novas terras. (Arnold, 1983)

As descobertas para além dos benefícios que traziam em termos territoriais permitiram a criação de novas fontes de riqueza através do ouro proveniente destas terras. Já nos pós-descobrimentos, e em consequência dos mesmos, outros bens de consumo foram explorados como os cereais, porém, a mão-de-obra escrava começava a ser cada vez mais procurada, reforçando ainda mais as várias expedições. Na figura 5 é possível ver as várias expedições realizadas pelos navegadores portugueses. (Arnold, 1983)

Viana teve da natureza uma posição geográfica favorável em relação ao mar. Desta forma, os Descobrimentos tiveram grande influência na cidade, tirando partido do seu excelente porto. Viana recebeu privilégios como nenhuma cidade recebeu até então, como refere Moreira (1984, p. 9) “dos monarcas, títulos e liberdades ímpares. Do povo humilde do mar, o espírito da aventura e habilidade nos negócios.”

“ (...) concededores profundos da rota que ligava o Mediterrâneo à Europa do Báltico, onde a bravura e perícia de marinhagem se impunham, cedo apareceram a colaborar na obra de descobrimentos e na consequente tarefa de povoamento e colonização.” (Moreira, 2008, p.8)



Legenda:

- Viagem de Vasco da Gama
- Viagem de Pedro Álvares Cabral
- Viagem de Cristóvão Colombo
- Viagem de Fernando Magalhães
- Descoberta da Costa Africana no tempo do infante D. Henrique
- Descoberta da Costa Africana por navegadores de Fernão Gomes
- Descoberta da Costa Africana no tempo do reinado de D. João II
- | Meridiano do Papa Alexandre VI
- | Meridiano de Tordesilhas

Figura 5 - Mapa dos Descobrimientos

Fonte: Galeria | Banco de recursos (2006). *Diciopédia X*. [DVD-ROM]. Porto: Porto Editora

Tornava-se claro que os vianenses estavam mais do que interessados neste desafio que se tornou os Descobrimientos e mais ficaram com a hipótese de povoar e colonizar novos países.

“ (...) na exploração do Monopólio Régio das especiarias no Índico e Golfo da Guiné; na descoberta dos Bancos da Terra Nova; na ocupação das ilhas Atlânticas; e sobretudo, na produção e comercialização do açúcar brasileiro, chamando ao limiar do Império os Nórdicos e povos do Mediterrâneo” (Moreira, 2008, p.8)

Segundo alguns testemunhos, a capacidade da frota vianense era impressionante, especificando mesmo o número de barcos, assim sendo, e segundo expõe Moreira (2008, p. 8) “(...) frota superior a meia centena de navios de alto-bordo; cerca de cinco centenas de marítimos, entre mestres, marinheiros, mareantes e grumetes (...)”.

Enquanto os Vianenses se preocupavam com as expedições e partiam para fora, Viana era invadida por Flamengos, Franceses, Ingleses e Alemães. Um dado a reter relaciona-se com o número de estrangeiros, que não deixa de ser um dado interessante para a época, “(...) em número e capacidade financeira, igualavam os seus congéneres de Lisboa e Porto, conduzindo o açúcar e produtos tropicais para a terra das suas origens.” (Moreira, 2008, p. 8)

Apesar das expectativas da altura, Viana não conseguia evitar as pestes e a pirataria, entenda-se ataques pelo mar. Estando constantemente com problemas de doenças e vigilância, o município construiu um método de alarme que consistia em “(...) guardas de saúde, bandeiras nas entradas e saídas da vila e concelho (...)” (Moreira, 2005, p. 16).

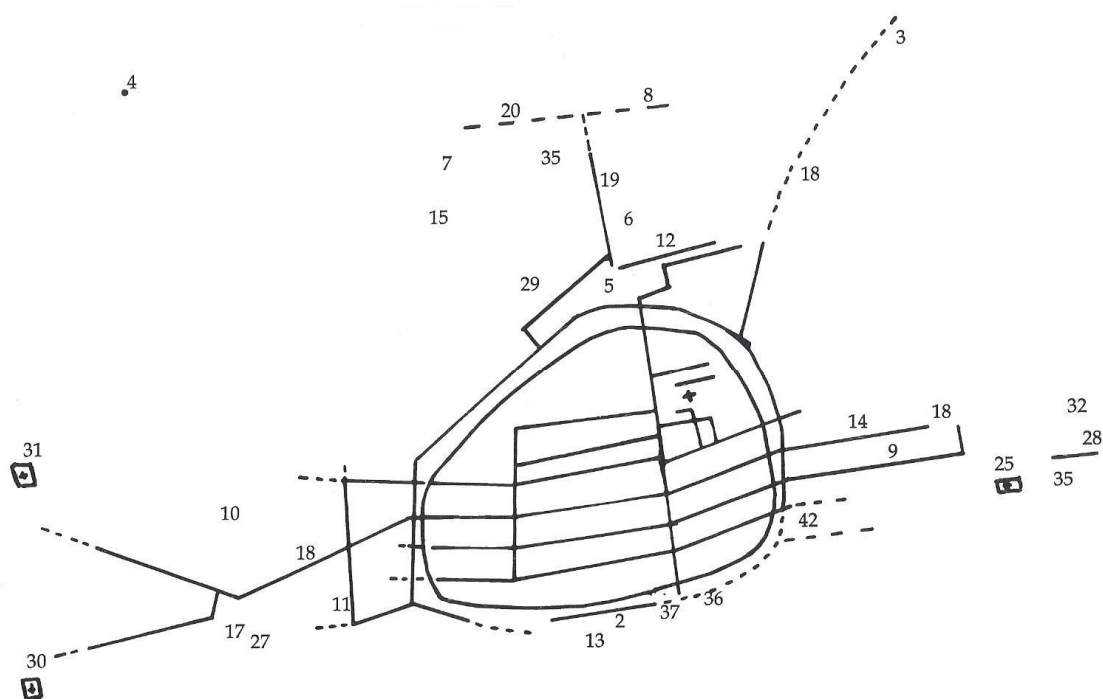
Viana, sob o ponto de vista urbanístico, folclórico, religioso e demográfico, é um produto do império, mormente do Brasil (que para os Vianenses foi sempre a segunda pátria). E algumas regiões daquele, lembro em primeiro lugar o Nordeste Brasileiro, ainda hoje ostentam o estigma cultural de Viana. (Moreira, 2005, p. 8)

Os vianenses tornaram-se viajantes por este mundo, apesar de na Vila persistirem alguns problemas com a chamada pirataria, já referida, o que impedia segundo Moreira (2005, p. 17), “(...) o alargamento do perímetro urbano e as imigrações das zonas do interior tradicionalmente mais pobres.”

Nessa altura e dado não conseguirem resolver esse problema, o Município com a colaboração do Rei, mandou construir uma muralha cidadina para uma melhor defesa. Esta época foi também rica em construções como a Matriz Nova, a Alfândega, o Hospital, o nascimento dos Estaleiros Navais (não os actuais), e o edifício da Câmara Municipal. Sinais da evolução no tempo da Vila de Viana, fruto de algumas riquezas

provenientes de algumas expedições e a preocupação de defesa das suas gentes, fizeram crescer o património edificado.

III.2. Espaço público - Viana Quatrocentista



Legenda:

- | | |
|---|---|
| 2 - Muralla Dionisio-Fernandina | 18 - Eixo viário inter-igrejas (Átrio-vinha-meadela) |
| 3 - Póvoa de Abelheira | 19 - Rua da Oliveira |
| 4 - Póvoa da Portela | 21 - Azinhaga do Sol- Nascente |
| 5 - Arrabalde dos Fornos | 26 - Igreja Paroquial do Salvador |
| 6 - Campo de Oliveiras ou Fagundes | 27 - Fonte de Manjovos ou tomos |
| 7 - Campo do Cónego Sandomingos | 28 - Fonte de Gontim |
| 8 - Pinhal de Valverde | 29 - Casa do Cónego Sandomingos |
| 9 - Arrabalde da igreja-velha ou Caleiros | 30 - Capela de Santa Catarina |
| 10 - Arrabalde do Cortinhal | 31 - Capela de São Sebastião |
| 11 - Arrabalde da Ribeira | 32 - Acesso à fonte de Gontim e Ameal |
| 12 - Cangosta da Bemposta | 35 - Rego de água: Povoença - Campo do Forno |
| 13 - Cais e Alfândega | 36 - Portinhola do Postigo |
| 14 - Sítio das Atafonas | 37 - Torre e Porta do Cais ou S. Filipe ou S. Crispim |
| 15 - Campo do Oleiro | 42 - Torre do Pombal |
| 17- Sítio das Fontainhas | |

Figura 6 - Planta de Viana Quatrocentista

Fonte: Moreira, M. (2005). A história de Viana do Castelo. 1ªedição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do castelo

A Viana de 400 apresenta as suas primeiras ramificações, muito embora em pequena escala, sendo o início de uma expansão que levou muitos anos para se soltar daquele núcleo central.

Com os Descobrimentos o cais torna-se peça essencial na construção urbanística da cidade, pois é o ponto-chave da vida económica da cidade. Este apresentava uma grande importância para a cidade, digamos que o cais estava para a cidade como o açúcar brasileiro estava para os Vianenses. Seria impensável que na evolução urbana, o cais se situa-se num ponto diferente daquele que se situou, dada a sua proximidade da alfândega e da porta de São Crispim, a principal entrada da muralha.

Segundo descreve Moreira, “ (...) a construção urbanística de Viana medieval aparece estruturada com base em três elementos condicionantes: o átrio, o porto e a rede viária.” (2005, p.19) O Átrio aqui retratado não se refere ao espaço em redor da igreja mas sim o espaço onde estava o poder e os grandes interesses económicos e sociais da altura. Esse mesmo espaço, em Viana, situava-se no Largo da Matriz ou Matriz Nova como é referida por alguns autores.

A designação desse espaço no Largo da Matriz, para além dos interesses envolvidos, também tinha uma vertente defensiva e de vigia. Pois nesse local era possível vislumbrar toda a foz do Lima. Também se situavam neste ponto a Câmara, a cadeia, o poço e o forno. Mais tarde surge o cemitério e a sede das principais colectividades.

O cais, ou porto, fazia a transição entre o rio e a terra, sendo nele que as embarcações atracavam. Também neste local se situava os primeiros estaleiros, mesmo ao lado da igreja de São Salvador. O cais situava-se sensivelmente na zona onde hoje se encontra o polémico prédio Coutinho.

Em relação á estrutura viária, esta pode-se resumir em dois eixos:

“O primeiro, tomava a direcção Este e Oeste, ligando as igrejas de Vinha, São Salvador e Meadela. Corresponde, grosso modo, às actuais ruas Grande, Manjovos, Altamira, subida da Portela, parte da

Bandeira e ponte de São Vicente. O segundo ligava Crasto ou mesmo o Convento de São Francisco do Monte ao Átrio e porto (...)” (Moreira, 2005, p. 19)

Ao pé do Átrio foram traçadas as primeiras ruas de Viana, paralelas ao Rio, entre a ribeira de Manjovos e o ribeiro da Passagem. (Moreira, 2005, p. 19) As ruas desenvolvem-se, sobretudo, paralelamente ao rio por motivos de defesa, sendo as perpendiculares reconhecidas como travessas ou mesmo canais de escoamento de águas.

III.3. Grandes infra-estruturas

III.3.1. Construção do Cais de S. Bento (1440)

Em plena época dos Descobrimentos, já depois de algumas descobertas e conquistas, como a redescoberta da Madeira, entre 1418/20, (a ilha foi descoberta primeiramente no séc. XIV), por João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz Teixeira, o início da colonização nos Açores ou mesmo a passagem do cabo Bojador por Gil Eanes, os Portugueses estavam mais voltados para fora do que para dentro. (Leite, 1989) (Região Autónoma da Madeira. In Diciopédia X [DVD-ROM]. Porto : Porto Editora, 2006. ISBN: 978-972-0-65262-1)

Situamo-nos por volta de 1440, ano em que se deu início à construção de feitorias portuguesas, e meses mais tarde se iniciava o comércio de escravos. Na altura não existiam grandes cais marítimos, eram pequenos e feitos de forma rudimentar. De facto, sendo que a grande expansão dos portos marítimos a nível nacional foi na época de quinhentos, Viana antecipou-se ligeiramente. (Moreira, 1984)

Ao longo dos anos os vários governos optaram por uma política de aperfeiçoamento dos portos, que vai desde o aumento do calado até novas técnicas de atracagem.

“(…) a melhoria dos fundos fluviais, a construção de novas docas, a libertação de espaços envolventes, a criação de estaleiros navais, a modernização das estruturas defensivas, o aperfeiçoamento das técnicas e regulamentos de atracagem (...)” (Moreira, 1984, p. 13)

O primeiro cais foi construído de forma bastante simples, com estacas de madeiras espetadas junto à margem do rio onde atracavam pequenos barcos de cabotagem e pesca. No tempo de D. João I, foi criada a chamada zona franca à entrada da barra e por consequência a abertura do porto a barcos de grande porte. Havia então um problema a resolver, o cais, dado que o existente era pequeno e sem condições para tais embarcações. (Moreira, 1984)

“(…) meados do séc. XV chegaram-nos as primeiras notícias sobre edificação de «yo cays novo». Nele a madeira era substituída pela pedra e as plataformas paralelas à margem, por linguetas perpendiculares ao eixo do rio, à procura de maiores profundidades” (Moreira, 1984, p. 14)

Apesar das notícias sobre o novo cais não serem falsas e a sua construção ter ido mesmo avante, houve problemas de impostos, na qual a gente de Viana protestou às cortes de Lisboa. De facto, tinha sido taxado um importo anual para as obras da couraça de caminha. Os protestos foram atendidos cerca de 15 anos depois, e o valor das sisas serviu para a conclusão do dito cais.

Mas, em 1473 (...) João Velho, escudeiro do Duque de Bragança, e Fernão Peres, criado de D. Fernando da Guerra (...) levaram o seguinte recado do povo de Viana: ... em esta Villa há um cais, o melhor de todos estes vossos reynos ... por causa das tormentas do mar o dito cais, em cada hum anno, há muytos corrigimentos, o qual se faz com muita opressão e defesa dos moradores. (Moreira, 1984, p. 15)

Entretanto o pedido efectuado ao Rei fora aceite, condicionando qualquer navio que entrasse no cais, a pagar um imposto por tonelada, de modo a permitir obras de melhoramento para que este fosse cada vez melhor.

Um pouco mais tarde, já no início XVI, e com as preocupações de melhoria do cais, surgiram outros projectos, os quais foram executados. A 2 de Maio de 1516 a Câmara declara,

“(…) q o braso do cais se corrija e alise de maneira q possam fazer carregamentos e descarregamentos os mercadores.» Parte das receitas das coimas eram canalizadas para «há obra do cais (...)” (Moreira, 1984, p. 15)

Foram, assim, lançados os dados para construção de parte da cidade, sobretudo no que se refere ao porto. Com várias etapas da sua evolução, o porto continua a ser um dos elementos de referência da cidade.

III.3.2. Construção da barra de entrada no porto de mar

O Rio Lima tem o seu início em Ourense, Espanha, possuindo cerca de 109 km. Desde muito cedo houve problemas de assoreamento do rio, residindo na sua foz o principal problema dada a acumulação de areia e consequente dificuldade de entrada na barra. (Rio Lima. In Diciopédia X [DVD-ROM]. Porto : Porto Editora, 2006. ISBN: 978-972-0-65262-1)

A margem do rio era constituída por restingas de areia e a entrada da barra estreita, rochosa e cheia de recifes. (Peixoto, 2001, pp. 8-9) Logo por aqui se vê alguns dos problemas encontrados para a entrada de barcos de grande porte. Sendo que existia para além destes problemas, o problema de assoreamento já referido, foram mandados construir balizas na entrada da barra.

Como o assoreamento da barra estabelecia o maior perigo de viabilidade do porto de Viana, para esse efeito tomaram-se medidas para melhorar a navegabilidade.

De facto, os procuradores às cortes de 1456, a respeito da requisição da frota vianense para o transporte de trigo e couros à praça de Ceuta, durante os três primeiros meses do ano, deixaram declarado: «ahi (Viana) nom poderem navegar naus grandes, como em outro tempo sohia fazer. Hora pouco tempo há q comesaram de fazer caravelas grandes pra levarem os ditos pescados e mercadorias da comarca, por duas razões: primeira por demandarem pouca agoa; a segunda por serem ligeiros e escaparem aos corsários» (Moreira, 1984, p. 19)

Aquando da obra do actual porto marítimo, foram descobertas estacarias em ambas as margens do rio Lima. Essas estacarias datadas de 1516, seriam usadas para apertar as duas margens para provocar as movimentações de areias de forma a impedir que se acumulassem no leito do rio. (Moreira, 1984)

Um pouco mais tarde foi (...) mandado erguer à entrada da barra, na margem direita, um forte paredão (...) (Moreira, 1984, p. 19) para facilitar a entrada e saída da barra. Desta forma conseguiam controlar melhor as correntes e o assoreamento.

III.3.3. Edifícios

Tomando como referência a época dos Descobrimentos, há a destacar algumas infra-estruturas que marcavam o espaço. A Matriz Nova, a Alfândega, o hospital de S. Salvador ou a Roqueta.

A Nova matriz (*cf* figura 7) foi iniciada em 1400, no reinado de D. João I e têm origens góticas. Implantada “(...) no «penedo da praça de armas», cujas obras se prolongam até ao séc. XVI, embora o essencial ao culto estivesse concluído nos meados do séc. XV.” (Fernandes, 1999, p. 20)

O edifício da alfândega foi criado em 1402 por ordem do rei, e situava-se no topo poente da praça do cais. A ele competia fiscalizar, armazenar produtos, pesagem e medição de mercadoria, direitos aduaneiros e o comércio a granel. No mesmo edifício situava-se as finanças locais e armazéns. (Moreira, 1984)

“(…) «todas has mercadorias que viessem ao dito lugar de Viana, assim do reino como de fora, que fossem todas postas em huma casa, pêra se haverem ahi de desembarcar aquellas de que hão-de pagar dizima ou não».” (Moreira, 1984, p. 22)

A Casa dos Arcos ou João Velho é uma casa do séc. XV e pertencia a um navegador vianense. É uma das poucas casas de arquitectura gótica e tem dois pisos. No rés-do-chão existe um alpendre com três arcos. O seu interior está

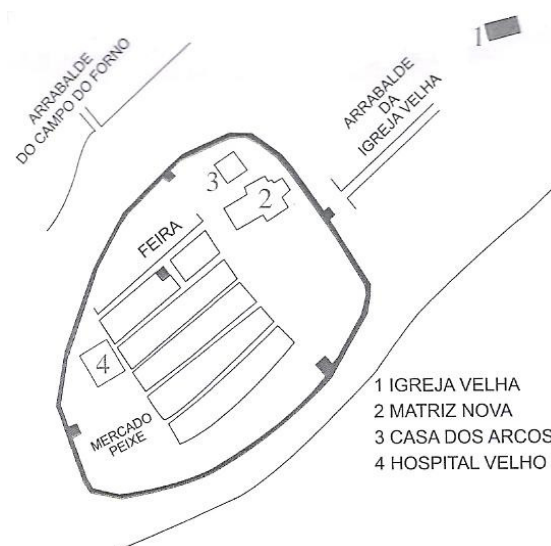


Figura 7 - Planta do núcleo central

Fonte: Fernandes, F. (1999). Tesouros de Viana, Roteiro Monumental e artístico. 1ª edição, Viana do Castelo, Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo

descaracterizado porque foi alvo de uma remodelação em 1914 pelo instituto histórico do Minho. Foi nesta casa que esteve hospedado o Rei D. Manuel I aquando da sua peregrinação a Santiago. Neste momento está classificada como monumento nacional. (Carvalho, 2006)

O hospital Velho ou S. Salvador foi construído na segunda metade do séc. XV, por volta de 1468. Este foi mandado construir por João Pais. Entre algumas características destaca-se,

“(…) um nicho com uma bela escultura policromada (…) e (…) uma pedra de armas, já do século XVII (…)” (Carvalho, 2006, p. 34)

Servia de albergue para peregrinos que faziam a romaria a Santiago sendo que também era usado para administrar os cuidados médicos à população de Viana. No seu exterior é possível vislumbrar as janelas manuelinas.

A torre da Roqueta foi mandada construir por D. Manuel I em 1502. Esta apresenta dois pisos com uma cobertura acessível fazendo de terraço, sendo bastante apreciada pelos turistas. A Roqueta é toda ela feita em granito da região. (Moreira, 2005)



Figura 9 - Torre da Roqueta

Fonte: Autor

A julgar pelos dados históricos (…) somos levados a concluir pela sua construção na época manuelina. De facto, no alçado norte, existem esculpidas em alto-relevo as armas de Portugal, ladeada das insígnias do rei D. Manuel I, isto é, a esfera armilar e a cruz de Cristo. (Moreira, 2005, p. 56)



Figura 8 - Hospital Velho

Fonte: Autor

III.4. Novo foral - D. Manuel I

Outorgado por D. Manuel I, o Venturoso, em 1512, o novo foral concedia e considerava Viana como um excelente pólo dinamizador do comércio marítimo. D. Manuel I, Rei de Portugal desde 1495, nasceu em Alcochete em 1469, sendo filho do infante D. Fernando e de D^a. Beatriz. Apesar de não estar na linha real para o trono, viria a ser aclamado rei em 27 de Outubro do referido ano, devido à morte do príncipe D. Afonso numa queda de cavalo. (Sousa, 2000)

Protegido pelo Príncipe Perfeito, (D. João II) como refere Peixoto, (2008, p. 111), marca o seu reinado pela forte expansão e política ultramarina, pois é no seu reinado que se descobre o “(...) caminho marítimo para Índia (1498), sob o comando de Vasco da Gama, e a descoberta do Brasil, por Pedro Álvares Cabral, em 1500”. (Peixoto, 2008, p. 111)

Com ideias bem definidas para o seu reinado, tentou “(...) conduzir a política interna com um único sentido de se tornar um rei absoluto.” (Peixoto, 2008, p. 111) Havia no entanto um problema por resolver, tratava-se dos judeus. Em 1496, tal como os reis católicos, este também os tencionava expulsar, devido a uma cláusula no contrato de casamento. Todavia ele tinha noção de que com a partida dos mesmos, toda a riqueza ficava ameaçada. Entenda-se que estes pertenciam, em grande parte, à classe burguesa e tinham conhecimentos técnicos, pelo que com a sua expulsão perderiam, além do poder financeiro, também o conhecimento. Assim, optou por impedir a sua partida, ordenando o baptismo dos filhos na religião católica, ludibriando assim este problema. (Sousa, 2000)

Assume uma posição diplomática com as diversas casas reais, onde tenta contornar algumas das tensões existentes. Em plena época manuelina, aparecem as primeiras representações dos autos de Gil Vicente. A arquitectura começa a ganhar destaque, sobretudo com o seu típico estilo decorativo que ficara para sempre relacionado com o monarca. (Sousa, 2000)

D. Manuel decide deixar também a sua marca nos forais, onde tenta “(...) a normalização dos forais e unificação do sistema municipal.” (Peixoto, 2008, p. 117)

Porém os novos forais viriam a (...) corresponder a uma descaracterização dos privilégios locais ao transformar as genuínas cartas de foro em pouco mais do que pautas aduaneiras e ao elencar as responsabilidades particulares do concelho para com a coroa.” (Peixoto, 2008, p. 117)

Com isto, o rei enfraquece o poder dos municípios, ficando ele com o poder que havia delineado para com estes. Uma estratégia de poder absoluto onde a carta de foro perde todos os seus princípios. (Sousa, 2000)

Em termos de foral, havia por norma fazer sempre duas cópias, uma para os concelhos e outra para ficar arquivada na torre do tombo. Em algumas situações surgiam três cópias, onde esta terceira era para o senhor local, como acontece com Viana.

E, portanto, mandamos que todas as coisas contidas neste foral, que nos pomos por lei, se cumpram para sempre do teor do qual mandamos fazer três, um deles para a câmara da dita vila, e outro para o senhorio dos ditos direitos [o rei] e outra para nossa Torre do Tombo para todo o tempo se poder tirar qualquer dúvida que sobre isso possa sobrevir. (Peixoto, 2008, p. 118)

No que respeita às portagens, estas estendem-se a todo o reino, sendo mais uma das alterações efectuadas pelo rei. Em relação a Viana, o rei entende que,

“(...) as pessoas que sendo de fora da vila e do termo tragam coisas para aí vender ou, se as comprarem num lugar onde não são moradores nem vizinhos, as tirem para fora do dito termo.” (Peixoto, 2008, p. 260)

Tabela 2 - Tabela de portagens

Fonte: Peixoto, A. (2008). Os forais de Viana. 1ª edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo

Carga maior	Carga de besta muar ou cavalar	10 Arrobas
Carga menor	Carga de asno	5 Arrobas
Costal	Metade da carga menor, ou seja, 1/4 da carga maior	2,5 Arrobas

As consequências deste foral não se fizeram esperar, pois os vianenses perderiam poderes e suprimia duas premissas descritas do foral de D. Afonso III “(...) a condição regalenga da Vila e o privilégio da pousada que só deveria recair sobre os peões, a mando do juiz e somente por três dias”. (Peixoto, 2008)

Pois estes dois aspectos foram reclamados a mando da Câmara, por João do Rego, o Velho, tendo sido atendidos e confirmados os privilégios de não pagarem das ditas portagens, no ano de 1516. (Peixoto, 2008)

III.5. Espaço público – finais do séc. XVI



Mapa 2 - Planta da área urbana representando o núcleo dos finais do séc. XVI

Fonte: Autor

No período de 500 é notável a evolução urbana de Viana. Já com várias ramificações extra muros, a cidade continua a estender-se em todos os sentidos possíveis. É tempo de grande expansão auxiliada pelos diversos arrabaldes, entenda-se subúrbio ou arredores, criados em volta da cidade até então. Propagam-se também os casarios e os solares, e abrem-se novas ruas e praças.

