

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO



Braga entre 1974-2011. Transformación de la Forma Urbana

Esther Pazó Moldes

Vila Nova de Cerveira, Julho de 2014

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Braga entre 1974-2011. Transformación de la Forma Urbana

Esther Pazó Moldes

Orientadora: Prof. Doutora Arq. Ligia Nunes

Vila Nova de Cerveira, Julho de 2014

Preámbulo

Disertación realizada para la obtención del grado de Mestre em Arquitectura e Urbanismo por el centro universitario Escola Superior Gallaecia. Encuadrada en la Unidad Curricular A50 de Dissertação Científica del Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo, desarrollada por la alumna Esther Pazó Moldes, siendo la orientadora de la misma la Prof. Doutora Arq. Ligia Nunes.

Esta investigación se encuadra en el ámbito del urbanismo, cuyo objetivo principal es el estudio de la forma urbana de la ciudad de Braga desde la implantación de la IIª República, tal como indica el título, focalizada en el análisis de la evolución del tejido urbano y de los principales procesos que han contribuido a su morfología actual.

Agradecimientos

A mi orientadora, Prof. Doutora Arq. Ligia Nunes, por todo el apoyo y dedicación mostrada a lo largo del trabajo, por la facilitación de información y por los contactos indicados, además de por su plena disposición y trato agradable.

A la Câmara Municipal de Braga, en especial el *Departamento de Urbanismo* y el *Departamento de Divisão de Renovação Urbana*, por toda la información puesta a disposición.

A los organismos públicos, tales como la *Biblioteca Pública de Braga* y la *Biblioteca Lúcio Craveiro da Silva*, por toda la documentación facilitada para el desarrollo de la investigación.

A Eduardo Pires de Oliveira y a António Jorge Cerejeira Fontes, por el interés mostrado y por la información facilitada.

A Darío por estar siempre ahí acompañándome, pero sobre todo por su apoyo y confianza.

Y por último a mi familia, en especial a mis padres Pili y Tino por hacer posible mi formación, a mis abuelos Alfredo y Pilar por el cariño y apoyo dado, a mi tío Fredi por su interés y ayuda, y a mis hermanos, Rubén y Noemí.

A todos ellos muchísimas gracias.

Resumen

Esta investigación se centra en el análisis de la evolución morfológica de la ciudad de Braga, situada en la Región Norte de Portugal. La elección de este estudio de caso se vio influenciada por el importante carácter histórico y patrimonial que posee la ciudad tradicional, es decir, su Centro Histórico, reflejo material de las distintas épocas y contextos que contribuyeron a la formación de su tejido urbano. Además, los cambios producidos en las últimas décadas, sobre todo después de la instauración del régimen democrático de 1974, han supuesto una notable transformación en su forma urbana y, en consecuencia, provocando importantes diferencias morfológicas entre centro y periferia.

El interés general de esta Disertación recae en la transformación de la forma urbana de Braga, abordando el análisis mediante una lectura diacrónica de los sucesivos cambios morfológicos. Los objetivos planteados se centraron en indicar los principales factores y elementos urbanos que estructuraron el tejido urbano de la ciudad, permitiendo determinar posteriormente la morfología resultante que hoy en día la caracteriza, además de identificar sus permanencias y variables morfológicas. Los resultados obtenidos formarán la base que permitirá dar respuesta al último objetivo, en el que se definen varios indicadores con la intención de mejorar la articulación y relación entre las diversas partes y escalas de Braga.

La metodología aplicada se basó en la del estudio de caso, recurriendo al uso de la técnica del análisis documental con la finalidad de recoger los datos necesarios para la realización de la investigación analítica, utilizando de forma secundaria, las técnicas de observación y fotografía. Los resultados obtenidos serán interpretados de forma crítica y, posteriormente, correlacionados con las teorías y conceptos del urbanismo, dando lugar a las consideraciones finales.

Para la estructuración de la investigación pueden considerarse tres bloques, respectivamente, el primero introduce el tema y presenta el marco teórico centrado en el urbanismo que ayudará a la concretización del análisis, además de exponer el contexto actual de Braga; el segundo bloque, dividido a su vez en dos franjas temporales, trataría la evolución de la ciudad antes y después de 1974 y; finalmente, se presentarían las conclusiones, mediante la sistematización de los resultados obtenidos, la respuesta a los objetivos y las consideraciones finales.

En conclusión, se han verificado grandes transformaciones en la estructura urbana de Braga, consecuencia de las infraestructuras viarias que potenciaron la extensión descontrolada de la mancha construida, apoyadas por cambios económicos que aumentaron el ritmo de crecimiento y, beneficiadas por la inoperancia de los principales planes de ordenación del territorio y el camino que seguían las Políticas Urbanas hasta hace muy poco. Proponiendo como camino a seguir, la aceptación de la realidad urbana actual, reforzando sus puntos positivos y reduciendo los negativos a través de la intervención sobre los mismos.

PALABRAS CLAVE: Braga, Ciudad, Morfología, Expansión dispersa, Articulación urbana.

Resumo

Esta pesquisa centra-se na análise da evolução morfológica da cidade de Braga, localizada na região Norte de Portugal. A escolha deste estudo de caso foi influenciada pelo importante carácter histórico e patrimonial que tem a cidade tradicional, ou seja, o seu centro histórico, a reflexão material dos diferentes períodos e contextos que contribuíram para a formação do seu tecido urbano. Além disso, as mudanças das últimas décadas, especialmente após o estabelecimento do regime democrático de 1974, fizeram uma notável transformação na sua forma urbana e, conseqüentemente, causando grandes diferenças morfológicas entre o centro e a periferia.

O interesse geral desta Dissertação reside na transformação da forma urbana de Braga, abordando uma análise através duma leitura diacrónica das sucessivas alterações morfológicas. Os objetivos propostos centram-se em indicar os principais fatores e elementos urbanos que estruturaram o tecido urbano da cidade, permitindo, então, determinar a morfologia resultante que a caracteriza hoje, para além de identificar as suas permanências e variáveis morfológicas. Os resultados obtidos formam a base para responder ao objetivo final, no que se definem vários indicadores para melhorar a coordenação e relação entre as várias partes e escalas de Braga.

A metodologia foi baseada no estudo de caso, recorrendo ao uso da técnica de análise documental a fim de recolher os dados necessários para realizar a pesquisa analítica, usando secundariamente, as técnicas de observação e a fotografia. Os resultados obtidos serão interpretados de forma crítica e posteriormente correlacionados com as teorias e conceitos do urbanismo, levando às considerações finais.

Para a estruturação da pesquisa podem ser considerados três blocos, respectivamente, o primeiro introduz o tema e apresenta o quadro teórico centrado no urbanismo que vai ajudar à realização da análise, além de expor o contexto atual de Braga; o segundo bloco, dividido em dois intervalos de tempo, refere-se à evolução da cidade antes e depois de 1974; finalmente, as conclusões são apresentadas através da sistematização dos resultados obtidos, a resposta aos objetivos e as considerações finais.

Em conclusão, grandes mudanças são verificadas na estrutura urbana de Braga, resultado da infraestrutura rodoviária que aumentou a expansão descontrolada da mancha construída, apoiada por mudanças económicas que aumentaram a taxa de crescimento e, beneficiadas pela inoperância dos principais planos de ordenação do território e o percurso que seguiu a Política Urbana até a atualidade. Propondo como caminho a seguir, a aceitação da realidade urbana atual, reforçando os aspectos positivos e reduzindo os pontos negativos através da intervenção nestes.

PALAVRAS-CHAVE: Braga, Cidade, Morfologia, Expansão dispersa, Articulação urbana.

Abstract

This research focuses on the analysis of the morphological evolution of the city of Braga, located in the Northern region of Portugal. The choice of this case study was influenced by the important historical and heritage character that has the traditional city, namely, its historic center, the material reflection of the different periods and contexts that contributed to the formation of its urban tissue. In addition, changes in recent decades, especially after the establishment of the democratic regime in 1974, have made a remarkable transformation in its urban form and, consequently causing important morphological differences between the center and the periphery.

The interest of this dissertation relapses in the transformation of the urban form of Braga, approaching a diachronic analysis by reading successive morphological changes. The objectives focused on indicate the main factors and urban elements that structured the urban tissue of the city, allowing then determine the resulting morphology that characterizes it today, and identify their permanence and morphological variables. The results form the basis to enable a response to the ultimate objective, in which various flags are defined with the intention of improving the articulation and relationship between the various parts and scales of Braga.

The methodology was based on the case study, resorting to the use of documentary analysis technique in order to collect the necessary facts to perform the analytical research, using secondarily, observation techniques and photography. The results will be interpreted critically and, subsequently, correlated with the theories and concepts of town planning, leading to the final considerations.

For structuring this research can be considered three blocks, respectively, the first introduces the topic and presents the theoretical framework centered in town planning to help the realization of the analysis, furthermore to display the current context of Braga; the second block, divided into two periods, explain the evolution of the city before and after 1974; finally, conclusions are presented through the systematization of the results obtained, the response to the objectives and final considerations.

In conclusion, great changes have occurred in the urban structure of Braga, as a result of road infrastructure that maximize the urban sprawl built, supported by economic changes that increased the rate of growth and, benefited from the failure of the main plans and planning and the way that Urban Policies had follow until nowadays. Its proposed as a way forward, the acceptance of the current urban reality, reinforcing the positive factors and reducing the negative points through its intervention.

KEYWORDS: Braga, City, Morphology, Sprawl, Urban articulation.

Siglas Utilizadas

A lo largo de la disertación, se consideró conveniente utilizar algunas siglas con el objetivo de facilitar la referencia a algunas fuentes documentales e instituciones públicas. En este caso, se utilizarán siglas unívocas y siempre con el cuidado de hacer la primera referencia cuando de nombra por primera vez la entidad.

ADB | Arquivo Distrital de Braga

CMB | Câmara Municipal de Braga

ISUF | International Seminary of Urbanform

LOC | Livros das Obras da Camera (1841-1866)

MRB | Mapa das Ruas de Braga

PDM | Plano Diretor Municipal

PDMB | Plano Director Municipal de Braga

PGU | Planos Gerais de Urbanização

Polis | Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades

PP | Plano de Pormenor

PPUSB | Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga

PROCOM | Programa de Apoio à Modernização do Comércio

PRTMB | Plano de Reestruturação do Território Municipal de Braga

QCA | Quadros Comunitários de Apoio

SOUB | Série das Obras Urbanas de Braga (1860-actualidad)

Tc | Tasas de crecimiento

UAUM | Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho

UE | União Europeia

UM | Universidade do Minho

UOPG | Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

Preámbulo	
Agradecimientos	
Resumen	
Resumo	
Abstract	
Siglas Utilizadas	
Índice General	
CAPÍTULO I - INTRODUCCIÓN	19
1.1. Identificación y Justificación de la Problemática	21
1.2. Objetivos	23
1.3. Métodos de Investigación	24
1.4. Estructuración de la Disertación	26
CAPÍTULO II - MARCO TEÓRICO	29
2.1. Las Ciudades Históricas	33
2.1.1. Ciudades de Trama Regular-Irregular	34
2.1.2. Límites y Periferia	38
2.2. El Urbanismo	41
2.3. Análisis del Espacio Urbano	47
2.3.1. Análisis Morfológico	48
2.3.1.1. Teoría y Conceptos	52
2.3.1.2. Estudios Relevantes para Entender la Forma Urbana de Braga	56
2.4. Nuevas Territorialidades en Europa y Portugal, siglos XX-XXI	59
2.4.1. Contexto Europeo	60
2.4.2. Portugal, Transformación del Territorio	61
CAPÍTULO III - CONTEXTUALIZACIÓN	63
3.1. Localización y División Administrativa	67

3.2. Caracterización Geográfica	66
3.2.1. Geomorfología	66
3.2.2. Hidrología	68
3.2.3. Clima	70
3.3. Aspectos Demográficos	72
3.4. Aspectos Económicos	78
CAPÍTULO IV - ORIGEN Y TRANSFORMACIÓN URBANA DE BRAGA HASTA 1974	87
4.1. Edad Antigua	89
4.1.1. Ocupación Prerromana	89
4.1.2. Fundación de Bracara Augusta	92
4.1.3. La Ciudad Alto-Imperial	94
4.1.4. La Ciudad en el Bajo Imperio	98
4.2. Edad Media	103
4.2.1. Aspectos Generales	103
4.2.1.1. La Muralla y el Castillo Medieval	107
4.2.1.2. El Sistema Viario	110
4.3. Edad Moderna, siglos XVI - XVIII	113
4.3.1. Aspectos Generales	113
4.3.2. La Ciudad Renacentista, siglos XVI-XVII	115
4.3.2.1. Remodelaciones Intramuros	118
4.3.2.2. Nuevos espacios Extramuros	120
4.3.2.3. Principales Equipamientos	124
4.3.3. La Ciudad Barroca, siglo XVIII	126
4.3.3.1. Cambios en la Estructura Urbana	130
4.3.3.2. El Campo Novo	132
4.3.3.3. La Dislocación del Centro de la Ciudad	134
4.4. Edad Contemporánea, siglo XIX-1974	135
4.4.1. Aspectos Generales	135
4.4.2. Siglo XIX en Braga	138

4.4.2.1. Primeras Plantas Cartográficas	140
4.4.2.2. Obras Públicas Realizadas con Impacto	144
4.4.3. Siglo XX-1974	148
4.4.3.1. El Comienzo del Siglo hasta el Antepiano de De Gröer, 1942	148
4.4.3.2. El Antepiano de Urbanización y el PPUSB	149
4.4.3.3. Obras Públicas Realizadas con Impacto	152
4.5. Síntesis Gráfica de la Evolución Urbana de Braga hasta 1974	162
CAPÍTULO V - TRANSFORMACIÓN URBANA DE BRAGA DESDE 1974 HASTA 2011	165
5.1. Encuadramiento	167
5.2. Criterios de Selección de las Fases de Estudio y Límites de Análisis	171
5.3. Análisis 1982	174
5.3.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 1982	174
5.3.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 1982	181
5.3.1. Objetivos, Propuestas e Intenciones del PRTMB	188
5.4. Análisis 1994	198
5.4.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 1994	198
5.4.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 1994	205
5.4.1. El Primer PDM de Braga	213
5.5. Análisis 2011	216
5.5.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 2011	216
5.5.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 2011	223
5.5.3. La Revisión del <i>Plano Diretor Municipal</i> de 2001 y 2011	231
5.6. Síntesis Gráfica de la Evolución Urbana de Braga entre 1974-2011	234
CAPÍTULO VI - SISTEMATIZACIÓN	237
CAPÍTULO VII - CONSIDERACIONES FINALES	263
Bibliografía	269
Índice de Figuras	281

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1.1. Identificación y Justificación de la Problemática

En los actuales modos de vida urbanos, cada vez más estandarizados y fragmentados, la lógica especulativa y financiera dominante, (...) condiciona los espacios urbanos a las lógicas de los grandes (...) *lobbies* económicos (Manuel Carlos Silva, in "Expansão urbana e qualidade de vida", 2002, p. 12).

Este estudio trata de explicar cómo la ciudad de Braga, de estructura consolidada, adquiere su complejidad. Se trata del análisis de la transformación morfológica de esta ciudad en las últimas cuatro décadas, efectuando un abordaje diacrónico de la evolución urbana que la caracterizó en los diferentes momentos de su historia, con el objetivo de comprender cómo y por qué la ciudad adquirió su estructura actual. Braga es hoy el resultado de un camino complejo, donde distintas 'ciudades' se fueron edificando a lo largo de tiempo, en un espacio donde se encuentran diferentes marcas y vestigios materiales de los sucesivos periodos de ocupación. Por un lado está la «ciudad compacta» (ciudad histórica) y por otro lado la «ciudad dispersa» (periferias), las cuales podría considerarse que carecen de indicadores urbanos que las correlacionen entre sí.

La configuración actual de los territorios urbanos es consecuencia de un proceso de expansión acelerada de sus aglomerados. ¿Qué ha ocurrido en las últimas décadas en las sociedades occidentales? Existen varios estudios que muestran cómo los núcleos urbanos han roto sus confines difundiendo por el territorio y asumiendo éste, características metropolitanas en cuanto al uso del espacio, consumo del suelo, estructuración funcional y morfologías espaciales. Sin embargo, su expansión, caótica y espontánea, es la característica distintiva con respecto a las producidas en otras épocas. Se trata de un proceso de ocupación del territorio que a menudo destruye el paisaje, los espacios libres, fractura la convivencia y congestiona las vías por flujos de personas y mercancías. La disgregación residencial plantea la necesidad de diseñar propuestas de ordenación, remodelación y urbanización de los espacios, y de desarrollar patrones residenciales alternativos a las urbanizaciones que producen modelos de ciudad dispersa (Vilagrasa, 1991). Esta morfología urbana en transición hacia una ciudad difusa, como

ocurre en Braga, ha multiplicado la tendencia hacia la regeneración urbana con el fin de corregir las tramas urbanas inconexas y aplicar la «ciudad compacta» como modelo estético.

La explicación de las formas urbanas pasa por una mezcla de factores físicos y humanos que van desde las características del lugar y de la situación/posición de la aglomeración urbana, hasta la formación de los diseños del plano, pasando por objetivos y estrategias visados por los poderes y por la evolución tecnológica, sea en lo referente a los transportes y comunicaciones o relacionada con los nuevos materiales y métodos de construcción (Gonçalves, 2002). Por ello, la importancia de este tipo de investigación recae en los procesos de transformación que han llevado a cabo las ciudades en los últimos tiempos, los cuales han modificado de manera sustancial su estructura y jerarquías, difuminado sus límites y convirtiéndolas en sistemas que se despararraman como una 'mancha de óleo' por el territorio, como ocurre en el caso de Braga.

La explosión del fenómeno urbano también ha alcanzado al concepto de ciudad y a los contenidos tradicionales de la disciplina urbanística, haciendo necesarias nuevas taxonomías para la identificación de las nuevas modalidades urbanas para las que la categoría tradicional de «ciudad» resulta insuficiente (Font, 2007). Las transformaciones recientes en los territorios del entorno geográfico europeo han puesto en discusión algunos de los contenidos del conocimiento urbanístico establecido, reclamando nuevas formas de mirar la realidad y la necesidad de reflexionar sobre la adecuación de los instrumentos disciplinares utilizados para su descripción o interpretación, además de para el propio proyecto urbano. Los procesos de transformación que las ciudades han ido desarrollando en los últimos años, han modificado de manera decisiva su estructura y jerarquías. Este fenómeno requiere ser evaluado y estudiado en profundidad, señalando las consecuencias presentes y futuras de estas nuevas ciudades.

Esta investigación explicará la ciudad de Braga como un fenómeno físico producto de la confluencia de diferentes acontecimientos, con el propósito de determinar los procesos que dieron lugar a la forma urbana que se conoce hoy en día y contribuir para posibles transformaciones futuras. Es necesario identificar y comprender las alteraciones específicas que la ciudad sufrió a lo largo de su proceso histórico, al igual que indicar las continuidades y/o discontinuidades urbanísticas en los distintos momentos de ocupación de la ciudad, con el fin de definir nexos de unión entre sus diferentes partes.

Con esta disertación focalizada en este estudio de caso, se contribuirá al análisis de los procesos de urbanización y metropolización del territorio que se han dado en las últimas décadas y que evidencian contradicciones y muchos hechos nuevos que es necesario percibir y ordenar. Se está atravesando un periodo donde surge una nueva morfología urbana, aparecen nuevas estructuras económicas y donde la estructura social se está transformando, por ello es importante estudiar ciudades como Braga, para identificar estas transformaciones y contribuir así para futuras investigaciones sobre esta temática, creando bases para nuevos estudios y futuras intervenciones en la ciudad.

1.2. Objetivos

El propósito general de la disertación es el estudio de la evolución de la morfología urbana de Braga, estudio que se realizará mediante la lectura que la forma urbana fue adoptando a lo largo de los siglos, a través de un análisis del espacio en los diferentes periodos históricos con el objeto de hacer una secuencia temporal desde el año 1974 hasta casi la actualidad. El instrumento usado para la investigación es el análisis urbano, realizando un estudio diacrónico de la construcción del tejido urbano de la ciudad, enfatizando en la correlación entre análisis urbano y proyecto urbano, ya que "investigar la ciudad es proyectarla y al revés, el proyecto encierra en sí una investigación urbana" (Aymonino, 1983, p. 23).

El estudio se centrará en identificar los factores que determinaron la evolución urbana de Braga, para así poder crear una contextualización previa que ayude a entender cada proceso de cambio. Estos factores son importantes a la hora de entender las transformaciones ya que intervienen indirectamente. Su información se obtendrá también a través de otras áreas de conocimiento, especializadas en los varios temas abordadas como geografía, historia, sociología, economía o política, entre otras.

Para la realización de este trabajo se plantea como punto de partida INDICAR CÓMO LA FORMA URBANA DE BRAGA SE TRANSFORMÓ ENTRE 1974-2011. Este objetivo se basa en el análisis espacial de los principales elementos que componen la estructura de la ciudad y que determinan la evolución del tejido urbano en los últimos cuarenta años. Para ello será preciso la utilización de piezas diseñadas que muestren los diferentes cambios físicos que sucedieron. La elección del año 1974 para comenzar este estudio se escogió por ser el año donde finalizaba el régimen dictatorial conocido como *Estado Novo* y comienza la IIª República, época a partir de la cual los cambios urbanos son significativos y, como se verá próximamente, los estudios sobre la evolución de la ciudad de Braga a partir de esta fecha son escasos.

A continuación se IDENTIFICARAN CONSTITUYENTES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE BRAGA, SISTEMATIZANDO TANTO PERMANENCIAS COMO VARIABLES MORFOLÓGICAS. El fenómeno urbano es variado, dinámico y complejo, cada vez es más difícil permanecer en un espacio y territorios únicos, los cambios se producen a diferentes velocidades por veces imperceptibles. Por ello, sólo el urbanismo y/o la arquitectura que funcionan son los que permanecen en el tiempo, los que no, simplemente acaban desapareciendo. Teniendo esto en cuenta la identificación de ambos elementos ayudará a conocer cuales son los espacios y/o edificios que soportan y estructuran de una manera efectiva la ciudad y su crecimientos, por lo tanto, espacios y/o edificios de referencia. Por último, después de identificar y analizar los constituyentes urbanos que hoy día forman Braga, se pretende DEFINIR INDICADORES QUE ARTICULEN LAS DIFERENTES ESCALAS QUE POSEE LA CIUDAD, con la finalidad de crear pautas que correlacionen estas áreas de variada morfología, contribuyendo así para poder entender la ciudad como un todo y no como una estructura fragmentada, creando además una base para futuras intervenciones en la ciudad y nuevos estudios sobre esta temática.

1.3. Métodos de Investigación

Esta investigación es un estudio de caso (Yin, 2003) sobre la evolución morfológica de la ciudad de Braga, de naturaleza cualitativa que será explicativo, descriptivo y exploratorio, teniendo cuidado en su diseño y realización para que no pierda el juicio crítico tradicional del método.

Las técnicas utilizadas son el análisis documental (Saint-Georges et al., 1997) para la recogida de los datos necesarios. La búsqueda documental se basó en definir las fuentes, seleccionar la metodología de búsqueda de dichas fuentes y la crítica de las mismas. Los documentos recogidos fueron fuentes no escritas y escritas con el fin de hacer un breve contexto y un análisis morfológico del tejido urbano de Braga. Los documentos consultados son:

- Publicaciones literarias sobre temas de urbanismo, historia, geografía, económica, etc.;
- Fuentes oficiales de información, tanto documentos escritos como electrónicos, obtenidos del Archivo Municipal de Braga, de la Câmara Municipal de Braga y del Instituto Nacional de Estadística Portugués, siendo Decretos Lei y Portarias, datos catastrales y estadísticos;
- Utilización de fotografías antiguas que muestren diferentes épocas;
- Utilización de cartografía histórica que amplíe la visión y la perspectiva de la evolución histórica, como el *Mapa de Braunio* o el *Mapa da Cidade de Braga Primas*, entre otros;
- Utilización de la cartografía actual, así como imágenes aéreas, para caracterizar y estudiar los diferentes periodos analizados.

La técnica de la observación (Gil, 1995, Marconi et al., 1986) se utilizó en primer lugar de manera simple con el fin de estudiar los hechos que ocurren en la ciudad de Braga. Esta observación espontánea e informal permitió la obtención de datos que, una vez analizados e interpretados, contribuyeron a la elaboración de hipótesis acerca de la problemática en cuestión. En una fase más avanzada del estudio la técnica de la observación, utilizada de manera sistemática, se usó con el objetivo de verificar y contrastar los resultados obtenidos en el análisis del estudio de caso, con la finalidad de obtener una visión de la problemática de Braga lo más próxima posible a su realidad urbana actual.

La fotografía de autor (Bogdan & Biklen, 1994) se usó como técnica auxiliar conjugada con la de la observación simple, con el objetivo de hacer un inventario de los lugares más interesantes para la investigación. Simultáneamente, se fueron registrado notas de campo (Bogdan & Biklen, 1994) para describir de forma objetiva y crítica los aspectos más relevantes del carácter urbano de Braga, permitiendo así descubrir aspectos que no son percibidos en el análisis documental.

Para la conclusión de este trabajo centrado en el estudio de caso del urbanismo bracarense se han seguido varias fases diferentes en cada etapa del proceso. La primera está basada en el lugar a analizar, utilizando las técnicas ya citadas para conseguir la mayor información posible y comprender la realidad concreta y particular de Braga, contribuyendo a la definición de la problemática a abordar. Una vez que se conocen las características del caso de estudio, se da paso a la revisión de la literatura centrada en el tema de las ciudades históricas y el urbanismo,

utilizando el análisis documental para identificar conceptos y teorías directamente relacionados con la investigación. La búsqueda y análisis de la información se realizará de una manera más exhaustiva y selectiva, centrada en conceptos relacionados con la problemática en cuestión para poder realizar una interpretación crítica de la misma, además de identificar los elementos principales que se tendrán en cuenta en el posterior análisis. Simultáneamente se recopilará información concreta sobre Braga, centrandó aquí el interés en dar respuesta a los objetivos.

Todos los datos recogidos con la ayuda de las varias técnicas ya nombradas se tratarán posteriormente de manera cualitativa (Lessard-Hébert et al., 2008), sistematizando los conceptos principales sobre urbanismo focalizados a la investigación y a los objetivos que se quieren alcanzar, formando la base para a continuación, realizar el análisis del caso de estudio a través de una interpretación crítica de todos los datos tratados. De esta interpretación se obtendrán resultados concluyentes que, una vez más contrastados con las teorías urbanas estudiadas, darán respuesta a los objetivos ya citados. Con este cruce de información se concluye la investigación indicando de manera reflexiva las consideraciones finales, resultado del análisis realizado basado en el cruce de información de la realidad estudiada y las bases de la teoría.

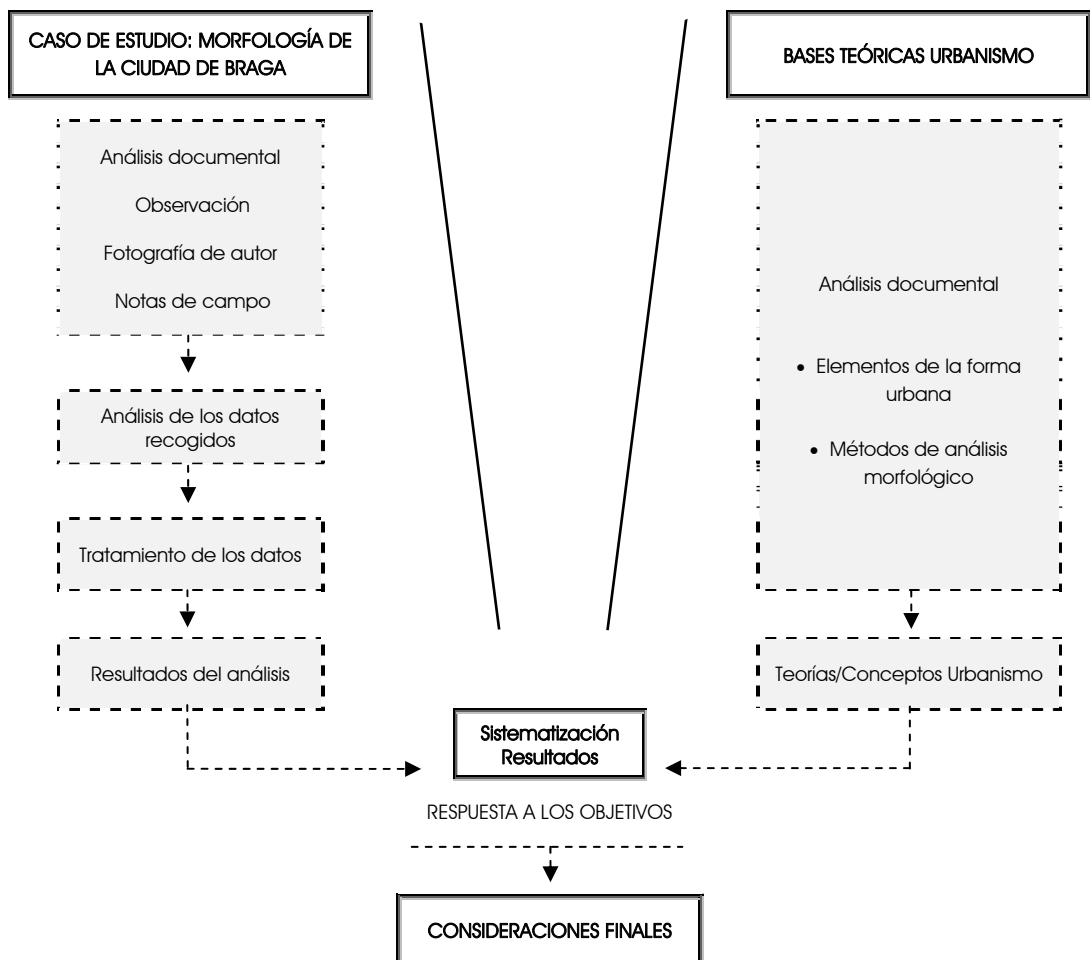


Fig. 01 - Esquema interpretativo de la metodología utilizada.

1.4. Estructuración de la Disertación

Con base en los objetivos planteados y la metodología aplicada, el presente trabajo se estructurará en siete capítulos.

El capítulo I - Introducción, presenta y explica el trabajo de investigación que se pretende llevar a cabo, dividido en varios subcapítulos: el primero de ellos tiene como objetivo identificar y justificar la problemática en cuestión, a continuación se hace referencia al objetivo de este estudio –Braga– y los objetivos a los que se pretende dar respuesta con la investigación y, finalmente, el apartado de metodologías expondrá el método y las técnicas de investigación utilizadas para su realización.

El capítulo II se basa en la formación del marco teórico de la disertación. En primer lugar se realiza un abordaje explicativo sobre las características urbanas de las ciudades históricas, para a continuación estudiar la teoría urbanística, explicando los diferentes conceptos y definiciones que actualmente se conocen sobre la temática en cuestión a través de una evolución de las varias perspectivas a lo largo del siglo XX, hasta la aparición del urbanismo como disciplina autónoma. Prosigue con una explicación de los métodos para analizar la morfología del espacio urbano, indicando las principales líneas de pensamiento, teorías y conceptos, y los estudios sobre ciudades o estudios concretos de Braga más relevantes para comprender la evolución de estructura urbana. Por último hace referencia a las nuevas territorialidades en Europa y en Portugal a lo largo de la transición del siglo XX-XXI.

En el capítulo III - Contextualización, se indicarán las principales características del área de estudio. Se abordarán diversas cuestiones, tales como la localización y división administrativa de Braga, siguiendo con su caracterización geográfica –explicando su medio físico y clima–, y socioeconómica –analizando datos relacionados con la evolución demográfica y sus principales actividades económicas–. Todas estas referencias serán de suma importancia a lo largo del análisis morfológico ya que influyen directamente en la formación y consolidación de la ciudad, destacando los aspectos socioeconómicos ya que los cambios demográficos y económicos influyen de manera determinante en el ritmo de crecimiento y desenvolvimiento de la ciudad.

El capítulo IV - Origen y Transformación Urbana de Braga hasta 1974, es la parte del trabajo que explica la evolución del tejido urbano de Braga desde el momento de su fundación en el siglo I a.C., abordado desde una perspectiva histórica y basado en la biografía existente de las varias disciplinas teóricas (arqueología, arquitectura, geografía...). En este capítulo se citarán los aspectos políticos, económicos y sociales que de alguna manera tuvieron su consecuencia en desarrollo urbano de la urbe, aportando más información para una mejor comprensión de la formación de la ciudad. Esta parte es fundamental para el posterior análisis morfológico, ya que se definirán los principales elementos que definen la estructura urbana de Braga y que condicionan, de alguna manera, su desarrollo a lo largo de los años siguientes.

En el capítulo V - Transformación Urbana de Braga desde 1974 hasta 2011, se desarrollará el análisis del caso, el cual será dividido en tres subcapítulos que corresponden a tres puntos de situación temporales. En primer lugar se encuadrarán los aspectos más importantes que caracterizan esta época y las principales diferencias entre la manera de planear y gestionar las ciudades antes y después de la implantación del régimen democrático en 1974. A continuación, se justificará brevemente la elección de los puntos de situación temporales para analizar la realidad física de Braga en cada momento en concreto, así como la delimitación del límite de análisis considerado para la investigación.

En los tres puntos de situación temporales seleccionados, respectivamente, 1982, 1994 y 2011, se identificarán y analizarán los principales elementos que forman la realidad de Braga en cada periodo –ocupación residencial/industrial, infraestructuras viarias, equipamientos, entre otros–, permitiendo caracterizar los aspectos determinantes de su morfología urbana de forma individualizada. A continuación, se considerarán dichos elementos en contraste, superponiendo dos de ellos con el propósito de identificar correlaciones entre ellos. Como apartado final para los tres subcapítulos, se realizará un abordaje de los planos que planearon y gestionaron la ciudad, estudiando las principales líneas de orientación que se pretendía que siguiera el crecimiento y las estrategias empleadas para ello, pudiendo verificarse si las pautas que visaba el plano eran aplicadas al urbanismo de la ciudad o si por el contrario, la especulación inmobiliaria y la iniciativa privada primaban más sobre ellas.

En el capítulo VI - Sistematización, a partir de los datos extraídos del análisis realizado se establecerá una primera conclusión con respecto al cuerpo de texto basada en una síntesis interpretativa sobre las consideraciones más relevantes. Se realizará una triangulación entre los resultados del análisis y la fundamentación teórica para dar respuesta a los dos primeros objetivos planteados.

Por último, teniendo como base la respuesta a estos objetivos, se establecerán unos indicadores, fundamentados en teorías y conceptos urbanísticos, que serán aplicados a la forma urbana de Braga con la finalidad de responder al tercer y último objetivo, verificándose así la contribución de este estudio para el estado de conocimiento.

Finalmente, en el capítulo VII, se presentan de manera breve las consideraciones finales sobre los diversos aspectos tratados a lo largo de la investigación, reflexionando sobre la condición actual de Braga y las posibilidades urbanas que presenta de cara al futuro.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

La mayor parte de la superficie terrestre es un inmenso depósito de signos (...) dejados por quienes nos precedió (Secchi, 2006, p. 15).

El territorio es un *palimpsesto*, un manuscrito antiguo que conserva huellas de una escritura anterior que fue borrada, donde las diversas generaciones lo han escrito, corregido, borrado y aumentado. En este inmenso archivo de signos, podemos encontrar un vasto conjunto de intenciones y de proyectos, así como de acciones concretas de personas, grupos o sociedades enteras, estratificándose, sobreponiéndose, deformándose, inclusive, contradiciéndose (Secchi, 2006), siendo lo más evidente la gran cantidad de signos materiales dejados en el territorio. Frecuentemente, se hace referencia a algunos de estos signos como si fuesen construcciones espontáneas, en contraposición con aquellas realizadas en base a una intención de proyecto. El urbanismo se ocupa de las transformaciones del territorio, del modo en que éstas surgen y surgirán en un futuro, de los sujetos que las promueven, de sus intenciones, de las técnicas utilizadas y de los problemas que surgen e inducen a nuevas transformaciones (Ascher, 2004). Sin embargo, el urbanismo no es un conjunto de obras, de proyectos, de teorías o normas y mucho menos es un determinado sector de enseñanza, es más bien el testigo de un vasto conjunto de prácticas que influyen en la continua y consciente modificación del estado del territorio y de la ciudad (Secchi, 2006). El concepto de «continuidad», orientó a la mayoría de los campos disciplinares a lo largo de todo el periodo moderno, el concepto de «fragmento» orientó todo el pensamiento contemporáneo. Ambos tuvieron y tienen un papel crucial en lo que se refiere al modo de observar, interpretar y construir la ciudad, encontrándose sus influencias en la constitución física de la ciudad moderna y contemporánea. El análisis de las ciudades es abordado tanto a un nivel muy global bajo el ángulo de la ordenación del territorio, como a un nivel muy concreto referido exclusivamente al edificio, al habitar o a los equipamientos, sin señalar el lazo de los elementos y su organización en una estructura de conjunto. Entre estos dos niveles se escapa lo que constituye la especificidad de la organización urbana tradicional, semejante y diferente al mismo tiempo de una ciudad a otra (Panerai et al., 1983).

2.1. Las Ciudades Históricas

El concepto de morfología urbana hace referencia a la forma y distribución en el espacio de las componentes urbanas. La morfología puede percibirse de diferentes formas, aunque la más clara es observando el plano urbano, representación de la ciudad en su conjunto donde se ve el trazado de las calles, la forma de las manzanas, los espacios llenos y vacíos, etc. En las ciudades con un largo pasado histórico cada época introduce modificaciones y cambios en los elementos históricos, en este sentido, la ciudad hay que verla como algo vivo, sometido a continuas alteraciones, aunque manteniendo pervivencias, siendo éstas las manifestaciones de su pasado. Lo heredado es el vestigio de un pasado que, en la mayoría de los casos, remonta a la época romana y continúa en la Edad Media, para continuar con las novedades renacentistas y barrocas, finalizando con las reformas ilustradas.

Algunos de estos elementos heredados pueden ser la trama viaria, el legado monumental, las murallas o sus huellas, los arrabales o la centralidad de ciertos espacios que les da un significado privilegiado para ciertas actividades (Terán, 2009), elementos que se pueden encontrar actualmente en la realidad urbana de Braga. Estas herencias son las que prevalecen en las ciudades después de pasar un fuerte proceso de urbanización, crecimiento y cambio, son permanencias morfológicas que por su funcionamiento positivo o por la capacidad de adaptación a nuevos tiempos y modos de vida, han sobrevivido a los diversos contextos urbanos que fueron formando la historia de las ciudades. Por ello, y en el caso concreto de Braga, la identificación de estos elementos que han persistido hasta la actualidad se vuelve fundamental, ya que su estudio contribuirá a mejorar los espacios urbanos existentes o los nuevos que vayan surgiendo, con el objetivo de que funcionen de forma eficaz para no quedar abandonados por sus usuarios, degradando en consecuencia la imagen urbana.

La complejidad funcional a la que los aglomerados urbanos fueron expuestos condicionó la formación de un conjunto variado de tramas urbanas. El tejido urbano puede nacer bajo la forma de una aldea, un núcleo fortificado o formarse a lo largo de un camino. Cuando el aglomerado urbano crece bajo una disposición formal, lo hace también de forma planeada, es decir, hay un planeamiento que implica la existencia de una concepción previa de cómo ese espacio crecerá, controlando su expansión y evitando que sea espontáneo, o sea, evitando que el espacio se organice por iniciativas individuales. La noción de crecimiento comprende el análisis de los fenómenos de extensión y densificación de los aglomerados urbanos.

El estudio del crecimiento de una ciudad es importante por varias razones, por un lado, ofrece una lectura global de la aglomeración urbana en una perspectiva dinámica; revela los puntos fijos de las transformaciones anteriores, permitiendo una comprensión de la estructura urbana y de su funcionamiento que puede ser base de interpretaciones futuras; y, por último, permite no tener que afrontar los diferentes ordenamientos bajo su único ángulo monumental o pintoresco, si no considerar su lugar y su función en la estructura de conjunto (Panerai et al., 1983).

La diferencia entre crecimiento espontáneo/irregular y crecimiento planificado/regular, puede inducir a confusiones, siendo insuficiente proceder a un simple análisis de la trama viaria para constatar una diferenciación correcta de uno u otro. Algunos expertos en el estudio de la ciudad, demuestran que es cuestionable la distinción entre tramas regulares e irregulares, ya que la aparente irregularidad de un plano puede resultar de un crecimiento planeado, o la regularidad de otro fuese el resultado de un desenvolvimiento espontáneo. Es muy importante conocer las diferentes fases de crecimiento de una ciudad, donde lo urbano y lo suburbano pueden ser anexados con el paso del tiempo, haciendo que la expansión de las ciudades resulte, a veces, de la integración en el núcleo urbano de áreas periféricas, las cuales pueden o no tener un trazado diferente del núcleo original. Aymonimo (in Panerai et al., 1983, p. 29) opina que

la forma urbana es un proceso continuo... y, si bien es posible describirla o caracterizarla en un periodo concreto, no se puede, sin embargo, dejar de tener en cuenta, para poder comprenderla, el estudio de los periodos anteriores que han condicionado su desarrollo y que literalmente la han conformado.

El crecimiento de las ciudades se desarrolló en diferentes periodos de su historia, aunque en un gran número de casos, fue limitado por barreras naturales como pendientes abruptas o ríos, o por barreras artificiales, las murallas. Las construcciones amuralladas se construyeron en varios momentos históricos, desde la época romana, pasando por la Edad Media, perdurando y constituyendo frecuentemente el elemento estructural y persistente del paisaje europeo hasta el siglo XIX (Morris, 2007). A partir de este momento se producirá una de las etapas más influyentes a nivel de las transformaciones urbanas, con intervenciones que visarán modernizar el interior de los centros urbanos, destacando la abertura de nuevos ejes viarios rectilíneos y la construcción de manzanas regulares, dando lugar a tramas ortogonales y destruyendo y alterando la morfología de las ciudades históricas, ocupándose con construcciones modernas los espacios donde antes se situaba la muralla.

2.1.1. Ciudades de Trama Regular-Irregular

El origen del *plano regular* –también conocido como ortogonal, retícula o damero– remonta a las primeras civilizaciones surgidas en el siglo III a.C. en la región de Mesopotamia meridional con la civilización sumeria y en el Valle del Indo con la cultura de Harappa, mucho antes que su implantación de las ciudades griegas y romanas. Una de sus características principales reside en la trama viaria, definida siempre por el cruce de calles en ángulo recto, creando manzanas cuadrangulares (Pacione, 2009). En los primeros ejemplos en los que fue posible encontrar un planeamiento regular, éste coexistía con otras formas de crecimiento irregular. "La utilización de la retícula estaba limitada a una parte relativamente insignificante (...), pudiendo ser un claro ejemplo del sentido práctico de los políticos (...), en otras palabras: el planeamiento urbano como arte de lo práctico" (Morris, 2007, p. 27). Sin embargo, un trazado en retícula pocas veces sucede de forma espontánea, al contrario del crecimiento orgánico, éste debe ser determinado a consciencia y aplicado al lugar elegido. Existen suficientes evidencias en la relación organizada



Fig. 02 - La formación del Ring de Viena. La ciudad medieval fortificada en los siglos XVI-XVII contra las invasiones turcas. Fortificaciones poligonales y en campo abierto de 600 metros la separan de las expansiones periféricas. Las murallas destruidas por Napoleón I, en 1809, dan origen, cincuenta años más tarde, al desenvolvimiento de un anillo verde y equipamientos, es decir, el *ring*.

entre las partes de las ciudades de Harappa, como para aceptar que fueron el resultado de muy tempranos, por no decir los primeros, procesos de planeamiento.

El plano ortogonal se beneficia de las ventajas del control y la organización del espacio. En definitiva, la malla ortogonal fue normalmente utilizada en la fundación y en el crecimiento de múltiples ciudades desde la época romana, teniendo como objetivo ordenar y racionalizar los trazados urbanos, estando presente en el proceso de urbanización hasta hoy en día. Algunas de las razones que llevan a las sociedades a establecer la planificación regular en sus ciudades, pueden ser la ventaja de la flexibilidad en la organización de las manzanas o la facilidad de control del espacio, de hecho, un plano reticular representa una forma más simple y rentable de dividir y distribuir el suelo urbano, reflejando la racionalidad, el pragmatismo y la ideología de la cultura que lo concibe (Lamas, 2004).

Por otro lado, el crecimiento orgánico produjo paisajes urbanos de pintoresca variedad, cuyo mejor exponente tal vez sea la forma urbana medieval. A pesar de sus serpenteos y su estructura viaria ilógica aparentemente, esos trazados urbanos se ajustan a un patrón natural indefinible (Morris, 2007). El plano irregular se caracteriza por su desorden y aspecto anárquico, pudiendo tener origen en decisiones sociales, en la anexión de dos centros urbanos o en la combinación en una misma ciudad de varios tipos de planos. El origen de las ciudades con trama orgánica se remonta a las primeras civilizaciones de Mesopotamia occidental y en el Valle del Nilo. Al igual que éstas, las *polis* griegas también tuvieron un origen orgánico, desarrollándose de forma espontánea y adaptándose a las características topográficas del terreno. Se encuentran también testimonios de planos irregulares en ciudades con una cultura y concepción basada en una estructura planeada del espacio urbano, respectivamente, la sociedad romana. La preferencia por los romanos de los planos regulares sólo fue aplicado en la práctica de las ciudades nuevas, estando el urbanismo de desarrollo orgánico bien patente en la ciudad capital del Imperio, Roma (Chueca Goitia, 2011; Capel, 2002). En muchos casos, el plano urbano romano será el soporte físico para el restablecimiento de las ciudades en la Edad Media, conjugándose los dos tipos de trama urbana en una misma ciudad como ocurre en el caso de Braga, hecho que se explicará en capítulos posteriores.

A pesar de todo, el crecimiento de la mayor parte de los centros urbanos actuales continuó siendo a partir de una trama irregular, tanto en las principales ciudades capitales como en las de menor dimensión (Lamas, 2004). Esta irregularidad está relacionada con el crecimiento lineal a lo largo de las principales vías de comunicación. Se trata de un crecimiento periférico que se prolonga a lo largo de los caminos que comunican varios aglomerados urbanos entre sí, dando lugar en ocasiones a la unión de dos espacios urbanos y originando un plano irregular complejo, donde se mezclan varios tipos de formas urbanas. Por ello, conocer las características de estos dos tipos de trama urbana será de gran utilidad a la hora de realizar la investigación sobre la evolución urbana de Braga, ya que contribuirá a la identificación de dichas tramas con el objetivo de estudiarlas y poder articularlas impidiendo que formen un tejido urbano fragmentado.



Fig. 03 - 'Plano General de Valencia', autoría Electra Valenciana S.A., Valencia 1925.

2.1.2. Límites y Periferia

Las murallas son estructuras tan clásicas como las ciudades. Su presencia en ellas refleja su larga duración, provocando importantes consecuencias en la estructura y en el desenvolvimiento de los aglomerados urbanos puesto que limitaban su crecimiento, convirtiéndose hoy en día en uno de los elementos que mejor define el límite de los Centros Históricos. La construcción de fortificaciones es una práctica realizada ya por las primeras civilizaciones. Reflejan la importancia atribuida a la defensa de la ciudad y, en consecuencia, la importancia de la misma, cumpliendo la función simbólica asociada al prestigio de las ciudades (Capel, 2002). La definición espacial de la muralla o de los diferentes recintos amurallados es un elemento crucial en el estudio de la evolución del plano urbano, ya que es importante saber si la creación de la ciudad antecede a la muralla –cerrando ésta el espacio urbano en un momento determinado– o si el trazado urbano y la muralla son planificados y construidos simultáneamente.

La ciudad histórica de origen romano conoció varios perímetros defensivos que pudieron aumentar el espacio inicial confinado intramuros, aunque también reducirlo, provocando profundas alteraciones morfológicas sobre todo en lo que respecta al sistema viario. Las murallas medievales normalmente acompañan el crecimiento urbano, abarcando nuevas zonas de la periferia y haciendo más complejo el tejido urbano (Chueca Goitia, 2011). Fuera cual fuera la época de su construcción y función, estas construcciones condicionan la expansión de los centros urbanos creando, por norma, una elevada densidad de población dentro de sus muros e induciendo al crecimiento de la construcción en altura, como ocurrió más generalmente a partir del siglo XVIII (Mumford, 2012).

Las murallas son los límites por excelencia de las ciudades, barreras artificiales que limitaron durante siglos el crecimiento urbano. Sin embargo, este hecho no implica que las ciudades no siguieran creciendo más allá de sus muros, por el contrario muchas de ellas desarrollaron periferias bastante consolidadas. No es hasta el siglo XIX cuando las murallas se destruirán, puesto que son vistas como equipamientos obsoletos en el tiempo y degradados por la falta de mantenimiento que asfixiaban el desenvolvimiento y la modernización de las ciudades. Un factor decisivo para su destrucción, fue que éstas no se adecuaban con las exigencias urbanas derivadas de la industrialización.

Los espacios anteriormente ocupados por las fortificaciones fueron substituidos por vías de comunicación, dando en algunos casos, origen a planos radiocéntricos¹. La destrucción de las murallas tuvo grandes consecuencias en la morfología de las ciudades, sobre todo en lo que se refiere a espacios intramuros, modernizándose los centros con la abertura de calles nuevas que constituían ejes de grandes dimensiones, garantizando la circulación de vehículos y destruyendo, en consecuencia, el sistema viario tradicional.

1. Tipo de malla común en la mayoría de las ciudades europeas que, generalmente, tiene que ver con la función defensiva siendo típicas de ciudades que poseían murallas. A medida que la ciudad crecía, las murallas iban siendo destruidas y substituidas por calles, cortadas por otras que daban acceso al centro (Pacione, 2009).

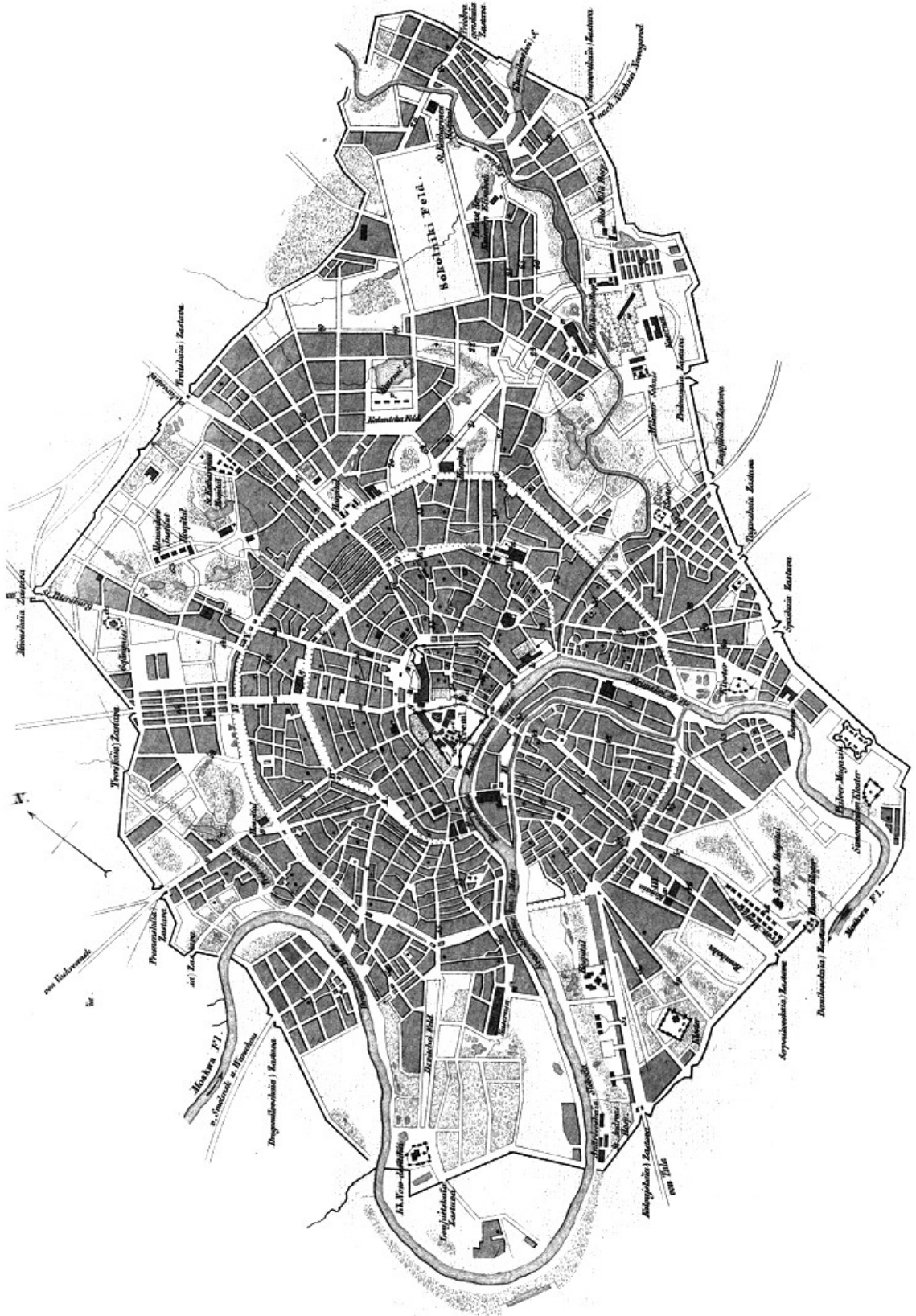


Fig. 04 - 'Plan von Moskau', autoría cartógrafo R. Gross, Moscú 1844.

En la expansión que experimentarán las ciudades –relacionada con el desenvolvimiento o recesión económica y/o con el crecimiento o retracción demográfica– están implícitos dos tipos de procesos: el crecimiento continuo y discontinuo o fragmentado. El primero está presente en las ampliaciones urbanas que resultan de la prolongación directa de las partes ya construidas, siendo las murallas, si existen, el límite entre lo considerado centro y periferia, señalando a su vez diferentes formas de trama urbana. El segundo tipo hay que entenderlo a una escala global, existiendo cuando hay zonas todavía por edificar, las cuales definen cortes entre las partes más antiguas y nuevas de la ciudad (Panerai et al., 1983).

Una de las maneras más comunes y características de expansión de las ciudades está asociada a la urbanización de los caminos, tratándose normalmente de antiguas vías de comunicación. El crecimiento espontáneo realizado a lo largo de los caminos es visible en diferentes momentos históricos –siendo el más intenso a mediados del siglo XIX con la industrialización de las ciudades– provocando una expansión natural de acuerdo con las propias necesidades de cada ciudad. En este tipo de crecimiento se nota el predominio de la pequeña parcela destinada al uso residencial y edificada en la parte anexa a la calle (Panerai et al., 1983). Otra manera de expansión urbana es la agregación de núcleos de población situados en la periferia del centro urbano, también desenvueltos de forma espontánea pasando a formar parte de los núcleos urbanos principales. Estos aglomerados periféricos se producían por la escasez de viviendas en los centros urbanos, lo que provocó la construcción de sectores extramuros destinados normalmente a grupos sociales poco privilegiados (Capel, 2002).

En definitiva, la morfología de las ciudades históricas constituyó el resultado de diferentes formas de crecimiento y expansión, reflejo de una compleja evolución cultural, económica y social de los centros urbanos

que les dio identidades propias, creando áreas con características formales y funcionales diferentes. Estas diferencias formales serán de gran ayuda e importancia para comprender la formación del tejido urbano de Braga en el estudio que viene a seguir.

2.2. El Urbanismo

A finales del siglo XIX y hasta la Iª Guerra Mundial, las ciudades europeas sometidas a profundas dinámicas socioeconómicas y urbanas atingen una gran complejidad estructural-morfológica. Los intensos cambios que se produjeron dieron lugar a una preocupación por lo urbano, los cuales serían a partir de entonces planeados en el intento de ordenarlos y racionalizarlos. Las experiencias realizadas en los últimos tiempos en el proceso de crecimiento y transformación de los espacios urbanos volvió fundamental la implicación de los urbanistas, imprescindibles tanto en la formulación de teorías como en la planificación de los espacios.

Es en esta época cuando el urbanismo se afirma como una disciplina autónoma de conocimiento e intervención en la ciudad, aunque conservando estrechas relaciones con la arquitectura tanto por la importancia del diseño urbano como por ser obra de arquitectos. Esto conlleva a que la preocupación sobre el estudio del fenómeno urbano surja, abordándose el tema desde varias disciplinas y formulándose definiciones y teorías desde diversos campos teóricos como la Historia, Economía, Sociología o Arquitectura, todos con elementos comunes como la densidad demográfica o el tipo de actividades que caracterizan el espacio urbano. Los primeros urbanistas tienen un poder ilimitado sobre lo real, puesto que o bien se tienen que enfrentar a unas condiciones económicas desfavorables, o bien tropiezan con las grandes estructuras económicas y administrativas heredadas del siglo XIX. Lamas (2004, p. 234) afirma que

el inicio del siglo XX fue un periodo de intensa actividad: a nivel teórico con la aparición de los primeros tratados, (...) a nivel institucional, por la creación de los primeros cuerpos legales que regulan la gestión de las ciudades, (...); a nivel práctico, por la fuerte actividad de construcción de edificios y equipamientos y de la expansión de las ciudades.

La línea de pensamiento que marcó la teoría urbana en las primeras décadas del siglo XX fue de la Escuela Francesa, fundando la Sociedad Francesa de Urbanistas en 1914 y el Instituto de Urbanismo de la Universidad de París en 1924, formando a estudiantes y futuros urbanistas, que posteriormente realizarían los planos de múltiples ciudades europeas, como Faria da Costa en Portugal. La metodología que siguió la urbanística francesa y europea de la primera mitad del siglo XX, utilizó el diseño como síntesis para dar respuesta a los problemas urbanos y como comunicación de una imagen e idea de la ciudad, comprobando la eficacia de los trazados en diferentes ambientes y territorios. No se trataba sólo la 'estética urbana', sino más bien la propia estructura de la ciudad que abordaba materias pluridisciplinares, preocupándose por el «ser» que consideraban diferente a la forma, aunque aceptaban la «forma» como producto final del urbanismo, privilegiando el diseño como método de trabajo (Lamas, 2004).

La Escuela Francesa se caracterizaba por la utilización de los trazados clásicos, características que harían del urbanismo un artículo de exportación y prestigiando la irradiación de la cultura

francesa, teniendo como uno de los nombres más relevantes a Poète (2011), quien defendía que el urbanismo debía asentarse en el conocimiento sobre la historia urbana y en la evolución de la ciudad como hecho construido, buscando el futuro de la ciudad en su pasado y presente.

Además de la Escuela Francesa, surge con la autonomía de la disciplina urbana otra línea de pensamiento que valoriza el diseño urbano, cuyos nombres principales fueron Stübben, Camilo Sitte y Unwin, autores de varias obras que influenciaron formalmente el urbanismo de su época como por ejemplo *Construcción de Ciudades según Principios Artísticos*, de Camilo Sitte (1980), realizado en 1889 con el nombre de *El Arte de Construir las Ciudades*, o *La Práctica del Planeamiento Urbano (Town Planning in Practice)*, de Unwin (1909), trabajos de gran repercusión e influencia en algunos países.

Stübben conjuga el urbanismo con la arquitectura abordando la estética y la técnica de construcción de edificios/ciudad en función del plano y de la integración y continuidad de dos momentos de hacer la ciudad: el urbanismo y la arquitectura. Sitte (1980) introducirá una orientación diversa, basada fuertemente en los principios compositivos y arquitectónicos medievales, criticando la rigidez y la falta de animación de los trazados repetitivos de los planos de expansión, considerando que están determinados por el tráfico y las infraestructuras, sin preocuparse del paisaje, ambiente y morfología. Define además un orden espacial modelo, el espacio está cerrado y resulta íntimo, debe ser imprevisible y diverso, por lo que ha de oponerse a cualquier principio de simetría, siguiendo las sinuosidades naturales de terreno y adaptándose a la mayor comodidad de sus usuarios (Choay, 1983). Unwin, por su parte, pondrá estas teorías en práctica con la realización del *Town Planning in Practice* (1909) que, en la opinión del autor, serviría para mejorar y estimular la aplicación de la ley del urbanismo frente al empobrecimiento estético y cualitativo de las ciudades y a su uniformización. El objetivo principal de esta obra son los métodos de proyectar la ciudad y sus barrios, con el propósito que conseguir 'la buena forma de la ciudad', objetivo muy importante ya que contribuirá en este estudio a identificar los métodos adecuados que se deben aplicar en las diversas intervenciones urbanas de Braga, con el fin de conseguir una trama urbana articulada y continua, en contraposición con la trama desarticulada que hoy en día se aprecia. Unwin propone también que el control de la ciudad sea ejercido simultáneamente a escala general (*town planning*) –trazados principales, equipamientos y funciones– y a pequeña escala (*site planning*) –barrios, manzanas y calles–, afirmando que debe existir una correspondencia y continuidad entre ambas. Esta línea de pensamiento es importante para la realización de esta investigación puesto que defiende la intervención en la ciudad teniendo en cuenta las características que la identifican, además de todas las partes que la componen, impidiendo así la creación de una ciudad fragmentada producto en muchos casos de la intervención abstracta sobre el plano urbano, que no tiene en cuenta la pequeña escala y el diseño urbano.

A mediados del siglo XX surgen nuevas teorías y formas de hacer la ciudad que crean una nueva línea de pensamiento, denominada de forma general, como «urbanismo moderno»,

donde primaban los resultados cuantitativos frente a los cualitativos, convirtiendo el «planeamiento operacional» en el motor de destrucción de la vida urbana y de la ciudad, resaltando simultáneamente los aspectos más negativos de la ciudad moderna. Para entender el debate de los últimos años, hay que analizar los cambios de la forma urbana desde las primeras propuestas modernas hasta el urbanismo de los 60s. Esta nueva etapa dominada por el urbanismo operacional pasó por diferentes debates donde la «ciudad-jardín», la «unidad vecinal», el racionalismo y funcionalidad de la Carta de Atenas, las propuestas de Le Cobusier o los postulados del CIAM, eran sus principales temas (Lamas, 2004). Como denominador común a todas estas experiencias, prácticas y teorías está la negación de la forma y configuración de la ciudad tradicional y la búsqueda de nuevos modelos de organización del espacio urbano.

Un caso extremo son los postulados de la Carta de Atenas escrita en 1933, que obligaba a aislar las principales funciones de la ciudad: habitar, trabajar, ocio y las dislocaciones necesarias para el desenvolvimiento de estas actividades. Las consecuencias de ello fueron la independencia física de los varios sistemas entre sí, es decir, los varios elementos que estructuran la ciudad dejan de estar relacionados, espacial y formalmente (Burgel, 2012). La arquitectura y el urbanismo moderno pretenderán romper con las formas tradicionales de construcción tanto de edificios, como de ciudades, traduciéndose en el diseño urbano por la negativa a las formas relacionadas con la ciudad antigua.

Las primeras reacciones contra el urbanismo y la ciudad moderna surgen a partir de 1960, primero en términos teóricos, luego a través de investigaciones sobre ambientes urbanos que recreasen la variedad y la animación de los barrios antiguos. "La ciudad antigua es (...) el término de referencia, ejemplo de cualidades espaciales y de potencial de vida humana" (Lamas, 2004, p. 385). Se necesitaban estrategias diferentes para realizar del diseño urbano, oponiéndose a la construcción en altura, la realización de urbanizaciones de baja densidad y la constatación de la imposibilidad de organizar la ciudad como un objeto finito. Además se demuestra la pobreza espacial, funcional y cualitativa de las periferias proyectadas por el urbanismo moderno. El análisis sociológico del comportamiento de los habitantes en las nuevas urbanizaciones fue un tema que contribuyó a la publicación en estos años de interesantes estudios que buscarían nuevas soluciones. Uno de los primeros autores que reaccionaría en contra del urbanismo moderno fue P. Francastel, concretamente en contra de las teorías de Le Corbusier. Su crítica constituye el inicio de las manifestaciones que exponen el dilema entre caos y orden, contrastando las vivencias de barrios más o menos espontáneos u orgánicos, a la fría racionalidad y falta de calor humano de los barrios planificados operacionalmente. Su crítica desembocará en el campo de la morfología y diseño urbano, donde autores como Henri Lefebvre (1968, 1972), Jane Jacobs (2012) y Christopher Alexander (2008), aunque por vías diferentes, abordaran los mismos problemas.

Lefebvre (1968, 1972) compara la ciudad tradicional frente a los resultados del urbanismo moderno, defendiendo la restitución de la calle como espacio de la vida social, demostrando la

separación entre el espacio contemporáneo y las prácticas sociales que en él no se consiguen procesar, criticando directamente las cuestiones del diseño urbano moderno. Jacobs (2011) publica en 1961 *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*, donde intenta demostrar que la construcción de las ciudades se basa en aspectos políticos y abstractos cuya aplicación se traduce en la supresión de la calle tradicional bordeada de múltiples usos y funciones, provocando consecuencias nefastas para la vida social urbana. Por su parte Alexander (2008), publica en 1965 *La Ciudad no Es un Árbol*, una de las más importantes contribuciones a la crítica del funcionalismo y de la ciudad moderna, atacando más a los grandes dogmas del urbanismo moderno que al diseño urbano.

Estas reacciones negativas provocaron también que en la década de 1960 se valoricen los aspectos visuales y los de la imagen del espacio urbano en estudios de gran impacto como *La Imagen de la Ciudad*, publicada en 1960 de Kevin Lynch (1998) o *Paisaje Urbano* de Gordon Cullen (1971), que valoriza las secuencias espaciales, la pequeña escala y sus pormenores. Esta atención dada al detalle urbano se une con el interés resurgido por la ciudad histórica, vista ahora como un bien precioso, insustituible y de gran valor, no como un espacio insalubre o un simple campo para la especulación inmobiliaria. Surge también una importante contribución por parte de la tradición italiana, denominada de *Tendenza* (Choay, 1983), materializada en trabajos como *La Arquitectura de la Ciudad*, publicada en 1982 de Aldo Rossi (2010), contribuyendo fuertemente para la importancia de la ciudad histórica, para la presencia de la arquitectura en el diseño de la ciudad y para la rehabilitación de las formas urbanas tradicionales, confiriendo, por otro lado, gran importancia a las preexistencias, al patrimonio y a la Historia de la gestación del proyecto.

Estas líneas teóricas refuerzan el cambio hacia una manera diferente de pensar la arquitectura y el urbanismo, denominando esta nueva corriente como «Nuevo Urbanismo», centrando su atención en torno de las cuestiones de la forma urbana, recuperando para la ciudad espacios tan simples como tradicionales: la calle o la plaza, elementos morfológicos de diseño como los árboles alineados o la continuidad de los volúmenes construidos y sus fachadas.

Actualmente se vive una situación nueva con respecto al desarrollo del medio ambiente. Existen grandes diferencias con respecto a otras etapas de desarrollo urbano que se pueden reconocer en la mayoría de las grandes ciudades, diferencias, en parte, provocadas por el automóvil, el cual ha permitido un crecimiento en extensión que ha ayudado a sobrepasar los antiguos límites administrativos. Las infraestructuras viarias asumen un papel central en la vertebración del nuevo modelo urbano emergente, actuando como causas y efectos de sus principios organizadores. En la estructuración del espacio relacional que hoy constituye una de las claves principales de interpretación del territorio, la movilidad ocupa un papel central en la construcción de las nuevas cartografías (Portas et al., 2004). La evolución del sistema viario explica la dinámica de la expansión territorial, la diversidad de usos y los cambios de los factores de localización y actividades o de la fragmentación de los tejidos urbanos. Según Portas et al. (2011, p. 167),

en el proceso de urbanización (...) canónico, la inteligibilidad del espacio urbano era marcada por una intención de continuidad determinada (...) por la estructura definida por la administración y materializada en el espacio público (...). Cada nueva construcción surgía como la colmatación o continuación de lo existente (...) Hoy, este *puzzle* dejó de ser la regla (...). La imagen que queda de un primer vistazo (...) es la de intenciones que se suceden incapaces de construir (...) coherencia, porque parece no haber ahí ninguna idea informadora de unidad, ninguna identidad (...) de conjunto.

Estos cambios provocan que la ciudad contemporánea se asocie con conceptos como "fragmentación, heterogeneidad y dispersión (...) muchas veces atribuidos a las numerosas y sucesivas ondas de progreso técnico ocurridas en el campo de las comunicaciones y del transporte" (Secchi, 2006, p. 94). Además, hoy día la vida en las ciudades se desarrolla a otra escala, las estructuras sociales que surgen actualmente son de tipo reticular. La sociedad está estructurada y funciona como una serie de redes interconectadas que aseguran una movilidad creciente de personas, bienes e informaciones. Los individuos se desplazan real o virtualmente por universos sociales diferentes, formando una *sociedad hipertexto*.

Todos estos aspectos hacen avanzar hacia una nueva concepción de la ciudad, para Ascher (2004), denominada *tercera revolución urbana*, donde las ciudades cambian de escala y forma, donde los límites y diferencias físicas y sociales entre campo y ciudad se vuelven más imprecisas, donde el individualismo es cada vez más pujante transformando las estructuras sociales, apoyadas progresivamente en las redes de movilidad. Surgen nuevos conceptos para hacer referencia a las realidades urbanas, por ejemplo *splintering urbanism*, término acuñado por los geógrafos Graham y Marvin (2001) para referirse a cómo las infraestructuras, incluidas las tecnologías de información y comunicación, pueden fragmentar la experiencia de la ciudad. El objetivo de estos autores es contribuir a la comprensión de las cambiantes relaciones entre las ciudades contemporáneas, redes de infraestructuras y movilidades tecnológicas, argumentando que se está llevando a cabo un conjunto paralelo de procesos en los cuales las redes de infraestructuras no se incluyen, lo que refuerza la fragmentación de las ciudades.

En la cultura occidental la ciudad asume el sentido de un organismo colectivo que reúne una población caracterizada por una determinada composición demográfica, social y étnica, unida a un ambiente físico por medio de diferentes vínculos de varias naturalezas. En la base del actual concepto de ciudad se encuentra la idea de que ésta responde al efecto de la acumulación de una suma de innumerables experiencias históricas y de un intenso proceso de formación en el que participan, de una manera más o menos directa, todos los ciudadanos en su quehacer cotidiano. La ciudad es vista como algo material y físico, un lugar donde se fueron sedimentando diferentes proyectos constructivos sucedidos en el espacio-tiempo, con diferentes realidades diacrónicas y dando lugar a tejidos urbanos realmente complejos. Un lugar donde el

límite se distorsiona, donde las oportunidades de expansión territorial son múltiples y donde no hay necesidad de continuar con la ciudad existente, es decir, un *splintering landscape*.

Todas estas críticas provocaron que se tuviera consciencia de la complejidad de la forma urbana, la comprensión del sistema de relaciones de orden funcional, conceptual, simbólico y geométrico que las sustentan, y el conocimiento de sus leyes internas, contribuyendo al desenvolvimiento de un nuevo objeto de investigación específico en el campo del análisis urbano, es decir, al análisis morfológico.

2.3. Análisis del Espacio Urbano

La morfología urbana visa el estudio de la ciudad a partir de su forma, es decir, es el estudio del espacio y de las formas construidas de cuya relación surge lo que se designa tejido urbano. La morfología urbana busca (...) caracterizar la forma urbana y, a través de su descripción y análisis, interpretar a partir de ella la lógica de su organización y composición (Heitor, 2000, p. 17).

El término 'morfología' –del griego *morphe* + *logos*– surgió asociado a las formas y alteraciones que la materia orgánica puede experimentar. De manera genérica, la morfología designa el tratamiento de la forma, 'tratado', porque hace referencia a un estudio sistemático, 'forma', porque la realidad abordada por ese estudio está vinculada a una determinada configuración o estructura física (Heitor, 2000). "La morfología urbana estudiará esencialmente los aspectos exteriores del medio urbano y sus relaciones recíprocas, definiendo y explicando el paisaje urbano y su estructura (Lamas, 2004, p. 37). El arquitecto-urbanista, como «realizador» de su espacio físico, será el encargado de cruzar datos recogidos por diversas disciplinas con el fin de explicar un hecho concreto: la ciudad como fenómeno físico y construido.

Es a finales de los años 50s cuando el análisis morfológico es introducido en el estudio de la teoría urbana y arquitectónica, desarrollándose como un campo de investigación autónomo. Es una disciplina de carácter analítico que tiene como objetivo fundamental y principal, el estudio del espacio y los elementos que lo componen, o más precisamente la forma urbana que resulta de la relación que los une.

El análisis morfológico busca caracterizar la forma urbana en función de su complejidad física y de su capacidad de crecimiento y cambio, es decir, de su condición material, interpretando la estructura de su organización y composición. El fenómeno en estudio –la forma urbana de la ciudad– implica un posicionamiento objetivo que excluya tanto la hipótesis de que la forma urbana resulta exclusivamente de factores externos, como la hipótesis contraria de ser encarada únicamente como una realidad completamente autónoma, producto exclusivo de leyes internas (Heitor, 2000).

2.3.1. Análisis Morfológico

El estudio morfológico de ciudades surgió de la necesidad de estudiar su forma, complejidad y sus elementos estructurales con el propósito de identificar sus carencias y/o potencialidades, y crear distintos métodos de análisis para estudiar diferentes realidades urbanas, contribuyendo así a la realización de proyectos que mejoren las necesidades de los usuarios que las habitan. Las críticas a la ciudad moderna fueron hechas desde diferentes disciplinas teóricas y desde distintos puntos de vista, dando lugar, como se ha referido, a diferentes métodos de análisis morfológico. A finales de los 50s, inicios de los 60s, nuevos estudios se publican de arquitectos y teóricos italianos y anglosajones que proponían una aproximación al estudio de la ciudad a partir de su forma. En 1959 son divulgados los trabajos de Muratori sobre Venecia (*Studi per Ma Operante Storia Urbana di Venezia*) y de G. Samoná (*L'Urbanística e l'Avenire della Città*). En 1960 se publica *La Imagen de la Ciudad* de Lynch (1998), analizando las ciudades de Boston, Jersey City y Los Ángeles, y Conzen (1960) edita en Inglaterra *Alnwick, Northumberland: an Essay in Town-Plan Analysis*. En 1961 Cullen (1971) publica *Townscape* y, en 1963, Martin y March constituyen en la Universidad de Cambridge el Centro para «Land use and built form studies», creando una línea de investigación basada en la relación de las formas construidas y la estructura espacial de las ciudades. En 1966 Rossi (2010) publica *La Arquitectura de la Ciudad*, considerada por muchos autores la primera respuesta suficientemente articulada en lo que se refiere a la relación entre el análisis morfológico y el proyecto arquitectónico, introduciendo una nueva perspectiva en la lectura morfológica al realzar su objetivo de funcionar como contenido lógico de apoyo al proyecto. Y es aún en 1966 que Martin y March (1975) publican el primer estudio sobre diferentes formas de ocupación del suelo y refutan, con base en modelos matemáticos, la construcción en altura impuesta por el movimiento moderno como paradigma de la ocupación racional de la ciudad, defendiendo la recuperación de la manzana urbana (Heitor, 2000).

Dentro de los tipos de estudios morfológicos las investigaciones emprendidas en Italia se apoyan en una lectura histórica. Algunos autores que desarrollaron este tipo de análisis fueron Muratori, Samoná y Rogers, asociando al estudio de los hechos urbanos la historia de su configuración como manera de comprender el presente bajo la perspectiva de su entidad específica. Su contestación al Movimiento Moderno y a la división forzada entre arquitectura y urbanismo reforzó la atención y el interés por la historia urbana. Aldo Rossi, Gregotti y Aymonino entre otros, fueron los que continuaron esta línea de investigación, intentando desarrollar una teoría de la 'arquitectura de la ciudad' estudiando la escala de su planeamiento físico, es decir, la escala de la forma, del territorio y de los elementos construidos, a través del contenido disciplinar de la arquitectura, defendiendo que ésta requiere una perspectiva de conocimiento práctico y es exactamente ahí que atribuyen a la historia un lugar destacado. Así la investigación histórica, el análisis arquitectónico y el estudio de la construcción son relacionados entre sí para comprender el proceso de formación y de crecimiento de la ciudad (Oliveira, 2011).

Aymonino (1983) señala que la forma urbana es un proceso continuo y que si bien es posible describirla y caracterizarla en un periodo concreto, no se puede, para poder entenderla, dejar

de tener en cuenta el estudio de los periodos anteriores que han condicionado su desarrollo. Esta idea será aplicada en esta investigación, analizando los sucesivos periodos históricos que dieron forma a Braga hasta 1974. Rossi (2010) en cambio, reinterpreta el principio de las permanencias y desenvuelve una teoría basada en la individualidad y en la autonomía de la arquitectura en la formación de la ciudad, defendiendo que ésta se construye en su totalidad y que debe ser establecida la lógica de su organización y su funcionamiento. Estableció los instrumentos teóricos necesarios para el desenvolvimiento de un método propio de análisis morfológico, basado en la descripción de la forma urbana en función de la comprensión de las tipologías construidas, identificando dos tipos de elementos, los primarios –equipamientos y edificios públicos– y las viviendas (Heitor, 2000).

Rossi podría ser así considerado uno de los máximos exponentes del abordaje italiano. En su obra *La Arquitectura de la Ciudad*, publicada en 1966, Rossi desenvuelve una teoría basada en la individualidad y autonomía de la arquitectura en la formación de la ciudad, defendiendo que es necesario establecer la lógica de su organización y su funcionamiento, refiriéndose a ello como «estructura», siendo imprescindible para el autor la comprensión de la cualidad y el significado de los hechos urbanos en cada caso concreto. En esta obra se desenvuelven los instrumentos teóricos necesarios para el desenvolvimiento de un método propio de análisis morfológico, describiendo la forma urbana en función de la comprensión tipológica de los hechos construidos, es decir, los objetos físicos que constituyen la estructura de la ciudad y aplicando la 'tipología' al estudio de las variables o constantes formales presentes.