Rasgam-se novas artérias e desenham-se praças mais amplas. O casario multiplica-se, sobe em altura, aprimora-se em gosto e arte. Erguem-se os primeiros solares e igrejas de colectividades. (Moreira, 2005, p. 22)

Conforme alguns testemunhos esta expansão deveu-se em grande parte aos mareantes e mercadores, que aproveitaram as expedições para enriquecer a cidade e para expandir as actividades marítimas. O porto de Viana regista na altura uma crescente frota, contabilizando cerca de “(...) uma centena de navios de grande porte, capazes de percorrer em segurança toda aquela referida rota. [entenda-se o triângulo feito pelo continente, as ilhas atlânticas e o Brasil] ” (Moreira, 2005, p. 22)

O número de homens do mar ultrapassava o meio milhar. Além disso uma numerosa e rica colónia de mercadores nórdicos (...) se estabeleceu em Viana, facilitando o escoamento do açúcar na direcção dos portos do Sena, Tamisa e Reno (...)” (Moreira, 2005, p. 22)

Facilmente se percebe que Viana era um local apetecível para muita gente, gerava riqueza e movimento, encontrando-se em forte expansão dado que esta sobrevivia em grande parte das actividades e comércio marítimo.

Para esta forte expansão contribuiu também os vários arrabaldes que impulsionaram este alargamento extra muros. Como refere Moreira (2005, p. 22) “(...) cinco arrabaldes, implantados junto às três portas da vila, revelando uma dinâmica descentralizadora.” Junto à porta das Atafonas do lado nascente, situava-se o Bairro da Igreja de São Salvador ou Igreja Velha, que foi o resultado da fragmentação da Vila de Átrio aquando da construção da muralha.

Na porta norte da Vila, mais conhecida como porta de Santiago, “(...) crescia o arrabalde do campo do Forno, preferido pelos nobres e gente da governação (...)”. (Moreira, 2005, p. 22) Também nesta zona podemos encontrar os principais edifícios da Vila, como os paços do concelho, a misericórdia ou mesmo a cadeia. Um pouco mais para noroeste encontra-se o arrabalde do Cortinhal, local rico em “(...) hortas, de solo produtivo, com água de rega, também vítima da expansão urbana.” (Moreira, 2005, p. 23)

Do lado poente, encontramos o arrabalde das Fontainhas, conhecido também como “(...) fonte dos tornos e santa Catarina, ribeira dos pescadores (...)” (Moreira, 2005, p. 23) onde as ruas longas era traçadas sempre na direcção da foz. Um pouco mais tarde surge o último arrabalde, entre a porta das Atafonas e o Campo do Forno. Esta zona caracterizava-se pela colocação da bandeira da peste que ligava o Átrio à Meadela.

No espaço público é de referir o carácter das ruas como sistema defensivo, como cita Fernandes (1999, p. 24) “planta de tendências ortogonal, apresenta dois eixos principais que se cruzam (...)”

No urbanismo vianense são também singulares as travessas ou artérias transversais, em pequeno número, que se opõem à tendência longitudinal dos arruamentos desta vila e acentuam o carácter defensivo patente no panorama geral do urbanismo vianense (...) (Moreira, 2005, p. 23)

O espaço público relaciona-se, como em todas as cidades, com a sua toponímia, isto é, as ruas, praças e edifícios são identificados segundo uma referência da mesma. Assim, existem ruas que são identificadas por um edifício, como a do Hospital Velho, outras por instituições, como igrejas ou conventos, como a rua de S. Bento, outras mesmo por sectores de actividades como padeiras ou oleiros e ainda existe aquelas que se identificam pelos principais moradores da mesma, como Gonçalo Rego e João Casado. Não existe uma uniformidade na escolha e referências das mesmas, existindo sim uma identificação do local por algo representante para os cidadãos.

A estrutura urbana inicial de Viana tem algumas semelhanças à de Braga, podendo mesmo fazer uma pequena comparação. Ambas iniciam-se com um núcleo central fechado e relativamente ortogonal. Com D. Diogo de Sousa, Braga conhece “(...) uma nova reorganização urbana, segundo novos conceitos renascentistas.” (Moura et tal., 1982)

Tal como em Viana, a expansão para extra muros, foi efectuada com a abertura de novas ruas e com a construção de casa em pedra. Também as novas praças criaram espaços públicos inexistentes, possibilitando aos seus habitantes espaços de convívio,

espaços mais amplos que não as pequenas e estreitas ruas existentes. (Moura et al., 1982)

Apesar de nos enquadrarmos na mesma altura, há um dado evidente entre estas duas cidades, a malha urbana apesar de ser ortogonal, não atinge o rigor e a clareza da malha inicial de Viana. Nesta, as linhas são praticamente rectilíneas, havendo uma pequena curvatura, enquanto em Braga, a forma não é tão linear. A sua expansão extra muros assume percursos longos com cinco ramificações em todas as direcções, enquanto em Viana estendem-se sobretudo para nascente e poente.

III.5.1. Forte de Santiago da Barra

Consta na história que entre os anos de 1566 e 1568, D. Sebastião ordena a construção de um pequeno forte (*cf.* figura10) de forma quadrangular, envolta da Roqueta, para defender a jóia mais preciosa da vila, como sendo os corsários, entenda-se navios. Mas esta atitude de defesa do rei é o resultado de dois acontecimentos que viriam a alterar “(...) o ritmo expansivo do porto de Viana e ameaçar o desenvolvimento urbano e sócio-económico.” (Moreira, 2005, p. 56)

Em primeiro lugar foram as guerras religiosas entre europeus, surgidas com a Reforma. A pirataria hugunote e francesa passou a flagelar as frotas de Viana, infligindo pesadas baixas na rota que ligava o canal da mancha e as ilhas Atlânticas em que os mareantes Vianenses eram peritos. Por sua vez a inquisição vigiava e alertava para os perigos, desenvolvendo uma atmosfera de medo. (Moreira, 2005, p. 56)

Por outro lado, existiam novas rotas para o Brasil onde para além do açúcar, comercializavam madeira. A estrutura marítima existente aumentava cada vez mais, não apenas em número de navios, mas também em técnicas financeiras. Com a população em crescente, o património edificado segue a mesma linha, salientando-se os conventos.

Com todo este interesse pela Vila de Viana, era necessário aumentar a defesa, tanto da vila como dos vianenses.

“As muralhas medievais e a exígua Roqueta não estavam em condições de dar aos vianenses quaisquer garantias de imunidade e isenção ou salvaguarda (...)” (Moreira, 2005, p. 57)

No ano de 1566 chega a Viana um emissário real, de seu nome Vasco Barbudo, onde trazia consigo um projecto e condições financeiras para a construção da fortaleza. A “ (...) Vila notável (...) .” (Peixoto, 2001, p.7) como apelidou D. Sebastião pode assim descansar um pouco com a construção do novo fortificado.

Se ordenar fortaleza e para defesa desta vila dos franceses, pelos dias passados serem saqueado... para aver mayor seguridade deste povo. (Gabinete de apoio técnico do Vale do Lima, 1986, p. 13)

A construção foi concluída em 1569 em termos de amuralhado, mas é em 1572 com a abertura das trincheiras e do fosso que fica completamente concluída. Na figura 10 é possível verificar as várias sucessões, desde a Roqueta passando pela muralha de D. Sebastião até à construção de todo o fortificado no tempo dos Filipes.

“(...) um desenho Pentagonal, aumentou e perímetro, nele incluindo a Capela de Santa Catarina, e adoptou o sistema de baluartes triangulares nos vértices virados para terra. As paredes adoptaram um perfil trapezoidal para maior estabilidade ao embate da artilharia e controlo das posições inimigas nos ângulos mortos (...)” (Gabinete de apoio técnico do Vale do Lima, 1986, p. 15)

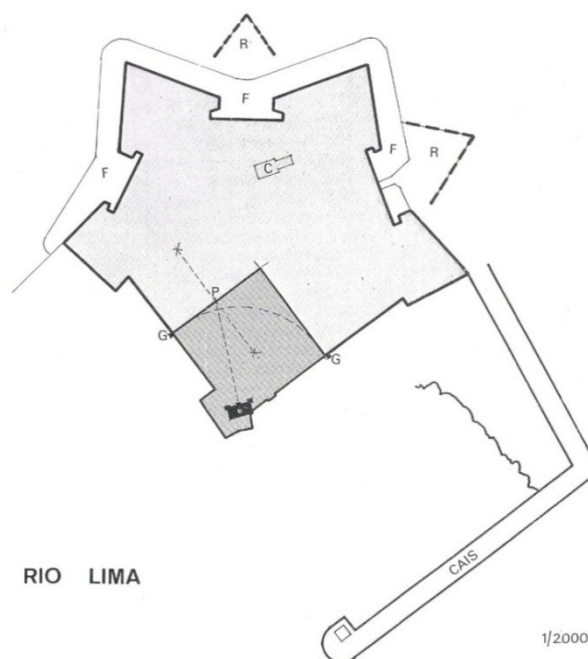


Figura 10 - Fortificação da barra

Fonte: Gabinete de apoio técnico do Vale do Lima, Comissão regional de turismo do alto Minho. (1986). *Aproveitamento do castelo de Santiago da barra para o turismo e cultura*. 1.ª Edição, Viana do Castelo, Comissão regional de turismo do alto Minho

Legenda: As guaritas (G) correspondem, nos muros, a diferente tipo de alvenarias. Com centro na torre da Roqueta e arco nas guaritas reconstitui-se um quadrilátero, com lados de cerca de 50 metros que poderá representar a muralha sabástica. O centro do muro Norte (P) está no eixo das armas da Torre da Roqueta e assinala, porventura, a antiga porta principal e de saída para a capela de Santa Catarina (C). O fosso hidráulico (F) e os revelins (R) são acrescentos portugueses ao pentágono Filipino representado com trama mais clara.

A fortaleza, que hoje vemos, é a que menos alterações e acréscimos sofreu, sendo considerada a Fortaleza filipina. O forte apresenta hoje uma área de cerca de 25 mil metros quadrados. (Moreira, 2005)

A localização da fortaleza é algo interessante.

“(…) posicionamento da Fortaleza pouco ortodoxo, isto é, de costas virada para a Barra, preferido pelos estrategas espanhóis, afinal nada tem de surpreendente, uma vez que os arquitectos do período anterior já haviam tomado idêntica opção.” (Moreira, 2005, p. 64)

A ideia desta opção na localização e implantação do forte, residia não nos ataques por mar mas sim em terra.

“(…) no desembarque de tropas nas praias de areosa e conseqüentemente ocupação de posições chaves como eram a veiga de Figueiredo, o morro da portela e o campo d’agonia.” (Moreira, 2005, p. 65)

A fortaleza foi construída em granito, dado tratar-se de um material da região e existir bastante perto do forte, facilitando o seu transporte. Para além disso, o granito é um material de forte rigidez e durabilidade, sendo excelente para a defesa do forte.

Já nos finais do séc. XVII, durante a guerra da restauração e estendendo-se até ao séc. XVIII, o forte foi objecto de uma restauração dado o seu estado de degradação. De referir ainda que a Roqueta no princípio do séc. XVIII foi modificada para a instalação da cadeia.

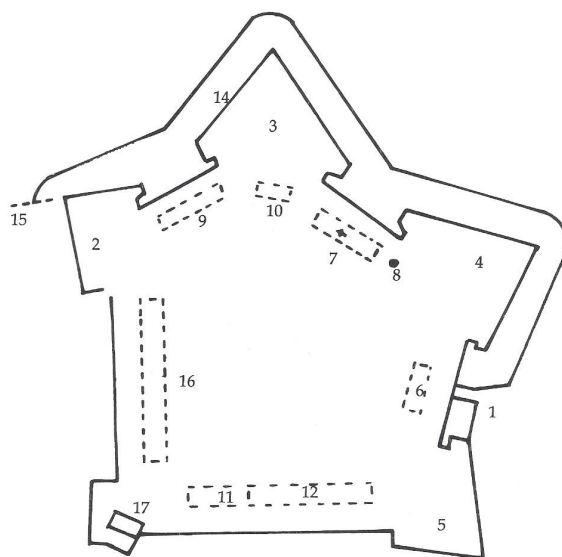


Figura 11 - Interior da fortaleza

Fonte: Moreira, M.2005. A história de Viana do Castelo. 1ª edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo

Legendas: 1 – Porta principal; 2 – Baluarte S. Filipe; 3 – Baluarte S. Pedro; 4 – Baluarte S. Rafael; 5 – Baluarte S. Gabriel; 6 – Casa d’Armas; 7 – Capela; 8 – Poço; 9 – Armazém; 10 – Paiol; 11 – Aposentos do Governador; 12 – Quartel dos soldados; 13 – Cozinha, Refeitório, Armazém de provisões; 14 – Fosso; 15 – Ligações do fosso de mar; 16 – Armazéns; 17 - Roqueta

IV. Época de 1600 - 1800

IV.1. Acontecimentos ocorridos

É durante o fim do séc. XVI e princípio do séc. XVII que se dá o início do período Barroco em Portugal. Talvez apontemos para a morte de Luís de Camões, em 1580, como seu princípio. Podemos mesmo referir o ano de 1578, ano em que morre D. Sebastião, como sendo o começo de uma nova etapa. Além da perda destas personalidades que enfraqueceram Portugal, estava em causa a independência do país. (Sousa, 2000) (Carvalho e Oliveira, 1993)

D. Sebastião nasceu em Lisboa, em 1554, e passados três anos é aclamado rei de Portugal. Parece um pouco estranho, mas, efectivamente, tinha apenas três anos de idade quando chega ao trono. Por ser menor, ficou a sua avó, D.^a Catarina, como regente do reino até o mesmo completar catorze anos. Quando assume o reinado na sua plenitude, D. Sebastião implementa as suas ideias, reorganiza o exército, centrando muita da sua actividade nos aspectos religiosos e consolida a expansão para a Índia. Também no seu curto reinado são conquistadas, em 1557, Macau e em 1559, Damão. (Sousa, 2000)

D. Sebastião era um profundo sonhador, sonhava em grandes feitos e conquistas e o medo nunca se fazia sentir. Não temia um combate nem tão pouco uma frente de batalha, foi sem dúvida, o princípio do fim. Não respeitava os conselhos que lhe eram dados e parte para o norte de África com o exército que ele próprio tinha preparado. A sua coragem dava vida aos portugueses mas com a sua morte colocou a descoberto vários problemas, como as dificuldades financeiras e a sucessão ao trono. (Sousa, 2000)

Assim, em 1580, Filipe II de Espanha conquista Portugal ao derrotar D. António, Prior do Crato, o possível sucessor de D. Sebastião. Entra-se neste momento numa fase de domínio Castelhana. Contudo, com o crescente descontentamento português perante a governação Filipina, a 1 de Dezembro de 1640, inicia-se a luta pela restauração da independência que perdura durante 28 anos, sendo D. João aclamado rei de Portugal, segundo o nome de D. João IV. (Sousa, 2000)

Em Portugal, muito antes da Restauração, surge a denominada arquitectura de estilo chã “(...) a partir de todas as correntes autóctones (...), e de todas as influências italianas, espanholas e flamengas sucessivamente assimiladas.” (Serrão, *cit in* Correia, 1991)

Esta corrente denominada arquitectura chã ou chão, iniciou-se ainda no reinado de D. João III, resistiu ao domínio Filipino e prolongou-se até D. João IV. Esta procurava a simplicidade e proporção das formas, a regra do rectângulo de ouro, planta linear de geometria clássica e clareza. A arquitectura chã tenta preservar a arquitectura portuguesa e a sua identidade, numa época de crise política e social. (Serrão, 2003)

Desenvolvido durante o séc. XVI, o Barroco iniciou-se através de experiências maneiristas, envolvido na época da contra reforma, (entenda-se movimento levado a cabo pela igreja para combater os protestantes) vivendo-se efectivamente num período conturbado em termos políticos e sociais. Este começa em Itália mas rapidamente se expande além fronteiras. Podemos encontrar este estilo sobretudo em igrejas e palácios, dada a sua enorme reprodução. O estilo Barroco assenta principalmente em três pilares: na arquitectura, na escultura e na pintura. (Barroco. In Diciopédia X [DVD-ROM]. Porto : Porto Editora, 2006. ISBN: 978-972-0-65262-1)

O estilo Barroco foi iniciado por três arquitectos, de seu nome, Gian Lorenzo Bernini,



Piero da Cortona e Borromini. Uma das obras mais admiráveis é a igreja de San Carlo alle Quattro Fontane, construída entre 1634-67 em Roma (*cf.* Figura 12). (Emo, 1980)

A arquitectura, segundo os princípios do Barroco, pode-se caracterizar pelo excesso e irregularidades das formas, ou seja, existência de linhas bastantes curvas, pelos jogos de luz e sombras e por consequente ilusão óptica. (Conti, 1991)

Figura 12 - Igreja de San Carlo alle Quattro Fontane de Borromini

Fonte: http://www.tesoridiroma.net/galleria/barberini_colosseo/foto/chscarlino4fn04.jpg

Na escultura, o Barroco faz-se representar pelo movimento e entusiasmo das formas, pelo dramatismo inculcado na mesma e pela expressão real traduzida pelas peças. Já na pintura, as características mais relevantes são o movimento e o jogo de luz e sombras, tal como na escultura e arquitectura, e pelo dramatismo, que também é representado na escultura. Entre os pintores mais salientes deste período encontram-se Rembrandt e Caravaggio. (Conti, 1991)

Em Portugal, o Barroco só ganha grande ênfase no séc. XVIII, aquando do reinado de D. João V. Neste período ocorre também a chegada do ouro brasileiro com o qual foi possível concretizar diversas obras às quais surge associado o nome do Rei. Existem, assim, algumas obras de referência em Portugal, como a Torre dos Clérigos do arquitecto Nicolau Nasoni e o convento de Mafra da autoria de João Frederico Ludovice. (Pedreirinho, 1991)

Em Viana existem algumas referências a este período como igrejas e conventos. Existem também referências ao traje e ao ouro na época barroca. O traje Vianense, como é hoje conhecido, teve influência e origem nesta época, estando retratado muitos dos princípios do Barroco, como a ilusão óptica e as cores. (Moreira, 2005)

“O património seiscentista concerne aos motivos dos estilos Maneiristas e Barroco inicial. Igrejas e conventos anexos, de Santo António (Franciscanos capuchos), do Carmo (carmelitas descalças), dos Cruzios (...) este demolido no séc. XIX, para se construir a estação do caminho de ferro (...)” (Fernandes, 1999, p. 25)

IV.2. Início do séc. XVII

IV.2.1. Ampliação do cais

Aquando da construção do forte de Santiago da Barra, D. Filipe II ordenou a construção de um cais independente, de modo a que este se tornasse auto-suficiente. No início do século XVII iniciam-se obras para o aumento deste cais para ponte. Por ordem da Câmara, em 1604, os vianenses teriam de entulhar e nivelar a parte sul da Alfândega de modo a prosseguir a obra de ampliação do cais.

Em 1609 a Câmara impõem uma nova construção na mesma zona para quem chegava do lado de Ponte de Lima, “(...) onde pudessem servir o breu e a graixa aos ditos barcos.” (Moreira, 1984, p. 16) Mas esta nova obra surge porque existe no mesmo ano uma visita real à cidade, “(...) devendo o cortejo passar o rio a partir da nova lingoa erguida acima da do postigo de Sam Filipe (...).(Moreira, 1984, p. 16)

A partir da figura 13 é possível verificar os diversos cais e a sua localização na Vila.

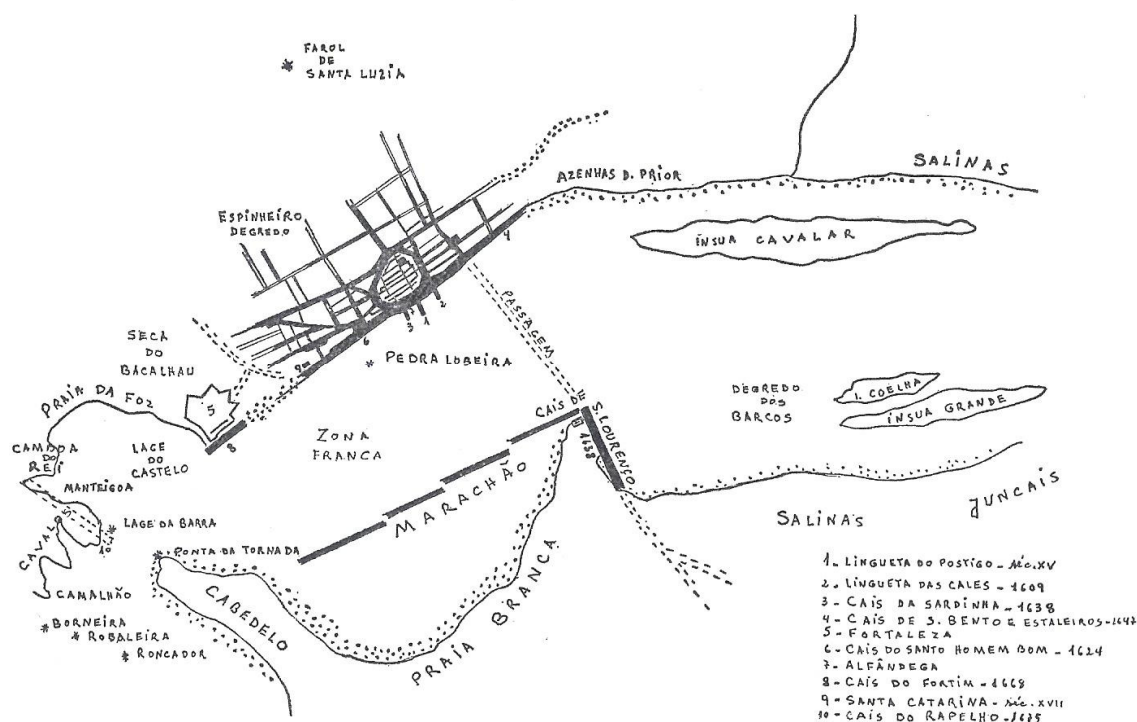


Figura 13 - localização dos vários portos

Fonte: Moreira, M. (1984). O porto de Viana do castelo na época dos descobrimentos. 1ª Edição. Viana do castelo, Câmara municipal de Viana do castelo

O novo cais é descrito em 1619 por Frei Luís de Sousa como uma “grande e estendido cais de grossa cantaria, altamente fundado e terraplenado, com as suas descidas de escadas e linguetas”, mas que, então, ainda mal conseguira “despegar dos muros”. Já fizera, porém, o avanço e o recuo em relação ao rio, de modo a formar “ua boa praça”, e um bom abrigo por ele qualificado como “um reduto capaz de grande número de navios, estância seguríssima de todos os ventos” nomeadamente dos “ventos travessias”. (Peixoto, 2001, p. 10)

Em 1624 o comprimento já impressionava e já ultrapassava a capela do Santo Homem Bom. É possível observar na figura 13 o cais de Santo Homem Bom, de modo a obter uma noção da sua localização e do seu comprimento. Em 1638 era implantada uma “(...) terceira lingueta, destinada ao desembarque do pescado. Ficou a ser designada por cais da sardinha.” (Moreira, 1984, p. 17) O cais da sardinha situava-se muito próximo da alfândega.

Catorze anos mais tarde foi abordado no município a necessidade de um outro porto, mas desta vez na margem esquerda do rio Lima. Passados cinco anos, a obra estava em andamento, ao qual se atribuiu o nome de cais de S. Lourenço.

“(...) adonde se avia de principiar a obra do cais de Sam Lourenço e disseram que a obra viesse correndo do principio donde se recomeçou o cais ate Sam Lourenço e q se fizesse hum desembarcaduro pêra as pessoas desembarcarem em acomodidade.” (Moreira, 1984, p. 17)

Por último, situamo-nos no ano de 1647, ano em que chegou a autorização real para a construção do cais de S. Bento.

“(...) que se fizesse hum cays no rio lima de fronte do mosteyro de Sam Bento de religiosas... que por cauza das enchentes do ryo padecia grandes opressões e de continuo tinha perdas consideráveis” (Moreira, 1984, p. 18)

IV.2.2. Crise climática

Os efeitos que hoje verificamos com a constante mudança do clima, já no passado se haviam reflectido. Se recuarmos ao séc. XVII verificamos que também aí existiu uma crise climática. Se hoje consideramos estranho o avanço do mar e o recuo das dunas, já no passado se verificou uma situação parecida. De facto, no séc. XVII cumpriu-se o oposto, ou seja, o recuo do mar e o avanço das dunas.

Esta crise teve grandes efeitos na barra de Viana e no comércio marítimo da mesma. Segundo Peixoto, (2001, p. 10) o “(...) arrefecimento do tempo se juntou o assoreamento progressivo da barra e o avanço das dunas litorais.” Foi devido a esta mudança do clima que o rei D. João IV, em 1653, tomou medidas para favorecer os vianenses.

“(...) o rei justifica certas isenções com que beneficiou a vila de Viana com o facto de a barra se encontrar entupida, sendo os navios obrigados a descarregar fora dela.” (Peixoto, 2001, p. 10)

Em 1685 percebe-se que é necessário ancorar os navios de maior calado fora da barra de modo a “(...) proceder à “lamagem”, para o cais, de pessoas e marcadores.” (Peixoto, 2001, p. 11) Porém, é com o Rei D. Pedro II que surge a construção de um novo cais, de modo a facilitar a ancoragem dos navios. O novo cais, reconhecido como cais do Cabedelo foi construído “(...) a jusante do cais novo, com ancoradouro construída pelo engenheiro militar Miguel de Lescot” (Peixoto, 2001, p. 11)

Com estas obras, conseguiu-se contornar um problema criado pela própria natureza, que podia ter consequências bastante graves para a sobrevivência da Vila de Viana. Assim, já no final do séc. XVII foi retomado o crescimento portuário, e para essa recuperação muito contribuiu “(...) a exportação de vinhos para o Norte da Europa, ao mesmo tempo que começa a afluir o ouro do Brasil.” (Peixoto, 2001, p. 11)

IV.3. Espaço público - Planta de finais do século XVIII



Mapa 3 - Planta do núcleo urbano de finais do séc. XVIII

Fonte: Autor

A transição para o séc. XVIII não se avizinhou pacífica por terras vianenses. A Vila evoluía normalmente, porém surgem problemas de ordem económica que fazem afastar as melhores expectativas. Retrocedendo um pouco no tempo, e situando-nos na segunda metade do séc. XVII, onde a Guerra da Restauração colocou a região do “(...) alto Minho combalido e arruinando” (Moreira, 2005, p. 32)

Para tal, muito colaborou o assoreamento da barra, já referido e explicado anteriormente, a “(...) transferência do eixo da produção e comercialização do açúcar brasileiro para as Caraíbas (...) e (...) a fuga de capitais para Lisboa e Porto.” (Moreira, 2005, p. 32) Foi durante a transição do séc. XVII para o séc. XVIII que a Vila sofreu uma forte emigração para o Brasil. Todos aqueles que ficaram, ou enveredaram novamente pela produção do vinho para exportar para Inglaterra ou voltaram-se pela “(...) carreira das armas.” (Moreira 2005, p. 32)

Segundo outro autor é nos primórdios do séc. XVIII que a crise começa a dar alguns sinais positivos “(...) mas longe de o comércio vianês atingir os volumes, na exportação de vinhos, registados com o açúcar Brasileiro.” (Fernandes, 1999, p. 26)

Com todos estes factos anteriormente retratados, a nível urbano a Vila não se encontra nos seus melhores momentos. Senão vejamos, a nível das estruturas viárias estas parecem estar estagnadas e envelhecidas, as ruas pouco mais eram daquelas que verificamos no final do séc. XVI, sendo as praças exactamente as mesmas. Com uma Câmara sem dinheiro os serviços também se mantêm inalteráveis.