Los estudios morfológicos anglo-sajónicos abordan la forma urbana utilizando formas de representación distintas, siendo posible identificar tres líneas de investigación. La primera, el abordaje histórico-geográfico, se centra en el conocimiento y el significado de la estructura urbana. Los trabajos realizados bajo esta corriente siguen una perspectiva histórico-geográfica con la finalidad de entender el carácter de las ciudades e identificando las fuerzas sociales y políticas que en ellas actúan, al mismo tiempo que intentan concebir un sistema de descripción y clasificación morfotipológica. Uno de sus autores más importantes fue Conzen (1960), quien se basa en el análisis del plano para estudiar la forma urbana, entender su desarrollo e interpretar su estructura. El plano es donde se representarían los tres elementos que el autor considera que caracterizan la forma urbana: el trazado, los elementos construidos y los usos del suelo. Así el estudio de la estructura urbana se basaría en el análisis del plano por unidades morfológicas que corresponderían a partes homogéneas distintas de cualquier otra. La tradición Conzeniana es asegurada por Jeremy Whitehand, que amplía los límites de este abordaje a las cuestiones económicas y a las dinámicas de edificación en sus relaciones con la ciudad y sus habitantes (Oliveira, 2011).

Las bases teóricas de esta línea de pensamiento serán utilizadas en el estudio del caso. En primer lugar, gracias al análisis de la evolución histórica de la ciudad se conseguirá definir los elementos principales que configuran el espacio urbano, además de comprender el modo en

que las transformaciones morfológicas se fueron sucediendo diacrónicamente. A continuación, una vez que se haya concluido la evolución histórica, ésta será la base para el trabajo analítico de los años siguientes, utilizando para ello el plano como elemento clave en el análisis, a partir del cual se estudiará la trama, los usos del suelo y los procesos de parcelación.

El abordaje normativo, estudia las situaciones urbanas existentes destacando la necesidad de elaborar una base conceptual a partir de la cual el urbanista pueda manipular la forma urbana. Las obras que siguieron este tipo de análisis fueron *La buena forma de la ciudad* (1985) y/o *La imagen de la ciudad* (1998) de Kevin Lynch y *Townscape* (Paisaje Urbano) de Gordon Cullen (1971), partiendo del principio básico de la percepción, entendida como la relación natural con la envolvente que permite y posibilita la comprensión del espacio urbano. Estos primeros trabajos son una versión más abstracta de los que se publicaron después como *El Lenguaje de Patrones*, publicado en 1977 por Alexander et al. (1980) o la obra de Rob Krier *Stuttgart: teoría y práctica de los espacios urbanos* (1976). Estos trabajos se desenvuelven con la finalidad de sintetizar las formas urbanas, sus estudios se basan en modelos o situaciones existentes que ellos mismos consideran como 'buenas', dando lugar a críticas sobre la validez de sus criterios de selección, contra las cuales se argumenta que hay formas y cualidades de valor universal. Para Alexander estas cualidades se deben a características de orden matemático que pueden ser identificadas en la naturaleza, en aspectos sociales o estéticos, pudiendo ser observadas en los espacios urbanos y arquitectónicos como en el proceso de formación y construcción. Krier en cambio, basa su argumentación en el recurso a modelos –generalmente clásicos– donde la geometría de los planos y las proporciones utilizadas parecen ser la clave de su éxito (Heitor, 2000).

Concretamente, *La imagen de la ciudad* (Lynch, 1998) se presenta como un libro centrado en dar significado a la forma urbana. Define la «legibilidad» del paisaje urbano como básica para facilitar el reconocimiento y organización de sus partes en una pauta coherente y afirma que "una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificados fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global" (Lynch, 1998, p. 11). Lynch identifica cinco elementos constituyentes de la forma urbana (sedas, bordes, barrios, nodos y mojoneras) que una vez analizadas sus características, se vuelven herramientas para poder operar sobre la ciudad. Estos elementos son retomados en la obra *Principles of Urban Structures* de Nikos Salingaros (2005), donde enuncia la 'Teoría de la Red Urbana' definiendo sus principios estructurales: nodos, identificados como actividades humanas cuyas interconexiones forman la red, donde los elementos naturales y arquitectónico refuerzan dichos nodos y sus caminos de conexión; conexiones, intercomunicación entre dos nodos; y jerarquía, auto organización de la red urbana creada y organizada jerarquizando las conexiones entre muchos y variados niveles y escalas. La *Teoría de la Red Urbana* de Salingaros (2007) busca alcanzar la organización en la complejidad de la ciudad, afirmando que si no existen la suficiente complejidad la ciudad está muerta y, si esa complejidad no tiene suficiente organización, la ciudad se torna caótica e invivible. Por ello, el análisis efectuado por ambos autores será aplicado en el caso de estudio

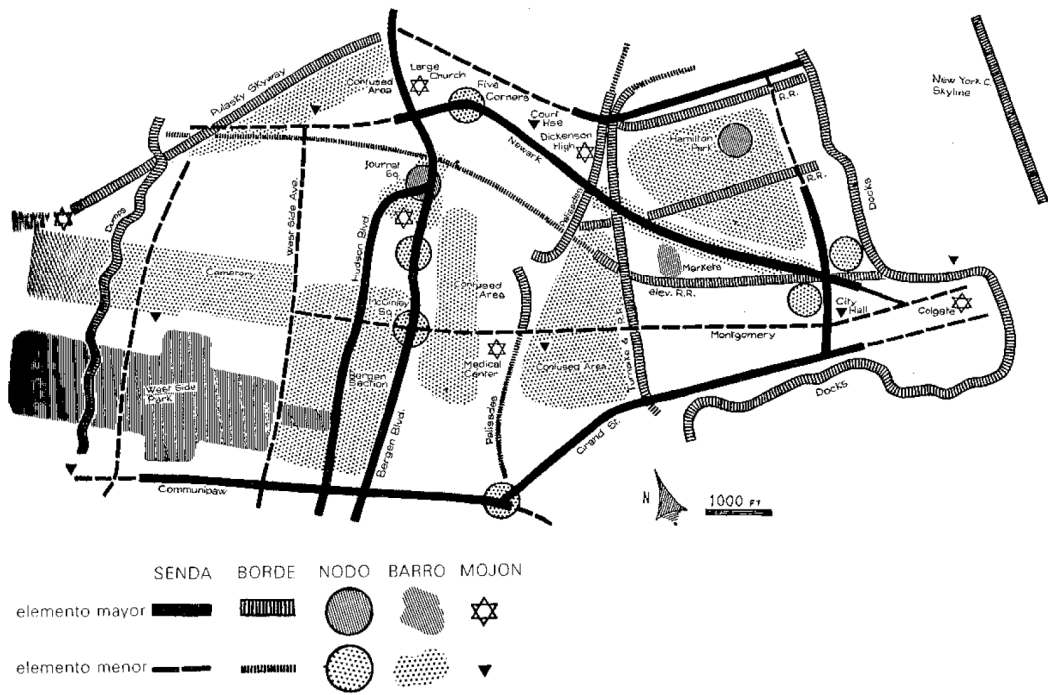


Fig. 05 - Representación de la forma visual de Jersey City sobre el terreno.

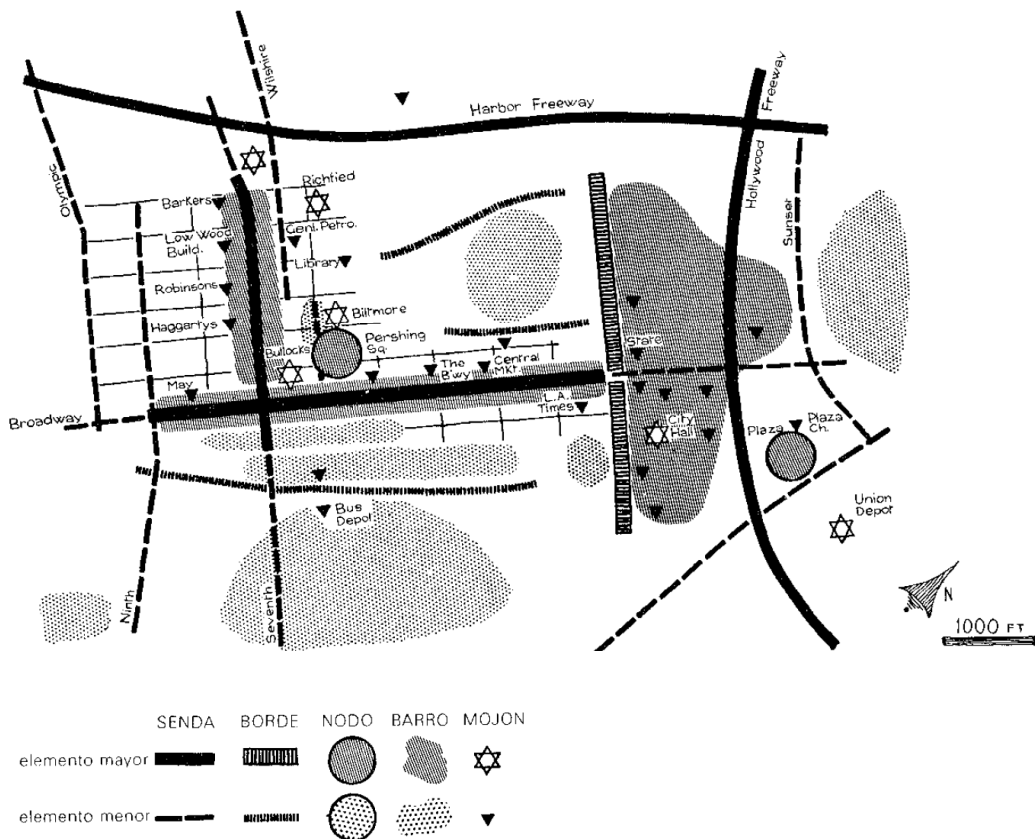


Fig. 06 - Representación de la forma visual de los Ángeles sobre el terreno.

con la finalidad de identificar los elementos constituyentes del tejido urbano, permitiendo la visión de realidades que pasarían desapercibidas si fuesen vistas sobre el plano.

Por último, la tercera línea de investigación de la escuela anglo-sajona será el abordaje de Cambridge, correspondiendo a estudios desarrollados bajo la orientación de Leslie Martin y Lionel March (1975), dando lugar a una corriente de investigación en torno de la relación entre las formas urbanas y la estructura espacial de las ciudades. En «Land use and built form studies», con la ayuda de modelos matemáticos, Martin y March defienden el modelo de manzana y rechazan el modelo de edificios en altura propuesto por los arquitectos modernistas como paradigma del uso racional de la ciudad. La *Teoría de los Grafos* fue uno de los instrumentos más usados por esta corriente, siendo Philip Steadman (1983) el que la ha utilizado en el análisis arquitectónico en obras como *Architectural Morphology*, o Mário Kruger (1976) en el estudio de la forma urbana en obras como *Models: The relationship between built form and urban structure*. En los 90s, Batty y Longley (1994) desarrollan la teoría de la geometría fractal recogida en su obra *Fractal Cities*, donde se exponen un conjunto de medios para medir toda serie de formas irregulares que hasta entonces se resistían a una clasificación científica. Simultáneamente que en Cambridge, pero en Londres, se desarrolla a finales de 1970 el *space syntax*, publicando sus teorías en la obra *The Social Logic of Space*, desarrollada por Hillier y Hanson (1984). El *space syntax* fue creado como un modelo descriptivo para estudiar la forma urbana y arquitectónica, cuya principal intención sería explicativa, intentando caracterizar e interpretar las interrelaciones entre los hechos considerados relevantes en su producción y captar relaciones espaciales invariables o constantes formales. Para ello se crea un método conceptual de representación y análisis designado como «análisis sintáctico», donde la realidad es descrita a través de símbolos y relaciones expresas en términos operativos, es decir, consiste básicamente en la descripción de la estructura que configura el sistema espacial de las ciudades (Heitor, 2000).

2.3.1.1. Teoría y Conceptos

Peter Larkham refirió en la escuela Inglesa la existencia de una serie de contribuciones para el desenvolvimiento de una teoría general de morfología urbana y para una mayor utilización de procedimientos deductivos. La creación del ISUF (*International Seminary of Urbanform*) en los 90s ayudó al desarrollo de estas teorías, pero fue el trabajo conjunto de la escuela Inglesa e Italiana, la contribución más importantes para establecer una estructura de encuadramiento que facilitase la comparación internacional de teorías, métodos y prácticas. Simultáneamente, Peter Larkham y Jeremy Whitehand señalan la importancia para el estudio de la forma urbana de cuatro conceptos definidos originalmente por Conzen en los años 60s (Oliveira, 2011, p. 89-91):

- *Ciclo de parcela burguesa*, (...) progresiva ocupación edificada en la zona posterior de una parcela que culmina con una reducción significativa del espacio exterior libre, dando como resultado la liberación de ese espacio en un periodo de pasividad urbana, que antecede a un nuevo ciclo de desenvolvimiento;

- *Cintura periférica*, zona creada por la estabilización temporal de los límites construidos de la ciudad y compuesta por una mezcla de usos del suelo en busca de localización periférica;
- *Estructura morfológica*, entendida como el conjunto de preexistencias formales con las cuales se depara el desenvolvimiento urbano, condicionándolo; y
- *Regiones morfológicas*, corresponden a áreas de gran homogeneidad formal (...), del edificado y (...) usos del suelo, distinguiéndose (...), de las áreas envolventes. Un mapa de regiones morfológicas es un elemento compositivo, constituido por diferentes mapas con tejidos, edificios y usos de suelo específicos.

Relacionado con este último concepto, Font (in Indovina, 2007, p. 39) entiende que los «territorios morfológicos» (*regiones morfológicas* Conzenianas) son "las modalidades de organización espacial características de situaciones metropolitanas diversas, producto del crecimiento urbano en los diferentes periodos del proceso de urbanización". El autor trata de caracterizar las partes homogéneas de la región metropolitana interrelacionadas entre sí tipificándolas de manera resumida con los siguientes conceptos (in Indovina, 2007, p. 39-42):

- *Ambientes urbanos*, (...) tejidos urbanos configuradores de la ciudad continua tradicional de carácter compacto. Se incluyen en este punto los «aglomerados» formados con pautas de crecimiento urbano continuas, de formación histórica o reciente y de relativa densidad y mezcla de usos; las «extensiones», (...), son tejidos sometidos a procesos recientes de densificación y transformación; y, los «filamentos», formaciones lineales de la edificación a lo largo de carreteras, elementos geográficos o nuevas infraestructuras;
- *Paisajes de baja densidad*, son formas de crecimiento urbano basadas en tipológicas de edificación aislada o adosada, en su mayoría viviendas unifamiliares, implantadas de forma dispersa sobre el territorio. Los «desagregados» son procesos de dispersión sobre territorios de cierta orografía y vegetación, generalmente asentamientos con forma arbórea y de carácter casi exclusivamente residencial. Los asentamiento de «ocupación puntual» serían el resultado de la ocupación aislada del territorio rústico; y
- *Escenarios en red*, son el conjunto de formas urbanas que resultan de la implantación de contenedores e instalaciones junto a las principales infraestructuras viarias, a lo largo de su trazado, en lugares singulares por su elevada accesibilidad y perceptibilidad desde los flujos metropolitanos. Se incluyen los «elementos arteriales», canales de movilidad y, los «nodos», (...) que aprovechan al máximo la accesibilidad y la exposición sobre la vía.

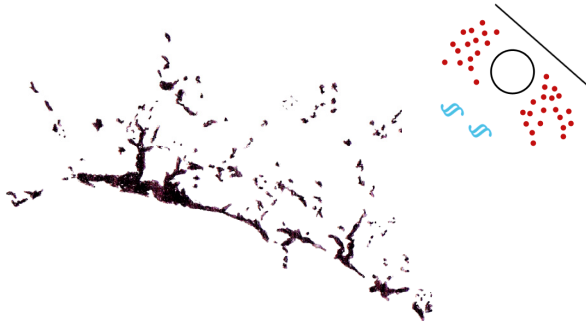
Estos conceptos se relacionan con los cambios dados en las ciudades en los últimos años, con el fenómeno de la metropolización del territorio, con el abandono del crecimiento continuo y compacto para dar paso a uno más disperso y fragmentado. Pero, ¿cómo influye en la

estructura de la ciudad la combinación de ambos tipos de crecimiento? Se puede decir que la influencia que ejerce se expresa en el tipo de estructura urbana resultante, donde se mezcla ambos tipos de crecimiento, o sea, se combinan varios *ambientes urbanos*. Es importante tener en cuenta el territorio y su geografía, ya que no siempre son homogéneos y ofrecen las mismas oportunidades. Font (2007, p. 201-203) propone varios tipos de estructuras:

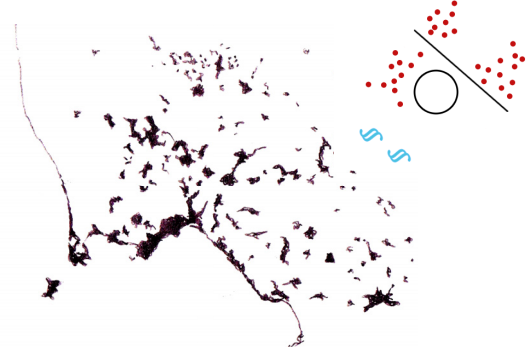
- *Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento concentrado*, región urbana de Génova, condicionada por el territorio puesto que la ciudad es delimitada entre la montaña y el mar, obligando a que su crecimiento sea concentrado a lo largo de la costa;
- *Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento disperso*, región urbana de Nápoles, extendida a lo largo del golfo con el mismo nombre y con crecimientos recientes hacia las poblaciones del interior;
- *Estructura mononuclear, de crecimiento concentrado*, región urbana de Madrid donde la presencia del núcleo principal domina frente al sistema de núcleos de su periferia, y donde el crecimiento reciente predomina de manera concentrada;
- *Estructura mononuclear, de crecimiento disperso*, región urbana de Lisboa, partida en dos subregiones a ambas orillas de la desembocadura del Tajo, de crecimiento reciente relativamente disperso;
- *Estructura polinuclear, con núcleo dominante y crecimiento concentrado*, región urbana de Bolonia, con el núcleo principal sobre una antigua vía romana y en una posición estratégica junto a la ladera Norte de los Apeninos;
- *Estructura polinuclear, con núcleo dominante y crecimiento disperso*, región urbana de Marsella, donde destaca la ciudad principal junto a la que aparecen pequeños y medianos aglomerados urbanos, dando lugar a una estructura jerarquizada;
- *Estructura dual o mixta, de núcleo mononuclear y urbanización dispersa*, región urbana de Oporto, donde (...) está el núcleo de la ciudad principal sobre la desembocadura del Duero, con su crecimiento hacia Matosinhos y Vila Nova de Gaia y, por otra parte, la urbanización dispersa del Norte y Este en la que la matriz rural originaria está presente en su configuración actual, contrastando claramente con la metrópoli; y
- *Estructura lineal, de crecimiento disperso*, región urbana de Donostia y Bayona, donde se identifican dos núcleos mayores y varios menores a lo largo de la costa.

Los *territorios morfológicos* que se observa son producto de diversas acciones (parcelación, urbanización o edificación), unitarias o separadas temporalmente, que se van superponiendo hasta alcanzar su configuración actual. Si se analizan con detenimiento se puede decir que, salvo algunos 'nuevos artefactos' singulares, generalmente están constituidos por los tradicionales materiales urbanos, aunque su forma de articulación, modalidades de uso y, sobre todo, su localización territorial y las dinámicas de su aparición, resulten novedosas.

Génova | Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento concentrado



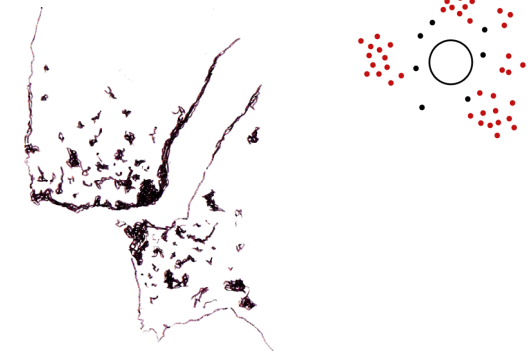
Nápoles | Estructura mononuclear, geográficamente delimitada, de crecimiento disperso



Madrid | Estructura mononuclear, de crecimiento concentrado



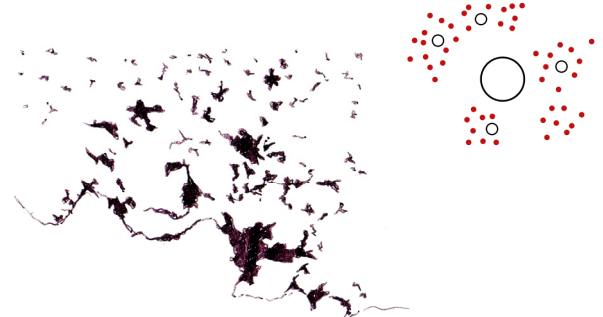
Lisboa | Estructura mononuclear, de crecimiento disperso



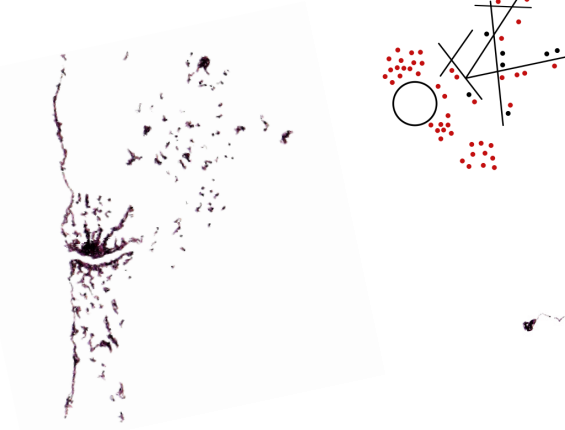
Bolonia | Estructura polinuclear, con núcleo dominante y crecimiento concentrado



Marsella | Estructura polinuclear, con núcleo dominante y crecimiento disperso



Oporto | Estructura dual o mixta, de núcleo mononuclear y urbanización dispersa



Donostia-Bayona | Estructura lineal, de crecimiento disperso

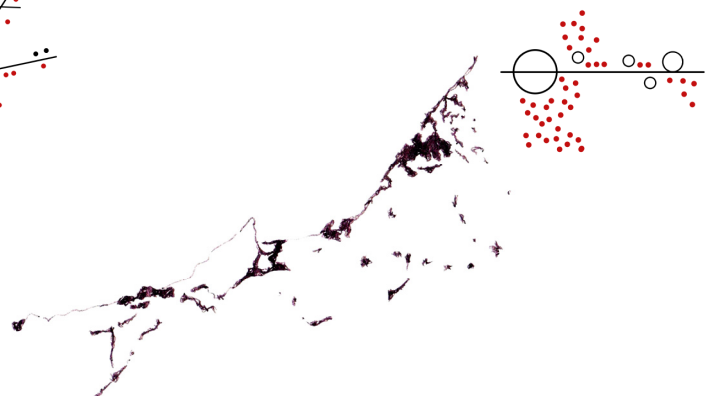


Fig. 07- Esquemas de los tipos de estructuras metropolitanas.

2.3.1.2. Estudios Relevantes para Entender la Forma Urbana de Braga

Abordando ahora los trabajos que tienen como objetivo el estudio del urbanismo bracarense y, de acuerdo con lo anteriormente expuesto, es relevante estudiar los procesos de transformación que tuvieron lugar desde la fundación de Braga, ya que estos marcarán el carácter distintivo de esta ciudad con respecto a otras. El primer documento se sirvió para conocer las primeras transformaciones de la ciudad fue, *Braga, Evolução da Estrutura Urbana* (Oliveira et al., 1982). Esta obra muestra de forma general la evolución urbana de Braga desde la época prerromana hasta 1960 resaltando los hechos más importantes de cada etapa. Es un documento que gracias a la sencillez con la que se muestra la información, es muy útil para comprender de manera rápida los principales cambios que formaron la ciudad que hoy se conoce.

Otro documento sumamente útil para la caracterización de los primeros siglos de la ciudad fue, *Braga entre a época romana e a Idade Moderna* (Ribeiro, 2008). Esta tesis doctoral de Arqueología defendida en la *Universidade do Minho* (UM), aborda la evolución de Braga a partir de los vestigios arqueológicos, describiendo algunos elementos que configuraban la ciudad. Este documento permite ahondar en informaciones más concretas sobre la ciudad que, aunque desde el punto de vista arqueológico, son de suma utilidad para caracterizar la forma urbana del periodo romano y medieval sobre todo. En el mismo campo teórico de la arqueología, revistas como *Forum* con artículos como *Antes de Bracara Augusta* (Lemos, 2008) o *História e Memória de Bracara Augusta* (Martins, 1992); *Cadernos de Arqueologia* con artículos como *História e arqueologia de uma cidade em devir* (Martins & Delgado, 1989) o la *Revista Cultural da Câmara Municipal de Braga* con artículos como *Bracara Augusta Revisitada* (Martins, 2000), ayudan a complementar y contrastar la información recopilada en los varios documentos que tratan la ciudad romana. Todos estos artículos se centran en exponer la información obtenida de las múltiples excavaciones arqueológicas llevadas a cabo la década de 1960, momento en el que se encontraron varios vestigios romanos en diferentes partes de la ciudad. Esta información es clave para poder realizar una representación teórica de la ciudad en el periodo romano que será la base gráfica de la que se partirá en este estudio.

Prosiguiendo, *Braga Medieval* (Marques, 1983) es una obra que contribuye al estudio de Braga al final de la Edad Media haciendo un análisis sectorial, tanto en lo relativo al elemento físico, material o geográfico de la ciudad y del medio rural envolvente, como en el dominio de la demografía, instituciones, sociedad, economía y cultura, inserido en los respectivos contextos espacio-temporales. Para profundizar en el estudio de este periodo se complementó este documento con otras fuentes documentales que trataban asuntos más concretos, como *O Castelo de Braga* (Marques, 1986) o *Mais velho que a Sé de Braga* (Fontes et al., 1997).

Para el estudio de la época moderna obras como *D. Diogo de Sousa, o urbanista* (Bandeira, 2000), *O Espaço Urbano de Braga em meados do séc. XVIII* (Bandeira, 1992) y el *Mappa das Ruas de Braga* sito en el *Arquivo Distrital de Braga* (ADB), son fuentes documentales de gran valor. La primera expone los cambios urbanos en la época renacentista, entre los cuales nombra

como probablemente los más importantes, las intervenciones realizadas por el arzobispo D. Diogo de Sousa; la segunda, desde el campo de la geografía urbana, estudia el urbanismo de la ciudad barroca después de los cambios efectuados en el periodo renacentista, describiendo y representando la ciudad de aquel periodo; el último documento, representa gráficamente los alzados de la mayoría de las calles de la ciudad en el siglo XVIII, siendo un documento de suma importancia ya que permite conocer el grado de urbanización de la ciudad barroca.

Para el estudio de la época contemporánea, una de las fuentes documentales más importantes es la tesis doctoral *O Espaço Urbano de Braga, obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)*, (Bandeira, 2001). Esta obra permite caracterizar los siglos XIX y XX con gran precisión, ya que aborda por unidades temáticas bastante exhaustivas las infraestructuras viarias, procesos de urbanización con impacto estructural, equipamientos colectivos y los espacios verdes y otros elementos formales de referencia para la forma urbana. Es una obra bastante completa que ayuda a entender cómo la ciudad se transformó en los últimos años, pero sobre todo, explica los profundos cambios que la ciudad sufrió con el nuevo régimen político del *Estado Novo* que, en comparación con otros periodos históricos, destaca por la gran cantidad de obras públicas realizadas, puesto que las intervenciones llevadas a cabo prácticamente no contribuyeron en nada para la expansión de la ciudad. Además de esta fuente, otros documentos son de gran interés para caracterizar la ciudad en el periodo contemporáneo: *Estudos sobre os séculos XIX e XX em Braga* (Oliveira, 1995) es uno de ellos, haciendo una descripción de las principales calles que forman la estructura urbana y contando un poco de su historia. Por otro lado el *Plano de Urbanização, alargamento e embelezamento da cidade de Braga* (De Gröer, 1942), es otra fuente que, a pesar de ser la parte escrita del que podría considerarse primer *Plano Diretor Municipal* (PDM) de la ciudad, es un documento de gran valor ya que De Gröer, antes de proceder a realizar el plano, describe de manera exhaustiva el estado de Braga en 1940.

Como complemento de las fuentes escritas están las primeras representaciones de la ciudad, que reflejan la forma y configuración urbana en los diferentes periodos históricos. La primera es el *Mappa de Braunio* que representa la ciudad en el periodo renacentista, destacando los edificios más importantes y señalando las calles principales que forman la estructura viaria. Otro es el *Mappa de Braga do século XVII*, documento que aunque con contenido engañoso, ya que no se puede acreditar la información que contiene, sí se puede decir que los principales edificios están bien representados. *O Mappa da Cidade de Braga Primas*, es otro de los documentos iconográficos de gran valor, representando la ciudad barroca con gran precisión además de indicar y señalar todos los edificios importantes que se encontraban en aquel tiempo.

Tratando ahora las primeras representaciones cartográficas la *Planta da Cidade de Braga*, es una de las representaciones más precisas de Braga mostrando de manera global los principales ejes de acceso, las vías que configuran la trama irregular del centro urbano y los caminos secundarios, además del volumen de masa edificada y los edificios más importantes. *Braga Pintoresca ou Verdadeira Cyntra do Norte* es la siguiente planta conocida que a pesar de su

poco rigor cartográfico, es un documento de gran valor gracias a la información toponímica que contiene. La *Planta da Cidade de Braga* es la última representación de la ciudad antes de la elaboración del primer PDM. Esta última planta, probablemente la más importante de todas, representa la ciudad de manera global con el elemento innovador de las curvas de nivel, lo que además la convierte en el primer plano topográfico de la ciudad.

Estos son algunos de los estudios más relevantes en el estudio de los primeros siglos de la ciudad de Braga. Como se puede constatar, ninguno de ellos sobrepasa la fecha de 1974, momento en el que el poder político nacional cambia y comienza una nueva etapa de progreso en todos los aspectos. Esta fecha será la que dictaminará el comienzo de esta investigación con el fin de contribuir al conocimiento puesto que, según se conoce, no hay ninguna fuente documental publicada que aborde la evolución morfológica de la Braga en adelante.

Además de las obras que estudian la transformación de la forma urbana ya citados a lo largo de este discurso sobre el estado de conocimiento, es importante referir otras publicaciones como la obra Panerai et al. (1983), que estudia los tipos de crecimiento que puede experimentar una ciudad. El autor defiende que el crecimiento es un proceso continuo sobre el que se van sobreponiendo contextos diversos y, por lo tanto, es imprescindible identificar todas las diferentes etapas y caracterizarlas, evitando centrar el estudio de la ciudad en un momento concreto, siguiendo la línea de pensamiento del abordaje italiano donde la historia se ve como un elemento fundamental para el análisis de la forma urbana.

La obra de Martínez Caro et al. (1985) es necesario referenciarla puesto que estudia la realidad urbana haciendo distinción entre los varios elementos morfológicos, para después abordar su articulación en un conjunto y a una escala más amplia con el objetivo de interrelacionar cada una de sus partes para lograr entender la ciudad como un sistema único y estructurado. Gracias a esta obra, se han podido seleccionar varios elementos urbanos comunes en todas las ciudades –ocupación residencial/industrial, equipamientos, infraestructuras de comunicación, entre otros– con el fin de estudiarlos en el caso concreto de Braga, para posteriormente articularlos consiguiendo así percibir si existen correlaciones entre ellos.

De manera más general pero no por ello menos importante, la obra de Portas et al. (2004, 2011), estudia la realidad del urbanismo portugués de los últimos años identificando los principales procesos que han influenciado el proceso de urbanización de las principales ciudades del País. Esta obra es de suma importancia ya que expresa desde un punto de vista más concreto la realidad urbana de Portugal muy próxima a la actualidad y, de esta forma, contribuye para entender mejor el contexto general de Braga. Por otro lado, la obra también explica los principales problemas de las ciudades actuales, abordando los conceptos de «dispersión», «difusión» y «fragmentación», aportando simultáneamente algunas pautas e ideas para combatir la ruptura de las tramas urbanas, con el fin de conseguir ciudades polinucleares donde todo el territorio sea usado que tengan una estructura articulada y unitaria.

2.4. Nuevas Territorialidades en Europa y Portugal, siglos XX-XXI

A partir de sus orígenes, la ciudad puede describirse como una estructura equipada especialmente para almacenar y transmitir los bienes de la civilización, suficientemente condensada para proporcionar la cantidad máxima de facilidades en un espacio mínimo, pero capaz también de un ensanche estructural que le permita encontrar lugar para las nuevas necesidades y las formas más complejas de una sociedad en crecimiento y su legado social acumulativo (Mumford, 2012, p. 55).

Seguramente el espacio no es un reflejo de su sociedad, si no su sociedad. Las formas espaciales son hechas, al igual que todos los objetos, por acción humana. Exprimen y realizan los intereses de la clase social dominante según un modo de producción y de desenvolvimiento específico. Exprimen e implementan las relaciones de poder del Estado en una sociedad históricamente definida. A medida que pasa el tiempo, surgen movimientos sociales que desafían el significado de la estructura espacial y de esta manera, intentan nuevas funciones y nuevas formas (Castells, 1983). Pero, ¿cuáles son los territorios que existen hoy? Los territorios son un recurso insustituible para la población, material imprescindible para construir el futuro.

El análisis de los procesos de urbanización y metropolización de las últimas décadas evidencian aparentes contradicciones y muchos hechos nuevos que es necesario percibir y ordenar. Se está atravesando un periodo de reestructuración económica y urbana, basado en la aparición de una nueva morfología, nuevas estructuras económicas y la transformación de la estructura social. Si se recuerdan las últimas décadas de urbanización y de éxodo rural se puede concluir que el paso de una sociedad rural para una sociedad urbana, no fue un proceso simple e igual en términos espaciales (Lamas, 2004). El último cuarto del siglo XX sorprendió por el ritmo acelerado de los cambios pero, en realidad, ¿qué es lo que cambió?. Se conocen diferentes ritmos económicos y culturales que empiezan en la mitad del siglo XIX y van hasta hoy en día. Algunos autores (Ascher, 2004) refieren tres periodos, el primero desde el fin de la Edad Media hasta el inicio de la Revolución Industrial, el segundo pertenece a la ciudad industrial y el tercero comienza en los años 1960-1970. Cada periodo comienza con un crecimiento y expansión económica, al cual le sigue una crisis donde se aplican procesos de reestructuración, finalizando con la recuperación de la crisis al comenzar un nuevo ciclo.

2.4.1. Contexto Europeo

En Europa los procesos de urbanización y las situaciones económicas de cada país son muy diversas, lo que implica diferentes modos de urbanización y planeamiento del territorio. Los datos interpretados por Sá Marques (2002) de la base de datos GEOPOLIS, muestran que Europa es el continente más urbanizado en 1991, teniendo un 66% de población residente en aglomerados urbanos con más de 10 000 hab. Considerando sólo Europa Occidental, la tasa se incrementa al 74%. Otra distinción de la urbanización europea es la importancia que tienen las pequeñas y grandes ciudades. En Estados Unidos y Asia las aglomeraciones con más de 200 mil habitantes representan el 75% de la población urbana. En Europa estas grandes ciudades sólo representan la mitad de la población urbana, un 56%. Además, las mayores ciudades europeas son al mismo tiempo ciudades pequeñas en el contexto mundial, ya que si se consideran las ciudades con más de 200 mil habitantes, la dimensión media de las ciudades en Europa es de 800 mil habitantes, siendo en Estados Unidos y Japón de 1,3 millones. Según Sá Marques (2002, p. 56),

En Europa las ciudades mayores son de menor dimensión y la importancia de las pequeñas y medianas ciudades es superior, lo que originará una configuración jerárquica urbana especial. Esta estructuración diferente se debe a la historia urbana de los diferentes continentes. Las ciudades europeas fueron creadas en su mayoría en la época romana o en la Edad Media (...). La inercia del sistema determina que los trazos antiguos continúen perdurando. El policentrismo es una de las características históricas del Sistema Urbano Europeo.

Entre finales de la IIª Guerra Mundial y los años 60-80s del pasado siglo, Europa occidental pasa de un sistema rural a un sistema de población urbano que se apoya en una economía basada en la industria y sector terciario. Entre los 50-70s se registró un fuerte aumento demográfico, éxodo rural y crecimiento económico que llevó a la modernización de los sistemas productivos, al desenvolvimiento de nuevas infraestructuras y al incremento del consumo (Burgel, 2012). El crecimiento periférico de las ciudades pronto supuso el desequilibrio entre sus áreas centrales y las periféricas, dando lugar a un proceso de «desurbanización». Este fenómeno estaba acompañado y, en cierta manera explicado, por los nuevos modelos de localización industrial y la crisis que afectó a varios sectores industriales localizados en las grandes aglomeraciones. Por ello, hubo una tendencia en los países avanzados para la «industrialización no metropolitana».

Con este breve abordaje se pretende hacer una aproximación a la comprensión de los procesos de urbanización portuguesa. Considerando que hubo un crecimiento y densificación de los centros de las ciudades hasta mediados del siglo XX, seguido de un doble movimiento de desconcentración de los centros y extensión y urbanización de las periferias, lo que provocó que las ciudades se extendieran territorialmente, dando lugar a un nuevo modelo de organización espacial. En ámbito nacional, analizar la estructura del territorio portugués pasa por una comprensión global de las dinámicas y de los procesos en curso que se dieron en los últimos cincuenta años.

2.4.2. Portugal, Transformación del Territorio

En los últimos años Portugal asumió ciertos cambios en el modelo de organización territorial. Dos décadas destacan del siglo XX, los años 60s –por las grandes pérdidas demográficas derivadas de la fuerte emigración– y los años 70s –con el aumento de población debido al regreso de población de las colonias–. Haciendo un resumen de cada década del último periodo del siglo XX, destaca el crecimiento demográfico generalizado en todo el país en los años 50s, destacando la corona metropolitana de Lisboa y la del Noroeste portugués. Los años 60s son caracterizados por un descenso de la población significativo, muchos territorios decrecen demográficamente mientras que las dos grandes metrópolis –la de Lisboa y Oporto–, continuaban creciendo. La «suburbanización» periférica se impone claramente en las áreas en torno a Lisboa y Oporto y la «desurbanización» de los centros comienza a intensificarse (Portas et al., 2004). En el interior sólo un pequeño número de ayuntamientos consiguen aumentar su masa demográfica como Bragança, Évora o Beja. Es el gran periodo del éxodo rural y de emigración, donde la pérdida de población no es exclusiva del interior, atingiendo el litoral de todo el Alentejo y casi todo el Algarve.

En los años 70s el país gana una nueva fuerza de expansión demográfica aumentando la población residente un 16,6% (Sá Marques, 2002), sin embargo, Alentejo y Centro interior continúan teniendo pérdidas demográficas significativas. En el Norte, sobre todo los territorios urbanos, ganan población. El Algarve se recupera en prácticamente todo su territorio después de haber perdido peso demográfico en la década anterior, aunque la «suburbanización» es intensa en los ayuntamiento de la envolvente de Lisboa. Los años 80s vieron como las dinámicas se mantuvieron constantes a pesar de que las negativas continuasen a registrar índices muy altos con los mismos resultados que en años anteriores. Los procesos de urbanización alrededor de Lisboa y en el Noroeste pierden intensidad con respecto a décadas pasadas. Los pequeños centros, sobre todo interiores, no consiguen retener la población y comienzan a perder residentes. El Algarve resiste y su litoral se urbaniza intensamente. En los años 90s los procesos de urbanización vuelven a intensificarse aumentando un 5% la población residente. Las áreas urbanas son las que ganan más importancia, creciendo considerablemente algunas áreas urbanas de ciudades medias. En comparación con la anterior década los procesos de urbanización se intensifican y se extienden por todo el litoral portugués. La «suburbanización» es también visible en algunas ciudades y centros urbanos, destacando los del interior como Chaves, Bragança, Évora o Beja. Los ayuntamientos centrales de los pequeños centros se muestran dinámicos o se estabilizan en cuanto a la población residente (Portas et al., 2011).

En estos últimos cincuenta años, se puede destacar la continua «suburbanización» en torno a Lisboa y a Oporto. Son manchas continuas que circunscriben el centro de ambas ciudades, centro que destaca por sus índices de crecimiento negativos, mostrando intensos procesos de «desurbanización». En Oporto se trata de un proceso de urbanización más difuso, extendido y aparentemente más fragmentado. Esta área se extiende más o menos entre Braga y Aveiro. Entre las anteriores zonas se extiende un vasto territorio con crecimientos de población débiles y

perdidas demográficas poco significativas. En la zona del Algarve destacan los procesos de urbanización lineal a lo largo de toda la costa. Finalmente, queda un extenso territorio que pierde progresivamente población a lo largo de los últimos cincuenta años. Las áreas fronterizas y las de montaña son las más perjudicadas en cuanto despoblación.

Si se comparan las áreas urbanas por dimensión de población entre 1950 y 2001 se obtiene una imagen de las transformaciones urbanas en curso en los últimos cincuenta años. La metrópolis de Lisboa era en 1950 un gran centro residencial sin periferia urbana. La de Oporto, con una dimensión muy inferior, estaba rodeada ya por una estructura policéntrica de pequeños centros (Portas et al., 2011). La metrópolis de Oporto manifiesta un proceso de metropolización de carácter difuso, los procesos de «desurbanización» comienzan a sentirse más tarde y la ciudad sólo pierde población en las dos últimas décadas de 1980 y 1990, con ritmos e intensidades más moderadas. Los centros urbanos envolventes y una extensa red de otros centros se extienden sobre todo hacia Norte, extendiéndose también hacia Sur con dinámicas de población claramente positivas (Font, 2007).

Los centros de las metrópolis pierden población residente reflejando el proceso de «desurbanización» que afecta a la ciudad histórica, fruto de la repulsión residencial ejercida por algunos centros urbanos. Las ciudades de dimensión intermedia demuestran un importante dinamismo demográfico, sobre todo en la última década de 1990, mientras que las ciudades interiores siguen sufriendo procesos de despoblación. En términos globales, en los últimos cincuenta años el sistema urbano se bipolarizó en torno a las dos grandes regiones urbanas anteriormente nombradas, siendo las ciudades medias elementos cruciales en la construcción de una estructura de soporte para los territorios con pérdidas de población, al mismo tiempo que afirman un modelo urbano basado en un sistema policéntrico.

Braga, como ciudad de dimensión media, asume gran importancia para la región del Noroeste portugués, afirmándose como un polo de atracción de población y actividades gracias a su variada oferta de servicios. Su evolución y crecimiento a lo largo de estos cincuenta años se ha efectuado a ritmos diferentes, destacando los años posteriores a la implantación del régimen democrático de 1974, por su gran desenvolvimiento urbano gracias entre otros factores, a un significativo aumento de población como se verá a continuación en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO III

CONTEXTUALIZACIÓN

3.1. Localización y División Administrativa

El Ayuntamiento de Braga está localizado en la región Noroeste de Portugal continental (NUTS I), pertenece a la Región Norte (NUTS II) y a la Subregión del Cávado (NUTS III), siendo capital del distrito homónimo. El municipio es constituido por 62 *freguesias* (parroquias), constituyendo un área total de 184 km² con una densidad de población de 986,38 hab/km² (Memoria PDMB, 2008). Linda con el ayuntamiento de Vila Verde y Amares a Norte, Póvoa de Lanhoso a Este, Guimarães a Sureste, Vila Nova de Famalicão a Sur y Barcelos a Oeste.

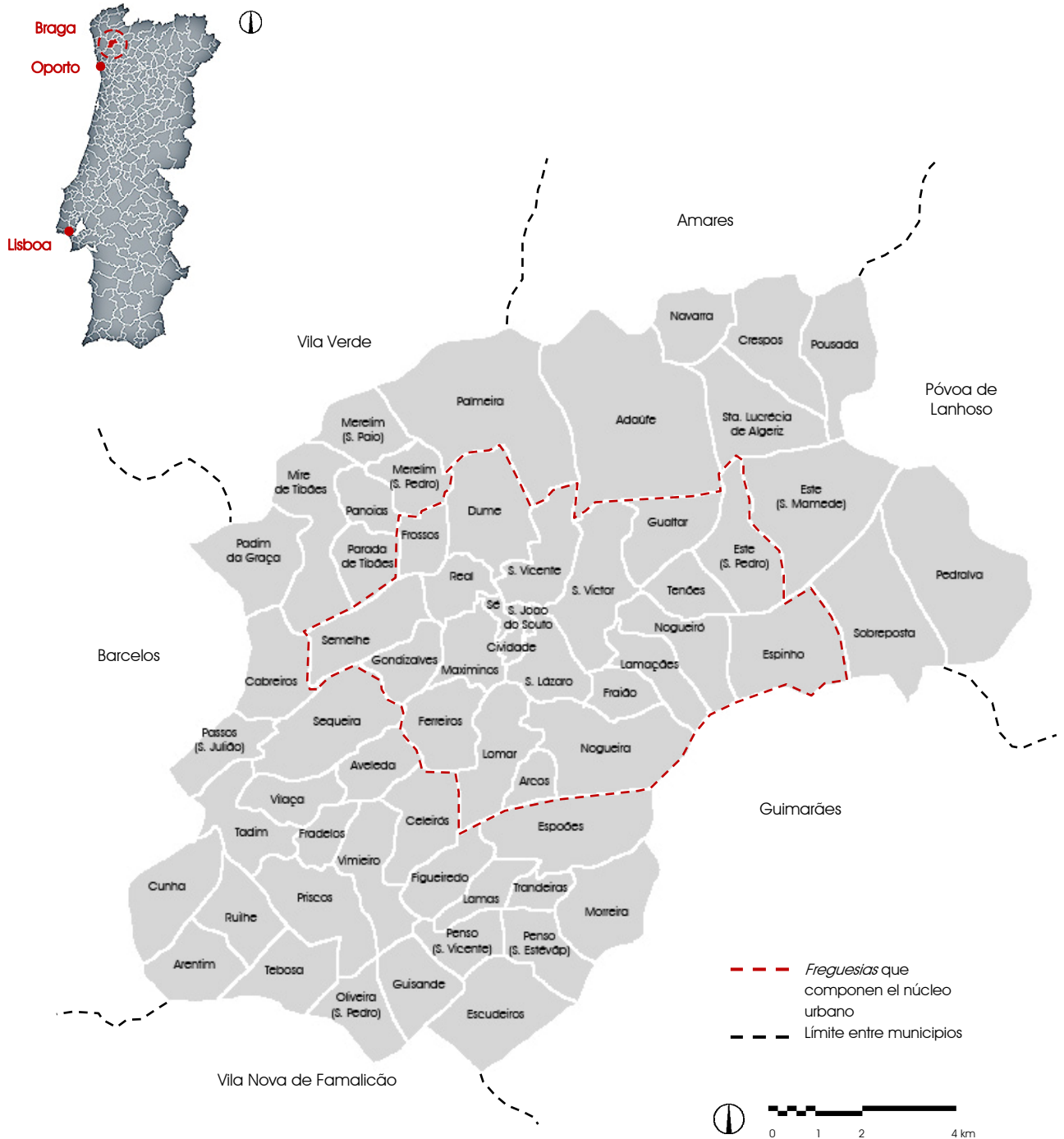


Fig. 08 - Situación del Municipio de Braga, *freguesias* actuales y ubicación de los municipios lindantes.

3.2. Caracterización Geográfica

3.2.1. Geomorfología

El municipio tiene una morfología típicamente alveolar donde se pueden encontrar extensos y anchos valles así como sistemas orográficos con características variadas, consecuentes de una base geológica granítica fuertemente controlada por la tectónica (Ribeiro, 2004). Si se observa el mapa que representa el territorio (fig. 09), la primera característica visible es la existencia del valle del río Cávado a Norte y las cotas más elevadas situadas próximas a los santuarios del *Bom Jesus* y *Sameiro* a Este. Ocupando una posición central, la ciudad se asentó en una plataforma entre los 150-200 m de altitud, ocupando progresivamente la zona Sur del valle del río Este.

Las variaciones altimétricas van hasta los 570 m, siendo la clase más representativa entre los 100-150 m. El sector Norte y Noroeste del municipio es caracterizado por las bajas altitudes que provoca el paso del río Cávado. Las mayores altitudes se encuentran en el área Este y Sur. El punto más alto está localizado en el *Monte do Sameiro* a 572 m. Las laderas más acentuadas se desenvuelven de Noreste a Sureste correspondiendo a la *Serra dos Carvalhos*, cuya cota más elevada alcanza los 479 m, *Serra dos Picos*, que alcanza una altitud de 565 m y, el *Monte de Campelos*, con una altitud máxima de 440 m. De Noreste a Suroeste se encuentran un conjunto de laderas y colinas que condicionan la morfología territorial municipal, respectivamente, *Monte dos Penedos Brancos* (429 m), el ya referido *Monte do Sameiro* (572 m), *Monte Frio* (548 m), *Monte de Santa Marta* (562 m), *Costa do Gaio* (437 m) y *Penedo Branco* (463 m). A Sur destaca o *Penedo das Letras*, *Montes de S. Marnede* y *Monte das Lajes*, con 444 m, 427 m y 346 m, respectivamente. A Oeste, el *Monte das Caldas* y *Monte de S. Filipe* destacan con una altitud máxima de 304 m y 263 m. En el área interior del municipio a pesar de estar prácticamente constituida por planicies, se pueden hallar formaciones montañosas de menos dimensión que las anteriores, importantes por la posición central que ocupan. A Sur del centro de la ciudad están el *Alto da Vela* (371 m), *Monte Picoto* (298 m) y *Mouta* (242 m); a Oeste el *Monte S. Gregório* (196 m); a Norte destaca el área correspondiente al *Convento de Montariol* (312 m), *Pedroso* (232 m) y el *Monte de Vascondelos* (356 m) y; a Este, la pendiente donde se encuentra el *Santuario do Bom Jesus* (453 m) y el *Monte de Rio Mau* (501 m) (Memoria PDMB, 2008).

La geología del ayuntamiento se caracteriza por formaciones graníticas de la Edad Hercínica, metasedimentos del Paleozoico y depósitos de cobertura (fig. 10). Los complejos graníticos de Celeirós y Braga son las unidades más representativas, ocupando 66,8 km² y 56,8 km² respectivamente, seguidos de los depósitos de cobertura, con 16,2 km², formados en depresiones tectónicas y en terrazas fluviales (Ferreira, Narciso) y, los metasedimentos del Paleozoico con 13,4 km². Áreas de menor expresión son las constituidas por los granitos del *Sameiro* con 12 km², *Carreamento maior* de la *Quinta do Souto* con cerca de 9 km², y las restantes con aproximadamente 8 km², granito de *Briteiros*, *Gondizalves*, complejo granítico de *Póvoa de Lanhoso* y el *Carreamento menor* del *Monte da Graça* (Ribeiro, 2004).

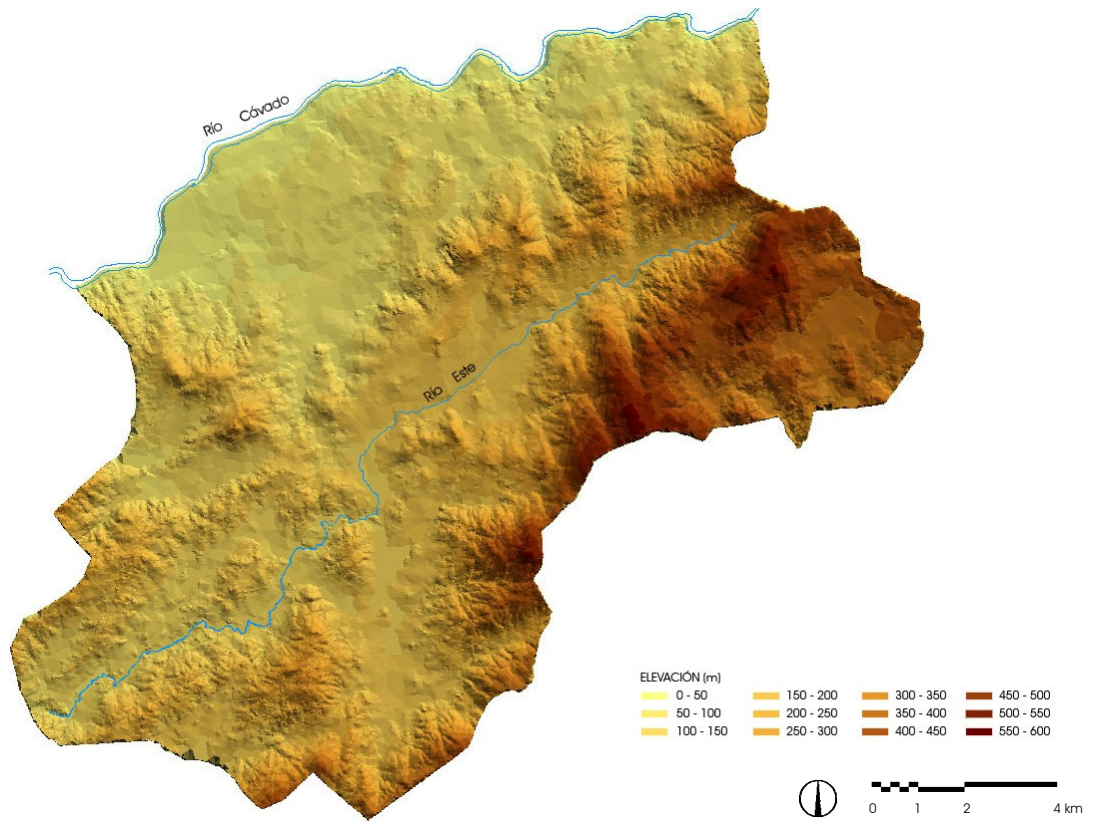


Fig. 09 - Modelo Numérico del Terreno del Ayuntamiento de Braga.

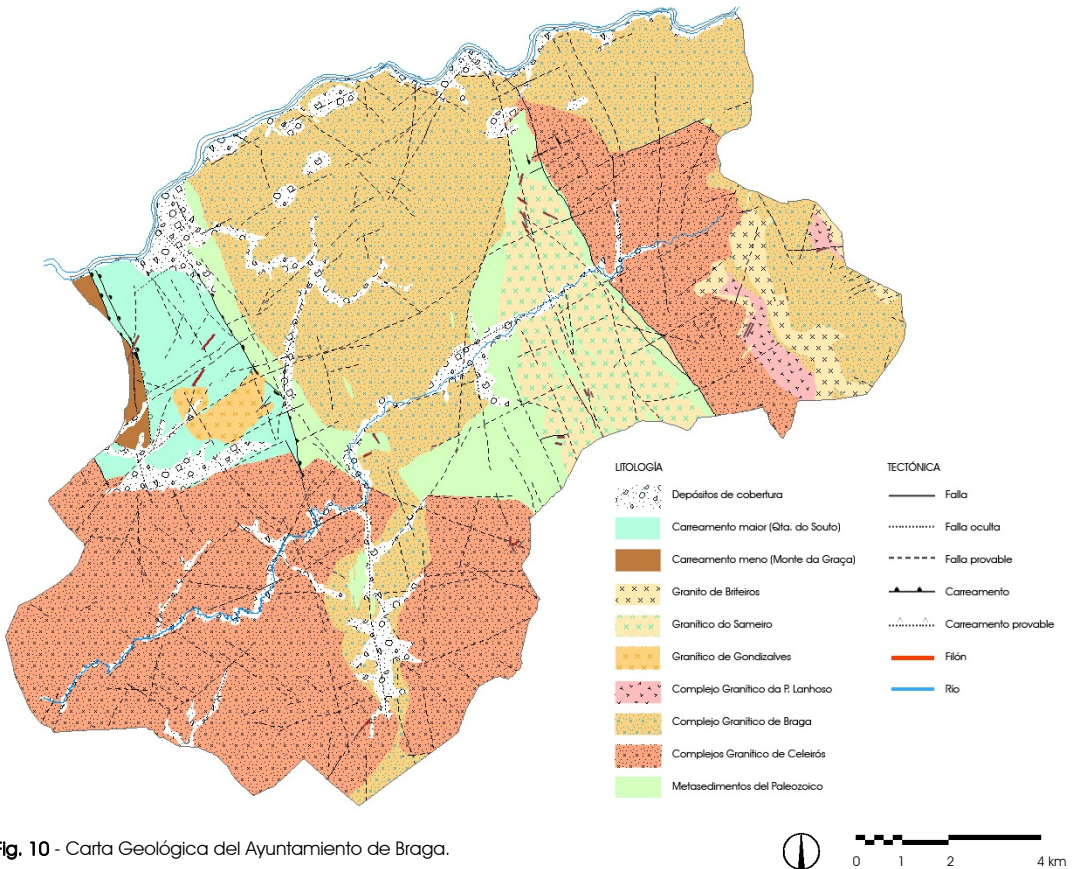


Fig. 10 - Carta Geológica del Ayuntamiento de Braga.

3.2.2. Hidrología

Los principales cursos de agua que se encuentran en el municipio son el río Cávado y el río Este, principal afluente del río Ave e importante por atravesar el núcleo urbano de Braga, por lo que todo el territorio se divide en dos bacías hidrográficas que, para un mejor estudio, se dividirán en nueve sub-bacías clasificadas en base a criterios topográficos, geológicos, jerarquización de los cursos de agua y coeficientes forma² y compacidad³ (fig. 11).

El área que constituye la bacía del río Cávado está formada por cuatro sub-bacías, de las cuales destaca la *Ribeira de Panoias* (C3) por drenar un área de 29 km². Esta sub-bacía está geomorfológicamente condicionada por una plataforma fluvial de granito de Braga donde actualmente se encuentran depósitos fluviales, tiene un drenaje dendrítico y presenta densidades de drenaje elevadas, sugiriendo la existencia de terrenos poco permeables. Su coeficiente de compacidad es bajo ya que su forma es regular y redondeada (Ribeiro, 2004).

La bacía del río Ave, en comparación con la del río Cávado, tiene una mayor tendencia a la crecida de los cursos fluviales debido a que sus coeficientes forma son más elevados y sus índices de compacidad más bajos. Esto se agrava ya que existe una mayor impermeabilización de los suelos, una mayor regularización del canal del río Este y por el hecho de que éste pasa al lado del núcleo urbano de Braga. Las sub-bacías donde hay más riesgo de crecidas son las del *Rio da Veiga* (A3) y *Río Este* (A5), esta última la más problemática puesto que corresponde con el tramo final del río Este en el municipio. Tiene una extensión de 25 km² y se asienta geológicamente sobre una plataforma de granito de Celeirós, con un padrón de drenaje detrítico confluyendo hacia el río principal y una elevada densidad de drenaje (Ribeiro, 2004).

Observando la figura 12 se puede afirmar que el municipio se caracteriza por elevadas densidades de drenaje⁴, reflejando las características litológicas de la región. Los valores más altos están asociados con el granito de Celeirós debido a su poca permeabilidad, localizados a Sur y Noreste del ayuntamiento. En cambio, los valores más bajos están relacionados con los depósitos aluviales o arenosos, áreas con elevada permeabilidad donde existen importantes depósitos de agua subterránea, el más importante está en la denominada *Veiga de Ruivães*, entre las *freguesias* de Merelim y Mire de Tibães (entre las sub-bacías C2-C3). Inclusive, existen áreas con bajas densidades de drenaje muy impermeables, donde la acción humana interrumpió el discurrir natural de las aguas frente al crecimiento de la ciudad (Ribeiro, 2004).

2. Coeficiente forma: cociente entre la superficie de la cuenca y el cuadrado de su longitud. Una cuenca con un factor de forma bajo está menos expuesta a crecidas que una de igual área pero mayor factor de forma.

3. Coeficiente compacidad: relación entre el perímetro de la cuenca y el perímetro de un círculo de igual área que la cuenca. Cuando más irregular sea la cuenca de un río mayor será su coeficiente de compacidad.

4. Las altas densidades de drenaje están relacionadas normalmente con superficies rocosas o con terrenos de escorrentía rápida, por lo tanto la infiltración de agua es mínima. Las densidades bajas, por el contrario, están asociadas a escorrentía lenta o terrenos muy permeable, permitiendo la acumulación de agua.

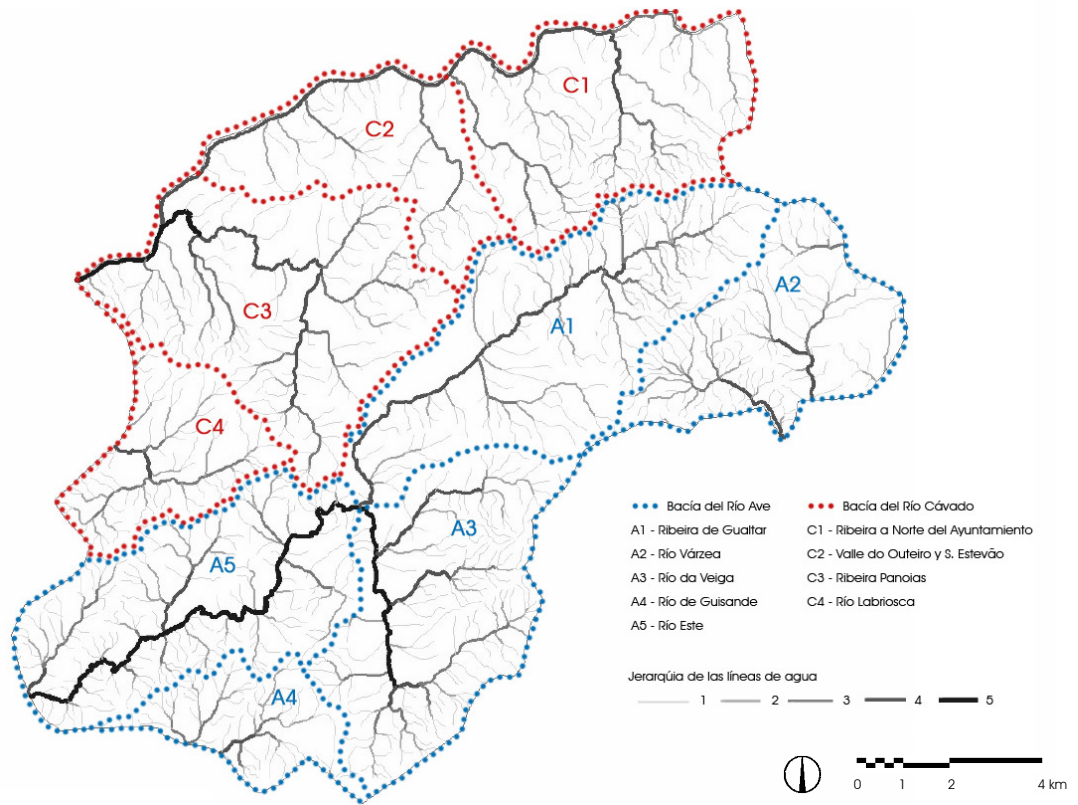


Fig. 11 - Sub-bacías hidrográficas y jerarquía de las líneas de agua del Ayuntamiento de Braga.

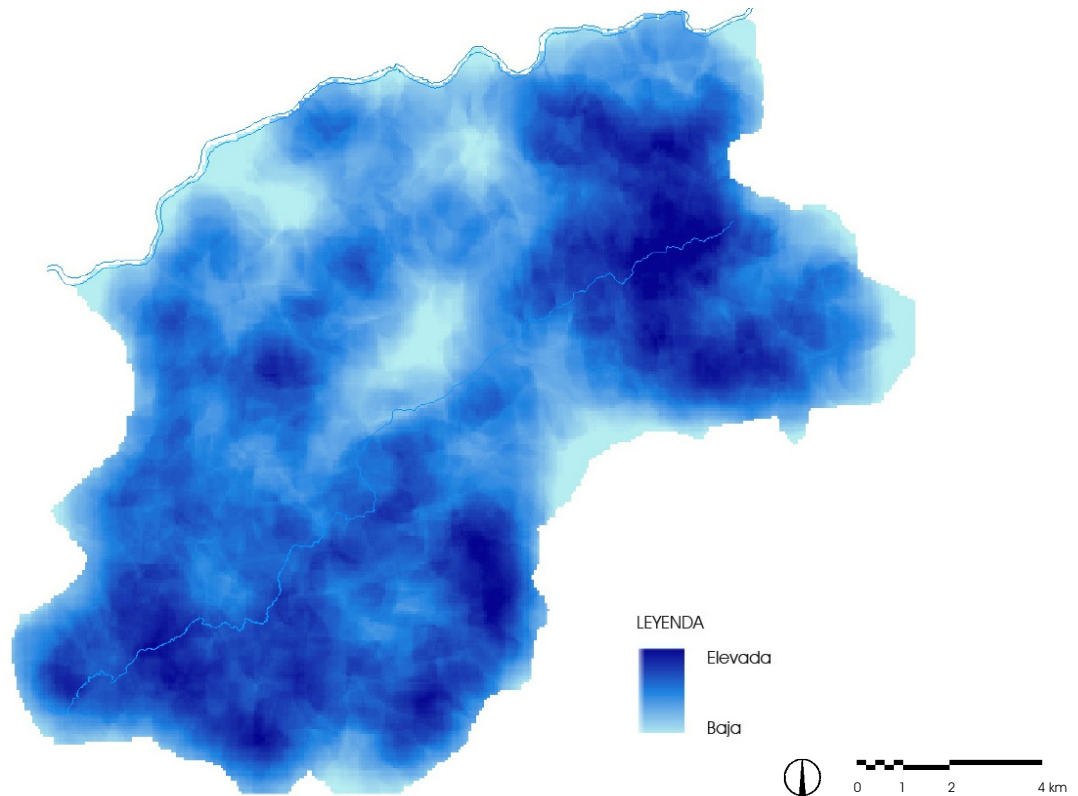


Fig. 12 - Densidades de drenaje del Ayuntamiento de Braga.

3.2.3. Clima

El clima se considerará en el ámbito del distrito, pudiendo así tener una visión más genérica ya que si sólo se analiza el límite municipal, prácticamente no habría variación entre las unidades consideradas. Después se concretizarán las características climáticas municipales.

En general, el distrito es de clima atlántico caracterizado por temperaturas suaves y abundantes precipitaciones durante todo el año debido a la influencia de los vientos del Suroeste, predominantes en invierno y que traen grandes masas de aire húmedo procedente del océano Atlántico.

La temperatura media del aire en todo el año varía desde los 7,5 y 16°C, influenciada por las cadenas montañosas existentes en el distrito. Así las temperaturas más altas se corresponden con las zonas de los valles fluviales y las más bajas con las altitudes más elevadas correspondientes a la *Serra do Gerês* y *Serra da Cabreira*, en la frontera del distrito con España y Vila Real. La temperatura más baja que se registró en el distrito fue de -6,3°C en 1995 y la más alta 41,3°C en 1943 (fuente IPMA-a). Las horas de insolación varían entre las 1800 y 2700 en todo el distrito, siendo al igual que la temperatura, condicionadas por el relieve existente provocando que los valores más bajos se registren a Norte y se vayan incrementando hacia Sur, con los valores más altos a Sureste.

Las precipitaciones son elevadas en prácticamente toda la extensión distrital, localizándose los valores máximos en la *Serra do Gerês* a Norte debido a su altitud. Las precipitaciones disminuyen de Noreste a Suroeste, situándose los valores medios sobre todo en el centro del distrito. La humedad media en el distrito es del 80%, un valor bastante elevado debido a la existencia en el territorio de varias cadenas montañosas que actúan como puntos de condensación y a la proximidad con el océano. Así los valores más elevados (85%) están a Noroeste en la *Serra Amarela* y parte del valle del río Cávado y, a Sureste, en el valle del río Tâmega en el límite con el distrito de Vila Real.

Gracias a esta visión global se pueden concretizar las características del municipio de Braga, destacando su influencia atlántica, provocada por los vientos del Oeste canalizados por el valle del río Este y Cávado. El ayuntamiento posee un clima ameno con una humedad del 80% que contribuye a suavizar las temperaturas, con valores medios de 11,6°C en los meses de invierno-otoño y 18,5°C en los de primavera-verano (fuente IPMA-b). Las precipitaciones medias anuales rondan los 1763,9 mm (fuente SNIRH) siendo menos intensas en los meses de verano.

Las cuatro estaciones tienen características propias, siendo los meses de invierno fríos y lluviosos con vientos predominantes del Oeste, las primaveras con temperaturas frescas alrededor de los 14,6°C y precipitaciones moderadas, veranos cálidos y soleados con vientos suaves del Este y precipitaciones esporádicas y, otoños con temperaturas suaves alrededor de los 16,7°C, precipitaciones abundantes y vientos del Oeste moderados (fuente IPMA-b, SNIRH).

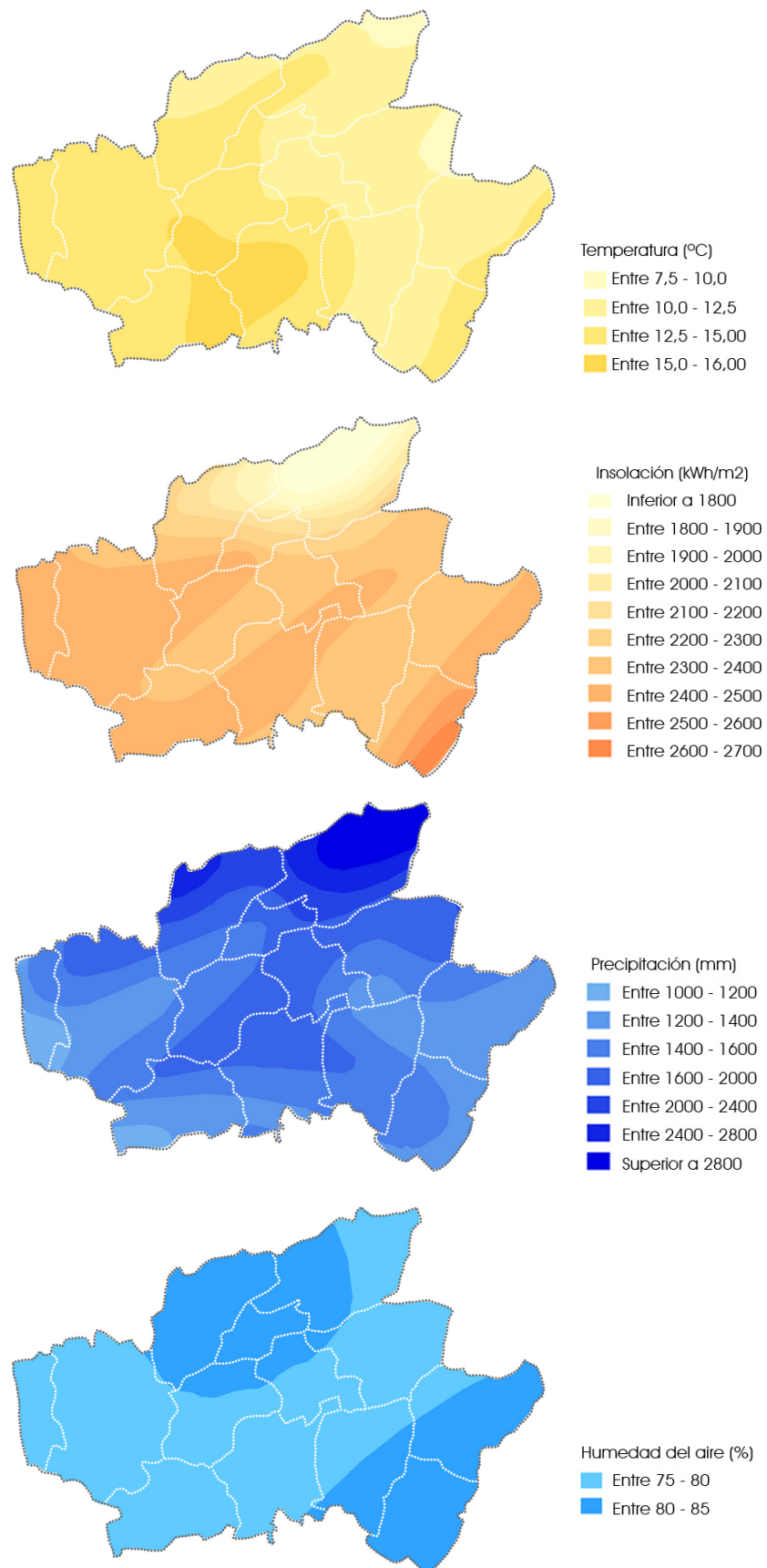
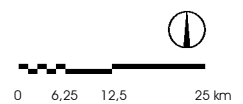


Fig. 13 - Esquemas climáticos distrito de Braga.



3.3. Aspectos Demográficos

Según los datos de los Censos de 2011 (INE, Censos 2011), la población residente en el Ayuntamiento bracarense era de 181.494 personas, demostrando un aumento de población del 10,54% con respecto a la década anterior. Si se observa la figura 14 se puede ver que las tasas de crecimiento de población (T_c) en el municipio son bastante superiores a las registradas con respecto al NUTS I, NUTS II y NUTS III. También hay que referir que el periodo donde más se incrementó la población fue entre 1991-2001, correspondiendo a Braga un crecimiento de 16,24%, superior que el registrado en el periodo de 2001-2011.

A pesar de las variaciones en el porcentaje de crecimiento, Braga supone el 38% de la población residente en la subregión del Cávado (NUTS III) en 1981, el 40% en 1991, el 42% en 2001 y el 44% en 2011, datos importantes ya que de los seis ayuntamientos que forman la subregión (Amares, Barcelos, Braga, Esposende, Terras de Bouro y Vila Verde), Braga supone casi la mitad de la población residente.

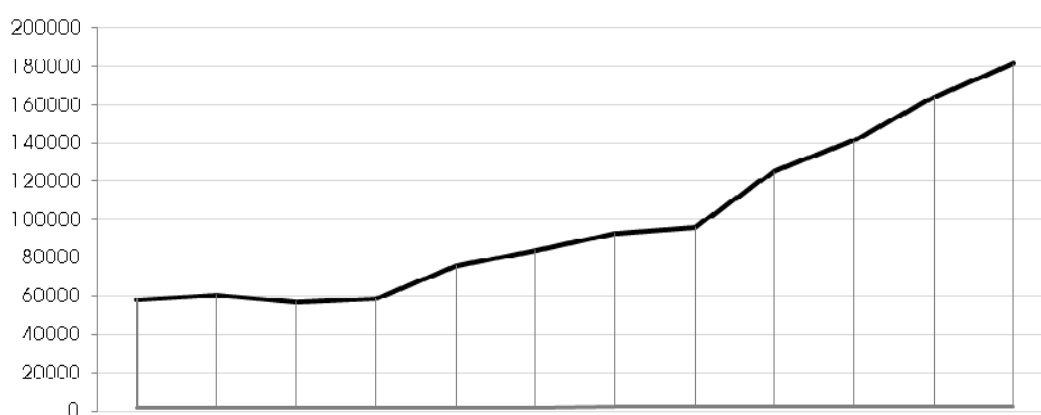
Si se analiza la evolución de la población en el municipio entre 1900 y 2011 (fig. 15) se puede afirmar que los ritmos de crecimiento de población no fueron siempre constantes. Desde 1900 la población va aumentando hasta 1920, donde se registra un descenso provocado posiblemente por la Iª Guerra Mundial (1914-1918). A partir de 1920 la población crece aunque con ritmos diferentes, pudiendo destacar la década de los años 60s con apenas crecimiento, debido a las Guerras Coloniales y a la fuerte inmigración y, la de los 70s, con una tasa de crecimiento de 30,40% debido al proceso de descolonización y al regreso de emigrantes. Las décadas siguientes se mantienen con ritmos de crecimiento constantes, aumentando 12,58% en los 80s, un 16,24% en los 90s y, aunque no tanto como los dos periodos anteriores, un 10,54% en la década de 2000, probablemente provocado por la disminución de la natalidad, el envejecimiento de la población y la crisis económica mundial que se dio en mitad del periodo, provocando que mucha población joven emigrase para buscar nuevas oportunidades.

En comparación con los ayuntamientos colindantes, Braga sigue estando en primer lugar en lo que se refiere al incremento de la tasa de población. Analizando los datos de las últimas dos décadas (fig. 16) se puede observar que en todos los ayuntamientos considerados el periodo de 1991-2011 fue el más positivo, decayendo considerablemente el porcentaje de crecimiento de población en la década siguiente en casi todos los ayuntamientos a más de la mitad y en algunos, incluso, negativamente.

Estas dinámicas demográficas muestran un empeoramiento generalizado, sobre todo en dos de los centros urbanos bastante importantes del Norte de Portugal, respectivamente, Guimarães y Barcelos, con tasas de crecimiento negativas en la última década. A la cabeza de la lista estaría Braga seguida de Vila Nova de Famalicão, con tasas menores que la época anterior pero mostrando una dinámica positiva, creciendo un 10,54% y 4,91% respectivamente.

	POBLACIÓN RESIDENTE				TASAS DE CRECIMIENTO (Tc)		
	1981	1991	2001	2011	1981-1991	1991-2001	2001-2011
Portugal Continental (NUTS I)	9.336.760	9.375.926	9.869.343	10.047.621	0,42%	5,26%	1,81%
Región Norte (NUTS II)	3.410.099	3.472.715	3.687.293	3.689.682	1,84%	6,18%	0,06%
Subregión del Cávado (NUTS III)	328.938	353.267	393.063	410.169	7,40%	11,27%	4,35%
Braga municipio	125.472	141.256	164.192	181.494	12,58%	16,24%	10,54%

Fig. 14 - Población residente entre 1981-2011 en Portugal Continental, Región Norte, Subregión del Cávado y el Municipio de Braga, con las Tc respectivas de cada década considerada.



Año	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011
Población	58.339	60.836	57.019	58.761	75.846	84.142	92.938	96.220	125.472	141.256	164.192	181.494
Tc	-	4,28%	-6,27%	3,06%	29,08%	10,94%	10,45%	3,53%	30,40%	12,58%	16,24%	10,54%

Fig. 15 - Evolución de la población residente entre 1900-2011 en el Municipio de Braga.

AYUNTAMIENTOS	POBLACIÓN RESIDENTE			TASAS DE CRECIMIENTO (Tc)	
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011
Amares	16.715	18.521	18.889	10,80%	1,99%
Barcelos	111.733	122.096	120.391	9,27%	-1,40%
Braga	141.256	164.192	181.494	16,24%	10,54%
Guimarães	157.589	159.576	158.124	1,26%	-0,91%
Póvoa de Lanhoso	21.516	22.772	21.886	5,84%	-3,89%
Vila Nova de Famalicão	114.338	127.567	133.832	11,57%	4,91%
Vila Verde	44.056	46.579	47.888	5,73%	2,81%

Fig. 16 - Población residente entre 1991-2011 en el Municipio de Braga y Ayuntamientos colindantes, con las Tc respectivas de cada década considerada.