Algumas das iniciativas relativas à água, iluminação, reparação vão correr por conta da iniciativa particular. O mesmo não se pode dizer em relação às habitações e igrejas. De facto (...) foi o tempo dos palácios e igrejas barrocas. (Moreira, 2005, p. 32)

Com todos estes avanços e recuos na vida socioeconómica dos vianenses, regista-se um aumento de habitações desabitadas mas por outro lado “(...) o nível de vida subiu, com manifestações na alimentação, no vestuário e luxo. Surge a Viana barroca” (Moreira, 2005, p. 32)

Nos finais do séc. XVIII há um renascimento do comércio, mercê do relançamento da pesca. Nesta época Portugal não pescava 10 % do bacalhau que consumia! (Peixoto, 2001, p. 11)

Mas a questão fundamental nesta análise da evolução urbana, concretamente no séc. XVIII, corresponde a um pequeno alargamento do perímetro urbano em consequência da criação das diversas ordens religiosas. Se verificamos os dados cartográficos da Vila no séc. XVI, rapidamente nos apercebemos de três conventos e a igreja Matriz. Porém apenas os três conventos se situam nas extremidades da vila.

Realizando o mesmo exercício, mas desta vez na planta do séc. XVIII, verifica-se um aumento das ordens religiosas, mas mantendo-se uma semelhança. Efectivamente, estas novas ordens surgidas no XVIII colocam-se também nos limites da vila.

Estas semelhanças estão certamente relacionadas com a expansão urbana, dado que as ordens religiosas situava-se sempre nas extremidades da vila. Quase se pode afirmar que estas puxavam pelo alargamento da vila, mas também não convêm esquecer a influência e o peso destas na cultura e nos rituais doutros tempos.

IV.3.1. Ordens religiosas

As ordens religiosas surgem em Viana nos finais do séc. XVI, apesar de nos seus primórdios existirem já duas igrejas. As ordens, os conventos e as igrejas assumem, no contexto da época, grande importância, sendo a religião católica soberana e a população apoiada nas crenças e rituais que nela existem. Assim, no séc. XVII, existe uma grande expansão por toda a Vila de conventos e igrejas, sobretudo nas extremidades da mesma. De referir que nos encontramos na altura do ouro brasileiro, o que possibilitou grandes infra-estruturas. (Peixoto, 2001)

Interessante verificar que até ao final do séc. XVIII, existia uma vasta e alargada comunidade católica. Isto surge na sequência de várias crises onde por vezes as pessoas se refugiavam nas igrejas e na fé católica para superar as adversidades.

Tabela 3 – Ordens religiosas até ao final do séc. XVIII

Fonte: Autor

Ordens religiosas	Ano	Observações
Igreja e convento de S. Domingos	1566 - 1576	Templo consagrado a Santa Cruz; foi mandado construir pelo arcebispo D.Frei Bartolomeu do Mártires.
Convento do Carmo	XVII	Contém excelentes retábulos barrocos
Convento de S. António	XVIII	Convento e igreja com excelentes exemplares barrocos.
Convento de S. Teotónio	XVIII ?	?
Igreja da Misericórdia	XVIII	Remodelada no séc. XIX.
Igreja da Caridade (convento de Sant'Ana)	XVI	A igreja e a parte superior da torre foram construídas entre 1707 a 1737.
Igreja e Convento de S. Bento	XVI	Surge inicialmente o convento e só mais tarde a igreja
Igreja Matriz	1400 - 1483	Templo de estilo romântico-gótico. Particularidade de ser o primeiro e único relógio público que Viana teve desde 1629
Igreja de N.ª Sr.ª da Agonia	1744 - 1873	Neste local já existia uma capelinha desde 1674.
Igreja dos Santos Mártires	1778	Em 1726, no seu local foi levantada unicamente uma ermida devotada aos Santos Mártires de Viana
Igreja dos Terceiros de S. Francisco	XVIII	Hoje é conhecida por igreja da Ordem Terceira Franciscana.
Capela de S. Tiago	1527	O pórtico lateral contém uma escultura barroca de S. Tiago
Capela de S. Roque	1623	Em memória de S. Roque, santo protector da peste.
Capela de S. Catarina	1604	Foi concedida aos pescadores por rei D. Filipe II.
Capela da S. das Candeias	1621	Foi fundada sob a invocação de São Bom Homem.
Capela das Almas	XVIII	É a primeira igreja paroquial de Viana.
Capela das Malheiras	1758	Mandada construir por Gaspar Malheiro Reimão; Tem uma lindíssima fachada.

V. Liberalismo

V.1. Acontecimentos ocorridos

Mesmo antes de se iniciar o séc. XIX já decorria na Inglaterra um processo denominado Revolução Industrial. Efectivamente, por volta de 1780/81, iniciava-se em Inglaterra a Revolução Industrial, onde a máquina a vapor de James Watt assume papel essencial. Porém, este processo só no início do séc. XIX se alarga a toda a Europa, expandindo-se primariamente em Paris e Berlim e mais tarde chegando a Frankfurt e Colónia. (Ashton, 1987)

Entenda-se que este processo está directamente ligado a novas descobertas de fontes energéticas, sobretudo ao carvão e ao ferro. Aliás, existe, quem considere a sua primeira fase como a época do Carvão. Considerando que existem três fases de crescimento da Revolução Industrial, diga-se que a segunda e terceira fase referem-se à utilização da electricidade e da energia nuclear, respectivamente. (Ashton, 1987)

Mesmo antes da industrialização, Inglaterra encontrava-se numa revolução agrícola, o que possibilitou ainda mais este novo conceito de maquina factura, ou seja, passou-se de um modelo de manufactura para um processo industrializado com o auxílio da máquina. Para este sucesso muito contribui a classe política, com as suas ideias liberais, a numerosa mão-de-obra existente, a disponibilidade de capitais, a riqueza em matéria-prima e a disponibilidade de comercialização noutros mercados. (Kemp, 1985)

O conceito de maquina factura introduzido pela Revolução Industrial teve várias consequências inesperadas. Desde logo, o aumento da produção dos bens de consumo, o êxodo rural com a procurar de emprego nos grandes centros urbanos, o aparecimento de fábricas onde o trabalho era efectuado em conjunto sendo que os trabalhadores tinham um salário mensal, e ainda um grande desenvolvimento económico. (Kemp, 1985)

Porém, nem todas as consequências foram benéficas, como em tudo, existem sempre um lado positivo e outro negativo.

As cidades não estavam estruturadas para receber em tão pouco espaço de tempo todas aquelas pessoas que se mudavam do campo para a cidade. Assim, e tendo em atenção que em 1850 já viviam mais pessoas nas cidades inglesas do que no meio rural, assistiu-se ainda a uma concentração de pessoas sem grandes posses nos arredores da mesma em habitações sem condições de higiene. Faltava quase tudo, desde água até ao saneamento básico, sendo que os esgotos eram a céu aberto. (Kemp, 1985)

Esta mudança de vida teve, assim, várias consequências, tanto nas cidades como no quotidiano das pessoas. O trabalho era repetitivo e muito monótono, além de estarem constantemente a aparecer novas máquinas para a concepção de novos produtos. (Kemp, 1985)

O fenómeno da industrialização inicia em Portugal no período de governação do Marquês de Pombal, sendo este o primeiro-ministro do reino, e tendo poderes absolutos concedidos pelo rei D. José I. Durante este período é incentivada a actividade industrial e comercial, adoptando-se medidas de protecção de indústrias, a criação de fábricas e de novas acessibilidades, melhorando assim as vias de comunicação necessárias a este desenvolvimento. (Sousa, 2000)

Mais tarde e sob o reinado de D.^a Maria I, herdeira do trono, ocorrem as invasões francesas, sendo este um período conturbado e que obriga a Corte a fugir para o Brasil. Assim, perante a débil saúde mental da rainha, é o seu filho, D. João VI, que assume o trono português. As invasões napoleónicas tinham como objectivo a conquista de Portugal e a divisão do seu território entre Espanha e França. Os modelos liberais decorrentes da Revolução Francesa influenciaram toda a Europa. (Sousa, 2000)

Assim, inicia-se em Portugal, o período denominado de Liberalismo em que se distingue a personalidade de Mouzinho da Silveira, licenciado em Direito, que na qualidade de político implementa algumas reformas liberais inspiradas no sistema administrativo napoleónico e na tentativa de mudar o país, mas não todas como ele

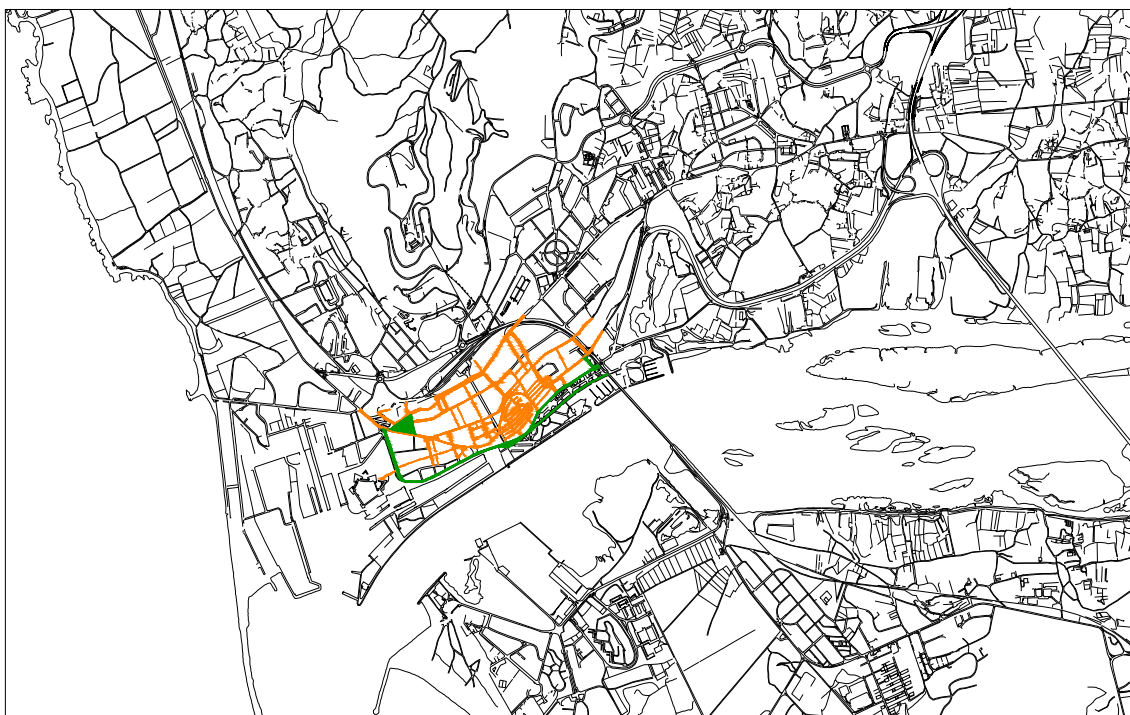
queria. Entre algumas reformas estão a da administração pública, a supressão dos forais, a anulação das sisas bem como a extinção dos vínculos de pouca duração. (Manique, 1989)

É na sequência destas medidas que na segunda metade do séc. XIX surgem as primeiras linhas do caminho-de-ferro acoplado ao desenvolvimento do sector industrial e comercial. Também por esta altura, existe um novo aumento da emigração para o Brasil.

A chegada tardia da industrialização a Portugal teve vários motivos, como o frágil comércio interno, a insegurança política, a carência de capitais e a diminuição das exportações para o Brasil face à forte concorrência inglesa, a falta de mão-de-obra especializada bem como a escassez de matéria-prima e a baixa produtividade.

Em Viana os aspectos mais salientes desta época são provavelmente o caminho-de-ferro e a ponte Eiffel, não esquecendo porém o funicular de Santa Luzia que surge já no início do séc. XX.

V.2. Espaço público: Planta de 1868-1869



Mapa 4 - Planta da área urbana com núcleo de 1868-1869

Fonte: Autor

Iniciado o séc. XIX, com o comércio marítimo a relançar-se novamente, instala-se na Vila uma comunidade espanhola que foge “ (...) às lutas civis na sua terra natal na grande maioria providente de Vigo (...)” (Peixoto, 2001, p. 12)

É então neste início de século que começa mais uma série de alterações na estrutura urbana da Vila, primeiramente faz-se a demolição da muralha medieval, onde D. Maria I teve papel fundamental, ao permitir a mesma por carta régia em 1793. Inicialmente, é a pedido da câmara, “(...) sob o pretexto de que os muros não serviam já para a defesa da povoação (...)” (Fernandes, 1999, p. 28) e a pedra da muralha destina-se ao cais. No entanto, no decorrer das demolições, muita da pedra destinou-se à regularização de algumas ruas.

Este foi um século de consolidação urbana, sendo isso visível se compararmos a planta dos finais do séc. XVIII com a planta de 1868. Na base desta consolidação urbana encontram-se os diversos conventos e igrejas que fecham todo este perímetro urbano. Um pouco mais tarde, por volta de meados do século, a “(...) actividade comercial foi decaindo progressivamente devido [novamente] ao assoreamento da barra.” (Peixoto, 2001, p. 12)

Em termos de construção urbana, há vários dados a salientar, entre os quais, a construção e calçamento de toda a marginal junto ao rio até ao campo da Agonia. Em termos de cartografia é notória uma grande evolução porque é em 1868 que surge o primeiro levantamento cartográfico rigoroso da cidade. Também se verifica a delimitação do desenho urbano da praça D. Fernando, hoje conhecida como Jardim.

A acessibilidade à cidade e seu termo acentua-se com a construção e beneficiação de estradas (Douro Litoral – Minho – Norte de Espanha) e a conclusão das obras do porto de mar (1894), operando-se passagens de navios a vapor. (Fernandes, 1999, p. 29)

Com várias alterações no tecido urbano já edificado, surge um novo edifício junto à marginal. É por volta de meados do século “(...) após a desactivação dos antigos estaleiros de S. Bento” (Fernandes, 1999, p. 30) que surgem vários alargamentos de ruas e praças como a Praça do Príncipe.

Caminhando para o fim do século, em 1892, aparece o Mercado Municipal junto ao Jardim Marginal, datado de 1880, e transfere-se para este a feira semanal. A pequena indústria deste tempo localiza-se a nascente da cidade, fora do perímetro marcado pelo caminho-de-ferro, mais precisamente na rua da Papanata. (Fernandes, 1999)



Figura 14 - Mercado Municipal

Fonte: Fernandes, F. 1999. Tesouro de Viana, Roteiro Monumental e artístico. 1ª Edição. Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo. Viana do Castelo

O séc. XIX foi também marcado pelo primeiro “(...) recenseamento geral da população, a cidade de Viana do Castelo totalizava 9227 habitantes (...)” (Fernandes, 1999, p. 28) no ano de 1864. Catorze anos mais tarde regista-se um segundo recenseamento onde se verifica “(...) um decréscimo demográfico para os 8933 habitantes, particularmente sensível na freguesia mais ocidental, Monserrate (...)”, (Fernandes, 1999, p. 28) dado ser o local de residência das classes piscatórias.

V.2.1. Elevação a cidade

É durante o mês de Janeiro de 1848 que D. Maria II assina a carta régia que eleva a Vila de Viana do Minho a Cidade. Curioso verificar que o nome da Vila também é alterado, já no passado o nome havia sido modificado de Viana da Foz do Lima para Viana de Caminha. Passa assim oficialmente para Viana do Castelo por ordem de D. Maria II, que lhe confere todos os poderes de cidade. (Lima, 1948)

“(...) todas as prerogativas que diretamente lhe pertencerem, tomando em consideração os importantes serviços prestados ao estado pelos seus habitantes, os sentimentos de lealdade e constante adesão ao Trono (...)” (Lima, 1948, p. 1)

O termo Castelo no novo nome da cidade surge num gesto de homenagem da rainha aos seus homens pela coragem demonstrada aquando de uma situação conjuntural nada favorável.

“(…) actos de lealdade, de valor, e de coragem praticados pela guarnição de artilharia do velho Castelo roqueiro, [entenda-se, forte de Santiago da barra] (...) no meio de uma inquietação geral e de lutas políticas (...) arrastadas desde 1830 (...)” (Lima, 1948, p. 1)

Era notória a simpatia e a estima da rainha por Viana, de tal forma que num dos discursos da mesma, afirma o seguinte sobre Viana:

Podeis assegurar àquela Municipalidade que eu nunca deixarei de fazer sentir os efeitos da minha protecção aos habitantes da heróica cidade de Viana do Castelo e aos mais do Concelho, a fim de chegarem a gozar os benefícios sociais de que por suas virtudes cívicas se fazem credores. (Lima, 1948, p. 5)

Na Carta régia D. Maria II faz uma série de imposições para melhorar substancialmente a cidade, entre elas destacam-se o hospital militar, as disciplinas de francês e inglês no liceu, as obras no porto de Viana, e os estudos para uma nova ponte sobre o rio Lima. (Lima, 1948)

O seu nome ficou gravado na cidade quando colocaram à praça principal o nome de Praça da Rainha, hoje Praça da República, em virtude da elevação da cidade e de todo o carinho pela mesma. (Lima, 1948)

V.2.2. Ponte Eiffel

É no seguimento do estudo mandado elaborar pela rainha D. Maria II, que em 1878 é inaugurada uma nova ponte sobre o Rio Lima. Esta surge na necessidade de uma ponte mais robusta e que suporta-se outro tipo de cargas. Muito antes de surgir esta nova ponte, existia uma pequena ponte em madeira provisória edificada entre 1818 e 1820.



Figura 15 - Colunas em pedra que marcavam a entrada da ponte de madeira

Fonte: Autor

Hoje apenas existe alguns vestígios dessa ponte em madeira, com as duas colunas em pedra que marcavam a entrada da mesma (cf. figura 15) e uma parte da estacaria, ainda visível com a maré em baixo conforme é visível na figura 16. (Ramos, 2004, p. 32) (Lima, 1948, p. 6-7)

Porém, aquando da autorização desta travessia em 1807, também ficou delineado que a ponte de madeira seria mais tarde substituída por outra em pedra. Esta fazia a ligação entre a praça do Príncipe e o cais de S. Lourenço na outra margem do rio. Acontece que no ano de 1880 esta ponte de madeira não resistiu a umas cheias ficando completamente destruída. (Ramos 2004, p. 32)



Figura 16 - Vestígios da Ponte de Madeira

Fonte: Autor

Com o avançar dos estudos sobre uma nova ponte, esta é iniciada em 1852, a cargo da casa Eiffel. A ponte metálica ou Eiffel como foi baptizada, é da responsabilidade do engenheiro Gustave Eiffel. Apesar de a obra estar em curso levantavam-se dúvidas sobre o tipo de construção que tinha sido aprovado pelo poder central. (Ramos, 2004, p. 32)

“(…) A câmara, alertava para os gravíssimos inconvenientes que adviriam para a cidade caso fosse aprovado o projecto de uma ponte de dois tabuleiros sobrepostos, considerando que assim, elevando-se a ponte muito acima do nível das margens fluviais, seria necessária a construção em ambas as margens, de extensas e dispendiosas rampas que aumentariam a distância, seriam de difícil acesso e apresentariam grandes estorvos a futuros melhoramentos” (Ramos, 2004, p. 32)

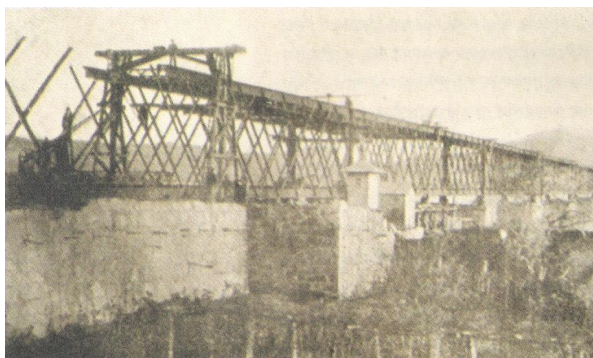


Figura 17 - Ponte Eiffel aquando da sua construção

Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1ª edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo

Apesar de todas estas dúvidas, a ponte foi avançado estando concluída em 1878. Esta era constituída por dois tabuleiros, o tabuleiro superior

destinado a viaturas e aos peões e o inferior destinado ao caminho-de-ferro. Esta nova ponte tem um comprimento máximo de 913 metros, distribuídos da seguinte forma, 563 metros de tabuleiro suspenso, 135 metros de rampa do lado de cidade mais 215 metros do lado oposto da cidade na vila de Darque. (Carvalho, 2006)

Já durante o ano de 2007 a ponte encerrou de forma a fazer melhoramentos significativos na sua estrutura, bem como no tabuleiro superior da ponte. Esta obra visava o alargamento do tabuleiro que tinha 6,88 metros passando para 8 metros, sendo 6 metros destinados ao trânsito automóvel.

A ponte Eiffel é uma figura de referência da arquitectura do ferro e tem grande impacto na cidade, dado que continua a ser bastante movimentada mesmo depois da construção de uma nova ponte sobre o rio Lima em 1991. Esta foi a primeira ponte do género rodo-ferroviária, construída em Portugal. (Ramos, 2004)



Figura 18 - Ponte Eiffel

Fonte: Autor

V.2.3. Estação de caminho-de-ferro

Também no ano de 1878, a par da inauguração da ponte Eiffel, foi iniciada a construção da estação e conseqüentemente o caminho-de-ferro. De facto este século é marcado pela consolidação urbana e pelas obras públicas.

Envolvida pelos grandes empreendimentos no domínio das obras públicas promovidas pelo poder central, nomeadamente, das redes de estradas e de caminhos de ferro, na última metade do séc. XIX o interior da cidade foi sacudido pela construção da ponte férrea, alargado pelas obras portuárias, rasgado por estranhas e apertado pela via ferroviária. (Peixoto, 2001, p. 20)

A estação de Viana estava a cargo da direcção de construção dos caminhos-de-ferro do Minho-e-Douro na qual desempenhava as funções de Engenheiro chefe, o Eng.º Alfredo Soares, autor do projecto. Diga-se que a estação apresentava “(...) amplo e elegante

edifício construído em fino granito (...).” (Carvalho, 2006, p. 43) A sua construção durou cerca de cinco anos, sendo inaugurada em 1882.

Ao longo do tempo a estação não sofreu grandes alterações, sendo que a mais significativa ocorreu na parte frontal da mesma. Estes arranjos urbanísticos traduzem-se na evolução temporal, na medida em que a escadaria frontal e a grande praça exterior da estação foram alteradas, existindo agora zonas ajardinadas, um monumento em homenagem ao folclore, e uma pequena praça.



Figura 19 - Estação de Viana no início do séc. XX

Fonte: Carvalho, A. (2006). Toponímia da cidade de Viana do Castelo. 1ª edição, Viana do Castelo. Câmara Municipal de Viana do Castelo

Porém, para possibilitar a construção da estação, houve a necessidade de demolir o convento de S. Teotónio, mais conhecido como Crúzios. A estação a par da ponte Eiffel indicam para Fernandes, (1999, p. 29) “(...) a ligação internacional de Portugal e de Viana do Castelo. Dois ex-líbris (...) do progresso regional, no advento do século XX.”

O projecto da linha do caminho-de-ferro foi iniciado em 1845 estando condicionado em termos de custos e determinado que teria de ser ajustado de forma a evitar a construção de pontes e túneis. Assim, a opção por Viana foi de certa forma a mais lógica, dado que a imensa costa marítima apresenta uma topográfica regular, sem grandes sobressaltos. (Ramos, 2004)



Figura 20 - Estado actual da estação do caminho-de-ferro

Fonte: Autor

No entanto, o projecto só foi autorizado em 1867, sendo a sua construção iniciada cinco anos mais tarde. Esta linha tinha como objectivo fazer a ligação entre o Porto e Vigo. (Ramos, 2004)

Porém, a passagem do caminho de ferro por Viana condicionou, “(...) o desenho da cidade, estabelecendo uma nova muralha que a cerca”. (Ramos, 2004, p. 37) Talvez, este seja o elemento que mais marcou o crescimento urbano até então. A relação entre os dois lados desta nova muralha passou a ser problemático, devido ao efeito barreira que esta provoca. “Em 1918, é construído o ramal ferroviário que vai ligar a via-férrea e marítima [assinalado a azul na figura 21]”. (Ramos, 2004, p. 37)



Figura 21 - Traçado do caminho-de-ferro (A vermelho)

Fonte: Adaptado de Google Earth/Autor

V.2.4. Jardins de Viana

Descontentes com a inexistência de um espaço de lazer os Vianenses protestam com a Câmara, e desta forma, é, em 1880, apresentado um projecto referente à construção de um jardim, o Jardim Público. Este é construído junto da antiga ponte de madeira, prolongando-se para poente desta e possuindo, sensivelmente, metade da actual área, 23.500 m².

“O plano e a planta deste passeio público são muito elegantes e bem traçados, estando a cargo da direcção de jardins do Palácio de Cristal do Porto.” (Sá, 1994, p.11) O espaço é, inicialmente, gradeado sendo colocados dois portões nas suas extremidades. Adicionalmente, é construído um coreto em ferro fundido, um chafariz e duas fontes, iniciando-se a plantação de árvores, arbustos e relvados. Na entrada poente são erguidas duas estátuas de valor histórico para a cidade, a estátua de Viana e a estátua de Mercúrio, Deus do Comércio, “(...) símbolo de uma cidade que se desenvolveu através das actividades comerciais marítimas e terrestres.” (Sá, 1994, p.13)

Porém, a cidade encontrava-se em constante crescimento, quer a nível populacional quer industrial, e o jardim torna-se um espaço pequeno para a grande quantidade de pessoas que dele usufruem. É assim que, em 1911, surge a ideia de ampliá-lo, prolongando-se então para nascente até a Ponte Eiffel e atingindo a actual área, já inicialmente referida. Entre 1930-1940, sofre novas alterações, sendo o coreto substituído por um bar estilo art deco e construído um novo coreto em cimento.