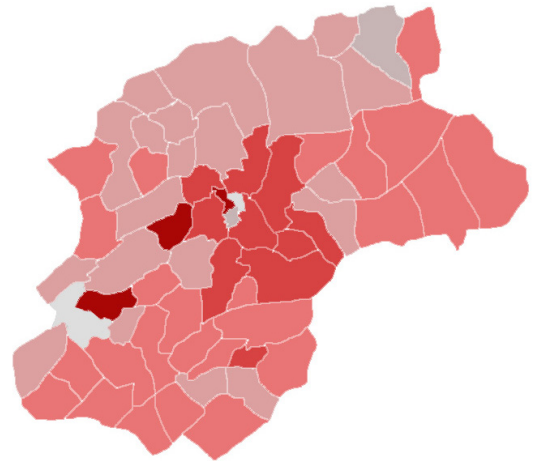
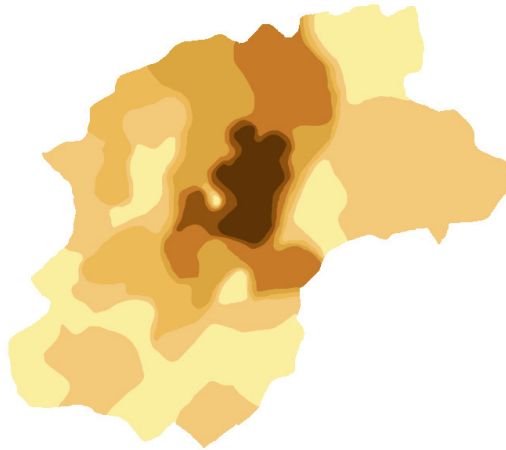
Con respecto a la población residente en el ayuntamiento, se puede decir que su distribución no es equitativa en todas las *freguesias*. Como muestra la figura 17 la mayor parte de la población en 1991 se concentraba en las *freguesias* que conformaban en aquel periodo el núcleo urbano de Braga⁵. En la década siguiente este núcleo se va extendiendo progresivamente hacia Suroeste y Norte, proceso que se acentúa más entre 2001-2011. Las *freguesias* contiguas a centro de la ciudad, aunque no en gran medida, si presentan Tc elevadas (fig. 18) ya que se benefician de nuevas infraestructuras viarias, equipamientos y nuevas construcciones residenciales que, en consecuencia, proporcionan un mayor número de alojamientos disponibles. A pesar de esto, las *freguesias* que forman el Centro Histórico presentan entre 1991-2011 pérdida de población y Tc negativas, posiblemente debido a la pérdida de función residencial, respectivamente, S. João do Souto (-39,48%), Cividade (-30,02%), Sé (24,84%) y S. José de S. Lázaro (-8,83%). Las zonas del municipio con menos población serían a su vez las más alejadas del núcleo urbano, sobre todo a Noreste y Suroeste.

Si se comparan las figuras 17 y 18, puede verificarse que las *freguesias* con más población residente no son obligatoriamente las que presenten Tc más elevadas. Esto se debe a que cuanta más población residente tenga una *freguesia*, más densidad de población tendrá y, por lo tanto, más difícil le será crecer ya que hay menos disponibilidad de espacio. Un ejemplo es la *freguesia* de S. Victor, que a pesar de tener una Tc del 29,30% en 1991, 34,64% en 2001 y 16,67% en 2011, es el lugar con más población residente, respectivamente, 18.870 en 1991, 25.407 en 2001 y 29.642 en 2011. Además de S. Victor, es importante referir otras *freguesias* por su papel fundamental en la consolidación del núcleo urbano actual, destacando por la cantidad de residentes y por el impulso que tuvieron en la última década. Se habla de S. José de S. Lázaro (13.576 Res^o), S. Vicente (13.236 Res^o), Maximinos (9.792 Res^o), Ferreiros (7.707 Res^o), Real (7.666 Res^o), Lomar (6.041 Res^o), Nogueira (5.924 Res^o), Gualtar (5.286 Res^o) y Nogueiró (3.749 Res^o). Gracias al aumento progresivo estas *freguesias* se van volviendo más 'populares', capaces de atraer nuevos individuos y conseguir que se queden los que ya residen, provocando a su vez, mejoras en lo que respecta a infraestructuras, equipamientos y nuevas viviendas.

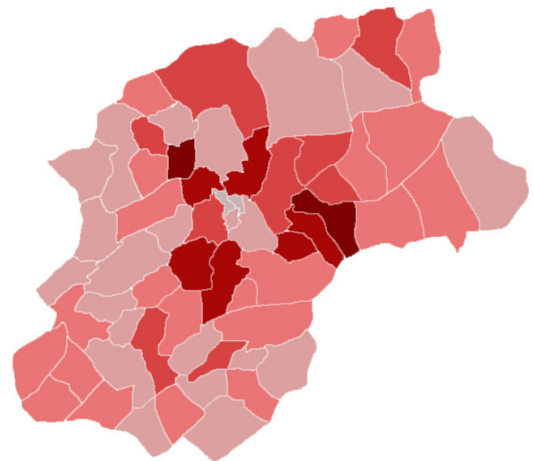
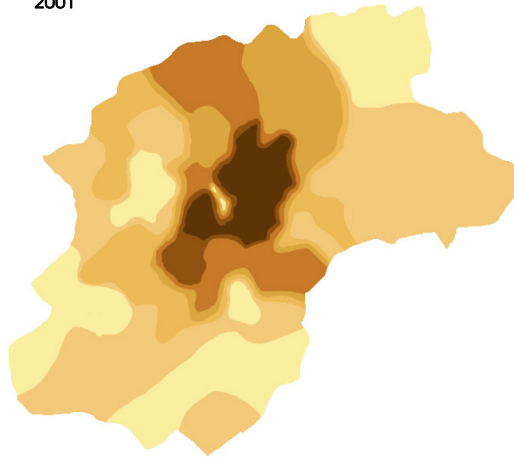
Por el contrario, las zonas con menos población –en la última década sobre todo en la zona Sur y Noroeste– también son las que presentan menor índice de urbanización en el ayuntamiento. Entre ellas destacan Penso (S. Vicente) con 314 Res^o, Penso (S. Estevão) con 435 Res^o, Pousada con 448 Res^o y Navarra con 460 Res^o, entre las *freguesias* con menor número de población; y Arentin (-15,00%), Penso (S. Vicente) (-14,21%), Ruilhe (-12,56%) y Vilaça (-11,09%), entre las que tienen las Tc negativas más altas (sin considerar Cividade y S. João do Souto). Es importante tener en cuenta donde hay datos negativos en este aspecto ya que si no se aborda el problema, se corre el riesgo de que esta tendencia negativa continúe, traducándose en una pérdida de sostenibilidad económica, social, cultural y patrimonial por parte de la *freguesia*.

5. Respectivamente, S. Vicente, S. Victor, S. José de S. Lázaro, Cividade, Maximinos, Sé y S. João do Souto.

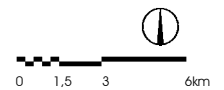
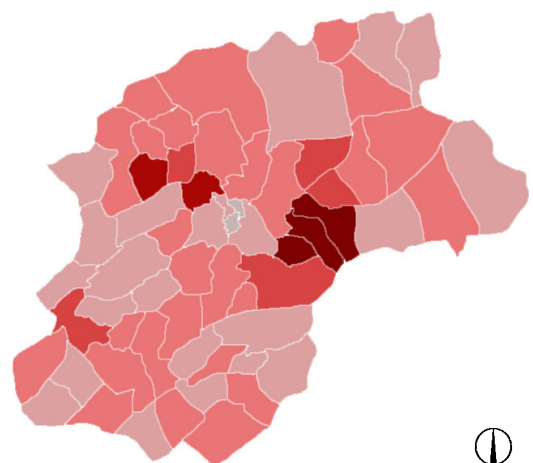
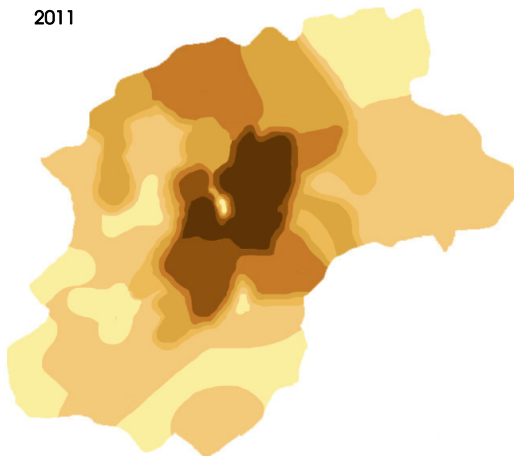
1991



2001



2011



LEYENDA



Fig. 17 - Evolución Población Residente entre 1991-2011.

LEYENDA

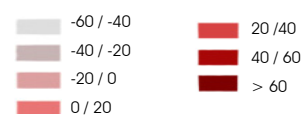


Fig. 18 - Tc población entre 1991-2001.

Si se analiza la densidad de población en el municipio, se puede ver una tendencia a la concentración de población en el las *freguesias* centrales, sobre todo alrededor del Centro Histórico, disminuyendo a medida que se alejan de él (fig. 19). Las *freguesias* con más densidad de población en 2011 son Sé (9.075,68 hab/km²), S. Victor (7.265,20 hab/km²), S. José de S. Lázaro (6.227,52 hab/km²), S. Vicente (5.190,59 hab/km²), Maximinos (5.153,68 hab/km²) y Real (5.076,82 hab/km²). Al igual que con la población residencial y las Tc, la densidad en algunas *freguesias* centrales disminuyó de 2001 a 2011, posiblemente como ya se ha referido, debido a la sustitución del uso residencial por el comercial y de servicios. Las pérdidas de densidad más importantes se dieron en Cividade y S. João do Souto, con -24,52% y -22,21% respectivamente, además de ciertas *freguesias* periféricas –Arentin (-15,00%), S. Vicente de Penso (-14,21%), Ruilhe (-12,56%), Vilaça (-11,09%) y Sequeira (-10,79%)–. Por el contrario las que más aumentaron su densidad entre 2001-2011 fueron Faião (116,10%), Lomar (85,12%), Nogueiró (77,01%), Real (57,38%) y Parada de Tibães (56,52%), todas ellas situadas alrededor del centro urbano.

Por otro lado, como se puede observar en la figura 20, la población de Braga fue envejeciendo a lo largo de estas dos últimas décadas. La pérdida progresiva de población entre los 0-24 años y el aumento, sobre todo, de la de más de 65 años, se debe a la disminución de la tasa de natalidad y mortalidad⁶, esta última beneficiada por el aumento de la esperanza de vida. A pesar de todo, en 2011 la población entre 0-14 años representaba un 16% de la total, entre 15-24 un 12%, entre 25-64 un 58% y la población con más de 65 años un 13%, pudiendo afirmarse que, en general, la población del municipio es mayoritariamente joven. Es importante referir el papel que desenvuelve la *Universidade do Minho* en atraer y hacer permanecer a jóvenes estudiantes en la ciudad, sobre todo en edades comprendidas entre los 20 y 30 años.

En lo respectivo a la inmigración los censos de 2011 (INE, Censos 2011) muestran que la población extranjera residente en Braga es de las más altas de la Región Norte, en concreto un 2,7%. En esta última década la mayoría de los municipios del NUTS II registraron un aumento de la población extranjera relativamente a la población total residente, tendencia que se acentúa en algunos municipios entre los que se encuentra Braga. La tasa de atracción de población sitúa al ayuntamiento entre los medios, es decir, entre un 5,8-7,2% (siendo la más baja 3,1% y la más alta 11,2%), la tasa de repulsión interna lo sitúa entre los de menor porcentaje, o sea, 3,5-4,7% (siendo la más baja 2,5% y la más alta 12,6%) y, de la población municipal que sale de la región, Braga tiene un porcentaje de los más bajos, respectivamente, entre 9,1-12,3% (siendo el más bajo de 6,3% y el más alto 30,6%).

Finalmente, Braga es uno de los ayuntamientos que más interacciones presenta con los demás lugares de la región, sobre todo con Oporto y con los municipios colindantes, con flujos de personas entre las 22.130-38.674, que se pueden justificar por ser Braga un polo universitario y por ser parte de la región metropolitana de Oporto (INE, Censos 2011).

6. La tasa de natalidad en el ayuntamiento era en 2004 de 11,8 nacimientos por cada 1.000 habitantes. La tasa de mortalidad, también para el mismo año, era de 5,82 muertes por cada 1.000 habitantes.

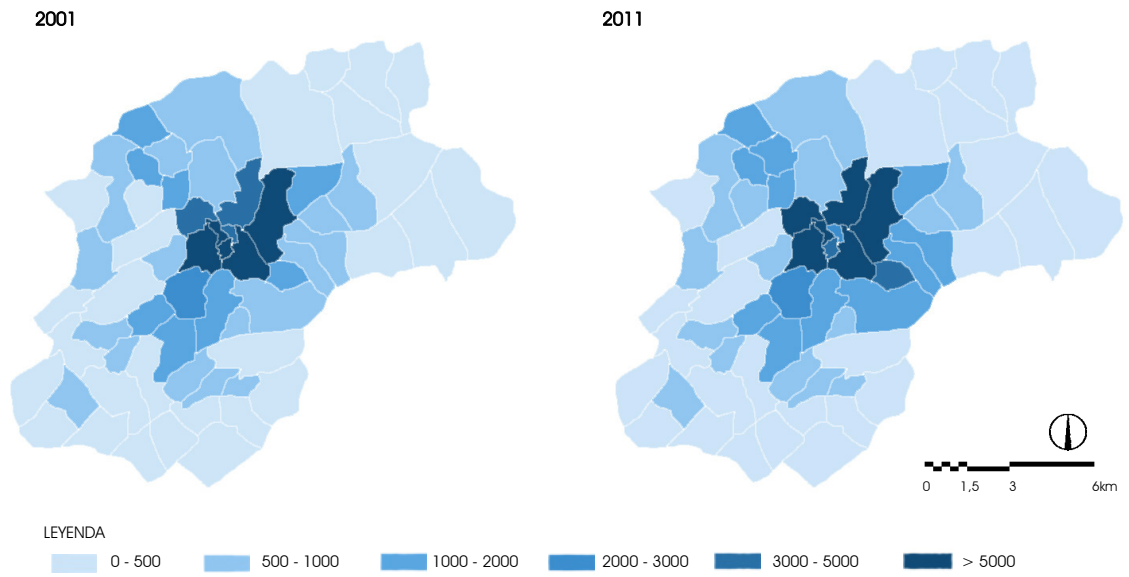
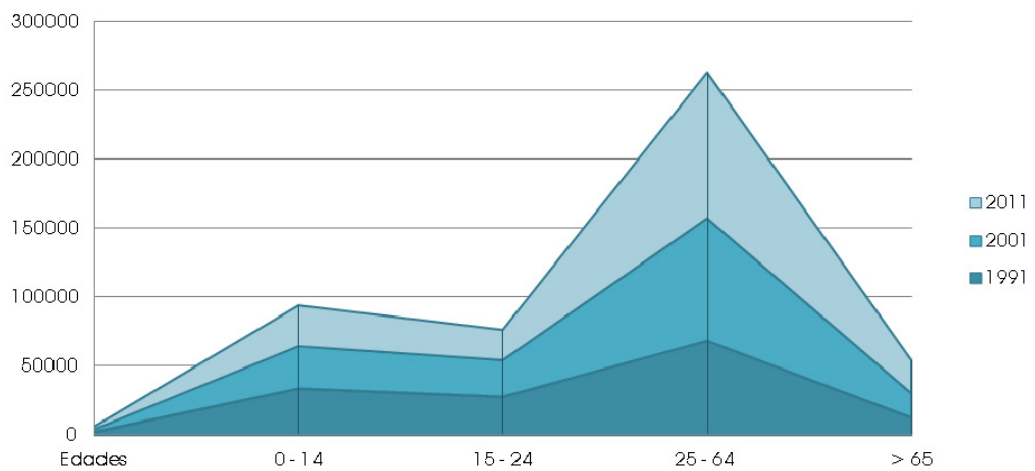


Fig. 19 - Evolución Densidad de Población entre 2001 - 2011.



Edades	ESTRUCTURA ETARIA			TASAS VARIACIÓN		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
0 - 14	33.459	30.733	29.667	-8,15%	-3,47%	-11,33%
15 - 24	27.483	26.642	22.098	-3,06%	-17,06%	-19,59%
25 - 64	68.019	89.053	105.835	30,92%	18,84%	55,60%
> 65	12.298	17.764	23.894	44,45%	34,51%	94,29%

Fig. 20 - Evolución de la Estructura Etaria de la población entre 1991-2011.

3.4. Aspectos Económicos

Como se puede ver en la figura 21, tanto la población activa⁷ como empleada crecieron considerablemente entre 1991-2001 –Región Norte 12,31% y 10,27%, Subregión Cávado 20,29% y 17,96%, Braga 26,47% y 23,79%– no ocurriendo lo mismo en el periodo siguiente –Región Norte -1,07% y -9,31%, Subregión Cávado 5,24% y -2,52%, Braga 10,82% y 3,37%–. La década de 2000 fue un periodo bastante negativo en lo referente al empleo debido, probablemente, a la crisis económica mundial que comenzó alrededor de 2008. A causa de ello, se entiende que la población activa no creciera tanto como en el periodo anterior puesto que, seguramente, mucha de esta población emigró de la región en busca de nuevas oportunidades y, por otro lado, se entiende que la cantidad de personas empleadas fuese menor que en los años 90s debido a la destrucción de empleo. A pesar de todo y de acuerdo con los datos, se puede decir que la situación de Braga no fue tan negativa, representando un 5,46% de la población empleada en el NUTS II y un 46,15% en el NUTS III, destacando dentro del territorio en el que se insiere como un centro económicamente importante y dinámico.

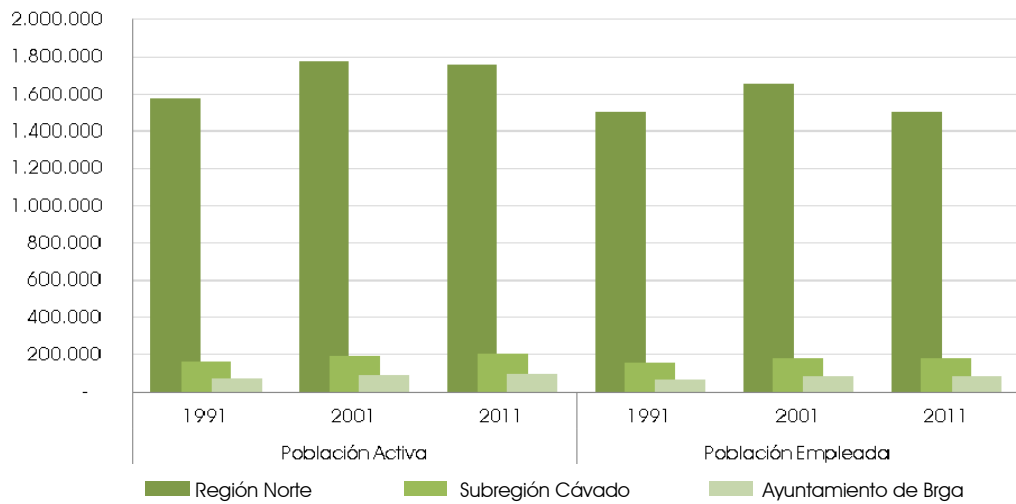
Comparando ahora la distribución de las personas con empleo por sector de actividad en la Región Norte, Subregión Cávado y Braga (fig. 22), se puede afirmar que entre 1991-2001 el sector más perjudicado fue el primario y el que más progresó el terciario, manteniéndose más o menos constante el secundario, en lo respectivo a los tres territorios considerados. Durante 2001-2011 las pérdidas de personas empleadas se dieron tanto en el sector primario como en el secundario, destacando otra vez el terciario como el más atractivo para la población activa.

Analizando la evolución del sector primario en estas últimas dos décadas, se puede verificar una pérdida total de activos muy importante –Región Norte -72,92%, Subregión Cávado -72,45%, Braga -67,63%–, representando en 2011 un 0,64% de la población empleada bracarense. Esta tendencia negativa asociada al abandono de la actividad agrícola, probablemente se deba a que la población rural es mayoritariamente población anciana. La consecuencia de la pérdida de actividad en este sector es el 'cambio de uso' que se le da a las tierras de cultivo, ahora sin actividad agraria son el escenario deseado y perfecto para el proceso de urbanización.

En 2011 el sector secundario representaba en Braga un 29,97% de personas empleadas, decayendo entre 1991-2011 tanto en el ayuntamiento, como en el NUTS II y III, aunque no tanto como el sector primario –Región Norte -28,05%, Subregión Cávado -14,15%, Braga -19,14%.

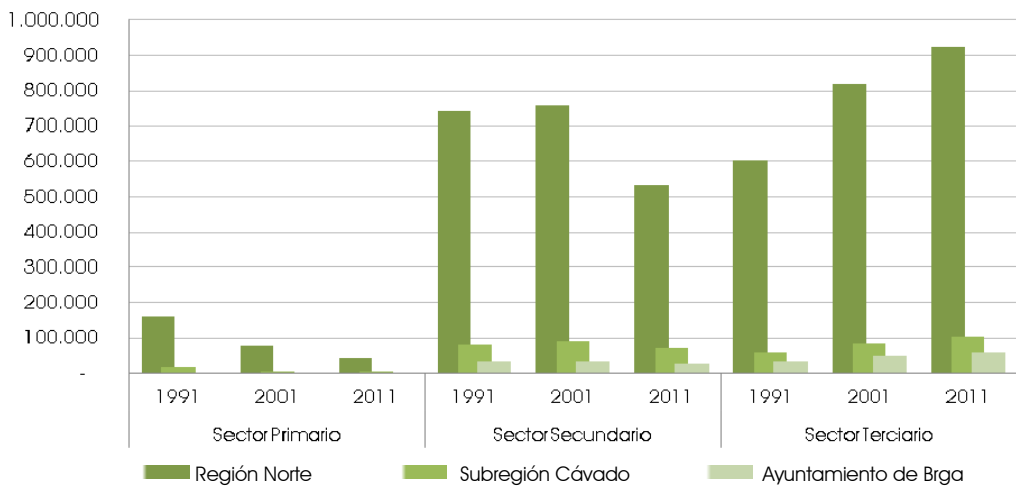
El sector terciario es el más importante en 2011 puesto que abarca más de la mitad de la población activa empleada en el municipio (61,59%). Es importante referir que el sector secundario y terciario estaban relativamente equiparados en 2001, cosa que no se mantuvo en

7. La población económicamente activa es la cantidad de personas que están en el mercado de trabajo, es decir, la cantidad de personas que tienen un empleo más aquellas que lo buscan.



	POBLACIÓN ACTIVA			POBLACIÓN EMPLEADA		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Región Norte (NUTS II)	1.580.247	1.775.015	1.756.065	1.501.817	1.656.103	1.501.883
Subregión Cávado (NUTS III)	160.801	193.443	203.581	154.450	182.190	177.601
Ayuntamiento de Braga	67.358	85.194	94.411	64.058	79.298	81.971

Fig. 21 - Evolución población activa y empleada entre 1991-2011 en el NUTS II, NUTS III y en Braga.



Sector	Región Norte (NUTS II)			Subregión Cávado (NUTS III)			Ayuntamiento de Braga		
	1991	2001	2011	1991	2001	2011	1991	2001	2011
Sector Primario	158.862	78.726	43.023	15.471	7.334	4.263	1.628	893	527
Sector Secundario	742.010	758.079	533.848	81.428	90.733	69.908	30.376	31.374	24.563
Sector Terciario	600.945	819.298	925.012	57.551	84.123	103.430	32.054	47.031	56.881

Fig. 22 - Evolución sector primario, secundario y terciario entre 1991-2011 en el NUTS II, NUTS III y en Braga.

2011, verificándose una diferencia importante entre ambos, posiblemente provocada por el desenvolvimiento urbano, económico y social generalizado, además de por otros factores como el proceso de globalización económica o la existencia de universidades que promueven la formación de la población en actividades enfocadas a los servicios.

Con referencia a la distribución del empleo en el municipio en 2011 se puede decir que las *freguesias* donde residen mayor número de personas es también donde hay un mayor número de activos y viceversa, pudiendo citar S. Victor (16,66% de la población activa), S. Vicente (7,35%), S. José de S. Lázaro (6,97%), Maximinos (5,22%), Ferreiros (4,51%) y Real (4,49%) como las más activas y, Penso (S. Vicente) (0,17%), S. João do Souto (0,21%), Penso (S. Estevão) (0,23%), Pousada (0,24%), Oliveira (S. Pedro) (0,26%) y Navarra (0,27%) como las menos activas, representando las seis juntas un 1,38% de la población activa del ayuntamiento.

Analizando los tres sectores por *freguesia* se pueden apreciar algunas diferencias. Comenzando por el primario, éste tenía en Braga en 2011 un total de 527 personas empleadas, un 0,56% de la población total activa. La figura 23 muestra las *freguesias* con mayor número de personas en este sector, respectivamente Adáufe y Palmeira (32 personas). Sin embargo, la figura 24 señala las *freguesias* de Cunha (8,97%), Penso (S. Vicente) (7,35%), Navarra (5,68%), Penso (S. Estevão) (4,12%), Pousada (3,38%), Pedralva (3,05%), Crespos (2,99%), Morreira (2,44%) y Sta. Lucrécia de Algeriz (2,43%), con el porcentaje más alto con respecto a las personas empleadas en el sector en lo referente a la población activa en la *freguesia*. El sector primario, en concreto la actividad agrícola, en comparación con las restantes actividades, generalmente no implica una gran cantidad de movimientos pendulares de población ya que, lo más habitual es que los campos agrícolas estén asociados a las propiedades y las respectivas viviendas de los agricultores.

El sector secundario contaba en 2011 con 24.563 trabajadores, un 29,97% de la población activa. Observando la figura 25, se puede verificar que la mayoría de los empleados en este sector están localizados en las *freguesias* centrales siguiendo la tendencia de la concentración demográfica, destaca S. Victor con 2.719 personas empleadas. La figura 26 indica los lugares con más porcentaje de activos del sector por *freguesia*, destaca Padim da Graça (57,39%), Vimieiro (55,63%), Tebosa (55,03%), Oliveira (S. Pedro) (53,77%), Figueredo (53,55%), Celeirós (51,86%) y Escudeiros (51,68%) con los porcentajes más elevados, casi todos a Sur del municipio.

Finalmente, el sector terciario se afirma como el más importante de los tres en 2011, con un 60,25% de la población activa, es decir, 56.881 personas empleadas. Analizando la figura 27 se puede ver que la mayoría de los trabajadores se concentran en el centro, sobresaliendo S. Victor con 10.739 trabajadores, seguida de S. Vicente (4.701) y S. José de S. Lázaro (4.320). El porcentaje de activos del sector sobre el total de activos en cada *freguesia* se sitúa, al igual que el número de trabajadores, en la zona central de Braga –destacando S. João do Souto (85,23%), Nogueiró (83,52%) y Cividade (82,65%), respectivamente–, extendiéndose hacia Norte y Este. Por el contrario, los lugares con menos activos se sitúan a Sur y Oeste del municipio (fig. 28).

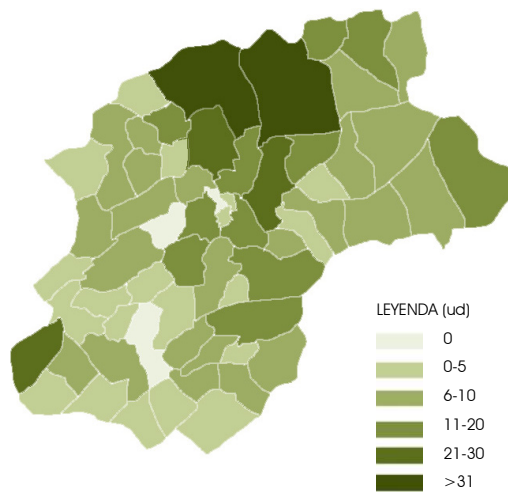


Fig. 23 - Población empleada por *freguesia* en el sector primario en 2011.

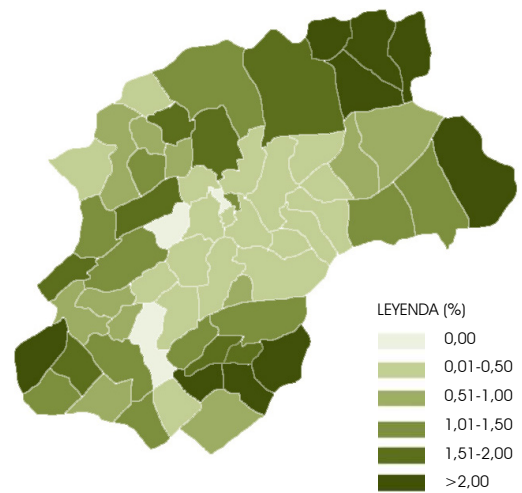


Fig. 24 - Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector primario en 2011.

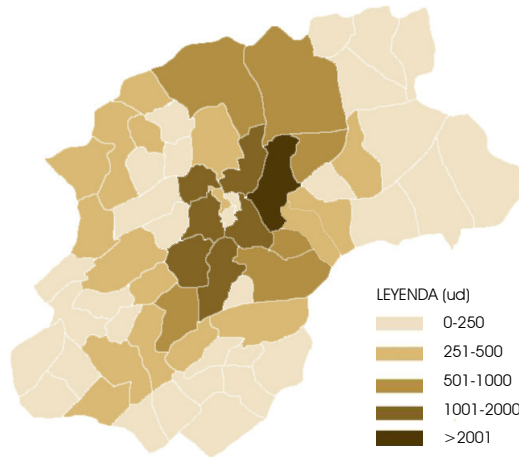


Fig. 25 - Población empleada por *freguesia* en el sector secundario en 2011.

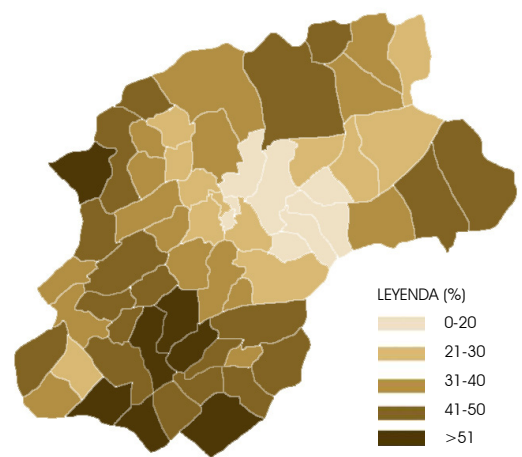


Fig. 26 - Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector secundario en 2011.

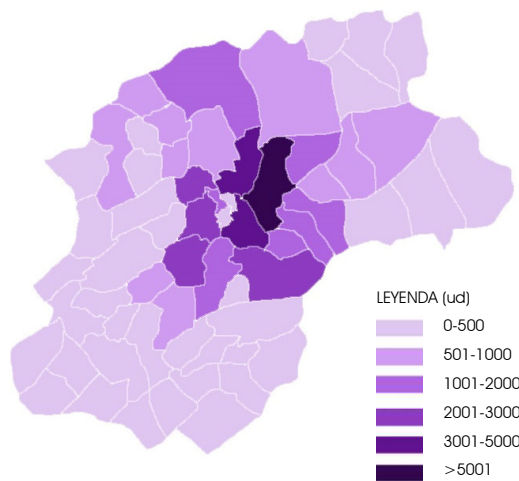


Fig. 27 - Población empleada por *freguesia* en el sector terciario en 2011.

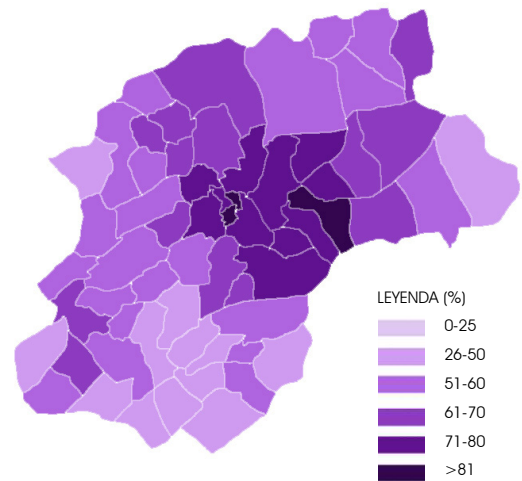
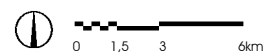


Fig. 28 - Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector terciario en 2011.



Para la caracterización del tejido económico municipal se considerarán los datos disponibles en los Censos de 2011 comparados con los de 2001, concretamente el «Cuadro 6.34»⁸, pudiendo así tener una visión evolutiva de cada rama de actividad económica.

Comenzando por el sector primario, se puede verificar en la figura 29 que entre 2001-2011 casi todas las ramas de actividad del sector perdieron trabajadores –menos la dedicada a la silvicultura y explotación forestal que duplicó sus activos y la producción animal que los mantuvo–, siendo el caso más crítico los *Servicios de apoyo a la agricultura y a la producción animal* con una variación de -96,67%. Los trabajos relacionados con la agricultura son los que más empleados abarcan en los dos periodos considerados, representando un 71,54% de los trabajadores del sector primario en 2011 y un 0,46% del total de Braga. Estudiando estos datos, se puede afirmar que todas las ramas de actividad que componen el sector primario son de una importancia irrelevante para la economía municipal, puesto que todas juntas representan un 0,64% de la población empleada en el ayuntamiento.

El sector secundario representa alrededor de un 30% de los trabajadores bracarenses en 2011 y se divide en tres ramas económicas, *Industria extractiva, transformadora y Construcción Civil*. De las tres, la primera es la que menor número de individuos emplea al año, siendo que en 2011 se registraron solamente 149 trabajadores, un 0,18% del total de activos municipales. La *Industria transformadora* es la más importante de las tres, abarcando un 68,31% de los trabajadores del sector secundario y un 20,47% de los de Braga en 2011. De este tipo de industrias la que más individuos emplea en el sector es la industria textil (4.364), le sigue la industria metalúrgica (4.269) y la de fabricación de equipamiento eléctrico y de óptica (3.065). Finalmente, la *Construcción Civil* es una de las actividades más importantes para el crecimiento urbano y la estabilidad económica y social del ayuntamiento y de la región. Como se puede observar en la figura 30, esta rama económica fue la que menos activos perdió de las tres (-10,79%), representando un 31,08% de los trabajadores del sector en 2011 y un 9,31% de los activos municipales.

De los tres sectores, el terciario es el único que ganó empleados en casi todas las ramas consideradas –siendo la única que perdió activos la actividad financiera e inmobiliaria (-33,00%), consecuencia probable de la crisis económica mundial ya nombrada–. La actividad comercial, hostelera y de restauración abarca un 34,66% de los empleados del sector y un 24,05% de los activos de Braga, pudiendo afirmar de acuerdo con los datos, que es la actividad económica más importante en la ciudad y de los tres sectores económicos. La administración pública y defensa, a pesar de sólo representar un 13,86% de los trabajadores del ayuntamiento, es la actividad que más progresó en el sector terciario, pasando de 4.958 individuos (2001) a 11.360 (2011). Por último, la educación también representa una rama económica importante dentro del sector con un 18,36% de trabajadores –un 12,74% del total de activos en 2011–, seguida de otros servicios sociales, actividad financiera e inmobiliaria y salud.

8. Cuadro 6.34 - Población residente empleada, según la situación en la profesión y sexo, por ramas de actividad económica.

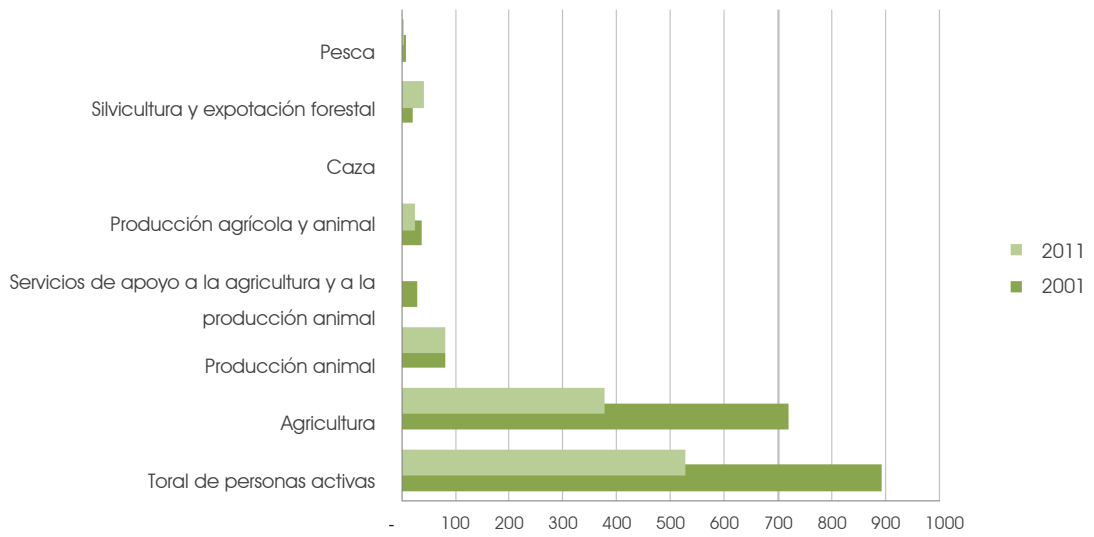


Fig. 29 - Evolución de la distribución de la población empleada en el sector primario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga.

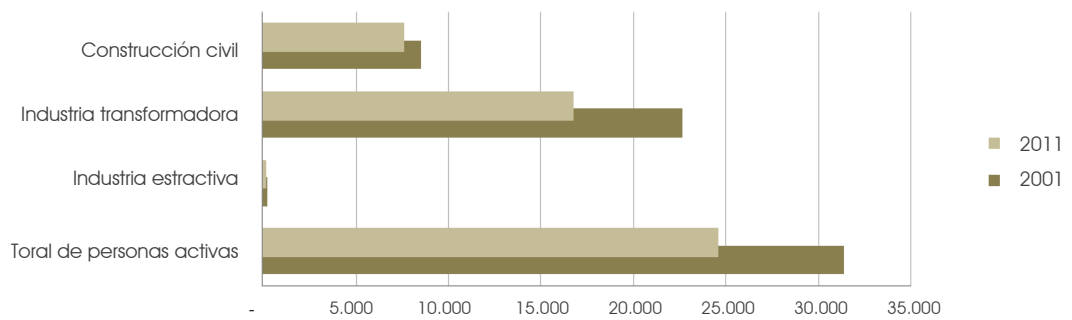


Fig. 30 - Evolución de la distribución de la población empleada en el sector secundario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga.

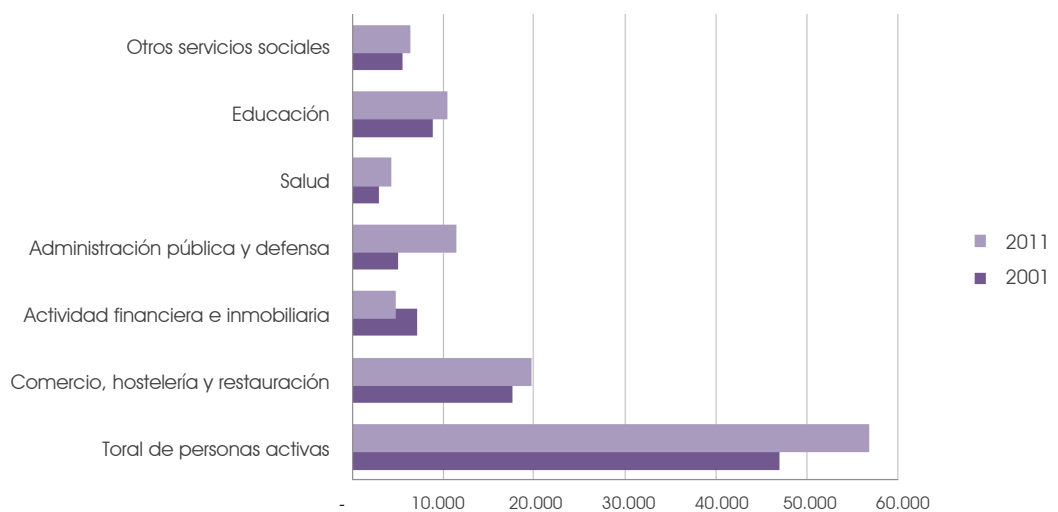


Fig. 31 - Evolución de la distribución de la población empleada en el sector terciario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga.

Analizando ahora la evolución de las tasas de actividad⁹ y de desempleo¹⁰ en el Ayuntamiento, se podría decir que la situación no mejoró mucho. Comenzando por la primera, la figura 32 ofrece una visión clara de esta evolución, verificándose que en general la población activa (hombres y mujeres) aumentó entre 1991-2001 (4,20%), estancándose en 2011 (0,13%). En el caso de los activos masculinos se observa un retroceso en 2011 a porcentajes de 20 años atrás (54,82% en 1991, 54,94% en 2011). En el caso femenino, la situación es positiva en ambos periodos, creciendo un 6,30% en 2001 y, aunque menos, un 1,97% en 2011. La poca población activa que se generó en el último periodo considerado refleja la situación provocada por la crisis económica mundial ya mencionada, cuyas principales consecuencias fueron la poca creación de empleo y destrucción del mismo, repercutiendo directamente en la economía y en lo que respecta a la ciudad, paralizando su desenvolvimiento urbano. La tasa de desempleo refleja todavía mejor la dura situación de este último periodo, aumentando entre 2001-2011 tres veces más que en la década anterior, respectivamente, 6,26% (entre 1991-2001 sólo aumentó un 2,02%). Las tasas de desempleo masculina y femenina aumentaron en la misma proporción (alrededor de un 6%), siendo peor el caso femenino al representar mayor cantidad de población desempleada en ambos periodos considerados.

Analizando en profundidad la población desempleada del ayuntamiento (fig. 33), se puede verificar que la cantidad de desempleados entre 1991-2011 siempre es mayor en la población que busca nuevo empleo que en la que busca su primer trabajo, situación que empeora gravemente en 2011, puesto que hay mucha más población desempleada (6.544 más que en 2001) y muchas más personas en busca de nuevo empleo, representando un 79,98% de la población sin trabajo en ese año.

Desde otro punto de vista, si se analiza la población empleada y desempleada por nivel de estudios (fig. 34), se puede verificar que de la población con los estudios completos que más número de parados hay, son los que tienen un nivel de formación hasta el 3º Ciclo (16,55%), seguida del 1º Ciclo (15,96%) y enseñanza secundaria (15,57%). Un dato importante a tener en cuenta es el peso de la población licenciada sin empleo, nada menos que un 9,24%. Este porcentaje relativamente alto refleja la dificultad de la población con estudios universitarios de insertarse en el mercado laboral, posiblemente provocado, porque las licenciaturas no se adecuan a las necesidades reales del mercado y al mismo tiempo, el mercado, a causa de la crisis, no necesita tanto número de profesionales como años anteriores. Aún así, el número de licenciados con trabajo es el doble que los desempleados (18,96%), siendo el tipo de enseñanza con más personas empleadas, seguida de las personas que tienen completa la enseñanza secundaria (16,29%). Gracias a la gráfica se puede deducir que la mayor parte de las personas que tienen estudios superiores completos tienen trabajo, siendo las personas con estudios básicos o secundarios las más desempleadas.

9. Tasa que define el peso de la población activa sobre el total de la población.

10. Tasa que define el peso de la población desempleada sobre el total de la población activa.

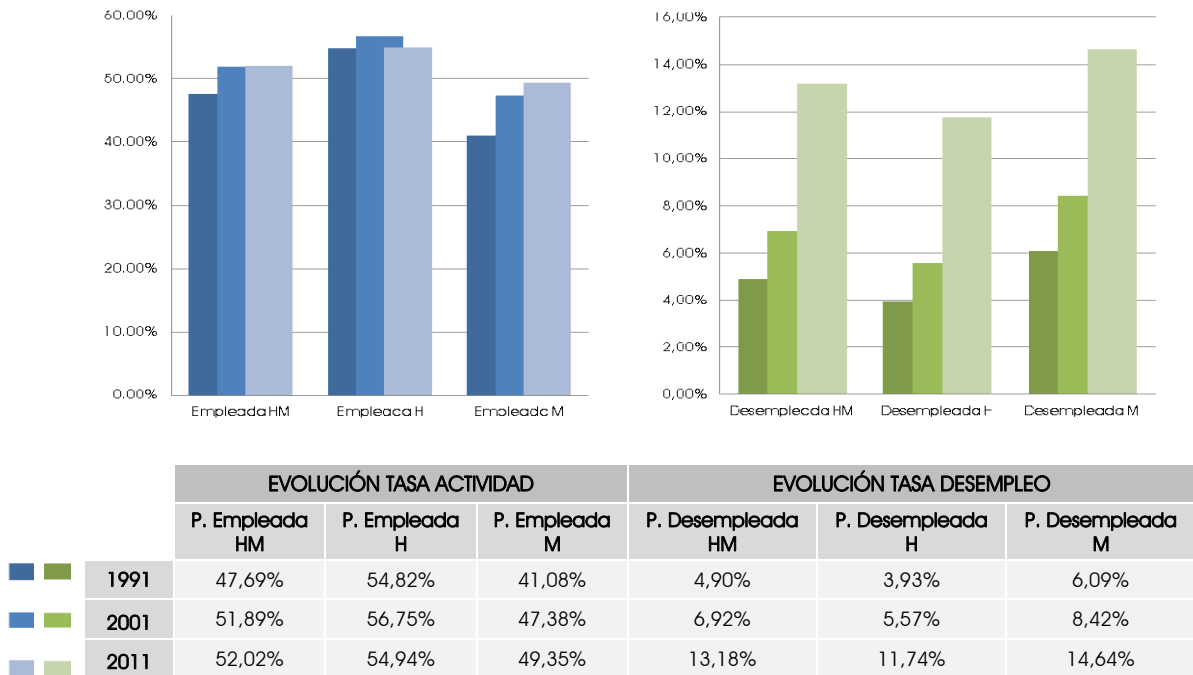


Fig. 32 - Evolución de las tasas de actividad y desempleo entre 1991-2011 en Braga.

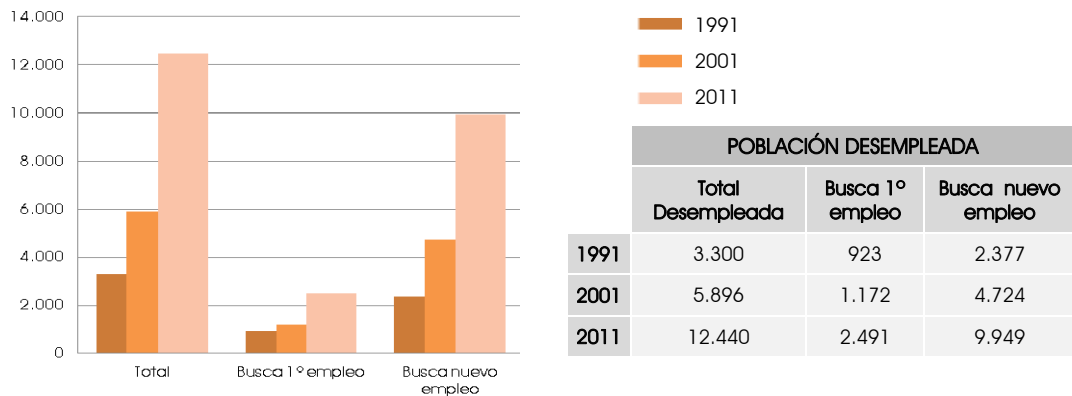


Fig. 33 - Evolución de la población desempleada entre 1991-2011 en Braga.

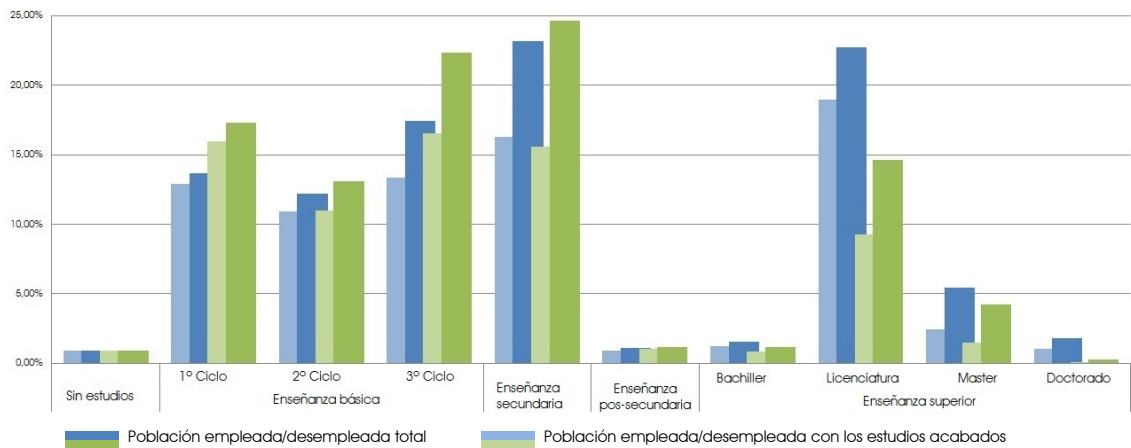


Fig. 34 - Población empleada-desempleada en 2011 por nivel de estudios completos.

CAPÍTULO IV

ORIGEN Y TRANSFORMACIÓN
URBANA DE BRAGA HASTA 1974

4.1. Edad Antigua

De innúmeras poblaciones que, especialmente en el NO, coronaban los montes, se transformarán en ciudades las que juntaban a las ventajas defensivas del sitio una posición que dominase las vías de tránsito. La proximidad de un río refuerza y asegura, (...), la convergencia de caminos (Ribeiro, 1979, p. 60).

4.1.1. Ocupación Prerromana

Tal es la imagen de la región bracarense situada en las cuencas de los ríos Cávado y Ave. Todo el territorio del Cávado es una larga y fértil planicie que se extiende inmediatamente a Norte de la vieja ciudad. La zona que pertenece a la cuenca del Ave es un terreno montañoso, pasando al Sur de Braga su afluente, el río Este. Tal diversidad orográfica, junto con la gran riqueza hidrografía y la excelente cualidad agrícola de sus suelos, facilitan una densa población, atribuyendo al Noroeste peninsular en el período prerromano una población de cerca de 250.000 habitantes (Oliveira et al., 1982).

Sobre el origen del lugar donde se edificó *Bracara Augusta* existen varias hipótesis. La primera afirma que debía de haber existido un gran poblado protohistórico, o sea, un castro. Esta hipótesis está inspirada en Plinio el Viejo, quien mencionó el *oppidum* de los *Bracari*, un lugar central fortificado y extenso. Plinio confirma que *Bracara Augusta* se fundó como *oppidum*, término que utiliza para designar la ciudad y, al mismo tiempo, como *caput civitatis* (Le Roux, 1996). Esta teoría a pesar de estar defendida por varios autores, no ha sido confirmada por los diversos trabajos y estudios arqueológicos realizados en Braga, no encontrándose ninguna prueba del supuesto *oppidum*. De acuerdo con Lemos (2008, p. 205-206),

la ausencia de señales de construcciones castrejas en Braga, se debe al intensivo programa de edificación de la nueva ciudad en la época de Augusto (...) que la arrasó sin dejar vestigios. La argumentación contraria, que defiende una ciudad *ex nihilo*, se fundamenta (...) en la superficie ya estudiada, sin ningún registro de murallas o de viviendas prerromanas, así como en las características topográficas

de la colina de Braga, que no corresponden al tipo de lugares escogidos para el asentamiento de poblados fortificados de la Edad del Hierro.

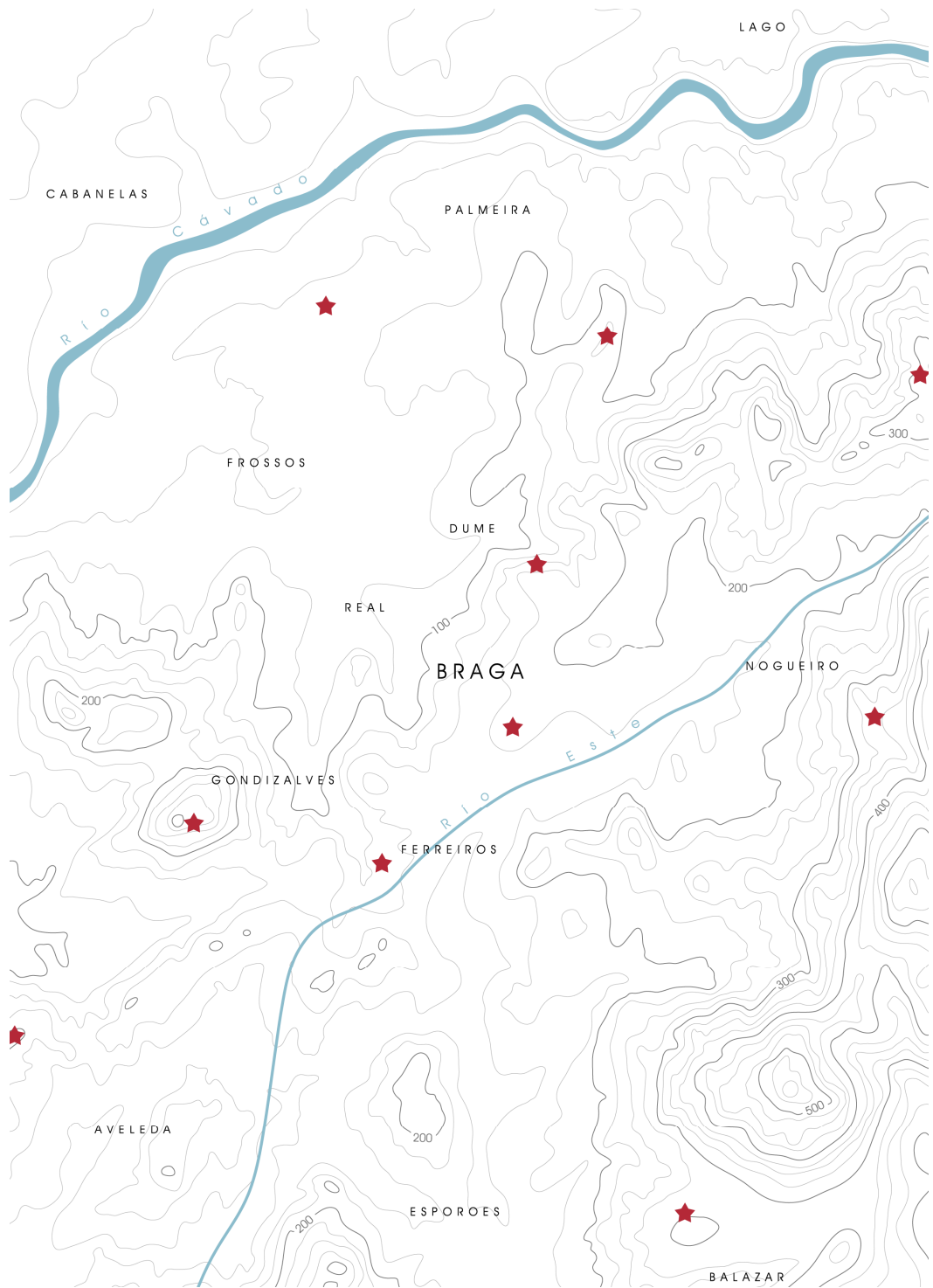
Por muy intensa que hubiese sido el proceso de urbanización de la ciudad en el periodo romano, si hubiera indicios del *oppidum* de los *Bracari*, éstos se habrían encontrado, aunque en verdad, nada niega que tal *oppidum* no pudiese estar en otros poblados próximos.

Otra propuesta sobre el origen de Braga fue hecha por Schulten et al. (1940), en la colección *Fontes Hispaniae Antiquae*. Este autor sugiere que la fundación de la ciudad debió de ser en el *Alto da Cividade* en forma de un campamento militar, en el contexto de las Guerras Cántabras en la última etapa de la conquista romana de *Hispania*, puesto que está demostrado que las dos otras ciudades fundadas a la par de *Bracara Augusta –Asturica Augusta* y *Lucus Augusti* fueron edificadas sobre campamentos militares. Tal como la primera hipótesis, faltan vestigios que sustenten esta teoría, no habiendo pruebas de un sistema defensivo propio de este periodo.

Un tercera teoría fue formulada por Alain Tranoy en su tesis doctoral, *La Galice Romaine*, publicada en 1981. Según Tranoy, "la colina, donde más tarde sería fundada *Bracara Augusta*, habría sido el lugar donde se reunían los habitantes de los diversos castros que integraban los *Bracari*, con el fin de discutir asuntos de interés común y donde se intercambiaban productos" (in Lemos, 2008, p. 207). Esta teoría se basa en la posición estratégica del sitio, en un punto central entre las dos cuencas de los ríos Cávado y Ave, en una encrucijada de rutas terrestres y fluviales, rodeada por varios castros grandes y pequeños, entre un radio de cinco kilómetros los más próximos y diez los más lejanos (fig. 35). Esta teoría se ve reforzada por el hecho de que en Braga

no ha habido ningún asentamiento urbano anterior y que, además, la promoción del nuevo centro no ha tenido como consecuencia el declive de los establecimientos indígenas de las afueras (...) no existe el menor indicio de una estructura militar romana, que habría podido originar la ciudad y, de un modo general, los campamentos (...) son campamentos auxiliares, posteriores a Augusto cronológicamente, y en los cuales nada comprueba (...) que hayan sido el punto de partida de una ciudad cuyo desarrollo fue (...) más tardío (Le Roux, 1996, p. 367).

Con base en esta última hipótesis, se entiende el lugar donde se fundó *Bracara Augusta* como un espacio comunitario de los *Bracari*. Un lugar neutral con importante significado simbólico donde se reunían para practicar el culto a sus dioses, negociar mercancías, tratar asuntos comunes, etc. En la elección del *locus* para fundar la ciudad, la circunstancia de que la colina fuese un espacio con características únicas, pudo ser decisivo ya que juntaba tanto el valor comunitario y sagrado, como el interés geoestratégico. Escenario donde después se levantará el *forum* de la nueva ciudad romana, garantizando la continuidad de la religión y cultura indígena, así como también creando un nuevo templo de paz y prosperidad.



LEYENDA:

★ Castros prerromanos

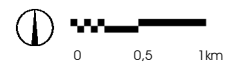


Fig. 35 - Distribución de los castros cercanos a Braga en la época prerromana.

4.1.2. Fundación de Bracara Augusta

El primer contacto de los romanos con los indígenas del Noroeste peninsular, situados al Norte del río Duero, ocurrió en el siglo II a.C. cuando el cónsul romano Lucius Iunius Brutus comanda la primera expedición a este sector. Destruídos los últimos focos de resistencia, se encarga al emperador Iulius Caesar Augustus su organización administrativa y la integración de sus poblaciones en el mundo romano (Ribeiro, 2008). La fundación de ciudades y la construcción de vías fueron algunos medios utilizados para concretizar estos objetivos. En esta región Augusto fundó tres ciudades: *Lucus Augusti*, *Asturica Augusta* y *Bracara Augusta*, quedando el territorio entre Duero y Miño bajo el control romano desde el siglo II a.C., con estrechas relaciones a otras zonas ya romanizadas al Sur peninsular. El papel que desempeñó *Bracara Augusta* para Roma se debió a su localización privilegiada en el corazón de una región densamente poblada que habría alcanzado, en el siglo I a.C., un considerable crecimiento económico desconociendo todavía la vida urbana (Martins, 2000).

Fundada entre el año 3 a.C. y 4 d.C., *Bracara Augusta* simboliza una profunda alianza entre el Imperio Romano y las élites de los *Bracari*. Los datos arqueológicos disponibles permiten afirmar que la ciudad surgió *ex nihilo* (Martins & Delgado, 1989), programada para ser una gran ciudad y otorgándole el papel de sede de convento jurídico, centralizando con esa condición funciones religiosas, fiscales, militares y financieras. Atendiendo a las importantes funciones administrativas de la ciudad, se entiende que Augusto le atribuyera el derecho latino, lo que implicaba que la misma poseyera órganos de gobierno propios con Senado y Magistrados (Martins, 2000), garantizando la oportunidad social a los indígenas de desempeñar cargos políticos.

La elección del lugar para la ciudad además de haber sido determinada por la posición central relativa a los poblados indígenas regionales, también lo fue por las posibilidades que la zona ofrecía como punto de confluencia de vías de comunicación prerromanas, que unían la costa atlántica al resto del territorios del Noroeste y al mundo ya pacificado del Sur peninsular (Carvalho, 2008). Esta teoría soporta la hipótesis de Tranoy sobre que el lugar de fundación hubiera sido un punto de encuentro de las diferentes comunidades indígenas de la región. La importancia de la ciudad puede ser igualmente evaluada por el desenvolvimiento económico alcanzado en el siglo I, así como por las redes viarias y fluviales que la comunicaban con todo el territorio envolvente y el mar, asegurando una rápida circulación de personas y productos. El tráfico fluvial se realizaba básicamente a través del río Cávado, el tráfico terrestre a través de las vías que comenzaron a ser construidas en la época de Augusto y se encuentran registradas en el conocido *Itinerarium Antonini Augusti*. Se encuentran en Braga seis itinerarios principales (fig. 36), cinco de los cuales referidos en dicho itinerario: Vía XVI, *Bracara Augusta-Portus Cale-Olissipo* (Braga-Oporto-Lisboa); Vía XVII, *Bracara Augusta-Aquae Flaviae-Asturica Augusta* (Braga-Chaves-Astorga); Vía XVIII, *Bracara Augusta-Asturica Augusta* (Braga-Astorga); Vía XIX, *Bracara Augusta-Lucus Augusti* (Braga-Lugo); Vía XX o *via per loca marítima*, con trazado todavía muy discutido, asegurando la unión de *Bracara-Brigantium* (Braga-Betanzos); y la vía (no citada en el itinerario) dirigida a *Emerita Augusta* (Mérida) (Ribeiro, 2008; Carvalho, 2008).

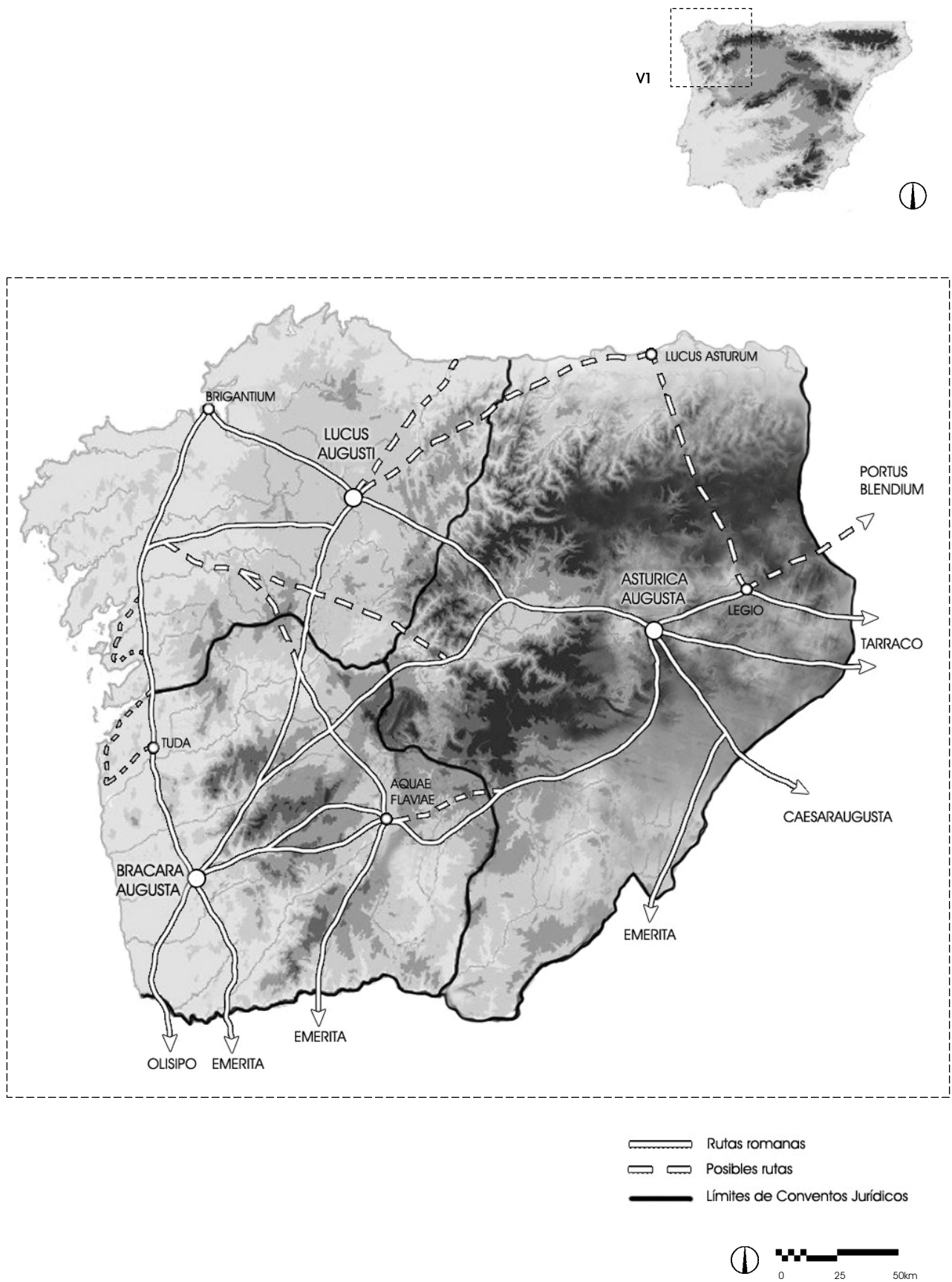


Fig. 36 - VI: Principales vías y ciudades romanas en la provincia de *Gallaecia*.

La salida de las vías romanas se encuentra íntimamente asociada a la localización de las necrópolis, ya que los muertos eran obligatoriamente enterrados fuera del espacio de los vivos. Se conocen en Braga cinco necrópolis, asociadas a los itinerarios anteriormente descritos (fig. 37, p. 97): la *Necrópole da Rodovia* –Vía XVI–, *Necrópole da Vía XVII*, la *Necrópole da Vía Nova* –Vía XVIII–, la *Necrópole do Campo da Vinha* –Vía XIX– y la *Necrópole de Maximinos* –Vía XX– (Carvalho, 2008). La situación de estas necrópolis permite delimitar de manera hipotética los límites de la ciudad romana en aquel entonces. Por otro lado, poco se conoce sobre las primeras décadas de Braga que permitan reconstruir lo que sería la primitiva ciudad de Augusto. Las excavaciones hechas por la *Unidade de Arqueologia da Universidade do Minho* (UAUM) no lograron aún documentar ninguna construcción datada de la primera mitad del siglo I, sin embargo, es innegable una ocupación en aquel período.

El centro monumental de la ciudad probablemente estaría situado en las inmediaciones del lugar donde se sitúa la Sé Catedral donde se encontraron varias inscripciones con carácter honorífico. Aquí estaría teóricamente el primitivo *forum* de Augusto que centralizaría las funciones religiosas, administrativas y económicas. Es aceptable que este lugar funcionase también como mercado puesto que se encontró una inscripción consagrada al *Genius Macelli* (Martins & Delgado, 1989). De cualquier manera, la importancia administrativa de Braga como sede de convento jurídico, su importancia comercial o la organización de su red viaria, potenciarán el crecimiento demográfico atrayendo tanto a indígenas e inmigrantes como a militares romanos, favoreciendo que a finales del siglo I conociera un significativo desenvolvimiento que se traduce en un intenso programa de renovación y monumentalización de la ciudad.

4.1.3. La Ciudad Alto Imperial

La fecha exacta de la consagración de la nueva *urbs* es todavía desconocida. La fecha atribuida al pedestal de la estatua en honra a Augusto datada entre los años 4 y 2 a.C., podría ser una referencia para concretar el momento en el cual se concretizó el plano urbano de Braga. A semejanza de otras ciudades romanas creadas *ex nihilo*, *Bracara Augusta* conocerá desde su fundación un profundo proyecto urbano, que se benefició de la topografía del lugar así como de la inexistencia de estructuras urbanas anteriores, facilitando la implantación de un plano urbano ortogonal que dividía la ciudad en *insulae*, donde se levantarían los edificios públicos y las casas residenciales.

El urbanismo de *Bracara Augusta* permite demostrar que bajo la dinastía Flavia, el *oppidum* de Augusto se convertiría en una gran ciudad a través de un ambicioso programa de renovación y expansión urbana, donde la mayor parte de los edificios públicos y privados se construirían entre el último cuarto del siglo I y la primera mitad del siglo II, cuya área construida –por lo menos para el siglo II y tomando como referencia la localización de las necrópolis– puede ser estimada en 48 ha aproximadamente, hecho que hacía de la ciudad uno de los mayores centro urbanos peninsulares (Martins, 1992; Martins & Delgado, 1989). Esta renovación se basó en la creación de

un nuevo centro monumental, la construcción de unas termas públicas, un teatro y un anfiteatro, la organización de varios barrios residenciales, la organización viaria y de saneamiento con un sistema de conductos y desagües –todo ello en consecuencia de la promoción municipal de la ciudad y de la concesión del *ius Latii*¹¹ a *Hispania* (Martins & Delgado, 1989). A pesar de todo son todavía pocas las teorías disponibles sobre el urbanismo y la arquitectura monumental de la ciudad Alto Imperial, sin embargo, los principales ejes de la trama urbana están definidos gracias a los varios proyectos llevados a cabo por la UAUM, siendo probable que la ciudad se desarrollase en terrazas para vencer los diferentes desniveles del terreno (Oliveira et al., 1982).

Posiblemente en este periodo *Bracara Augusta* ya era una ciudad ordenada según ejes perpendiculares, definiendo manzanas de forma cuadrangular con módulos de 150 pies de lado –unos 45 m– (fig. 37, p. 97). La localización del nuevo *forum* es sugerida por el *Mapa de Braunio*, 1594 (fig. 45, p. 116), situándolo junto a la *Capela de S. Sebastião*, cerca del actual *Largo Paulo Orósio*, constituyendo la plataforma más elevada (Martins, 2000). Varios elementos arquitectónicos como bases de columnas donde está actualmente el edificio de los *Bombeiros Voluntários de Braga* y algunas inscripciones, permiten reforzar esta idea, aunque en lo referente a su orientación aún hay dudas, siendo probable que se sitúe en sentido Este-Oeste. Con respecto a los ejes principales, el trazado del *decumanus maximus* pasaría en su tramo Oeste por la *Rua de S. Sebastião*, dando acceso al punto más elevado del foro, continuando en el tramo Este, más o menos coincidente, con la *Rua do Alcaide* y con el *Largo de S. Tiago*. Otra posibilidad sería que el *decumanus maximus* siguiera siempre la alineación de la *Rua de S. Sebastião*, es decir, que continuase por la actual *Rua de S. Paulo*, aunque los estudios hechos por la UAUM apuntan más hacia la primera hipótesis. El *cardo maximus* pasaría en su tramo Norte por la *Rua Conselheiro Jerônimo Pimentel*, que conserva hoy en día la orientación romana, el tramo Sur pasaría por la actual *Rua dos Bombeiros Voluntários de Braga* (Martins, 2000; Ribeiro, 2008).

Una vez definidos en el terreno el lugar y los espacios que ocuparían el *cardo* y *decumanus maximus*, así como también el área del *forum*, se construirían las infraestructuras necesarias, como las destinadas al saneamiento y abastecimiento de agua a la ciudad. Se puede identificar gracias a las excavaciones arqueológicas realizadas la existencia de cloacas, una de ellas localizada en la zona del *ex-Albergue Distrital*, que presupone que la ciudad contase con una red organizada de saneamiento y de un complejo edificio público en el *Alto da Cividade*, situado en las inmediaciones del nuevo foro administrativo, que funcionaría como un conjunto termal (Martins, 2000).

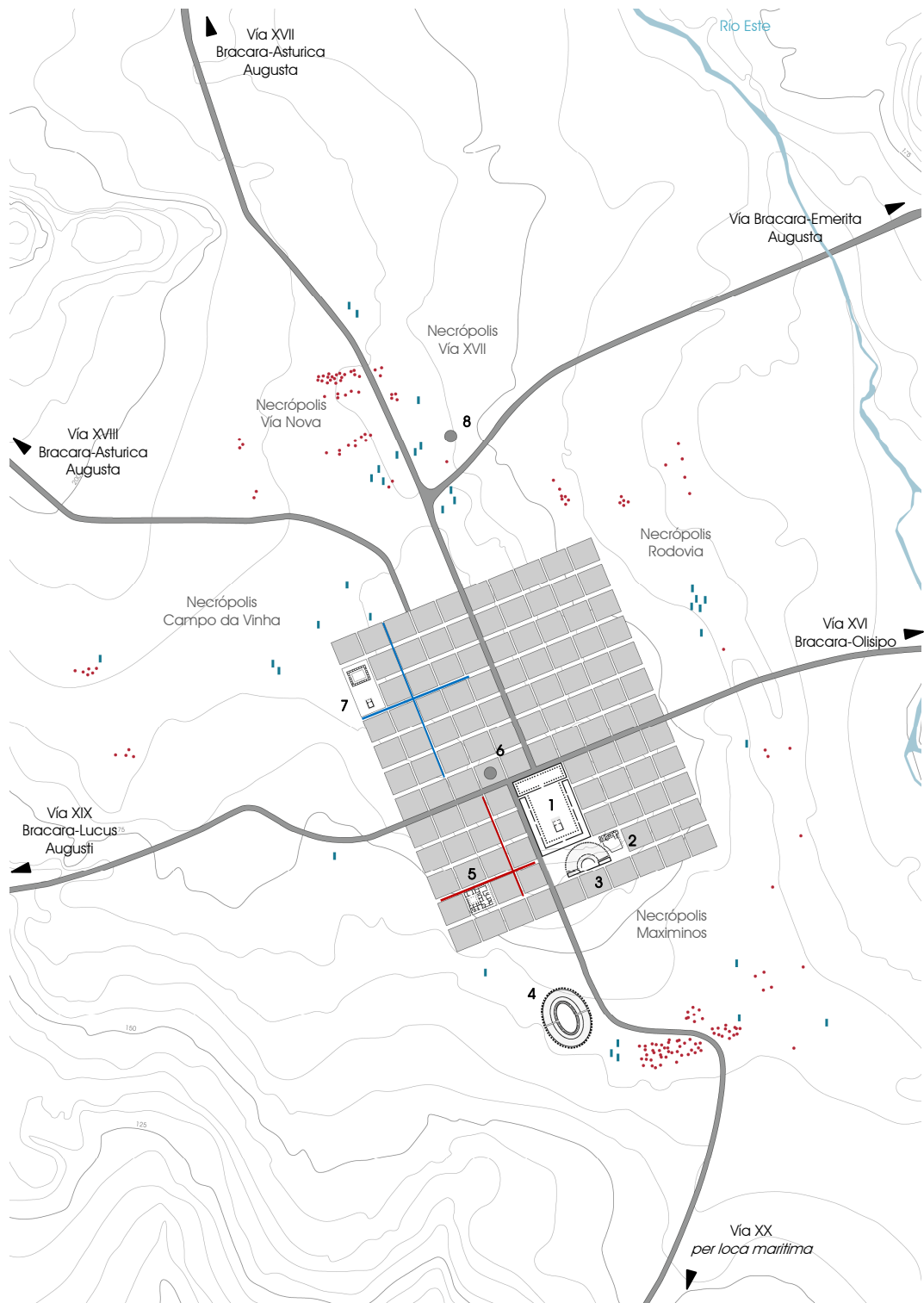
El foro de la ciudad primitiva constituiría ahora un espacio público, posiblemente un *macellum* (mercado) como se ha referido anteriormente, constituyendo un foro comercial probablemente dedicado a la diosa Isis –como lo sugiere la inscripción que hoy en día se localiza en la

11. Derecho Latino, en Latín *ius Latii*, estatus cívico entre los antiguos romanos, usado como un instrumentos político que impulsaba la integración de comunidades provinciales al Imperio Romano a través del liderazgo local.

cabecera de la Sé Catedral-, en la periferia de la ciudad próximos de las puertas de entrada y salida, como lo requerían las actividades que allí se desenvolvían. Se sabe también de la existencia de un teatro localizado en el perímetro urbano que aprovecharía la pendiente de la *Colina da Cidade* para construirse anexo a las termas (Ribeiro, 2008). Su construcción se remonta a la época de los emperadores Flávios y se realizó simultáneamente al edificio termal. Comparándolo con otros, el teatro de Braga no integra en la construcción un anfiteatro, éste se construiría fuera del perímetro urbano, posiblemente próximo de la Vía XX que entraba a la ciudad por el *decumanus maximus* Oeste. Gracias a las excavaciones realizadas, se puede confirmar la existencia de un medio círculo (perteneciente al teatro) situado en el eje de la *Rua de S. Sebastião*, trazado correspondiente al *decumanus maximus* Oeste, relacionando de esta forma estos dos equipamientos lúdicos entre sí a través del eje viario. Por otro lado "la epigrafía sugiere la existencia de numerosos templos, que honraban a varias divinidades. Entre las romanas están representadas Júpiter (...). Como divinidades indígenas, destacan (...) Nabia y Tongoenabiago, este último referido en la *Fonte do Idolo*" (Martins, 1992, p. 10). El culto a Tongoenabiago surge asociado a Nabia en este monumento localizado fuera del perímetro urbano, en la zona Este de la ciudad. Se trata de un santuario rupestre asociado al culto de las aguas, donde muy probablemente existiría otra construcción, tal vez un templo a Nabia, diosa de las aguas, las montañas y los bosques, existente ya en época preromana.

La arquitectura doméstica releva en este periodo una gran calidad técnica, sugerida por la utilización de pórticos ladeando las calles, abriéndose a espacios de tiendas que dejan adivinar una intensa actividad comercial y artesanal dispersa por toda la ciudad. La *Casa das Carvalheiras* es el único ejemplar de vivienda romana totalmente escavado en Braga, pudiendo ser considerada como un prototipo residencial de clase adinerada (Martins, 2000). Además, varios hallazgos documentados permiten suponer que la gran mayoría de las residencias importantes de la ciudad disponía de pozos que aprovecharían el alto nivel freático existente bajo el suelo (Martins & Delgado, 1989). También en la zona Sur de la ciudad, debajo de la actual *rodovia*, fueron encontrados vestigios que demuestran la existencia de construcciones periféricas más modestas.

Datan de finales de siglo I y mediados del II la mayoría de ejemplos arquitectónicos conocidos de *Bracara Augusta*, sean espacios públicos o privados, siendo posible admitir que a mediados del siglo II ya no existían terrenos disponibles en la malla urbana de la ciudad, teniendo ésta que extenderse en algunas zonas hacia Este y Sureste, más allá de los límites definidos posteriormente por el perímetro fortificado de la época Bajo Imperial. Por ello, a pesar de no poseer datos que comprueben hasta el momento la existencia de una muralla primitiva, es probable que, a semejanza de muchas otras ciudades hispánicas fundadas por Augusto, *Bracara Augusta* poseyera una muralla anterior a la que fue construida entre finales del siglo III e inicios del siglo IV. Si así fuera, el área construida de la ciudad Alto Imperial ultrapasaría los límites de una primera cerca creciendo hacia la periferia, lo que justificaría la orientación diferente de algunas construcciones relativamente a los ejes del área planificada (Ribeiro, 2008).



LEYENDA

- | | | |
|------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| 1. Foro administrativo | 5. Casa das Carvalheiras | ● Tumbas - restos humanos |
| 2. Termas | 6. Cloaca (ex-Albergue Distrital) | ▬ Lápidas |
| 3. Teatro | 7. Foro comercial (mercado) | ▬ Alineamientos conservados |
| 4. Anfiteatro | 8. Fonte do Idolo | ▬ Vestígios vías |

Fig. 37 - Planta teórica de la Ciudad Alto Imperial.



4.1.4. La Ciudad en el Bajo Imperio

A partir del siglo III el Imperio Romano entra en crisis ya que comienza a ser difícil mantener todo el territorio conquistado existiendo periodos de inestabilidad político-social y económica. Hasta el siglo IV los romanos conseguirán controlar los pueblos que origen germánico que habitaban las regiones Norte y Noroeste de Europa y Noroeste de Asia. Estos pueblos penetrarán en la Península Ibérica en siglo V, desencadenando conflictos bélicos que culminan con el dominio regional primero del reino Suevo y más tarde de los Visigodos (Fontes, 2007). A este ambiente de inseguridad se debe la fortificación de la mayoría de las ciudades romanas a partir del siglo III. La primera consecuencia morfológica evidente que ocurrió con la construcción de las murallas tardías es la reducción del núcleo urbano y, consecuentemente, parte de la población vivirá en áreas extramuros dando lugar a barrios periféricos en los suburbios (Ribeiro, 2008). Esto provocó la valorización de los espacios intramuros, levantándose construcciones donde antes había espacios públicos abiertos y disminuyendo las áreas de circulación que quedaron interrumpidas.

A pesar de la crisis generalizada por todo el Imperio a lo largo del siglo III, *Bracara Augusta* parece haber mantenido importancia política y económica, en un momento en el que muchas ciudades ibéricas registran retracción de población y empobrecimiento de la vida urbana. Este hecho, inverso a lo que estaba ocurriendo en la mayor parte de las ciudades, se debió a la promoción de *Bracara Augusta* a capital de la nueva provincia de la *Gallaecia*, creada por el emperador Diocleciano al dividir la provincia *Tarraconense*, reuniendo los tres conventos jurídicos del Noroeste y parte del de Clunia (Martins, 1992). La ciudad se ve expuesta a una renovación urbana basada en la construcción de una muralla que transformará su planimetría –pasando de rectangular a elíptica–, las reparaciones en las principales vías que la unían al exterior y la remodelación de edificios, entre los cuales están las termas.

Son múltiples las referencias escritas desde el siglo XIII de la muralla de *Bracara Augusta*: perímetro entre 2200-2400 m, área intramuros de 44-50 ha y flanqueada por torreones semicirculares de ancho entre 4-6 m (Lemos et al., 1998). Respecto a la forma y trazado de la muralla romana destacar el relato hecho por José Teixeira en 1910, que determinó por vez primera el trazado de ésta en planta, hoy día coincidente con los datos conseguidos por la UAUM, al hallarse cerca de 60 m del perímetro de la muralla y dos torreones semicirculares. Gracias a las excavaciones arqueológicas se pudo confirmar la forma más o menos elíptica de la estructura defensiva, restituir un total de 97 torreones, además de identificar la tipología de la construcción semejante a las murallas de Astorga, Lugo, León y Gijón. Hoy en día se sabe de la existencia de cinco puertas que daban acceso al interior de la ciudad, cuatro de ellas localizadas en la intersección del *decumanus* y *cardo maximus* con la muralla (Ribeiro, 2008). La *urbs* inicial de Braga seguía principios urbanísticos bien definidos que se materializaban en la consolidación de una ciudad planificada, a través del trazado previo de las principales vías que estructuraban la malla urbana y definían las *insulae*, el *forum*, así como los restantes edificios destinados a ocio, funciones religiosas, o los espacios de vivos y muertos, es decir, una ciudad con una configuración espacial jerarquizada y funcional.

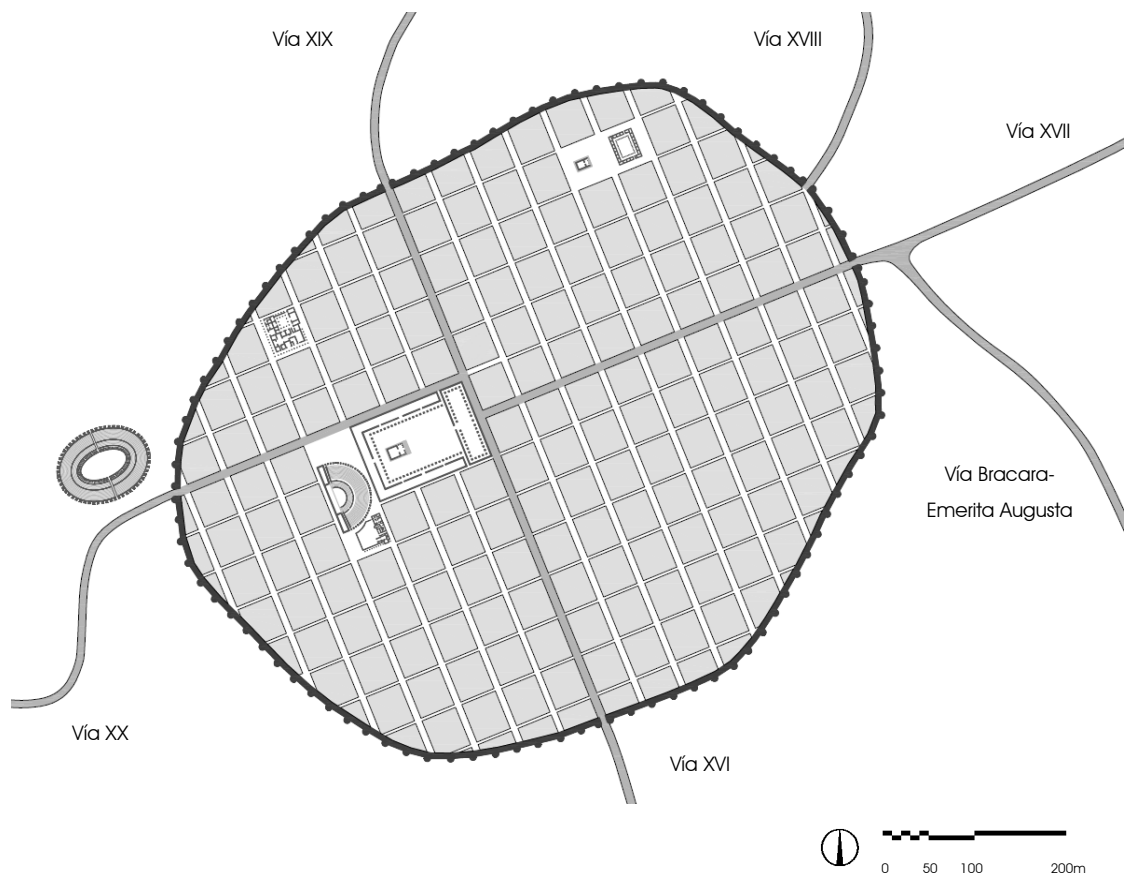


Fig. 38 - Muralla Romana. Esquema explicativo donde se ven los puntos de intersección entre vías principales y la muralla, puntos donde están localizadas las cinco puertas correspondientes ladeadas por torreones semicirculares.



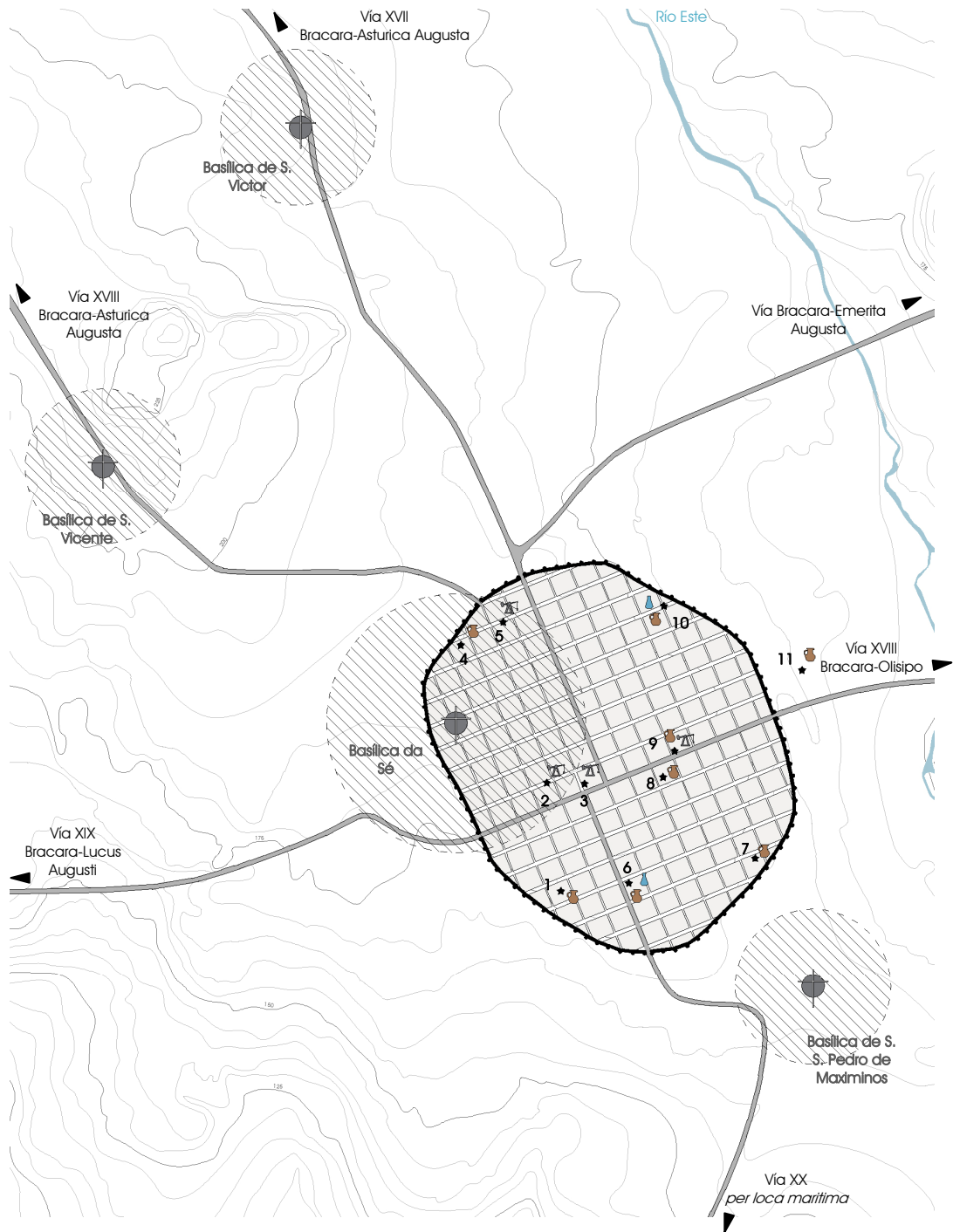
Fig. 39 - Muralla romana de Lugo. Esquema estructural similar al llevado a cabo en Braga para la muralla tardía.

El espacio planeado se alterará significativamente con la construcción de la muralla, sobre todo porque es construida cuando el urbanismo de Braga ya estaba perfectamente definido y, en consecuencia, alterando la organización del plano y provocando la adaptación urbana al espacio intramuros. El modelo de ciudad ortogonal donde todos los elementos se encuentran racionalmente organizados es substituido por formas espontáneas que intentan aprovechar al máximo el espacio disponible, introduciendo irregularidades al tejido urbano inicialmente regular.

Las nuevas responsabilidades administrativas de Braga serán reforzadas con la adopción oficial del Cristianismo en el siglo IV, hecho que nombrará a *Bracara Augusta* sede episcopal (Martins, 2000), contribuyendo a la fundación de muchos locales de culto con el objetivo de aumentar la comunidad cristiana y evangelizar el territorio. La ciudad de Braga se llenará poco a poco de nuevos edificios cristianos, haciendo desaparecer los paganos o adaptándolos a la nueva religión (Ribeiro, 2008). Por razones prácticas e ideológicas el edificio que mejor se adaptaba a la nueva práctica era la basílica cristiana civil por permitir albergar un mayor número de fieles.

En el 411 los Suevos dominarán la región de Braga, instalándose en la ciudad y convirtiéndola en capital de su reino. Sintiéndose seguros al abrigo de la muralla éstos multiplicarán sus expediciones hacia Sur, atacando grandes y pequeñas ciudades y creando una inestabilidad sociopolítica (Lemos et al., 1998). En consecuencia, los romanos se alían con el pueblo Visigodo, quienes en 455 saquean la urbe de Braga para finalmente en 585 conquistarla. Los vestigios arqueológicos demuestran que la ciudad sobrevivió al ataque visigodo, manteniendo a lo largo de los siglos V y VI una continua y activa vida urbana (Martins & Delgado, 1989). Esta continuidad es sugerida también por la persistencia de las necrópolis ya que los materiales exhumados, las remodelaciones detectadas y los enterramientos hechos, revelan la resistencia al saqueo. Cuando los Visigodos se instalan en la ciudad en 585, ésta subsiste todavía como gran centro administrativo, religioso y cultural, donde se celebraban concilios y acuñaba moneda (Martins, 2000). Los materiales encontrados en las excavaciones demuestran un buen ritmo en las importaciones en estos dos siglos. A la par de éstas, todo indica la persistencia de *ateliers* de cerámica y vidrio como los encontrados por la UAUM a Suroeste donde había varias estructuras, canalizaciones y un posible horno. Estos vestigios sugieren la existencia de una área construida de considerable extensión, no una villa, pero sí un barrio periférico tal vez de carácter artesanal.

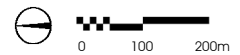
Aunque la ciudad mantuvo en algunas áreas su trazado romano y una vida económica regular durante los siglos V y VI, ocurren ciertamente algunos cambios que es preciso explicar. Es posible que el centro de gravedad administrativo y religioso, de los siglos V y VI hubiera privilegiado la zona donde se sitúa actualmente la Sé Catedral, hecho que justifica hoy en día la persistencia de las manzanas del cuadrante Noroeste de la ciudad romana, visibles en la trama medieval (Martins, 2000; Ribeiro, 2008). El nuevo templo cristiano se construirá como nuevo polo centralizador urbano, substituyendo al anterior centro político/religioso. La malla urbana se distorsionará con la multiplicación de centros de culto cristiano surgidos fuera del perímetro fortificado sobre áreas de antiguas necrópolis, proliferando núcleos residenciales en torno a ellas.



LEYENDA

- | | | |
|---------------------------------|---|---|
| 1. Accesorios cerámica | 5. Crisoles fundición oro/bronce | 8. Accesorios cerámica |
| 2. Crisoles fundición oro/otros | 6. Utensilios fundición vidrio, accesorios cerámica | 9. Accesorios cerámica, lucernas, crisoles fundición oro/bronce/otros |
| 3. Moldes metal | 7. Horno cerámica, lucernas | |
| 4. Accesorios cerámica | | |
-
- | | | | | |
|-----------------|----------|------------|--------------|-----------------------------|
| ★ Instalaciones | 🍷 Vidrio | 🏺 Cerámica | 🔨 Metalurgia | ⊕ Basílicas paleocristianas |
|-----------------|----------|------------|--------------|-----------------------------|

Fig. 40 - Planta teórica de la Ciudad Bajo Imperial.



En la ciudad extramuros, la permanencia de las vías y necrópolis romanas organizarán los espacios cristianos edificándose en este periodo basílicas martiriales: unas sacralizan las necrópolis romanas –*S. Pedro de Maximinos*–, otras ordenaban los aglomerados suburbanos –*S. Vicente* o *S. Víctor* (Fontes et al., 2010) (fig. 40, p. 101).

En el transcurso del siglo VII se identifica una progresiva concentración de población y servicios en el cuadrante Noreste de la ciudad, al contrario de lo que ocurría en las zonas Sur y Oeste donde no hay ningún signo de renovación urbana. La progresiva despoblación y desuso de algunos espacios como el foro, contribuyen a su ruralización y a la concentración de población en el cuadrante Noreste, alrededor del nuevo centro político-religioso. Así, a finales del siglo VII la ciudad sólo conserva el trazado de la ciudad romana en la zona Noreste –actual *Bairro das Travessas*–, articulada con una periferia de pequeños aglomerados de población relacionados con la ciudad a través de las vías romanas (Fontes et al., 2010).

Los sucesivos ataques de los Árabes en el siglo VIII dispersarán parte de la población urbana y determinarán la construcción de un nuevo recinto amurallado, reaprovechando parte del trazado Norte de la muralla romana, conservando en su interior la malla regular heredada que será alterada progresivamente a través del proceso de fragmentación y agregación y, el cual resistirá sólo al Sur del burgo medieval que nace, a mediados del siglo XI, alrededor de la Sé Catedral (Fontes et al., 2010). Por ello la construcción de la basílica paleocristiana de la Sé es un elemento clave para percibir algunos de los cambios morfológicos ocurridos en el tejido urbano y para entender algunas consideraciones con respecto a la evolución de la ciudad.

El primer punto a tener en cuenta es el hecho referido de que la basílica surja de la reutilización de un edificio romano anterior. Otro punto es la localización de la basílica en el plano de la ciudad romana, ya que al situarse en las proximidades de la muralla poseía ventajas en términos defensivos. Por otro lado, su situación periférica alejada de la zona alta de la ciudad, donde se situaba el *forum*, le otorgaba una zona protegida y privilegiada frente a ataques posteriores, poseyendo al mismo tiempo condiciones para su propio crecimiento.

Es difícil precisar los cambios ocurridos en la ciudad entre los siglos V-X, sin embargo, es posible considerar dos tipos de situaciones diferentes que caracterizan la vasta área cerrada por la muralla romana. Por un lado se observa la persistencia del plano ortogonal romano, por otro, se verifica una progresiva desaparición de los ejes de circulación cuya consecuencia es la deformación de la morfología de las *insulae*, del edificado y de los usos del suelo, haciendo que parte del espacio intramuros se ocupe de forma discontinua y beneficiando la ruralización del suelo, en especial en la zona Oeste.

En el espacio extramuros emergen iglesias –normalmente sobre zonas de antiguas necrópolis– al lado de las vías de acceso a la ciudad, constituyendo polos de desenvolvimiento poblacional y contribuyendo muy primitivamente a la dispersión espacial del tejido urbano.

4.2. Edad Media

Con la lenta caída del Imperio Romano y todo lo que éste suponía en cuanto a la organización política e instituciones, el mundo occidental va cambiando de aspecto, y las ciudades, las antiguas *civitas* romanas, decrecen de tal manera que muchas de ellas desaparecen por completo (Chueca Goitia, 2011, p. 104).

4.2.1. Aspectos Generales

En el año 395 a.C. el Imperio Romano se dividió en dos partes: el próspero Imperio de Oriente, con capital en Constantinopla, y el inestable Imperio de Occidente, con su capital en Roma, que duró sólo hasta principios del siglo V, momento en el que prácticamente todo el occidente europeo fue invadido por pueblos bárbaros. Este hecho provocó que en la mayoría de los aglomerados urbanos la población se diseminase por toda el área rural dejando de estar agrupada en grandes ciudades.

El papel de la Iglesia fue fundamental para la continuidad de la vida urbana en muchas partes de Europa Occidental, ya que adoptó la organización administrativa del Imperio Romano como base para la organización eclesiástica, haciendo que cada diócesis correspondiese a una *civitas*. La Iglesia formó el núcleo de muchas de las primeras ciudades medievales, brindando protección gracias a las fuertemente amuralladas ciudades episcopales, los monasterios poderosamente defendidos y numerosos burgos, establecidos como centros administrativos y militares muy bien fortificados, que sirvieron también para promover el resurgimiento del comercio en el siglo X (Morris, 2007). El desarrollo económico liberó a las ciudades de la inmovilidad tradicional a la que la condenaba una organización social, dependiente de los vínculos del hombre con la tierra, es decir, una sociedad feudal. Así pues, la ciudad medieval no surge hasta comenzar el siglo XI, desarrollándose fundamentalmente en los dos siglos siguientes.

A pesar de que muchas de las ciudades romanas fueron arrasadas durante la Alta Edad Media (siglos V-X), existe un gran número de ellas que sobrevivieron gracias al desempeño de funciones eclesiásticas, manteniendo el estatuto de *civitates* (Morris, 2007), como ocurrió en Braga.

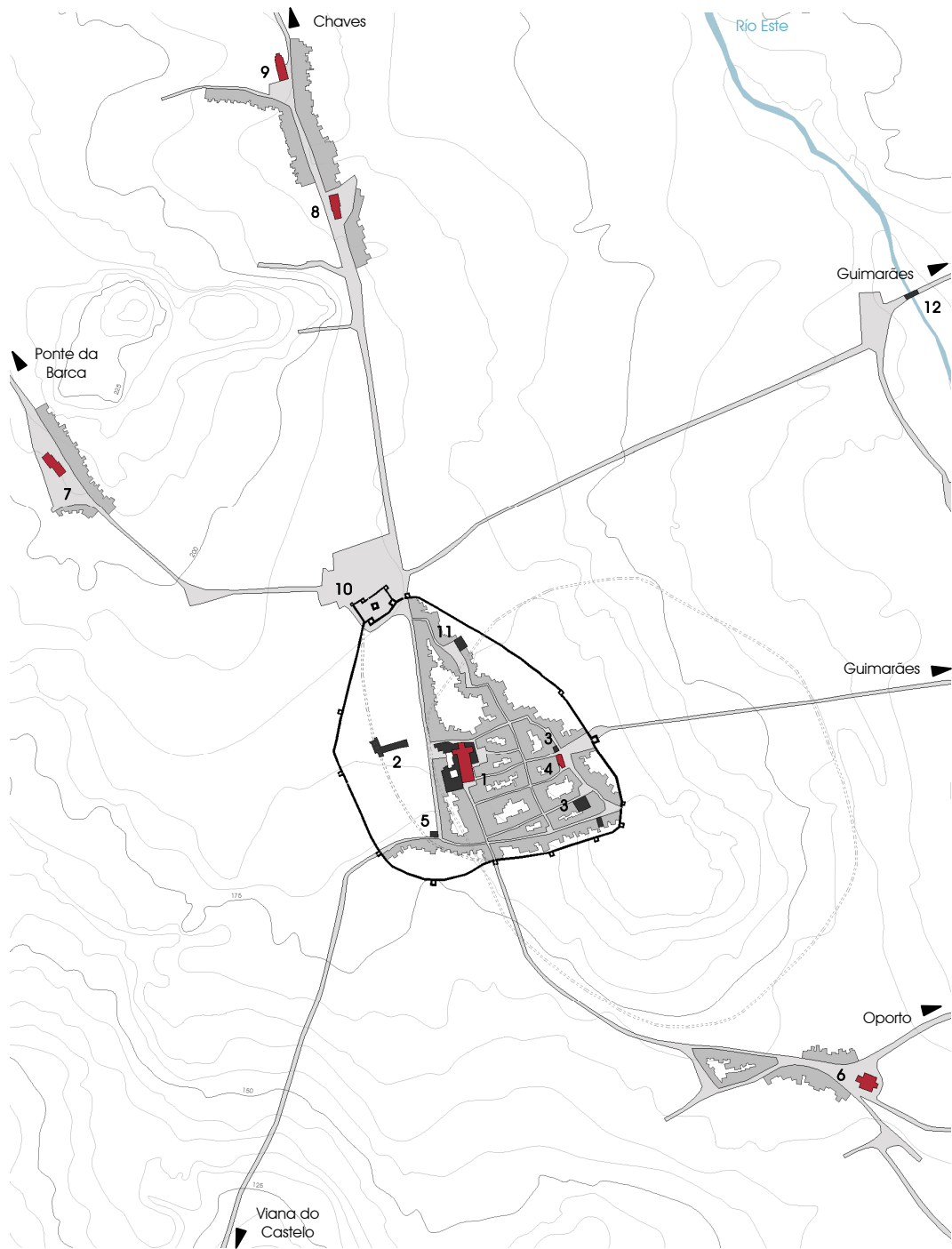
Como se ha referido anteriormente, la historia de Braga durante la Alta Edad Media conocerá una secuencia de varios periodos de ocupación: la invasión Suevo, el dominio Visigodo, los ataques árabes y los hechos asociados a la Reconquista Cristiana. Todos estos acontecimientos provocarán que un área significativa de la ciudad romana quede desocupada, subsistiendo sólo una pequeña parte de población en el cuadrante Noreste de la urbe, reaprovechando parte de la muralla tardía en su zona Norte, conservando los ejes viarios anteriores e implantando los edificios en las *insulae*, ahora divididas en múltiples parcelas, provocando progresivamente, una deformación del trazado regular de la antigua trama romana y organizándose ahora, al Sur de la primitiva basílica paleocristiana de la Sé hasta el siglo XI.

Durante la Reconquista Cristiana de la Península Ibérica la arquidiócesis de Braga será restaurada, restableciendo la ciudad al otorgarle estatuto, poder y patrimonio, así como las infraestructuras necesarias que ayudasen a revigorizarse y engrandecerse. Entre éstas se puede destacar la construcción de la Sé Catedral, la fundación de la *Escola Capitular*, la fundación y reorganización del Cabido, el aumento del patrimonio capitular y la división administrativa de la diócesis (Ribeiro, 2008). Merecen especial destaque los condes D. Henrique y Dña. Teresa, quienes contribuyeron de manera decisiva para la dignificación de Braga, reforzando el poder del obispo frente a la diócesis de Santiago de Compostela, obteniendo el estatuto de Sé metropolitana para la Iglesia de la ciudad en 1089 y donando la ciudad al clero a través de la concesión de *coutos* en el año 1112, convirtiendo así a los arzobispos en los dueños y señores de Braga¹² y también en los grandes constructores (Ribeiro & Melo, 2011). Estos hechos ocurridos a lo largo del siglo XI marcarán el nacimiento y la organización urbana de la ciudad medieval.

El pequeño burgo medieval organizado sobre el cuadrante Noreste de la antigua ciudad romana se beneficiará, en un primer momento, de la protección que le ofrecía la muralla tardía en su trazado Norte, completada posiblemente con la construcción de un nuevo perímetro amurallado que aprovecharía la parte ya existente de la muralla romana. No existen hoy en día datos certeros que permitan situar cronológicamente la construcción de la muralla medieval, aunque es posible pensar que ésta sufrió varias ampliaciones a lo largo de los siglos XII y XIII a medida que la ciudad crecía, hasta llegar al perímetro amurallado de finales del siglo XIV.

A partir del siglo XIII hasta el XV la ciudad se expandirá hacia Norte, otorgándole a la Sé Catedral el papel centralizador del pequeño núcleo urbano. Esta progresiva ocupación se hizo sobre todo en las zonas extramuros, urbanizándose las vías y caminos de llegada a la ciudad así como aquellos que acompañaban a su perímetro amurallado, adaptándose las parcelas a la forma de la propia muralla, desfasándose de la trama regular que anteriormente caracterizaba el tejido urbano. Marques (1983, p. 49) hace una descripción bastante interesante de este periodo:

12. En el caso de Braga la jurisdicción de la ciudad y del *couto* pasan a ser tutelados por el rey en 1402, para después, en 1472, ésta vuelva nuevamente al arzobispo, manteniendo definitivamente la jurisdicción eclesíastica hasta el siglo XIX (Ribeiro & Melo, 2011).



LEYENDA

- | | | |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
| 1. Sé Catedral | 7. Igreja de S. Vicente | Edifícios religiosos de culto |
| 2. Residencia Obispo | 8. Igreja de Nª Sª a Branca | Edifícios relevantes de la época |
| 3. Sinagogas | 9. Igreja de S. Victor | Mancha construída general |
| 4. Igreja da Cídade | 10. Castillo medieval | Muralla romana |
| 5. Hospital | 11. Albergue | 1ª ampliación muralla |
| 6. Igreja de S. Pedro de Maximinos | 12. Puente | Muralla medieval final |

Fig. 41 - Planta teórica de la Ciudad Medieval.



Dentro de las murallas, sobresalían la Sé, como núcleo central de este conjunto urbano, seguido del Palacio Arzobispal, la casa del ayuntamiento, las iglesias de *S. Tiago da Cidade* y de *S. João do Souto*, bien como las imponentes torres del castillo (...), a lo largo de las vías que partían de las principales puertas de la ciudad, se fue instalando, (...) una población dedicada a la agricultura y otros menesteres. Entre esas vías, (...) conviene destacar la *Corredoira*, (...) que unía la *Porta de S. João do Souto* a la *Igreja de S. Víctor*, si entre estas vías se incluyen las calles iniciadas en las puertas de salida hacia Maximinos, Guimarães, Ponte de Prado y otros destinos, se puede asumir, en (...) la Edad Media, una fisonomía radial o tentacular, es decir, del cuerpo central amurallado (...), partían varias vías urbanizadas, confiriendo al conjunto una ingenua forma estrellada.

Los ejemplos más expresivos se encuentran en las *freguesias* de Maximinos, S. Vicente y S. Víctor, desarrollándose aglomerados de población en torno a las iglesias de *S. Pedro de Maximinos*, *S. Vicente* y *S. Víctor*, respectivamente, y a lo largo de los caminos que unían estos edificios religiosos al centro de la ciudad (fig. 41, p. 105), configurando polos urbanos periféricos cuyo crecimiento era simultáneo y en algunos casos superior al crecimiento del núcleo de la ciudad.

Este crecimiento sólo se sintió poco a poco a partir del siglo XIII cuando los espacios periféricos fueron siendo progresivamente ocupados, debido a que en el espacio intramuros ya no quedaban zonas disponibles por lo que la población se vio obligada a instalar sus residencias en la periferia de la ciudad.

A pesar de este sensible crecimiento son varios los autores (entre ellos Oliveira et al., 1982), que opinan que la ciudad se mantendría estable durante la Baja Edad Media (siglos XI-XV), continuando con sus funciones esencialmente administrativas, religiosas y comerciales, organizándose y articulándose entre la Sé Catedral y la *Colina da Cidade*, sin ningún indicio notable de crecimiento urbano ni de población, aunque manteniendo los ciudadanos que fue adquiriendo.

Sin embargo, dentro de los vestigios arquitectónicos se pueden destacar algunas construcciones de este periodo que hoy en día caracterizan la ciudad y que poseen un fuerte significado simbólico para los bracarenses, además de ayudar a comprender el proceso de formación que dio origen al plano urbano medieval, observando las permanencias y las variables morfológicas, respectivamente, las referidas al plano romano y al plano medieval.

Estos elementos arquitectónicos que configuran el espacio urbano son la muralla y el Castillo medieval, la Sé Catedral y el Palacio Arzobispal –única construcción importante en la mitad Norte de la ciudad, por aquel entonces bien delimitada por el eje fundamental que constituía la *Rua do Souto* (Oliveira et al., 1982).

4.2.1.1. La Muralla y el Castillo Medieval

Las murallas han sido consideradas como uno de los elementos que mejor definen la ciudad medieval, ya que normalmente son comunes en los centros urbanos que se desenvuelven o surgen en la Edad Media. Su presencia, en algunos casos actual, muestra la importancia no sólo como estructura defensiva si no también como elemento condicionante de la forma urbana. Su larga existencia tuvo grandes consecuencias en el desarrollo urbano, siendo hoy día uno de los elementos que mejor define el límite de los centros históricos (Ribeiro & Melo, 2013). Algunos de los conjuntos urbanos con origen en ciudades romanas, posiblemente, reaprovecharían sus estructuras defensivas total o parcialmente. En el caso de Braga la reutilización de la muralla romana se hizo parcial. Desde su reorganización en el siglo XI, la ciudad fue conociendo varios perímetros fortificados hasta llegar al definitivo en el siglo XIV, en el reinado de D. Fernando I. Este perímetro se mantuvo hasta el siglo XX y se encuentra hoy bien fosilizado en la topografía urbana, delimitando la parte antigua del centro histórico de Braga (Ribeiro, 2008) (fig. 42, p. 109).

El primer perímetro amurallado reaprovecha el trazado Norte de la muralla romana, asistiendo simultáneamente, a la construcción de un nuevo segmento al Sur lo que reducirá la dimensión de la ciudad medieval considerablemente (Fontes et al., 2010), siendo la superficie urbana muy reducida entre los siglos XI y XII. Todavía no ha sido posible referir la fecha exacta de la construcción de la cerca que delimitaba al Sur el núcleo medieval, sin embargo, se sabe que esta sección fue la que se mantuvo a lo largo del tiempo, al contrario que la sección Norte, que se derribó varias veces para ampliar el perímetro amurallado. La primera ampliación se hará entre finales del siglo XII e inicios del XIII. A principios del siglo XIV, seguramente durante el reinado de D. Dinis, se llevaría a cabo una segunda ampliación de la muralla, posiblemente la definitiva, y el Castillo Medieval ya se encontraría construido (Marques, 1983). La interpretación de la existencia de una ampliación intermedia de la muralla viene dada por la descripción hecha por el cronista Fernão Lopes del mal estado de la ciudad y su sistema defensivo¹³, por lo que al rey D. Henrique II de Castilla le fue fácil tomar la ciudad provocando algunas destrucciones. Debido a este hecho, será cuando el rey de Portugal D. Fernando I, mande construir una muralla que defienda eficazmente la ciudad correspondiéndose ésta a la segunda ampliación y definitiva, como informa Fr. Henrique Flores¹⁴.

El perímetro definitivo pasó a albergar un área intramuros mucho mayor que la de la ciudad alto medieval. Es en este momento cuando surgen numerosas torres, destinadas a afirmar el poder urbano y regio, además de varios postigos y puertas (IGESPAR IP). Es importante referir el papel fundamental que desempeñan las puertas en una ciudad amurallada, pues constituyen lugares

13. "(...) Chegou el-rei D. Henrique a Braga, como o logar era grande e mal cercado, sem haver ali mais d'uma torre, em lugar ainda que não prestava, era bem azado para se tomar. (...) o muro fosse baixo e os dentro mui mal armados (...)" (Ribeiro, 2008, p. 330-331).

14. "(...) Despues muy adelante, por los años de 1378 el Rey Fernando la cercó y la hizo um muy buen muro, y tiene cinco torres muy grandes por la parte trasera de las Casas Arzobispales aunque ya muy maltratada. Y un Castillo de muy buen parecer y fuerte para aquel tempo, com su torre del homenaje (...)" (Marques, 1983, p. 47).

de atracción donde es común que se aglutine el edificado, no sólo de edificios sino también de actividades económicas. Además aseguran la unión a vías suburbanas a través de las cuales, el centro de la ciudad se une a las áreas más rurales y a pequeños núcleos de población.

El Castillo medieval se encontraba situado en el cuadrante Noreste de la ciudad, donde aún hoy en día se puede observar vestigios de algunas de sus partes constituyentes, respectivamente, la *torre de menagem*¹⁵ y otra torre utilizada actualmente como campanario de la *Igreja de N^o S^a da Lapa*. La primera referencia escrita sobre el Castillo medieval data del año 1315, aunque en realidad, no es posible concretar el año exacto de su construcción ni si en esta fecha las obras ya estaban concluidas. Son múltiples las referencias que hablan de la construcción a lo largo de los siglos XIV-XV, las cuales lo caracterizan como un equipamiento militar, posiblemente, mandado construir por el rey D. Dinis en consecuencia del considerable aumento demográfico, pero sobre todo, por el creciente prestigio del señorío de los arzobispos (Marques, 1983). El edificio estaba localizado en una zona plana, estratégicamente bien situado, con buenas vistas hacia Norte, Noreste y Sureste. Estaba adosada a la muralla pudiendo considerarse de una prolongación de ésta hacia Noreste. "Las fuentes iconográficas más importantes, que retratan el Castillo medieval, son el *Mapa de Braunio*, el *Mapa do século XVII*, el *Mapa de Braga Primas*, el *Mapa das Ruas de Braga*, (...) y, todavía, la *Planta do século XIX* (...)" y, gracias a ellas se puede decir que "el Castillo poseía una planta rectangular, definida por una muralla, reforzada en sus cuatro esquinas por torres (...) y, en el interior del recinto se erguía una *torre de menagem* cuadrangular" (Ribeiro, 2008, p. 339).

Este tipo de castillo es típico en muchas de las ciudades urbanas europeas de esta época, siendo su elemento principal y más relevante la *torre de menagem*. Es importante referir que después de la invasión española a finales del siglo XIV, al igual que ocurrió con la muralla, el Castillo también se vio dañado, por ello después de la disputa bélica el edificio fue reforzado volviéndolo mucho más robusto y dotándolo de seis torreones, cuatro en las respectivas esquinas, la torre del homenaje en el centro del recinto y la torre campanario al lado de la puerta en la fachada Este (Marques, 1986). Con el tiempo, la función militar del edificio se fue perdiendo, anexándose construcciones con otras funciones no relacionadas, como fue el caso en el siglo XVI, de la aduana/prisión que se levantó anexa en la fachada Norte del Castillo, o los alpendres anexados en la fachada Este, conocidos entonces como 'as casas do arco'. Otros ejemplos fueron la remodelación de dichos alpendres con la creación de la Arcada hecha entre dos torres semicirculares, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, valorizando el edificio como uno de los conjuntos más emblemáticos de la Braga barroca y la construcción de la *Igreja de N^o S^a da Lapa*, en el siglo XVIII. Finalmente el equipamiento fue destruido en las primeras décadas del siglo XX, quedando en pie únicamente la *torre de menagem* (Ribeiro, 2008).

15. La *torre del homenaje*, en castellano, es el elemento principal de un Castillo medieval. Su función era tener una visión privilegiada del territorio, de ahí que su altura fuese superior a las demás torres, encontrándose normalmente en el centro del Castillo. En algunos casos, aunque no en el de Braga, podía servir como vivienda del señor.

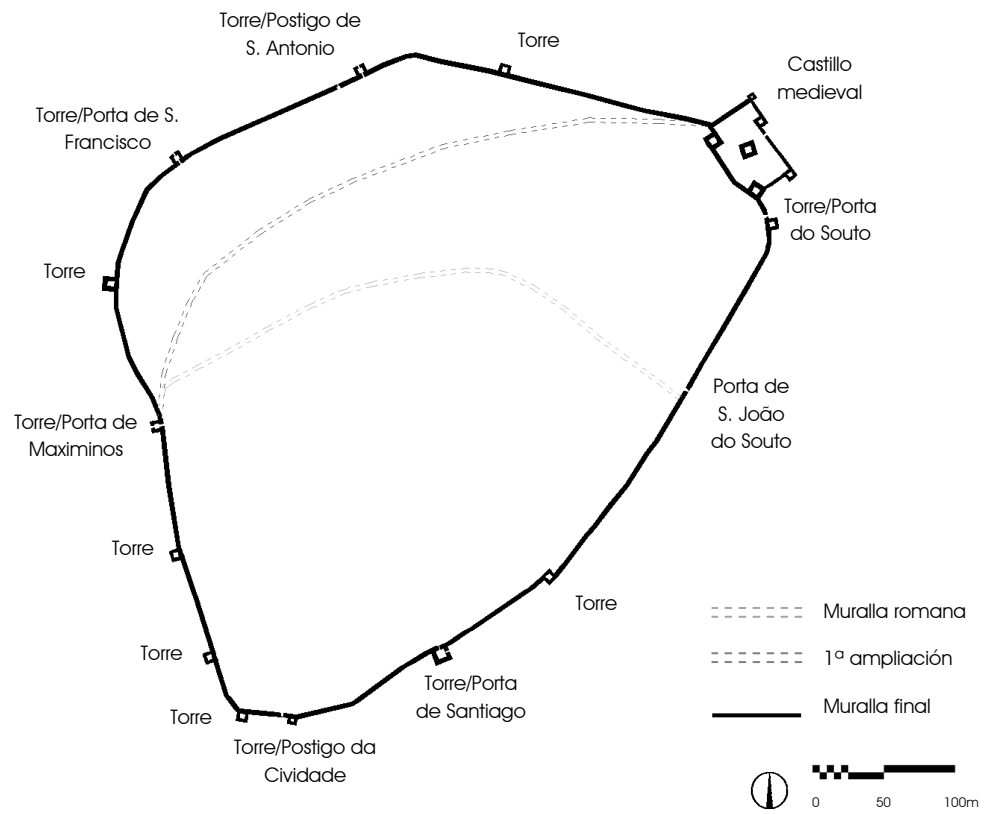


Fig. 42 - Muralla medieval. Representación de sus periodos constructivos y sus partes constituyentes.



Fig. 43 - Fotografía actual de la torre de menagem.

4.2.1.2. El Sistema Viario

El rasgo característico del sistema viario de la Braga medieval fue la continua transformación y ampliación de éste a lo largo de la Edad Media, consecuencia directa de las ampliaciones llevadas a cabo en la muralla que obligaba a que nuevas calles se urbanizasen y se adaptasen a los nuevos espacios intramuros. Una de las principales cuestiones a tener en cuenta en el estudio del sistema viario de esta época, es el hecho de que la ciudad medieval se implantase encima del cuadrante Noreste de la antigua *civitates* romana reutilizando parte de la muralla del bajo imperio hasta el siglo XIII. Debido a la prácticamente ausencia de fuentes de información, es difícil poder caracterizar la red viaria de la ciudad entre los siglos XI y XII, sin embargo, comparando los periodos previos –ciudad romana– con los posteriores –por ej. el *Mapa de Braunio* (fig. 45, p. 116)– se puede considerar que probablemente las calles de la recién fundada ciudad medieval fuesen las mismas que constituían la ciudad a finales del siglo XVI.

Como se analizó anteriormente, el área de la primitiva ciudad medieval –delimitada por la muralla romana a Norte y la muralla medieval a Sur– era mínima. Si se considera que la zona de la Sé Catedral y su envolvente estaban reservadas para construcciones religiosas, la restante área pública urbanizada correspondería con la antigua ciudad romana delimitada a Sur por la muralla medieval que se entiende, ha sido la misma durante toda la Edad Media. Esta parte de la ciudad, además de ser la más antigua, se conoce con el nombre de *Bairro das Travessas*. Como se puede observar, la morfología de este barrio es claramente regular, formada por calles que se cruzan perpendicularmente en contraposición con lo que suele ser habitual, es decir, ciudades medievales de estructura y trama urbana irregular. Esta morfología regular es heredada del tejido urbano romano compuesto por *insulae* cuadrangulares, aunque con cambios perfectamente apreciables. Se conoce que el plano romano estaría dividido en módulos cuadrados de aproximadamente 150 pies de lado, considerándolo cierto, se aprecia una considerable reducción de calles correspondientes a los *decumanus*, siendo los *cardos* los que son más habituales. Además las *insulae* se ven deformadas, abriéndose en su interior nuevas vías paralelas a los ejes viarios romanos. A pesar de estas modificaciones es fácil de apreciar varias permanencias relacionadas con las vías romanas, una de ellas es el *cardo* correspondiente a la *Rua D. Gualdim Pais* y otro el correspondiente a la antigua *Rua Verde*, eliminada por la creación de la *Rua Frei Caetano Brandão* en el siglo XIX.

Con la primera expansión de la muralla a Noreste, toda la *freguesia* de *S. João do Souto* pasará a formar parte del área intramuros de la ciudad, haciendo que nuevas calles pasen a pertenecer al núcleo urbano de Braga. Las referencias a las calles no son abundantes hasta el siglo XIII, siendo muy posible que durante el siglo anterior los nombres de éstas no estuvieran fijados, tratándose de caminos muy poco urbanizados (Ribeiro, 2008). Con la última ampliación de la muralla en el siglo XIV el área intramuros se verá significativamente aumentada, aunque no se puede decirse lo mismo del número de calles, las cuales no sufrieron grandes variaciones, manteniéndose un sistema viario muy parecido al que hoy se puede observar en el *Mapa de Braunio*, pudiéndose observar las calles que constituían la ciudad gracias a la figura 44.

- 1 Rua Verde | inexistente
- 2 Rua da Sapataria | inexistente
- 3 Rua da Triparia | Rua de S. António das Travessas/Rua das Chagas
- 4 Rua D. Gualdim Pais | Rua D. Gualdim Pais
- 5 Rua da Erva | Rua D. Gonçalo Pereira
- 6 Rua Pequena | Rua do Farto
- 7 Rua dos Cegos | Rua do Forno
- 8 Rua das Oussias | Rua de N^o S^a do Leite
- 9 Rua D. Paio Manta e Cruz da Carrapata | Rua D. Afonso Henriques
- 10 Rua de Janes | Rua de Janes
- 11 Rua do Postigo | Rua de S. Paulo
- 12 Rua de Palhas | inexistente
- 13 Rua das Travessas | Rua D. Afonso Henriques
- 14 Rua de Trás os Açougues | inexistente
- 15 Rua da Olaria | Rossio da Sé
- 16 Rua dos Burgueses (Maximinos) | Rua D. Paio Mendes
- 17 Rua Nova | Rua D. Frei Caetano Brandão
- 18 Rua do Souto | Rua do Souto
- 19 Rua Loura e Terreiro do Castelo | Rua do Castelo

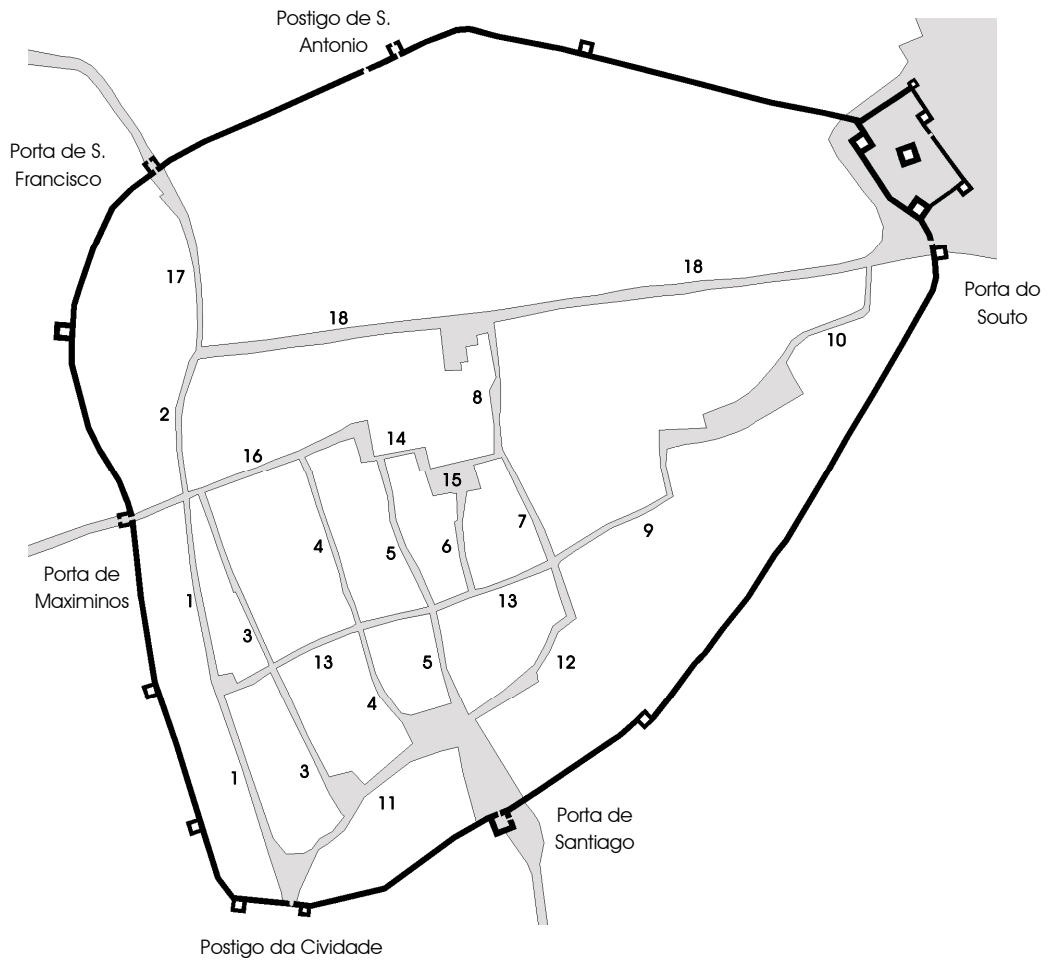
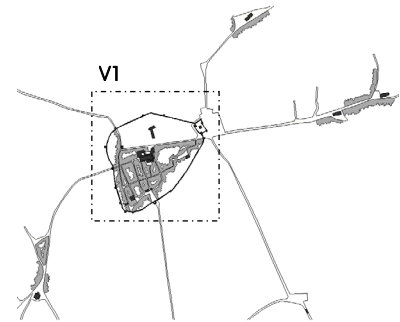
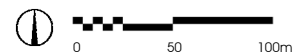


Fig. 44 - VI: Localización de las calles medievales.



Viendo la morfología de estas calles se puede decir de la existencia de dos tipos: el primero corresponde con las calles regulares, algunas de ellas muy posiblemente correspondientes a los *cardos* romanos –como la *Rua Verde* o la *Rua D. Gualdim Pais*–, y otras que no coinciden con los *cardos* ni *decumanus* romanos pero si mantienen su orientación –como la *Rua da Erva* o la *Rua das Travessas*–; el segundo tipo de calles corresponde a las más irregulares, pudiendo surgir de la adaptación de caminos o simplemente de la adaptación a la forma y trazado de la muralla –como la *Rua do Postigo*, *Rua Nova* o *Rua da Sapataria* (Ribeiro, 2008).

4.3. Edad Moderna, siglos XVI-XVIII

Desde el siglo XV en adelante, el diseño arquitectónico, las teorías estéticas y los principios de planeamiento urbano están gobernados por ideas idénticas, siendo la principal entre éstas el deseo de disciplina y orden (Zucker, in Morris, 2007, p. 177).

4.3.1. Aspectos Generales

A lo largo de los siglos XVI y XVII la imagen de muchas ciudades urbanas europeas se va transformando con los nuevos ideales clásicos. El urbanismo renacentista, nacido en Italia en el siglo XV, se difunde muy lentamente a otros países de Europa valorizando los esquemas clásicos a la hora de organizar el espacio urbano. Los urbanistas del renacimiento disponían de tres principales elementos de diseño: la calle principal rectilínea, los barrios basados en un trazado reticular y los recintos espaciales, es decir, las plazas (Morris, 2007). Este periodo coincidió con un gran aumento de la extensión y la población de muchas ciudades europeas, asociándose las transformaciones urbanas a acciones como regeneración, reestructuración, expansión y trazado de nuevos emplazamientos.

Durante el Renacimiento, los principios del diseño espacial y aquellos que afectaban a la arquitectura que lo enmarca estuvieron más relacionados que nunca. Hecho que sucede tanto en esta época como en la siguiente, el Barroco, ya que las reglas de proporción aplicadas en general a las plantas, a los cuerpos tridimensionales y al diseño detallado de los alzados de los edificios se aplicaban también a la organización del espacio urbano. Sin embargo, la organización espacial del espacio renacentista aspiraba a un equilibrio tranquilo, resultando un espacio limitado y en reposo, en contraposición con el espacio barroco, que buscaba conseguir una ilusión de espacio infinito (Morris, 2007).

A pesar de todo, durante el Renacimiento apenas se notan cambios, puesto que la vida se sigue desarrollando sobre el orden del plano medieval. La ciudad renacentista está entre la universalidad medieval y la uniformidad barroca, entre el localismo y el centralismo, entre la

omnipresencia de Dios y su iglesia y la centralidad absoluta del nacimiento del Estado Nacional (Mumford, 2012). Con el tiempo, el Estado Nacional moderno que había surgido de la estructura agraria medieval, acaba por ser el que la destruye, llevando consigo desequilibrio en la distribución de la población, convirtiendo la instauración de la gran ciudad en el elemento político y social decisivo. Para el Estado comenzaba a ser difícil trasladar consigo sus instituciones. El monarca y sus colaboradores en el gobierno no podían ya vigilar todo por sí mismos. Era necesario crear un instrumento burocrático impersonal y delegar en una forma u otra la autoridad. El resultado fue una burocracia permanente, en una corte permanente y en unos edificios permanentes, surgiendo así la capital como concepto de tal, creación totalmente moderna que se puede denominar barroca (Chueca Goitia, 2011). Con el nacimiento de la capital política del Estado Barroco, la estructura del mundo medieval cambia y muchas de sus instituciones antiguas son renovadas por las del Estado y la ciudad burocrática.

La Edad Moderna será igualmente marcada por la Reforma Católica cuyos objetivos fueron la renovación de la iglesia en respuesta a las doctrinas protestantes, afirmándose como institución con la renovación y construcción de nuevos espacios de culto. Las ciudades modernas se enriquecerán de dos clases de edificios, las iglesias y los palacios, reflejo directo de la importancia y poderío de estas dos élites. Todos estos cambios harán emerger una nueva concepción de espacio urbano, caracterizado por la expansión de los núcleos urbanos anteriores de una manera más racional y estética. Braga no escapó a las tendencias europeas que caracterizaban estos siglos. De hecho, estos años marcan el desenvolvimiento y prosperidad del núcleo urbano, contribuyendo para tal causa la posesión de un gobierno formado por arzobispos innovadores y emprendedores, el aumento demográfico y el crecimiento económico registrado, aliados a una coyuntura nacional favorable (Ribeiro, 2008). Está históricamente comprobada la contribución de los hombres de la iglesia en el desenvolvimiento urbano de Braga, bien por acción directa, bien por influencia de la Corona. La acción de los obispos fue clave en este aspecto a través de la creación de nuevos polos de centralidad, bien por la atribución y posesión de tierras, bien por la abertura de nuevas plazas y calles (Rodrigues, 2005).

Los grandes cambios urbanos de este periodo son personificados en la figura y en la obra del arzobispo D. Diogo de Sousa, personalidad importante tanto para la Iglesia como para el humanismo portugués, que se eleva como referente principal de la época renacentista. Su mentalidad acorde con la modernidad que vivía, se benefició de unos estudios diversos en varias ciudades de Europa Occidental, formándose en la Universidad de Lisboa, Salamanca y estudiando teología en París. Sus ideales humanistas nacieron en los varios viajes que hizo a Italia, concretamente a Roma y a Florencia, marcando una etapa decisiva e inspiradora de la obra que años después sería realizada en Braga, gracias al cargo de arzobispo que ejerció en la ciudad conocida en aquel entonces, como ciudad *Primas*. Entre las diversas herencias que D. Diogo de Sousa dejó, quizá la más permanente es su obra urbanística, constituyendo un referente clave para entender la individualidad y la naturaleza del centro histórico de Braga (Bandeira, 2006).

4.3.2. La Ciudad Renacentista, siglos XVI-XVII

En el siglo XVI seguían coexistiendo varios de los elementos más determinantes de este proceso territorial distinto, entre el desarrollo urbano de los siglos XII y XIII y el advenimiento de la capital barroca, subsistiendo trazos antecedentes de su pasado medieval al mismo tiempo que pasa a tener el deseo de implantar la disciplina y el orden urbano. El arzobispo D. Diogo de Sousa es, por así decir, el catalizador de este proceso de transición, volviéndose la figura habilitada para proceder con lo que él propio denominaba 'refundación' de una ciudad (Bandeira, 2000): abriendo y rectificando varias vía, construyendo equipamientos colectivos, dotando a la ciudad de abastecimiento de aguas y creando y regularizando varios espacios públicos. Además de estos cambios en la malla urbana de la ciudad, el arzobispo también intervendría en la arquitectura de algunos edificios emblemáticos como la Sé Catedral, el Palacio Arzobispal o el Castillo, obligando indirectamente a mejorar su envolvente inmediata (Oliveira et al., 1982).

Es importante referir el *Mapa de Braunio* (fig. 45, p. 116), como testigo de la ciudad modelada por D. Diogo de Sousa. Se trata de un mapa típico del renacimiento caracterizado por hacer una visión de la ciudad a partir de un punto de observación oblicuo del plano representado, tomando como fondo la visión global de Braga y destacando desproporcionadamente los edificios más relevantes –como la Câmara Municipal, la Sé Catedral o el Castillo– además de representar la masa de edificado, los edificios religiosos, espacios públicos y privados, las estructuras defensivas, principales vías de acceso, zonas verdes y arbolado, entre otros. El grabado muestra claramente el área central de Braga donde está situada la Sé, ocupando un espacio destacado en el plano urbano y donde confluían todas las vías más importantes. Además, el área intramuros parece estar dividida por el eje Este-Oeste que define la actual *Rua D. Diogo de Sousa* y la *Rua do Souto*, separando dos partes de la ciudad bastante diferentes entre sí. Respectivamente, la parte Norte está casi en su totalidad ocupada por propiedades de la iglesia como el Palacio Arzobispal y la Plaza de Toros de los Arzobispos, sin apenas ninguna vía de circulación. En la parte Sur, mucho más urbanizada que ésta, se puede observar dos tipos de morfología urbana: la primera, la zona Suroeste, está definida por calles regulares que se cruzan perpendicularmente dando lugar al conocido *Bairro das Travessas*, la segunda, la zona Este, se caracteriza por una morfología irregular consecuyente de un crecimiento espontáneo. A pesar de los cambios hechos por el arzobispo, de acuerdo con Ribeiro (2008, p. 507),

muchos de los trazos medievales se mantienen aún en el siglo XVI, situación que se prolonga hasta el siglo XVIII (...) la morfología del área intramuros (...), representada en el *Mapa de Braunio*, se mantiene prácticamente igual durante los siglos siguientes en lo que se refiere al trazado de la muralla, la estructura viaria y la distribución de las plazas.

Es importante referir la pérdida de la función defensiva de la muralla, hecho que culmina en el siglo XX con la destrucción casi total de lo que quedaba de ella, ya que constituía una barrera para el desenvolvimiento urbano, dificultando el crecimiento de la ciudad.

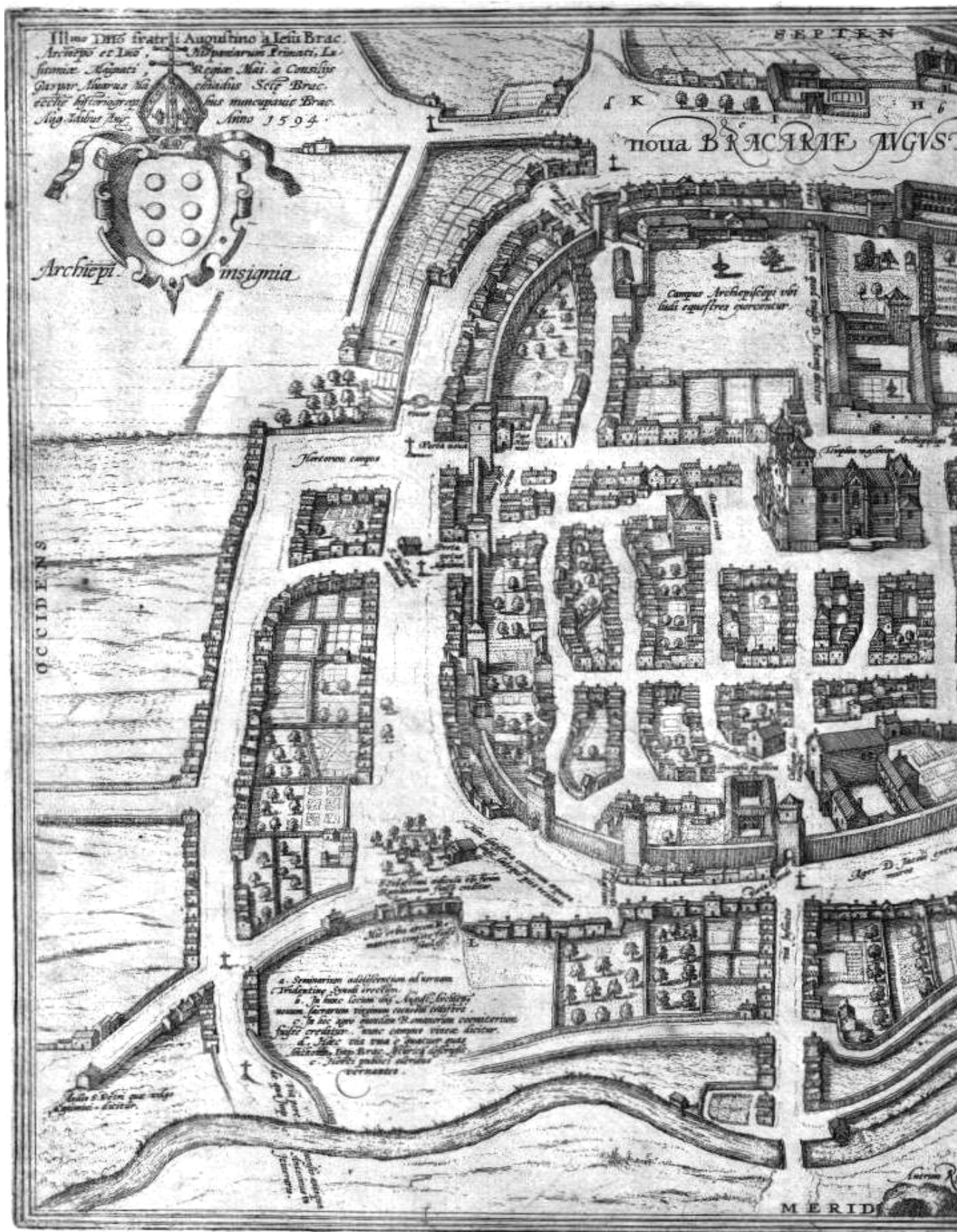
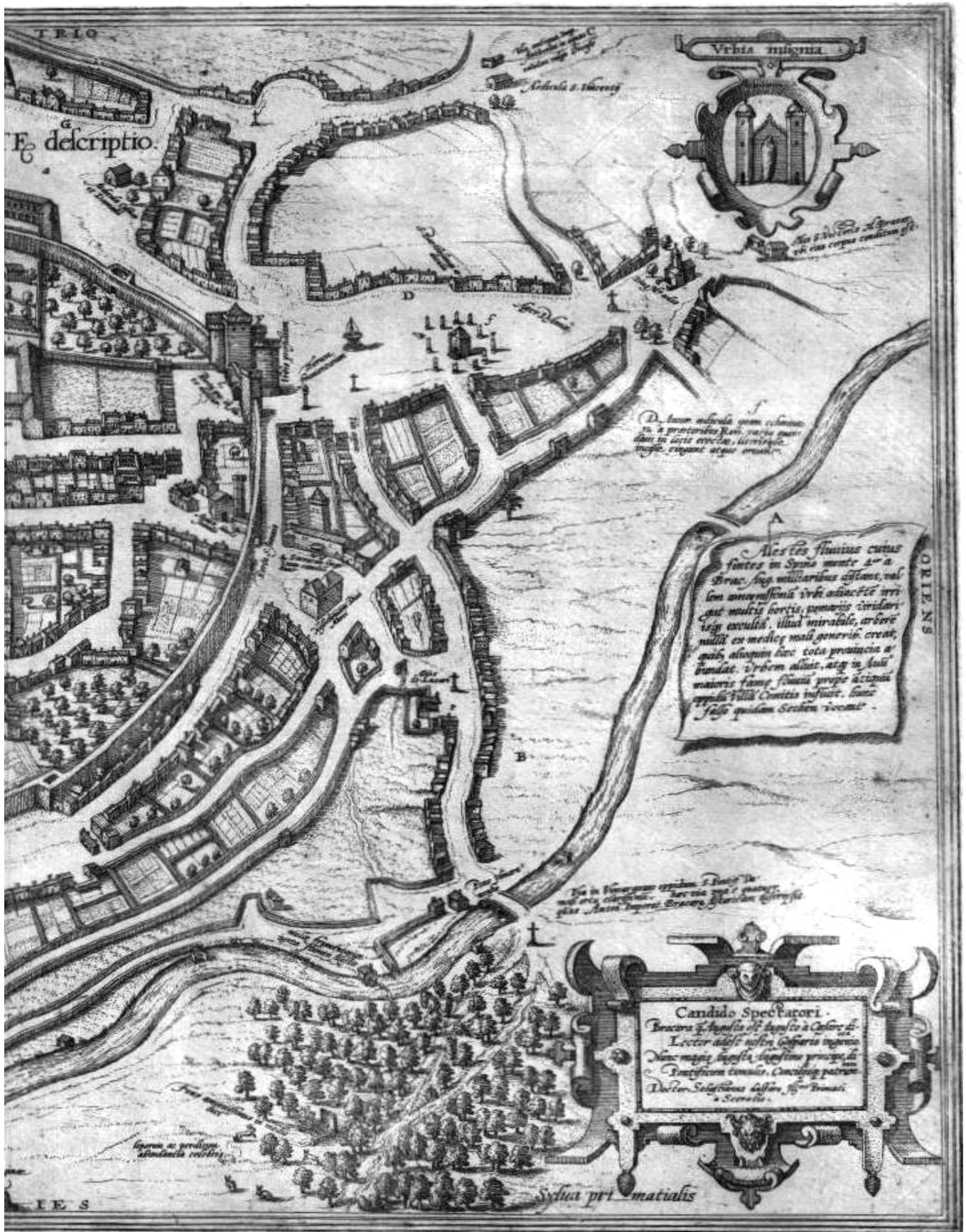


Fig. 45 - 'Mapa de Braunio', autoría Georg Braun, Braga 1594.



4.3.2.1. Remodelaciones Intramuros

La primera intervención en el interior de la ciudad que merece especial destaque quizá sea la abertura y pavimentación de la *Rua Nova de Sousa* –actual *Rua D. Diogo de Sousa*–. Se trata de una vía recta que prolongaba la calle ya existente de la *Rua do Souto* hasta llegar a los límites de la muralla, donde se mandó abrir en esta altura el *Arco da Porta Nova*, comunicando así la ciudad al exterior. La nueva calle es la aplicación en Braga de uno de los tres elementos principales del renacimiento, es decir, la calle principal rectilínea (Morris, 2007). Esta vía se volvió fundamental para la ciudad ya que facilitaba la comunicación entre dos partes extremas, además de integrar un contexto programático de estructuración de todo un conjunto de nuevos espacios a ella articulados, entre ellos la plazoleta del *Mercado do Peixe* –actual *Praça Velha*–; la plazoleta de la fachada Norte de la Sé, hoy día *Largo D. João Peculiar*, y el *Largo do Paço*. Dentro de la misma zona de intervención D. Diogo de Sousa mandó abrir la *travessa da Rua de Sousa* –actual *Rua do Cabido*– estableciendo así una conexión estratégica entre la *Rua Nova de Sousa* y la parte frontal de la Sé. También ensanchó la *Rua dos Burgueses (Maximinos)* –actual *Rua Paio Mendes*– en cuya desembocadura se situaría el *parvís medieval* –posterior *Praça do Pão*–, donde estaba el edificio de la Câmara Municipal por aquel entonces (Bandeira, 2000). Este edificio se edificó frente a la Sé simultáneamente con las obras de ampliación del perímetro del *parvís medieval*, otorgándole mucha más amplitud.

Con la misma finalidad de ensancho y enderezó la *Rua Nova* –posteriormente conocida como *Rua do Campo* y actual parte Norte de la *Rua Frei Caetano Brandão*–, la cual asumía un papel importante en la malla urbana constituyendo el único contacto meridiano intramuros por la *Porta de S. Francisco* con la zona Norte de la ciudad. Además abriría el *Campo do Arcebispo* –actual *Praça Municipal*– que, como el *Mapa de Braunio* indica, funcionaba como campo de toros y estaba comunicado con la *Rua Nova de Sousa* y el *Postigo de S. Antonio* a través de la *Rua dos Gatos* –actual *Rua de S. António/Praça Municipal/Rua da Misericórdia* (Oliveira, 1994). En la zona Este de la Sé, D. Diogo mandaría abrir también rectilínea la *Rua de S. João* –inicialmente conocida como *Rua de S. Marcos*– que comunicaría la Catedral con la *Porta de S. Marcos*, ensanchada y posteriormente renombrada como *Porta de S. João do Souto*.

Con estos cambios se puede interpretar que la Sé Catedral constituyó uno de los puntos clave de las iniciativas de renovación urbana del siglo XVI, constituyendo a partir de su posición central, el núcleo generador de la mayoría de obras viarias. Maurício (2000, p. 39-40) afirma que

la acción de D. Diogo de Sousa pasó, en resumen, por la regularización de los ejes viarios antiguos (...), y por la estrategia de abertura de nuevas vías en terrenos desocupados (...). Así el espacio construido se ve sujeto a la obediencia estructural del espacio no construido (...). La apertura de las nuevas calles acaba por redefinir toda la red viaria (...), imponiendo el sentido de una funcionalidad directamente relacionada con una mayor facilidad de flujo viario, peatonal, o de tracción animal.

- 1 Rua Nova de Sousa | Rua D. Diogo de Sousa
- 2 Arco da Porta Nova
- 3 Plazoleta Mercado do Peixe | Praça Velha
- 4 Largo D. João Peculiar
- 5 Largo do Paço
- 6 Travessa da Rua de Sousa | Rua do Cabido
- 7 Rua dos Burgueses (Maximinos) | Rua Paio Mendes
- 8 Parvís medieval | Praça do Pão
- 9 Rua Nova | Rua D. Frei Caetano Brandão
- 10 Campo do Arcebispo | Praça Municipal
- 11 Rua dos Gatos | Rua de S. António/Praça Municipal/Rua da Misericórdia
- 12 Rua de S. Marcos | Rua de S. João
- 13 Porta de S. Marcos | Porta de S. João do Souto

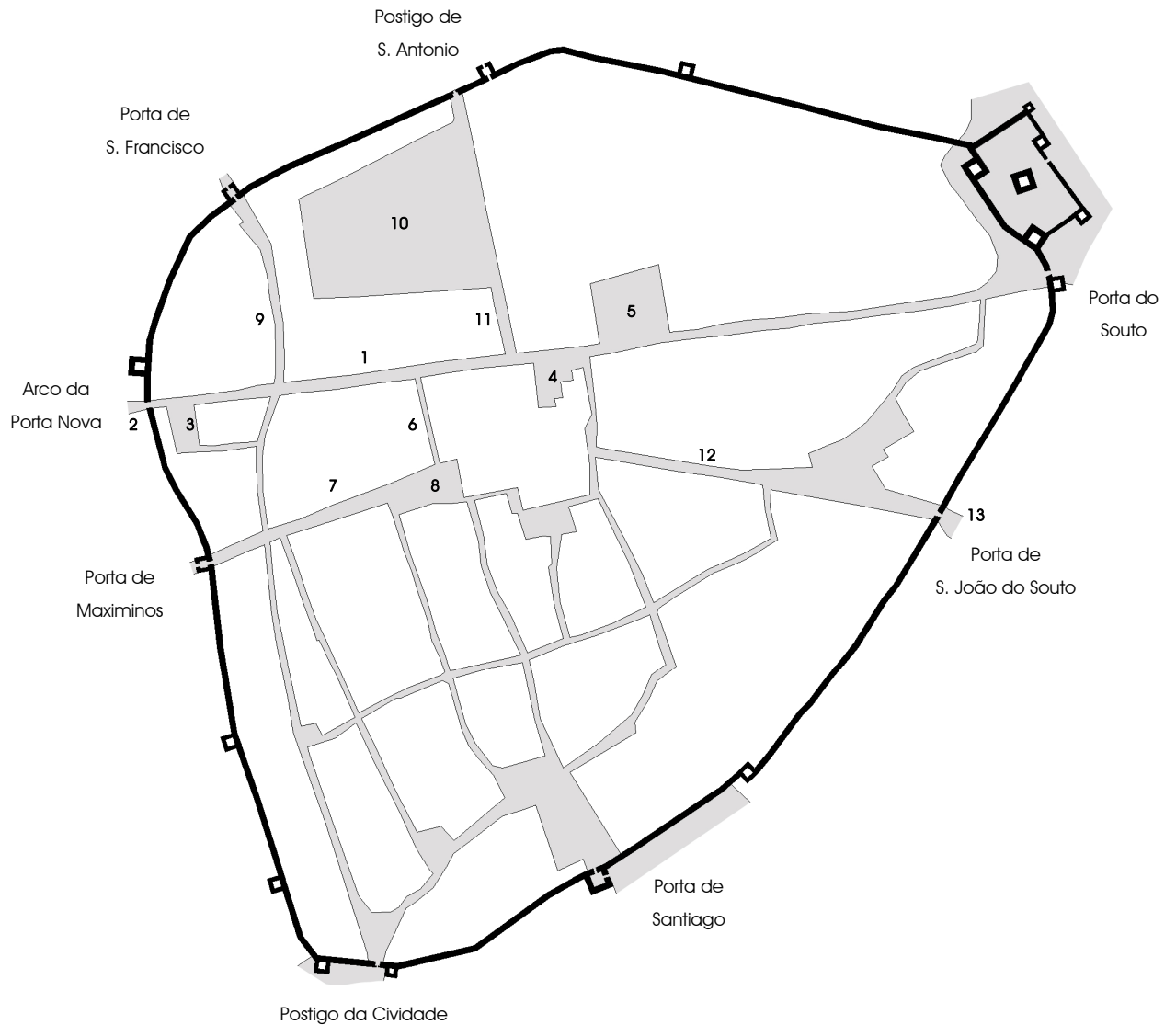
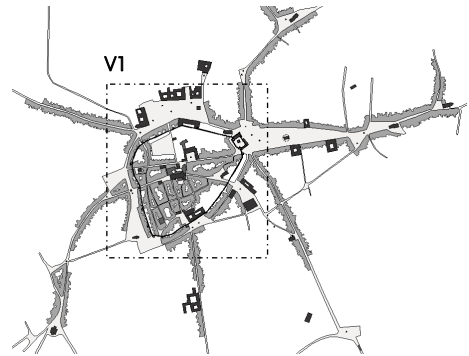


Fig. 46 - V1: Nuevos espacios urbanos en el s. XVI-XVII.



4.3.2.2. Nuevos Espacios Extramuros

Fuera del perímetro amurallado la ciudad crecía de forma espontánea a través de las principales vías suburbanas. El arzobispo D. Diogo de Sousa crearía aquí un «anillo de campos» alrededor de la ciudad, dotándola de otro de los elementos principales de Morris (2007), es decir, las plazas. El *Campo de Santa Ana* –actual *Praça da República* y *Avenida Central*– es un amplio espacio cuya creación impulsó el crecimiento de la ciudad hacia Este, creándose posteriormente nuevas calles perpendiculares a la plaza y urbanizándose progresivamente a lo largo de los siglos (Bandeira, 2000). Continuando el trazado de la muralla hacia Sur el arzobispo creó la *Rua de S. Marcos*, que comunicaba el campo anterior y el *Campo dos Remédios*, y la *Porta do Souto* y *Porta de S. João*. En el siglo XVI la calle presenta sólo su lado Este construido, en los siglos siguientes pasará a estrecharse debido a la construcción a ambos lados. El *Campo dos Remédios* –actual *Largo Carlos Amarante*– constituiría el punto donde se cruzan dos ejes de circulación perpendiculares, por un lado la *Rua de S. Marcos* y la *Rua do Anjo*, por otro la *Rua de S. João do Souto* que se une en diagonal con la *Rua da Ponte*, definiendo el itinerario en dirección a Guimarães. La *Rua do Anjo*, actualmente entre el *Largo Carlos Amarante* y el *Largo de Santiago*, es una prolongación de la *Rua de S. Marcos* en la forma como se adapta al trazado Sureste de la muralla medieval. A través de ella se realizaba la unión entre el *Campo dos Remédios* y el *Campo de Santiago*, además de unir la *Porta de S. João* con la *Porta de Santiago*. Al contrario que la *Rua de S. Marcos* ésta ya tenía en el siglo XVI construcciones a ambos lados (Ribeiro, 2008). El siguiente espacio abierto que se encuentra sería el *Campo de Santiago*, comunicado con el *Campo de S. Sebastião* a través de la *Rua do Alcaide*, que además une la *Porta de Santiago* con el *Postigo da Cividade*. Esta calle coincidiría muy posiblemente con el tramo Este del *decumanus maximus* romano, distorsionado por la construcción de la muralla medieval y las construcciones espontáneas a ambos lados.

El *Campo de S. Sebastião* –actual *Largo Paulo Orosio*– está representado en el *Mapa de Braunio* (fig. 45, p. 116) como el lugar donde se erguía el foro romano. Continúa hacia Norte a través del *Campo das Carvalheiras*. Según el *Mapa de Braunio* este espacio era una vasta extensión limitada a Este por un conjunto de casas adosadas a la muralla y a Oeste con otro conjunto de construcciones, que se extendía hasta llegar al *Arco da Porta Nova*, donde se sitúa el actual *Campo das Hortas*, que funciona como zona de descomprensión al finalizar el trazado de la *Rua D. Diogo de Sousa*. Este campo disputaría la polaridad y protagonismo con el *Campo de Santa Ana* situado en el extremo opuesto. Siguiendo el camino hacia Norte se localizaría la *Rua dos Biscainhos*, que facilitaba la unión del *Campo das Hortas* y el *Campo da Vinha*, y entre el *Arco da Porta Nova* y la *Porta de S. Francisco*, siendo un ejemplo más de vía moderna creada en la periferia debido a la pérdida de funcionalidad de la muralla (Ribeiro, 2008), estando edificada todo su lado Este y parte del lado Oeste de la calle en el siglo XVI. La última plaza que se encontraría en este circuito sería el *Campo da Vinha*, inmensa plaza que en su origen sobrepasaba de los 23.400 m² que posee actualmente, cerrando el «anillo de campos» a través de la *Rua do Carvalhal* –actual *Rua dos Capelistas*– que comunicaría éste con el ya mencionado *Campo de Santa Ana* (Bandeira, 2000).