Figura 22 - Jardim Público

Fonte: Arquivo Municipal

Posterior à construção do primeiro jardim público, novos locais da cidade tiveram lugar de destaque na construção de espaços verdes no sentido de os tornar mais aprazíveis, dando naturalmente um aspecto mais verde à cidade. (Sá, 1994, p.20)

Assim, em 1890, é construído o Jardim D. Fernando no antigo Campo da Penha. De formato triangular nele se localizam um lago com aves, o coreto em ferro, que foi transferido do jardim público, um banco em granito em forma de ferradura, uma pérgola, e um parque infantil, este último construído já em 1973. Posteriormente, o jardim sofre obras de requalificação terminadas no ano de 1999.

Observa-se também o Jardim de Santo António, datado de finais de século XIX, o qual sofreu já várias alterações ao longo dos anos, nomeadamente aquando da construção do caminho-de-ferro e mais tarde com a abertura da actual Avenida 25 de Abril.

Ao longo dos anos vão surgindo novos espaços verdes dispersos pela cidade. Assim, são alguns exemplos: o Horto Municipal fundado na década de 30 onde se situam estufas e viveiros de plantas e equipamentos e materiais para serviço de jardinagem; o Parque da cidade localizado junto ao rio a nascente da ponte metálica; o Jardim da Praça do Alto Minho de carácter essencialmente ornamental; os espaços verdes da piscina municipal situados a nascente do Liceu; e o Jardim da Beira-rio, também conhecido como Jardim da Marina, executado em 1992 e sendo o maior espaço verde da cidade, com uma área de 28.500m², até início do Programa Polis. (Câmara Municipal de Viana do Castelo)

Ainda de referenciar são o Jardim D'Agonia localizado frente à igreja de mesmo nome, o Jardim do Largo 5 de Outubro situado na parte sul da Avenida dos Combatentes, e o Jardim da Rampa da Ponte, os quais sofreram recentemente modificações com o Programa Polis.

V.2.5. Projecto do porto de mar de C. Marnay de 1881

Ao longo de vários anos a Câmara de Viana vai alertando para o problema da entrada na barra, existindo mesmo documentos datados com vários pedidos para encanar o rio até à ponte. Efectivamente, o problema do assoreamento já vêm de há muito tempo, as condições do rio agravavam-se, associando-se o facto de os navios serem cada vez maiores.

“(…) há mais de um século que se cuida tanto em encanar o rio como em facilitar a barra para a importação e exportação dos Negociantes desta vila (…)” (Peixoto, 1998, p. 10)

“(…) enquanto o Rio se não encanar até Ponte; porque as terras que ele come nas suas Margens e que sempre há-de comer, enquanto se não encanar há-de fazer no seu Curso essa Mudança; E há-de fazer na barra o surgidouro. E umas vezes mais limpo em outro avançado em areias.” (Peixoto, 1998, p. 11)

Em 1805 é ordenado o encanamento do rio pelo Príncipe regente João, que mais tarde viria a ser D. João VI. Todavia, as obras são suspensas por volta 1807/1809, dada a instabilidade provocada pelas invasões Francesas. Só na segunda metade do século, em 1855, é conhecido um relatório do Eng.º John Rennie que descreve o seguinte,

“(…) a tortuosa ponte (...) de 900 metros de comprimento, formada de estacas e tendo trinta vãos de 7,21 metros cada um, considera-a um grande estorvo ao movimento das marés, com que prejudica muito o porto de Viana e propõe a sua demolição e substituição (…)” (Peixoto, 1998, p. 12)

Surge mais tarde, em 1881, um projecto para um porto artificial, enviado por C. Marnay à Câmara e ao Reino. Esse projecto estava acompanhado por uma planta com as suas ideias preliminares, onde se destaca o porto na margem direita do rio Lima. Apesar de não existir grandes informações sobre este projecto, apenas uma planta preliminar e alguns dados escritos, o autor tinha profunda confiança no projecto que para além de vantagens para Viana, afirma “(…) trazer imensos benefícios para o país.” (Peixoto, 1998, p. 13)

Assim, o projecto do C. Marnay, tinha como princípio uma grande baía, conforme se pode verificar na figura 23. Apesar da sua importância para controlar o assoreamento do rio e a barra o plano não avançou. Numa breve descrição do projecto podemos citar o seguinte:

“(…) contempla duas embocaduras, a entrada natural, com 220 m entre o molhe do Bugio (...) e o molhe do Sul, e uma entrada artificial com 350 m. Esta entrada, a construir no cabedelo, contempla um grande dique ou molhe transversal desviando o curso das águas fluviais para Sul e um novo leito do rio Lima. O molhe do Sul seria prolongado quer para Sul, quer para Norte, e o molhe do Bugio (...) até aos

Camalhões. Este novo porto (...) com 72 hectares de superfície passaria a dispôr da Barra do Norte, Barra dos Portos Castelhões e da Barra do Sul.” (Peixoto, 1998, p. 13)

Aquando da realização deste plano, estava em construção a nova doca. Também segundo o mesmo autor, existia “(...) um conhecimento bastante aprofundado da hidráulica costeira. Não contraria a circulação natural dos sedimentos do rio Lima (...)” (Peixoto, 1998, p. 13) em função do seu escoamento natural. De referir que neste plano não existe molhe exterior de forma a não ser um obstáculo à normal circulação dos sedimentos. (Peixoto, 1998)

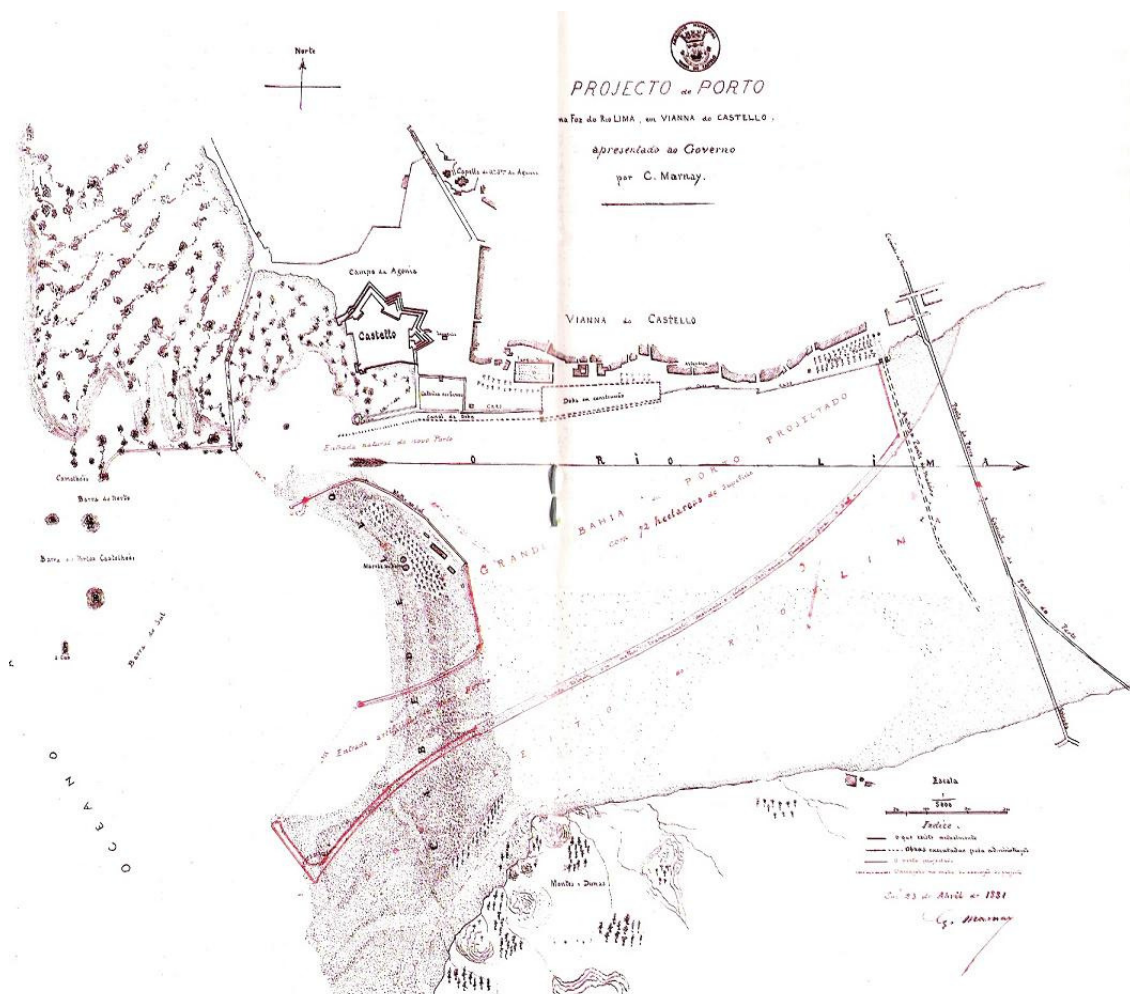


Figura 23 - Planta preliminar da proposta de C. Marnay

Fonte: Peixoto, A. (1998). O Porto de mar de Viana do Castelo e o projecto de C.Marnay. 1ª edição, Viana do castelo. Câmara Municipal de Viana do Castelo

V.3. Início do século XX

Aquando da entrada no século XX acreditava-se que esse fosse o século de grandes descobertas e avanços, desde os científicos aos tecnológicos. É, de facto, um século de grandes transformações também em termos urbanos. O aparecimento da produção em massa, consequência da Revolução Industrial, e o aumento exponencial do automóvel, têm grandes repercussões no urbanismo mundial.

Não sendo um facto propriamente saliente no início de século, a verdade é que em termos urbanos, regista-se desde logo a intenção de mudar o rumo das cidades, começando a adaptar-se às novas exigências, tanto funcionais como urbanísticas.

“(...) regista um novo conjunto de projectos de ordenamento da cidade; transparecerem preocupações urbanísticas e arquitectónicas, ao nível da funcionalidade dos espaços, infraestruturas e equipamentos colectivos.” (Fernandes, 1999, p.30)

As obras públicas continuam a ser o fio condutor de expansão e de consolidação urbana, e para tal, a Câmara elaborou um plano de melhoramento urbano, onde se destacam “(...) a rede pública de iluminação, o abastecimento de água (...) e saneamento, mobiliário urbano (...) espaço verdes ajardinados [e arborizados] (...)” (Fernandes, 1999, p.30).

“(...) as obras públicas inovadoras (caminho de ferro) e a melhoria das vias de transporte existentes (estradas e porto fluvio-marítimo) promovidas pelo Estado e acrescentadas com as realizadas pelo poder municipal, se modificaria, significativamente, o plano urbano (...)”. (Fernandes, 1995, p. 148)

Em 1904, com a nova doca já em funcionamento, a vida comercial muda-se definitivamente, disponibilizando mais espaços verdes que foram conquistados ao rio.

De referir também que a população neste início de século já ascende ligeiramente às 10000 pessoas, aumentando ligeiramente até ao ano de 1930 onde já habitam cerca de 11544 pessoas, segundo o VII recenseamento geral. (Fernandes, 1999)

V.4. Grandes infra-estruturas

V.4.1. Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

Já no plano de melhoramento urbano, citado anteriormente, se previa a abertura de uma grande avenida entre a estação e a doca. Até então, a avenida principal era a Rua de Santa Ana que fazia a ligação entre a estação e o centro da cidade, rua essa que tinha sido alargada pelo município em 1876. (Ramos, 2004)

O objectivo fundamental do município era uma avenida perpendicular ao rio, através da qual fosse possível fazer a ligação entre a estação e a nova doca. Assim, foram apresentadas quatro propostas para esse fim. Duas destas, datadas de 1877, pertenciam ao Director de obras públicas distritais e ao Director do caminho-de-



Figura 24 - Avenida dos Combatentes da Grande Guerra

Fonte: Autor

ferro do Minho, propostas essas que são visíveis na figura 27. As outras duas propostas foram apresentadas em tempos diferentes, uma datada de 1896, projecto da Câmara Municipal, e outra em 1917 pela Junta Geral do Distrito. (Ramos, 2004)

Todas as propostas visavam rasgar a cidade, ao encontro da nova doca, mas também tinham outros objectivos, como “(...) permitir o escoamento do fluxo de tráfego e a dinamização do porto de mar.” (Ramos, 2004, p. 37) A proposta da Junta Geral destaca-se tanto pela sua dimensão como localização, dado que abre um enorme eixo entre a estação e o rio. Esta avenida é uma “artéria ampla, rectilínea, demarcada por edifícios revivalistas e da protomodernidade (Art Déco), que albergam serviços diversificados”. (Fernandes, 1999, p. 31)

Esta obra obrigou a diversas expropriações e à demolição de cerca de 80 casas, resultando do seu alinhamento a eliminação de 4 ruas estreitas e um pequeno largo. (Ramos, 2004, p. 37) A obra para a abertura da avenida iniciou-se e concluiu-se no ano de 1917.

Com a abertura da avenida, o centro da cidade passou a ser um local de interesse e de procura, não sendo de estranhar a implantação de alguns edifícios marcantes na mesma. Entre vários, destacam-se a escola primária do Arq. Baltazar de Castro e Rogério de Azevedo (cf. Figura 25) e o edifício dos correios do Arq. Rogério de Azevedo (cf. Figura 26).



Figura 25 - Escola Primária da Avenida

Fonte: Autor

Esta grande artéria criada vem confirmar as alterações urbanísticas e comprovar o seu “(...) carácter urbano (...) articulando as diferentes áreas do tecido urbano (...)” (Fernandes, 1999, p. 31)



Figura 26 - Correios

Fonte: Autor

Efectivamente, com a criação deste eixo, a transição entre o Jardim Marginal, a doca e a estação ficam mais próximos, criando-se também uma nova centralidade na cidade.

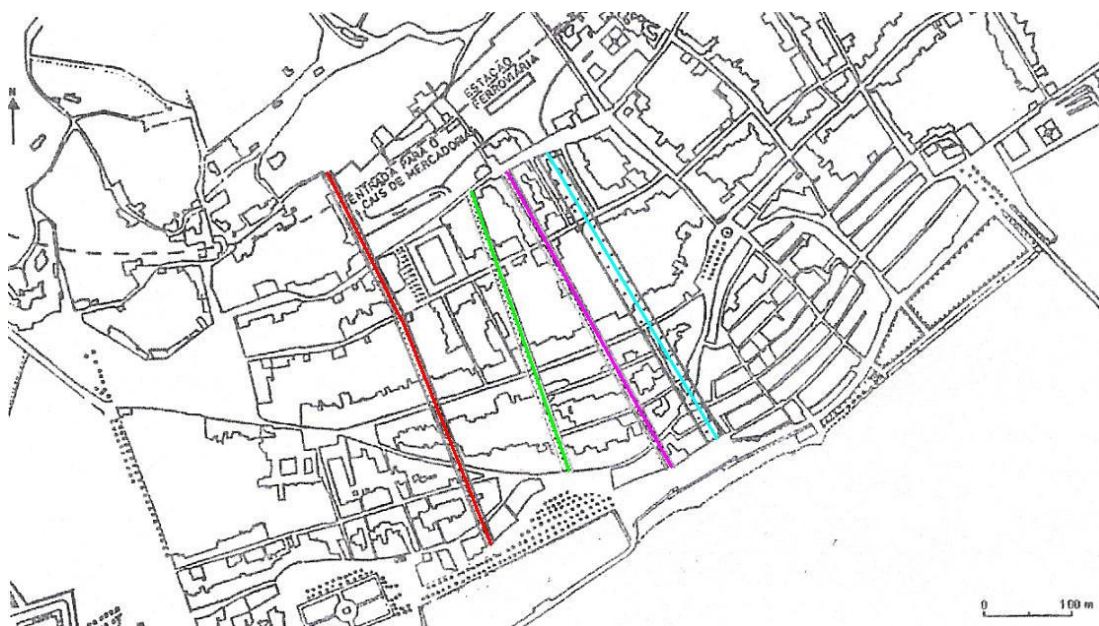


Figura 27 - Propostas para a Avenida

Fonte: Adaptado de: Ramos, T. (2004). *Viana Polis – Continuidade ou/ Ruptura*. Porto, FAUP

Legenda: Esquerda para direita. Projectos: Câmara Municipal; Caminhos-de-ferro; Obras públicas distritais; Junta Geral do Distrito.

V.4.2. Templo de Santa Luzia – Arquitecto Miguel Ventura Terra

Nos finais do séc. XIX, princípios do séc. XX, nasce no topo do monte de Santa Luzia um projecto ambicioso, sob a orientação do Arq. Ventura Terra, o templo de Santa Luzia. O projecto datado de 1898 terá começado a sua construção poucos anos depois. Implantado a 250 metros acima do nível do mar, o que o torna ainda mais belo, transforma-se na coroa de Viana. (http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx)

A obra é de “(...) inspiração romântico-bizantino e lembra o Sacré-Coeur de Montmartre (...)” (d’Alpuim 1989, p. 83) (cf. Figura 28).



Figura 28 - Sacre-Coeur de Montmartre

Fonte: <http://readthisblog.net/wp-content/photos/sacrecoeur.jpg>

Porém, este monumento complexo conheceu vários desenvolvimentos aquando da sua construção, chegando mesmo ao ponto de o arquitecto não saber realizar o que desenhou, segundo afirma d’Alpuim (1989, p. 105) “(...) porque ainda lhe faltavam pormenores e cálculos, não se via como executá-lo.”

Assim, foi necessário encontrar alguém que se responsabiliza-se pela execução do projecto, sendo que a obra se encontrava parada há já algum tempo. É então que surge o Arq. Miguel Nogueira, que aceita a difícil tarefa de recomeçar a obra em 1926. A construção avançou rapidamente de modo a fechar o núcleo central da mesma, sendo que em Agosto do mesmo ano abre à prática religiosa. (d’Alpuim, 1984)



Figura 29 - Templo de Santa Luzia

Fonte: Autor

O templo ergue-se sobre 20 degraus, em redor de uma enorme escadaria à sua volta. Este contém um zimbório e nas suas “(...) três fachadas uma enorme rosácea (as maiores da península ibérica) (...)” (d’Alpuim, 1984, p. 83)

V.4.3. Hotel de Santa luzia

Ao mesmo tempo que decorria a obra do templo de Santa Luzia (também conhecido como Basílica do Sagrado Coração de Jesus), nascia, também na mesma zona, o Hotel de Santa Luzia. Hotel, esse, que foi mandado construir por Domingos José Morais em 1918, um português que fez grande parte da sua vida no Brasil.

No entanto, por motivos de saúde, não o conseguiu terminar, acabando por ser comprado pelo Eng.º Bernardo Pinto Abrunhosa, que o inaugurou em 1921. Como refere d'Alpuim, (1989, p. 115) durante décadas o Hotel de Santa Luzia foi a sala de visitas de Viana. Localizado sobre uma paisagem deslumbrante, o local é caracterizado pela sua tranquilidade e pelas suas matas envolventes.



Figura 30 - Entrada do Hotel de Santa Luzia

Fonte: Autor

Amália Rodrigues a primeira vez que veio a Santa Luzia [hotel] escreveu: cheguei, gostei e fiquei... e voltarei. (d'Alpuim, 1989, p. 115) Também outras personalidades passaram por este hotel, como “(...) a princesa Maria Adelaide, do Luxemburgo (...)” (d'Alpuim, 1989, p. 115) ou mesmo Presidentes da República.

Sem dúvida que Viana vivia por estes tempos grandes mudanças, que trouxeram riqueza e despertaram curiosidade, com diferentes obras que se realizavam e outras já concluídas. Porém, por volta dos anos 50, o hotel atingiu um estado de degradação tal que foi obrigado a encerrar. Voltou a abrir portas passados cinco anos, sensivelmente, já depois da realização de grandes obras de melhoramento, projecto, esse, do arquitecto Jorge Segurado. (d'Alpuim, 1989)



Figura 31 - Hotel de Santa Luzia

Fonte: Autor

V.4.4. Elevador de Santa Luzia

Este início de séc. continua rico em grandes obras para a cidade. De facto, além das duas construções já referidas, é inaugurado, em 1923, o elevador de Santa Luzia, tendo como promotor o Eng.º Bernardo Pinto Abrunhosa. O objectivo deste funicular era proporcionar à população uma vista diferente sobre a cidade, bem como visitar o templo que estava em construção, e facilitar o acesso ao Hotel. (Carvalho, 1997) (http://www.falcaodominho.pt/jornal/fm_news.php?nid=2025)

Assim, surge na cidade um novo elemento, inovador, diferente de todos aqueles que haviam sido construídos até à altura. Inicialmente, a dificuldade passava pela enorme distância que separava as duas cotas, cota alta (topo do monte) e cota baixa (zona onde se construiu a casa do elevador). Efectivamente, os 650 metros de distância total da linha adquiriam grande impacto, por



Figura 32 - Entrada do Elevador de Sta. Luzia

Fonte: Autor

um lado, o enorme rasgo efectuado no monte, por outro, tornava-se o maior de Portugal. (Carvalho, 1997). (http://www.falcaodominho.pt/jornal/fm_news.php?nid=2025)

“(…) Bom Jesus de Braga, construído em 1882 (…) tem uma distância de 274 metros. Os da Lavra (188 metros), Glória (276 metros) e Bica (283 metros), em Lisboa, respectivamente construídos em 1884, 1885 e 1892, (…) O da Nazaré (310 metros), construído em 1889 (…)” (http://www.falcaodominho.pt/jornal/fm_news.php?nid=2025)

Entre outras características, podemos destacar uma inclinação de cerca de 25%, a existência de um cruzamento central onde se faz a passagem dos dois funiculares, e, em termos de desnível, encontramos 160 metros, que perfaz também o maior de Portugal. No ano de 2001 o elevador fica inactivo, degradando-se até 2005, ano em que iniciam-se obras de restauro por parte da CP. Hoje, é um dos principais locais de interesse turístico, aproveitando a magnífica paisagem que é proporcionada nos sete minutos de viagem para cada lado. (http://www.falcaodominho.pt/jornal/fm_news.php?nid=2025)

VI. Séc. XX, Estado Novo: 1926 - 1975

VI.1. Acontecimentos ocorridos

O início de século marca sem dúvida algumas alterações importantes na estrutura da cidade, nascendo também com isso vários edifícios que a vão identificar durante o séc. XX. O período consagrado neste capítulo destina-se a identificar claramente uma época de carácter conservador, com ideias e regras bastantes rígidas.

Assim, a partir de 1926, inicia-se um novo período político que se estende até 1974. Durante este período podemos destacar três partes. Inicialmente o período da ditadura militar, 1926 – 1933, conduzido por militares e que põem fim ao regime democrático. Contudo, neste momento de instabilidade política, as divisões não se fizeram esperar, uns tinham como objectivos “(...) apenas regenerar a república implantada em 1910 (...)” (Rosa et al., 1992, p. 22) e outros “(...) queriam fundar uma nova ordem política, económica e social assente num estado autoritário (...)” (Rosa et al., 1992, p. 22)

Em 1933, é instituído o novo governo presidido por António de Oliveira Salazar, diga-se que o mesmo já era ministro das finanças do antigo governo do General Óscar Carmona, aquando da ditadura militar. Já como ministro das finanças ganha cada vez mais peso e consegue controlar grande parte dos ministérios. É durante a legislatura do General Domingos de Oliveira que o próprio inicia a construção de um novo regime político, denominado Estado Novo. (Rosa, 1992)

Durante esta época surgem também na Europa outros regimes autoritários, como Itália, Espanha e Alemanha. Este Estado Novo, como defendeu Salazar, assente em regras bastantes rígidas, desde o conservadorismo, tradicionalismo, nacionalismo e corporativismo. Também a igreja católica é mencionada como sendo aliada do Estado Novo. Aliás, Salazar, antes de entrar no governo era “(...) dirigente do partido do Centro Católico e um dos seus mais proeminentes doutrinadores (...)” (Rosa et al, 1992, p. 201)

Na verdade, a igreja católica apresentava-se como uma importante instituição, não só institucionalmente, mas também na consolidação do poder a Salazar.

A igreja contribui não só para promover a ascensão de Salazar e do Estado Novo como também para a sua consolidação e evolução, ao torna-se num importante suporte institucional do regime, sobretudo nos primórdios, ao possibilitar ideologicamente a incorporação de massas no regime. (Rosa et al, 1992, p. 201)

Esta relação teve como ponto mais alto a assinatura da concordata, 1940, onde se estabeleciam as liberdades religiosas e a separação entre o poder institucional e o poder religioso. No pós guerra as relações foram esfriando levando mesmo a “(...) tensões nessa colaboração, tanto interno como sobretudo externo (com o Vaticano)” (Rosa et al, 1992, p. 203)

Como é que as pessoas apreciam os coletes-de-forças? Poucos ditadores o souberam. Salazar verificou-o no Outono passado [1945] quando subitamente proclamou a liberdade de imprensa e eleições livres para uma nova assembleia nacional (Santos, 1987, p. 72)

Durante este período surge, entretanto, a polícia política, PIDE, que se encontra sempre presente com os chamados informadores. O sistema estava montado para ser eficiente, em função das ideias de Salazar. Também a educação era rígida e sob um sistema montado à imagem do mesmo. O próprio método de ensino visava incutir nos alunos um modelo de sociedade bastante conservador e inflexível. (Rosa et al, 1992)

“Sob uma matriz autoritária (...) a raiz doutrinal está sempre presente, extravasando mesmo os espaços escolares, para se projectar no seio das famílias e das comunidades.” (Rosa et al, 1992, p. 456)

Em 1968, por motivos de saúde, afasta-se do governo sendo o seu sucessor Marcelo Caetano, o qual governou até 1974, momento do golpe de estado. Na altura Marcelo Caetano não mudou a linha de pensamento Salazarista, estendendo um pouco mais o período do Estado Novo. (Oliveira Salazar. In Diciopédia X [DVD-ROM]. Porto: Porto Editora, 2006. ISBN: 978-972-0-65262-1)

Estando Portugal mergulhado num regime ditatorial era de esperar um controlo bastante apertado em todas as áreas. A arquitectura não foge à regra. Porém, nos primórdios do Estado Novo, esse controlo não era tão apertado nem procurava orientar a expressão arquitectónica. Segundo Nuno Teotónio Pereira, existiam várias razões para essa liberdade arquitectónica.