- 1 Campo de Santa Ana | Praça da República/Av. Central
- 2 Rua de S. Marcos | Rua de S. Marcos
- 3 Campo dos Remédios | Largo Carlos Amarante
- 4 Rua do Anjo | Rua do Anjo
- 5 Campo de Santiago | Largo de Santiago
- 6 Rua do Alcaide | Rua do Alcaide
- 7 Campo de S. Sebastião | Largo Paulo Orosio
- 8 Campo das Carvalheiras | Campo das Carvalheiras
- 9 Campo das Hortas | Campo das Hortas
- 10 Rua dos Biscainhos | Rua dos Biscainhos
- 11 Campo da Vinha | Praça Conde de Agrolongo
- 12 Rua do Carvalhal | Rua dos Capelistas

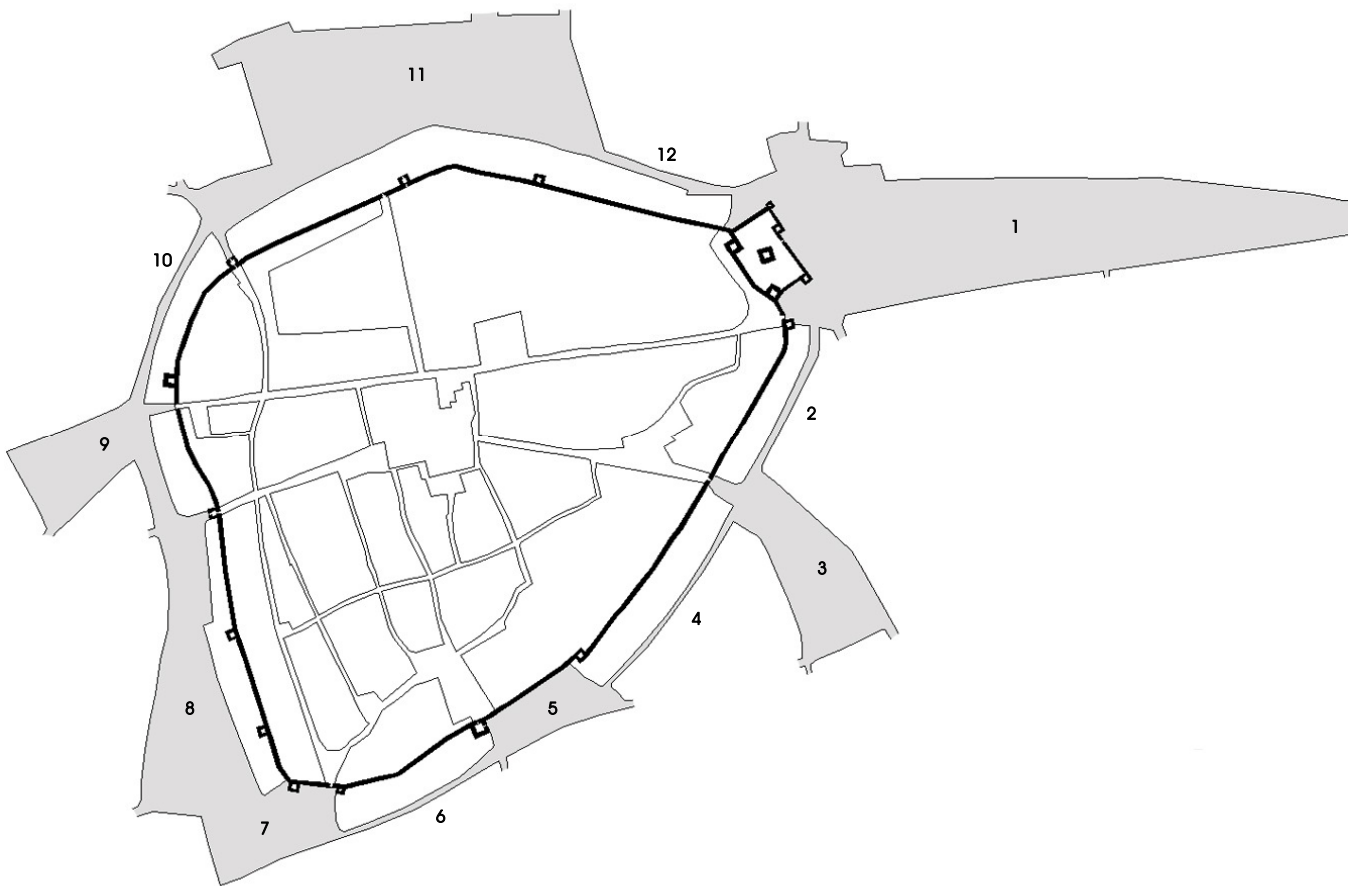
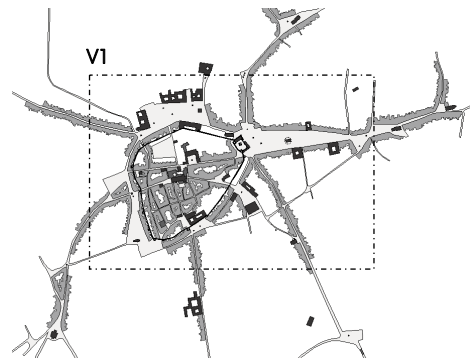


Fig. 47 - V1: Esquema del «anillo de campos» de Braga.



Además de la creación de los campos circundantes a la muralla, el arzobispo potenciará la urbanización de las vías suburbanas que unían la ciudad con el territorio envolvente, es decir, con los aglomerados que se van formando desde la Alta Edad Media a lo largo de caminos o alrededor de centros de culto cristiano. Las vías suburbanas más importantes que fueron objeto de un proceso de urbanización a partir de la Edad Moderna fueron (Ribeiro, 2008):

- La *Rua dos Chãos*, tenía un papel muy importante ya que unía la ciudad desde el *Campo de Santa Ana* hasta la *freguesia e Igreja de S. Vicente*. Su trazado es coincidente con parte del trazado de la antigua Vía XVIII que unía *Bracara Augusta-Asturica Augusta*. La creación del *Campo de Santa Ana* benefició la urbanización de esta vía;
- El eje formado por la *Rua das Águas* y la *Rua da Ponte de Guimarães* –actual *Avenida da Liberdade*– permitía la unión entre el *Campo de Santa Ana* y el puente hacia Guimarães. En el siglo XVI su morfología ya estaría definida con un gran número de construcciones a ambos lados del eje, posiblemente gracias al desenvolvimiento del importante centro económico que se consolidó en la *Arcada*, convirtiendo esta vía en uno de los elementos comerciales más importantes de los siglos XVII y XVIII;
- *Rua dos Pelames* –actual *Rua de S. Geraldo*– facilitaba la unión entre el *Campo de Santiago* y el *Ponte dos Pelames*, trayecto que se dirigía hacia Oporto. A finales del siglo XVI ambos lados de la calle se encontraban ya edificados, estando en uno de ellos el *Convento da Conceição*. Esta calle está dividida por un pequeño camino que corría en sentido Este-Oeste cerca de los límites del convento, el cual parece que acompaña por el lado exterior el trazado de la muralla romana, pudiendo ser una fosilización topográfica de parte de su trazado;
- La vía formada por la *Rua de S. Miguel-o-Anjo*, *Rua da Cruz de Pedra* y la *Rua Direita*, podría corresponderse a un camino romano que uniría la ciudad a la basílica paleocristiana de *S. Pedro de Maximinos*. En la Edad Media este eje es referido como *Rua de Maximinos*, articulándose con la puerta del mismo nombre y la *Rua dos Burgueses* hasta la fachada principal de la Sé. La *Rua de Maximinos* formaría así una vía que inicialmente corría Este-Oeste girando después su camino hacia Sur, acompañando el trazado de la muralla romana hasta el cruce con la *Rua de S. Sebastião*, vía correspondiente al tramo Oeste del *decumanus maximus*. Aquí la calle se bifurcaba en dos tramos, una en dirección a la Iglesia de *S. Pedro de Maximinos* y otra que posiblemente seguiría el trazado de la vía romana conocida como Vía XVI, cuyo trazado correspondería con la *Rua Direita*. A partir del siglo XVI la *Rua de Maximinos* pasó a ser conocida con el nombre de *Rua de S. Miguel-o-Anjo* hasta donde giraba hacia Sur, a partir de aquí se conocía como *Rua da Cruz de Pedra* y la restante como *Rua Direita*;
- La *Rua das Cónegas* –actual *Rua da Boavista*– uniría el *Campo da Vinha* con la *freguesia* de Real, hasta llegar al *Igreja/Convento de S. Francisco* donde se edificó la Capilla sepulcral de S. Fructuoso. Se trata de una vía importante desde la Edad Media, puesto que unía las propiedades de la canónica bracarense a S. Fructuoso. En el siglo XVI las intervenciones de D. Diogo de Sousa en la *Igreja de S. Francisco* beneficiarán la urbanización de esta vía, siendo en el siglo XVII la mayor arteria suburbana de la ciudad hasta el siglo XIX.

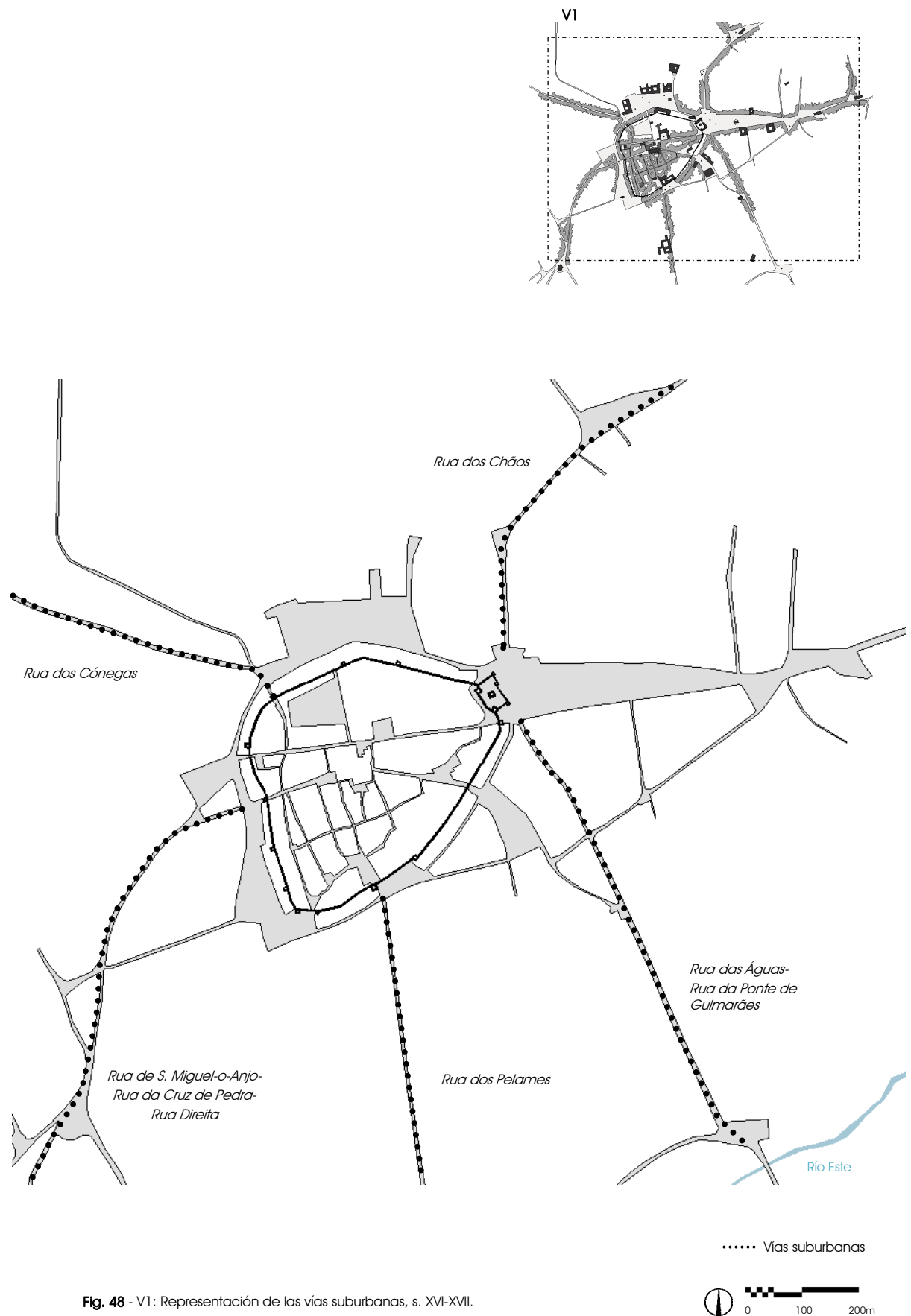


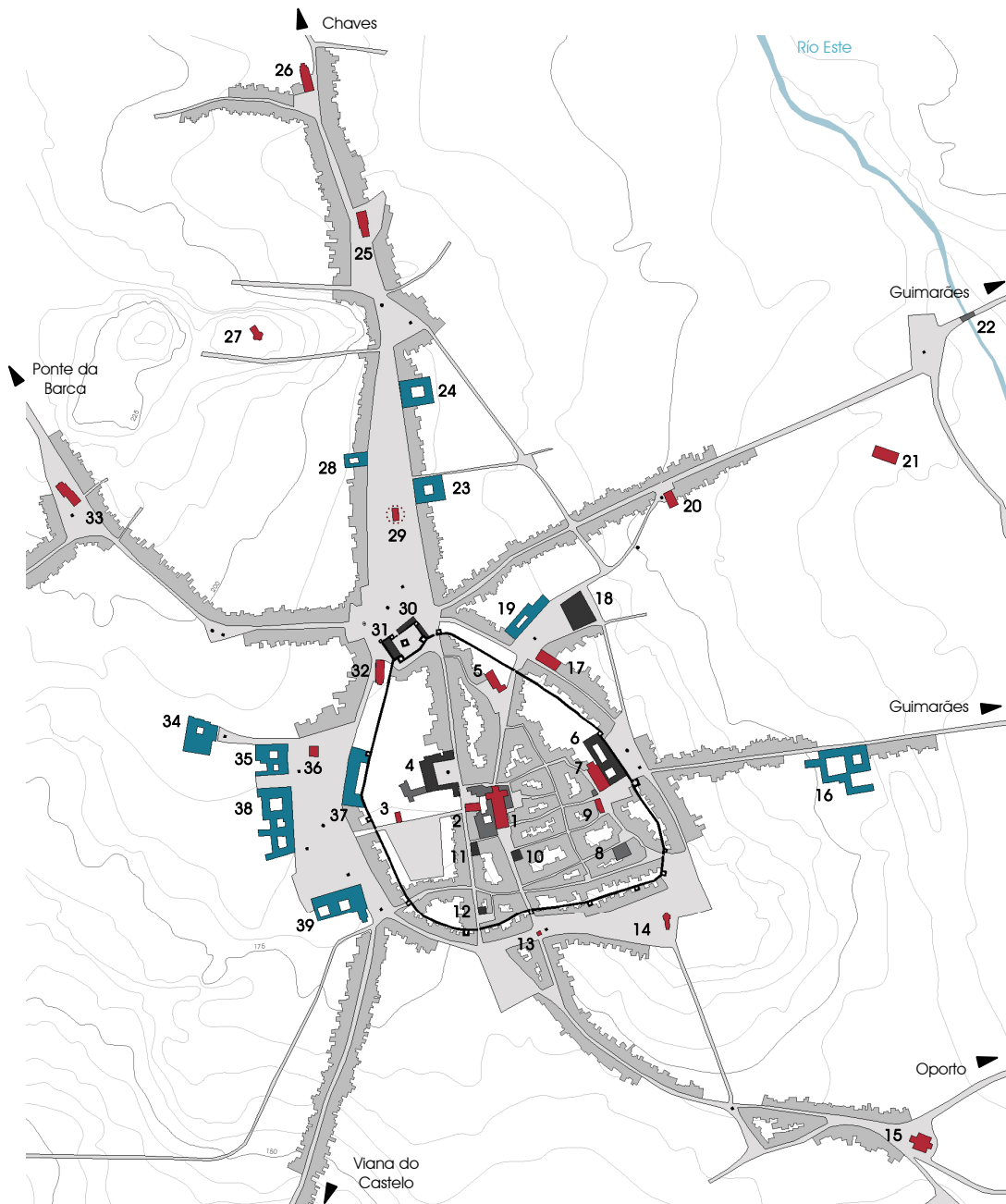
Fig. 48 - V1: Representación de las vías suburbanas, s. XVI-XVII.

4.3.2.3. Principales Equipamientos

En lo que respecta a los equipamientos colectivos el arzobispo emprendió todo un conjunto de nuevos proyectos. Entre ellos se conoce la construcción y reparación de los alpendres situados en los límites opuestos de la *Rua D. Diogo de Sousa* y la *Rua do Souto*, como apoyo a las actividades comerciales y artesanales. Los alpendres cercanos a la *Porta do Souto* son conocidos como 'as casas do arco', denunciando la presencia de alguna estructura en arco (Maurício, 2000). Como mercados se sabe que D. Diogo creó el Mercado del Pescado, en el final de la *Rua D. Diogo de Sousa*, al lado del *Arco da Porta Nova* y, el Mercado de la Carne, localizado actualmente en el cruce de la *Rua D. Diogo de Sousa* y la *Rua do Cabido*. También el Mercado del Pan, en el bajo del edificio de la Cámara Municipal, otro de los equipamientos atribuibles a D. Diogo ya que el arzobispo expropió cuatro casas para situar el nuevo edificio cuando remodeló el *parvís medieval*. Este edificio sería uno de los más significativos para el urbanismo renacentista, como se puede comprobar su destaque en el *Mapa de Braunio* (fig. 45, p. 116). Sería en este periodo cuando se impulsen los estudios públicos en Braga al adaptarse la antigua *Capela de S. Paulo* como un colegio, haciendo que el *Largo de S. Paulo* funcionase como un verdadero patio académico (Bandeira, 2000). En lo que respecta a la actividad médica se continuaron las obras del *Hospital de S. Marcos*, que más que un hospital como hoy se entiende, correspondería a un albergue destinado a peregrinos y a la misericordia de los enfermos. En este periodo D. Diogo de Sousa también mandó comenzar las obras de ampliación del Palacio de los Arzobispos, sucedidas por diferentes arzobispos a lo largo de los siglos XVII y XVIII como D. Rodrigo de Moura Teles y D. José de Bragança (Ribeiro, 2011). La fachada principales de este nuevo volumen estaba girada para la actual *Rua do Souto*, reforzando la importancia de la calle con la creación del actual *Largo do Paço*.

Las infraestructuras de abastecimiento de agua existentes en la ciudad se basaban en una red de fuentes y diversos puntos de agua como pozos, que estaban distribuidos por toda la ciudad. El arzobispo, en este sentido, creó una nueva red de fuentes acorde con los gustos de la época con una finalidad monumental y simbólica, mucho más extensa que la anterior haciendo llegar el abastecimiento de agua por primera vez a ciertas zonas de la ciudad, como por ejemplo en la *Rua dos Cónegas*. Además, la creación de estas nuevas fuentes, en la mayoría de los casos, obligaba a realizar trabajos urbanos para mejorar sus envolventes (Bandeira, 2000).

Finalmente, referir que la Contrarreforma fue un movimiento que comenzó en el siglo XVI como respuesta a la reforma protestante de Martín Lutero. Para el contexto bracarense significó el desenvolvimiento de un gran número de edificios religiosos, entre ellos el *Mosteiro da Nª Sª dos Remédios* (1547), *Convento do Salvador* (1592), *do Pópulo* (1596), *da Conceição* (1629), *do Carmo* (1654), *dos Congregados* (1687), *Recolhimento de S. António das Beatas* (1588), *da Penha* (1625) y *de Sta. Maria Madalena* (1720-22). Entre las nuevas iglesias o capillas nombrar la *Capela da Nª Sª da Conceição*, *Casa dos Coimbras* (1925), *de S. António da Praça* (1546), *de S. Paulo* (1560), *Igreja da Misericórdia* (1562), *de Sta. Cruz* (1625) y la *de S. Victor* (1686). Por último, añadir que en 1574 se construyó en Braga el primer Seminario (Oliveira et al., 1982).



LEYENDA

- | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--|----------------------------------|
| 1. Sé Catedral | 14. Capela de S. Sebastião | 27. Capela de Nª Sª de Guadalupe | Edificios religiosos de culto |
| 2. Igreja da Misericórdia | 15. Igreja de S. Pedro de Maximinos | 28. Recolhimento de Sta. Maria Magdalena | Edificios religiosos otros |
| 3. Igreja de S. António da Praça | 16. Convento da Conceição | 29. Capela de Sta. Ana | Edificios relevantes de la época |
| 4. Residencia Obispo | 17. Igreja da Sta. Cruz | 30. Alpendres, 'as casas do arco' | Edificios relevantes antiguos |
| 5. Capela de Nª Sª da Conceição | 18. Hospital de S. Marcos | 31. Aduana/Prisión | Mancha construída general |
| 6. Estudios públicos | 19. Mosteiro da Nª Sª dos Remédios | 32. Igreja dos Terceiros | Fuente/Crucero/Picota |
| 7. Capela de S. Paulo | 20. Grafaria de S. Lázaro | 33. Igreja de S. Vicente | |
| 8. Sinagoga | 21. Capela de S. João da Ponte | 34. Convento do Carmo | |
| 9. Igreja da Cidade | 22. Puente | 35. Recolhimento S. António das Beatas | |
| 10. Câmara Municipal | 23. Congregação do Oratório | 36. Capela da Nª Sª do Amparo | |
| 11. Açougue (mercado carne) | 24. Recolhimento da Penha | 37. Seminário de S. Pedro | |
| 12. Mercado pescado | 25. Igreja da Nª Sª a Branca | 38. Convento do Salvador | |
| 13. Capela de S. Miguel-o-Anjo | 26. Igreja/Grafaria de S. Victor | 39. Convento do Pópulo | |

Fig. 49 - Planta teórica de la Ciudad Renacentista.



4.3.3. La Ciudad Barroca, siglo XVIII

El Cabido de la Sé de Braga es, a mediados del siglo XVIII, el principal propietario urbano de la ciudad y también la autoridad política y el gran potentado económico, por ello probablemente fuese además el autor de todo el fondo documental de esta época, respectivamente el *Mapa das Ruas de Braga* (MRB), elaborado con el objetivo de registrar todas las propiedades del Cabido, hoy en día sito en el ADB (Bandeira, 1992). Este documento es un libro singular de elevado valor iconográfico que describe los alzados de las calles. Son representados 67 espacios viarios de los cuales 52 están íntegramente diseñados, mientras que los restantes o bien muestran solo un alzado de la calle o simplemente hacen un pequeño apunte toponímico. El libro se considera una fuente imprescindible que transmite una gran información de la configuración del espacio urbano con un gran rigor descriptivo, sobre todo de la ciudad intramuros. Este documento es fundamental para poder caracterizar la morfología urbana de Braga en el siglo XVIII, ya que al contrario que en otras ciudades europeas y portuguesas, Braga no disponía de un gran patrimonio cartográfico que representase la organización de la ciudad en aquel entonces.

La silueta de la ciudad estaba caracterizada por el gran número de pináculos de todos los edificios religiosos. Las calles de la ciudad intramuros, estrechas y oscuras, contrastaban con los espacios periféricos, formados o bien por el «anillo de campos» o bien por las anchas y largas calles suburbanas. El centro urbano de origen medieval estaba comprimido por la delimitación que imponía la muralla, creciendo a lo largo de las principales vías. Senna Freitas (in Bandeira, 1992, p. 39) describe el aspecto general de la ciudad con esta metáfora, "el aspecto exterior, fuera de sus muros, es similar (...), a una araña, por tener cuerpo pequeño y grandes piernas", la ciudad crecía configurando un plano de modelo radiocéntrico. Por otro lado, D. Diogo de Sousa fue clave para el urbanismo moderno de Braga, ya que los campos que creó continuaron funcionando en el siglo XVIII como espacios de descompresión.

Braga viviría en este siglo dos momentos diferentes que serían determinantes desde el punto de vista urbano: la creación del *Campo Novo* (1720-1725), bautizado como *Praça do Gavião* y hoy conocido oficialmente como *Praça Mousinho de Albuquerque*; y la creación del nuevo edificio de la *Arcada*, en 1769, que podría considerarse la mayor remodelación que la ciudad hubiera tenido (Oliveira, 2011). Entre tanto, Braga vivió algunos cambios como la remodelación del antiguo Campo de Toros ahora convertido en plaza municipal, la creación de la *freguesia* de S. Lázaro o la lenta reorganización del espacio del *Campo de Santa Ana*.

A continuación, de forma simple y esquemática se expondrán las principales calles que son representadas en el MRB y que configuran la ciudad en el siglo XVIII, muchas de ellas aún supervivientes de la ciudad renacentista. Se citará el topónimo antiguo y actual de cada una de las calles para después ser localizadas en el mapa de la ciudad barroca, consiguiendo de esta forma, una mejor lectura y entendimiento del urbanismo bracarense de este siglo, para después poder continuar explicando los cambios generales que sucedieron.



Fig. 50 - Praça Mousinho de Albuquerque (*Campo Novo*) s/fecha.



Fig. 51 - Arcada siglo XIX-XX.

- 1 Rua do Campo | Rua D. Frei Caetano Brandão
- 2 Rua Nova | Rua D. Diogo de Sousa
- 3 Rua dos Assougues Velhos | Rua do Cabido
- 4 Praça do Pão | Rua D. Paio Mendes
- 5 Rua das Oucias | Rossio da Sé e Rua de N. S. do Leite
- 6 Rua do Souto, Porta do Souto | Rua do Souto
- 7 Loura e Terreiro do Castelo | Rua do Castelo
- 8 Rua de Janes | Rua de Janes
- 9 Rua de S. João | Rua de S. João
- 10 Travessa da Rua de S. João para a do Forno | Rua D. Afonso Henriques
- 11 Rua dos Cegos o do Forno | Rua do Forno
- 12 Travesa da Rua do Forno para la Rua do Poço | Rua D. Afonso Henriques
- 13 Rua Pequena | Rua do Farto
- 14 Rua de S. Maria o Rua do Poço | Rua Gonçalo Pereira
- 15 Travessa da Rua do Poço para la Rua D. Gualdim | Rua D. Afonso Henriques
- 16 Rua de D. Gualdim | Rua de D. Gualdim Pais
- 17 Travessa da Rua de D. Gualdim hasta Couto do Arvoredo | Rua D. Afonso Henriques
- 18 Ruas das Chagas | Ruas das Changas
- 19 Rua de S. Antonio | Rua de S. Antonio das Travessas
- 20 Terreiro de S. Antonio y Postigo | Rua de S. Paulo
- 21 Rua Verde | Rua D. Frei Caetano Brandão
- 22 Rua de Maximinos | Rua D. Paio Mendes
- 23 Rua dos Çapateiros | Rua D. Frei Caetano Brandão
- 24 Rua da Violinha | Rua da Violinha
- 25 Campo de S. Sebastião y Em Frente do Assougue | Rua do Matadouro / Campo das Carvalheiras / Av. S. Miguel-o-Anjo
- 26 Rua de S. Miguel o Anjo | Rua V. Pindela
- 27 Rua da Cruz de Pedra | Rua da Cruz de Pedra
- 28 Rua Direita | Rua Direita
- 29 Rua do Beco | Largo do Beco
- 30 Quingosta de S. Sebastião | Rua de S. Sebastião
- 31 Rua do Alcaide | Rua do Alcaide
- 32 Rua dos Pelames | Rua de S. Geraldo
- 33 Campo de Santiago y Rua do Anjo | Largo de Santiago y Rua do Anjo
- 34 Quingosta das Cruzes | Rua dos Falcões
- 35 Rua de S. Marcos, Rua dos Granginhos | Rua de S. Marcos y Rua de S. Lázaro
- 36 Rua das Ágoas | Av. da Liberdade
- 37 Rua de S. Lazaro | Av. da Liberdade
- 38 Rua da Ponte de Guimarães | Av. da Liberdade
- 39 Ponte de Guimarães | Av. da Liberdade
- 40 Rua do Paymanta | Rua Conselheiro Lobato
- 41 Campo de Santa Anna | Av. dos Combatentes/Av. Central
- 42 Campo y Calçada de N. S. a Branca | Largo da Senhora-a-Branca
- 43 Campo de N. S. a Branca, Rua da Regoa, Rua Nova da Seara | Largo da Senhora-a-Branca y Rua de S. Victor
- 44 Rua da Fonte da Carcova, Rua do Carvalhal | Rua dos Capelistas
- 45 Rua dos Chãos de Baixo | Rua dos Chãos
- 46 Rua de S. Andre | Rua de S. André
- 47 Rua de S. Barnabé | Rua de S. Barnabé
- 48 Praça do Gavião | Praça Mousinho de Albuquerque
- 49 Rua de S. Gonçalo | Rua de S. Gonçañip
- 50 Rua de N. S. de Guadalupe | Rua de Guadalupe
- 51 Rua da Oliveira | Rua das Oliveiras
- 52 Rua Em Frente de N. S. de Guadalupe, Rua da Regueira Margarida | Rua da Regueira y Rua de Camões
- 53 Rua dos Chãos de Sima | Rua de S. Vicente
- 54 Rua das Palhotas | Rua das Palhotas, tramo sur de la Av. Artur Soares
- 55 Rua de Infias | Rua Coselheiro Januário
- 56 Estrada de Real | Rua Costa Gomes y Largo Sousa Gomes
- 57 Rua das Cónegas | Rua da Boavista
- 58 Ruas dos Biscainhos | Rua dos Biscainhos
- 59 Quingosta da Rua das Ágoas | Largo João Penha

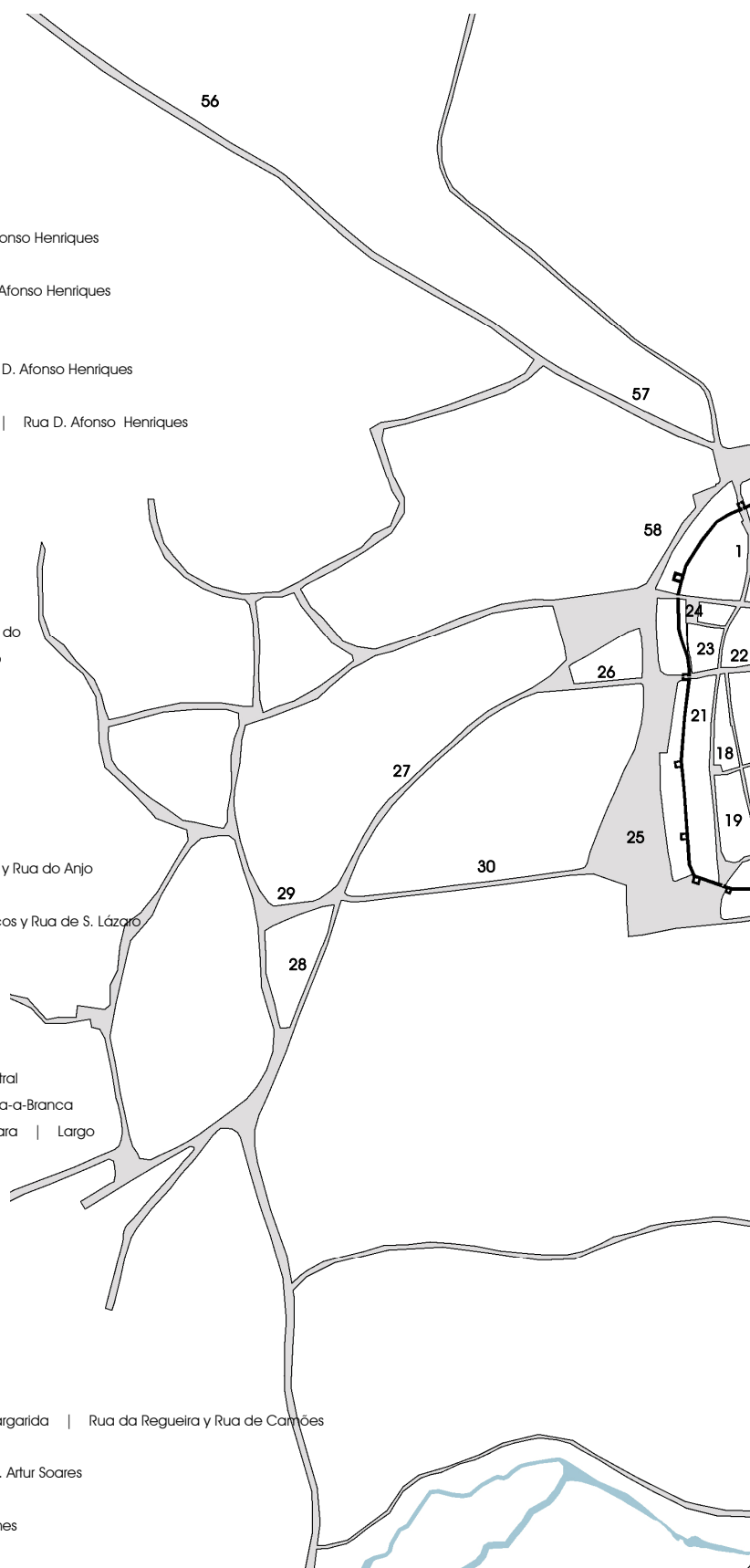
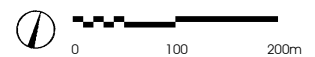




Fig. 52 - Nuevos espacios urbanos en el s. XVIII.

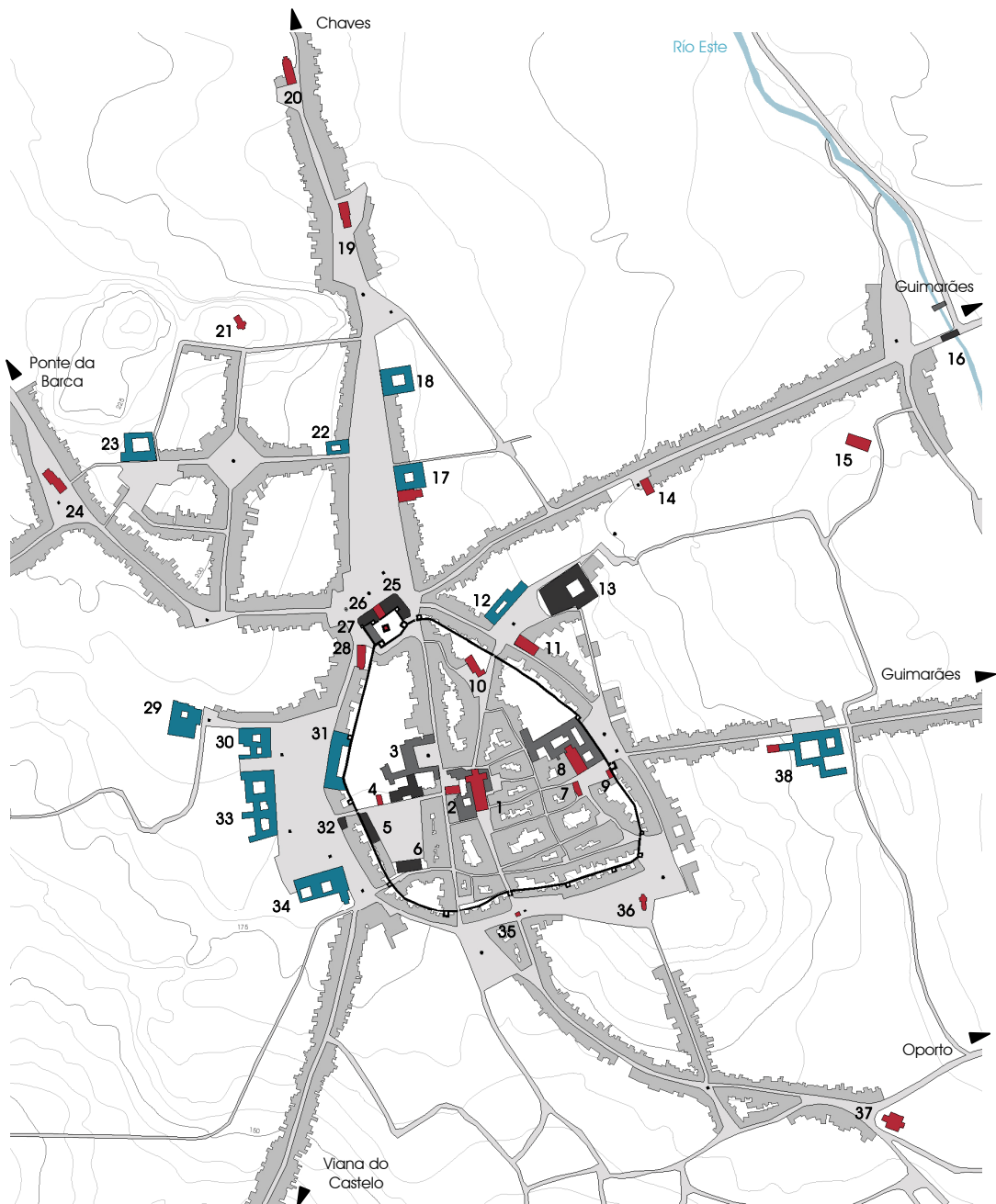


4.3.3.1. Cambios en la Estructura Urbana

El periodo Renacentista caracterizado por la abertura del «anillo de campo», culmina con la investidura de D. José de Bragança a mediados del siglo XVIII, arzobispo de la ciudad entre 1741-1756. D. José fomentará la cosmopolización de la ciudad dignificándola como una pequeña capital. La necesidad de exteriorizar el poder llevó al expresionismo del fausto, siendo el Barroco una de las épocas más marcadas por esta tendencia, sobre todo en la arquitectura. Así el surto arquitectónico se magnificó en las diversas obras civiles y religiosas, con arquitectos de renombre como André Soares o Carlos Amarante (Bandeira, 1992).

Los cambios más relevantes en la ciudad intramuros se basan en el cambio de ubicación del centro de poder político, anteriormente localizado en el conocido *Bairro das Travessas*. Este barrio ya no posee el dinamismo que lo caracterizaba en el periodo medieval al reunir todas las actividades político-religiosas. Es ahora en el siglo XVIII cuando gracias a D. José, el *Campo de Touros* se vuelve el nuevo centro cívico de Braga al construirse una nueva ala del Palacio Arzobispal girada hacia la nueva plaza municipal y, en consecuencia, la trasferencia del edificio de la Câmara Municipal para en frente del mismo, localizándose así el nuevo centro de poder político en la mitad Norte de la ciudad. Entre el nuevo volumen del pazo y el nuevo edificio del ayuntamiento existía una calle en sentido Norte-Sur –actualmente *Rua de S. António/Praça Municipal/Rua da Misericórdia*–, poseyendo especial importancia por ser uno de los pocos ejes que comunicaba el *Campo da Vinha* con la *Rua do Souto*, reforzando su importancia urbana para el contexto de la ciudad. La *Rua do Souto*, además de albergar muchas de las actividades mercantiles pasó a ser el camino más corto desde el nuevo centro de poder político y el principal acceso oriental de la ciudad donde se situaban los alpendres (*Arcadas*), que poco a poco se iban reafirmando como un polo de atracción y crecimiento. A mediados del siglo XVIII este lugar ya era considerado como el centro de Braga, puesto que además de la importancia económica que la *Arcada* fue obteniendo, en este espacio confluían las principales rutas a las *freguesias* de S. Vicente, S. Victor y S. José de S. Lázaro y, los accesos Norte, Este y Sur a la ciudad. La *Arcada*, llamada '*as casas do arco*', constituían desde su creación en tiempo de D. Diogo de Sousa un verdadero interpuerto entre Braga y sus comunidades vecinas, convirtiendo esta zona en un punto de encuentro de población y actividades, siendo sus arcos construidos en el año 1715 (Oliveira et al, 1982).

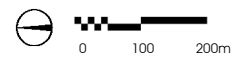
D. José de Bragança fue sucedido por su sobrino D. Gaspar de Bragança, arzobispo entre 1758-1789. Con D. Gaspar Braga sentiría un intento de intervención urbanística con un programa de obras que probablemente, imitasen las obras realizados en Lisboa después del Terremoto de 1755 o en Oporto con la influencia de los Almadás. Entre los cambios de iniciativa municipal se sugirió la demolición de dos fuentes en la *Rua dos Chãos* y *Campo da Vinha* por interrumpir la circulación; la demolición de los alpendres creados por D. Diogo de Sousa y la de dos capillas situadas en el *Campo da Vinha* y *Santa Ana*, entre otras. Las intervenciones hechas por D. Gaspar fueron la construcción de tres fuentes en el *Campo das Hortas*, *Praça do Gavião* y *S. Sebastião*, y la nivelación de la *Praça do Gavião*, entre otras (Bandeira, 1992).



LEYENDA

- | | | | |
|--|--|---|----------------------------------|
| 1. Sé Catedral | 13. Hospital de S. Marcos | 26. Igreja de N ^o S ^a da Lapa | Edifícios religiosos de culto |
| 2. Igreja da Misericórdia | 14. Grafaria de S. Lázaro | 27. Aduana/Prisão | Edifícios religiosos outros |
| 3. Residência Obispo | 15. Capela de S. João da Ponte | 28. Igreja dos Terceiros | Edifícios relevantes de la época |
| 4. Igreja de S. António da Praça | 16. Puente viejo y nuevo | 29. Convento do Carmo | Edifícios relevantes antiguos |
| 5. Viviendas criados Obispo | 17. Igreja/Convento dos Congregados | 30. Recolhimento S. António das Beatas | Macha construída general |
| 6. Câmara Municipal | 18. Recolhimento da Penha | 31. Seminário de S. Pedro | Fuente/Crucero/Picota |
| 7. Igreja da Cíidade | 19. Igreja da N ^o S ^a a Branca | 32. Colégio dos Órfãos | |
| 8. Capela de S. Paulo/Seminário de S. Tiago | 20. Igreja/Grafaria de S. Victor | 33. Convento do Salvador | |
| 9. Capela de N ^o S ^a da Torre | 21. Capela da N ^o S ^a de Guadalupe | 34. Convento de Pópulo | |
| 10. Capela da N ^o S ^a da Conceição | 22. Recolhimento Sta. Maria Magdalena | 35. Capela de S. Miguel-o-Anjo | |
| 11. Igreja de Sta. Cruz | 23. Recolhimento de S. José | 36. Capela de S. Sebastião | |
| 12. Mosteiro da N ^o S ^a dos Remédios | 24. Igreja de S. Vicente | 37. Igreja de S. Pedro de Maximinos | |
| | 25. Arcada | 38. Convento da Conceição e Igreja de S. Tiago | |

Fig. 53 - Planta teórica de la Ciudad Barroca.



4.3.3.2. El Campo Novo

La creación de la *Praça do Gavião*, nombre oficial con el que se bautizó este nuevo espacio, data del año 1725 y, probablemente, se trate de una intervención planeada realizada por el ayuntamiento ya que se trata de un espacio organizado y no de un acto espontáneo y orgánico, característico en el crecimiento urbano de la ciudad.

La idea del proyecto fue cruzar por lo menos dos vías en su máxima extensión, vías que por lógica, deberían estar articuladas con otras adyacentes a ellas (Oliveira, 2011). La estructura en cuestión está formada por la *Praça do Gavião* situada en el cruce de cuatro vías, respectivamente, la *Rua de S. Gonçalo* descendiendo a Norte hasta llegar al *Campo de Santa Ana*, la *Rua de S. André* comunicando la plaza central con las *Ruas dos Chãos (Baixo-Sima)*, estableciendo el acceso a Norte la *Rua das Oliveiras* y, finalmente hacia Este, la *Rua de Guadalupe*. Aún dentro de la estructura, aunque no directamente asociadas con la plaza, se encuentran dos calles: la *Rua de S. Barnabé*, que parte hacia Norte desde la *Rua de S. André*, y la *Rua de Em Frente de N.ª. S.ª. de Guadalupe* –actualmente *Rua do Sardoal/Rua da Regueira*–, situada perpendicularmente al tope de la calle con el mismo nombre, actualmente conocida como *Rua da Regueira* y *Rua de Camões* (Bandeira, 1992).

Es curioso el contraste aparente que muestra el conjunto, puesto que se trata de un proyecto urbano armonioso, claramente regular y proporcionado, situado en una zona complicada topográficamente, bien por la irregularidad de la superficie donde se asienta y por estar en un terreno con una pendiente elevada, bien por la abundante cantidad de afloramientos rocosos que hacen del terreno una superficie difícil de trabajar.

La *Praça do Gavião* o *Campo Novo*, fue diseñada bajo un nuevo concepto urbano, una nueva manera de pensar la ciudad, es decir, esta nueva estructura significa para la época una intervención innovadora que rompe con el sistema espontáneo de crecimiento (Bandeira, 1992). Es una forma urbana que corresponde básicamente a la abertura de una plaza central cuadrangular, donde de sus vértices parten ortogonalmente cuatro calles más amplias que las que existían en aquel entonces en Braga. Al contrario de otras plazas ésta no fue creada para retener a los transeúntes que pasaban por allí. A pesar de constituir el centro geométrico de toda esa área, este espacio tenía una funcionalidad más privada, enfocada más hacia la ocupación residencial, más que a un espacio público destinado a actividades cívicas, sociales o culturales (Oliveira, 1993).

La construcción de la plaza significó para la ciudad la concentración de una parte de la población en este lugar, contribuyendo de alguna manera, a frenar el crecimiento lineal y espontáneo que se daba en las principales vías suburbanas desde el siglo XVI. Se trata de una intervención urbana que muestra una preocupación por regularizar de una manera racional el crecimiento de la ciudad, puesto que la población iba aumentando progresivamente y cada vez se hacía más difícil controlar la vida urbana.

- 1 Campo Novo | Praça Mousinho de Albuquerque
- 2 Rua de S. Gonçalo
- 3 Rua de S. André
- 4 Rua das Oliveiras
- 5 Rua de Guadalupe
- 6 Rua de S. Barnabé
- 7 Rua de Em Frente de N.ª, S.ª. de Guadalupe | Rua do Sardoal/Rua da Regueira

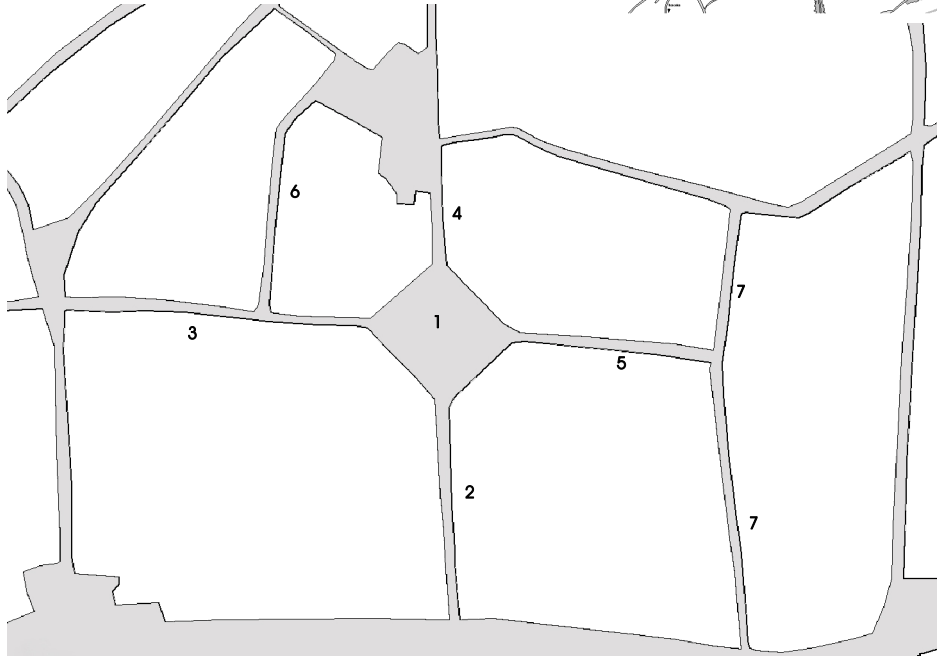
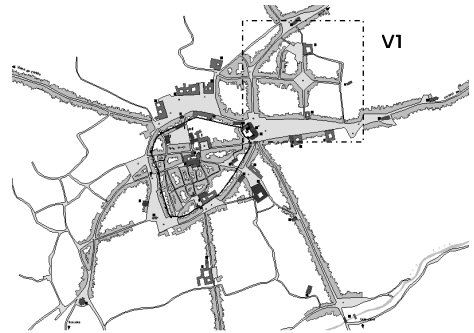


Fig. 54 - V1: Representación del conjunto de calles que forma el *Campo Novo*.

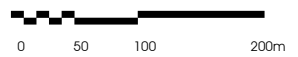


Fig. 55 - Praça Mousinho de Albuquerque (*Campo Novo*) actualmente.

4.3.3.3. La Dislocación del Centro de la Ciudad

Desde la creación del burgo medieval en el siglo XI el centro de la ciudad podría considerarse que fue la Sé Catedral, centro alrededor del cual giraron todas las intervenciones urbanísticas de los siglos XVI y XVII. Ahora, en el siglo XVIII, con la expansión de la ciudad desde entonces pero sobretodo, con la creación de nuevos espacios fuera de la muralla, como por ejemplo el *Campo Novo*, este centro medieval se trasladará a un nuevo centro moderno, el *Campo de Santa Ana*, concretamente en el lugar donde estaba situado el edificio de la *Arcada*. La transferencia de un centro a otro comenzó en el siglo XVI con las intervenciones que el arzobispo D. Diogo de Sousa planeó para la ciudad, entre ellas la creación del «anillo de campos» y la construcción de dos alpendres, cada uno en un límite opuesto del eje formado por la actual *Rua D. Diogo de Sousa* y *Rua do Souto*. En concreto el que se encontraba al final de la *Rua do Souto* junto a la puerta del mismo nombre, será el que con el paso del tiempo adquiera más importancia, puesto que se situaba en una zona donde convergían varias vías de acceso importantes, dando lugar a una zona de gran actividad. Estos factores beneficiaron a que, en 1715, unos nuevos alpendres fueran construidos en la zona de la actual *Arcada* y no en el *Arco da Porta Nova*, con una mayor área cubierta y condicionando de manera decisiva, para que el *Campo de Santa Ana* se volviese un lugar de atracción de actividades y gente (Oliveira, 2011).

Para concluir y reforzar la importancia que este espacio fue ganando con el paso del tiempo, la Cámara Municipal de Braga (CMB) mandó construir, en 1769, un edificio encima de los alpendres mucho más voluminoso que el ya existente, proponiendo una construcción de tres pisos y una iglesia en el medio dedicada al culto de *Nossa Senhora da Lapa*. Probablemente el proyecto de dicha iglesia fue decisivo para que la CMB sintiese la necesidad de levantar un edificio con mayor volumetría encima de los alpendres, puesto que si no, la relación de proporciones entre las dos construcciones sería muy dispar.

Por otro lado, un factor que directa o indirectamente benefició a este cambio de centralidad, podría ser la construcción del *Campo Novo* en la zona Norte del *Campo de Santa Ana* y no en otro lugar. Recordar que este proyecto fue una intervención pensada que refleja una nueva idea de ordenamiento en el crecimiento urbano, es decir, un crecimiento más controlado. La creación de este espacio como barrio residencial tan cerca del *Campo de Santa Ana*, influye para que la zona gane en residentes, actividades y en definitiva, en importancia.

Fuera de la ciudad el «anillo de campos» configura desde el renacimiento un importante espacio que condiciona el crecimiento urbano, es decir, le proporciona a la ciudad una estructura de expansión orgánica caracterizada básicamente por la disposición de amplios espacios justo en frente de las principales puertas de salida. La importancia que este proyecto urbano tuvo para Braga, fue la contribución de estos espacios para desahogar la antigua ciudad amurallada, constituyendo áreas con una menor densificación constructiva que poco a poco fueron ganando más protagonismo que la zona intramuros, debido a que ahora, era aquí dónde los edificios más importantes tenían lugar, como la *Arcada* en el *Campo de Santa Ana*.

4.4. Edad Contemporánea, siglo XIX-1974

Cuando uno se aleja del centro, el crecimiento urbano se vuelve cada vez más sin sentido y discontinuo, más difuso y sin eje, excepto allí donde alguna ciudad superviviente ha dejado la huella original de una vida más ordenada (Mumford, 2012, p. 905).

4.4.1. Aspectos Generales

El siglo XIX es un siglo caracterizado por la continuidad de la ciudad barroca y la aparición de nuevas tipologías urbanas que van sentando las bases de la ciudad contemporánea. Es un periodo de fuerte crecimiento demográfico, donde importantes cambios sociales determinarán profundas transformaciones urbanas y la adaptación a nuevas necesidades de infraestructuras, equipamientos, vivienda, etc. (Lamas, 2004). Los cambios sociales, políticos y económicos como consecuencia de la Revolución Industrial, provocaron la aparición de un nuevo tipo de ciudad, la Ciudad Industrial, caracterizada por la segregación del espacio entre barrios burgueses y obreros, consecuencia principal de los nuevos transportes que permitían que la clase social media y alta abandonase el centro histórico y ocupara la periferia. Sin embargo, este proceso acelerado dado en algunos países de Europa no se sintió de la misma manera en Portugal. Para entender el porqué es necesario exponer en general la situación que vivía el país entonces.

Comenzando por los conflictos con España que provocaron la *Guerra das Laranjas* (1801) y siguiendo con las invasiones francesas (1807-1810), Portugal vivió tal situación que en 1807 toda la corte huiría a Brasil, dejando al país sin monarca y proclamando a Río de Janeiro nueva capital del reino. Toda esta situación desencadenó una profunda crisis, al mismo tiempo que el liberalismo ganaba fuerza. Esta ideología promovía la libertad individual económica, política, ideológica y religiosamente, el derecho a la propiedad privada y la supremacía del individuo frente a las actitudes represivas del poder estatal. Defendida por pequeños grupos burgueses, explotó con una revolución (1820) cuyo objetivo principal era formar unas Cortes Constitucionales que hicieran volver al rey de Brasil. El monarca vuelve en 1821 renombrando Lisboa capital, instaurando una monarquía constitucional con la Constitución de 1822 (Birmingham, 2005).

Con la muerte del rey (1826) se da una disputa entre Constitucionalistas y Absolutistas que provoca una Guerra Civil (1828-1834) entre ambos, ganando el ideal constitucional. Entre 1842-1846, el monarca entrega el poder Costa Cabral, dándose un periodo dictatorial que causa un gran atraso en todos los campos en comparación con otros países. Con el fin del *cabralismo* se produce otra guerra civil entre Cartistas y Setembristas, saliendo victoriosos los primeros, dando paso al llamado periodo de Regeneración, cuya figura más representativa es Fontes Pereira de Melo. Empieza en 1851 una fase de modernidad e industrialización, promoviéndose obras de infraestructuras viarias –carreteras y vías ferroviarias–, además del desenvolvimiento del comercio y la industria (Birmingham, 2005). De aquí en adelante será cuando el país disfrute de una paz general que permite el progreso, desarrollándose la mayoría de las ciudades sin ningún tipo de planificación. La especulación inmobiliaria provoca que surjan nuevos espacios sin servicios básicos ni las necesidades sanitarias mínimas, es decir, barrios sin alumbrado, alcantarillado ni pavimentación, dando lugar a nuevos proyectos urbanos que se basaban en el cumplimiento de tres premisas: funcionalidad, para racionalizar la producción; higiene, para evitar epidemias; y tecnología, que convertía al arquitecto en un planificador del espacio urbano, además de un diseñador/constructor. "La ruptura morfológica que se procesa en el siglo XIX es de dimensión, escala y forma general de la ciudad (...), la ciudad deja de ser una entidad física delimitada para difundirse por el territorio, dando inicio a (...) ocupaciones dispersas y a la indefinición de los perímetros urbanos" (Lamas, 2004, p. 203).

Estos problemas urbanos se acentúan a medida que avanzan los años, entrando en el siglo XX con la misma dinámica y ritmo que el periodo anterior. Portugal inicia un nuevo siglo con un ambiente calmo hasta que la Revolución de Lisboa provoca el fin de la monarquía y la instauración de la Iª República, gobernado desde 1910 hasta el golpe militar de 1926, fecha en la que comienza una dictadura nacional. En 1933 se aprueba en referéndum una nueva constitución y se nombra a Oliveira Salazar nuevo jefe político, creando el modelo político fascista *Estado Novo*. El nuevo régimen mantuvo al país neutral en la IIª Guerra Mundial, privándolo de importaciones y en consecuencia aumentando la producción. A partir de 1950 se permite la entrada de nuevos capitales extranjeros que contribuyen al desarrollo económico. Además, el régimen se caracterizó por invertir en otros sectores como la educación básica, salud e infraestructuras, creando escuelas, hospitales y centros médicos, carreteras, puentes y abastecimiento eléctrico. El fin del régimen se produce el 25 de Abril de 1974 con el golpe de estado realizado por el *Movimento das Forças Armadas* y por el pueblo, cansados de la represión, censura y la debilidad económica provocada por la crisis petrolera de 1973 (Birmingham, 2005). Comienza así, a partir del 25 de Abril de 1974 la IIª República, aún vigente.

Antes de explicar los cambios que se dieron en este siglo, el *Mappa da Cidade de Braga Primas* (1755) (fig. 56), es una iconografía que vale la pena observar ya que muestra la ciudad de una manera global antes de los primeros cambios dados en el siglo XIX. Es interesante observar a la par que éste, el *Mappa de Braga do século XVII* (fig. 57), ya que ambos muestran más o menos lo mismo: la ciudad barroca asentada en un continuo crecimiento orgánico.

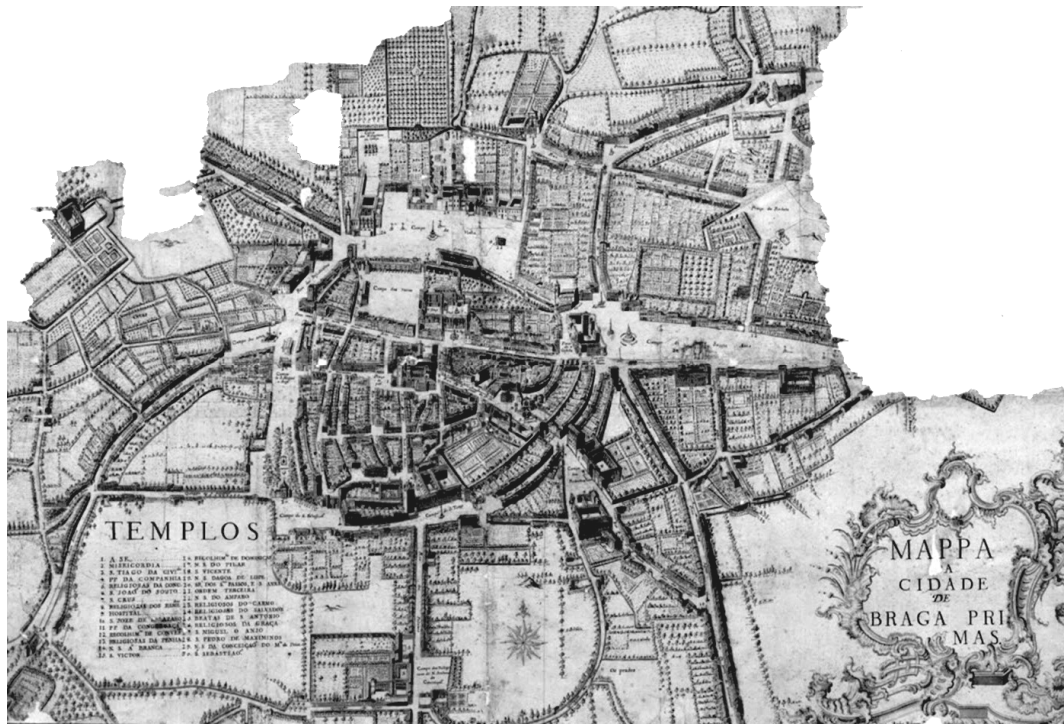


Fig. 56 - 'Mappa da Cidade de Braga Primas', autoria André Soares da Silva, Braga 1755.

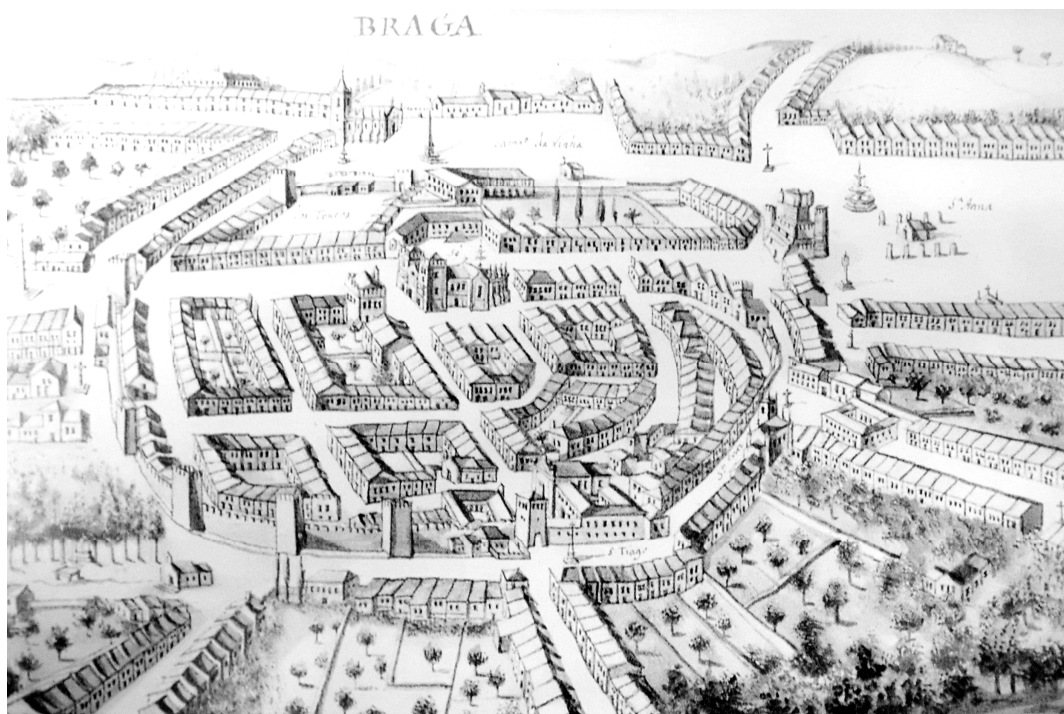


Fig. 57 - 'Mappa de Braga', autoria desconocida, Braga siglo XVII.

4.4.2. Siglo XIX en Braga

La primera mitad de siglo fue un periodo perjudicado por los conflictos bélicos que favorecieron negativamente al desenvolvimiento de los proyectos idealizados. Según Bandeira (2001.b, p.24),

con el triunfo y la consolidación del Liberalismo (...), los sucesivos gobiernos encontrarían en las obras públicas (...), razones prioritarias para la realización de sus designios. Las perspectivas de desenvolvimiento económico del país se asentarían en el incremento del comercio y (...) los mercados que, hasta entonces, (...) se encontraban ordenados en función de lógicas localistas y de tradición señorial.

Se podría afirmar que la implantación del Liberalismo, el fuerte peso del Estado y el aumento de la producción legislativa, tendrían en Braga sus repercusiones. Las primeras inquietudes tuvieron que ver con la comunicación de la urbe tanto municipal como regionalmente, realizándose acciones concretas que influirían directamente en la estructura urbana, respectivamente, por iniciativa local con la destrucción de las puertas de la muralla y, consecuentemente de políticas centrales con la creación de una red viaria moderna.

Muchas de las principales ciudades portuguesas del siglo XIX, por motivos defensivos, fueron expuestas a múltiples intervenciones relacionadas con políticas geoestratégicas de ámbito nacional, sin embargo, Braga no estaba incluida en esta lista de ciudades. La muralla constituía así un equipamiento obsoleto que impedía la circulación fluida del tráfico, siendo las puertas de la muralla los principales puntos de congestión. Su destrucción se afirmó como ventajosa, puesto que la piedra que la formaba se podría utilizar en la repavimentación de calles o en la construcción de nuevos edificios. Así pues, la primera puerta demolida sería la *Porta de S. Francisco*, seguida del *Postigo de S. Sebastião*, *Porta de Maximinos* y *Porta do Souto*, en la primera mitad del siglo. A partir de 1850 sólo se demolerían la *Porta de S. João* y el *Postigo de S. António*, permaneciendo hasta hoy en día el *Arco da Porta Nova*, monumentalizado como icono de la ciudad y, la *Porta de Santiago*, por estar incorporada a la estructura contigua del *Colégio de S. Paulo* y por el hecho de que el eje al que le daba servicio –*Rua de S. Geraldo*– dejó de ser un acceso privilegiado al centro de la ciudad (Bandeira, 2001.b). La destrucción de las puertas de la muralla estaba íntimamente relacionada y, posiblemente, fuese la consecuencia del desenvolvimiento de la red viaria. La creación de nuevas carreteras fue uno de los primeros síntomas de contemporaneidad, ya que muchas de las existentes eran aún las antiguas vías romanas (Matos, 1980). Los índices demográficos aumentaban poco a poco provocando que la circulación ganara más protagonismo en las cuestiones de Estado, es decir, había una preocupación general relacionada con la comunicación entre ciudades, tanto por sus accesos, como por los problemas derivados de la mala circulación dentro de los centros urbanos. Con el desenvolvimiento de estas nuevas carreteras y la reparación de las ya existentes, centrando los trabajos en los principales ejes de unión entre las grandes ciudades del país, Braga se clasificaba como ciudad de paso, integrada en una de las nuevas carreteras que uniría Lisboa-Valença do Minho. También, gracias a la reforma de las carreteras de la provincia del Miño que consideraba

Oporto como centro de gravedad de la región, se reforzaría el eje Braga-Oporto, y se consideraría el triángulo viario formado por Oporto-Braga-Guimarães, mejorando las comunicaciones entre las tres ciudades (Matos, 1980). Estas iniciativas no dejarían de aumentar dando lugar a un contexto adecuado para abandonar el marasmo que caracterizaba esta primera mitad del siglo XIX. Surgen así las primeras reglas de ordenamiento urbano que, cumpliendo un conjunto de medidas políticas, tienen como finalidad desenvolver una nueva fase en las comunicaciones que marcarán la segunda mitad del siglo. Respectivamente, en el caso de Braga, destacar las obras realizadas en los eje de comunicación con Barcelos, Valença, Ponte de Lima, Guimarães y Chaves, reforzando el papel intermediador en las relaciones comerciales entre el litoral y el interior Norte de Portugal.

En lo que respecta a los equipamientos públicos creados en este siglo, decir que prácticamente no hay ningún documento que sirva como base para su abordaje. El único documento que puede ayudar en su estudio es la *Série das Obras Urbanas de Braga* (SOUB), que solamente registra las obras hechas a partir de 1860. De manera general, los equipamientos públicos que tuvieron algún impacto fueron la creación del nuevo Cementerio en el cuadrante Noreste, la Estación de Tren en 1875, la abertura de la *Praça do Salvador* donde se ubicó el nuevo *Mercado do Peixe*, la creación del *Passeio Público e Jardim* en el *Campo de Santa Ana* reforzando su importancia con la localización, además, de algunos equipamientos importantes como el *Teatro de S. Geraldo* o la Biblioteca y Liceo en el antiguo *Convento dos Congregados*, la construcción en la *Rua do Matadouro* –actual *Rua do Elevador*– de un nuevo matadero, la creación del *Colégio Espírito Santo*, de una pequeña zona industrial a lo largo de la *Rua Nova de Sta. Cruz*, principal eje de expansión Este y, en 1876 en las traseras de la *Rua da Ponte*, la construcción del primer barrio operario en Braga: el *Bairro Democrático (Bairro Araújo Carandá)*, caracterizado como barrio pobre que debido a su imagen degradada, fue demolido en 1978 para dar lugar a la actual *Escola André Soares* (Oliveira et al., 1982). Además de éste, otros barrios fueron surgiendo, no llegando a ser urbanizaciones puesto que Braga nunca fue una ciudad industrial por excelencia. La demanda de vivienda, sobre todo para la clase pobre, se fue distribuyendo por las calles existentes de las *freguesias* del centro histórico y otras calles periféricas, como la *Rua das Palhotas* y *Rua da Boavista*, degradándolas y motivando posteriormente a profundas obras de rectificación y ensanche de éstas.

La dislocación del centro de Braga de la Sé para el *Campo de Santa Ana* gana fuerza en este siglo con el proyecto del Paseo Público y Jardín. El proyecto se basaría en dividir *el Campo de Santa Ana* en tres sectores diferentes, separados por dos calles principales. El sector principal, frontero a la *Arcada*, contenía la área ajardinada propiamente dicha, abriéndose para un reconfigurado *Largo da Lapa*, exponiéndose a través de una cóncava y ondulante entrada. El segundo sector, se establecía como una plaza central destinada a acoger la estatua del rey D. Pedro V y, el tercer sector, de configuración triangular, se ordenada por hileras de árboles alineadas en alameda, que convergía en el vértice Oeste, acabado por el monumental cruceiro de *Nª Sª a Branca* (Bandeira, 2001.a).

4.4.2.1. Primeras Plantas Cartográficas

Las referencias conocidas del *pensar* y del *saber hacer* la ciudad en Portugal, aunque numerosas, serán, hasta la segunda mitad del siglo XIX, para generalmente espacios urbanos puntuales, más por causa de circunstancias históricas y locales que del resultado de una política nacional y concertada para el sector. En el caso de Braga, a pesar de ésta ser heredera de dos ciclos de intervenciones urbanas globales –la rígida ciudad de *Bracara Augusta* y la ciudad modelada por D. Diogo de Sousa– en el siglo XIX no se evidencian iniciativas precursoras y continuas en materia de planeamiento urbano (Bandeira, 2001.b). A partir de 1850 surgen las primeras representaciones globales de la ciudad, que pretenden de manera elemental, servir como ayuda al planeamiento, gestión y organización del futuro tejido urbano.

Las dos primeras representaciones de Braga, pre-fontistas¹⁶, son la *Planta da Cidade de Braga*, autoría de Belchior José Garcez y Miguel Baptista Maciel en 1853/54 y, la *Planta Braga Pintoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte*, de autoría de Pereira Caldas en 1857. La planta de Garcez y Maciel (1853/54) (fig. 58) se trata de la primera planta de la ciudad levantada con rigor en base a los principios básicos de la triangulación geodésica¹⁷. Se trata de un documento realmente útil y una de las representaciones más precisas de la ciudad, sirviendo como base de la mayoría de las obras realizadas hasta la década de 1880, fecha en la que se realizará otro documento cartográfico de gran valor. El mapa muestra una imagen global de la ciudad, donde se puede apreciar los principales ejes de acceso, las vías que configuran la trama irregular del centro urbano y los caminos secundarios, además del volumen de masa edificada y los edificios más importantes –resaltados en el mapa con un color más oscuro que el edificado– y finalmente, los límites de las múltiples parcelas que configuran el territorio rural circundante, constituyendo un importante documento cartográfico.

La segunda planta de Pereira Caldas (1857) (fig. 59), a pesar de ser un documento muy valioso por registrar toda la información toponímica de una manera bastante exhaustiva, es aún un documento con muy poco rigor cartográfico, puesto que no está representada en base a ninguna escala gráfica, siendo el resultado final una planta que no representa la realidad del espacio urbano, con una desproporción bastante notable si se compara el ancho y largo de las vías representadas con el volumen de la masa edificada.

Los siguientes trabajos realizados fueron dos plantas del mismo autor, Pereira da Cruz, ingeniero municipal de Braga. El primer documento iconográfico de 1864, se realizó con base en las obras públicas realizadas y relacionadas con la renovación del abastecimiento/saneamiento de agua

16. El *Fontismo* fue el nombre dado al periodo entre 1868 y 1889, que se caracterizó por la disminución de la inestabilidad política en la que había caído la monarquía constitucional portuguesa. Este periodo estuvo marcado por las obras públicas y por el intento de modernizar las infraestructuras del país. Debe su nombre a Fontes Pereira de Melo, figura política que lideró el periodo.

17. Método por el cual, conocidas las distancias a tres puntos y sus coordenadas, mediante trigonometría, se puede determinar las coordenadas del punto del observador.

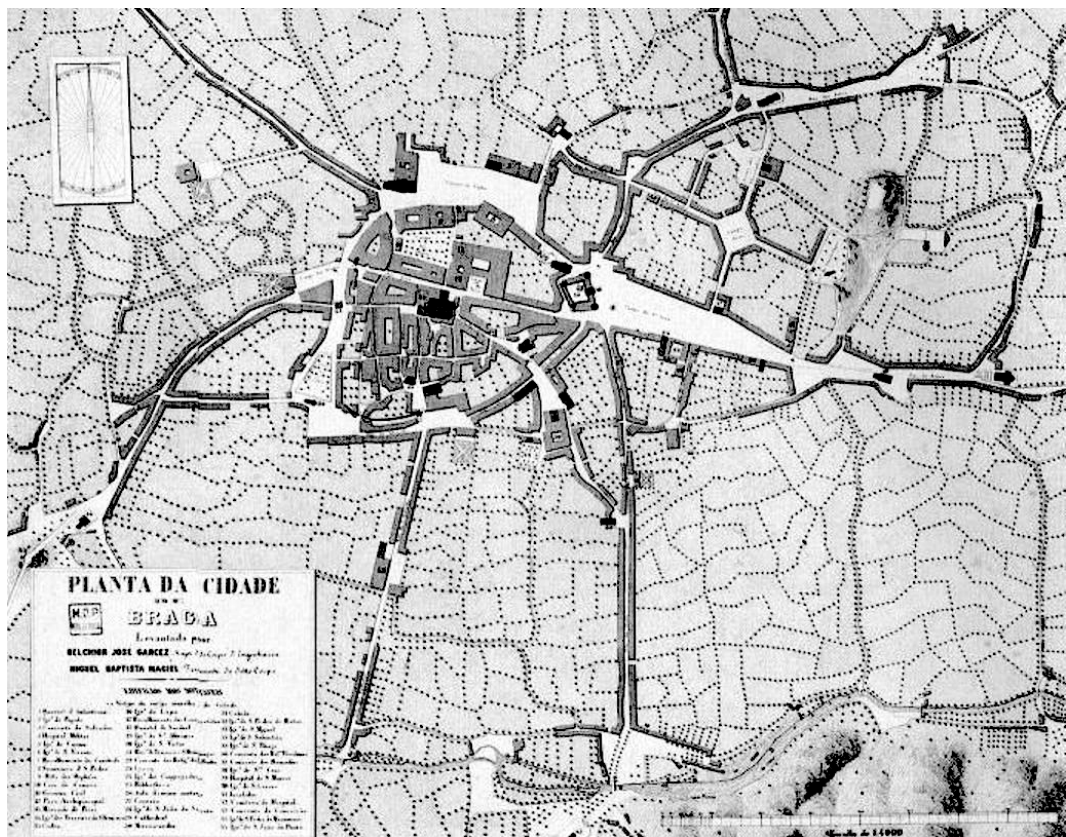


Fig. 58 - 'Planta da Cidade de Braga', autoria de Belchior José Garcez y Miguel Baptista Maciel, Braga 1853/54.

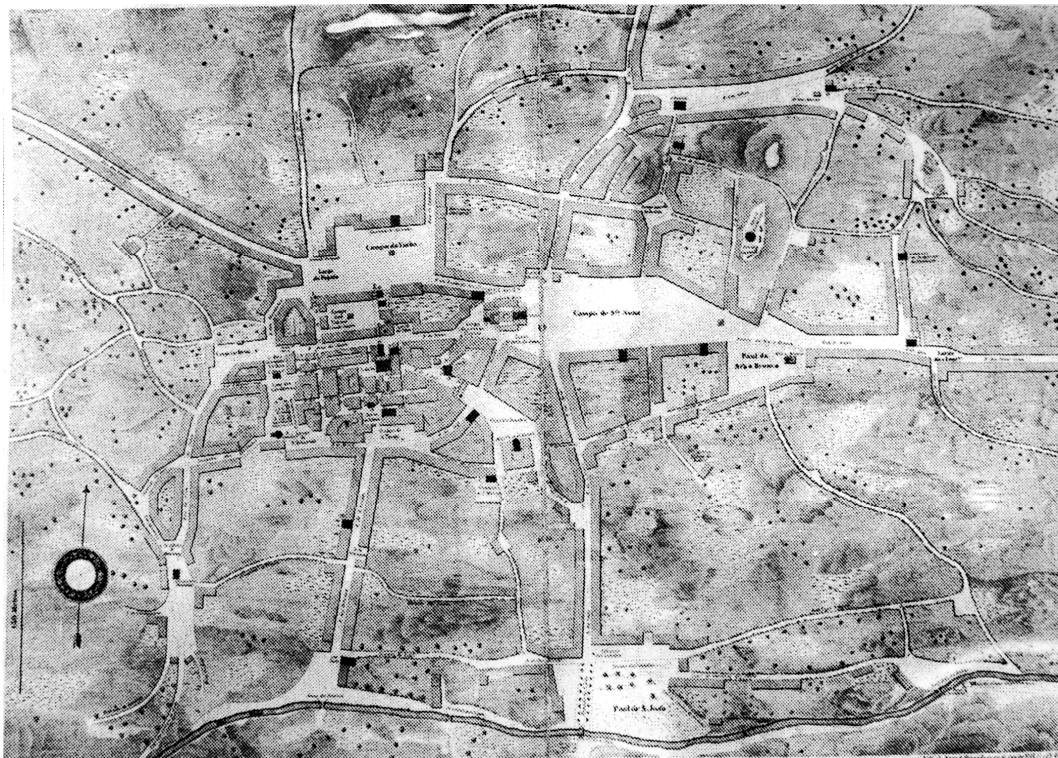


Fig. 59 - 'Braga Pintoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte', autoria de Pereira Caldas, Braga 1857.

procedente de *As Sete Fontes*. Toda la información que contiene el plano se centra en registrar el trazado, constitución y sección de las nuevas canalizaciones, teniendo especial cuidado con la representación de los espacios públicos, lugar en donde se realizarías las obras, en contraste con la representación de la masa edificada a la cual no da relevancia.