Era preciso construir, e construir depressa, em contraste com o arrastamento das obras públicas durante a República; para isso seria prejudicial colocar entraves ao trabalho dos projectistas, a quem se pedia celeridade e competência; (Pereira, 1987, p 324)

Não tinha ainda o regime definido com precisão o seu perfil ideológico, pelo que lhe faltava base doutrinal para um intervenção directa, mais não lhe restando do que uma atitude de tolerância ou indiferença face às correntes que se manifestavam no espectro cultural; (Pereira, 1987, p 324)

Assim, dado que ainda não adquirira a plenitude dos poderes nesta área, pouco lhe restava senão assumir um facto, a não interferência na expressão arquitectónica, pelo menos no início do Estado Novo, dado que mais tarde essa interferência viria a surgir. (Pereira, 1987)

Interferência, essa, que emerge já durante uma fase de consolidação do Estado Novo, 1933-1938, quando “(...) sente a necessidade de criar uma arquitectónica própria.” (Pereira, 1987, p. 324) Esta necessidade transforma-se cada vez mais num estilo arquitectónico que visa expressar os valores incutidos pelo Estado Novo.

“(...) deveria espelhar os valores que o sustentavam: a autoridade, a disciplina e a ordem, por um lado, e por outro o culto da nacionalidade, da família e do mundo rural.” (Pereira, 1987, p. 324)

Lançados os dados para esta concretização, a ideologia do Estado Novo ganha mais força, abraçando mais um sector de actividade, sendo este um excelente veículo para consolidação e desenvolvimento do mesmo. (Pereira, 1987)

Emerge também nesta altura outro problema para Salazar, com os edifícios públicos definitivamente controlados, as obras privadas escapavam-lhe. Porém, rapidamente, o Estado Novo incute incentivos fiscais de modo a estes “(...) participarem no processo de aporuguesamento que se ambicionava.” (Pereira, 1987, p.325)

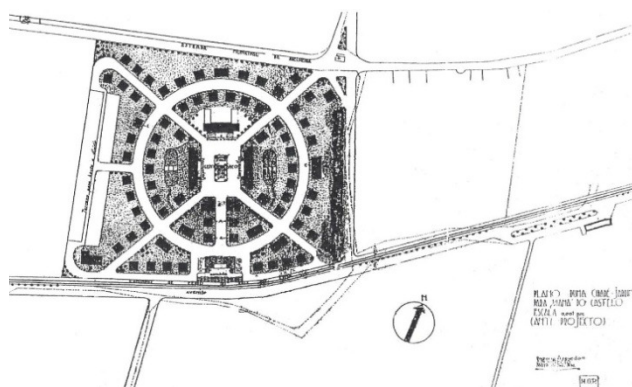
“Para a ditadura, a organização e o zonamento do território eram áreas arbítrio e as políticas sociais constituíam território perigoso (...)” (Eloy, 1994, p. 331) De referir ainda que desta época destacam-se as chamadas casas do povo e as escolas primárias, todas com o mesmo projecto.

VI.2. Plano de uma cidade jardim, Arquitecto Rogério de Azevedo

É durante o período do Estado Novo que aparecem diversos planos de ordenamento na cidade de Viana. Estes surgem na necessidade de melhorar a qualidade de vida da população e encontrar novas estruturas urbanas. Neste seguimento, é no ano de 1932 que o arquitecto Rogério de Azevedo desenvolve um projecto denominado de Cidade Jardim. (Lôbo, 1993)

Aquando da sua construção, o projecto encontrava-se afastado da cidade, na sua periferia. O conceito utilizado pelo Arquitecto, aqui representado numa pequena escala (cf. Figura 33 e 34) tinha como objectivo colocar as pessoas em áreas menos urbanas onde o contacto com a natureza estivesse mais presente. (Lôbo, 1993)

Este projecto apresenta uma “(...) pequena unidade suburbana, circular, fechada sobre si própria (...) e assumida como uma cidade-jardim (...)”. (Lôbo, 1993, p. 121)



Todavia, segundo o referido autor,

“(...) a morfologia e o seu programa aproximam-na mais das Siedlungen alemãs do que da cidade-jardim inglesa.” (Lôbo, 1993, p. 121)

Figura 33 - Plano de uma Cidade Jardim do Arq. Rogério de Azevedo

Fonte: Lobo, M. 1993. Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954. 1ª edição, Lisboa. FAUTL

A proposta apresentada tinha um traçado claro com ligações às chamadas Siedlungen que “(...) eram cidades de fundação, com traçado regular, que surgiram na Alemanha (...) como forma de consolidar a ocupação de territórios de fronteira.” (Lôbo, 1993, p. 121)

“Este conceito é recuperado no final do século dezanove, no contexto do movimento da reforma de vida, sustentado pela pequena burguesia que acalenta ideologias anti-urbanas (...) aderindo a uma ideologia de regresso à natureza (...)” (Lôbo, 1993, p. 121)

A diferença que existe entre esta proposta, associada às Siedlungen, e a Cidade Jardim inglesa tem a ver com a sua integração no espaço, ou seja, as cidades jardins inglesas tem uma dimensão bastante superior porém são inferiores em termos populacionais comparando-as com o exemplo alemão. (Lôbo, 1993)

Este plano realizado pelo referido Arq. tinha também como objectivo ser um bairro económico, de morfologia simples. Este bairro como é hoje designado, nada indicava sobre a expansão urbana até então, aliás, é o único exemplar de cidade jardim existente em Viana. (Fernandes, 1995)

“(...) apesar de tudo, a sua desinserção do conjunto do espaço urbano de então, não lhe confere o estatuto de claro indicador de um crescimento do espaço construído para o exterior da ferrovia (...)” (Fernandes, 1995, p. 138)

Conforme é possível ver na figura 34, o plano de Rogério de Azevedo está completamente absorvido pela estrutura urbana, situando-se numa zona bastante consolidada da cidade. Também é possível verificar que houve algumas alterações no plano de urbanização.



Figura 34 - Imagem de satélite do plano elaborado por Rogério de Azevedo

Fonte: Google Earth

VI.3. Plano mestre da urbanização da praia do Cabedelo, arquitecto Jorge Segurado e António Varela

Como referido anteriormente, diversos planos surgem para o ordenamento do território, uns numa dimensão mais diminuta, outros com uma dimensão mais abrangente. É o caso do plano mestre da urbanização da praia do Cabedelo, situado na zona da foz do Lima, na margem do rio oposta à cidade. (Lôbo, 1995, p. 126)

Este plano nasce, assim, de um concurso público lançado em 1933, ao qual os arquitectos Jorge Segurado e António Varela responderam com este projecto, alcançando o primeiro lugar. Deste modo, a zona é marca por uma extensa área de pinhal e por duas praias, uma voltada para o mar, e outra fluvial, voltada para o rio. (Lôbo, 1995, p. 126)

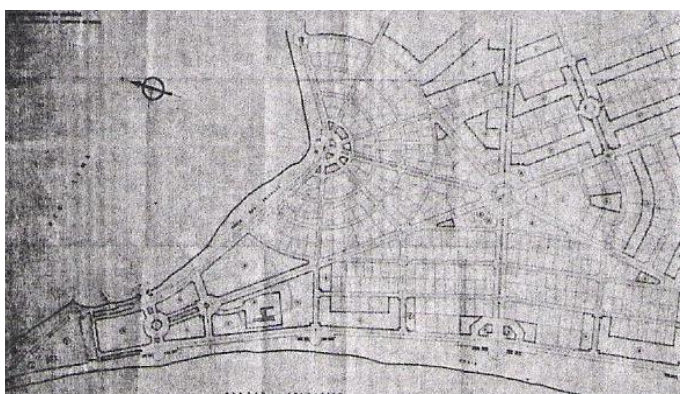


Figura 35 - Plano mestre de urbanização da praia do Cabedelo

Fonte: Lobo, M. (1995). Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco. 2ª edição, Porto. Faup

A proposta apresenta um traçado claro, marcando nitidamente os seus pontos principais.

“(…) dois pontos focais, um central, atravessando pelo eixo viário principal, perpendicular à costa atlântica, e outro, junto ao rio, donde divergem sete arruamentos radiais. (...) (Lôbo, 1995, p.126)

Ainda nesta proposta destacam-se os corredores verdes e os percursos pedonais. Os quarteirões resultam da linearidade da estrutura viária proposta sendo as parcelas separadas por vegetação. (Lôbo, 1995, p. 126)



Figura 36 - Imagem de satélite da situação actual no Cabedelo

Fonte: Google Earth

VI.4. Projectos da década de 40

Na década de 40 surgem vários planos de urbanização, porém, também é bom referir que existem outros projectos com uma dimensão inferior e com outros objectivos. Assim, falamos do projecto urbanístico do santuário de Santa Luzia, elaborado pelo Arq. João Faria da Costa, um plano de pormenor para o bairro da Bandeira entregue ao Arq. João Aguiar e um plano geral de arranjo do porto de mar e da cidade de Viana do Castelo, elaborado pelo Arq. Paulo Cunha, este último datado de 1943. (Lôbo, 1995)



Figura 37 - Jardim posterior ao templo

Fonte: Autor

Estes diversos estudos feitos sobre determinada zona da cidade, visavam melhorar a estrutura urbana e estendê-la de forma cuidada. Assim, a proposta apresentada para o arranjo da cidade pelo Arq. Paulo Cunha têm como objectivo “(...) a abertura de novas ruas através dos grandes logradouros existente (...)” (Lôbo, 1995, p.180)

Com esta solução apresentada o Arq. pretendia uma “(...) densificação de um tecido consolidado, mas rarefeito (...)” (Lôbo, 1995, p.180) Na altura da apresentação da proposta existia uma grande área desperdiçada entre os vários edifícios que constituíam a cidade, sendo que foi a partir desse ponto que o projecto foi elaborado.

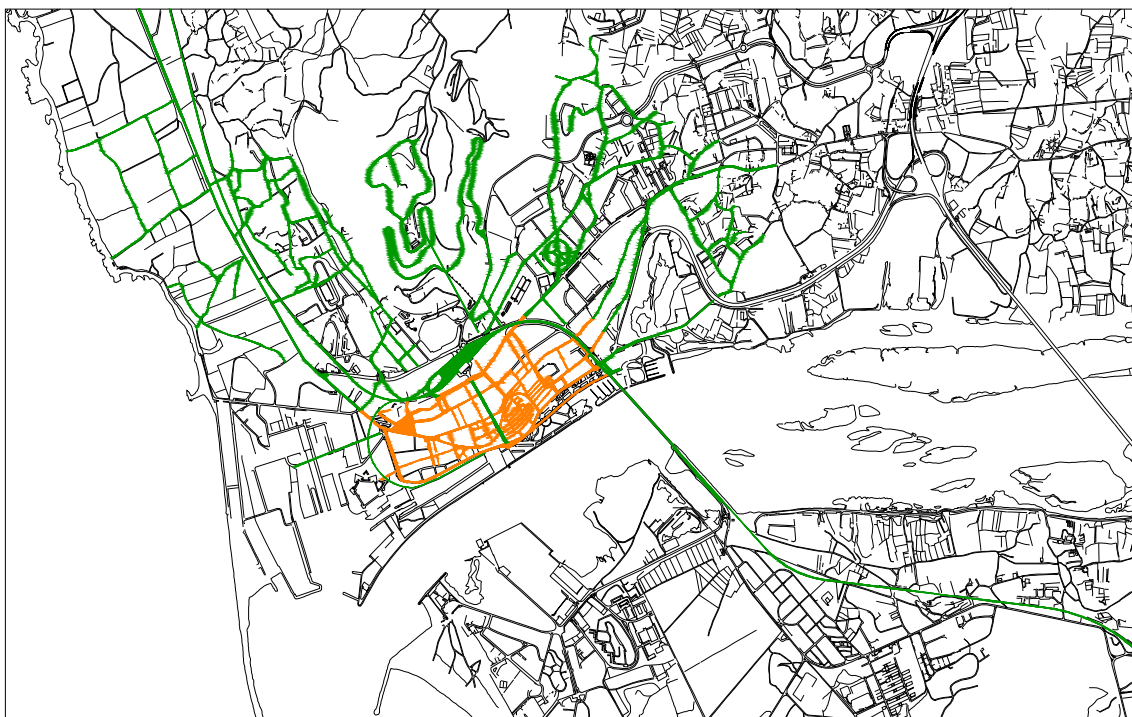


Figura 38 - Jardim lateral ao templo

Fonte: Autor

O arranjo urbanístico de Santa Luzia visava melhorar o acesso tanto ao templo como ao hotel. Assim, foi melhorada toda a acessibilidade ao cimo do monte, bem como o exterior do templo. (cf. Figura 37 e 38) É no seguimento destes vários projectos e estudos que a Câmara Municipal entrega a difícil tarefa de apresentar um plano geral de urbanização ao Arq. João Aguiar. (Lôbo, 1995)

VI.5. Espaço público – Planta de 1941



Mapa 5 - Planta da área urbana com a representação do núcleo de 1941

Fonte: Autor

Como já foi referido anteriormente, nos anos 40 surgiram diversos planos e estudos de urbanização. Uns não passaram de estudos, outros apresentaram ideias interessantes de forma sectorial e outros conseguiram impor-se, sendo mesmo executados.

Desde logo apercebemo-nos de um forte crescimento entre a última análise do espaço público, 1868-1869, e a actual análise de 1941. De referir que, entre a última análise e esta aqui abordada, salta logo à vista a expansão da cidade para além dos seus limites administrativos, não significa isso que a planta anterior se reduza apenas ao abordado, mas dado que não existiam mais elementos que completassem a construção da análise gráfica, cingimo-nos apenas aos elementos gráficos existentes.

Assim, nesta comparação de 41, é notória uma expansão urbana para norte e para nascente. Claro está, que para esta expansão para norte, muito contribui o caminho-de-ferro, construído no final do século passado. Este crescimento, como é possível verificar no mapa, surge torneando o monte de Santa Luzia, com a excepção da acessibilidade ao cimo do monte. Torna-se também claro que esta expansão busca novas zonas

habitacionais, procurando zonas de cultivo na proximidade da cidade. (Fernandes, 1999, p. 32)

Também foi por volta dos anos 40 que foram abertas as duas avenidas paralelas à linha do caminho-de-ferro, hoje, Avenida D. Afonso III e Avenida 25 de Abril. A Avenida 25 de Abril, exterior ao caminho-de-ferro aparece numa altura de crescimento e expansão urbana, sendo que esta avenida segue para norte na designação de N.13. (Fernandes, 1999, p. 32)

Efectivamente, aquando da construção da linha de caminho-de-ferro, esta estagnou de certa forma o crescimento urbano, devido ao “(...) efeito de absorção daquela barreira, que havia amputado o arruamento da bandeira [rua mais comprida de cidade] (...)” (Fernandes, 1999, p.32)

Também segundo o mesmo autor, surge nesta altura um novo conceito de construção, o “(...) individualismo construtivo: moradias geminadas e unifamiliares: (...) vivendas no meio de quintas (...) e as primeiras residências de veraneio no Cabedelo (...)” (Fernandes, 1999, p.32)

Nesta análise também se percebe a importância que teve a construção da ponte Eiffel e o caminho-de-ferro, pois são estes dois elementos que vão ajudar a uma expansão mais rápida da cintura urbana, sendo a outra margem do rio Lima um lugar apetecível para se explorar. (Fernandes, 1999)



Figura 39 - Entrada da antiga ponte de madeira a meio do Jardim Publico.

Fonte: Arquivo Municipal

Também, nesta análise, já é possível abordar outros locais de interesse da cidade, como o Jardim Público junto ao rio. Jardim, esse, que foi completado e expandido até à ponte Eiffel a partir de 1912, como referido anteriormente.

VI.6. Grandes infra-estruturas

VI.6.1. Estaleiros Navais de Viana do Castelo (1944)

Durante este período de sucessivos estudos de planeamento urbano é construído na parte poente da cidade, onde o rio se junta com o mar, os Estaleiros Navais. Na sua inauguração, datada de 1944, os estaleiros contavam com uma área de 35.000 metros quadrados. Na altura, estes estaleiros enquadravam-se na cidade com apenas 14.000 habitantes. (Abreu e Neto, 1993)

A sua construção visava a modernização de toda a frota piscatória. Sendo a maior empresa da região, era natural que fosse bastante procurada para empregar pessoas da zona. Tal como nos é referido, esta é “(...) a empresa que mais mão-de-obra absorve localmente (...)”. (Abreu e Neto, 1993, p. 39) Com isto, é natural que surjam mudanças na vida da cidade, dado que com a criação de inúmeros postos de trabalho a situação financeira também tendeu a melhorar.



Figura 40 - Vista aérea dos actuais Estaleiros Navais

Fonte: Autor

Inicialmente, os estaleiros dispunham de duas docas, uma com 158 metros de comprimento e 18.5 metros de largura, e outra, com 127 e 18.5 metros respectivamente. A sua área, já referida anteriormente, era a adequada à altura, porém com a evolução do tempo e a modernização dos estaleiros, a sua dimensão começava a ficar pequena, tendo sido aumentada diversas vezes. (Abreu e Neto, 1993)



Figura 41 - Imagem inicial dos Estaleiros Navais

Fonte: Abreu, A. Neto, D. 1993. Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA. 1ª edição, Viana do Castelo. Estaleiros Navais de Viana do Castelo

Hoje em dia, os estaleiros assumem um papel fundamental na vida da cidade, tal como no passado, sendo que agora tem uma área superior a 400.000 metros quadrados. Para uma melhor noção da escala, a área inicial dos estaleiros é inferior à actual área coberta dos mesmos, situando-se por volta dos 40.000 metros quadrados, conforme a figura 42. (Abreu e Neto, 1993, p. 42)

Também em termos de mão-de-obra os estaleiros sentiram grande evolução, sendo que segundo os autores:

“(…) de 1949 para 1957, o numero de trabalhadores praticamente triplicou, passando de 554 para cerca de 1500 trabalhadores. Em 1959-60, este valor veio a subir para valores próximos dos 1600, e atingiu o pico dos 2000 em 1984. (Abreu e Neto, 1993, p. 42)

De referir ainda que estes valores referem-se a números directos, sendo que os indirectos hoje em dia ultrapassam esse valor.



Figura 42 - Área actual dos Estaleiros Navais

Fonte: Adaptado de Google Earth/Autor

VI.6.2. Liceu de Viana - Arquitecto Januário Godinho (1946)

A criação dos liceus, denominação aplicada a todas as escolas de ensino dispersas pelo país, deu-se através de um decreto de lei de 17 de Novembro de 1836, que criava os chamados Liceus de Portugal.

“Em cada uma das Capitais dos Distritos Administrativos do Continente do Reino, e do Ultramar haverá um liceu, que será denominado Liceu Nacional (...)” (Santos, 1953, p. 24)

Em Viana, o Liceu abriu portas no ano lectivo de 1853-1854, não nas instalações que hoje conhecemos, mas sim no antigo Convento de S. Domingos, sendo este o primeiro de quatro edifícios por onde este passou. Efectivamente, em Janeiro de 1855, o Liceu muda de instalações, e fica situado na rua da Bandeira, perto da linha do caminho-de-ferro. (Santos, 1953, p. 27)

Em 1922, o Liceu está prestes a mudar novamente de residência, desta feita, o ministério da instrução pública adquire “(...) o edifício denominado dos Quesados e todos os terrenos anexos (...)”. (Santos, 1953, p. 27) Contudo, em 1931, o edifício encontrava-se bastante degradado, sendo necessárias obras de reabilitação.

O reitor, entretanto, pede um técnico para estudar um novo edifício nos terrenos da Quinta dos Quesados. Assim, mais tarde, e depois de alguns avanços e recuos, a junta de construções para o ensino técnico e secundário anuncia a construção de raiz de um novo edifício. É construído o actual Liceu, entrando em funcionamento em 1946. (Santos, 1953)



Figura 43 - Vista lateral do liceu

Fonte: Autor

O projecto deste foi entregue ao Arq. Januário Godinho. O Liceu apresenta vários volumes de forma rectangular tendo um corpo principal. O edifício é composto por dois pisos e tem incluído, para além de salas de aulas, um pequeno pavilhão, secretarias, uma biblioteca, auditórios, cantina, e anexos. O edifício é circundado por jardins e campos de jogos. (Caló, 2007)



Figura 44 - Vista parcial posterior do Liceu

Fonte: Autor

VI.7. Espaço público – Dois planos, um arquitecto

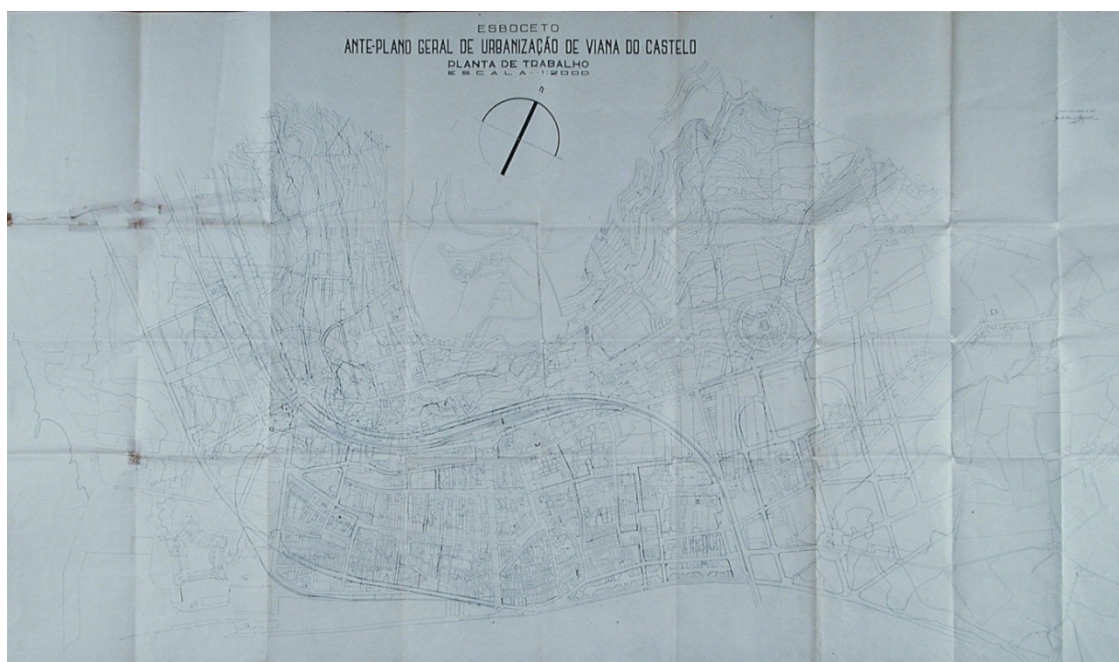


Figura 45 - Esboço do ante plano de urbanização

Fonte: Arquivo municipal

No seguimento dos projectos da década de 40, referido no ponto VI.4, a Câmara encarrega o Arq. João Aguiar de elaborar um plano geral de urbanização. O esboço desse projecto foi finalizado em 1945 e tinha como principais objectivos uma reformulação de toda a estrutura viária, dado que esta não respondia às novas necessidades de circulação. Porém, esta primeira solução não agradou, dadas as inúmeras demolições que teriam de ocorrer para a reformulação da circulação viária. (Lôbo, 1995 p, 180)

Deste esboço só “(...) foram executadas duas vias: uma a norte outra a sul do caminho de ferro, de forma a permitir o atravessamento da cidade em condições de segurança.” (Lôbo, 1995, p. 180)

Três anos mais tarde, o mesmo Arq. entrega o antepiano de urbanização, fazendo-se acompanhar de um inquérito. Inquérito, esse, que foi severamente criticado pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, onde refere mesmo que a informação documentada no dito documento, (...) em nada influenciava as propostas formuladas.” (Lôbo, 1995, p. 180) Este organismo criticou também a forma como estava distribuída a população, recomendando um equilíbrio da mesma. (Lôbo, 1995)

Nesta segunda proposta, efectuou-se uma avaliação da cidade, não tendo sido objecto de análise os edifícios e as áreas históricas. A liberdade para trabalhar neste projecto não era muita, sendo condicionado diversas vezes pelo poder superior. Uma das condicionantes, pressupunha a construção de habitação de baixo custo e custo intermédio, não esquecendo a exigência da expansão urbana. (Ramos, 2004)



Figura 46 - Ante plano geral de urbanização

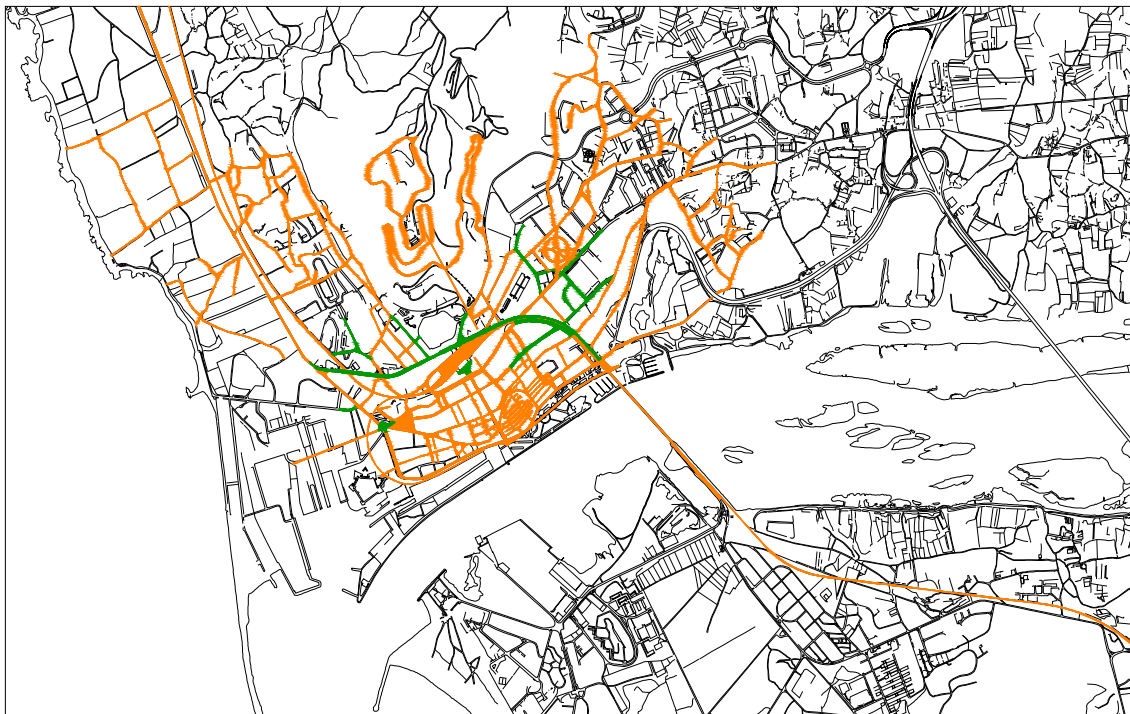
Fonte: Arquivo Municipal

Entre outros aspectos levantados aquando deste ante plano, realça-se para o melhoramento de algumas praças, o alargamento e regularização de várias ruas, a construção de novas acessibilidades, entre elas, "(...) a rua que limita pelo norte a zona portuária até ao Bairro dos Pescadores, e desde o largo de 5 de Outubro." (Ramos, 2004, p. 111) Estas visavam melhorar o fluxo de tráfego no centro da cidade.

Segundo o mesmo, devia-se construir um novo percurso para a estrada nacional, dado que esta provocava grandes fluxos de trânsito por dentro da cidade. Também a proposta para a central de camionagem, situada junto ao elevador de Santa Luzia, ou na Praça da rua do Carmo, não foi avante, situando-se posteriormente a nascente do Liceu. Curioso verificar que hoje a central situa-se, sensivelmente, na zona onde tinha sido inicialmente proposta. (Ramos, 2004)

Uma das poucas propostas que foi avante referia-se à localização da feira semanal. Esta situava-se junto ao Jardim Marginal, perto de mercado que ali existia, sendo que a

proposta era transferir a mesma, para o Campo do Forno, hoje campo da Agonia, junto aos Estaleiros Navais. Por fim, este considerava indispensável a obtenção de terrenos para terraplanagem devido ao movimento portuário. (Ramos, 2004)



Mapa 6 - Planta da área urbana com o núcleo de finais dos anos 40

Fonte: Autor

Estas duas propostas apresentadas na década de 40, representam uma preocupação da Câmara com o crescimento urbano, receando não encontrar respostas para o mesmo. Na planta acima podemos analisar a estrutura urbana no seguimento das duas propostas apresentadas pelo Arq. João Aguiar. Verifica-se grande preocupação na estrutura viária no núcleo principal, sobretudo na zona envolvente à estação, bem como no melhoramento de novos arruamentos, como o acesso ao monte de Santa Luzia, a estrada nacional para norte e outras pequenas ruas mais internas da cidade.

VI.8. Planta geral de urbanização de 1961



Figura 47 - Antepiano de Urbanização (Revisão) – Arq. João Aguiar

Fonte: Arquivo municipal

Ainda na continuação dos planos apresentados pelo Arq. João Aguiar, surge em 1961, outro plano, uma revisão do antepiano de urbanização. Este plano consagra muitas ideias apresentadas nos anteriores, apresentando, no entanto, uma pequena revolução no funcionamento da cidade.

Desde logo, apercebe-se da estratégia montada de forma a extrair o máximo da circulação viária da cidade. A ideia, já apresentada anteriormente, consistia em refazer todo o atravessamento da cidade pela N.13, por um novo local, afastando do centro da cidade todo o tráfego que pretendia apenas cruzar a cidade. Além disso, propôs a substituição da ponte Eiffel, alegando não existir condições de tráfego nesta, atribuindo o acesso à N.13 por uma nova ponte, representada na figura 47. (Ramos, 2004)

Nesta revisão existe uma clara preocupação em termos urbanísticos, definindo-se novas regras volumétricas, ajudando e incentivando a construção de edifícios com 3 e 4 pisos e permitindo rendas económicas. Também o centro histórico é citado, dado que deveria ser realizado um regulamento específico para o mesmo, acompanhado de um estudo da área. (Ramos, 2004)

A conservação do centro histórico é, aliás, um importante ponto de análise, visto que no projecto estava previsto uma delimitação de todo este espaço, de modo a conservá-lo e a manter as suas características originais. Nesta zona, o Arq. sugere a criação de uma área comercial de interesse para a cidade, que tenha também funções turísticas e culturais. (Ramos, 2004)

Entre os elementos que se mantêm nesta proposta, destaca-se o Campo d' Agonia, onde é referenciado como um elemento a conversar tal como se encontrava na altura, colocando alguma vegetação em seu redor, no caso específico, árvores. (Ramos, 2004)

Durante esta época, verifica-se um “(...) preenchimento gradual dos espaços ainda disponíveis, no interior da cidade, processando-se a urbanização de logradouros (...)” (Fernandes, 1999, p. 34)

Neste plano está contemplado uma zona desportiva, onde se inclui um campo de futebol, piscina, court de ténis e mesmo uma doca de recreio. Para retirar partido da topografia foi prevista a criação de uma lagoa integrada no complexo desportivo. Diga-se que esta proposta não foi avante, apesar de contar, mais uma vez, com ideias que mais tarde foram aproveitadas. Hoje, essa zona integra o programa polis, onde, depois de obras de melhoramento e reabilitação, foi criado o parque ecológico de Viana do Castelo. (Ramos, 2004, p.111)

Por último, este orienta a sua proposta para um estudo sobre vários equipamentos e serviços, onde se destacam uma escola técnica, um hotel, uma central de camionagem e o mercado. (Ramos, 2004)

É de referir que nestes vários projectos apresentados pelo Arq. João Aguiar houve várias propostas que foram avante, umas na altura, outras mais tarde. Todavia, é curioso verificar-se que ideias um pouco utópicas, não concretizadas no momento, surgem hoje em dia na estruturação da cidade e algumas sendo elementos chaves para o tráfego viário.

VI.9. Acontecimentos ocorridos

Caminhávamos a passos largos para o último quarto de século, mas não antes de conhecer o dia que ficou denominado de 25 de Abril de 1974. Importa aqui referir a política que vigorava até então, uma ditadura com 48 anos, num regime fechado e controlador.

“Naquela manhã de 25 de Abril de 1974, acordei para a realidade de um novo país. Nunca tinha ouvido falar em liberdade ou democracia, com aquele sentido político, já que para trás ficariam as recordações de uma falsa liberdade, que faria de mim um chefe de quinas da mocidade portuguesa (...)” (Silva, 1999, p. 103)

A ditadura tinha acabado e para isso muito contribuiu o Movimento das Forças Armadas, pois foram eles que num intervalo de quatro horas lançaram vários comunicados, através da rádio, onde se podia ler:

“As Forças Armadas iniciaram uma série de acções com vista à liberdade do país do regime que há longo tempo o domina. (...) o Movimento das Forças Armadas prosseguirá na sua acção libertadora e pede à população que se mantenha calma (...)” (Silva, 1999, p. 105)

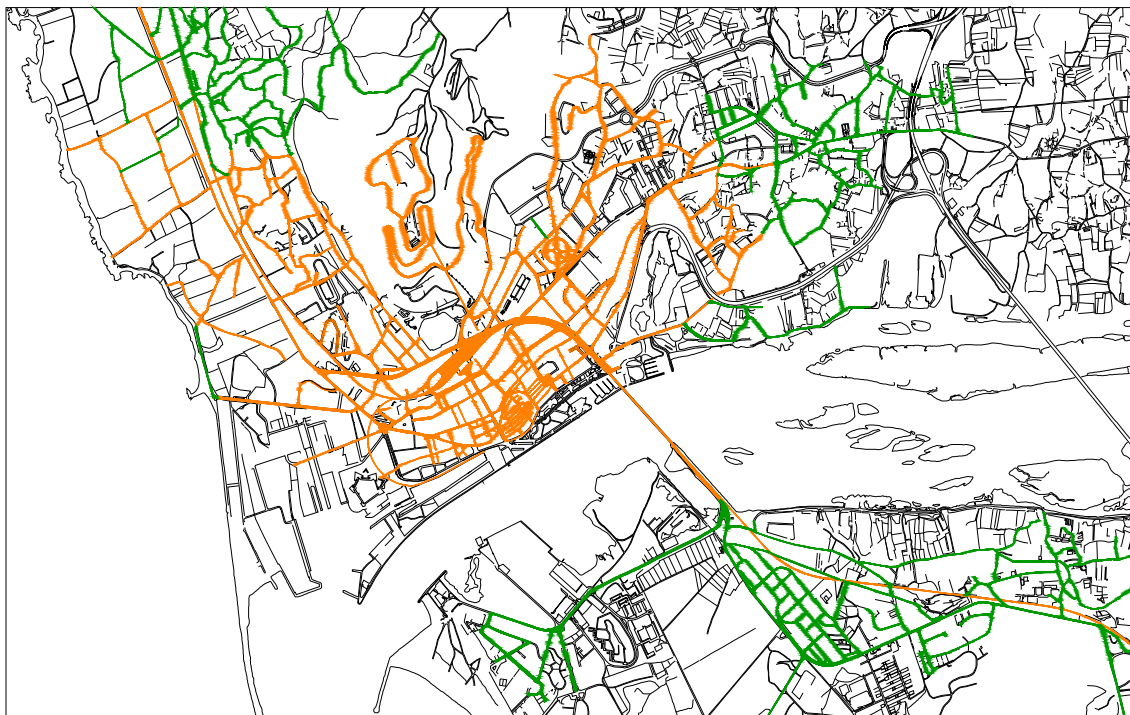
Interessa aqui referir como se encontrava a cidade naquela altura, pois segundo Silva, (1999, p. 105) “(...) naquele dia não regressamos de imediato a casa, dado que o aparato nas ruas da cidade de Viana do Castelo, despertaria em nós uma enorme curiosidade.”

Directa ou indirectamente existiu em Viana quem participou nesta revolução, como é o caso do batalhão de caçadores n.º 9 que “(...) havia montado no dia anterior, um posto de transmissões de rádio diante do aeroporto de Pedras Rubras (...)” (Silva, 1999, p. 105)

Conjuntamente, a chamada polícia política, PIDE, seria dissolvida, e para esse efeito também contribuiu a comissão democrática do distrito de Viana, pois esta lançou um comunicado onde exigia tal ocorrência. (Silva, 1999, p. 109)

Na sequência desta liberdade, conquistada pelos militares, surge nos dias seguintes várias manifestações de trabalhadores a exigir melhores condições de trabalho e aumento dos salários. (Silva, 1999, p. 113)

VI.10. Espaço público - Planta geral de 1975



Mapa 7 - Planta da área urbana construída até 1975

Fonte: Autor

Na área urbana de 1975 é possível observar toda a malha construída durante o período Salazarista. Verificamos uma forte expansão e crescimento urbano sobretudo na periferia mais distante do núcleo central. Na análise gráfica efectuada é evidente esta expansão, demonstrando o crescimento para a outra margem do rio, bem como a continuação da expansão da cidade em torno do monte de Santa Luzia.

Curiosamente, esta cartografia de 1975 surge precisamente um ano após o 25 de Abril. Tal como já referi anteriormente, apesar de nos outros dados cartográficos analisados não haver qualquer referência para além da cidade e os seus arredores, não significa que eles não possam existir. Desta forma, foi analisado cada um dos mapas segundo o que eles nos representavam. Claro está que existiam sempre habitações fora da cidade, sobretudo nas freguesias vizinhas da mesma, mas também na outra margem do rio.

Ressalvando esses pequenos arruamentos e habitações dispersas, esta análise de 75 surge talvez na época mais importante, dado que aparece no ano de transição entre o fim da ditadura e o início da democracia. Para a caracterização desta época muito contribuiu a “(...) especialização do sector terciário (comércio e serviços) na área central da cidade: processo de concentração horizontal e em altura (...)” (Fernandes, 1999, p. 35)

O fenómeno de terciarização tem predominância na “(...) migração de residentes para as áreas pericentrais (1º fase), periurbanas e suburbanas (...) (2º fase).” (Fernandes, 1999, p. 35) O espaço de comércio e serviços da altura tem algumas características interessantes, este concentra-se, sobretudo, nos principais locais da cidade, como a Avenida dos Combatentes, a Praça da República, e a rua da Bandeira, Manuel Espregueira ou mesmo a Gago Coutinho.

Nesta construção do espaço público há um papel importante da Praça da República, pois é ela que integra as grandes empresas como a banca, as seguradoras, as imobiliárias e lojas. É neste núcleo central que surge grande parte da vida comercial da cidade, sendo o principal pólo de atracção. (Fernandes, 1999)

Nesta altura surgem também elementos na cidade que vão ajudar a diminuir o efeito barreira criado pela linha de caminho-de-ferro. A criação de dois viadutos, o de S.º António e o do Carmo. Ambos foram construídos tendo em vista a circulação pedonal, sendo o de S.º António também de circulação de veículos, o que facilitou bastante o escoamento do trânsito do centro da cidade. (Fernandes, 1999)

Este grande desenvolvimento urbano, sobretudo a nível viário, deu origem mais tarde a construções em altura, sendo que este se desenvolve particularmente a partir do 25 de Abril. Isto reflecte-se também em termos demográficos, havendo um crescimento ligeiramente mais acentuado a partir deste crescimento em altura.

O jardim junto ao rio ganha em 1975 mais área, visto que foram feitas obras de melhoramento e expansão em direcção ao rio. Na evolução deste espaço, surge mais tarde, em finais do séc., várias infra-estruturas como a marina, o edifício de apoio, e uma nova área ajardinada acoplada a um parque de estacionamento. (Peixoto, 2001)

VII. Séc. XX: 1976 - 2008

VII.1. Acontecimentos ocorridos

Nos anos pós 25 de Abril, já na presença de um Estado Democrático, o planeamento urbano ganha outro impacto, aparecendo diversos planos do âmbito nacional, municipal e mesmo de urbanização. Deste modo, a nível nacional destacam-se os PEOT, onde se incluem os POOC e os POAP, em termos municipais podemos encontrar os PDM's e ao nível mais urbano, encontramos os chamados PU e PP.

Talvez esta mudança fosse mais visível com o fim da ditadura, pois já no passado com Duarte Pacheco, o território era peça importante para a construção e evolução urbana. Segundo Ramos (*cit. in* Grande 2002) Duarte Pacheco tinha como objectivo:

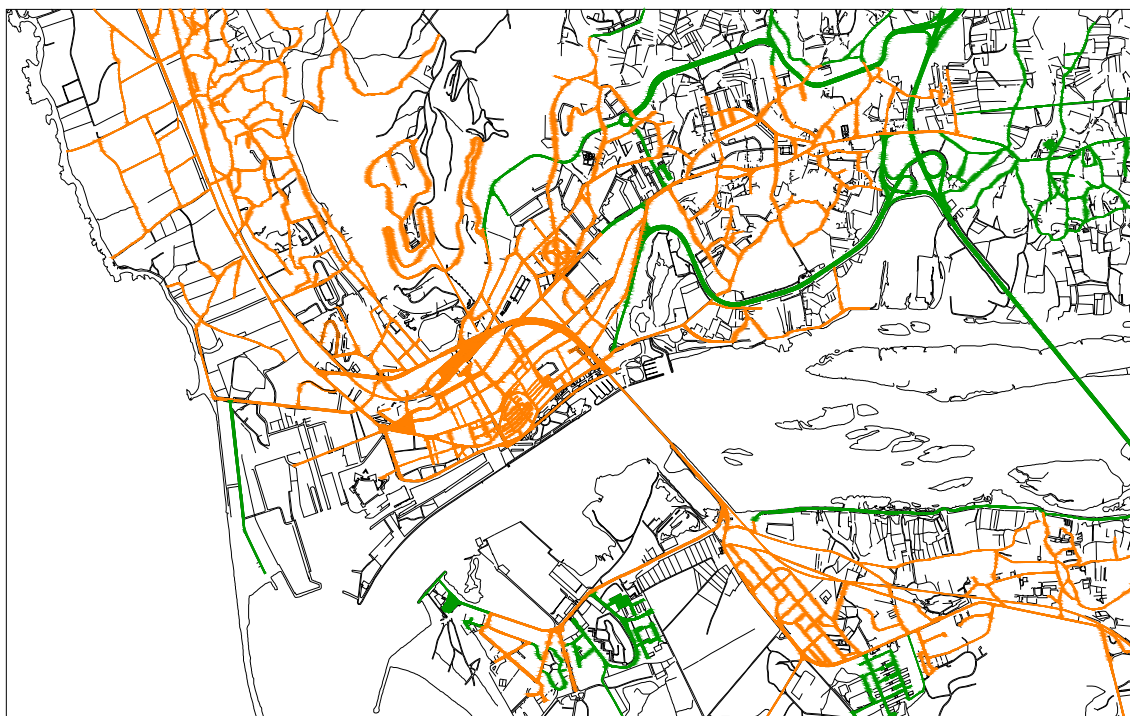
“(...) urbanizar estrategicamente o território através de um método apriorístico e uniformizador, onde as cidades fossem a expressão da acção e do controlo hegemónico do estado sobre o espaço social”

Para que estes objectivos fossem avante era necessário rever toda a legislação referente ao planeamento urbano bem como “(...) os métodos da sua aplicação (...) desenvolveu uma politica de solos, o regime de expropriação, em que o estado (...)” (Ramos, 2004, p. 39) passa a deter grande parte dos terrenos.

Isto levou as Câmaras Municipais a incentivar e impulsionar o levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização. Estas medidas estenderam-se até aos primeiros PDM's pois estes faziam a gestão do solo de cada Município. Em Viana o primeiro PDM surge em 1991, sendo este substituído por outro já durante o ano de 2008. (Ramos, 2004)

Entretanto, entre 1975 e 2008, surgem, pelo menos, dez novos planos, uns no âmbito territorial, outros no âmbito estratégico. Aparecem também novos planos de urbanização e planos de pormenor enquadrados no Programa Polis. Programa, este, que consiste em melhorar a qualidade das cidades e sobretudo a frente ribeirinha no que se refere a Viana.

VII.2. Planta da área urbana



Mapa 8 - Planta da área urbana construída até 2008

Fonte: Autor

Neste último capítulo, é possível analisar dois pontos do crescimento urbano. Em primeiro lugar, podemos verificar que a estrutura urbana não sofre grandes aumentos e evolução relativamente à análise anterior. Isto verifica-se porque em termos de estrutura viária já existe uma malha bastante abrangente e consolidada, tendo apenas sofrido obras de melhoramento e alargamento. É claro que vão surgindo novos espaços e novas ruas, porém, muitos deles aparecem em locais já consolidados, construindo-se apenas o edificado.

Muito do crescimento urbano verificou-se ao nível do edificado, visto que a expansão na horizontal estava de certa forma limitada, pelo monte e pelo rio. Surge, assim, a expansão vertical, aparecendo edifícios com mais de 4 e 5 pisos, sendo essa a cêrcea máxima verificada na área denominada como centro histórico, zona interior ao caminho-de-ferro.

Essa expansão ainda hoje se verifica, com edifícios em altura a serem construídos nos poucos locais ainda disponíveis dentro da cidade. Com um forte crescimento

populacional, na parte final do séc. XX, seria de prever consequências dramáticas para as freguesias da Meadela e Areosa, pois foi para as laterais que a cidade mais aumentou.

Também durante este fim de século, acentua-se ainda mais os movimentos pendulares, sobretudo aqueles que Fernandes (1999, p. 37) elege:

“(...) Afife, Carreço/montedor - Areosa - Viana[oriundos de Norte]; Santa Marta de Portuzelo - Perre - Meadela - Viana [oriundos de Nascente]; Darque - Viana [oriundo da outra margem do rio] (...)”

Esta intensificação de movimentos deve-se tanto ao crescimento urbano como à melhoria de acessibilidades à cidade, mas também à concentração da indústria no perímetro urbano. Em termos populacionais, a área urbana apresenta um substancial aumento, se não vejamos: em 1981, com apenas duas freguesias, a área urbana ficava-se nos 15.447 habitantes. Aglomerado urbano que em 1991 já regista um considerável aumento, situando-se nos 32.357 habitantes. (Fernandes, 1999)

Este aumento populacional teve grandes consequências no crescimento urbano, onde não era proposto espaços públicos de lazer, espaços ajardinados ou mesmo zonas desportivas, pois o betão tinha outra importância. Claro está que os efeitos não se fizeram esperar, desde logo, zonas como Meadela e Areosa começam a perder a privacidade que as caracterizava e as zonas agrícolas existentes, dando lugar a construções em altura. (Fernandes, 1999)

Numa outra visão sobre o crescimento urbano de Viana, há quem refira que a imagem se vai diluindo com as sucessivas intervenções, de maior ou menos escala, perdendo-se toda aquela simplicidade e clareza da mesma.

“(...) Viana manteve-se, até à década de cinquenta, organizado e respondendo coerentemente aos usos e às actividades que nele se processavam e veio, desde aí a desarticular-se, perdendo a capacidade de proporcionar confronto, identificação e segurança aos seus habitantes. (...) a sua imagem vai-se desfigurando, na sequência de múltiplas intervenções (...) no desligar da cidade da sua envolvente natural (...) na incompreensão total em relação a um estuário magnífico que gradualmente se vai reduzindo a um canal emparedado (...)” (Ferreira, 1995, p. 42)

De referir, ainda, que este crescimento tem nos últimos anos afectado toda a encosta de Santa Luzia, pois é o espaço mais apetecível para novas construções, desprezando um bem natural como é este local.

VII.3. Centro hospitalar do Alto Minho - Arq. Raul Chorão Ramalho

Bem enquadrado na paisagem e colocado num lugar de destaque, é inaugurado em 1984 o Hospital Regional de Viana do Castelo. Obra do Arq. Raul Chorão Ramalho é iniciada entre 1970 e 1980. Este, porém, não é o primeiro hospital deste sendo também o autor do Hospital Regional de Beja, 1755-1770, entre outras obras do mesmo, como podemos destacar a Assembleia Regional do Funchal, 1982-1988, e o edifício da Caixa Geral de Depósitos de Leiria, 1979-1980. ([http://www.infopedia.pt/\\$chorao-ramalho](http://www.infopedia.pt/$chorao-ramalho))

O hospital situa-se no início da encosta de Santa Luzia, dispondo de uma visão privilegiada sobre toda a cidade. Além disso, a sua localização privilegia o fácil acesso à entrada e saída de viaturas, pois encontra-se, sensivelmente, a meio da cidade tendo a Avenida 25 de Abril como principal via de acesso.



Figura 48 - Hospital de Viana do Castelo

Fonte: Autor

O Hospital de Santa Luzia, como também é designado, foi inaugurado a 6 de Janeiro de 1984, possuindo cerca de 500 camas. Este edifício era considerado pela população como uma grande necessidade, dado que o anterior não satisfazia os problemas da região. Segundo d'Alpuim (1989, p. 71) este “edifício muito moderno, integra bem na paisagem, lembrando um grande barco encalhado na montanha”.

Ao longo do tempo o hospital tem vindo a sofrer obras de melhoramento, seja ao nível das acessibilidades, seja ao nível da própria estrutura. Uma das últimas obras teve por base o parque de estacionamento, dado que o existente apresentava um número diminuto de lugares, o que provocava sérios problemas viários nas artérias em redor do mesmo.

VII.4. Projecto e Planos para Viana do Castelo

Depois de uma série de esboços e ante planos, surge uma série de projectos e planos de ordenamento. Destacam-se vários, desde planos territoriais, planos de urbanização, PDM, planos estratégicos e PP, este últimos já incluídos no Programa Polis.

O primeiro é apresentado, em 1977, pelo Arq. Arménio Losa, um basto plano sobre a área territorial de Viana, Caminha e Cerveira. Os principais pontos que o definem assentam na protecção do sistema viário, a criação de uma zona administrativa no fundo da Avenida dos Combatentes e um parque municipal junto ao rio. (Ramos, 2004)

Em 1979, pela mão do Arq. Augusto Pereira Brandão, nasce o plano geral de urbanização onde se destacavam medidas como o plano de pormenor do Parque da Cidade e do Jardim Marginal, bem como a colocação da central de camionagem junto à estação. A medida mais radical para a altura visava retirar o trânsito de todo o centro histórico, dando lugar apenas à circulação pedonal. (Ramos, 2004)

O PDM datado de 1991, elaborado pela Câmara Municipal propunha várias unidades operativas que estavam sujeitas a plano de pormenor, porém, não é proposta qualquer protecção para o centro histórico pois seria elaborado um plano de urbanização da cidade mais tarde. Este delimita uma área não edificável junto ao futuro Parque da Cidade. (Ramos, 2004)

A Quaternaire desenvolveu, em 1995, um plano estratégico onde apresenta vários pontos de análise, entre eles estão a reabilitação do centro histórico da cidade e a melhoria dos desportos náuticos. Também afirmava ser necessário reforçar a cidade do ponto de vista regional, afirmando toda a sua dinamização cultural e valorização ambiental. (Ramos, 2004)

O Arq. Fernando Távora desenvolve em 1997 um estudo urbanístico para a parte ocidental da cidade, onde identifica “(...) 14 áreas-problemas das quais 11 se referem às zonas de ocupação urbana e 3 se referem às vias de circulação local”. (Ramos, 2004, p. 113) Este também definia uma nova praça a sul da avenida central, bem como as

construções de equipamentos públicos junto à mesma. Propõem, igualmente, uma ciclovia para a prática do desporto e lazer. (Ramos, 2004)

No mesmo ano foi ainda conhecido outro estudo urbanístico para a zona oriental, desta feita pelo Arq. Alfredo Matos Ferreira na qual estabelece quatro zonas de intervenção, frente marítima, Vale da Ribeira, zona da Papanata e frente marítima da Meadela. São analisados equipamentos desportivos frente ao rio como uma piscina e novos courts de ténis, bem como antever uma pousada naquele local e fazer uma revisão da frente da Papanata devido à disparidade de cêrcea. (Ramos, 2004)

Dois anos mais tarde surge o plano de urbanização da cidade, também citado no PDM, oito anos após ser definido como uma das prioridades deste último. O plano prevê o descongestionamento do centro histórico e cuidados redobrados com obras de reabilitação do mesmo. Também prevê a construção de uma circular de forma a retirar trânsito do centro da cidade e introduz o conceito de interface rodo-ferroviário junto à estação do caminho-de-ferro. (Ramos, 2004)

Esta série de planos e projectos completou um conjunto de grandes obras na cidade, como a nova ponte sobre o Rio Lima, construída em 1991, e as respectivas acessibilidades, como é possível verificar na figura 49.