La otra planta del mismo autor de 1968 (fig. 60), no es más que una copia actualizada de la planta de los ingenieros Garcez y Maciel, representada esquemáticamente y en el doble de escala que la planta original de 1853/54. A pesar de ser una copia, esta planta adquiere importancia ya que constituye probablemente, el primer plano utilizado como instrumento de planeamiento urbano. Esta iniciativa se relaciona con la siguiente afirmación,

la creciente complejidad de la vida urbana estrechamente asociada al *modus faciendi* de la ciudad burguesa emergente, catapultará el elemento suelo para el primer plano de la modelación urbana. La dimensión catastral de la propiedad (...) adquiere un innegable protagonismo en su propia transformación, imponiendo nuevos conceptos de organización y necesidades de gestión de lo cotidiano. En este contexto se crearán (...), las condiciones necesarias y suficientes para que se solicite una cartografía rigurosa y de gran escala, que sirva (...) de soporte a las operaciones de transacción de la propiedad urbana y al proceso de edificación privada (Bandeira, 2001.b, p. 82).

Así, aunque la propuesta llegara a la cámara en 1874, no sería hasta el bienio de 1883/84 cuando Braga, por fin, tuviera una planta cartográfica completa y rigurosa de toda la ciudad (fig. 61). El documento, autoría del ingeniero civil Francisque Goullar y actualmente custodiado en el Archivo de Obras de la CMB, es la planta probablemente más elaborada de toda la serie de iconografías cartográficas que tiene la historia de Braga. Constituido por 30 hojas pintadas con acuarelas, destaca su preciso pormenor con el que distingue el detalle catastral de la propiedad urbana, al igual que su fácil visión de todo el conjunto de la ciudad. Una característica innovadora de la planta es adquirida por la representación de las curvas de nivel, lo que lo convierte simultáneamente en un documento topográfico. Su valor "está sobre todo en su longevidad y en la función de fuente matricial que pasó a desempeñar en la producción cartográfica siguiente. De ahí saldría la mayor parte, sino casi la totalidad de los fragmentos sectoriales que soportaban el proceso urbano subsecuente" (Bandeira, 2001.b, p. 85). El estado actual de la planta demuestra la utilización que se le dio a lo largo del tiempo a este documento, existiendo hojas –concretamente las que representan el centro histórico– con un mayor desgaste y con añadidos a lápiz que traducen una actitud de planeamiento urbano o, en otro sentido, de preocupación por la actualización del plano dibujando los cambios que tuvieron lugar en la ciudad.

La producción cartográfica se estancará hasta mediados del siglo XX, cuando llega, lo que se podría considerar como el primer PDM de Braga, autoría de Etienne De Gröer.

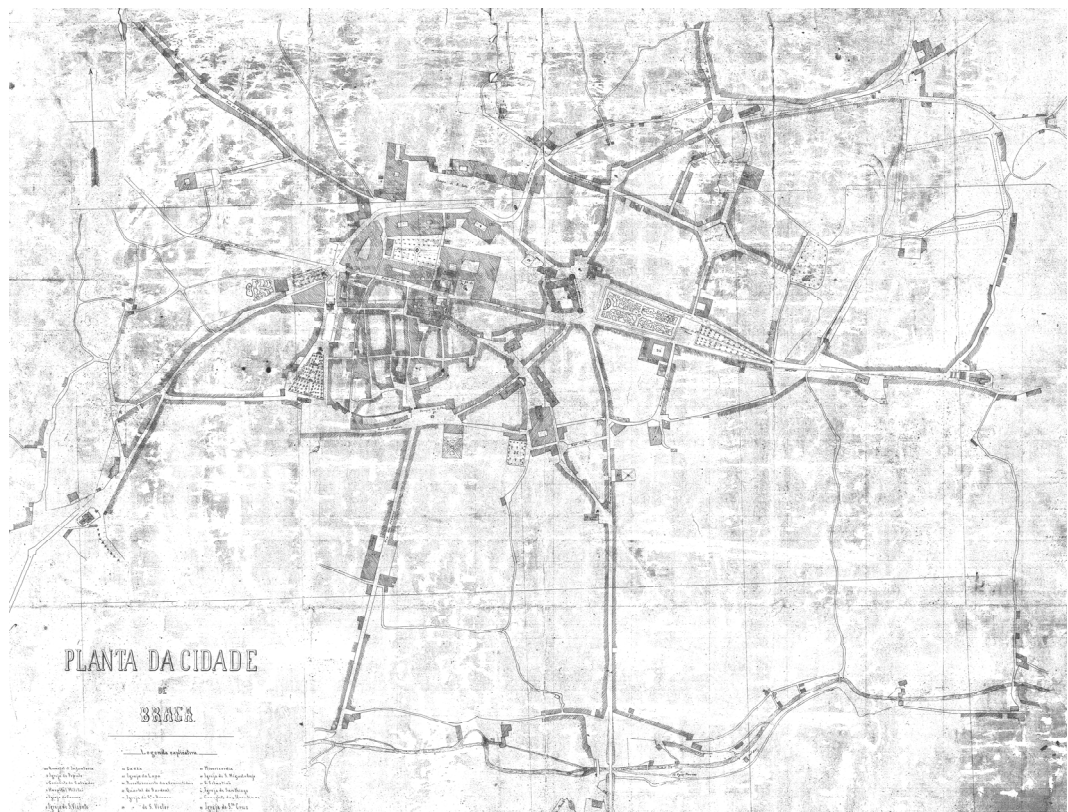


Fig. 60 - 'Planta da Cidade de Braga', autoria Joaquim Pereira da Cruz, Braga 1868.



Fig. 61 - 'Planta da Cidade de Braga', autoria Francisque Goullard, Braga 1883/84.

4.4.2.2. Obras Públicas Realizadas con Impacto

Infraestructuras Viarias

Las intervenciones viarias que se realizaron en las primeras décadas del siglo se centraron sobre todo en las carreteras de acceso a la ciudad, concretamente los accesos a Oporto y a Guimarães. Hasta la década de 1840 no hay constancia de documentos que registrasen todas las obras públicas que se llevaron a cabo. A partir de este momento, dentro de la variedad de obras que se encuentran en el ADB, destacar el *Livro das Obras da Camera* (LOC), 1841/66, por la manera sistemática con que presenta el registro de la información y por la singularidad con que aborda la naturaleza substantiva que los testimonios que encierra (Bandeira, 2001.a). El LOC se presenta como una de las fuentes documentales imprescindibles a la hora de contribuir para la reconstrucción del espacio urbano bracarense del siglo XIX. Su análisis confirma la importancia y la complejidad del *Campo de Santa Anna* en el contexto del urbanismo de entonces. Como ya se examinó anteriormente, el papel desempeñado por este espacio urbano un siglo antes ya era importante, considerándose el centro de la ciudad. Progresivamente, su importancia fue en aumento al ser objeto de muchas intervenciones municipales que pretendían privilegiar su espacio. Hoy renombrado como *Praça da República/Avenida Central*, este lugar contiene varias obras cruciales como la creación del proyecto del *Passeio Público e Jardim* en 1856 o la creación de la Avenida que irrumpiría en el paseo a finales del siglo XIX, bautizada como *Avenida dos Combatentes da Grande Guerra*.

Las primeras referencias al proyecto del *Passeio Público e Jardim* datan de 1854, integrando conjuntamente los proyectos del nuevo Teatro y los trabajos hechos en la Biblioteca/Liceo, ambos en el mismo local. Este espacio fue el que abarcó la mayoría de las intervenciones urbanas en el siglo XIX, gran parte de ellas efectuadas en la zona Norte del campo, siendo sólo una la intervención realizada a Sur, circunscrita a desembocar en la *Rua das Aguas*. También los alpendres o *Arcada*, punto de confluencia de rutas y lugar privilegiado de cruce de los accesos a la ciudad, situado a poniente del lugar considerado, se afirma como objeto de intervención obligatoria. Incluyendo las dos construcciones cilíndricas que estaban adosadas a él, este lugar fue objeto de múltiples intervenciones con el fin de mejorar el edificio, ya que además de su importancia innata estaba directamente relacionado con el *Campo de Santa Anna*, sienta ahí donde se situaría el acceso principal al jardín proyectado (Oliveira, et al., 1982).

En síntesis, se puede decir gracias a la consulta del LOC, que en la primera mitad del siglo XIX las obras se centraron en los alrededores de la ciudad, mejorando los principales accesos, siendo más intensas en el desenvolvimiento del eje meridiano que comunicaba Braga con las *freguesias* de Dume y de Palmeira a Norte, y Falperra, Nogueiro y Lamações a Sur, con menos intensidad se llevarían a cabo obras en los accesos Sureste y Suroeste. A partir de 1850 las obras se centran en el refuerzo del eje Oeste de acceso –*Rua Nova de Sousa/Campo das Hortas/Rua da Cruz de Pedra*– y también en las uniones meridionales a Sur, y a Norte en el sector Este de la ciudad, las cuales cruzaban el principal eje naciente, la carretera hacia el *Bom Jesus*. En lo respectivo al centro de la ciudad, las obras se centraron en el *Campo de Santa Ana*.



Fig. 62 - Desde la Arcada (a Oeste), vista del *Passeio Público e Jardim* (mediados del siglo XIX).



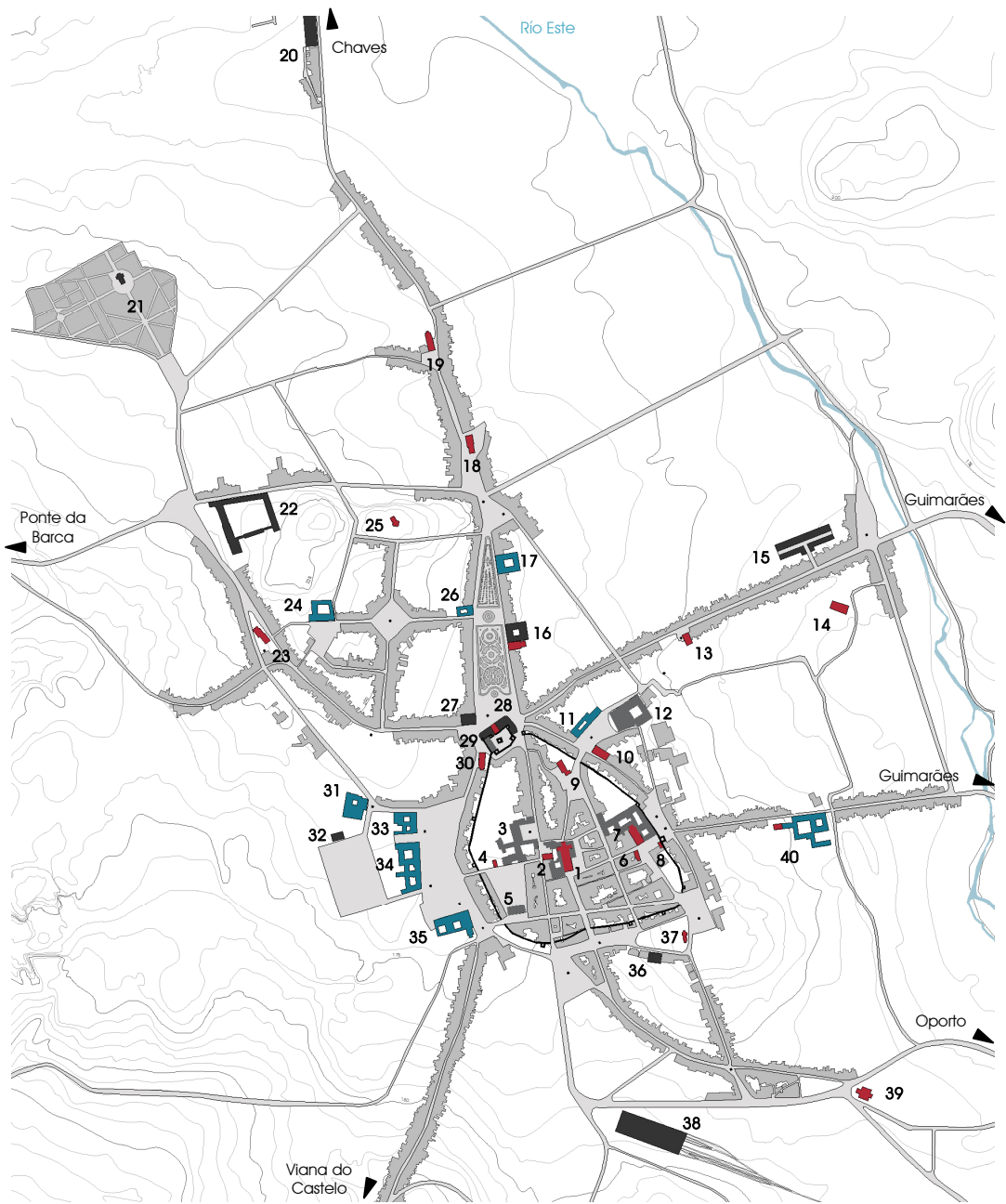
Fig. 63 - Desde la Arcada (a Oeste), vista de la Avenida creada que reconfiguró toda el área del jardín anterior (finales del siglo XIX).

Cruzando el LOC con otras fuentes coetáneas como las SOUB, se puede corroborar que los sectores de la ciudad donde más se intervino fueron los previamente mencionados. Además, la SOUB es un documento básico para conocer los proyectos realizados a partir de 1860, destacando los trabajos constantes en el *Campo de Santa Anna*, además de la abertura de nuevos ejes viarios fundamentales para la expansión de la ciudad como la *Rua de Sta Margarida*, la *Rua de S. Domingos* y la *Rua do Taxa*, constituyendo los ejes meridianos principales en el cuadrante Noreste de Braga, asociándose con el nuevo conjunto de calles que daría apoyo al nuevo cementerio. Otra nueva calle sería la *Rua dos Granjinhos* y la *Rua das Águas*, hoy día conocida como *Rua do Raio* que, en términos funcionales no mejoró la circulación, siendo necesario más tarde rasgar en sus inmediaciones una nueva unión a Oeste de la *Rua das Águas*, hecha desde el *Campo dos Remédios* hacia Sur, la *Rua de S. Lázaro*.

Los años 70s se centran más en la reconstrucción de vías siendo pocas las nuevas, entre ellas, la actual *Rua D. Manuel Vieira de Matos*, conectando dos nuevas vías meridianas, y a Norte se crearía la *Praça do Salvador* –actual *Praça do Comércio*–, relacionada con el nuevo mercado de la *Praça do Municipio* a través de la *Rua do Salvador* –actual *Rua Alferes Alfredo Ferreira*– que comunicaría a través del *Campo da Vinha* ambos espacios (Bandeira, 2001.a). Con la llegada de la estación de tren a Braga se abriría el *Largo da Estação* y *Rua da Formosa* –actual *Rua Andrade Convo*–, permitiendo a los viajeros entrar a la ciudad por el *Arco da Porta Nova*, la *Rua do Caires*, y la *Rua Cardoso Avelino*, uniendo la *Rua Cruz de Pedra* a la estación (Oliveira, 1995).

En la década de 1880 será cuando se registre más actividad, creándose nuevos ejes sobre el trazado de antiguos caminos como la *Rua Gabriel Pereira de Castro*, *Rua Conselheiro Lobato* y la *Rua Bernardo Sequeira*. En cuanto a las mejoras viarias destacan en el espacio extramuros las del *Campo da Vinha* y *Rua dos Capelistas*, con la rectificación de la plaza y la calle y la demolición del *Seminario de S. Pedro*; las del *Campo das Hortas*, con la ampliación del perímetro; y el importante trabajo de la *Rua dos Chãos*, al tratarse del principal eje de acceso a las zonas Norte y Noreste (Bandeira, 2001.a). Dentro del espacio intramuros mencionar las intensas obras llevadas a cabo en el *Bairro das Travessas* a lo largo de estos años, con proyectos de rectificación de las actuales *Rua D. Gualdim Pais/Rua de Santiago* –rectificación *Rua D. Gualdim*–, *Rua D. Afonso Henriques* –rectificación de varias travesas–, *Rua Gonçalo Pereira* –rectificación *Rua do Poço*– y, la *Rua D. Frei Caetano Brandão* –rectificación *Rua Verde/Rua dos Sapateiros/Rua do Campo*–, afectando además a otras calles como el tramo norte de la *Rua das Changas* y el punto de cruce con la *Rua Nova de Sousa* (Oliveira, 1982).

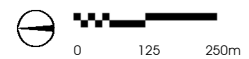
Los años 90s continuaron con todas las obras anteriores, lo que no quiere decir que aunque pocas, no hubiese nuevas. La más importante, probablemente, fue la abertura de la actual *Avenida 31 de Janeiro*, constituyendo el eje de mayor envergadura en la estructuración de la expansión hacia Sur implicando un nuevo puente (Bandeira, 2001.a). Mencionar el proyecto de la *Avenida del Campo de Santa Anna*, que suponía el fin del Paseo Público y Jardín al crear una avenida peatonal a lo largo de la plaza que destruiría su configuración inicial.



LEYENDA

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1. Sé Catedral | 13. Grafaria de S. Lázaro | 26. Recolhimento Sta. Maria Magdalena | 39. Igreja de S. Pedro de Maximinos |
| 2. Igreja da Misericórdia | 14. Capela de S. João da Ponte | 27. Teatro S. Geraldo | 40. Convento da Conceição/Igreja de S. Tiago |
| 3. Residência Bispo | 15. Bairro Democrático | 28. Arcada/Igreja de Nª Sª da Lapa | |
| 4. Igreja de S. António da Praça | 16. Igreja/Convento dos Congregados | 29. Aduana/Prisión | |
| 5. Câmara Municipal | 17. Recolhimento da Penha | 30. Igreja dos Terceiros | Edifícios religiosos de culto |
| 6. Igreja da Cidade | 18. Igreja da Nª Sª a Branca | 31. Convento do Carmo | Edifícios religiosos otros |
| 7. Capela de S. Paulo/Seminário de S. Tiago | 19. Igreja/Grafaria de S. Victor | 32. Mercado do Peixe | Edifícios relevantes antiguos |
| 8. Capela de Nª Sª da Torre | 20. Zona Industrial | 33. Recolhimento S António das Beatas | Edifícios relevantes de la época |
| 9. Capela da Nª Sª da Conceição | 21. Cementerio | 34. Convento do Salvador | Mancha construída general |
| 10. Igreja de Sta. Cruz | 22. Colégio Espírito Santo | 35. Convento do Pópulo | Fuente/Crucero |
| 11. Mosteiro da Nª Sª dos Remédios | 23. Igreja de S. Vicente | 36. Matadero municipal | |
| 12. Hospital de S. Marcos | 24. Recolhimento de S. José | 37. Capela de S. Sebastião | |
| | 25. Capela da Nª Sª de Guadalupe | 38. Estación de Tren | |

Fig. 64 - Planta teórica de Braga en el s. XIX.



4.4.3. Siglo XX-1974

4.4.3.1. El Comienzo del Siglo hasta el Antepiano de De Gröer, 1942

La década de 1900 comienza con un ritmo similar que el del periodo anterior, continuando las obras de los proyectos indicados a final del siglo XIX y con un nuevo proyecto que desencadenó un fuerte debate. Se trata del proyecto de la nueva prisión comarcal y, en consecuencia, la demolición de la vieja cárcel anexa al castillo medieval. Las opiniones enfrentadas se dividían en dos bandos, uno a favor de demoler el edificio y otro a favor de su defensa, considerándolo un monumento histórico que era preciso salvaguardar. Finalmente la autarquía decidiría demoler la muralla y el castillo en 1905, exceptuando la *Torre de Menagem*, clasificada como Monumento Nacional en 1910 y actualmente aún vigente. Algo similar sucedió con el *Convento de N^o S^o dos Remédios* en 1907, ya que se derribó el convento y se vendieron sus terrenos para dar paso a la *Avenida Marechal Gomes da Costa* –actual *Avenida da Liberdade*.

Con la I^a República (1910) se puso fin a la monarquía. El nuevo gobierno era estructuralmente débil debido a la crisis económica y financiera que se vivía y a la fuerte recesión demográfica, consecuente de la progresiva inmigración a Brasil, además de la participación portuguesa en el I^o Guerra Mundial (1914/1918) (Marques, 1996). Todos estos factores contribuyeron para que el periodo republicano no fuera el escenario propicio para la continuación y desenvolvimiento de las obras urbanas. Otro de los fuertes cambios vividos con el nuevo gobierno fue el sentimiento anticlerical que emanaba, causando la separación entre Iglesia y Estado y nacionalizando todas sus propiedades. Esto implicó en Braga –una de las ciudades religiosas más importantes del país– la expulsión del Arzobispo y la apropiación de las propiedades religiosas para entregárselas al ejército. Así el Palacio Arzobispal y el *Seminario de S. Tiago*, se usaron como cuartel, a diferencia del *Colégio do Espírito Santo* que funcionaría como hospital militar (Bandeira, 2001.a). A pesar de todo el cambio político de 1910 fue favorable para Braga, además de contar entre 1913-1915 con el nuevo Presidente da Câmara, Lopes Gonçalves, con un código administrativo diferente, caracterizado por una "gran autonomía administrativa y una complejidad mayor en cuanto a la estructura del órgano destinado a la función de administrar" (Gonçalves, 1918, p. 36). Así, en un bienio, Braga disfrutará de abastecimiento de agua a domicilio, energía termo-eléctrica, servicios municipalizados, nuevos transportes eléctricos y un nuevo mercado cubierto, entre otros.

Con la entrada de Portugal en la I^a Guerra Mundial en 1916 este débil progreso se vio frenado debido a las turbulencias económicas, las posteriores epidemias que se cobraron múltiples vidas y finalmente, con la dura situación de posguerra. Sólo a partir de 1920 esta situación mejoraría (Bandeira, 2001.b). Con el golpe militar de 1926 el gobierno del país vuelve a cambiar, finaliza la I^a República y da comienzo un régimen dictatorial militar denominado *Estado Novo*, cuya figura más representativa es António Oliveira Salazar. Comienza un periodo de progreso en el contexto nacional pero también en el bracarense. El nuevo gobierno se involucró en gran medida en la realización de obras públicas creando para tal efecto el *Ministério das Obras Públicas e Comunicações*, entre las cuales se encontraba la expansión de la red de carreteras.

4.4.3.2. El Anteplano de Urbanización y el Plano de Urbanización Sur de Braga

El *Plano de Urbanização, Alargamento e Embelezamento da Cidade de Braga*, autoría de Étienne De Gröer fue iniciado a principio de los años 40s constituyendo el primer instrumento coherente y completo, introductor al planeamiento urbano objetivo y sistemático (fig. 65, p. 151). De Gröer, se diplomó en Arquitectura por la Escuela de Bellas Artes de San Petersburgo e inició su actividad profesional en el Departamento Municipal de Urbanismo de esa misma ciudad. Más tarde, su colaboración como profesor en el Instituto de Urbanismo de París será marcada por las teorías de la 'ciudad-jardín' (Camarinhas & Brito, 2007), cuyos conceptos básicos aplicaría en el plano de urbanización de Braga. Las partes que constituyeren el Anteplano de Urbanización se dividen en piezas escritas y diseñadas. La parte escrita la forma el *Esquisse, Legislation y Avant-Projet*, las diseñadas son varias y con diferentes escalas, representando la ciudad en general o pequeñas zonas de intervención como una calle o plaza.

El *Esquisse* comienza por redactar el 'estado actual' de la ciudad, diciendo que

las partes construidas más recientemente representan un ejemplo purísimo del desenvolvimiento dicho «en ruban»¹⁸ formando un plano tentacular, alargándose por todas las vías de salida (...). Construidas sin interrupción, (...) las casas (...) bloquean cualquier ensanche posible de estas vías (...), necesario a primera vista para el crecimiento de la ciudad y para la mejora de la circulación (...). El territorio urbano es felizmente muy grande (...), nos encontramos entre (...) grandes espacios rurales libres cuya mayor parte está cubierta de árboles, de viñas y de campo de variadas culturas (...). Incluso en el núcleo antiguo, casi cada casa poseía su jardín trasero. Todos estos espacios dan posibilidades para el ensanche futuro de la ciudad (De Gröer, 1942.a, p. 1).

El capítulo dos sienta las bases del plano, afirmando que

para ordenar una ciudad (...), debemos (...), distribuir de una manera racional las diversas funciones urbanas en los diferentes barrios de la ciudad y dividir de manera conveniente el aprovechamiento del suelo (...), la Regulación de las Zonas y la Regulación de los Lotes (De Gröer, 1942.a)p. 22).

Por ello el urbanista divide la ciudad en varias zonas, respectivamente, comercial, residencial, industrial, espacios libres, zona rural y zona arqueológica y turística, es decir, aplica las bases expuestas en la Carta de Atenas proponiendo la zonificación de la ciudad y la transformación de ella en una Ciudad Jardín.

Prosigue con una descripción de los lotes y de las parcelas, opinando que

18. «en ruban», desenvolvimiento en fila siguiendo el trazo de una línea.

si una ciudad no posee plano de urbanización y ampliación, su desenvolvimiento se hará al ocase de las voluntades e (...) iniciativas privadas. La creación de lotes y nuevas calles es una de las formas de actividad privada más peligrosas para el conjunto de la ciudad (...). La falta de coordinación entre los lotes, destruye la armonía del conjunto (...) y crea dificultades de circulación (De Gröer, 1942.a, p. 35).

Para prevenir estos problemas cita dos tipos de control, uno para todos los nuevos lotes, refiriendo que deben ser estudiados por la propia municipalidad (ej. Lisboa); el otro, para lotes de particulares, que deben ser ejecutados según reglas determinadas y aprobadas por la Ciudad (ej. Francia), proponiendo a la municipalidad exigir que sean marcadas las divisiones de los terrenos en lotes, necesario para poder hacerse una idea del aspecto final del barrio-parcela.

De Gröer refiere en el *Avant-Projet* varias propuestas a realizar para mejorar la ciudad. Situaría las varias zonas residenciales dependiendo de la clase social de sus residentes, respectivamente, la zona operaría lo más cerca posible de la industria para poder desplazarse a pie, zona de clase media lo más próxima del centro urbano puesto que su actividad se concentra sobre todo ahí, y la zona de clase rica situada en la periferia en terrenos pintorescos puesto que se presupone que sus residentes poseen automóvil. En cuanto a las vías, traza esquemáticamente cerca del centro urbano una vía de gran circulación, destinada a unir todas las carreteras de entrada y salida permitiendo una cómoda circulación. Junto a ella sitúa el futuro estadio (zona del Fujacal) comunicado con el parque existente en *S. João da Ponte* y el *Monte Picoto*, formando una amplia zona libre. Otros aspectos que el plano preveía sería un segundo parque a Norte de Braga, una nueva carretera hacia el *Bom Jesus* entre la *Avenida Central* y la nueva vía de circunvalación; la urbanización de manera pintoresca de ambos márgenes del río Este conservando su encanto y, la construcción de una zona residencial de clase media en el extremo Norte, donde posteriormente se proyectaría en los años 50s el *Bairro da Misericórdia*.

En la década de los 50s la CMB presentará su propio *Plano Regulador da Cidade* debido a que el *Anteprojecto de Urbanização* de De Gröer se volvió insuficiente para poder controlar el crecimiento. El trabajo realizado, *Plano Regulador da Cidade*, daría como resultado final en 1958 un *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga* (PPUSB) (fig. 66) que, en este caso, visaba controlar la expansión a Sur. Los motivos por los que se escogieron el sector Sur fueron, por un lado, la recién creada *rodovia* que pasaba por ahí, por otro, la imagen rural de esta área daba lugar a expectativas de urbanización y construcción de nuevos equipamientos, ausentes y necesarios en aquel entonces. Todas las intervenciones de urbanización entre los años 50-60s del siglo XX, se hicieron siguiendo las directrices de ordenación del territorio que pautaba el PPUSB. El área de intervención del plano se trataba de una especie de «espacio canal» estructurado por el paso de la *rodovia* (Bandeira, 2001.b). Toda esta extensión de terreno se encontraba dividida en varios sectores definidos por el cruce entre la *rodovia* y las vías meridianas que pasaban a Sur, configurando cuatro áreas de intervención, respectivamente, la *Colina de Maximinos*, la zona Sur del *Hospital de S. Marcos*, la zona del *Liceu Feminino* y la zona de la *Escola Industrial*.

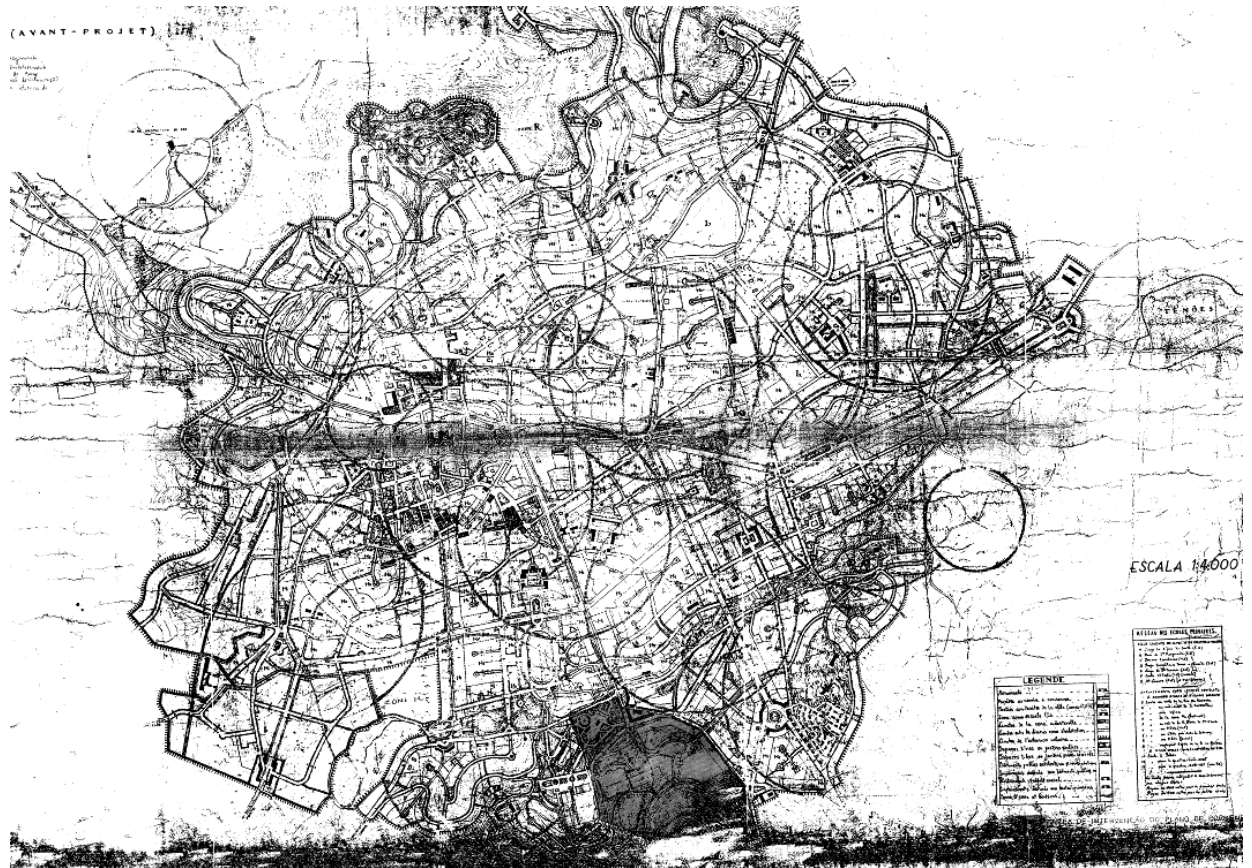


Fig. 65 - Plan D'Aménagement et Extension de Braga, Avant-Projet, e. 1/4 000.

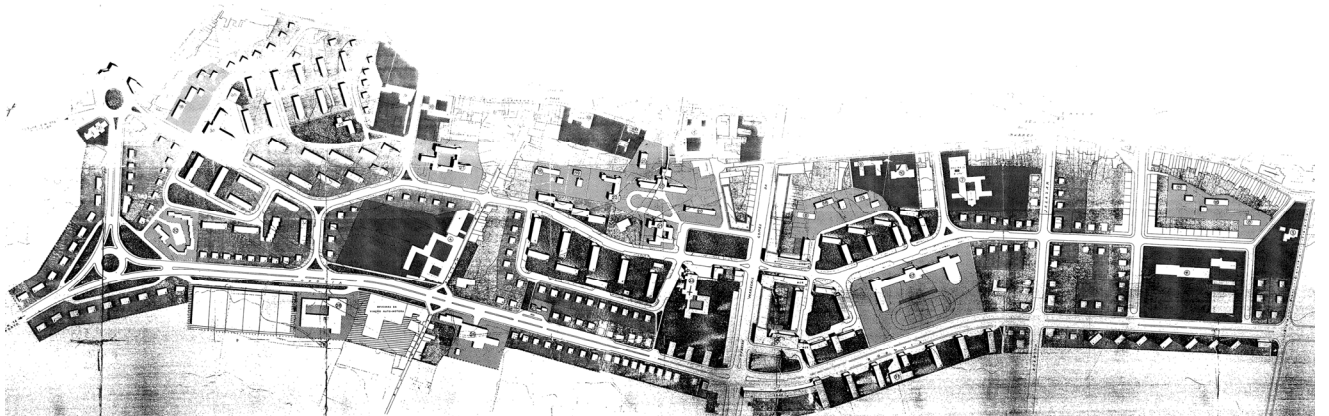


Fig. 66 - Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga, 1958.

4.4.3.3. Obras Públicas Realizadas con Impacto

Infraestructuras Viarias

Las obras viarias de principio del siglo XX continúan, aunque con una gran diferencia entre las intervenciones intra/extramuros, ganando protagonismo las segundas (fig. 67, p. 154-155). El siglo empieza con un proyecto cuyo objetivo era la mejora de la vía de acceso que comunicaba Braga-Guimarães, única ciudad de dimensiones equiparables dentro del mismo espacio regional. La intervención sobre el eje formado por *Rua das Águas/Rua de S. Lázaro/Rua da Ponte de Guimarães*, preveía la rectificación de éstas para crear una avenida que no sería concluida hasta mitad de siglo, nombrada *Avenida Marechal Gomes da Costa* y rebautizada, con la llegada de la República, como *Avenida da Liberdade* (Oliveira, 1995).

Aunque el siglo comienza con proyectos emprendedores, no se denota mucha actividad en comparación con el final del siglo anterior. Entre las obras más importantes está la apertura de la hoy conocida *Rua Doutor Justino da Cruz* que une el *Campo da Vinha* y la *Rua do Souto*. Su importancia es dada por ser una opción sin precedentes ya que desde el siglo XVIII, no hubo una nueva propuesta en el espacio intramuros que estableciese un eje de comunicación totalmente nuevo. Entre tanto, se abren dos nuevas calles, la *Avenida da Nova Cadeia* –actual *Avenida Doutor Artur Soares*–, penetrando rectilíneamente en el espacio rural para dar servicio a la nueva prisión allí proyectada y, la segunda, *Avenida Visconde de Nespereira* establecía una segunda unión entre el *Campo da Vinha* y la *Praça do Salvador*, sacrificando parte del cuerpo del convento de igual nombre y dando serventía a los equipamientos allí situados como el *Asilo de Mendicidade* y después al *Asilo de Cegos*, hoy *Lar Conde Agrolongo* (Bandeira, 2001.a).

La década de 1930, ya gobernada por el *Estado Novo*, muestra un punto de inflexión positivo aumentando las intervenciones de raíz. Las obras urbanas se juntan ahora con las primeras intervenciones en el dominio específico del planeamiento urbano, centrándose en los proyectos relacionados con las áreas de mayor expansión y circulación de la ciudad. Algunos proyectos importantes son la *Avenida Doutor Porfirio da Silva*, prolongación Sur de la *Avenida 31 de Janeiro*; la abertura de una variante desde el *Largo de Maximinos* hasta la carretera N563, la actual *Rua Lopes Gonçalves*; la nueva *Rua Doutor Júlio Lima* que comunicada la *Rua de S. Vicente* y la *Rua Gabriel Pereira de Castro* y; en el Casco Histórico, la nueva *Rua Francisco Sanches*, prolongación de la *Rua Doutor Justino da Cruz* hasta llegar al *Largo de S. João do Souto* y la *Rua Eça de Queirós*, unión de la *Praça do Município* y la *Rua Doutor Justino da Cruz* (Bandeira, 2001.a).

Las obras en la segunda mitad del siglo XX aumentaron en número y complejidad, realizándose en mayor cantidad en la zona Sur debido al PUSB, que organizaba la expansión del área urbana hacia este sector. Una de las urbanizaciones más importantes fue todo el conjunto de calles que envolvería la edificación de la nueva *Escola Industrial*, respectivamente, la *Rua da Restauração*, *Rua Beato Miguel de Carvalho* y la *Rua Martins Sarmiento*. El eje que estructuraría toda esta dinámica de obras sería la *rodovia*, nombrada *Avenida Imaculada Conceição*, que pretendía facilitar la fluidez del tráfico que ya se notaba. La vía unía el *Largo de Maximinos* con

la *Avenida 31 de Janeiro*, siendo su trazado prácticamente recto y cruzándose en perpendicular con las vías meridianas existentes en puntos donde sería preciso prestar una mayor atención. En relación con la rodovía fueron proyectadas varias calles que darían serventía al nuevo *Liceu Feminino*, la principal, la actual *Rua 25 de Abril*, estructurando otras tres vías secundarias –*Rua de Damão*, *Rua de Dui* y *Rua de Goa*– conectando este sector con el ya consolidado conjunto viario de la *Escola Industrial* (Bandeira, 2001.a). Entre tanto a Norte se abrirían dos nuevas calles: la *Rua Abade Loureira*, comunicando la ciudad con la urbanización aislada de la mancha urbana que se encontraba en construcción, el *Bairro da Misericórdia*, y la *Rua do Regimento de Infantaria nº8*, comunicando el *Largo de Infias* con la construcción del nuevo cuartel.

En la década de 60s las obras públicas se incrementaron centrando los nuevos proyectos viarios en las zonas de expansión. Los trabajos más importantes continuaron siendo los de la *rodovia*, concretamente los relacionados con el *Liceu Feminino*, la envolvente de la *Escola Industrial* y en la zona Sur del *Hospital de S. Marcos*. Esta última, de características parecidas a las anteriores, pretendía articular las nuevas calles –la *Rua Marcelino Sá Pires*, prolongación hacia Oeste de la *Rua 25 de Abril* y, la *Rua Sá de Miranda*, con principio y fin en la anterior– con la *rodovia* y los equipamientos del *Hospital de S. Marcos* y la *Igreja de S. Lázaro* (Oliveira, 1995). Por otro lado, un nuevo conjunto de calles se proyectó para servir a la nueva escuela primaria en la *Colina de Maximinos*, dando acceso también a una área residencial y a varios equipamientos colectivos. Las primeras calles en ser abiertas fueron la *Rua Pedro Magalhães Gondavo*, *Rua de Diogo de Teive* y *Rua Comendador António Santos da Cunha*. En una segunda fase se procedería a la construcción de la *Rua Damião de Góis*, *Rua Doutor Rocha Peixoto* y aún, una pequeña calle en T de penetración al tope de la colina, que finalmente no se abrió debido a los hallazgos arqueológicos encontrados en estos años de la antigua *Bracara Augusta*.

En la zona Norte también se llevaron a cabo nuevos proyectos relacionados con facilitar los accesos a la nueva *central de camionagem* y, en general, a la carretera que comunicaba Braga con el territorio Norte. Entre ellos la *Avenida General Norton de Matos* y la prolongación de la *Rua dos Chãos* hacia la *Rua Gabriel Pereira de Castro*, llamada *Rua do Carvalho*. En el sector Noreste, tomando como referencia la *Rua do Taxa*, se proyectaría una nueva urbanización ya prevista en el Antepiano de De Gröer, el *Bairro das Enguardas*. Este barrio también llevaría asociada la abertura de nuevas calles: la *Rua D. António Bento Martins Junior*, la *Rua Doutor Manuel Monteiro* y la *Rua Profesor Doutor Elísio de Moura*, constituirían la estructura principal del conjunto; y la *Rua Doutor Alberto Cruz*, *Rua Doutor José Sousa Machado*, *Rua Doutor Alberto Feio* y la *Rua dos Congregados*, constituirían la estructura secundaria (Bandeira, 2001.a)

Concluyendo, en la década siguiente el registro de obras en las SOUB desciende en número debido, probablemente, a lo ocurrido en Abril de 1974 en el País, que como se sabe tuvo implicaciones a todos los niveles de la administración. Destaca en los 70s el levantamiento aéreo-fotográfico hecho de la ciudad y del ayuntamiento, la contratación de un equipo de técnicos para elaborar el primer PDM de Braga y el ensanchamiento del perímetro urbano.

NUEVAS CALLES PROYECTADAS

- 1 Avenida da Liberdade
- 2 Rua Doutor Justino da Cruz
- 3 Avenida Doutor Artur Soares
- 4 Avenida Visconde de Nespereira
- 5 Avenida Doutor Profrío da Silva
- 6 Rua Lopes Gonçalves
- 7 Avenida Central
- 8 Rua Doutor Júlio Lima
- 9 Rua Francisco Sanches
- 10 Rua Eça de Queirós
- 11 Rua da Restauração
- 12 Rua Beato Miguel de Carvalho
- 13 Rua Martins Sarmento
- 14 Avenida Imaculada Conceição
- 15 Rua 25 de Abril
- 16 Rua de Damão
- 17 Rua de Diu
- 18 Rua de Goa
- 19 Rua Abade Loureira
- 20 Rua do Regimento de Infantaria nº8
- 21 Rua Marcelino Sá Pires
- 22 Rua Sá de Miranda
- 23 Rua Pedro Magalhães Gondavo
- 24 Rua de Diogo de Teive
- 25 Rua Comendador António Santos da Cunha
- 26 Rua Damião de Góis
- 27 Rua Doutor Rocha Peixoto
- 28 Avenida João Paulo II
- 29 Avenida Lusíadas/Vía Rápida do Bom Jesus
- 30 Praça do Condestável
- 31 Avenida General Norton de Matos
- 32 Rua do Carvalhal
- 33 Rua D. António Beato Martins Junior
- 34 Rua Doutor Manuel Monteiro
- 35 Rua Profetir Doutor Elísio de Moura
- 36 Rua Doutor Alberto Cruz
- 37 Rua Doutor José Sousa Machado
- 38 Rua Doutor Alberto Feio
- 39 Rua dos Congregados
- 40 Rua Primeiro de Maio
- 41 Rua Quinta da Armada
- 42 Rua de S. Martinho
- 43 Rua Dr. Francisco de Noronha
- 44 Rua Padre Francisco de Almeida
- 45 Rua Simões de Almeida



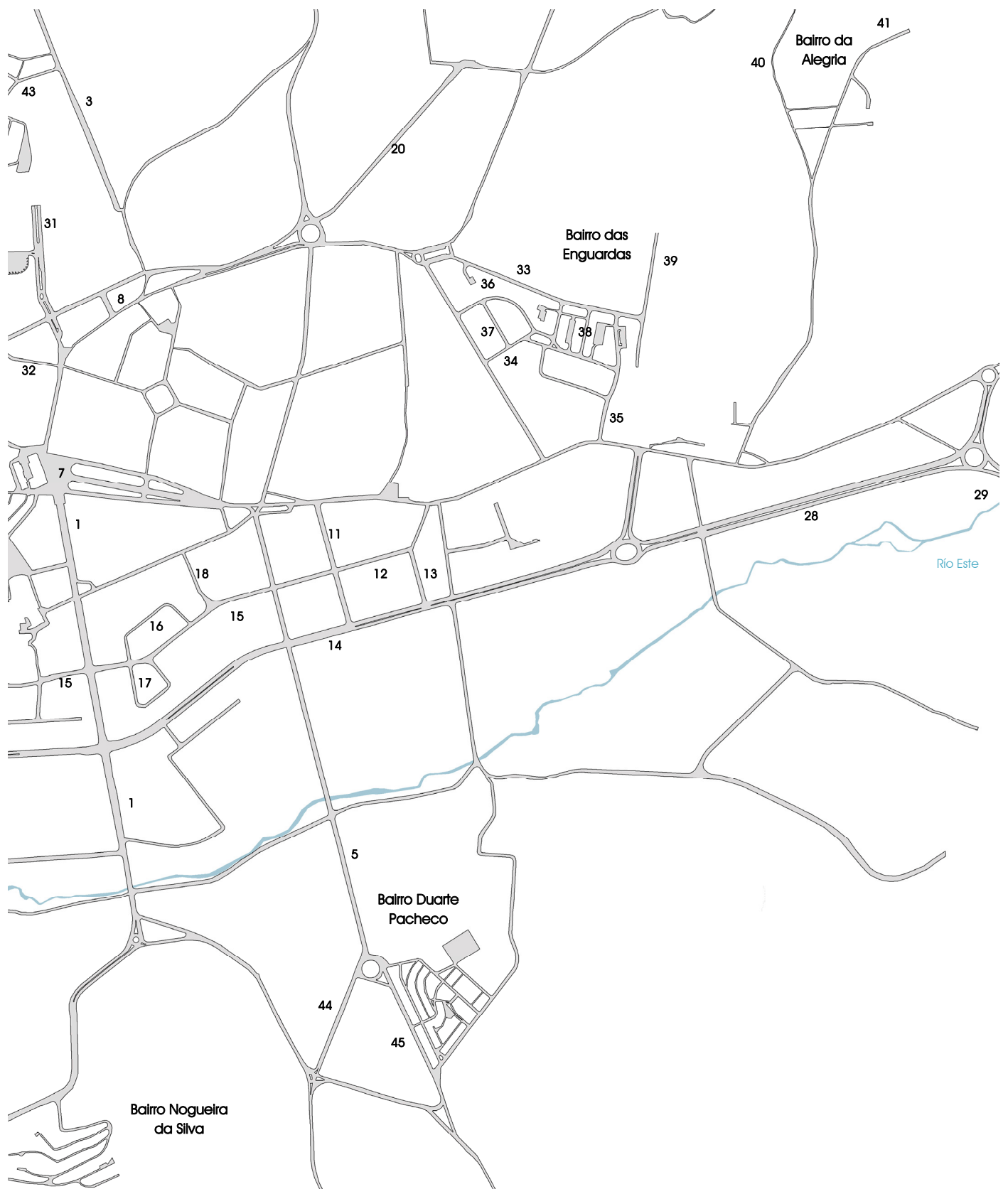


Fig. 67 - Nuevos espacio urbanos en el s. XX (hasta 1974).



Equipamientos Públicos

En este apartado se tratarán los equipamientos públicos de este siglo que tuvieron o provocaron algún tipo de consecuencia en la malla urbana de la ciudad (fig. 70, p. 161), un ejemplo es la construcción de la Prisión Comarcal a principios de siglo. Este proyecto se inició al decidirse, a finales del siglo XIX, que la cárcel anexa al castillo medieval se encontraba en pésimas condiciones para su funcionamiento, por lo que se deliberó la alternativa de construir una nueva prisión con funciones no sólo municipales si no también comarcales. El nuevo edificio se situaría en la periferia de la ciudad, abriéndose una nueva vía para darle servicio, la *Avenida da Nova Cadeia* –actual *Avenida Atur Soares*–. En lo respectivo a equipamiento militares probablemente lo más importante fue la construcción del nuevo edificio para el *regimento de infantaria nº8*, iniciadas las obras en los 50s, éstas llevarían consigo implícitas la construcción de otra nueva calle que le daría acceso, la *Rua do Regimento de Infantaria nº8* (Bandeira, 2001.a).

En lo referente a los equipamientos culturales dedicados a espectáculos, sin duda el Teatro Circo es el más relevante de este periodo. Situado al margen de la *Avenida da Liberdade*, en los antiguos terrenos del convento de *Nª Sª dos Remédios*, su construcción llenaba prácticamente una de las mayores manzanas del centro de Braga. Implícita en las obras de urbanización de la envolvente al teatro, estaría la abertura de la *Rua Dr. Pereira Caldas* –actual *Rua Gonçalo Sampaio*– uniendo el *Campo dos Remédios* con la nueva avenida (Oliveira et al., 1982).

Entre los equipamientos deportivos y recreativos, probablemente el más importantes fue el nuevo Estadio 1º de Maio, construido en la *Quinta da Mitra*, no en la zona del *Fujacal* como De Gröer habría propuesto, en un terreno a Sur de la ciudad próximo de la carretera N101, la cual fue mejorada con la llegada del equipamiento por ser la principal vía que le daba servicio.

Dentro de los equipamientos de servicios los mercados son los que dominan esta unidad. El mercado que antecedió a la construcción del mercado actual en la *Praça do Comércio* se remonta a 1915, cuando se levantó en la *Praça do Municipio* un nuevo mercado en hierro. Con el tiempo este mercado se quedó pequeño, decidiéndose construir en los 50s uno nuevo en la *Praça do Salvador* –actual *Praça do Comércio*– y demoler el viejo. El nuevo mercado municipal fue un proyecto bien dimensionado y con una buena localización, garantizando así una mejor accesibilidad al lugar tanto para los usuarios como para los trabajadores (Oliveira et al., 1982).

Hablando ahora de los equipamientos de transporte y comunicaciones, el proyecto de la nueva *Central de Camionagem* es el que se presenta probablemente como el más importante. Al final de la década de 1950 se concentraban en el *Campo da Vinha* doce empresas que operaban en Braga. La obligación de que el flujo de los trasportes fuera controlado por la *Polícia de Viação e Trânsito* (PVT) que tenía su puesto en este lugar, imponía tal ubicación. La estancia de los vehículos ahí hacía que se congestionara la circulación en la plaza, por lo que en 1959 se concretó la creación de una nueva central de camionaje, instalada finalmente a Norte de la *Rua Gabriel Pereira de Castro*, (Bandeira, 2001.a).

Los nuevos equipamientos escolares, uno de los campos de intervención donde el *Estado Novo* puso gran empeño, causaron grandes cambios en la malla urbana de la ciudad. Comenzando por los de menor impacto, referir las nuevas escuelas primarias de S. Victor y Maximinos. Otro de los factores que contribuyó a la creación de escuelas fueron los nuevos barrios residenciales, respectivamente, *Bairro Duarte Pacheco*, *Misericórdia*, *Alegria* y *Enguardas*, edificándose un equipamiento educativo de apoyo a cada una de las urbanizaciones (Oliveira, 1995).

A otro nivel están los proyectos relacionados con los equipamiento escolares de nivel intermedio y liceos. Entre ellos el más importante fue el *Liceu Sá de Miranda* (actualmente *Escola Secundária Sá de Miranda*), institución fundada en 1840 en el *Seminario de S. Pedro* y transferida al *Convento das Congregadas* en 1845 a causa de la demolición del seminario. Funcionó aquí hasta 1920 cuando se instaló en el antiguo *Colégio do Espírito Santo*, para lo cual se realizaron múltiples obras de mejora del edificio y del entorno.

Un equipamiento nuevo fue la *Escola Industrial* –actualmente *Escola Secundária Carlos Amarante*–, institución fundada en 1889 que funcionó en varios edificios adaptados para la actividad hasta 1940, cuando comenzaron las obras de un nuevo edificio de raíz situado en la zona de expansión Sur, que implicó la urbanización de ese sector con la creación de nuevas calles de apoyo al nuevo edificio inaugurado en 1958. En 1964 entra en escena el *Liceu Feminino D. Maria II*, edificio construido de raíz que, al igual que el anterior, su importancia recae en su ubicación privilegiada. En consecuencia, como se ha referido anteriormente, el edificio llevó implícita la abertura de varias calles con el fin de urbanizar la zona envolvente donde se localizaba –actualmente se conoce como *Escola Secundária D. Maria II*– (Bandeira, 2001.a).

En la enseñanza superior la primera institución creada sería la *Escola Preparatória André Soares*, ubicada justo en frente del *Liceu Feminino D. Maria II* e inaugurada en 1971. La creación del *Conservatório Regional de Música Calouste Gulbenkian*, en 1971, fue proyectado también para ser inserido en otro pequeño núcleo de urbanización a Este de la *Rua Bernardo Sequeira*, apoyada por la CMB y también por el proceso de urbanización envolvente dado en el lugar que, a pesar de todo, quedó incompleto hasta final del siglo XX.

Continuando con la enseñanza superior, además de algunos antecedentes históricos como la *Escola Médico-Cirúrgica* del Hospital de S. Marcos, sería creada en 1947 la *Faculdade Pontificia de Filosofia*, funcionando en el *Instituto Beato Miguel de Carvalho*. Para mejorar sus condiciones se procedió en 1963 a ampliar y remodelar la vieja construcción del seminario residencial en el *Largo das Teresinhas* –actual *Praça da Faculdade de Filosofia*–. La ubicación en esta zona fue promovida por situarse próxima de otras instituciones de enseñanza (*Escola Secundária Sá de Miranda*) y por el efecto renovador que se pretendía que tuviera el inmueble, influenciando positivamente la modernización y economía en esta zona de la ciudad, considerada decadente y estéticamente indigna. Así en 1965 se procedería con las obras de rehabilitación del edificio y se urbanizaría la envolvente para crear los nuevos accesos (Bandeira, 2001.a).

Urbanizaciones

Las urbanizaciones serán consideradas como un indicador de ocupación extensiva, habiendo tres tipos: de carácter social, individual y espacios industriales. Comenzando por el primer grupo, destacar que todas las urbanizaciones sociales que tuvieron cierto impacto en la mancha urbana consolidada, se hicieron por iniciativa del *Estado Novo*. El primer gran proyecto de este tipo tuvo origen en los años 30s y se conoce como *Bairro Duarte Pacheco*—hoy día denominado *Bairro Económico*— (Oliveira et al., 1982). Observando el Antepiano de Urbanización de 1942, se puede confirmar que el barrio estaría formado por un conjunto de casas dispuestas a lo largo del principal eje que le daba servicio y las restantes, dispuestas en pequeñas manzanas interiores. Las obras proseguirían con otro conjunto residencial esta vez en el extremo Norte, el *Bairro da Misericórdia*, construido en los 50s (Oliveira, 1982). Este proyecto se situaría sobre una zona ya prevista en el Antepiano como un área residencial para la clase rica-media, desarrollándose a partir de un nuevo eje que continuaría la *Rua Abade Loureira* hasta llegar a la *Avenida Dr. Artur Soares*. Las demás calles, jerárquicamente inferiores, se disponían en línea recta en paralelo o perpendicular a la anterior, delimitando y dando acceso a las pequeñas manzanas previstas. Varios años después, en 1957, en este mismo sector de urbanización se procedería a la construcción de un conjunto de casas que continuarían hacia Oeste el consolidado *Bairro da Misericórdia*, estableciendo así un amplio sector ocupado por viviendas sociales (Bandeira, 2001.a). También en los años 50s es cuando se construye el *Bairro da Alegria*, este conjunto residencial situado en el extremo Noreste de la ciudad, está estructurado por un eje del cual parten las restantes calles secundarias que dan acceso a las viviendas (Oliveira et al., 1982).

De entre todos los programas de vivienda social, probablemente el más importante fuese el *Bairro das Enguardas*, proyectado en los 60s junto a la actual *Rua do Taxa* (Oliveira et al., 1982). Si se observa el Antepiano de De Gröer se puede comprobar que el urbanista ya preveía para este espacio un barrio operario, justificado por localizarse cerca del núcleo industrial estructurado por la *Rua Nova de Sta. Cruz*. La importancia de esta urbanización recae en las obras realizadas, en concreto, las varias infraestructuras viarias que se llevaron a cabo para la urbanización del barrio, referidas anteriormente. También en los años 60s se procedió a la construcción de otro nuevo barrio destinado para la clase pobre, denominado desde un principio *Bairro Nogueira da Silva* (Bandeira, 2001.a). Este barrio está localizado en frente del *Estado 1º de Maio*, en la ladera Oeste del *Monte Picoto*, accediendo a él a través de la carretera N101 por una vía sinuosa que se dividiría a su vez en tres calles en paralelo que darían serventía a las viviendas.

Como viviendas individuales se construyeron entre 1950/51 un conjunto de ocho bloques residenciales, cinco orientados hacia la *Avenida da Liberdade* y los tres restantes hacia la nueva *rodovia* (Bandeira, 2001.a). Este proyecto podría considerarse como innovador puesto que fue implantado en uno de los nuevos ejes abiertos, preocupándose por crear buenas condiciones de habitabilidad en lo que respecta a la orientación del edificado y al desahogo envolvente. En 1956 surgiría una nueva intervención esta vez en frente de la *Escola Industrial*, constituida por un conjunto de bloques individuales dispuestos en diagonal a la *rodovia* exceptuando uno.



Fig. 68 - Vista general del *Bairro Duarte Pacheco*, 1942.



Fig. 69 - Bairro Duarte Pacheco, 1942.

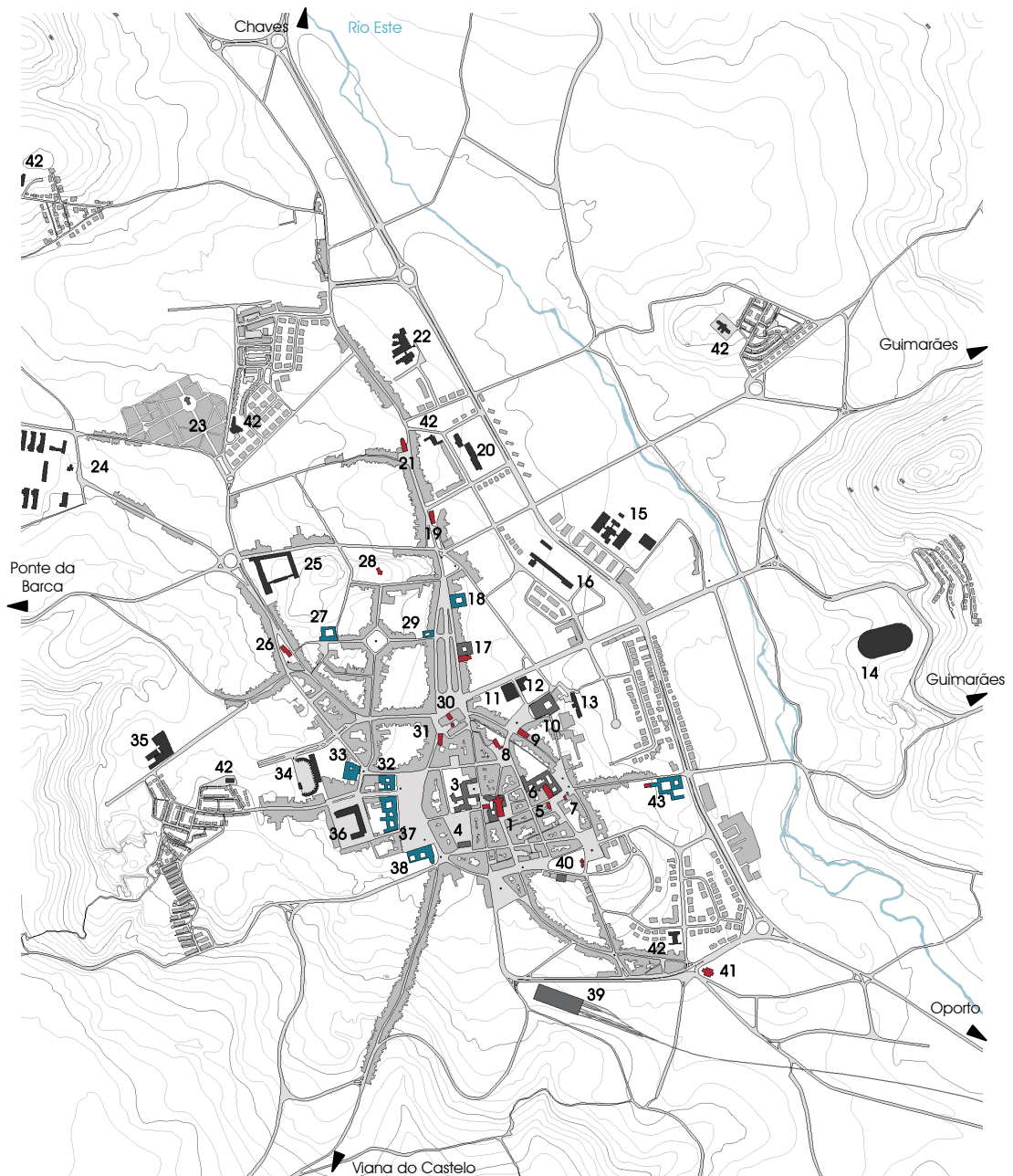
Tratando ahora los procesos relacionados con las urbanizaciones individuales, muchos de ellos estuvieron directamente relacionados con la abertura de nuevos ejes viarios. Algunos ejemplos de ello son la creación en 1947 en pleno centro histórico de *la Rua Eng^o Frederico Ulrich* –actual *Rua Eça de Queirós*–, ocupada en su lado Norte en los años siguientes; la abertura de la *Avenida da Imaculada Conceição* donde se edificaron a ambos lados varias viviendas unifamiliares; o la urbanización de la nueva *Rua Regimento de Infantaria n.º8*. Otros, estuvieron relacionados con las urbanizaciones envolventes de los nuevos equipamientos colectivos, por ejemplo, en las inmediaciones de la *Escola Técnica*, rodeada a Este y Oeste por viviendas con jardín y a Norte por bloques de edificios; los alrededores del *Liceu Feminino*, urbanizándose de Este a Oeste la *Rua 25 de Abril*, primero con casas ajardinadas y continuando con bloques de edificios hasta llegar a la *Avenida da Liberdade*; la zona Sur del *Hospital de S. Marcos*, donde se pretendía ordenar la zona en función de los nuevos accesos al recién estrenado bloque sanitario, entre ellos, la prolongación de la *Rua 25 de Abril* para Oeste dando acceso a la vía secundaria *Rua Sá de Miranda* que estructuraría la urbanización; o las envolventes de la *Escola Calouste Gulbenkian* y *Escola Preparatória André Soares* años más tarde (Bandeira, 2001 .a).

El ejemplo de expansión urbana durante los años 60-70s, verificado a lo largo de los principales accesos a la ciudad, sobre todo en las *freguesias* periféricas a Suroeste en la carretera hacia Oporto (N14) y, a Noreste, en la carretera en dirección a Chaves (N103), serían los factores principales por donde se extendería la mancha de urbanización. La década de 70s, en materia de urbanización, no es más de lo que la continuidad de la anterior. Aunque se puedan sentir algunos impases durante el corto periodo de convulsión de los años 1974/75, en sentido general, la urbanización y la edificación en Braga continuaría creciendo.

Abordando los espacios destinados a la industria, el primer documento que trata la planificación de estas zonas es el Antepiano de 1942. A pesar de la existencia de este documento no fue hasta 1965 cuando por fin se plantearía la primera zona industrial, prevista en el PPUSB de 1958. El plano reservaría un amplio terreno a Sur de la *rodovia*, entre la *Rua Monsenhor de Airosa* y la rotonda de *Maximinos*, destinado pequeña industria y almacenes. En general la industria no tenía mucho peso debido a que no había suficientes medios económicos para su desarrollo, ya que según Bandeira (2001 .a, p. 603)

el problema de la industrialización de Braga (...) se presentaba como una cuestión central (...) del progreso general del País (...). El problema no se circunscribía (...) a la falta de terrenos adaptados (...), si no (...) a las limitaciones financieras con que la autarquía se debatía para adquirir e infraestructurar esos mismos terrenos.

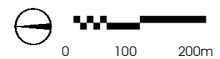
Sería en el presente contexto que en 1968, se adquirirían unos terrenos tres veces mayor que el anteriormente referido, próximo de las *freguesias* de Maximinos y Ferreiros, en una zona muy propicia al desenvolvimiento industrial debido a los accesos que disponía, respectivamente, las carreteras N14 y N103, llevándose a cabo el proyecto de urbanización en años posteriores.



LEYENDA

- | | | | |
|---|--|---------------------------------------|--|
| 1. Sé Catedral | 13. Ampliación Hospital de S. Marcos | 26. Igreja de S. Vicente | 39. Estación de Tren |
| 2. Igreja da Misericórdia | 14. Estádio 1º de Maio | 27. Faculdade Pontifícia de Filosofia | 40. Capela de S. Sebastião |
| 3. Residência Obispo | 15. Escola Preparatória André Soares | 28. Capela de Nº Sª de Guadalupe | 41. Igreja de S. Pedro de Maximinos |
| 4. Câmara Municipal | 16. Escola Secundária D. Maria II | 29. Recolhimento Sta. Maria Magdalena | 42. Escolas Primárias |
| 5. Igreja da Cividade | 17. Igreja/Convento dos Congregados | 30. Arcada/Igreja Nº Sª da Lapa | 43. Convento da Conceição/Igreja de S. Tiago |
| 6. Capela de S. Paulo/Seminário de S. Tiago | 18. Recolhimento da Penha | 31. Igreja dos Terceiros | |
| 7. Capela de Nº Sª da Torre | 19. Igreja de Nº Sª a Branca | 32. Recolhimento S António das Beatas | ■ Edifícios religiosos de culto |
| 8. Capela da Nº Sª da Conceição | 20. Escola Industrial | 33. Convento do Carmo | ■ Edifícios religiosos otros |
| 9. Igreja de Sta. Cruz | 21. Igreja/Grafaria de S. Victor | 34. Central de Camionagem | ■ Edifícios relevantes de la época |
| 10. Hospital de S. Marcos | 22. ColConservatório Calouste Gulbenkian | 35. Prisión comarcal | ■ Edifícios relevantes antiguos |
| 11. Teatro Circo | 23. Cementerio municipal | 36. Mercado Municipal | ■ Mancha edificada general |
| 12. Edifício de Correos | 24. Regimento de Infantaria nº8 | 37. Convento do Salvador | ● Fuente/Crucero |
| | 25. Escola Secundária Sá de Miranda | 38. Convento do Pópulo | |

Fig. 70 - Planta teórica de Braga en el s. XX (hasta 1974).



4.5. Síntesis Gráfica de la Evolución Urbana de Braga hasta 1974

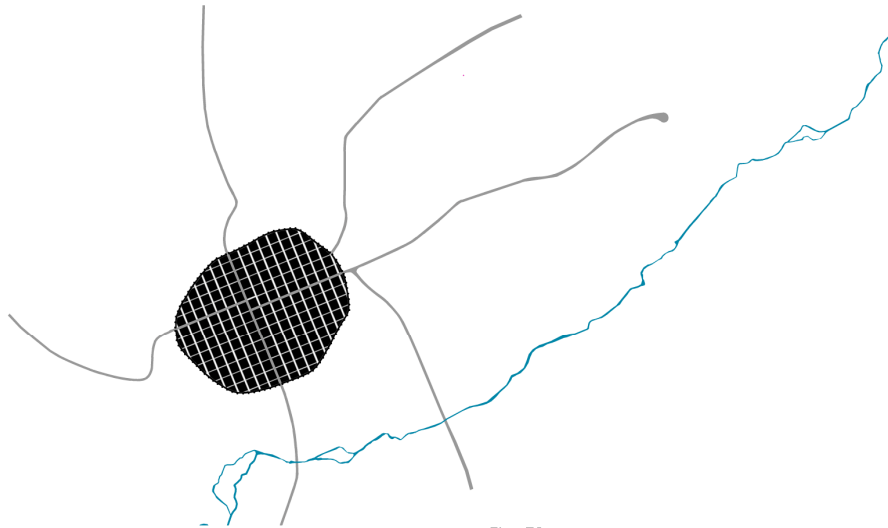


Fig. 71 - Forma urbana de Braga en el siglo IV (finales de la época romana).

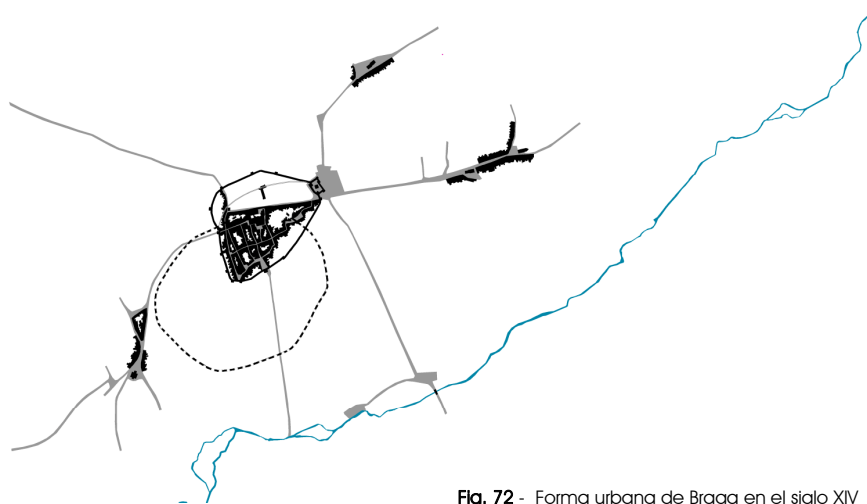


Fig. 72 - Forma urbana de Braga en el siglo XIV (finales de la Edad Media).

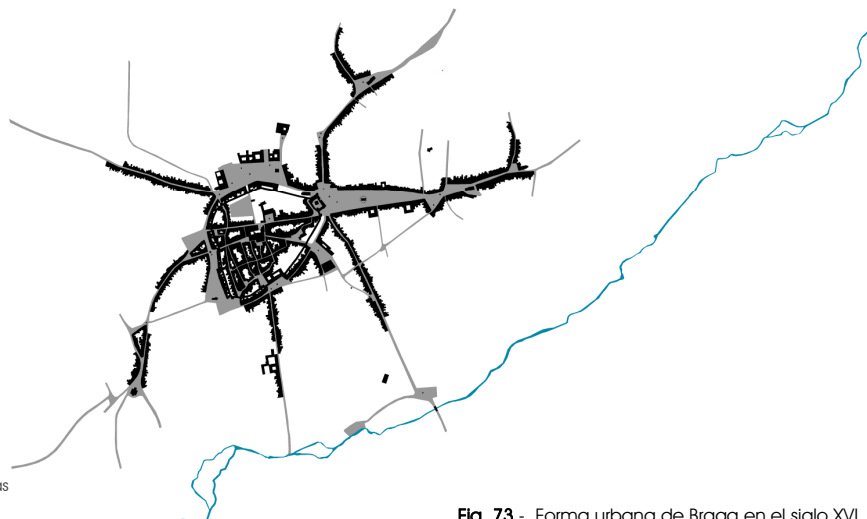
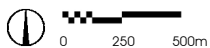


Fig. 73 - Forma urbana de Braga en el siglo XVI (finales del Renacimiento).

— Mancha edificada
— Infraestructuras viarias
— Río Este



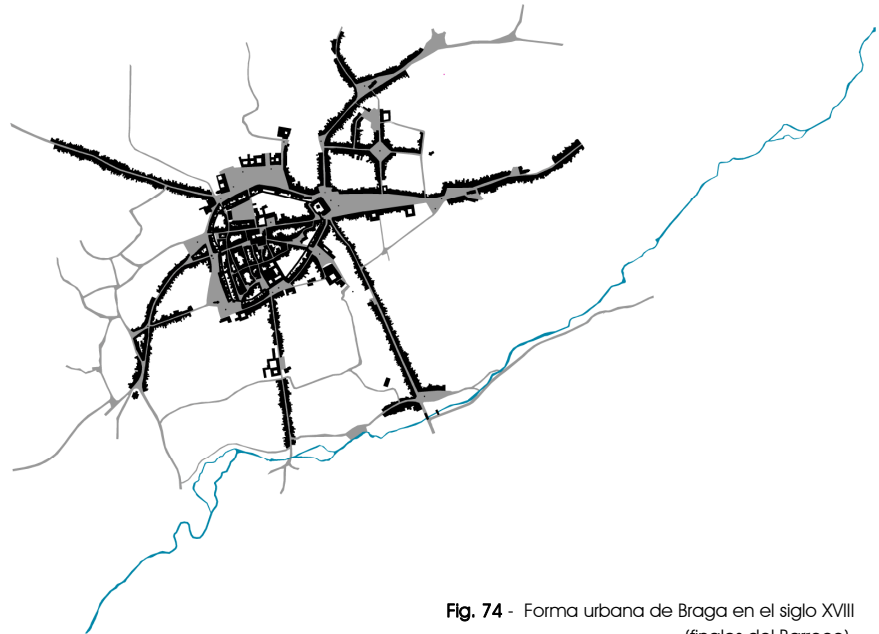


Fig. 74 - Forma urbana de Braga en el siglo XVIII (finales del Barroco).

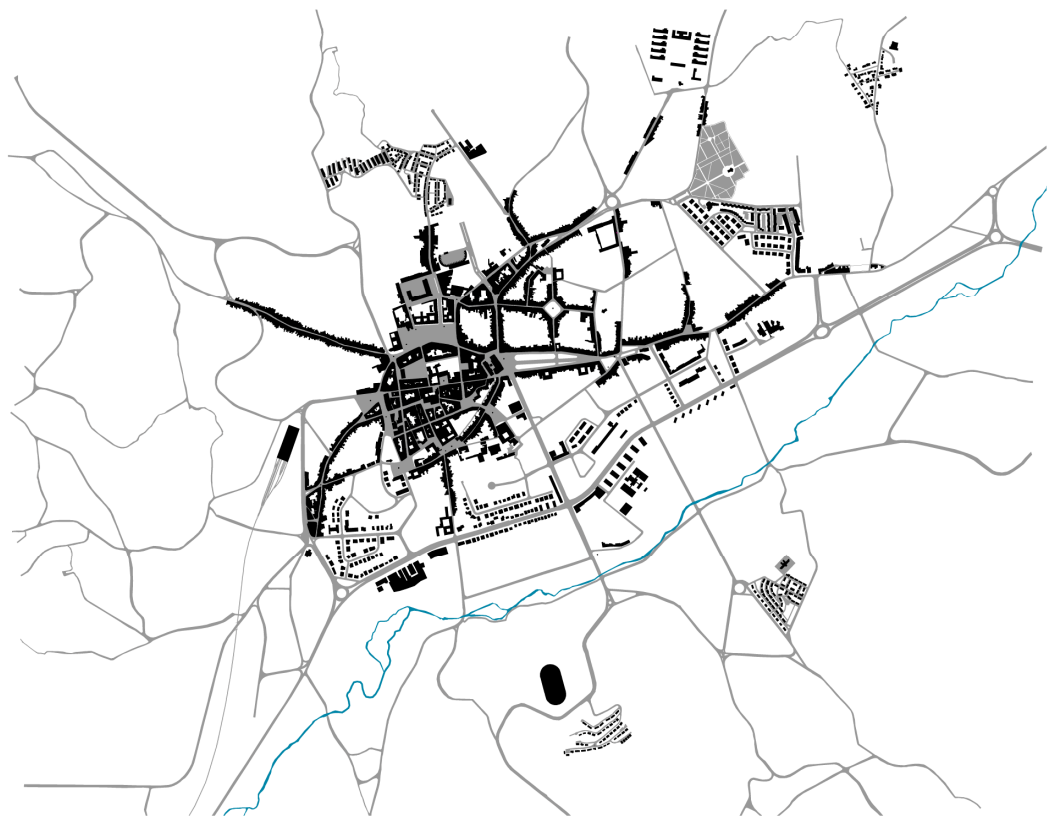


Fig. 75 - Forma urbana de Braga en el siglo XX (hasta 1974).



CAPÍTULO V

TRANSFORMACIÓN URBANA
DE BRAGA DESDE 1974 HASTA 2011

5.1. Encuadramiento

Las ciudades portuguesas, y especialmente las de dimensión media, han sufrido transformaciones profundas en el período inmediato a la instauración del régimen democrático tras el 25 de abril de 1974 (...). El refuerzo del poder local, además de las nuevas prácticas de planeamiento (...), han servido de soporte a distintos procesos de inversión pública y privada (...) que han extendido la mancha urbana mucho más allá de sus centros tradicionales (*Ordem dos Arquitectos*, in Domingues, 2006, p. 12).

La fecha del 25 de Abril de 1974 es para esta investigación un *marco* clave puesto que supone un antes y un después en el modo de gestionar/planear territorios urbanos portugueses. En general, como se ha podido constatar en el capítulo anterior, el siglo XX fue un período con tres cambios políticos de gran influencia en el desarrollo de las ciudades lusas y, consecuentemente, en Braga. Con el gobierno de Fontes Pereira de Melo el país comenzaría su desarrollo, el cual fue frenado por la inestabilidad política que supuso la República y, posteriormente, con la imposición del régimen *Estado Novo* en 1926. La República de 1910 se fundamentaba en una burguesía urbana influenciada por los desarrollos internacionales, mientras que la dictadura estaba formada por grupos conservadores con intereses latifundistas (Balsas, 2006). Estos 48 años de dictadura quizá fueron los más influyentes hasta la fecha, ya que el resultado de las Políticas de Salazar para estabilizar la alta inflación y mantener a toda costa Portugal como una sociedad rural, fue un período con una prácticamente nula expansión urbana.