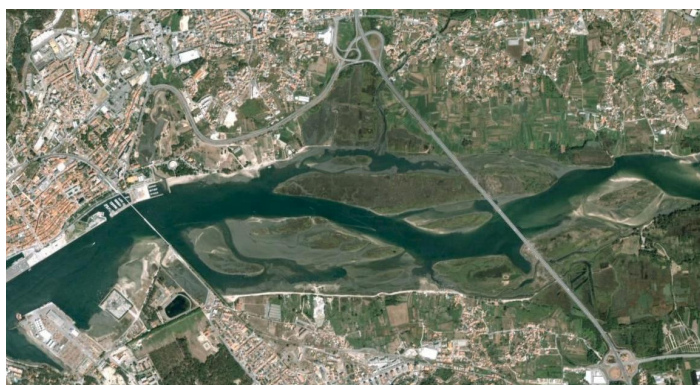


Figura 49 - Nova Ponte sobre o Rio Lima

Esta, além de suportar uma

Fonte: Google Earth

nova travessia sobre o Rio, foi enquadrada e construída de modo a servir a futura auto-estrada, Viana - Porto, hoje conhecida como A28. (Domingues, 2006)

Com isto, verificou-se a utilidade/interesse desta nova travessia bem como as novas acessibilidades à cidade, sobretudo em termos de estruturação urbana. Além disso, reforçou a expansão de todo o Vale do Lima e um crescimento da margem sul. (Domingues, 2006)

VII.5. Início de séc. XXI

VII.5.1. Programa Polis

O início de séc. XXI marcou uma viragem no planeamento das cidades em Portugal. Mas foi ainda durante os últimos meses do séc. XX que surge o Programa Polis. Programa, esse, que visa requalificar e valorizar o património arquitectónico, ambiental e urbanístico das cidades. No caso concreto de Viana, este nasce em meados de 2000, sendo que se desenvolve praticamente na sua totalidade já durante o séc. XXI.

O Programa Polis na cidade de Viana visa sobretudo a frente ribeirinha, tendo também incluído o centro histórico. Como principais objectivos este define o seguinte:

- Desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental;
- Desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização das cidades e que promovam a sua multi-funcionalidade;
- Apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frentes de rio ou de costa;
- Apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel nas cidades.

(<http://www.vianapolis.pt/artigo.php?id=21101210&m=1>)

No que se refere ao programa específico de Viana, diga-se que este visa intervir numa área considerável, com cerca de 157 hectares. Este pretende interferir em três áreas sensíveis da cidade, frente ribeirinha, parque da cidade e centro histórico. Contudo, este tem algumas características comuns a todos os projectos, como uma ciclovia com aproximadamente 9km's que fará a lição entre os diversos ecossistemas existente na cidade, desde o rio, o mar, o monte e a zona histórica. (Ministerio do ambiente e ordenamento do território, 2000) (http://www.vianapolis.pt/docs/plano_estrategico.pdf)

Também está prevista a construção de alguns equipamentos públicos, desde uma nova Biblioteca Municipal, do Arq. Álvaro Siza Vieira, um pavilhão multiusos, do Arq. Eduardo Souto Moura, dois edifícios administrativos localizados entre os dois

anteriores, do Arq. Fernando Távora e um Centro de Monitorização e Interpretação Ambiental, do Arq. Jorge Branco Cavaleiro.

Estas obras propostas surgem na sequência de três planos de pormenor apresentados em 2002 para as respectivas zonas de intervenção.

O plano de pormenor do centro histórico foi elaborado pelo Arq. Rui Mealha em conjunto com a Quaternaire. Este visa recuperar os imóveis devolutos e degradados, de modo a aumentar e a dinamizar a habitação no centro. Criar zonas de estacionamento subterrâneo dada a pouca capacidade deste para esse efeito, bem como um anel viário que permita o seu contorno de forma mais rápida e cómoda. Este limita também as discrepâncias volumétricas, uniformizando e repondo o equilíbrio e os valores originais do mesmo. (Ramos, 2004) (Monteiro et al., 1996)

Outro conceito introduzido neste plano assenta numa cidade para as pessoas privilegiando a circulação pedonal, assim, as áreas pedonais aumentam substancialmente reduzindo a circulação automóvel. Estas medidas visam também aumentar a circulação em transportes públicos. A criação de estacionamento não pago fora do limite do centro histórico, visa reforçar as ideias já referidas. (Ramos, 2004)

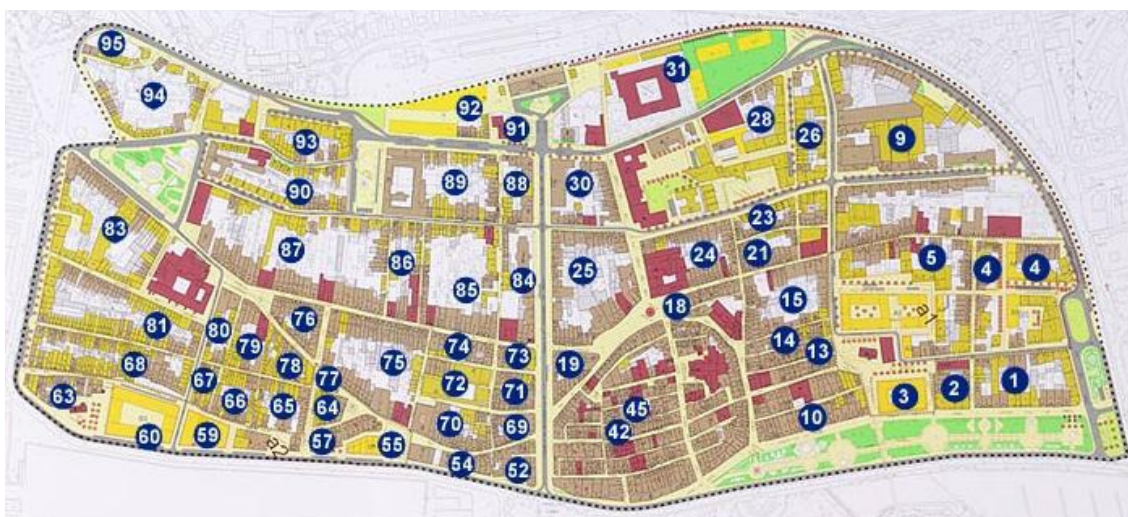


Figura 50 - Plano de pormenor do Centro Histórico

Fonte: <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1354#4>

O plano de pormenor do Parque da Cidade é da autoria do Arq. Manuel Fernandes de Sá. Este pretende criar, para além da área de lazer e desporto, uma área residencial, atendendo ao valor paisagístico da mesma. Articular este novo espaço da cidade, com a envolvente urbana já existente, reabilitando alguns edifícios já existentes como moinhos e a praça de touros. Também no espaço referente ao parque, o Arq. propõem a criação de um hotel e condicionar a circulação automóvel. (Ramos, 2004)



Figura 51 - Plano de Pormenor do Parque da Cidade

Fonte: <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1355>

Com a criação desta zona fica fechada a estrutura verde principal da cidade. Desta forma o Arq. cria uma extensa zona verde integrada numa zona de lagoas onde o acesso a certas zonas é feito de forma condicionada. Esta zona condicionada pretende ser um pólo de atracção dado estar integrado no centro de interpretação ambiental, onde é possível aprofundar conhecimento sobre as diversas espécies e verificar a relação entre património construído e natural. (<http://www.vianapolis.pt/artigo.php?id=21101211&m=2&s=2110121114&c=1370>)

O plano de pormenor da Frente Ribeirinha e do Campo da Agonia esteve a cargo do Arq. Adalberto Dias. Este plano apresenta uma extensa área marginal divergindo-se ainda para o Campo da Agonia. Este tinha como objectivos revitalizar toda a marginal com espaços lúdicos, equipamentos públicos, redefinição de toda a marginal e melhorar a oferta residencial. (Ramos, 2004)

Entre diversos pontos orientadores desta proposta, destacam-se a localização da Praça da Liberdade, sustentada por quatro equipamentos públicos, dois em cada um dos lados desta. Assim, a sua localização fixa-se no topo sul da Avenida Central, bem como os edifícios que a compõem. Também foi prevista a construção de algumas habitações bem como um prolongamento do parque de estacionamento subterrâneo da Avenida. O estacionamento à superfície no Campo da Agonia será eliminado, sendo construído um grande parque subterrâneo. (Ramos, 2004)

Beneficiar os percursos pedonais e eliminar as barreiras físicas de forma a aumentar a mobilidade das pessoas com mobilidade condicionada, foram outro dos pontos apresentados. Também foi definido regras para o uso do solo e sua ocupação, bem como dinamizar a frente ribeirinha com elementos culturais e tradicionais. (Ramos, 2004)

A criação de um corredor verde marginal e a junção dos percursos pedonais entre os dois lados da marina são aspectos fundamentais na proposta. Para esse efeito foi construída uma ponte móvel pedonal que facilitará a travessia entre ambos os lados sem consequência para as embarcações da marina.

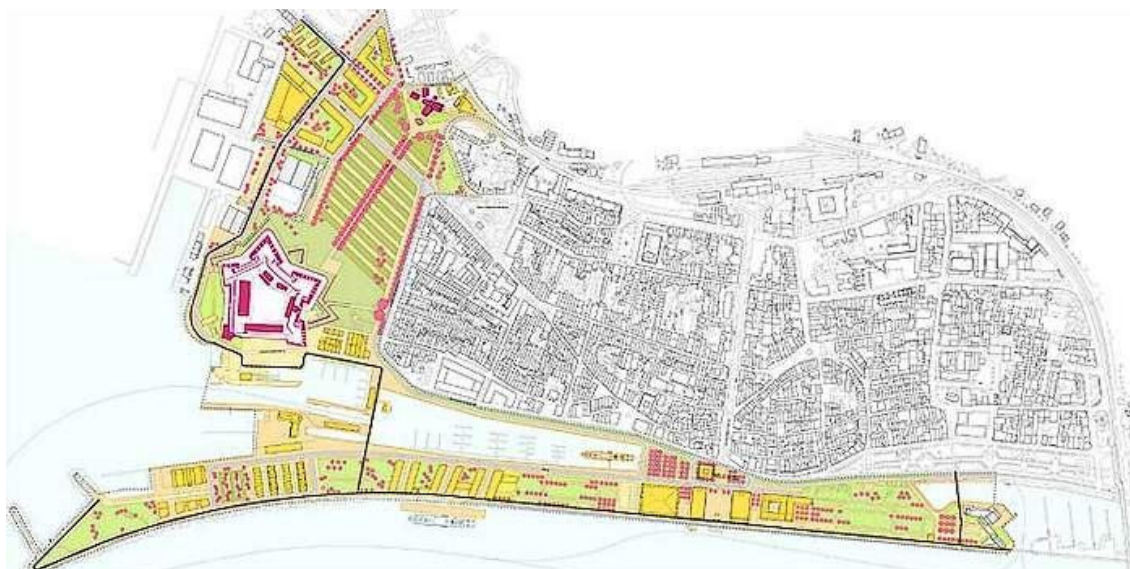


Figura 52 - Plano de pormenor da Frente Ribeirinha e Campo d' Agonia

Fonte: <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1356>

VIII. Conclusão

O tema deste trabalho assenta na identificação dos factores de transformação e dos elementos de continuidade legíveis na evolução do espaço urbano da cidade Viana do Castelo. Pretendeu-se identificar e responder a diversas perguntas, formuladas inicialmente e que ao longo do trabalho foram, descritas e detalhadas. Da análise efectuada entendemos poder concluir que, o planeamento, os sectores de actividades, os elementos naturais e os períodos políticos são os elementos mais pertinentes para compreensão desta evolução.

Planeamento

No que respeita ao planeamento, e tendo em consideração o período temporal que vai desde a criação da cidade até à área urbana actual, entende-se que esta é uma dimensão variável ao longo do tempo. A forma de pensar as cidades ao longo do tempo leva em conta as necessidades inerentes de cada época. Tem-se por um lado períodos de organização e planeamento urbano onde se entende o rigor organizacional, e por outro, épocas em que predomina o chamado crescimento espontâneo, não delineado, onde a lógica de crescimento não é de todo clara.

Ao contrário da maior parte das outras cidades portuguesas, a localização de Viana do Castelo foi pensada e planeada com um propósito claro de uma orientação marítima. Não é de estranhar o seu traçado rectilíneo inicial, dado tratar-se de uma cidade planeada. Tendo em conta os períodos analisados, constata-se que os períodos compreendidos entre 1707 – 1801 e 1981 – 1991, foram aqueles que obtiveram menor rigor organizacional. Apesar do curto espaço de tempo, no pós-25 de Abril assistiu-se a um crescimento enorme mas desordenado, com sérias consequências no território. Nos restantes períodos verifica-se um planeamento e um crescimento equilibrado em função da população.

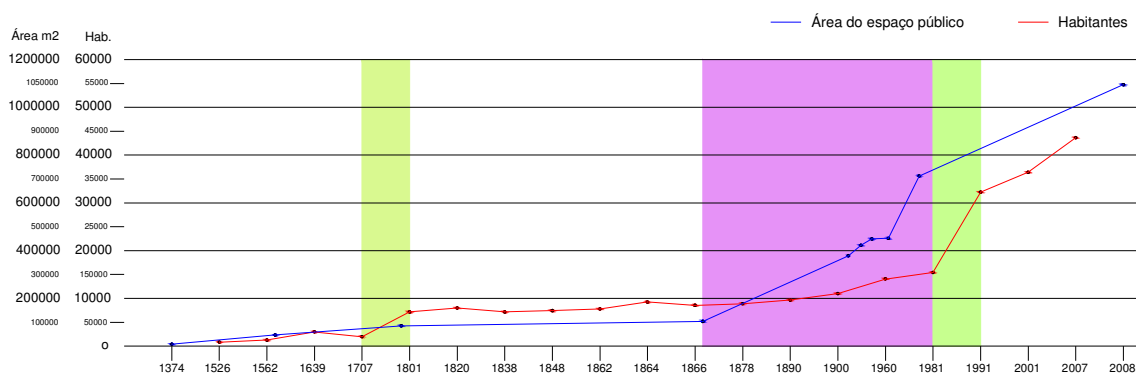
Dos diversos períodos analisados, o liberalismo foi aquele que mais influenciou o actual núcleo histórico, pois é durante esta época que surgem duas infra-estruturas que vão delimitar este espaço, a ponte Eiffel e o caminho-de-ferro. De facto, o planeamento

destas contribuiu para uma mudança na estrutura de funcionamento da cidade, pois criou uma barreira física bastante forte e quase intransponível, devido ao seu traçado.

Durante o séc. XX surge a grande expansão do aglomerado urbano, para isso muito contribuíram os bairros e os planos que foram criado ao longo do período do Estado Novo. Porém, se durante esse período o crescimento urbano estava relativamente controlado, no pós-25 de Abril as consequências desse regime fechado foram desastrosas. A transição de um regime ditatorial para um estado democrático levou a uma liberdade urbana não existente até então. Um crescimento desordenado e bastante acentuado, provocou uma expansão orgânica da malha urbana, que o primeiro PDM não conseguiu controlar sendo que surge já no fim do século um programa vocacionado especificamente para o planeamento das cidades, o programa Polis.

Demografia e espaço público

Também nesta análise achou-se pertinente conjugar e relacionar dois elementos fundamentais para a construção de uma área urbana, o crescimento demográfico e a área de espaço público. Assim, conclui-se existirem três tipos de relação entre estas duas variáveis, um crescimento equilibrado entre os dois factores: um crescimento populacional não acompanhado pelo planeamento e aumento da área de espaço público superior ao da população.



Assim encontramos, uma evolução equilibrada entre os períodos, de 1374 até 1707; de 1801 até 1866 e de 1991 até 2008. Seguidamente, verifica-se que entre 1707 e 1801 e entre 1881 e 1991 surge um crescimento populacional não acompanhado pela

construção de espaço público. Por último, entre 1866 e 1981 verifica-se uma clara evolução no planeamento da cidade, sobretudo durante o período do estado novo.

Principais actividades

O assentamento à cota alta tinha como objectivo principal a sua própria defesa, sendo que quando transita para a cota baixa essa defesa não é descurada, efectuando-se através de uma muralha citadina. Com a evolução do tempo e com a expansão para extra muros a defesa vai perdendo importância, efectuando-se a defesa do aglomerado através do rio e do mar.

Na construção de espaço público os diversos sectores de actividades adquiriram um papel fundamental. De facto, todas as actividades vocacionadas com o rio e com o mar assumem um lugar de destaque, seja no comércio, na construção e reparação naval ou mesmo na segurança da cidade. É através destes sectores que se desenvolve toda esta área urbana, desde a sua defesa nos primórdios da Vila, até à economia local.

A relação entre o território e estas actividades é notória ao longo do tempo. Denota-se sempre um lugar de destaque destes sectores na composição urbana, seja na localização das infra-estruturas ou na melhoria das acessibilidades. A transição da Vila da cota alta para a cota baixa, além de inverter as prioridades desta, iniciou um comércio marítimo, que se estende até aos dias de hoje, e abrange os mais diversos sectores.

Também nesta análise salientam-se outros sectores de actividades, como a saúde, os serviços jurídicos e as ordens religiosas. Todos eles se situam em pontos fundamentais na composição da cidade, se por um lado o tribunal se situa no centro da cidade, já as ordens surgem de forma dispersa, funcionando como pólos de expansão da vila até então. O hospital, pela sua importância coloca-se geograficamente num local de destaque e de fácil acesso. Uma característica comum a todos eles, assenta nas suas extensas áreas, que por vezes nada facilitam as acessibilidades envolventes.

Hoje, podemos encontrar dentro desta área urbana economias de localização e aglomeração, fomentadas pelas três áreas industriais. Este território é actualmente um

espaço mais industrial do que tradicional, o que contrapõem com a ideia de uma cidade compacta onde a proximidade e o artesanal é sem dúvida uma mais-valia.

Nesta abordagem aos diversos sectores de actividades é interessante verificar que comércio tradicional é talvez aquele que se debate com os maiores obstáculos deste mundo moderno. A proliferação de grandes áreas comerciais e o constante condicionamento ao centro histórico aumentam essas dificuldades. No entanto, a pesca sendo uma actividade mais artesanal e não menos importante, não consegue ter uma influência tão capaz como outros ramos voltados para o mar.

Elementos Naturais

No que respeita ao espaço natural de Viana do Castelo, esta beneficia dos três ecossistemas existentes, rio, mar e a montanha. A geografia do terreno, na qual ela se desenvolve, favorece a circulação pedonal e as lógicas de proximidade, pois esta assenta numa topografia relativamente plana, sobretudo no núcleo histórico. Efectivamente, a implantação da cidade na foz do Lima, coloca-a numa posição privilegiada para o seu desenvolvimento, sobretudo nas actividades descritas anteriormente.

Se existe maior riqueza nesta área urbana, esta deve-se a um património natural que acompanhou todo este crescimento ao longo dos vários séculos. Património esse que foi valorizado de forma a ser uma fonte de rendimento para as gentes de Viana do Castelo. Porém, esta localização teve influência no ordenamento da mesma, pois a sua expansão foi sempre em torno da montanha e nunca para cima desta, tornando-se um grande obstáculo ao crescimento urbano.

Períodos políticos

No estudo efectuado sobre esta evolução urbana, os períodos políticos da história do país assumem uma importância extrema. Esta é, sem dúvida, uma evolução que segue as linhas orientadoras da história nacional. No contexto da época, a fundação da cidade determinava uma predisposição clara, onde o mar se apresentava como um elemento fundamental.

Com maior ou menor relevo, esta evolução retrata claramente muito do que foi a evolução do país. Tal como os períodos dos Descobrimentos, do Liberalismo, do Estado Novo e do pós 25 de Abril tiveram influência na construção do país, estes marcaram também a evolução de Viana do Castelo. Desde as construções dos cais, às crises políticas, sociais e financeiras, estas faziam-se sempre sentir.

Pouco a pouco a cidade ia-se erguendo sempre com a orientação de algo marcante para o país, como foi o período Barroco e Renascentista, ou mesmo a Revolução Industrial e o Liberalismo. As grandes infra-estruturas edificadas e viárias marcavam um período, uma filosofia e uma imagem. Talvez no período do Estado Novo este fosse mais visível, dado o apertado controlo que existia sobre a construção. Porém, existem inúmeros elementos que marcaram um período, como a ponte Eiffel na altura da Revolução Industrial ou mesmo os projectos e planos de uma cidade jardim.

Também na análise da expansão urbana se pode verificar e concluir que os diversos períodos de alargamento da cintura urbana coincidem com um período específico da história. Estes períodos reflectem também as necessidades inerentes a cada época, dando especial atenção a alguns elementos específicos como os sucessivos cais, elemento comum a todas as épocas.

IX. Bibliografia

Almeida, C. (1990). *Proto-história e romanização da bacia inferior do lima*. 1º Edição, Viana do Castelo, Centro de estudos regionais.

Andersen, L. (1980) A Idade Moderna: O Renascimento: o Barroco e o Rococó. *In*: Emo, A. (Ed.). *Enciclopedia universal da arte*. 1º Edição, Lisboa, Publicit editora. pp. 261-318.

Arnold, D. (1983). *A época dos descobrimentos*. 1º Edição, Lisboa, Gradiva.

Ashton, T. (1987). *A revolução industrial*. 5º Edição, Lisboa, Publicações Europa-América.

Câmara Municipal de Viana do Castelo. (1998). *Viana do Castelo cidade florida*. Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Carta arqueológica. Viana do castelo. Câmara municipal de Viana do castelo.

Carvalho, A. (2006). *Toponímia da Cidade de Viana do Castelo*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Carvalho, M., Oliveira, M. (1993). *Mini Enciclopédia*. 1º Edição, Lisboa, Circulo de leitores.

D'Alpuim, M. (1989). *A Montanha Dourada*. 2º Edição, Viana do Castelo, Confraria de Santa Luzia.

Domingues, A. (2006). *Cidade e democracia*. 1º Edição, Lisboa, Argumentum.

Eloy, A. (1994). O ambiente e o ordenamento do território. *In*: Reis, A. (Ed.). *Portugal 20 anos de democracia*. Lisboa, Circulo de Leitores, pp. 331-345.

Ferreira, A. (1995). *Aspectos da organização do espaço português*. 2º Edição, Porto, FAUP

Fernandes, F. (1999). *Tesouros de Viana – Roteiro Monumental e artístico*. 1º Edição, Viana do Castelo, Grupo desportivo e cultural dos trabalhadores dos estaleiros navais de Viana do Castelo.

Fernandes, M. (1995). *Viana do Castelo: a consolidação de uma cidade (1855-1926)*. 1º Edição, Lisboa, Edições Colibri.

Gabinete de apoio técnico do Vale do Lima, Comissão regional de turismo do alto Minho. (1986). *Aproveitamento do castelo de Santiago da barra para o turismo e cultura*. 1.º Edição, Viana do Castelo, Comissão regional de turismo do alto Minho.

Kemp, T. (1985). *A revolução industrial na Europa do século XIX*. 1º Edição, Lisboa, Edições 70.

Leite, J. (1989). *Descoberta da ilha da madeira*. 1º Edição, Lisboa, ALFA.

Lima, A. (1948). *Repositório de estudos e documentos regionais*. 1º Edição, Viana do Castelo, Arquivo do Alto Minho.

Lobo, M. (1993). *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954*. 1º Edição, Lisboa, FAUTL.

Lobo, M. (1995). *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. 2º Edição, Porto, FAUP.

Manique, A. (1989). *Mouzinho da Silveira: Liberalismo e administração Pública*. 1º Edição, Lisboa, Livros Horizonte.

Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território (2000). *Programa Polis; Plano Estratégico de Viana do Castelo*. 1º Edição, Lisboa, Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território.

Monteiro, A., Figueiredo, A., Trindade, M. *et al.* (1996). Plano estratégico de Viana do Castelo. 1º Edição, Santa Maria da Feira, Câmara Municipal de Viana do Castelo – Quaterneire.

Moreira, M. (1984). *O porto de Viana do Castelo na época dos descobrimentos*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Moreira, M. (2005). *A história de Viana do Castelo em dispersos – I*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Moreira, M. (2008). *Os Vianenses na construção do novo mundo*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Moura, E., Oliveira, E., Mesquita, J. (1982). *Braga: Evolução da estrutura urbana*. 2º Edição, Braga, Câmara Municipal de Braga.

Neto, D. e Abreu, A. (1993) *Estaleiros Navais de Viana do Castelo, SA*. 1º Edição, Viana do Castelo, Estaleiros Navais de Viana do Castelo.

Oliveira, C., Rosa, F., Ferreira, J. *et al.* (1992) *Portugal e o Estado Novo (1930-1960)*. 1º Edição, Lisboa, Editorial Presença.

Pedreirinho, J. (1991) Arte do Barroca em Portugal. *In*: Conti, F. (Ed.). *Como reconhecer a arte barroca*. 1º Edição, Lisboa, Edições 70. p. 62

Pedreirinho, J. (1991) Arte do renascimento em Portugal. *In*: Conti, F. (Ed.). *Como reconhecer a arte do renascimento*. 1º Edição, Lisboa, Edições 70. p. 62

Peixoto, A. (1998). *O porto de mar de Viana do Castelo e o projecto de C. Marnay de 1881*. Viana do Castelo, Câmara municipal de Viana do Castelo.

Peixoto, A. (2001). *O litoral e a Cidade: matrizes cartográficas*. 1º Edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo.

Peixoto, A. (2008). *Os Forais de Viana*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara municipal de Viana do Castelo.

Pereira, N. (1987) A Arquitectura do Estado Novo. *In: Marques, A. Et alii (Ed.). O Estado Novo das origens ao fim das Autarcias*. 1º Edição, Lisboa, Editorial Fragmentos. pp. 323-329

Ramos, T. (2004). *Viana Polis – Continuidade ou/e Ruptura*. Porto, FAUP

Reis, A. (1994). *Fundação de Viana – O Foral de D. Afonso III*. 1º Edição, Viana do Castelo, Centro de estudos regionais.

Sá, A. (1994). *Evolução histórica dos jardins de Viana do Castelo: sua caracterização actual*. 1º Edição, Viana do Castelo, Câmara Municipal de Viana do Castelo.

Santos, H. (1953). *O primeiro centenário do Liceu de Viana do Castelo: Livro comemorativo*. 1º Edição, Viana do Castelo, Tip. Viúva de Sousa.

Santos, M. (1987) O outro lado do estado novo. *In: Marques, A. Et alii (Ed.). O Estado Novo das origens ao fim das Autarcias*. 1º Edição, Lisboa, Editorial Fragmentos. pp.71-78

Serrão, V. (2003). *História da arte em Portugal – O Barroco*. 1º Edição, Lisboa, Editorial Presença.

Silva, P. (1999). *Chamaram-me Muxicongo*. 1º Edição, Braga, APPACDM distrital de Braga

Sousa, M. (2000). *Reis e Rainhas de Portugal*. 1º Edição, Lisboa, SporPress.

Outra bibliografia

Barros, A. [Em linha]. Disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/3408.pdf> [Consultado em 10/05/2008].

Caló, M. [Em linha]. Disponível em <http://oblogdocalo.blogspot.com/2007/07/escola-secundaria-pluricurricular-de.html> [Consultado em 24/06/2008].

Camara municipal de Viana do Castelo – Celebração. [Em linha]. Disponível em http://www.cm-vianacastelo.pt/index.php?option%20=com_content&%20task=view&id=336&Itemid=561. [Consultado em 06/03/2008].

Chorão Ramalho. [Em linha]. Disponível em [http://www.infopedia.pt/\\$chorao-ramalho](http://www.infopedia.pt/$chorao-ramalho). [Consultado em 16/07/2008].

Falcão do Minho. [Em linha]. Disponível em http://www.falcaodominho.pt/jornal/fm_news.php?nid=2025. [Consultado em 08/07/2008].

Igreja de San Carlo alle Quattro Fontane. [Em linha]. Disponível em http://www.tesoridiroma.net/galleria/barberini_colosseo/foto/chscarlino4fn04.jpg. [Consultado em 07/06/2008].

Inventário - Santuário do Monte de Santa Luzia. [Em linha]. Disponível em http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx. [Consultado em 07/06/2008].

IPPAR – Serviços do IPPAR. [Em linha]. Disponível em http://www.ippar.pt/monumentos/sitio_staluzia.html. [Consultado em 04/03/2008].

Mapa - Plano de Pormenor da Frente Ribeirinha e Campo d'Agonia. [Em linha]. Disponível em <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1356> [Consultado em 23/07/2008].

Mapa - Plano de Pormenor do Centro Histórico. [Em linha]. Disponível em <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1354#4>. [Consultado em 23/07/2008].

Mapa - Plano de Pormenor do Parque da Cidade. [Em linha]. Disponível em <http://www.vianapolis.pt/popup.php?id=1355> [Consultado em 23/07/2008].

Pinheiro, P., Leitão, M., Lopes, P. (2006). *Diciopédia X*. [DVD-ROM]. Porto: Porto Editora.

Plano Estratégico – Viana do Castelo. [Em linha]. Disponível em http://www.vianapolis.pt/docs/plano_estrategico.pdf. [Consultado em 23/07/2008].

Programa Polis – Viana do Castelo. [Em linha]. Disponível em <http://www.vianapolis.pt/artigo.php?id=21101210&m=1>. [Consultado em 23/07/2008].

Programa Polis – Viana do Castelo. [Em linha]. Disponível em <http://www.vianapolis.pt/artigo.php?id=21101211&m=2&s=2110121114&c=1370>. [Consultado em 23/07/2008].

Sacre-Coeur de Monmartre. [Em linha]. Disponível em <http://readthisblog.net/wp-content/photos/sacrecoeur.jpg>. [Consultado em 05/07/2008].

Anexos

Anexo 1 - Tabela dos Delitos e Coimas.....	XVII
Anexo 2 – Muralha.....	XVIII
Anexo 3 – Planta de 1756.....	XIX
Anexo 4 – Planta de 1759.....	XX
Anexo 5 – Carta Corographica.....	XXI
Anexo 6 – Primeiro levantamento rigoroso da cidade.....	XXII
Anexo 7 – Planta da Barra de Viana.....	XXIII
Anexo 8 – Plano Hidrográfico.....	XXIV
Anexo 9 – Restituição Fotogramétrica do porto e da cidade.....	XXV
Anexo 10 – Fotografias antigas da cidade I.....	XXVI
Anexo 11– Fotografias antigas da cidade II.....	XXVII

Anexo 1 – Tabela dos Delitos e Coimas

Observações – Tabela dos delitos e coimas aplicada aquando do foral de D. Afonso III

Fonte : Reis, A. 1994. Fundação de Viana, O foral de D. Afonso III. 1ª edição, Viana do Castelo, centro de estudos regionais

Delitos	Coima	Destinatários
Violação da autonomia por desrespeito do direito de asilo	500 soldos	ao senhor de Viana
Rouso	300 soldos	1/7 ao palácio 1/2 às suas gentes
Rapto	300 soldos	1/2 ao palácio 1/1 aos pais
Estranho prender homem de Viana	300 soldos	(ao concelho?)
Violação de domicílio	300 soldos	1/2 ao palácio 1/2 ao dono
Abandonar o marido	300 soldos	1/2 ao palácio 1/2 ao marido
Penhora indevida	60 soldos + 2 vezes a penhora	Ao senhor (60 soldos) ao penhorado (2 vezes o valor da penhora)
Ferir em publico (Mercado, igrejas, concelho)	60 soldos	Ao concelho 1/7 ao palácio
Estranho descavalgar cavaleiro de Viana	60 soldos	1/7 ao palácio
Agredir com espada	40 soldos	1/7 ao palácio
Ferir mulher alheia	30 soldos	ao marido 1/7 ao palácio
Trespassar com a lança	30 soldos	1/7 ao palácio
Agredir com lança sem trespassar	10 soldos	1/7 ao palácio
Causar chaga com os ossos expostos	10 soldos	1/7 ao palácio
Descavalgar cavaleiro de outra terra	5 soldos	(ao concelho?)
Vianês perder homem de fora	5 soldos	
Abandonar a esposa	1 dinheiro	ao juiz (concelho)
Furto	8 x valor	ao dono 4 vezes o valor da coisa roubada, outro tanto ao juiz (i.e., ao concelho)

Anexo 2 - Muralha

Observações: Planta do núcleo inicial com a respectiva muralha e as portas da cidade.

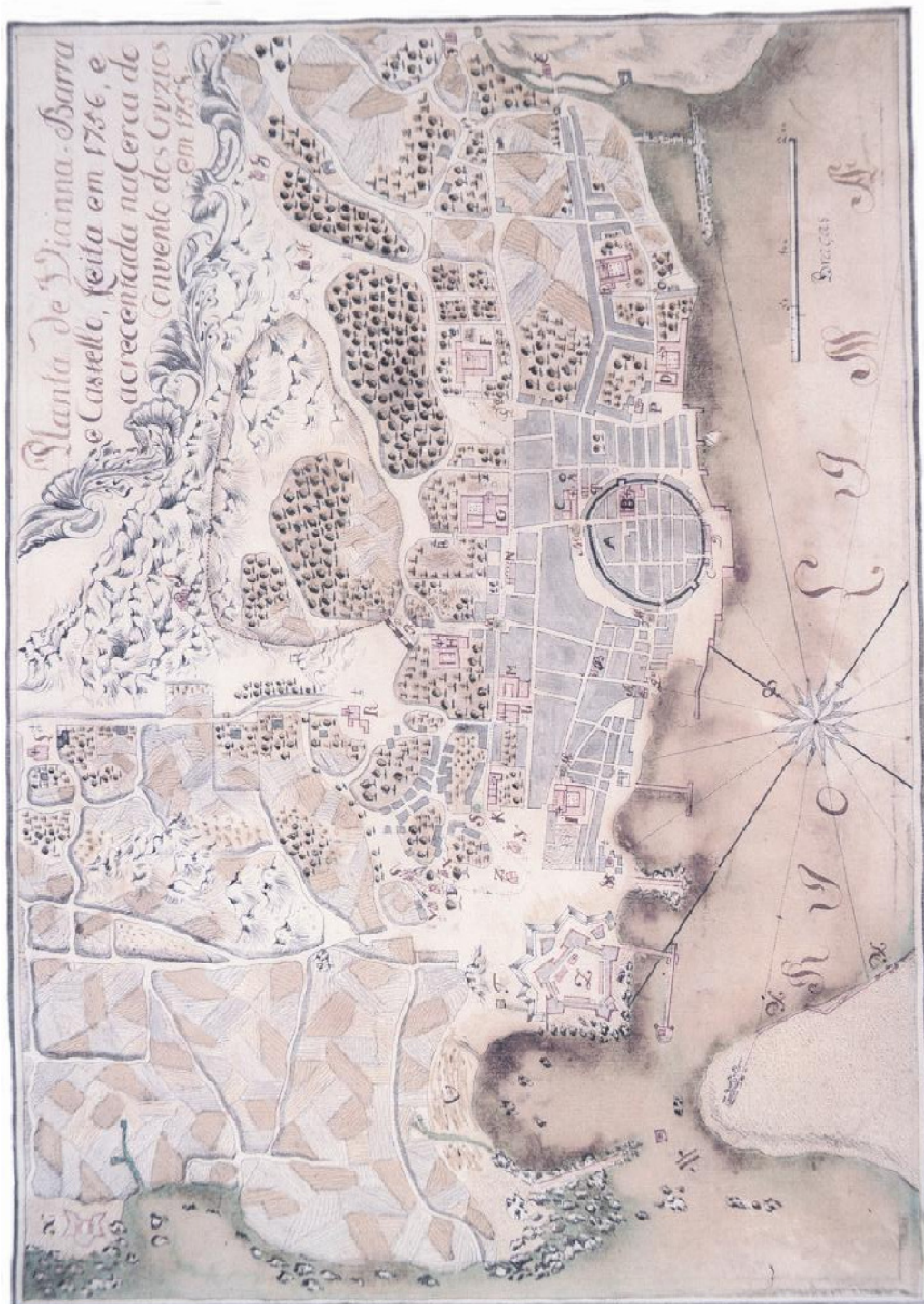
Fonte: Arquivo Municipal de Viana do Castelo



Anexo 3 – Planta de 1756

Observações: Planta de Viana, Barra e Castelo datada de 1756. Original disponível na Biblioteca Pública Municipal do Porto

Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1ª edição, Viana do Castelo, Arquivo Municipal de Viana do Castelo



Anexo 4 – Planta de 1759

Observações: Planta da Vila de Viana datada de 1759. Original disponível no Arquivo Histórico Militar

Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1º edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 5 - Carta Corographica

Observações: Carta Corographica das Correntes do Rio /Lima desde villa mou até foz do Lima, datada de 1782. Original disponível no Instituto Português de Cartografia e Cadastro

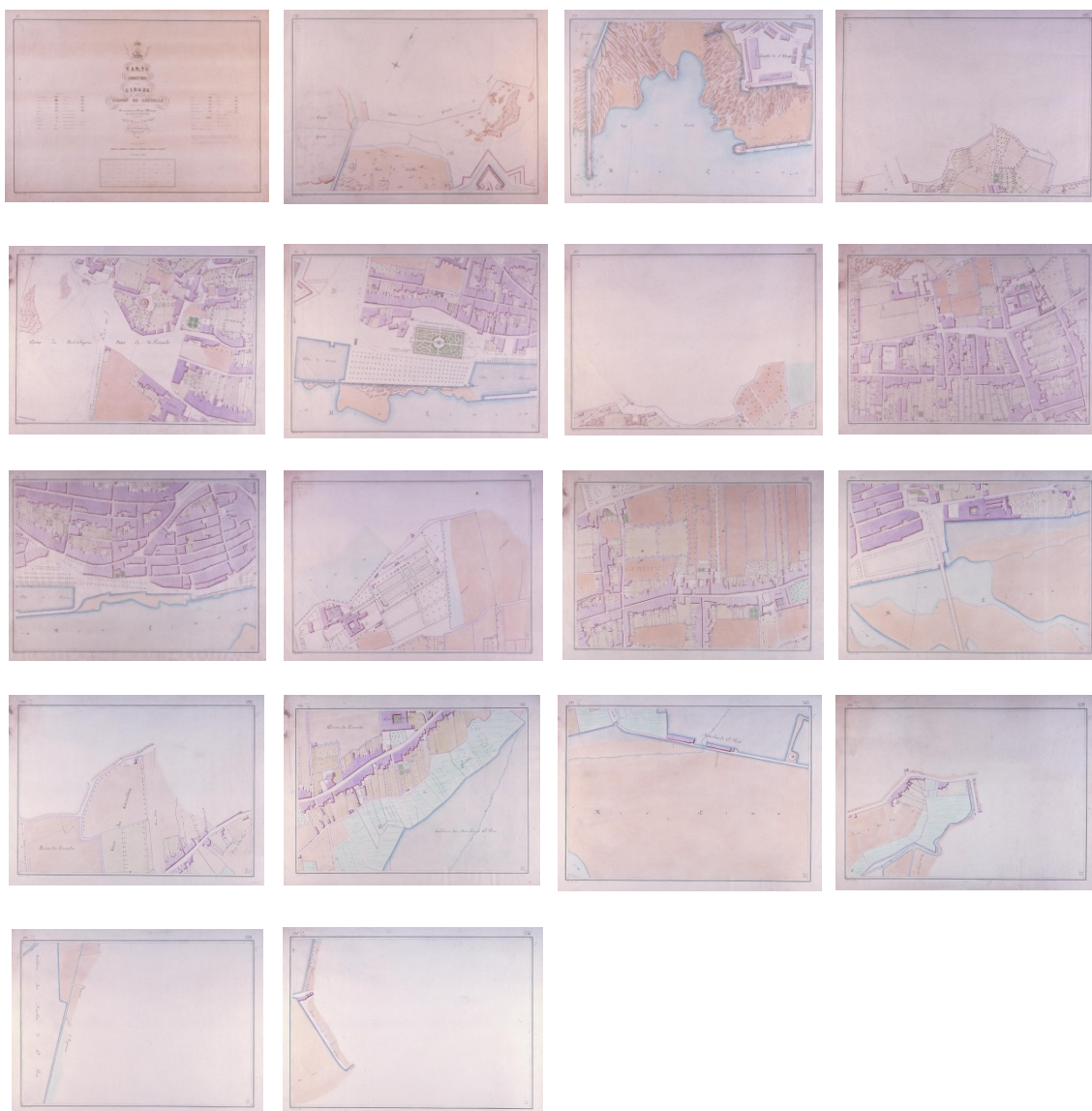
Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1º edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 6 – Primeiro levantamento rigoroso da cidade

Observações: Carta cadastral da Cidade de Viana do Castelo, datada de 1868/69. Original disponível no Arquivo Histórico do Ministério do Equipamento Social

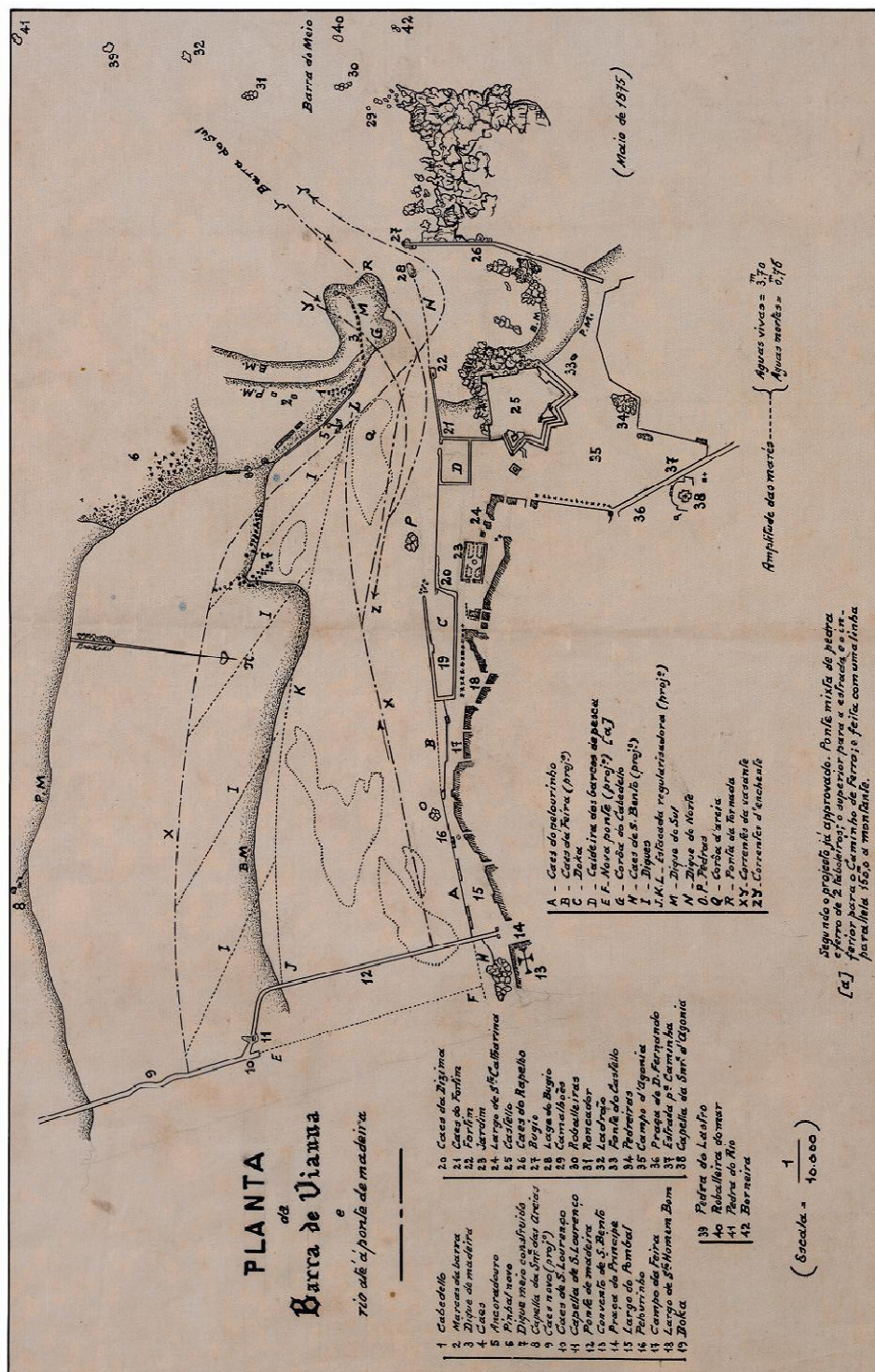
Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1º edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 7 – Planta da Barra de Viana

Observações: Planta da Barra de Viana e do Rio até à ponte de madeira, datada de 1875. Original disponível no Instituto Portuário do Norte

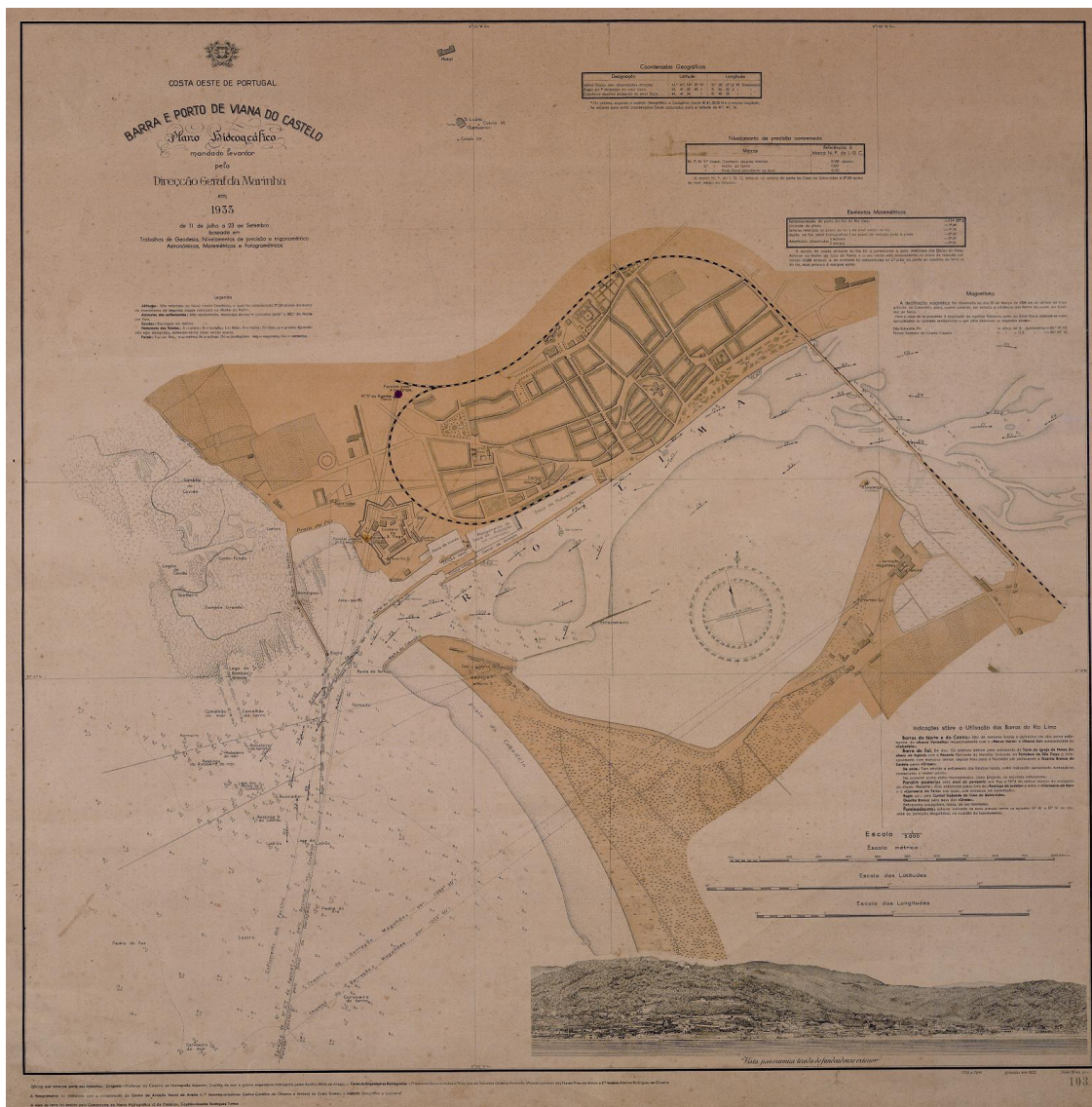
Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1º edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 8 – Plano Hidrográfico

Observações: Plano Hidrográfico da Barra e Porto do Rio Lima, datada de 1933. Original disponível no Instituto Portuário do Norte

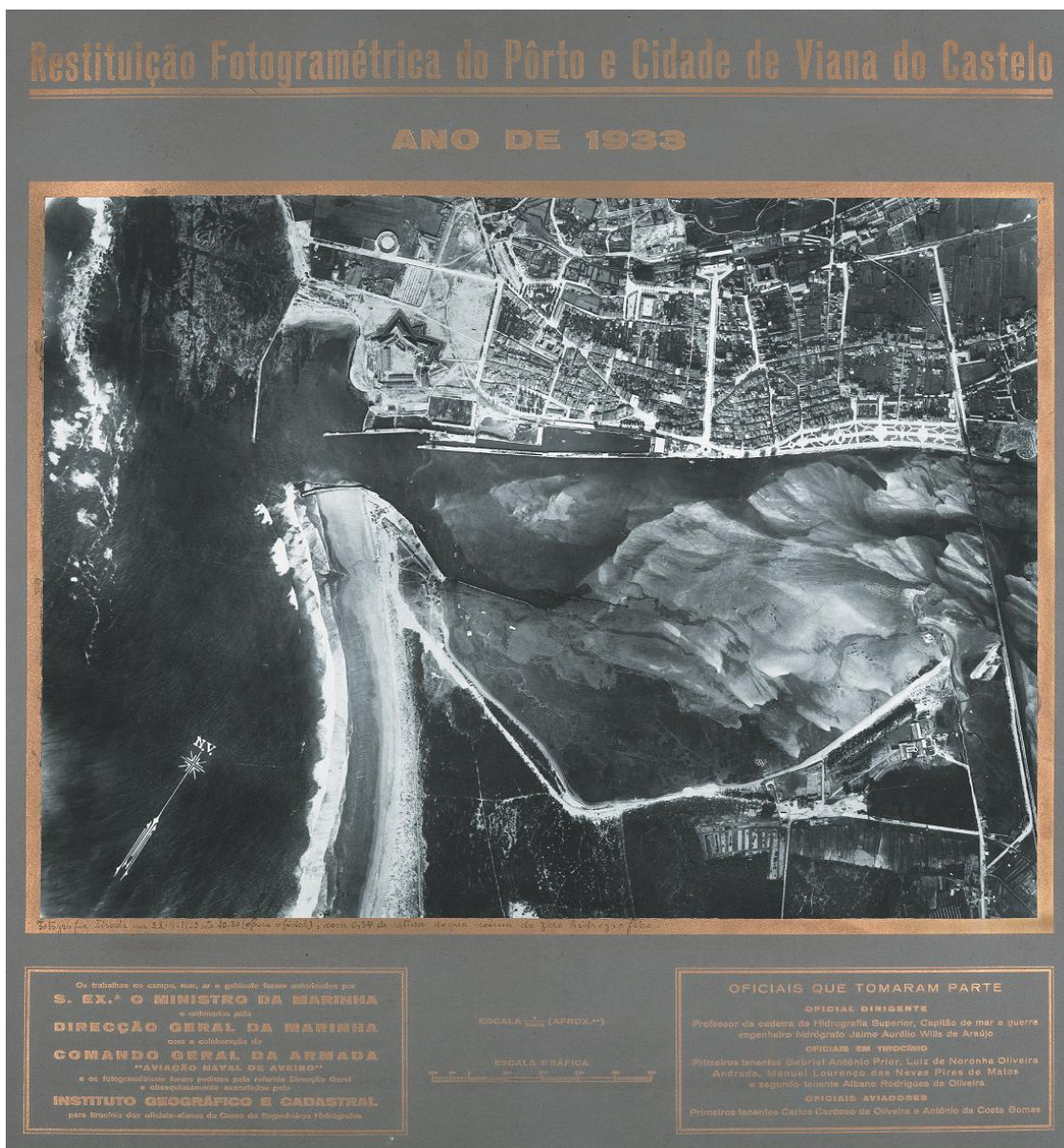
Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1º edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 9 – Restituição fotogramétrica do porto e da cidade

Observações: Plano Hidrográfico da Barra e Porto do Rio Lima, datada de 1993.
Original disponível no Instituto Portuário do Norte.

Fonte: Peixoto, A. 2001. Litoral e as cidades: *matrizes cartográficas* 1ª edição, Viana do Castelo, Arquivo municipal de Viana do Castelo



Anexo 10 – Fotografias antigas da cidade I

Observações: Fotografias Panorâmicas da cidade e a da sua envolvente.

Fonte: Arquivo Municipal



Anexo 11 – Fotografias antigas da cidade II

Observações: Diversas fotografias antigas da cidade

Fonte: Arquivo Municipal