El planeamiento urbano en el país se desarrolló como un sistema formalmente legal sólo en los años 30s gracias a las iniciativas llevadas a cabo por Duarte Pacheco, quienes buscaban la transformación del país con la creación de una imagen urbana que se identificase con el régimen. Estos fueron los primeros intentos de desarrollar una estructura legislativa para un planeamiento urbano obligatorio. La mayor brecha que el Estado Corporativo provocó para el desarrollo fluido, coherente y operativo del planeamiento urbano fueron dos leyes que obligaban a las autoridades locales a elaborar planos urbanos, el Decreto-Ley nº24802 de 1934, donde se crearon los *Planos Gerais de Urbanização* (PGU) y el Decreto-Ley nº33921 de 1944, con los *Planos Gerais de Urbanização e Expansão* (Lôbo, 1995). A su vez, Domingues (2006, p. 45) afirma que

estos planes ponían un fuerte énfasis en los equipamientos públicos (...). Además de alojar a los habitantes, se pretendía organizar la "vida en sociedad" y (...), en lo que toca a la implantación del plan, todo este periodo se caracteriza por una relativa ineficacia. La sustitución del Plan General de Urbanización (...) por el Anteproyecto, impidió que los Municipios aplicaran una política del suelo efectiva (...). Al principio existía la idea central del plan-imagen, que establecía opciones rígidas y que se ejecutaba y regulaba únicamente de forma parcial, entre diversos modelos de ciudad programada, ordenada y regular, la "ciudad-jardín" (...), y una ciudad pragmática que permitiera controlar la contención del crecimiento y una supuesta dimensión óptima de los centros urbanos. A finales de la década de los 50, estos planes y prácticas muy formales, se transformaron muy rápidamente en planes-gestión, zonificación y reglamentos.

Esto se refleja en Braga primero con el *Plano de Urbanização, Alargamento e Embelezamento da Cidade de Braga* de De Gröer y posteriormente, con el PPUVB de 1958.

Durante los primeros 25 años de dictadura el planeamiento desarrollado por el *Estado Novo* puede ser caracterizado en base a conceptos de continuidad, innovación y centralización: "la continuidad era evidente en el patrón regional de urbanización, la innovación aconteció en el establecimiento de la estructura legal para la planeación urbana y la expansión de vivienda pública y la centralidad fue el (...) camino en el cual el poder de decisión estaba concentrado" (Balsas, 2006, p. 86). Al final de la dictadura, cuando Marcelo Caetano sustituyó a Salazar en 1969, el Régimen se abrió un poco a ideas más liberales, por ejemplo con la creación del Decreto-Ley nº560 de 1971 que pretendía la creación de Planes Territoriales elaborados por la municipalidad. Pero otra vez, este tipo de planes sólo se ocupaba de las áreas consideradas urbanas, excluyendo las periferias donde ocurrían los primeros procesos de transformación.

Después de la Revolución de Abril de 1974 se da un proceso de 'democratización de la ciudad' que implica la reorganización de la legislación vigente así como de las políticas de vivienda. El cambio más relevante en lo relativo al planeamiento urbano fue que los servicios tradicionales de planeamiento central perdieron parte de su poder, beneficiándose los municipios de mayor autonomía a la hora de planear el territorio local y financiar su desarrollo (Lôbo, 1995). Las autoridades locales fueron libremente elegidas en 1976 y en términos de planeamiento, el Decreto-Ley nº794 de 1976 supuso una innovación legislativa, ya que se establecían las reglas principales del uso del suelo. En este mismo año el gobierno central aprobó el establecimiento de *Gabinetes de Apoio Técnico*¹⁹ para ayudar a las autoridades locales con el desarrollo y concretización de los Planes Territoriales. Pero no fue hasta 1982 cuando que se aprobó el Decreto-Ley nº208 que establecía las bases para la elaboración de los *Planos Directores*

19. Los *Gabinetes de Apoio Técnico* son servicios descentralizados que servían de apoyo a las *Comissões de Coordenação Regional* encargadas de elaborar los Planes Territoriales.

Municípios (PDM), obligando a todos los municipios del país a elaborar un plan espacial reflejado en una estrategia socio-económica para toda el área administrativa. A pesar de estos cambios importantes, se puede afirmar que el planteamiento y la manera de conducir las Políticas Urbanas en Portugal después de 1974 ha seguido una trayectoria errónea, perceptible en

las contradicciones entre poderes delegados (...); la proveniencia y el modo de gestión desiguales, o la insuficiencia de medios y recursos financieros, técnicos y de organización; la excesiva sectorialización de las políticas (...); la relativa inoperancia de los PDMs –por haber llegado demasiado tarde, por haber sido elaborados apresuradamente y con métodos desajustados (zonificaciones, definición de perímetros urbanos, déficit de trazados, etc.), por estribar en idiosincrasias institucionales y técnicas, por estar aprisionados entre competencias y reglamentaciones del Estado Central y del Estado Local (Domingues, 2006, p. 42).

Además, teniendo en cuenta que mientras que en Europa el Movimiento Moderno comenzó a principios del siglo XX, en Portugal el pensamiento *moderno* sólo se pudo llevar a cabo con la caída del régimen autoritario. En los años 70s prácticamente todo el mundo quería tener una vivienda nueva, una residencia que ofreciera más comodidad, confort y calidad que las antiguas construcciones que estaban en el centro. La ciudad comenzaba su transformación de centrípeta a centrífuga, los centros históricos comenzaron a ser abandonados y las periferias a llenarse cada vez más de urbanizaciones y viviendas aisladas gracias a las nuevas infraestructuras viarias y al automóvil, que permitían una mayor accesibilidad a áreas anteriormente impensables. Con lo cual, y concretamente en Braga, todos estos factores juntos –la falta general de regularización urbana, la 'explosión' inmobiliaria, el planteamiento erróneo de las Políticas Urbanas y el tardío *modernismo* que produjo cambios en el pensamiento y modo de vida urbana–, llevó a que los modelos de crecimiento tradicional se dejaran de lado junto con la lógica urbana de aglomeración, densidad, distancias cortas, movilidad reducida y definición clara de «centro» y «límites». El probable resultado futuro: una urbanización extensiva de carácter espontáneo estructurada en base a las principales infraestructuras de comunicación.

La adhesión de Portugal a la Unión Europea (UE) en 1985 fue vista como una oportunidad para la modernización del País gracias a los fondos y ayudas que ésta le proporcionaría, llamados *Quadros Comunitários de Apoio* (QCA). Debido al atraso en el desarrollo de Portugal, las prioridades de los QCA se han centrado en la creación de infraestructuras y equipamientos siguiendo una lógica sectorial y nacional, que benefician a la dispersión y fragmentación del tejido urbano, además de contribuir al abandono de los centros históricos gracias a una mayor accesibilidad en los territorios periféricos (Domingues, 2006). Estos cambios, que comenzaron con la instauración del régimen democrático en Abril de 1974, provocaron un nuevo enfoque del planeamiento en los años 80s, prestando atención a estrategias de desarrollo económico, planeamiento ambiental, conservación del Patrimonio y la regeneración urbana. Los años 90s se centran así en iniciativas de rehabilitación, regeneración o revitalización de áreas urbanas

degradadas, con mayor atención en el centro histórico, siendo algunas de ellas el *Programa de Apoio à Modernização do Comércio* (PROCOM), el *Programa Urban* y, posiblemente el más importante hasta la fecha, el *Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades* (Polis) (Balsas, 2006). Así, con la fuerte contribución de la UE, las Políticas Urbanas hasta mediados de los 90s se caracterizan de la siguiente forma:

- la consolidación de un Sistema de Planeamiento, con especial énfasis en los (...) Planes Regionales de Ordenación del Territorio (...) y en los (...) Planes Municipales de Ordenación del Territorio (...);
- en 1994 se crea el PROSIURB, un programa cuyo objetivo consistía en fomentar los centros urbanos que jugaban roles estratégicos en la organización del territorio nacional. El programa (...) pretendía ser el instrumento fundamental para la política del sistema urbano de las ciudades medianas y pequeñas, y obligaba a la elaboración de Planes Estratégicos (...);
- el Plan Nacional de Carreteras tenía por objeto unir todas las capitales de distrito, las grandes infraestructuras logísticas y las conexiones transfronterizas. En las nuevas áreas de expansión urbana, la inversión en vías se tradujo en la construcción de circunvalaciones y accesos a la red viaria principal (...)
- algunas intervenciones en áreas críticas: realojamiento (...), rehabilitación de zonas degradadas (...) que incluye zonas históricas y financiación de la vivienda social;
- las políticas sectoriales del Estado (...) dieron lugar a un programa intensivo de construcción de nuevos equipamientos (...). A pesar de la descoordinación a nivel local-urbano, estas inversiones tuvieron una gran influencia en la modernización y en el refuerzo de la polarización de algunas ciudad (Domingues, 2006, p. 55-57).

En definitiva, se puede decir que en general las Políticas Urbanas que dependen de las iniciativas de la UE son excesivamente puntuales y dirigidas en su mayoría a la rehabilitación urbana de zonas críticas (Programa Urban). La excesiva incidencia en los Centros Históricos perjudica las intervenciones en las zonas periféricas donde vive la mayoría de la población y donde se encuentran los principales déficits de infraestructuras, de transportes (sobre todo públicos) y de protección/valorización ambiental y paisajística. Se da pues una paradoja apreciable en Braga, y es que al apostar e intervenir en los centros históricos se desatienden los *territorios en explosión*, donde se estaban dando los cambios más importantes. Este hecho es una consecuencia probable de falta de perspectiva conjunta: la ciudad debe observarse teniendo en cuenta la complementariedad física y funcional entre centro y periferia, fundamental para un desarrollo equilibrado. Esta visión de conjunto plantea retos que los actuales instrumentos de planificación y urbanismo no consiguen afrontar de forma sistemática. Con la rápida e incoherente expansión, ocurrida mayoritariamente antes de la existencia de Planes Municipales de Ordenación del Territorio o los más importantes, los PDMs, la situación actual es difícil de controlar. La inexistencia de PDMs y el fuerte crecimiento explican el carácter caótico de los actuales aglomerados.

5.2. Criterios de Selección de las Fases de Estudio y Límites de Análisis

Los Planes de Urbanización son el instrumento privilegiado para la concreción del proceso de gestión urbanística (...). Constituyen instrumentos esenciales para la definición de la forma urbana (Domingues, 2006, p. 48).

De acuerdo con la afirmación anterior, el estudio de los principales *Planes de Urbanización* aplicados en Braga se considera fundamental para caracterizar la forma en que la ciudad evolucionó a lo largo de las últimas décadas. La publicación de éstos, respectivamente, el *Plano de Reestructuración del Territorio Municipal de Braga* (PRTMB) en 1982, *Plano Director Municipal de Braga* (PDMB) en 1994 y la última revisión del PDMB de 2011, determinará los puntos de situación temporales de esta investigación.

El PRTMB de 1982 servirá para el estudio de los años anteriores a su publicación, es decir, desde 1974 hasta los 80s. El estado actual de la ciudad que representa el plano muestra los cambios y dinámicas de crecimiento que Braga experimentó desde 1974. Al mismo tiempo, el plano determina el grado de urbanización consolidado hasta la fecha, donde se puede observar el alcance de las infraestructuras viarias y su manera de estructurar el crecimiento, los principales equipamientos y la mancha urbana construida. Por otro lado, el estudio del PRTMB servirá para conocer las principales iniciativas y estrategias de gestión y ordenación del territorio para los años siguientes a su realización, es decir, la década de los 80s. El plano se vuelve así un instrumento clave para el estudio de Braga, ya que representa lo que hay y lo que se propone que habrá.

El PDMB de 1994, al igual que su predecesor, contribuirá al estudio de los años anteriores a su publicación. Este documento puede ser considerado de vital importancia, si se tiene en cuenta que fue realizado y publicado cuando Portugal ya era miembro desde 1985 de la UE y ya había recibido el primer QCA, hechos que de alguna manera influenciaron en las iniciativas y propuestas a seguir: en primer lugar, porque con la adhesión a la UE se comenzó a tener consciencia del *valor patrimonial* de las ciudades (creando en 1985 iniciativas como el

Programa de Reabilitação Urbana o el Decreto-Ley nº13/85 del Patrimonio Cultural Portugués), lo que implicaba una mayor atención en los centros históricos y, en segundo lugar, porque el primer QCA se empleó fundamentalmente para la creación de nuevas infraestructuras viarias. El plano permitirá ver el alcance de estas iniciativas y su repercusión en la ciudad, permitiendo comprobar si éstas condicionaron o no el modo de crecimiento y expansión urbana, y si contribuyeron para un crecimiento disperso.

La revisión del PDMB de 2011 caracteriza el final de los años 90s y la primera década de 2000s, permitiendo tener una visión general de la consolidación de las propuestas llevadas a cabo en años previos. Este documento es de considerable importancia puesto que muestra el estado de la ciudad después de la aprobación del PDMB de 1994, plan caracterizado por su zonificación y regularización del uso del suelo, elaborado en una fase en la que la urbanización ya se había desarrollado de forma más o menos caótica, con un sistema urbano desequilibrado y sin orientación de Política Urbana. Por otro lado, y teniendo en cuenta que en estos años Braga se benefició del segundo y tercer QCA de la UE, la revisión PDMB de 2011 permitirá determinar las dinámicas de crecimiento de estos años, así como el conocimiento de las propuestas de estructuración urbana que se intentarán llevar a cabo en la década siguiente.

Esta última fase del estudio se considera fundamental puesto que permite conocer la morfología urbana de la ciudad más próxima a la actualidad y es donde se determinará si las propuestas llevadas a cabo en las épocas anteriores han estructurado el crecimiento de la ciudad de una manera eficaz, operativa y sistemática.

Decir finalmente, que estas fases de estudio además de estar delimitadas temporalmente por la publicación de los planes de urbanización referidos anteriormente, están complementadas y reforzadas por la publicación de los censos de población respectivos de cada periodo (Censos de 1981, 1991, 2001, 2011) que permiten tener una perspectiva general de la evolución de la población en Braga. Al mismo tiempo, estos periodos coinciden más o menos con la influencia que tuvo la UE en Portugal, correspondiéndose el primero periodo de estudio a antes de la adhesión a la UE, en el segundo periodo Portugal ya era miembro y se le asignó el QCA I y, en el tercer periodo el QCA II y QCA III.

Con respecto a los límites de análisis, la figura 76 muestra los que se han considerado. En primer lugar, el límite del centro histórico es importante delimitarlo ya que es donde se encuentra la ciudad tradicional de crecimiento más o menos compacto. A continuación, considerando el límite que define el contorno de las 23 *freguesias*²⁰ que hoy por hoy se considera que componen la ciudad, es decir las *freguesias* urbanas, se ha visto necesario para la investigación definir un nuevo límite de análisis, debido a que el límite ya existente incluía *freguesias* como urbanas con

20. Respectivamente, Dume, Frossos, Semelhe, Gondzalves, Real, S. Vicente, S. Victor, Gualtar, Este (S. Pedro), Espinho, Nogueiró, Lamações, Fraião, Nogueira, Arcos, Lomar, Ferreiros, Maximinos, Cividade, Sé y S. João do Souto.



— Casco Histórico - - Límite análisis

0 0,5 1 2km



Fig. 76 - Imagen aérea de la actual ciudad de Braga, con los dos límites considerados.

muy poca relevancia para el contexto urbano –*freguesia* de Espinho: 1181 hab./405 edif. (Censos 2011)–, y excluía *freguesias* mas importantes que gracias a su actividad industrial suponen un fuerte impulso para el desenvolvimiento de Braga –*freguesia* de Celeirós: 3289 hab./922 edif.; Aveleda: 2149 hab./735 edif.; Sequeira: 1881 hab./646 edif. (Censos 2011)–.

Considerando que esta investigación trata sobre la evolución de la *morfología urbana* de Braga –ya que es ahí donde suceden los procesos de transformación más evidentes e importantes–, el nuevo límite considera todas las *freguesias* que el PDMB clasifica como urbanas a excepción de Espinho e, incluye de entre las semi-urbanas, la *freguesia* de Celeirós y Sequeira por su fuerte actividad industrial y consecuente desarrollo urbano y, Aveleda, que por situarse entre las dos anteriores se benefició de un gran desenvolvimiento urbano.

5.3. Análisis 1982

5.3.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 1982

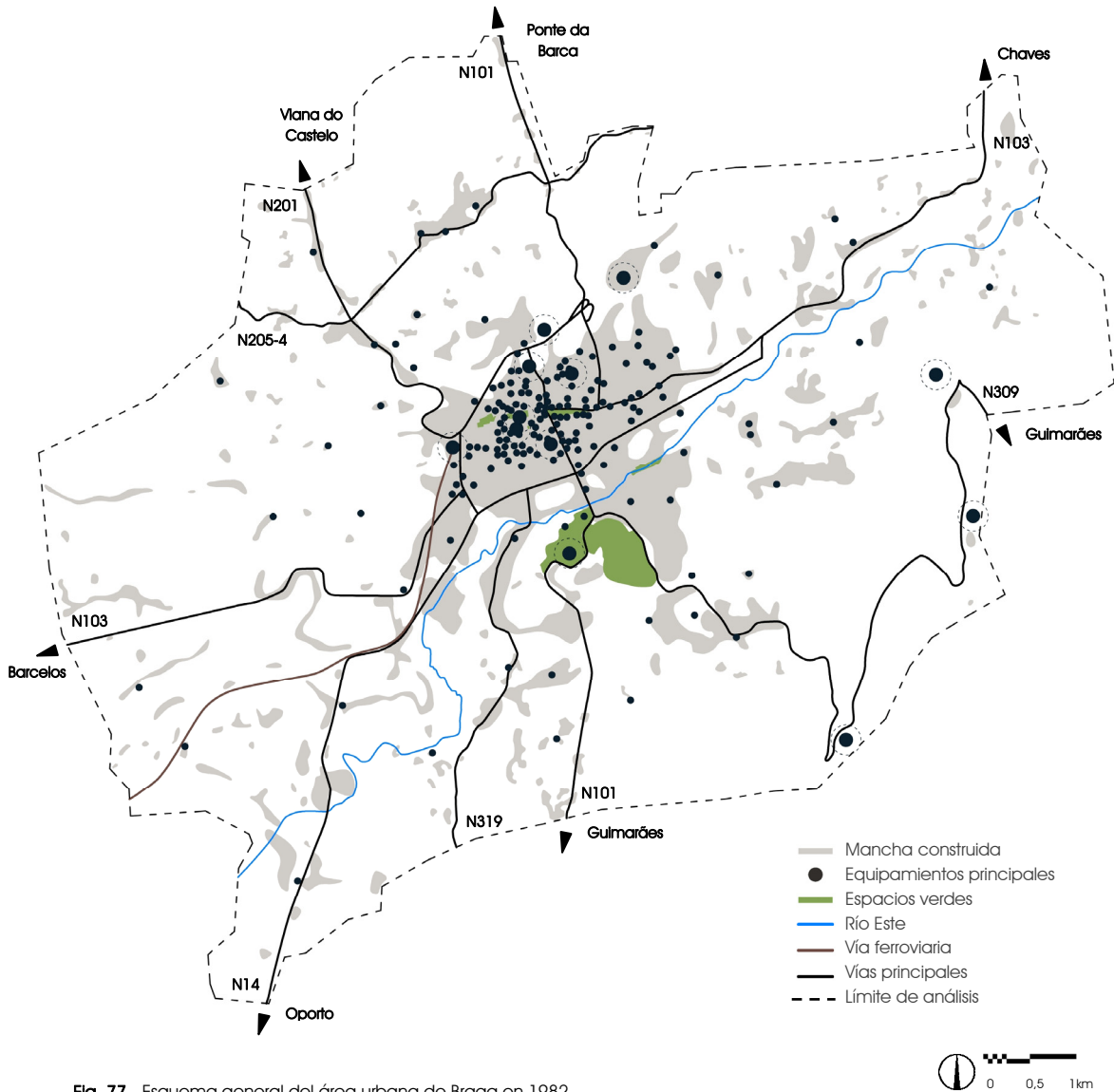


Fig. 77 - Esquema general del área urbana de Braga en 1982.

De forma introductoria, la figura 77 sintetiza esquemáticamente las principales características del área de estudio hasta la fecha, indicando los elementos urbanos que se analizarán a lo largo de la investigación, respectivamente, la mancha construida (ocupación residencial e industrial), las infraestructuras de comunicación (en este caso las infraestructuras viarias y la ferroviaria) y los principales equipamientos y servicios públicos, para posteriormente analizar la relación entre los mismos.

De esta forma se podrán identificar los varios *territorios morfológicos* anteriormente referidos, así como interpretar el crecimiento que ha experimentado la ciudad en dicha época.

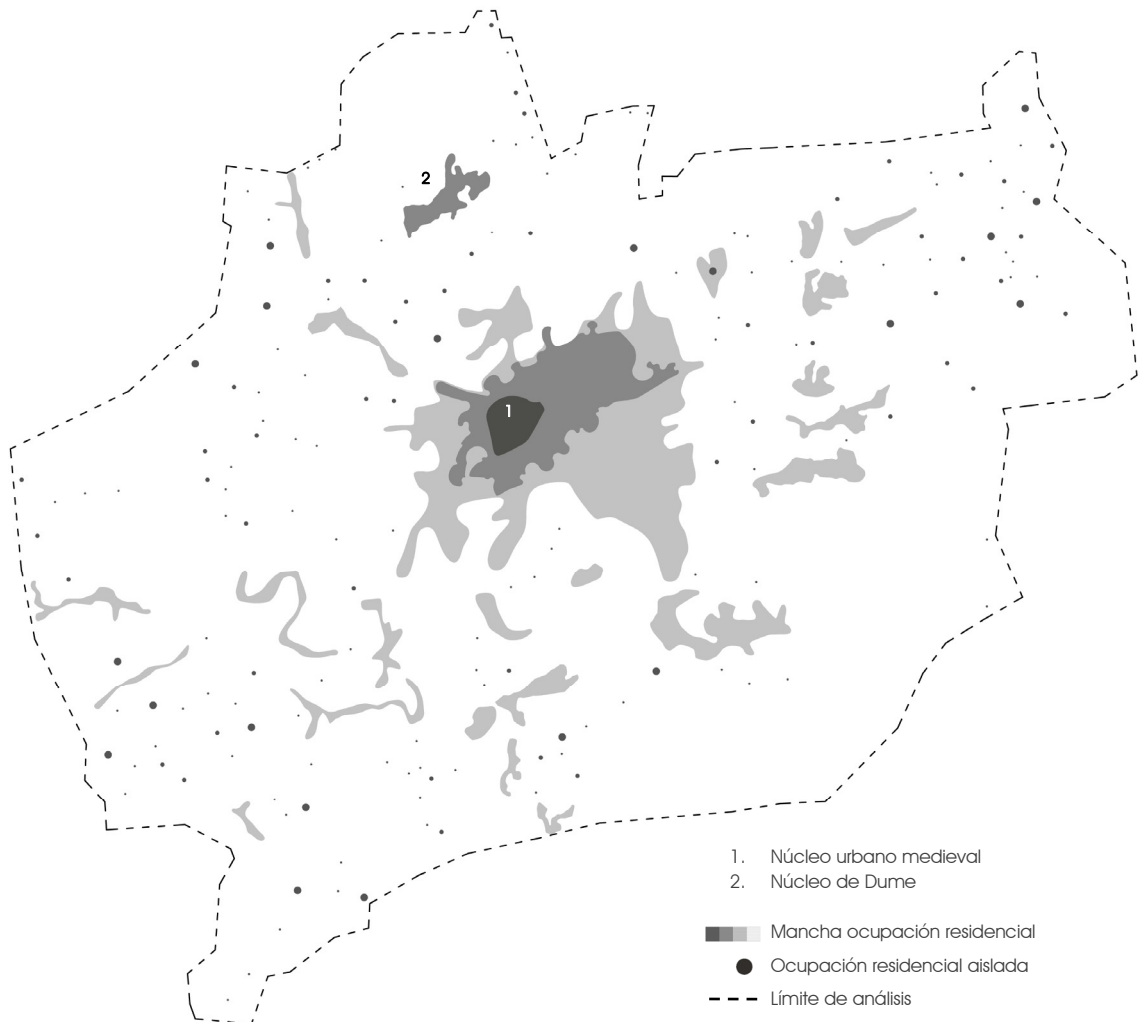
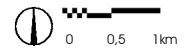


Fig. 78 - Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 1982.



Observando la figura 78, se aprecia un desenvolvimiento urbano general en dirección Noreste-Suroeste alrededor del núcleo urbano medieval. La mancha urbana más reciente se extiende considerablemente hacia Sureste a lo largo de la N309, hecho que seguramente fuese influenciado por iniciativas anteriores como el PPUSB, que pudo contribuir para incentivar la expansión a Sur y no en otra dirección. El resto de la ocupación son pequeños asentamientos aislados distribuidos aparentemente sin lógica. Por otro lado, independiente del núcleo principal se identifica un posible núcleo secundario en Dume más o menos autónomo. Los Censos de 1981 refuerzan este hecho, ya que Dume era una de las dos *freguesias* con más habitantes (más de 3500 hab.) después de las siete tradicionales, diferenciándose del resto por concentrar gran parte de la población censada de dicha *freguesia* en un sólo asentamiento.

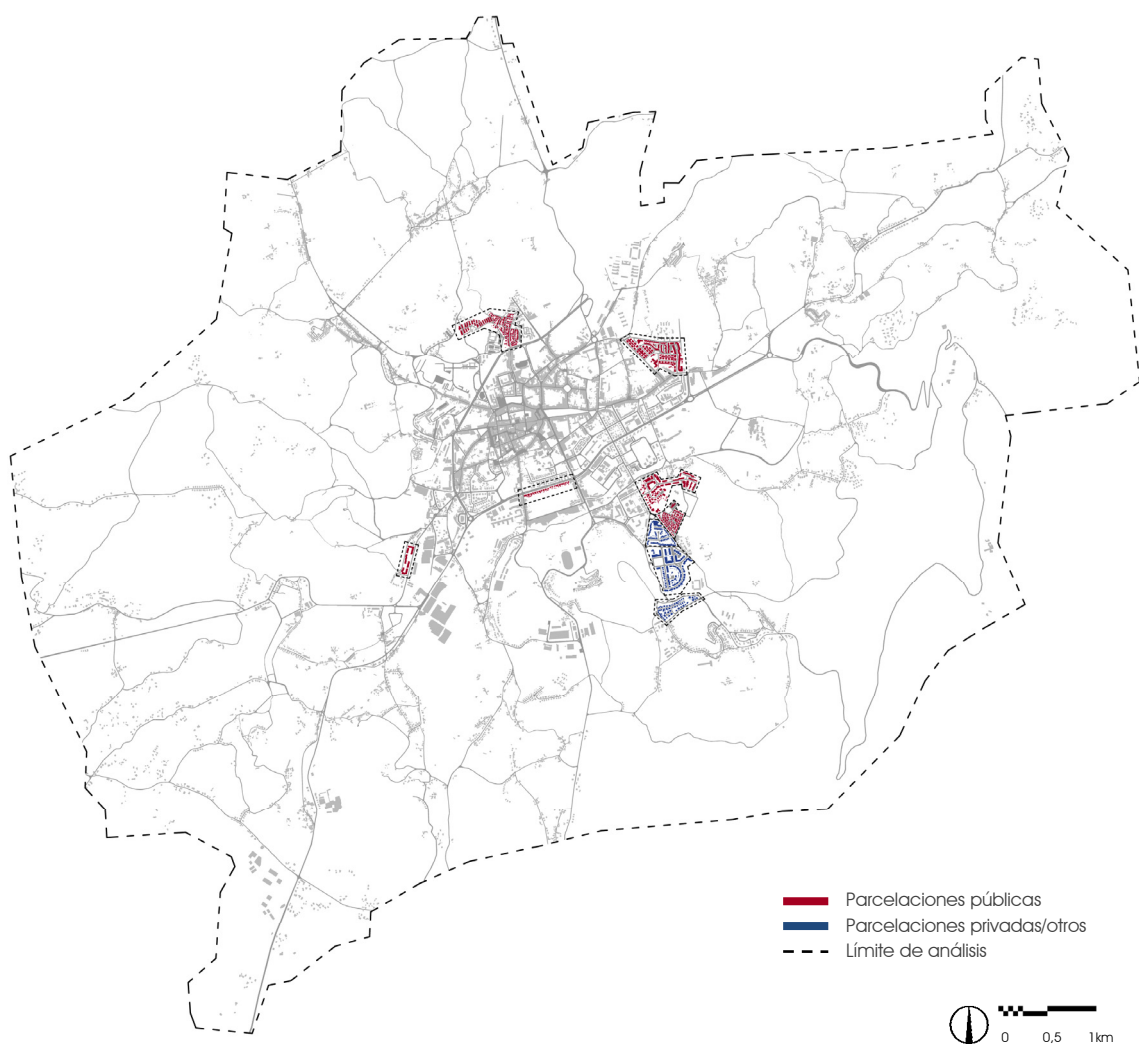


Fig. 79 - Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes hasta los 80s.

Gracias a las elecciones municipales de 1976 comienza un nuevo ciclo para las políticas urbanas de Braga. Ahora la CMB beneficiada por la nueva *Lei dos Solos*, podía definir líneas estratégicas para intentar controlar el crecimiento de la ciudad, adquiriendo terrenos a través de acuerdos de expropiación lo que le permitió delinear el desenvolvimiento y reestructuración urbana. De esta forma, se adueñaba de áreas situadas estratégicamente en diferentes zonas, pudiendo así controlar el crecimiento urbano cualificado. "La recuperación de parcelaciones anteriores a la revolución de 1974, en su mayoría clandestinas, sin las infraestructuras ni los equipamientos necesarios, fue el punto clave de la nueva política" (Corais, 2003, p. 115).

La figura superior muestra que las parcelaciones de iniciativa pública se sitúan en la corona periférica siguiendo las bases de un crecimiento organizado –*Bairro das Andorinhas, Enguardas, Sta. Tecla*, las viviendas unifamiliares a lo largo de la rodovía y el *loteamento do Caires*–. En cambio, las parcelaciones de iniciativa privada (otros), se alinean a lo largo de la N309, incentivando la tendencia de expansión Sur.

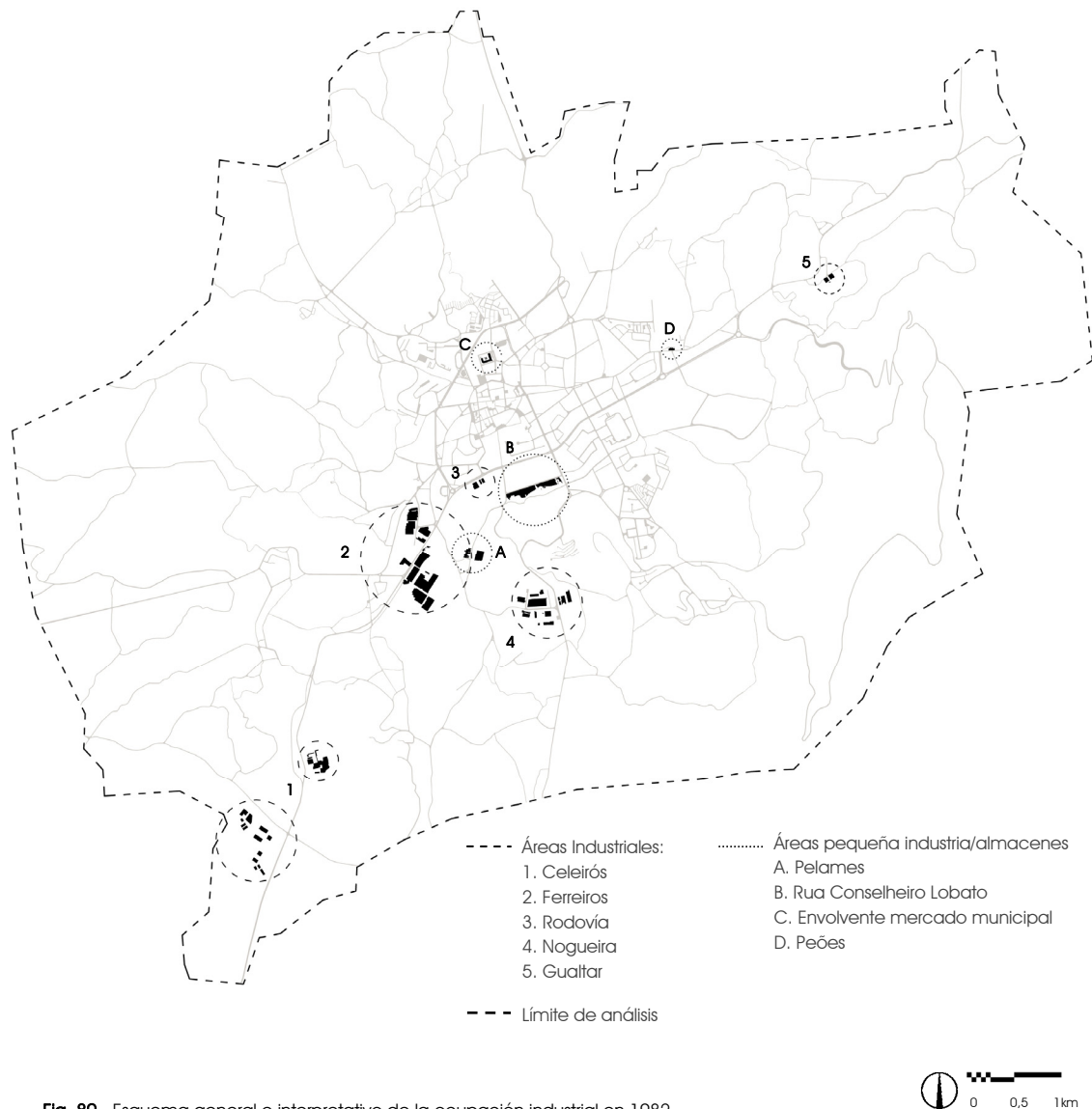


Fig. 80 - Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 1982.

Varias de las áreas de industria y almacenes que se encuentran en la ciudad en 1982 son heredadas del pasado. La industria hasta los años 50s se concentraba en la *Rua dos Chãos*, a partir de ahí y por necesidades espaciales pasan a instalarse en la periferia, desapareciendo en esta zona céntrica de la ciudad. A finales de los 60s la actividad industrial se concentra en la zona de *Peões* y *Ferreiros*, posteriormente, surge en *Gualtar* un pequeño núcleo industrial. Al mismo tiempo, pequeños aglomerados de industria y almacenes van instalándose en la zona de *Pelames* y a lo largo de la *Rua Conselheiro Lobato*. Estos aglomerados, generalmente, resultan de una concentración no planeada de unidades industriales.

A mediados de los 70s la CMB comienza a interesarse por la actividad industrial e interviene en la localización de los parques industriales de *Celeirós* y *Nogueira*, estos sí con una estructura organizada en la situación de cada unidad industrial. Se crea con esta iniciativa dos grandes áreas polarizadoras que atraerán a centenas de trabajadores de dentro y fuera de Braga.

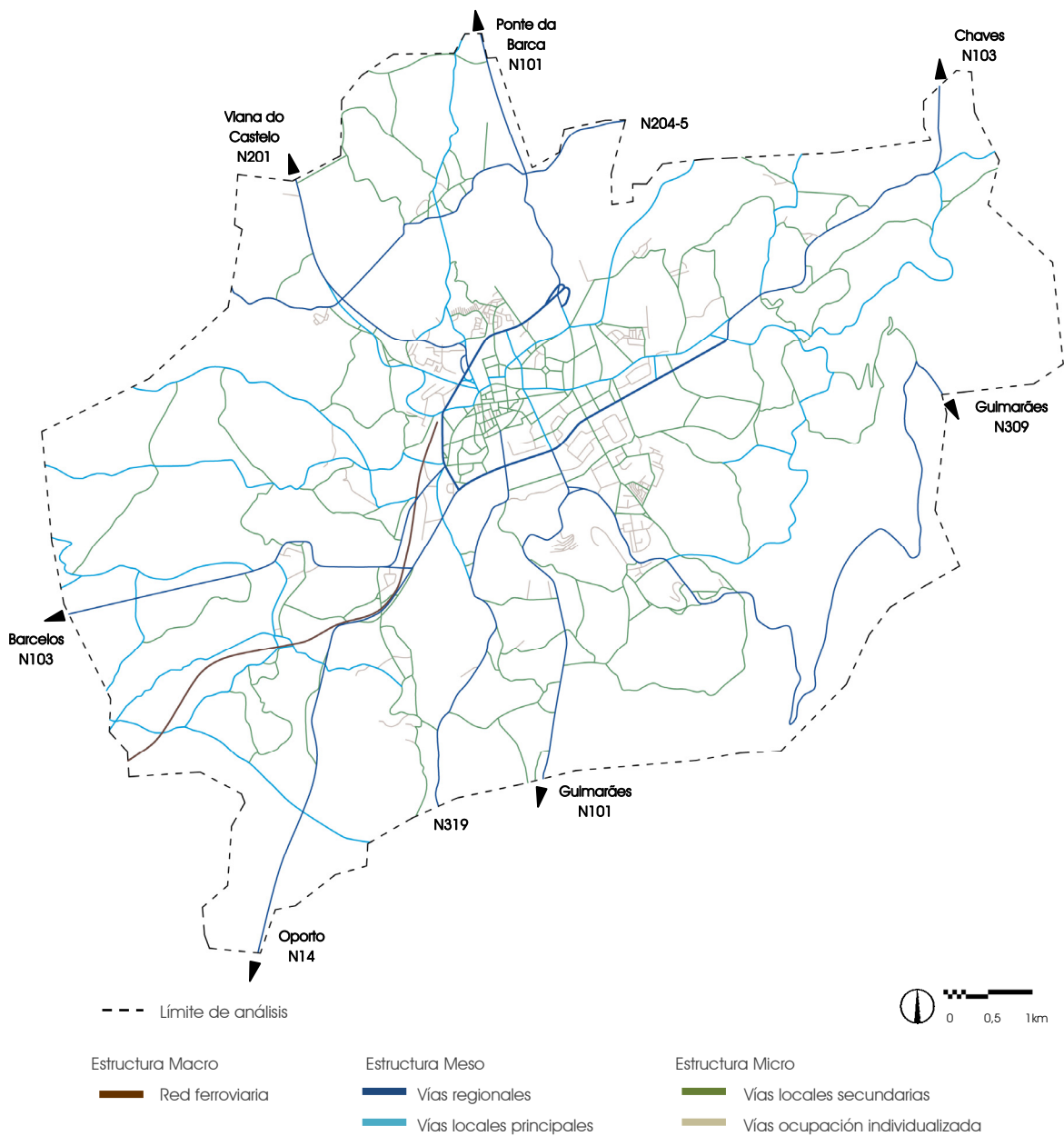


Fig. 81 - Esquema general de las infraestructuras de comunicación en 1982.

Las infraestructuras viarias hasta la fecha son consideradas deficientes. Si se observa el esquema superior, la inexistencia de una estructura viaria macro impide que la ciudad funcione eficazmente como núcleo polarizador, a pesar de la posición privilegiada que posee dentro de la región Norte, siendo el único elemento que permite la comunicación a gran escala la línea férrea. Las últimas obras en este campo de intervención se basaron en completar el trazado de la circular Norte, además de pequeñas obras de urbanización pública y/o privada y pavimentación y/o rectificación de vías secundarias, pudiendo afirmarse que en esta época las iniciativas viarias se centraron en completar el trazado Norte la vía rápida propuesta por De Gröer, con el objetivo de descongestionar el tráfico del centro y así favorecer una mejor circulación, conectando todas las vías de acceso a la ciudad con esta nueva vía.

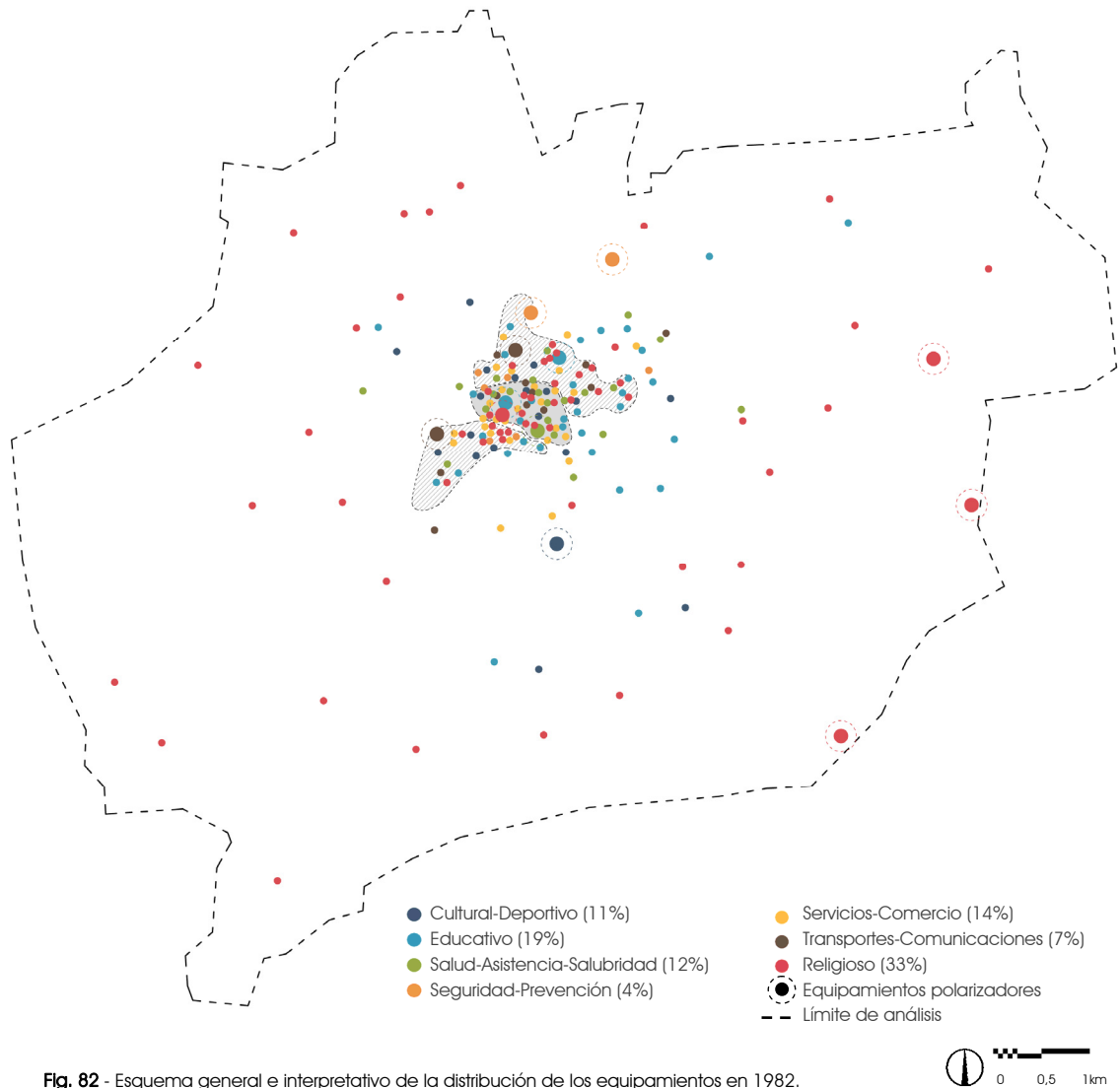


Fig. 82 - Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 1982.

Observando la distribución de los principales equipamientos existentes se puede identificar un primer foco de intensidad donde el número de éstos es considerable. Este hecho tiene sentido ya que esta área coincide, como se ha visto, con el núcleo medieval, extendiéndose hacia la *Avenida Central* y la *Avenida da Liberdade*. Se pueden delimitar otras dos áreas secundarias de ocupación intensa, aunque esta vez la distribución no es tan compacta como la primera. En el resto del área de análisis la distribución se puede caracterizar como dispersa, siendo los equipamientos religiosos los más abundantes, ya que por tradición, suele existir una iglesia/capilla en cada una de las *freguesias*.

Se identifican también varios equipamientos relevantes cuya actividad supone un refuerzo considerable para el papel polarizadores de Braga en la región: la *Universidade do Minho*, la *Universidade Católica*, la Se Catedral, la prisión municipal, el *Hospital de S. Marcos*, el Estadio 28 de Maio, la estación de tren o la central de camiones, entre otros.

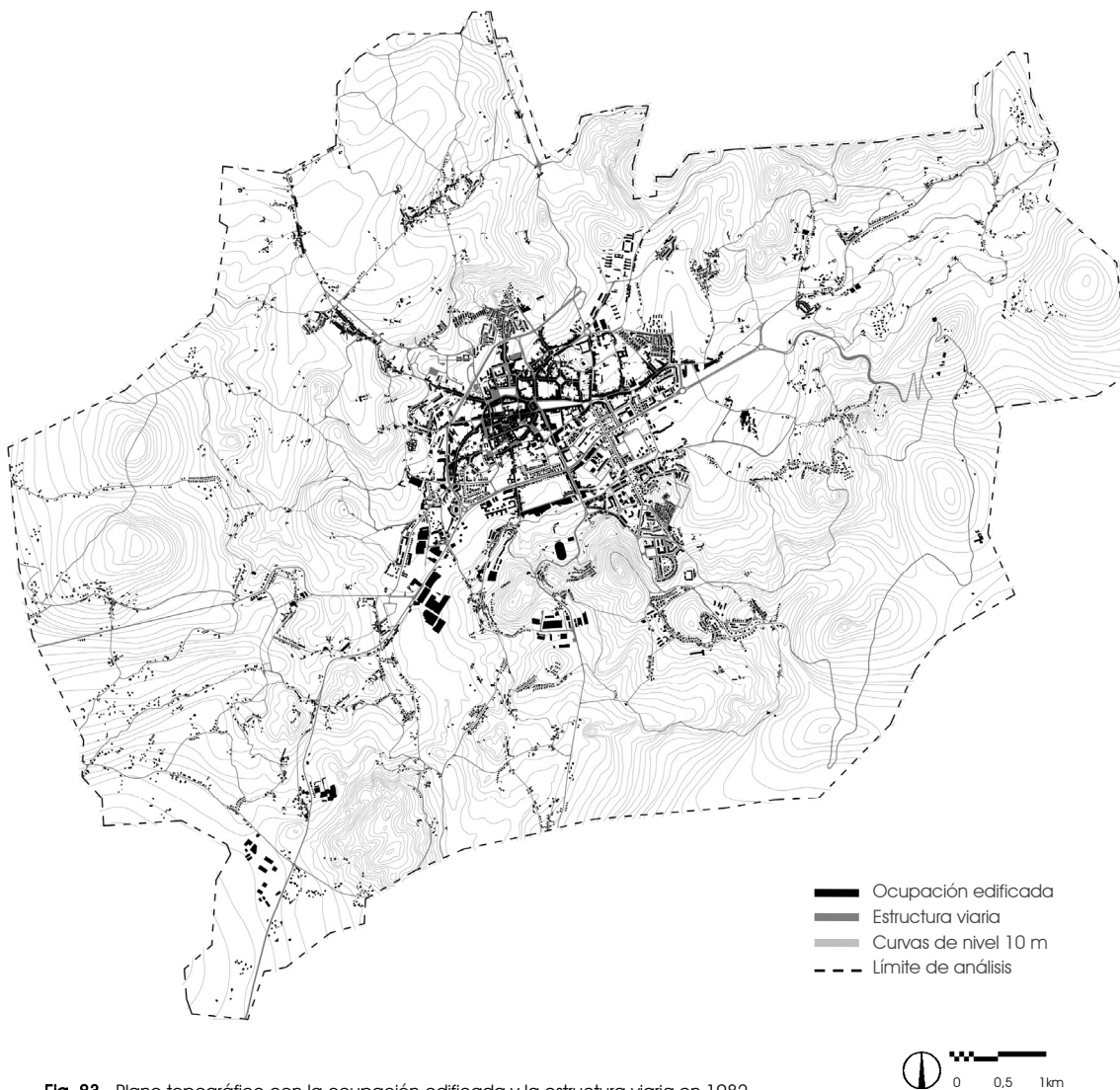


Fig. 83 - Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 1982.

Gracias a la superposición de la topografía y la ocupación edificada se puede comprender el porqué del desenvolvimiento Noreste-Suroeste anteriormente referido. La ciudad se abre hacia el río Cavado a través de la *riveira de Panoias* a Noroeste y ocupa el margen Norte del río Este, desarrollándose a lo largo del valle. La ladera de la *Serra dos Picos* a Sureste constituye el límite físico de la expansión urbana, ya que como se puede comprobar en la figura superior, la ciudad se va expandiendo progresivamente a las zonas más planas, evitando casi siempre las zonas altimétricas más altas y, si así no fuera, adaptándose a la topografía como ocurre en la zona del *Monte Picoto*, registrándose un crecimiento lineal a lo largo de la carretera N309 bordeando el monte. Lo mismo sucede con las infraestructuras de comunicación existentes, pudiendo afirmarse que su trazado está condicionado por la geomorfología territorial, pudiendo encontrar casos de vías con una trayectoria más o menos sinuosa causada, al igual que la ocupación edificada, por la adaptación a la topografía.

5.3.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 1982

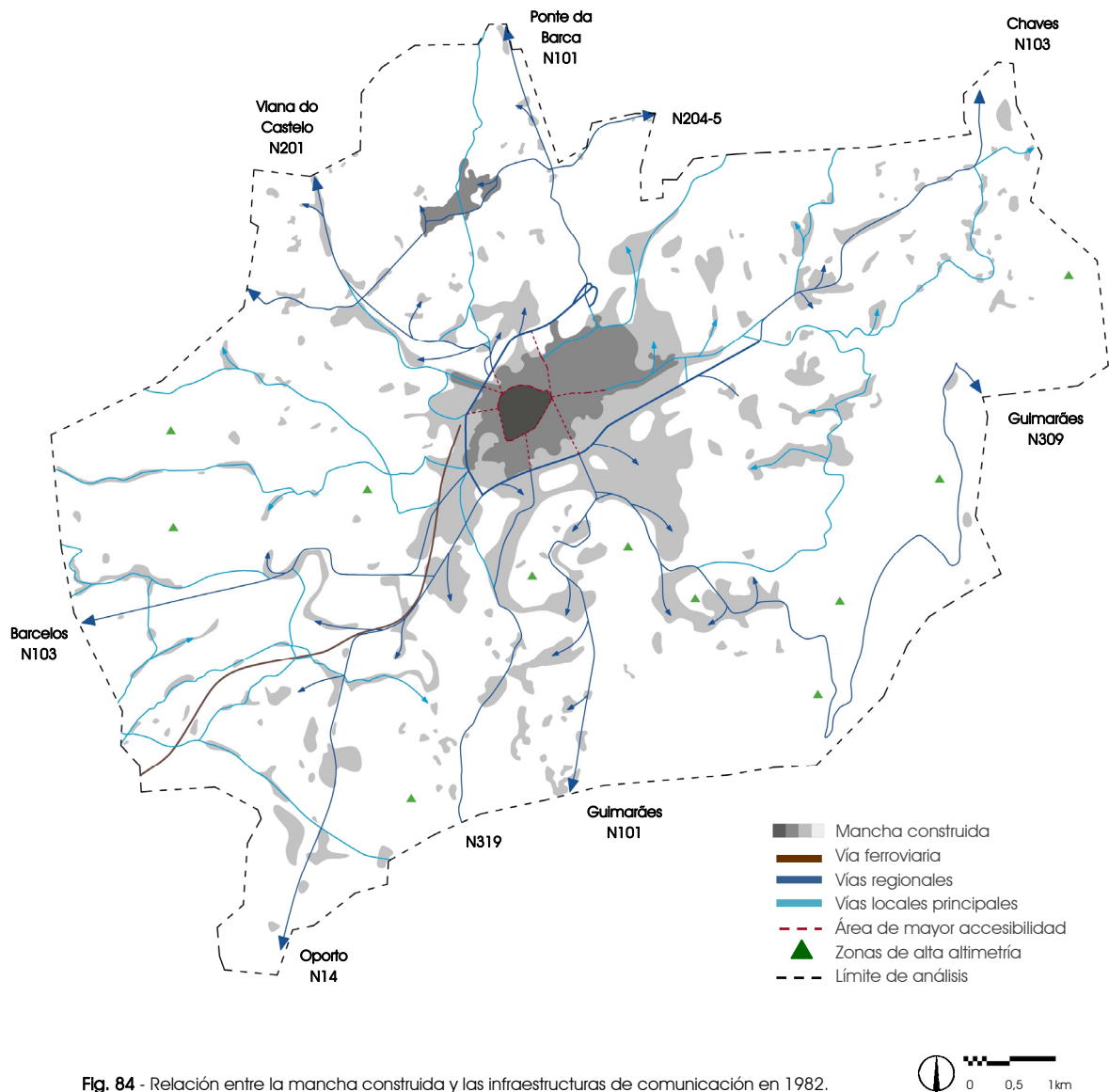


Fig. 84 - Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 1982.

La superposición de las infraestructuras de comunicación y la mancha construida permite determinar una relación entre dichos elementos, ya que la zona donde hay mayor densidad de población coincide con la de mayor accesibilidad y de la cual parten todas las vías, además de la única infraestructura macro: el tren. Se verifica también una correlación entre la mancha construida y las vías regionales, identificándose una tendencia de expansión a lo largo de los ejes en dirección Guimarães, Oporto y Barcelos. La ocupación en el resto del área se estructura también en base a las vías, situándose los asentamientos próximos a ellas y disminuyendo a medida que se alejan, siendo en algunos casos los ejes locales principales, los que asumen un papel estructurador. El hecho de que las vías se afirmen como los elementos articuladores del crecimiento urbano puede ser provocado por una expansión demasiado rápida que impide, en algunos casos, la adaptación del crecimiento a las características físicas del territorio.

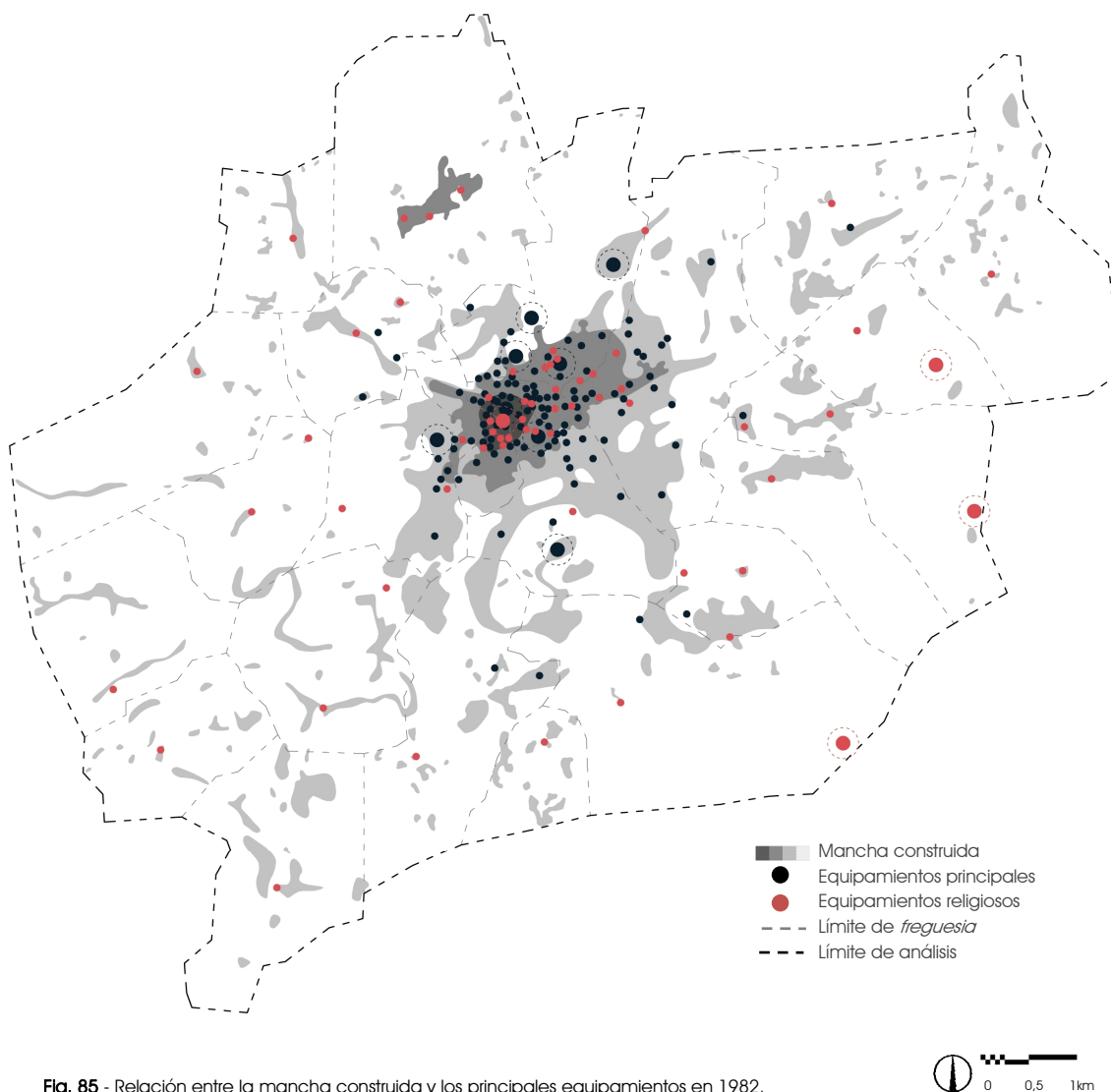
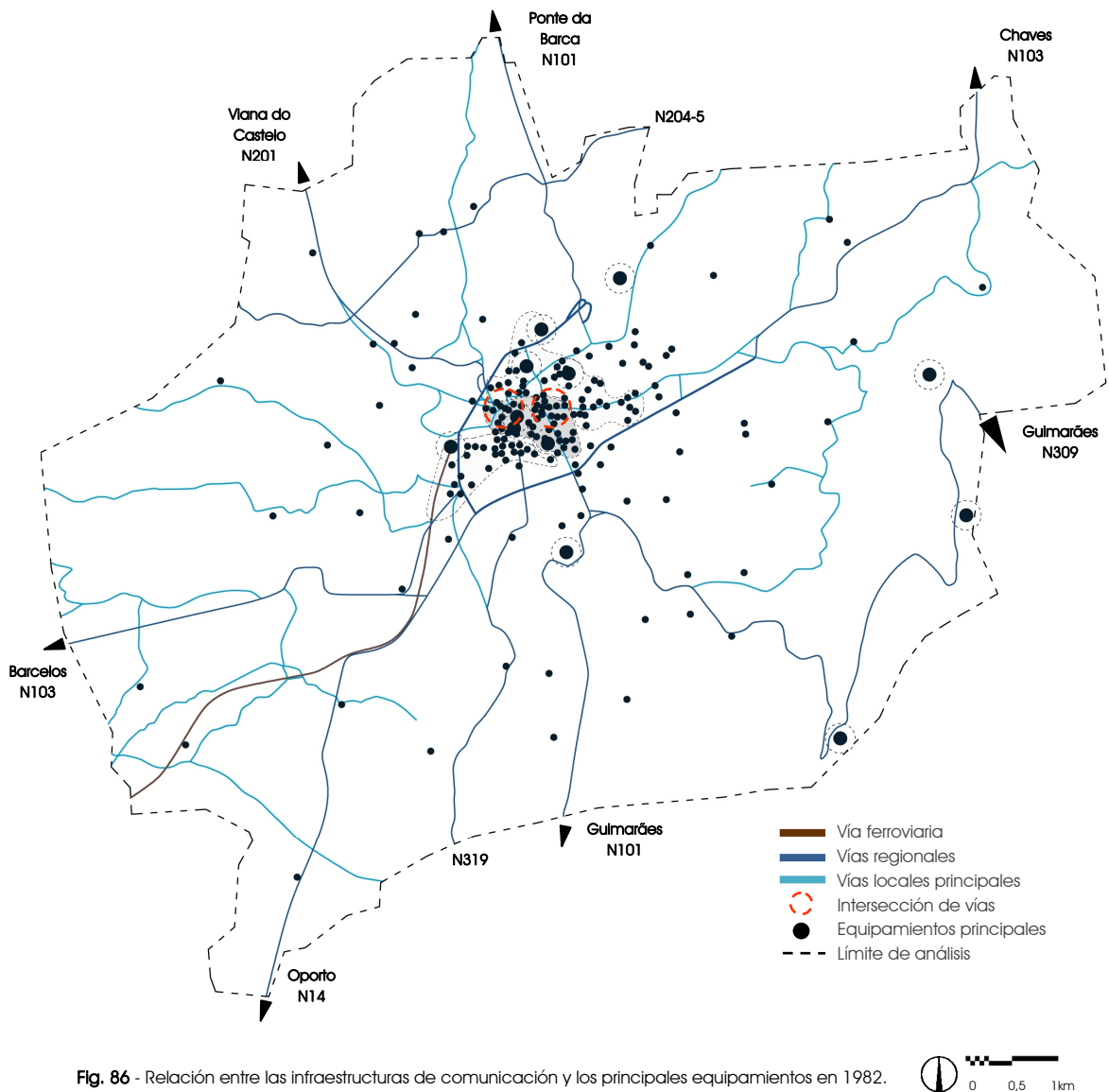


Fig. 85 - Relación entre la mancha construída y los principales equipamietos en 1982.

La relación de ambos elementos permite verificar la existencia de asimetrías considerables en la cobertura equipamental. Las carencias son grandes, el mayor número de equipamietos coincide con el núcleo tradicional y, de éstos, cerca del 25% son de carácter religioso, verificándose en el resto del territorio la existencia de como mínimo una iglesia por *freguesia*. A pesar de Braga ser el segundo mayor centro de la región Norte y de ofrecer algún servicio de orden superior, la ciudad no se puede considerar que esté dotada de una estructura de equipamietos eficaz, capaz de competir como alternativa al área metropolitana de Oporto. Esto se debe a la distribución de los mismos, ya que se caracteriza por poseer una gran número de equipamietos localizados casi en su mayoría en el Centro Histórico y sus inmediaciones, sobre todo equipamietos de carácter comercial situados a lo largo de la *Rua D. Diogo de Sousa* y *Rua do Souto*, provocando que en áreas consideradas periféricas la existencia de ellos sea en ocasiones hasta inexistente, volviendo obligatorios los movimientos pendulares de población en busca de los servicios que no tienen cerca de su área residencial.



Continuando con los equipamientos, pero ahora analizando su relación con las infraestructuras de comunicación, se puede identificar una tendencia similar a la de la mancha construida, es decir, a situarse a lo largo de los principales flujos de circulación, como puede ser el caso de la *Avenida da Liberdade* o la *Avenida Central* en el centro de la ciudad. Por otro lado, los puntos de intersección entre dos o más vías son puntos clave, ya que es ahí donde el número de equipamientos es más elevado.

Se puede identificar una zona de alta cobertura equipamental que corresponde con el área central de la ciudad, es decir, el núcleo medieval. Un segundo perímetro lo delimitaría más o menos el trazado de la vía de circunvalación Norte y Sur, prolongándose por las principales carreteras. A medida que los equipamientos se alejan del centro urbano se puede decir que los criterios que basan su situación se relacionan directamente con las vías regionales de acceso a la ciudad, ya que en prácticamente todos los casos, su localización es próxima a las mismas.

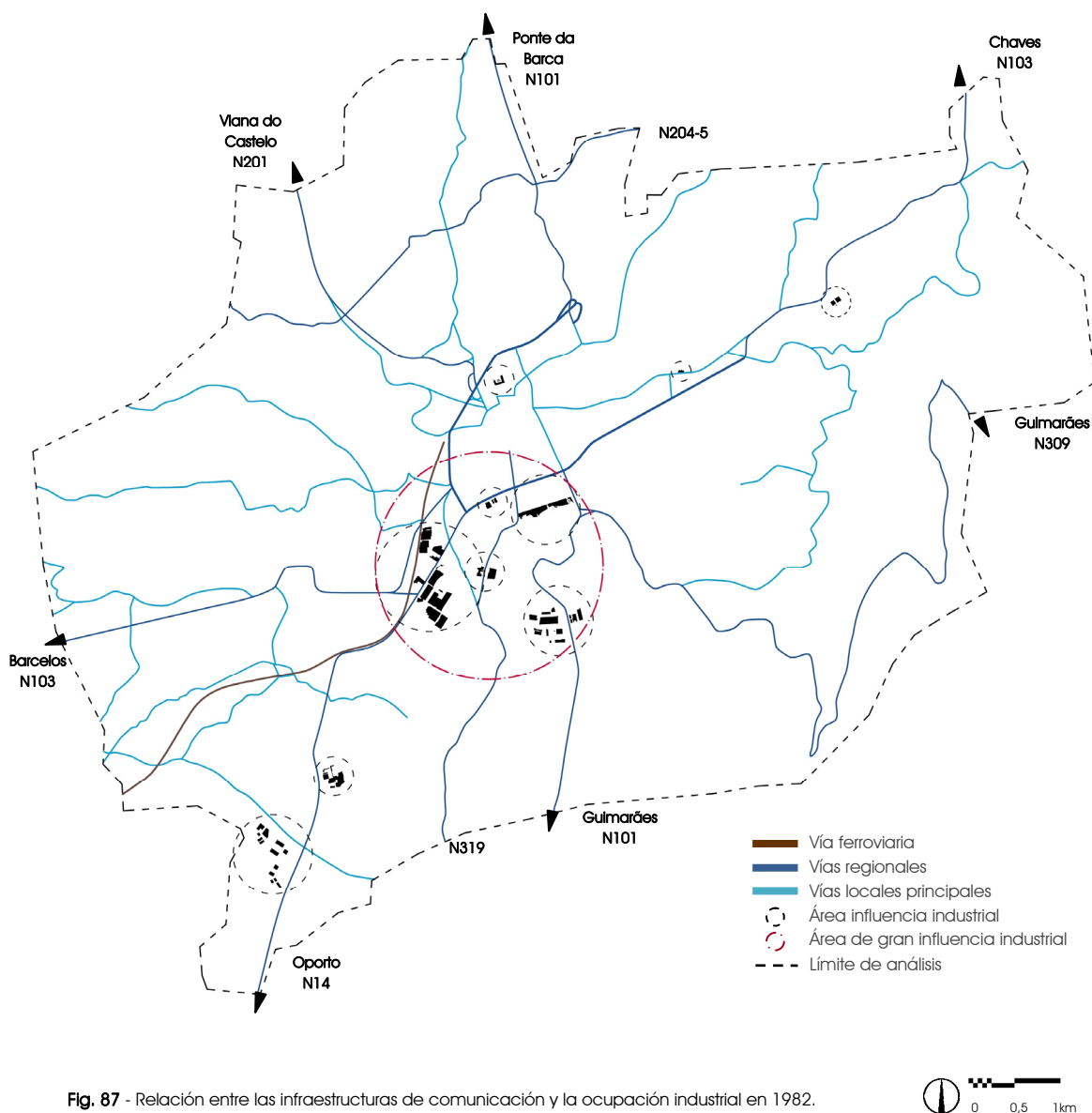


Fig. 87 - Relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial en 1982.

El primer aspecto que llama la atención en la ubicación de las unidades industriales es que las más importantes se sitúan hasta la fecha al Sur de la ciudad. Este hecho tiene sentido si se contrasta con las infraestructuras varias, comprobándose que la industria tiende a localizarse a lo largo de las tres vías que se dirigen hacia dos de los centros más importantes de la región Norte, Oporto y Guimarães (N14, N319, N101).

El resto de las áreas industriales existentes, como se puede comprobar en la figura 87, se sitúan próximas a las vías regionales. Debido a la naturaleza de su actividad, para estas instalaciones es fundamental una buena accesibilidad que le permita la llegada de grandes mercancías, además de la circulación de grandes vehículos. Como se ha referido anteriormente, la inexistencia de una infraestructura viaria macro perjudica también la actividad industrial, puesto que las vías regionales son ejes tradicionales que no están especializados para tal fin.

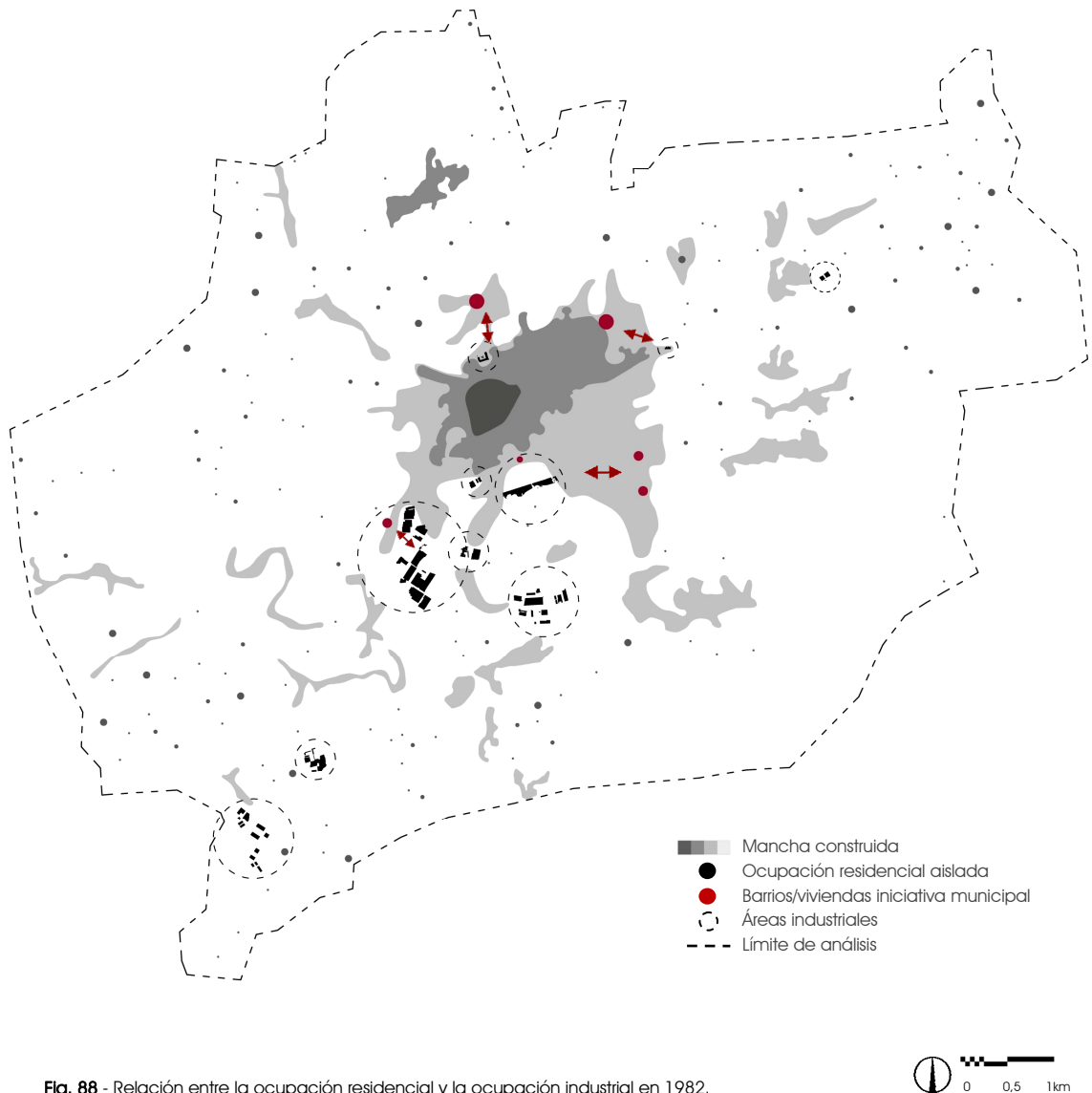


Fig. 88 - Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 1982.

Contrastando la relación entre la ocupación residencial y la industrial se puede determinar que la industria que surge al Sur de la ciudad –además de por estar fuertemente influenciada por la proximidad a las vías en dirección a Oporto y Guimarães–, porque es también en esa dirección hacia donde la ciudad tiende a expandirse. Por lo que se puede afirmar que existe una correlación entre la ubicación de la industria y la tendencia de expansión de la mancha construida en dirección Noreste-Suroeste. Por otro lado, y en base a lo anteriormente analizado, se puede decir que los parques industriales de Gualtar y Celeirós posiblemente influenciarán positivamente el desenvolvimiento urbano en sus inmediaciones. Además, si se observa la ubicación de las viviendas de iniciativa municipal en Braga se puede afirmar que en la mayoría de los casos, éstas se sitúan muy próximas a los núcleos industriales, constituyendo barrios operarios como el ya conocida *Bairro das Enguardas*, con el objetivo de eliminar los movimientos pendulares de la población que reside en el centro y trabaja en la periferia.

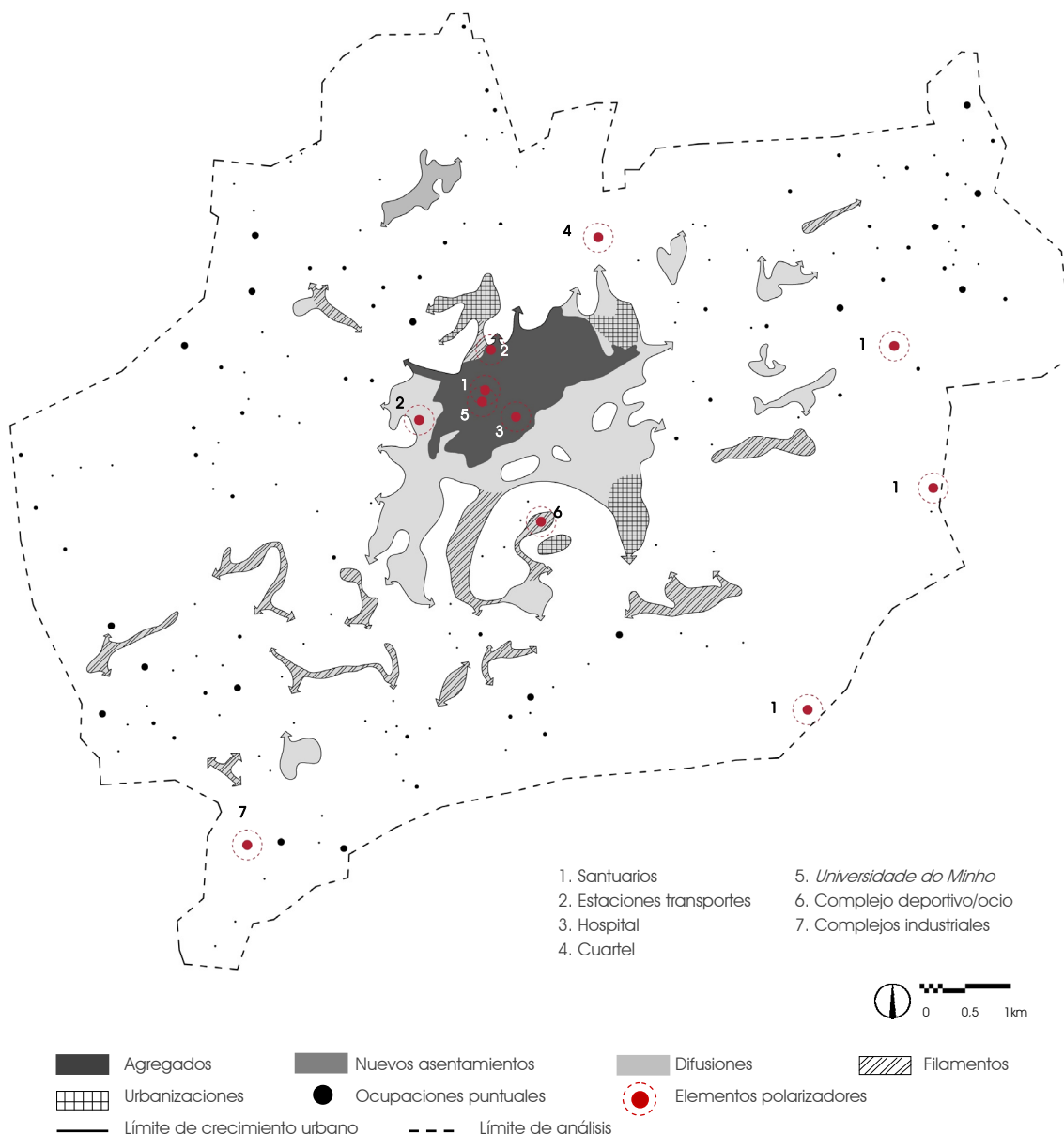


Fig. 89- Interpretación de la forma urbana de Braga en 1982 basado en los conceptos de Font (2007) (fig. 07, p. 55).

A través del análisis e interpretación de los esquemas anteriormente presentados se puede decir que entre 1974-1982, Braga tuvo un fuerte desenvolvimiento urbano que coincide con el periodo de más crecimiento de población (30,40%) (capítulo III), lo que se traduce en un aumento de la ocupación residencial, sobre todo en las *freguesias* urbanas, estructurado en base a las infraestructuras viarias. La ciudad pierde sus límites tradicionales y se expande por el territorio a lo largo de los principales flujos de circulación, demostrando un crecimiento lineal que da lugar a los ya mencionados filamentos. Además, la realidad es que el crecimiento hasta la fecha fue realizado de una manera desorganizada y descompensada, surgiendo grandes y pequeños asentamientos de población que, en algunos casos, dieron lugar a los denominados nuevos asentamientos, como sucedió en el caso de Dume. Éste se originó posiblemente como un

pequeño foco de población alrededor de las iglesias que allí se sitúan que, poco a poco, se fue extendiendo a lo largo de la vía que lo atraviesa, atrayendo y concentrando a más población. A pesar de este crecimiento desmesurado, es posible verificar el papel central que posee el centro urbano de Braga. En primer lugar porque es el área urbana con mejor accesibilidad y donde confluyen todos los ejes principales de circulación, incluyendo la vía férrea; en segundo lugar, porque es la zona urbana donde se encuentra el mayor número de equipamientos y servicios públicos y; por último, porque es el área donde se registra una mayor densidad, continuidad y compacidad. La influencia que ejerce el centro en relación a la ciudad que lo rodea se puede identificar gracias a los asentamientos consolidados circundantes, donde se observa una mayor densidad constructiva en comparación con zonas más distantes. Esta densificación está mucho más acentuada a lo largo de las vías que penetran en la ciudad, pudiendo decirse que el centro funciona como un núcleo polarizador dinámico, cuya estructura se basa en las infraestructuras de comunicación.

El hecho de que todos los equipamientos y servicios se localicen en la ciudad tradicional refuerza el papel de este lugar como polo de atracción. Pero esta situación, aparentemente positiva, tiene también su parte negativa, y es que al concentrar todas las actividades principales en el centro de la ciudad, ésta se verá saturada en determinados momentos del día volviéndose caótica. La consecuencia directa de esto es el abandono de la función residencial del centro, sobre todo si se tiene en cuenta que las nuevas viviendas y barrios periféricos ofrecen mejores comodidades y mayor espacio que las viviendas del Casco Histórico, perfectamente accesible a casi toda la población que posea un automóvil. Además, la inexistencia de instrumentos de gestión y planeamiento del territorio eficaces contribuyeron a dar 'facilidades' a las acciones de iniciativa privada, materializadas en grandes parcelaciones destinadas a urbanizaciones de baja densidad o simplemente, a construcción de viviendas unifamiliares aisladas que contribuyen a la consolidación de la ciudad difusa.

Por otro lado, el abandono de las áreas industriales tradicionales evidencia un proceso de descentralización que se concretiza con la aparición de varias unidades en áreas periféricas, totalmente desvinculadas de aquellos espacios tradicionales. Esta circunstancia condiciona el proceso de expansión, ya que contribuye a que alrededor de estas industrias se vayan concentrando pequeños focos de población que dan lugar a núcleos secundarios que, poco a poco, se van volviendo más independientes del núcleo urbano principal, comprometiendo la gestión y el planeamiento urbano. Además, la iniciativa municipal beneficia este hecho ya que promueve proyectos de barrios residenciales próximos a dichas áreas industriales.

La topografía del territorio a su vez, puede ser considerada como el principal elemento que condiciona dicha expansión, ya que como se puede apreciar en los esquemas anteriormente presentados, la mancha construida se extiende a lo largo del valle, hacia las zonas más planas y evitando las cotas altimétricas más elevadas. Esto, junto con el crecimiento lineal a lo largo de las vías refuerzan la imagen de la ciudad como radiocéntrica.

5.3.3. Objetivos, Propuestas e Intenciones del PRTMB

La práctica urbanística desenvuelta hasta la fecha evidencia una clara incapacidad para resolver los problemas de ordenación territorial. La legislación vigente en la época (Decreto-Ley 560/71 y 561/71) proponía PGUs estáticos, inadecuados a la realidad para la cual estaban elaborados. Esto parte de una idea contradictoria, puesto que es prácticamente imposible compatibilizar un modelo estático con una realidad dinámica y mutable. Además, a esto se le añade que las intenciones y prioridades de la autarquía –que representan las aspiraciones de la mayoría de la población–, son contradictorias con los objetivos de los planos propuestos. Por otro lado, la inadecuada interpretación de las intenciones del plano por parte de los técnicos municipales, quienes normalmente no son sus autores, provoca casi siempre su inoperancia.

La intervención urbana se vuelve urgente cuando se verifica un fenómeno de cambio acelerado que, en ocasiones, altera la fisonomía del tejido urbano y/o dificulta la correcta ocupación y utilización del suelo. Es en este contexto cuando se estudian y proponen soluciones para resolver estas situaciones de cambio, evitando la desorganización del espacio donde se pretende intervenir. El PRTMB sigue estas pautas, constituyendo un instrumento de planeamiento basado en un proceso interactivo de aproximación-intervención de la realidad, del tipo 'solicitud-respuesta', siendo el plano la línea estratégica en continua redefinición que orienta y da coherencia a las respuestas. El plano entendido de esta manera dinámica presenta mayores posibilidades de estimular e integrar la participación pública para poder definir su línea de actuación.

El primer objetivo del PRTMB fue definir una estrategia que fundamentase las líneas de desenvolvimiento de la ciudad, siendo necesario encontrar una idea fuerte que diese sentido a todas las intenciones propuestas. En los últimos años se había sentido una progresiva destrucción de las características ambientales de Braga –reflejando la pérdida de su identidad visual– provocada por procesos especulativos y por una ausencia de control urbanístico que tuvo como consecuencia la irreversible deformación de la silueta urbana y su escala tradicional. El plano veía esencial crear una nueva identidad urbana, no en base a su antigua imagen, sino más bien basada en el refuerzo de principios de vivencia ciudadana y en la creación de nuevos referentes ambientales. Es en este contexto cuando se propone la creación de dos ejes estructuradores cuyo dinamismo estaría asegurado gracias a la cobertura equipamental existente y/o definida en el plano. La expansión urbana sugerida por estos elementos –uno a Norte y otro a Sur– estructuraba el crecimiento en dirección Noreste-Suroeste, coherente con la forma urbana ya consolidada de la ciudad tradicional, pretendiendo dar coherencia a las acciones ya existentes o en curso, tratando espacios indefinidos y tejiendo, tanto física como funcionalmente, las varias situaciones urbanas. Además, el plano pretendía que estas áreas contuvieran el crecimiento de Braga, funcionando como espacios de transición entre el tejido urbano y la reserva agrícola, remontando el crecimiento a su forma tradicional, o sea, desenvolver la ciudad en base a una *morfología urbana fusiforme*, estableciendo un núcleo muy desarrollado que coincide con la ciudad medieval y barroca, y un crecimiento lineal a lo largo de las carreteras N14 y N103, respectivamente, en dirección a Oporto y Chaves (Memoria PRTMB, 1982).

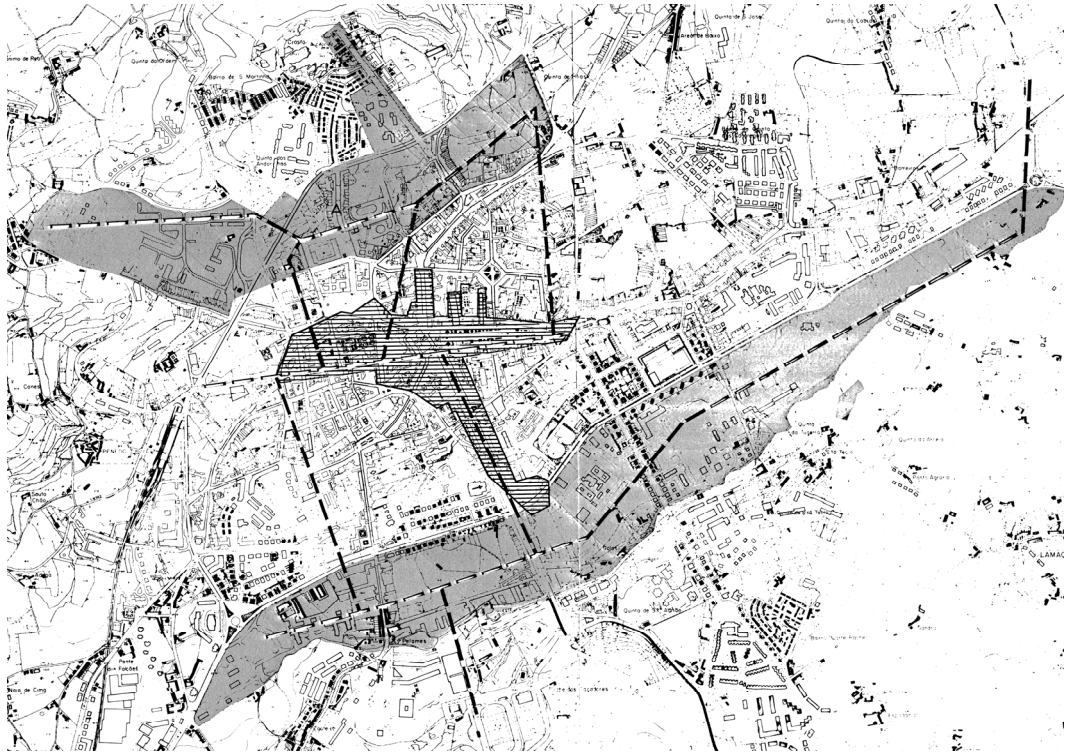


Fig. 90 - Estructura de la ciudad propuesta en el PRUMB de 1982.

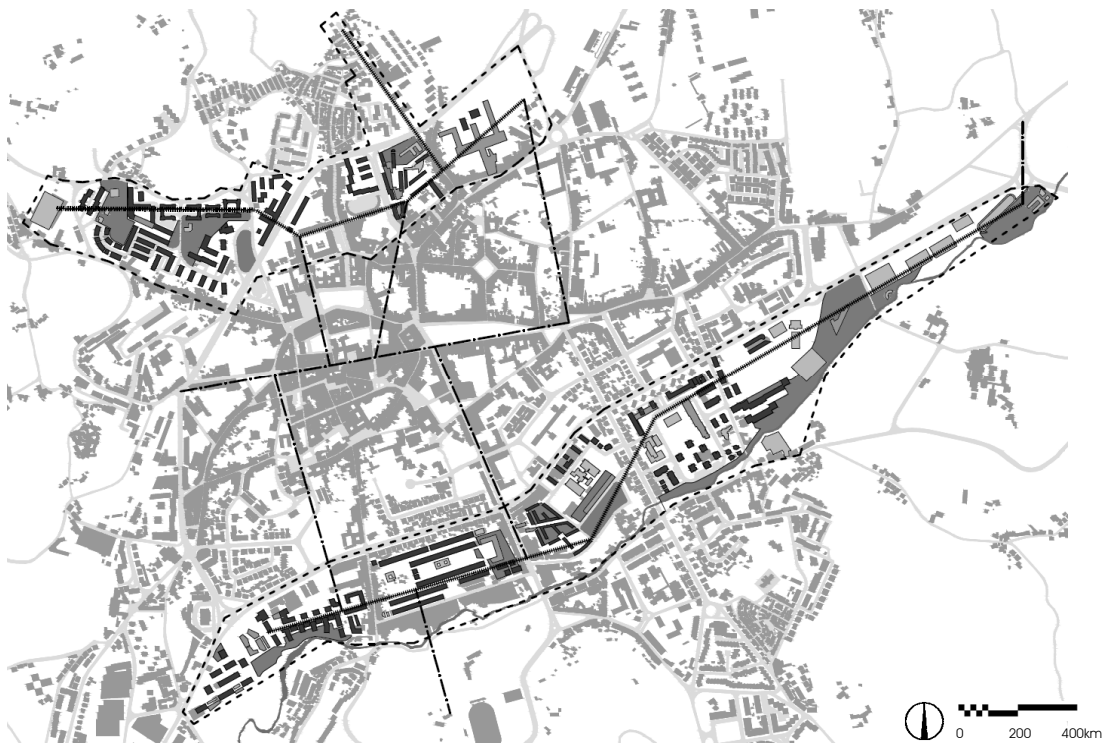


Fig. 91 - Esquema interpretativo de la estructura de la ciudad propuesta en el PRUMB de 1982.

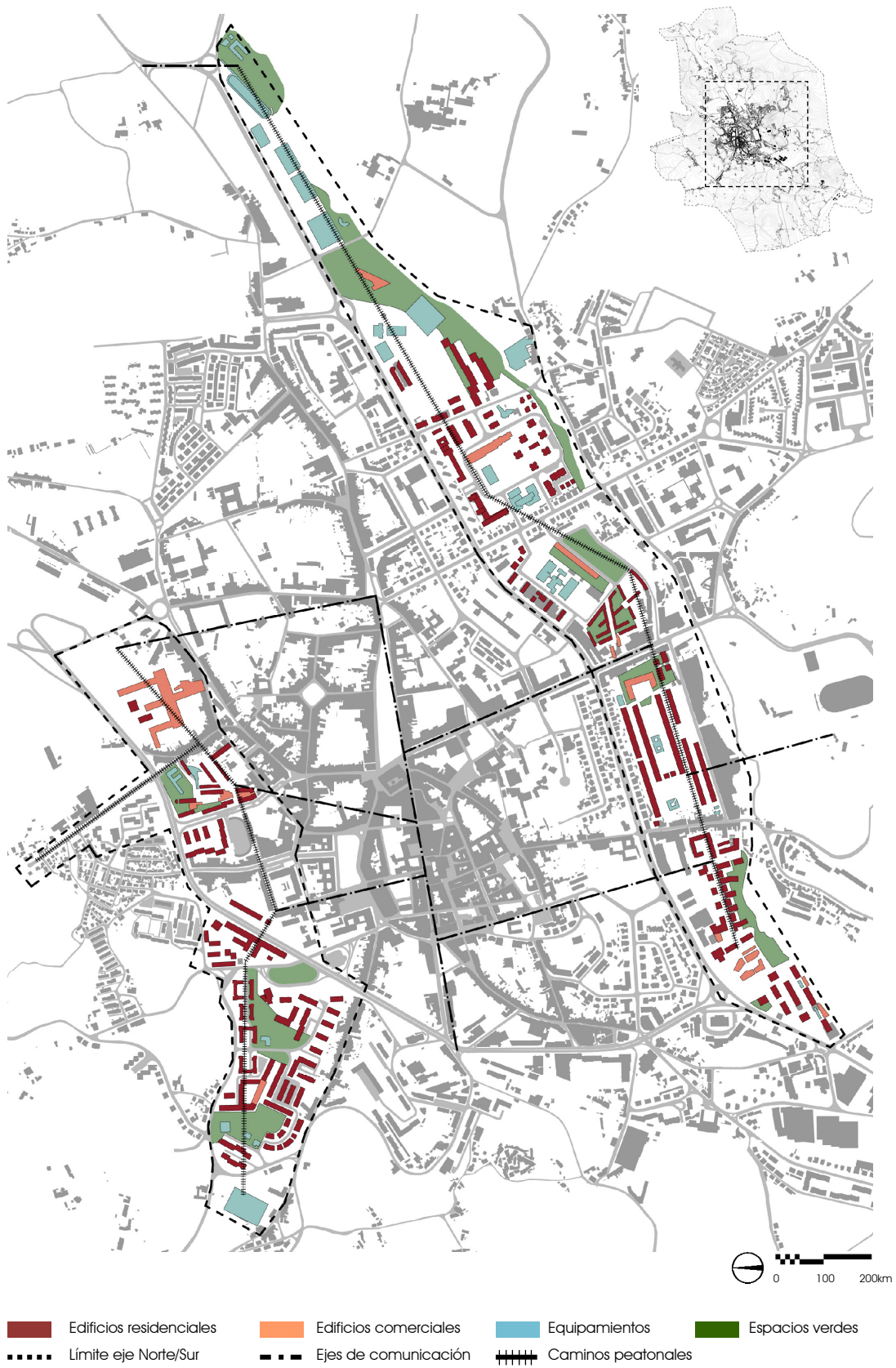


Fig. 92 - Esquema interpretativo de los elementos propuestos en ambos ejes estructuradores (1982)



Fig. 93 - Esquema interpretativo de los elementos consolidados en ambos ejes estructurales (actualidad).

Como se puede observar en los esquemas anteriores, el PRTMB estructuraba el eje Norte a través de un camino peatonal que unían la urbanización de las *Parretas* con el *Largo de Infias*. A lo largo de este recorrido urbano se establecían todos los equipamientos propuestos y existentes: varios edificios educativos, un centro comercial y deportivo, el mercado municipal y la central de camiones ya existentes, todos ellos en medio de gran área residencial. El eje Sur, delimitado por la *rodovia* y el río Este, también se estructuraba en base a un camino peatonal que unía la zona verde próxima a la rotonda de *Maximinos* y el complejo deportivo de los *Peões*. Esta zona mucho más extensa que la anterior, tenía varios centros dinamizadores, entre ellos una zona verde de tamaño considerable, un centro comercial y demás equipamientos situados en el *Fujacal*, la re-proyectada zona residencial del *Carandá*, el nuevo mercado municipal, la plaza donde se implantaría el nuevo tribunal y el amplio complejo deportivo donde se localizarían las piscinas, varios campos de fútbol, de tenis, una pista de atletismo y un edificio de balnearios. Esta área preveía también varios equipamientos comerciales y un anfiteatro cultural.

La verdad es que de las iniciativas propuestas en ambos ejes estructuradores pocas de ellas se llevaron a cabo. Actualmente el eje Norte constituye un área residencial donde prácticamente no se realizó ninguna de las intenciones descritas en el plano a excepción de un equipamiento educativo y del centro deportivo situados en el extremo Oeste. En el eje Sur en cambio si se cumplieron casi todos los objetivos propuestos, a excepción de la mayoría de edificios de uso exclusivamente comercial que no fueron edificados y el elemento cultural de los *Peões*, donde el carácter deportivo predominó por encima del comercial y cultural. Probablemente en este eje estructurador se cumplieron muchas más ideas que en el Norte, ya que el crecimiento de la ciudad se sentían mucho más aquí que en extremo opuesto, por lo que era necesario actuar de manera rápida y eficaz para conseguir contener la expansión Sur y así conseguir la forma de 'huso' que pretendía el plano.

De esta forma, el PRTMB defendía y promovía la expansión de la ciudad en concordancia con las características territoriales en donde se situaba, dejando que la geomorfología definiera los límites urbanos y, siempre que fuera posible, respetando las zonas forestales y de uso agrícola que fuesen quedando en el interior de la ciudad. Para ello, además de estos ejes que estructuraban y delimitaban el crecimiento de la ciudad tradicional, el plano también definía varias áreas de crecimiento correspondiendo a cada una un Plano de Pormenor (PP), cuyo objetivo de basaba en satisfacer las necesidades residenciales a corto plazo y dar una alternativa a la expansión desordenada. Estas áreas de expansión planeada seguían dos criterios diferentes, por un lado, pretendían la ocupación de vacíos existentes en el tejido urbano (*PP do Fujacal*, *PP das Parretas* y PP del área envolvente a la central de camiones, teniendo como base de estudio las propuestas de los ejes estructuradores Norte y Sur); por otro, fuera de los límites de la ciudad más o menos compacta, definían las pautas de expansión Noreste y Suroeste (*PP de Gualtar* y *PP de Amarela-Ferreiros* y *Garapoa-Celeirós*), además de contener y disciplinar la tendencia de expansión desordenada dada a Sureste que se venía sintiendo durante largo tiempo (*PP de Faião* y *PP de Nogueira*) (Memoria PRTMB, 1982).

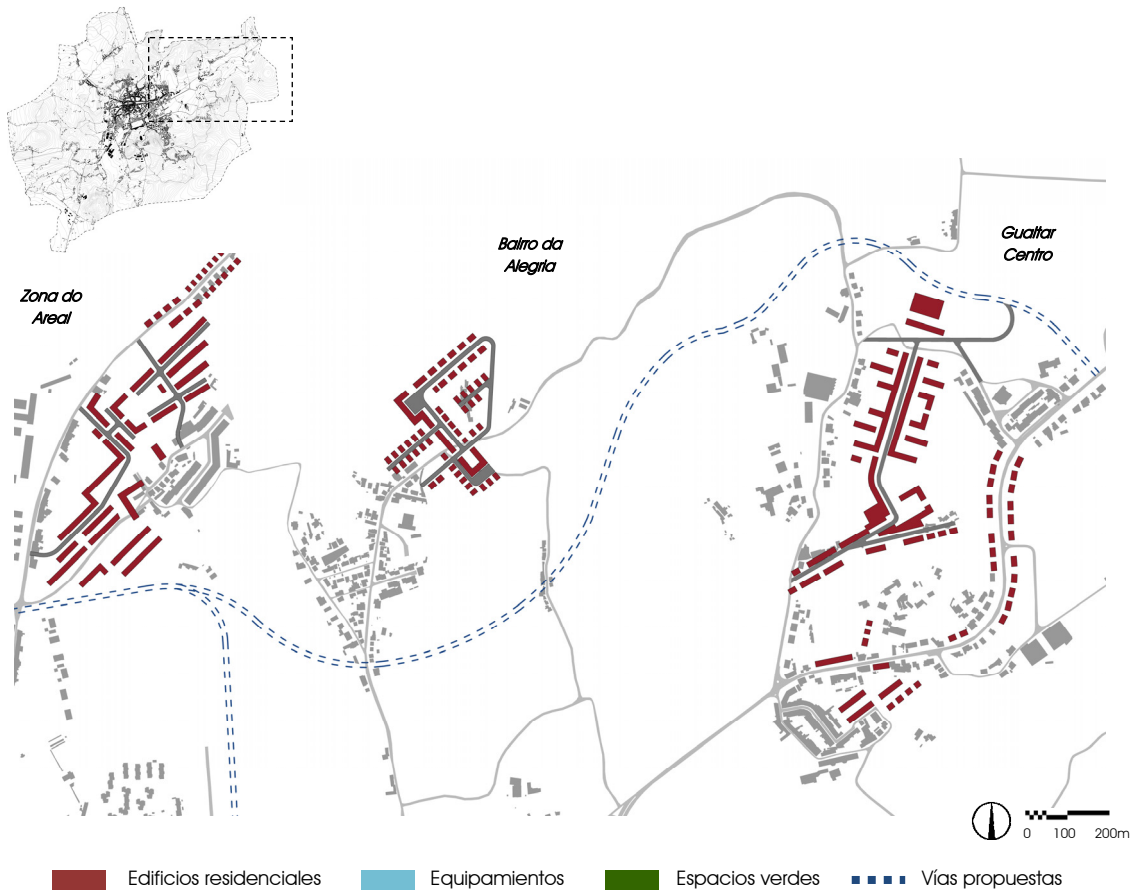


Fig. 94 - Esquema interpretativo de los elementos propuestos en el PP de Guaitar (1982).



Fig. 95 - Esquema interpretativo de los elementos consolidados en el PP Guaitar (actualidad).

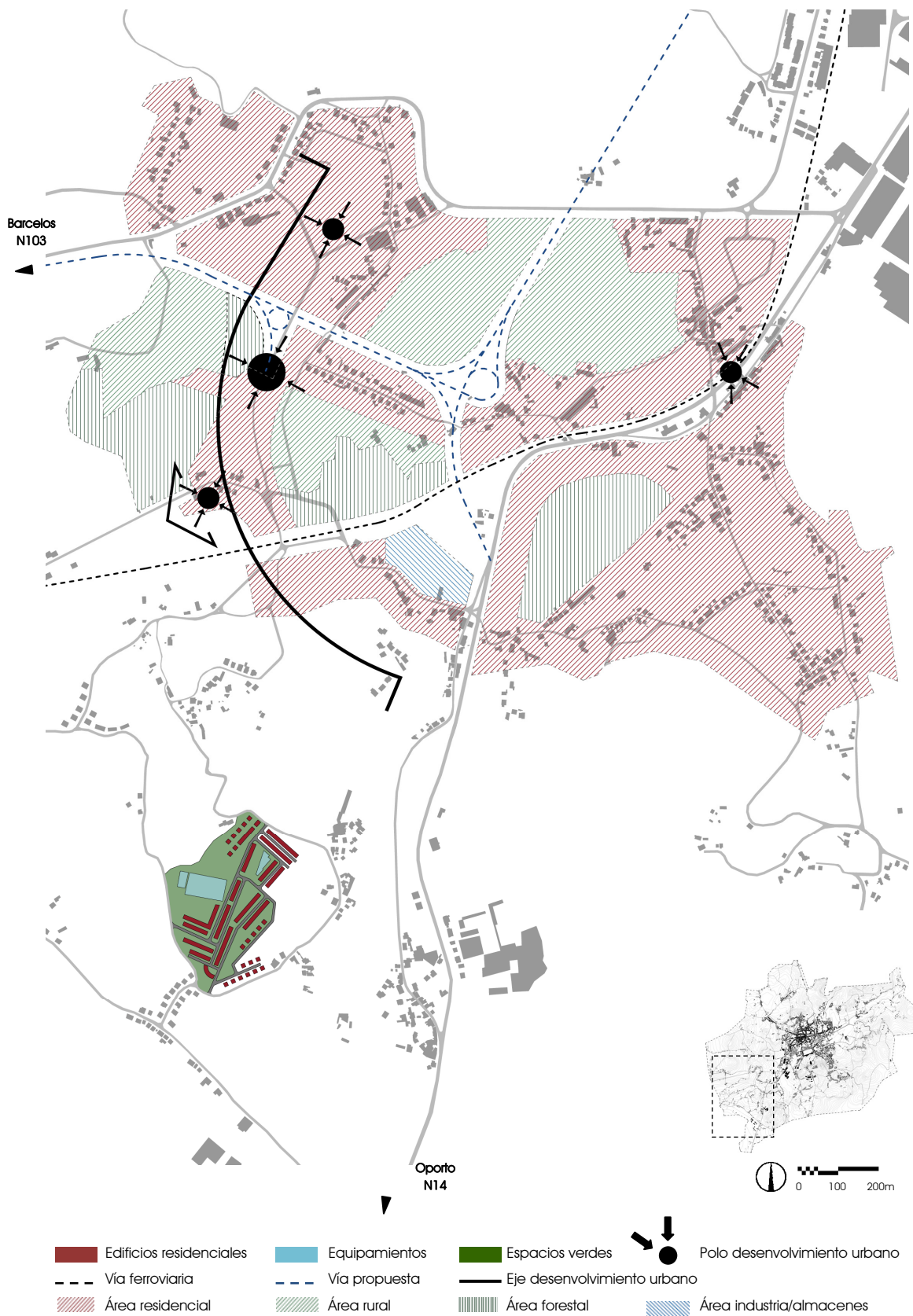


Fig. 96 - Esquema interpretativo de los elementos propuestos en el PP Amarela-Ferreiros y Garapoa-Celeirós (1982).

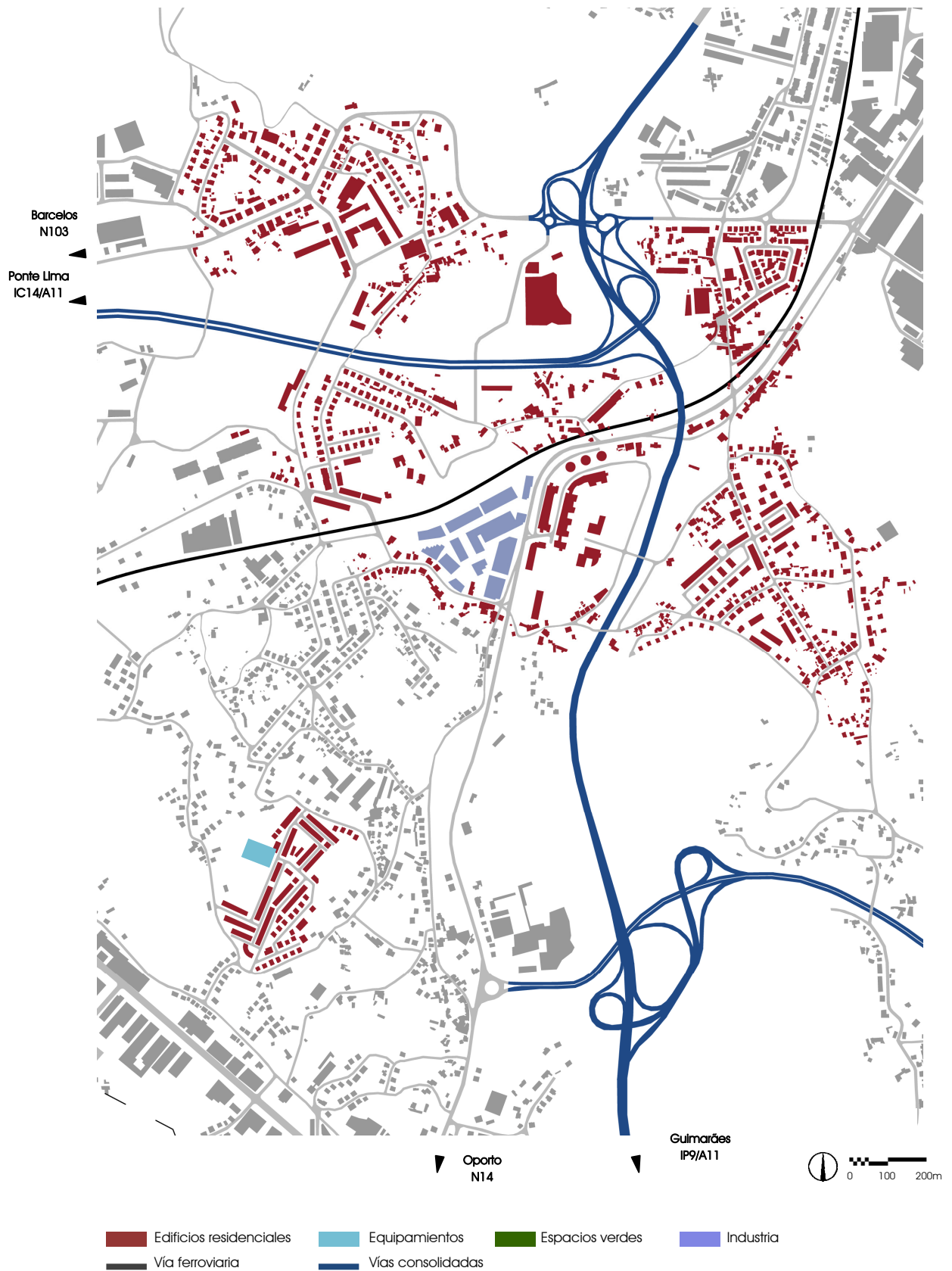


Fig. 97 - Esquema interpretativo de los elementos consolidados en el PP Amarela-Ferreiros y Garpoa-Celeirós (actualidad).

Como se puede observar en los esquemas anteriores, los planos de pormenor para las zonas de expansión de Gualtar, Ferreiros y Celeirós se basaban casi exclusivamente en crear áreas de uso residencial. La expansión hacia Noreste era asegurada a través de tres urbanizaciones –en la *Zona do Areal, Bairro da Alegria y Gualtar Centro*–, comunicadas entre ellas y con el centro de Braga a través de una vía que uniría el tramo Norte de la vía de circunvalación y la carretera N103 en dirección a Chaves. Hacia Suroeste, en Ferreiros, la expansión se organizaba en base a un eje de desenvolvimiento que orientaba el crecimiento, respetando los espacios de uso agrícola/forestal próximos, delimitando el área de la futura industria que ahí se implantaría. Esta cantidad de terreno urbanizable suponía una capacidad de ocupación prevista para unos 45 mil habitantes, lo que suponía una oferta de expansión residencial suficiente hasta el año 2000 (según las previsiones del crecimiento demográfico y teniendo en cuenta la necesidad de sustituciones en el parque residencial). La CMB pretendía con esta idea aumentar la capacidad de elección de vivienda, lo que implicaría la reducción del número de intervenciones cuyas características no son del todo deseables, sobre todo por enturbiar la nueva *imagen* que se espera que tenga la ciudad (Memoria PRTMB, 1982).

Lo cierto es que, de una forma u otra, la mayoría de las expectativas en estos PP urbanísticos se cumplieron, sobre todo si se tienen en cuenta los edificios destinados a uso residencial. En el caso de Gualtar, los proyectos originales disciernen bastante de las iniciativas llevadas a cabo, constatándose un indicio de especulación inmobiliaria. Por otro lado, el hecho de que la vía propuesta en el plano no se materializara supone un déficit considerable ya que resta accesibilidad a dichas urbanizaciones. En Ferreiros, se puede comprobar que las pautas de expansión propuestas se cumplieron en su mayoría, edificándose sólo en suelo urbanizable y respetando las zonas de protección agrícola y forestal. En Celeirós, el proyecto inicial es prácticamente igual al que se llevó a cabo con respecto a los edificios residenciales, en lo referente a equipamientos (de los cuales se preveía una escuela pre-primaria, un centro de apoyo al comercio y una zona deportiva) sólo se realizó un campo de fútbol y pista de tenis.

La importancia de estos planos de pormenor, además de para garantizar la *morfología fusiforme* deseada, recae también en la organización espacial de dos áreas de expansión urbana donde se prevé un desenvolvimiento urbano futuro: en Gualtar, porque es donde se pretende implantar el campus universitario y, en Celeirós, porque se espera que el parque industrial influya en el crecimiento urbano de esa zona. De esta forma, pautando las líneas de expansión se contribuye a evitar el crecimiento urbano desorganizado y desvinculado de la ciudad ya consolidada, fuertemente atraído por elementos polarizadores relevantes. Para conseguirlo, es preciso tener en cuenta también los *usos del suelo* propuestos para la gestión y planeamiento del territorio.

Así, analizando los usos del suelo propuestos en el plano de 1982, se puede afirmar que el plan pretendía parar la expansión urbana hacia zonas rurales con el objetivo de no destruir los valores ambientales y paisajísticos del territorio circundante, conteniendo el crecimiento sobre todo hacia Noroeste. Para ello rodea la ciudad con zonas de uso agrícola/forestal a mantener, o sea,

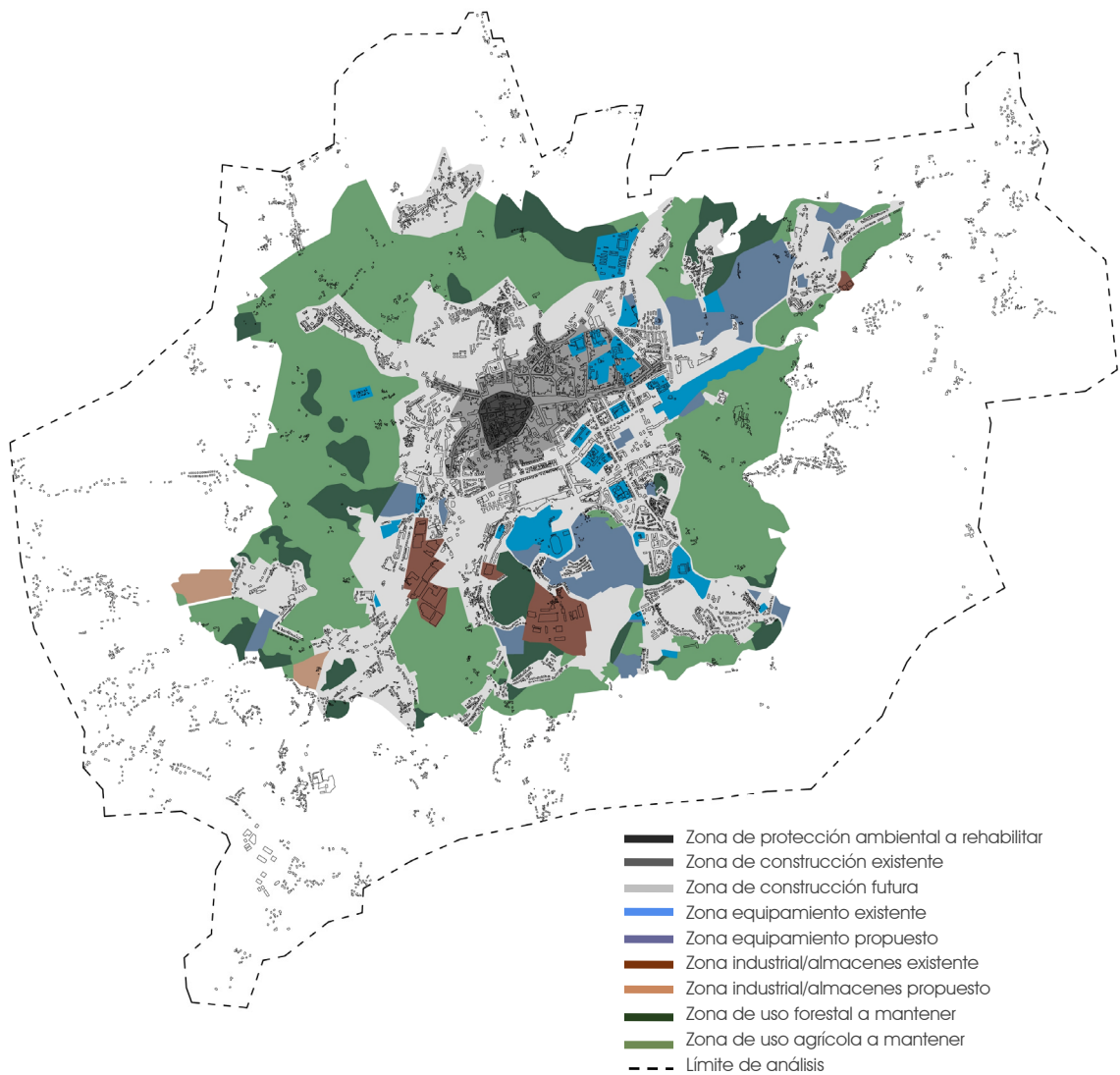
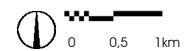


Fig. 98 - Esquema general de los Usos del Suelo definidos en el PRUMB de 1982.



vastas áreas no urbanizables. La estrategia que se planteó, fue crear zonas de expansión donde ya habían comenzado a darse los primeros procesos de parcelación, con el objetivo de visar la colmatación de la mancha urbana e impedir que ésta se dispersara sin sentido. Con respecto a la ciudad consolidada, el plano define dos zonas: una de protección ambiental a rehabilitar –la ciudad medieval–, y otra zona de construcción existente –tejido urbano construido y estabilizado o en fase de estabilización.

Una deficiencia apreciable en la figura superior es que el límite considerado para regular el uso del suelo es, en cierto modo, escaso. El plano potencia la zona de Gualtar dotándola de una gran área equipamental (futuro campus universitario), excluyendo Celeirós que, según lo analizado, puede considerarse un área en proceso de desarrollo que comprometa la gestión y el planeamiento urbano para años venideros, puesto que como en Gualtar, la zona industrial próxima probablemente potenciará la capacidad de expansión del asentamiento.

5.4. Análisis 1994

5.4.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 1994

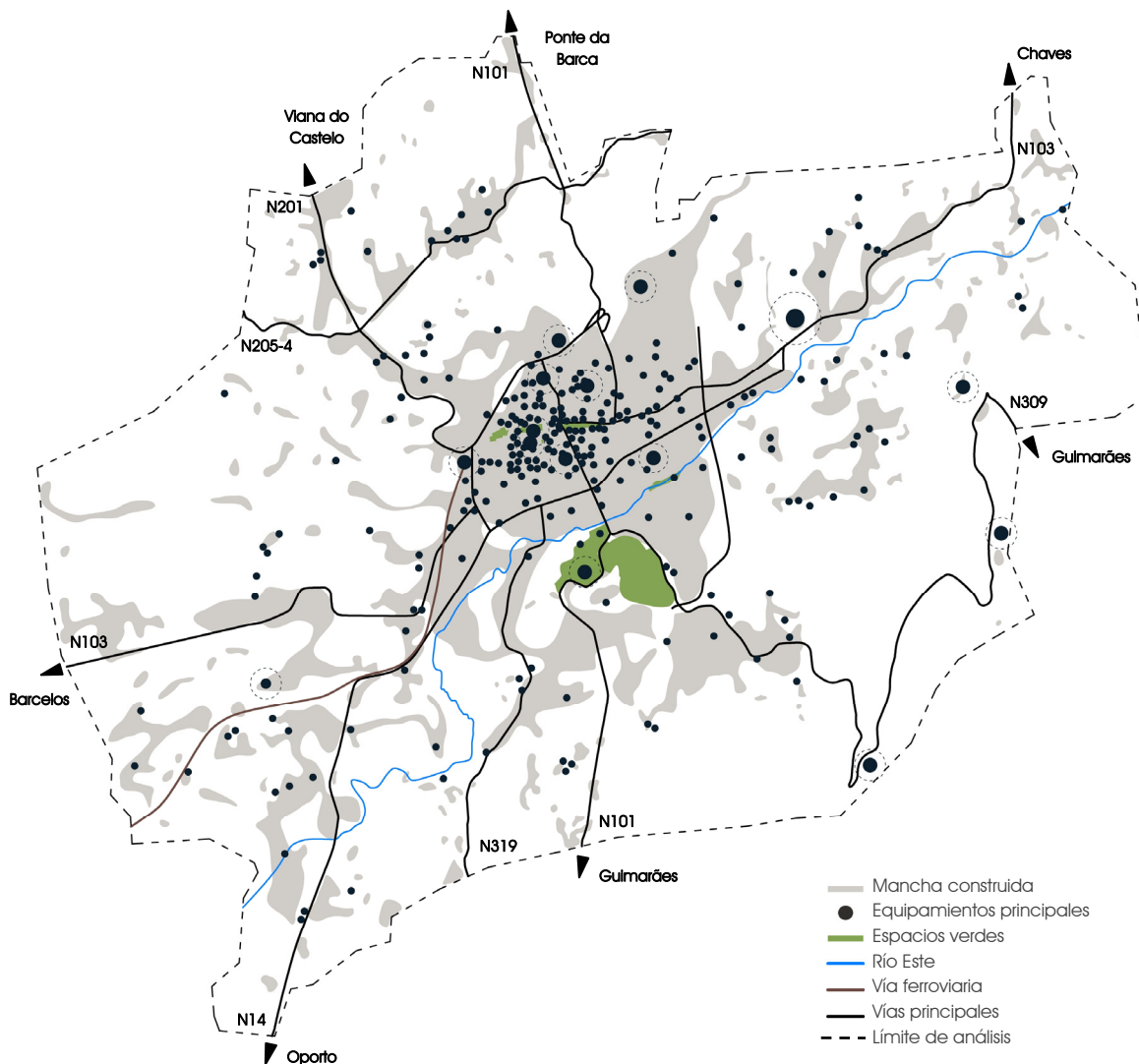


Fig. 99 - Esquema general del área urbana de Braga en 1994.



La segunda fase de análisis da lugar con la publicación del PDMB de 1994. Este documento además de ser innovador para la gestión y el planeamiento de la ciudad, ya que fue el primero, es importante porque permite caracterizar la morfología de Braga en esta fecha en concreto, pudiendo verificar si las propuestas e intenciones de la década anterior se cumplieron.

La figura 99 muestra –a través de los mismos elementos con los que se analizó el punto previo– que el objetivo de contener el crecimiento a Sureste y conseguir una *morfología fusiforme* no fue logrado como quizá se esperaba. Más bien la ciudad va consolidando poco a poco el modelo radiocéntrico que la caracteriza desde la época de D. Diogo de Sousa, es decir, desde el s. XVI.

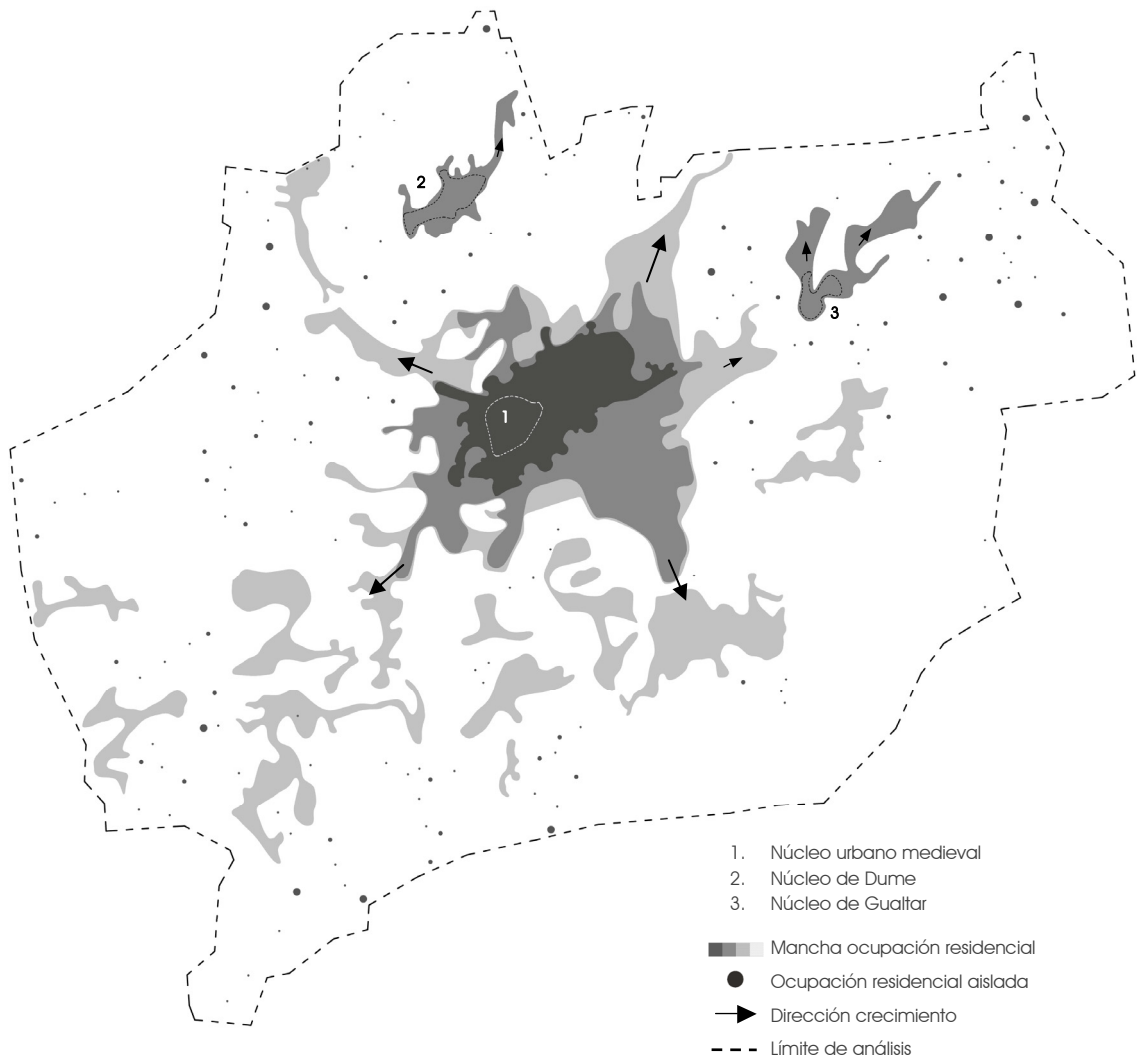
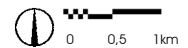


Fig. 100 - Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 1994.



El crecimiento de población en la década de los 80s (12,58%) no fue tan significativo como en los 70s (30,40%), aún así, se pueden observar cambios significativos. En primer lugar la ciudad tradicional se consolida como centro, apreciándose una tendencia mucho más expresiva que en la época anterior a expandirse en dirección Noreste-Suroeste y Noroeste-Sureste, dando lugar a una forma 'estrellada' que no tiene nada que ver con la forma en 'huso' pretendida en 1982. Dume puede seguir considerándose como un nuevo asentamiento que a pesar de haberse expandido, registra Tc negativas para este periodo. Gualtar en cambio, se presenta como un foco de desenvolvimiento urbano en auge, aumentando sobre todo en área urbanizada (en población sólo aumenta un 0,68%), como apoyo al equipamiento universitario que allí se situará.

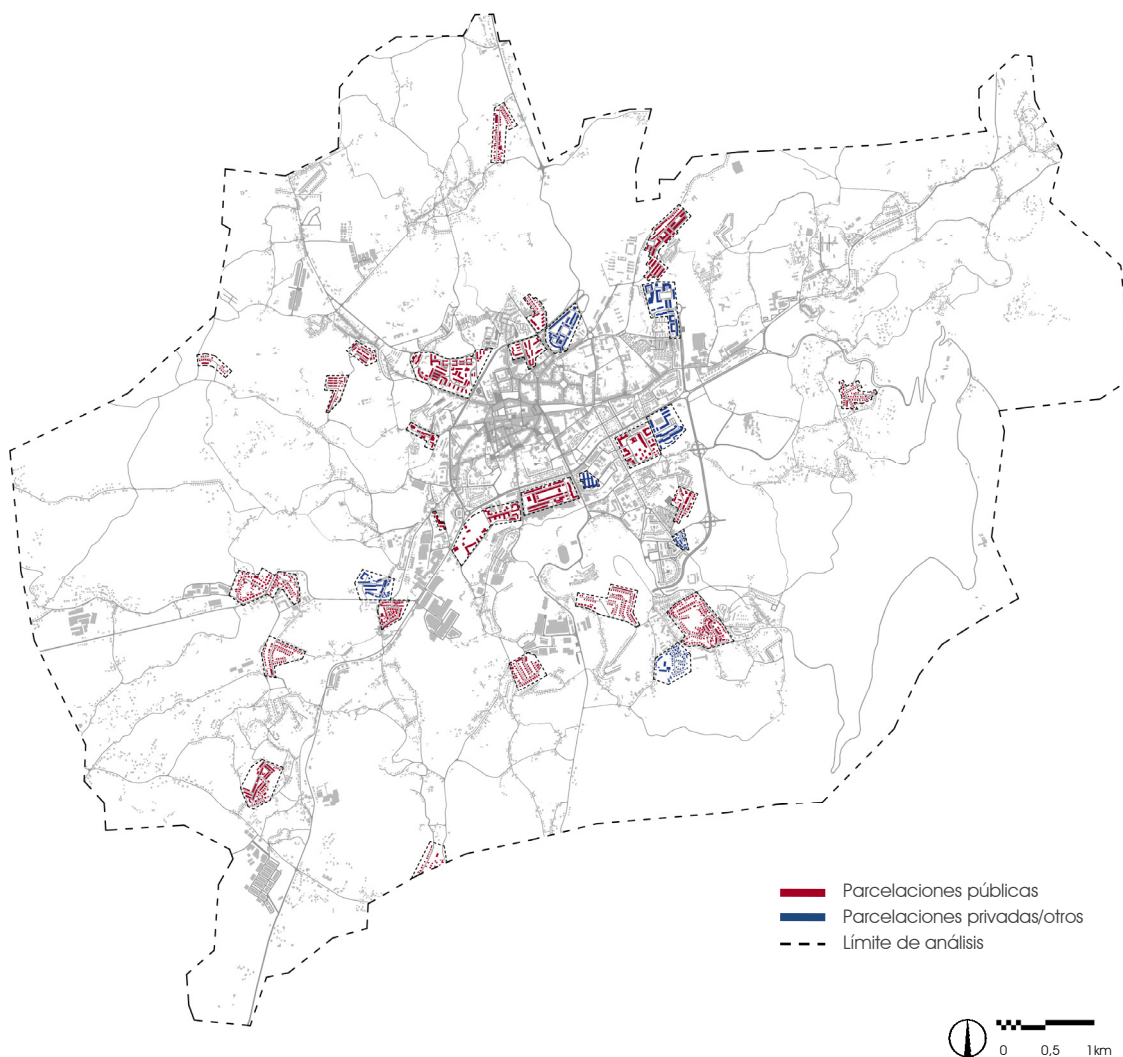


Fig. 101 - Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes entre 1982-1994.

La figura superior muestra una gran actividad en los procesos de parcelación dados entre 1982-1994. Se contabiliza un gran número de parcelaciones públicas sobre las privadas, las cuales en su mayoría estaban destinadas a la creación de vivienda social para la clase media-baja. La finalidad de estas intervenciones era conseguir el objetivo del PRTMB, o sea, colmatar la mancha urbana y conseguir una oferta de vivienda suficiente para acoger a la población que se espera tener hasta el año 2000 (Memoria PDMB, 1994).

Las iniciativas llevadas a cabo en las zonas más periféricas coinciden con las áreas de futura expansión definidas en los *usos del suelo* de 1982. Estas urbanizaciones de baja densidad son el resultado de las políticas urbanas seguidas hasta la fecha, que tenían por objetivo la intervención en áreas críticas, es decir, pretendían pautar las líneas de crecimiento en zonas donde ya se habían dado los primeros indicios de ocupación desorganizada, con el objetivo de contener la expansión para impedir la consolidación de la ciudad dispersa y contribuir así, para la conservación de los valores ambientales y paisajísticos del territorio contiguo.

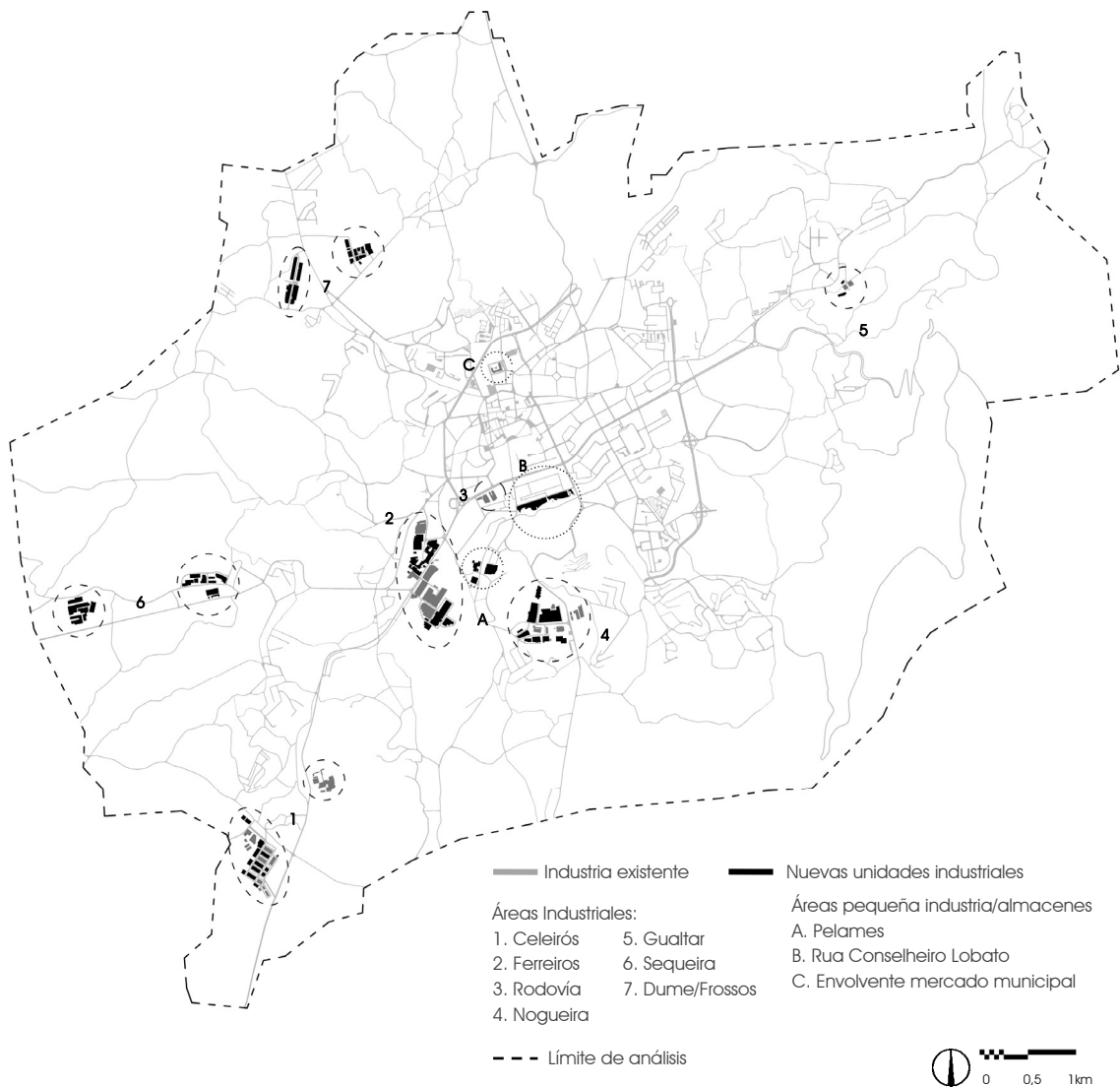


Fig. 102 - Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 1994.

Con respecto a la ocupación industrial se puede apreciar una considerable intervención en la expansión de los parques industriales ya existentes –destacando Celeirós, Ferreiros y Nogueira– y en la creación de nuevos –Sequeira y Dume/Frossos–. Las zonas de pequeña industria mantienen su actividad sin cambios en sus instalaciones.

La inversión en zonas industriales permitió la creación de puestos de trabajo y la diversificación del tejido económico. Los nuevos parques de industria y almacenes –además del ordenamiento de la actividad industrial– contribuyeron a la dispersión territorial del empleo, objetivo perseguido por la CMB con la finalidad de reducir los movimientos pendulares centrados en la ciudad. La actividad industrial presenta una estructura bastante variada permitiendo afrontar en cierta manera la crisis generada en este período en el sector textil, sintiéndose un emerger de producción asociada con la industria metalomecánica, eléctrica y electrónica. Para este tipo de actividad extremadamente dinámica, la innovación se asume como algo fundamental que, en el caso de Braga, se vio beneficiada por la investigación e innovación creada en la UM.

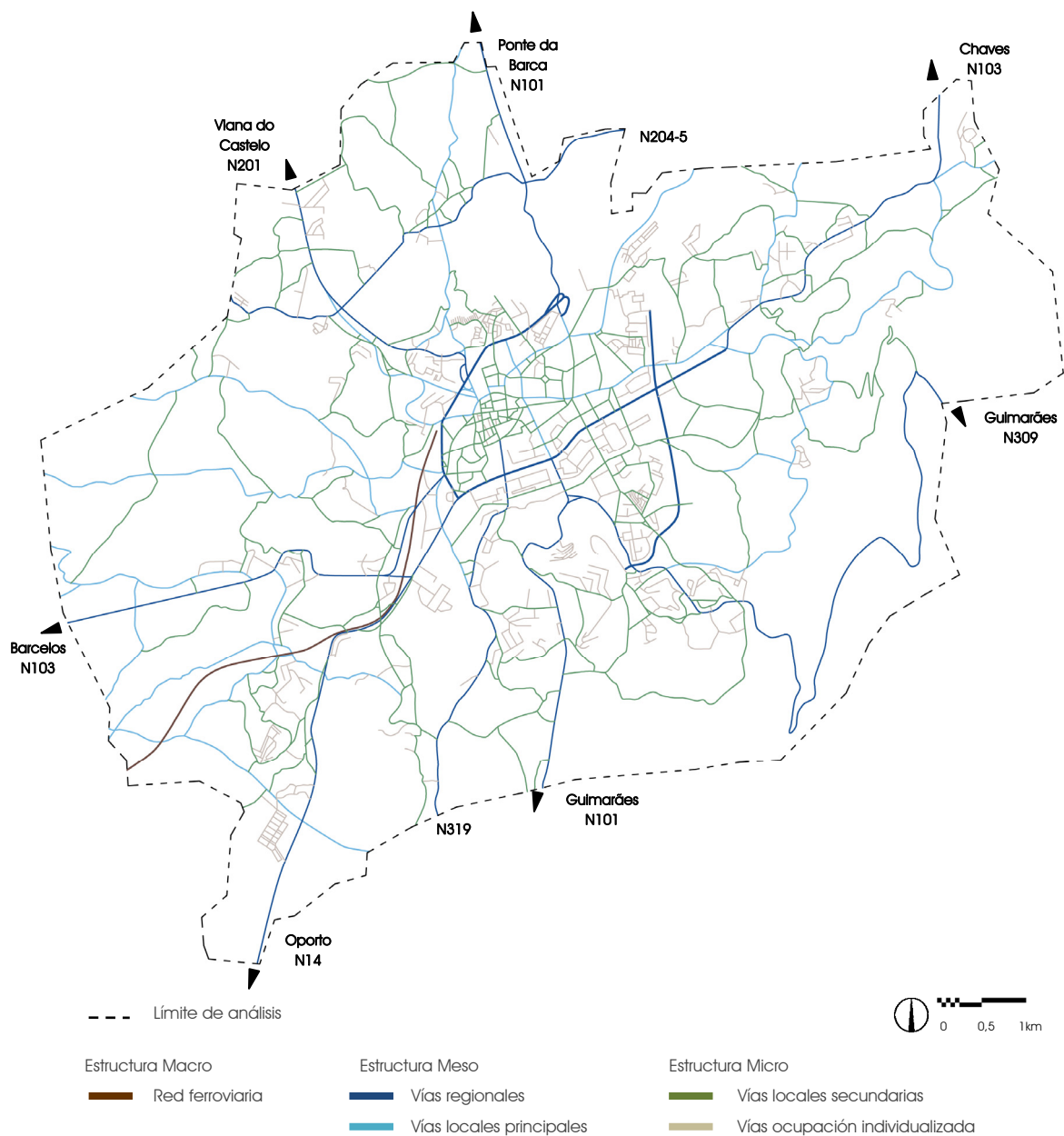


Fig. 103 - Esquema general de las infraestructuras de comunicación en 1994.

Al igual que en 1982, la estructura viaria existente es insuficiente y desajustada a las necesidades urbanas, inhibiendo la expresión de las potencialidades y la afirmación del dinamismo que posee el ayuntamiento. Las 'carreteras' se han vuelto 'calles' más o menos estrechas frente a la progresiva urbanización llevada a cabo. Además, la intensa ocupación marginal compromete en cierto modo las intervenciones en este campo, ya que no se crean nuevas y mejores alternativas de circulación debido, posiblemente, a la necesidad de urbanizar estas áreas. La obra más importante hasta los 90s es la vía de circunvalación, cuyo tramo Sur está completamente absorbido por el sistema urbano, lo que impide que tenga unas características de vía rápida. El tramo Norte y el recién acabado tramo Este están consolidados, faltando la unión de ambos ejes para completar el trazado de la vía.

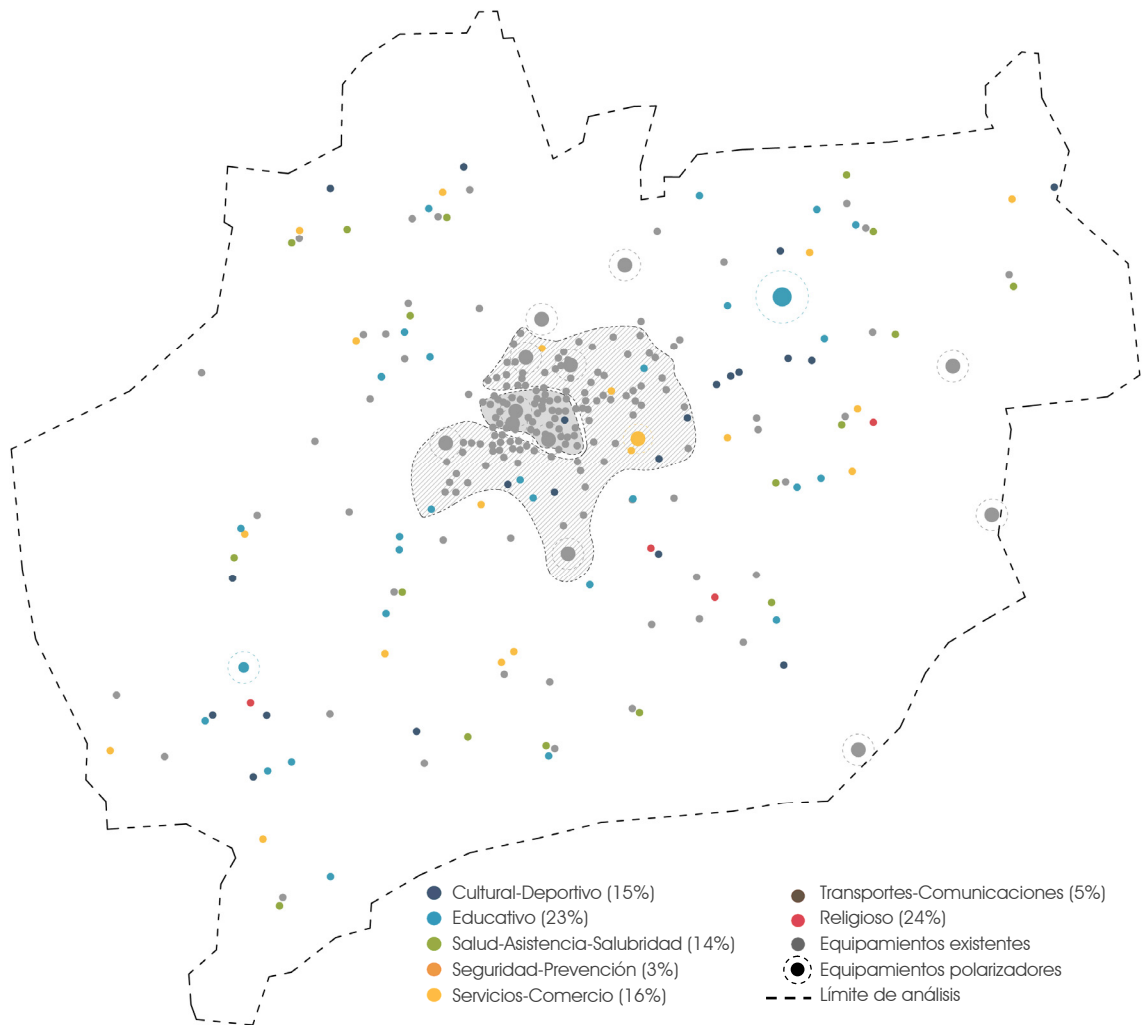
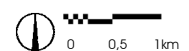


Fig. 104 - Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 1994.



Analizando los equipamientos existentes en 1994 se puede verificar un aumento en el número de unidades sobre todo en el área periférica. El primer foco de intensidad definido en 1982 se mantiene, concentrado los servicios públicos, equipamientos institucionales y religiosos. Sin embargo, los otros dos focos de menor intensidad equipamental se expandieron hasta unirse por su parte Sureste gracias a la aparición de nuevas unidades. En esta área, mucho más diversa que la primera, se pueden localizar varios equipamientos polarizadores ya existentes –estación de tren, estadio, central de camiones, *Universidade Católica*– y un equipamiento nuevo, el Tribunal Judicial. En el resto del área de estudio se aprecia un aumento de los servicios públicos y equipamientos de salubridad, correspondiendo a las *Juntas de Freguesia* de cada localidad y a los pequeños cementerios situados próximos a las Iglesias ya existentes. Por falta de información, estos equipamientos no se han señalado en 1982, lo que no quiere decir que no existieran ya en esa época. A parte de estos, las instalaciones educativas se asumen como los equipamientos que más proliferaron por toda el área de estudio, surgiendo dos focos polarizadores: el nuevo polo universitario de la UM en Gualtar y el *Centro de Formação Profissional de Braga* en Avelada.

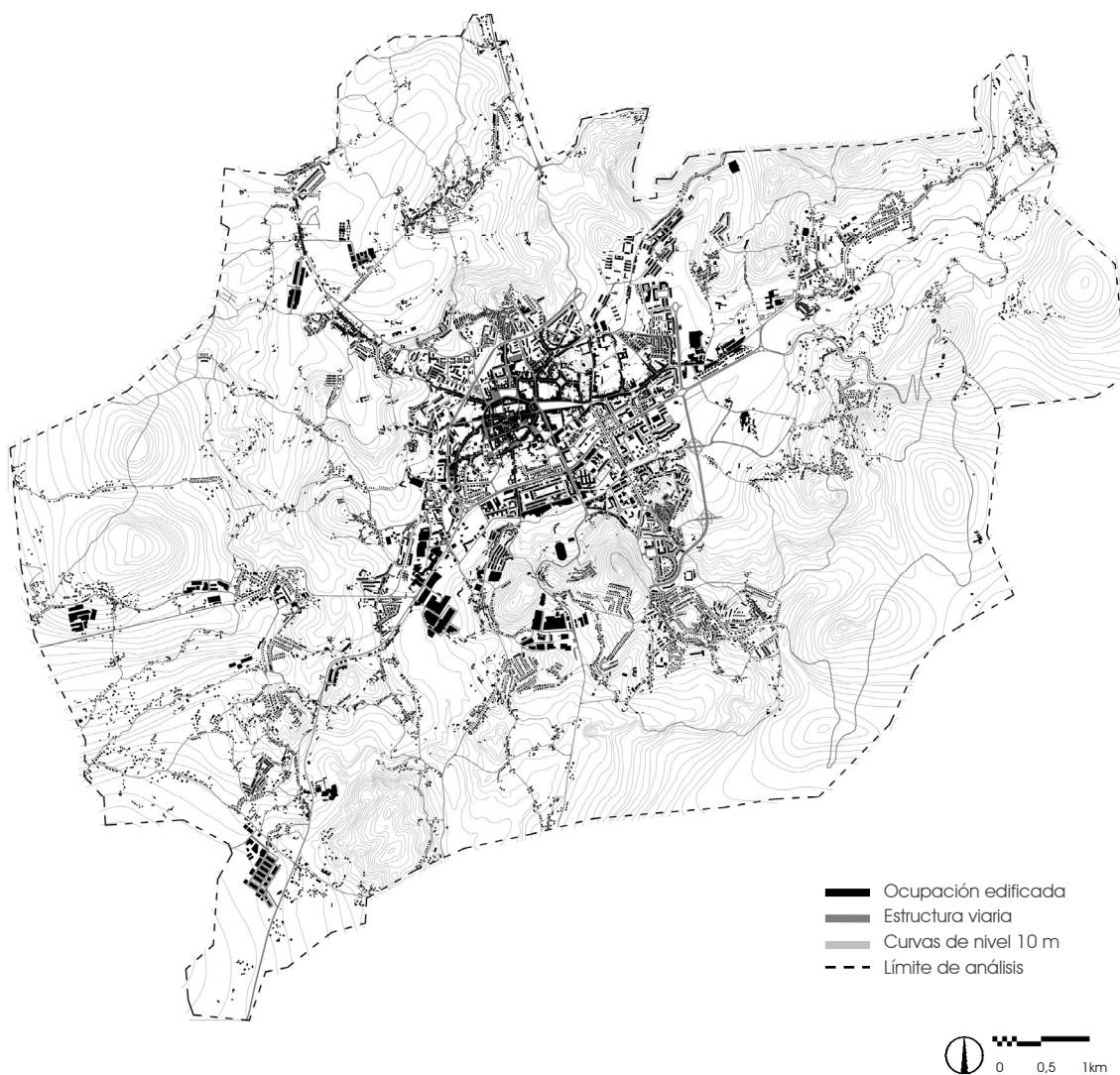


Fig. 105 - Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 1994.

Superponiendo la ocupación edificada, la estructura viaria y la topografía se puede verificar que, al igual que la época anterior, los accidentes geográficos son los principales delimitadores de la expansión urbana. Se aprecia que la ciudad a pesar de crecer fuertemente hacia Sureste, frena su desenvolvimiento al llegar a las zonas con más altimetría de la *Serra dos Picos*. Por otro lado la expansión dispersa consolidada a Suroeste se puede entender, ya que se sitúa sobre un terreno caracterizado por planicies donde la inexistencia de un límite natural beneficia a la ocupación del área de manera extensiva. Lo mismo sucede en el extremo Noreste, donde la ocupación edificada va crecimiento progresivamente a lo largo del valle adaptándose a la topografía.

En la estructura viaria no se observan cambios relevantes puesto que en su mayoría, los ejes viarios son los mismos que en 1982. El nuevo tramo Este de la vía rápida urbana se sitúa sobre la plataforma de la ciudad, es decir, sobre una superficie mayoritariamente plana.

5.4.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 1994

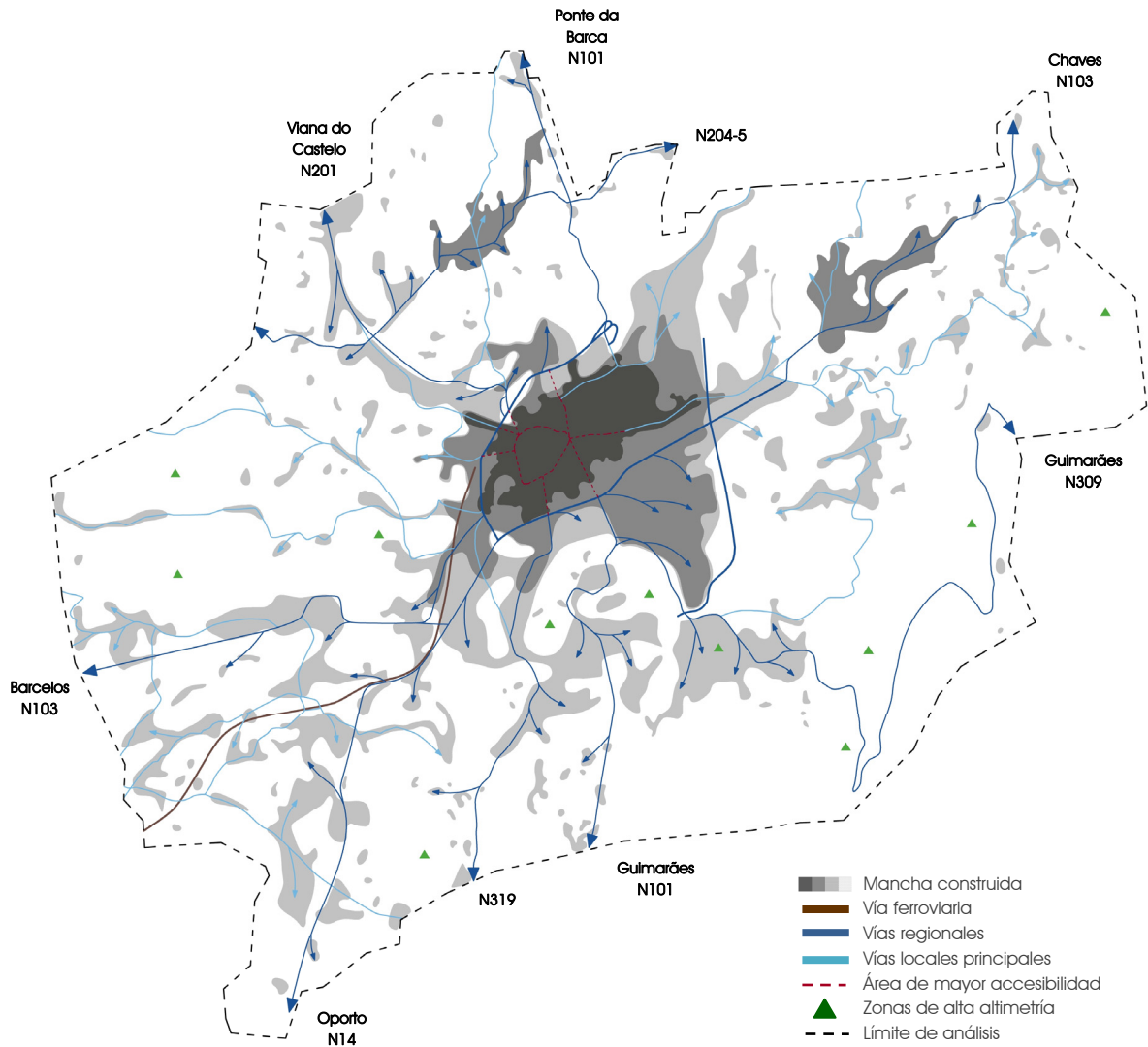
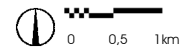


Fig. 106 - Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 1994.



La relación entre la mancha construida y las infraestructuras viarias sigue siendo evidente, siendo posible afirmar que la expansión urbana se estructura en las principales vías de comunicación. La zona donde se verifica una mayor densidad constructiva coincide con el área que enmarca la vía rápida urbana, sin embargo, la zona con mejor accesibilidad sigue siendo en torno al núcleo medieval debido a que esta vía sigue estando incompleta hasta la fecha. El crecimiento en el centro de la ciudad se basó en la colmatación de espacios hasta ahora expectantes. En la periferia la extensión urbana recuerda a la de la 'mancha de óleo', dependiendo en cierto modo de las principales infraestructuras viarias, ya que algunas de las *freguesias* que más se urbanizaron y ganaron residentes fueron las atravesadas por los principales ejes viarios regionales, respectivamente, Gualtar (N103), Real (N201), Ferreiros (N103-N14), Lomar (N319) y Nogueira (N101-N309), destacando sobre todo el apoyo al crecimiento Sur de las tres últimas.

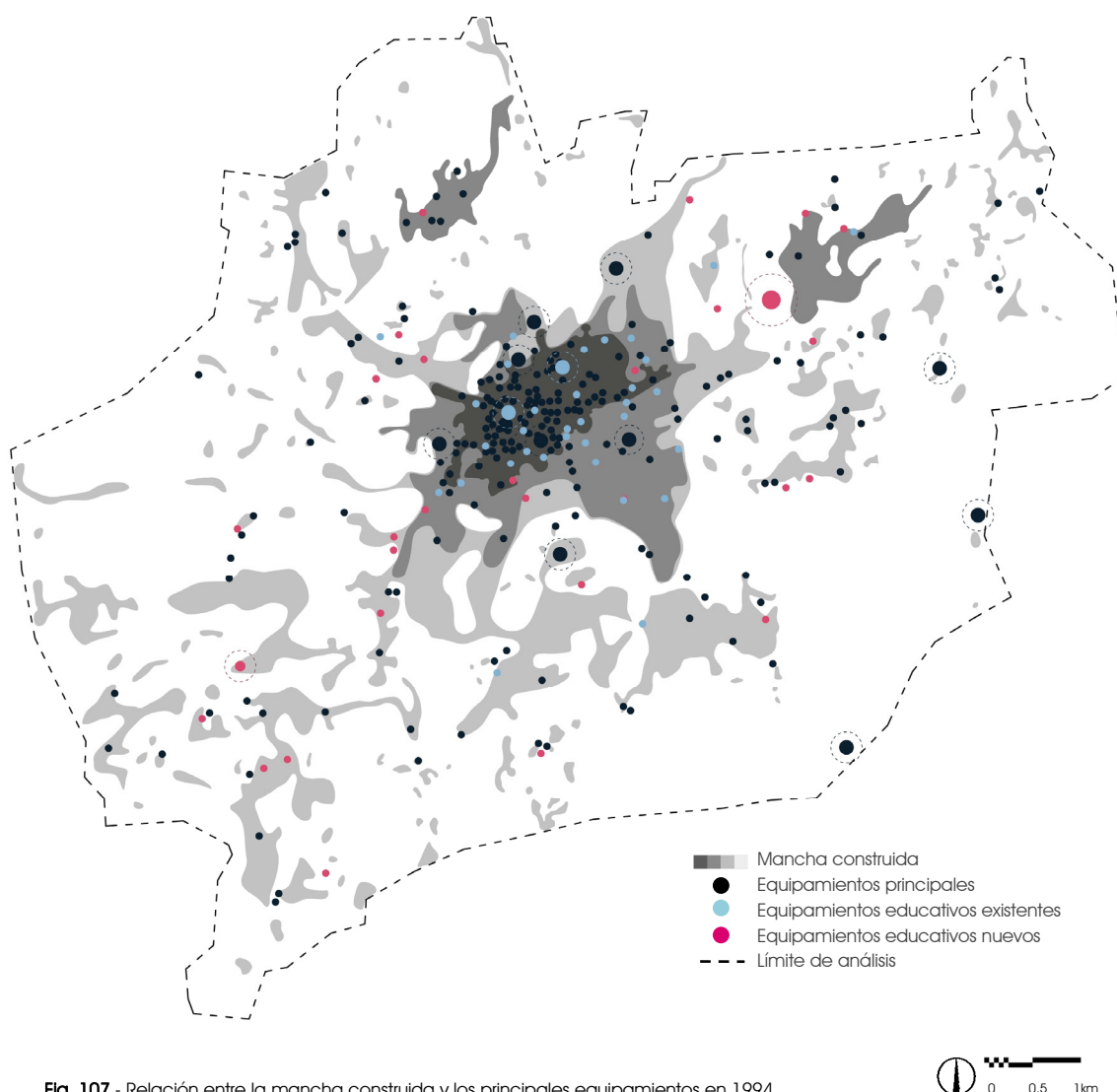
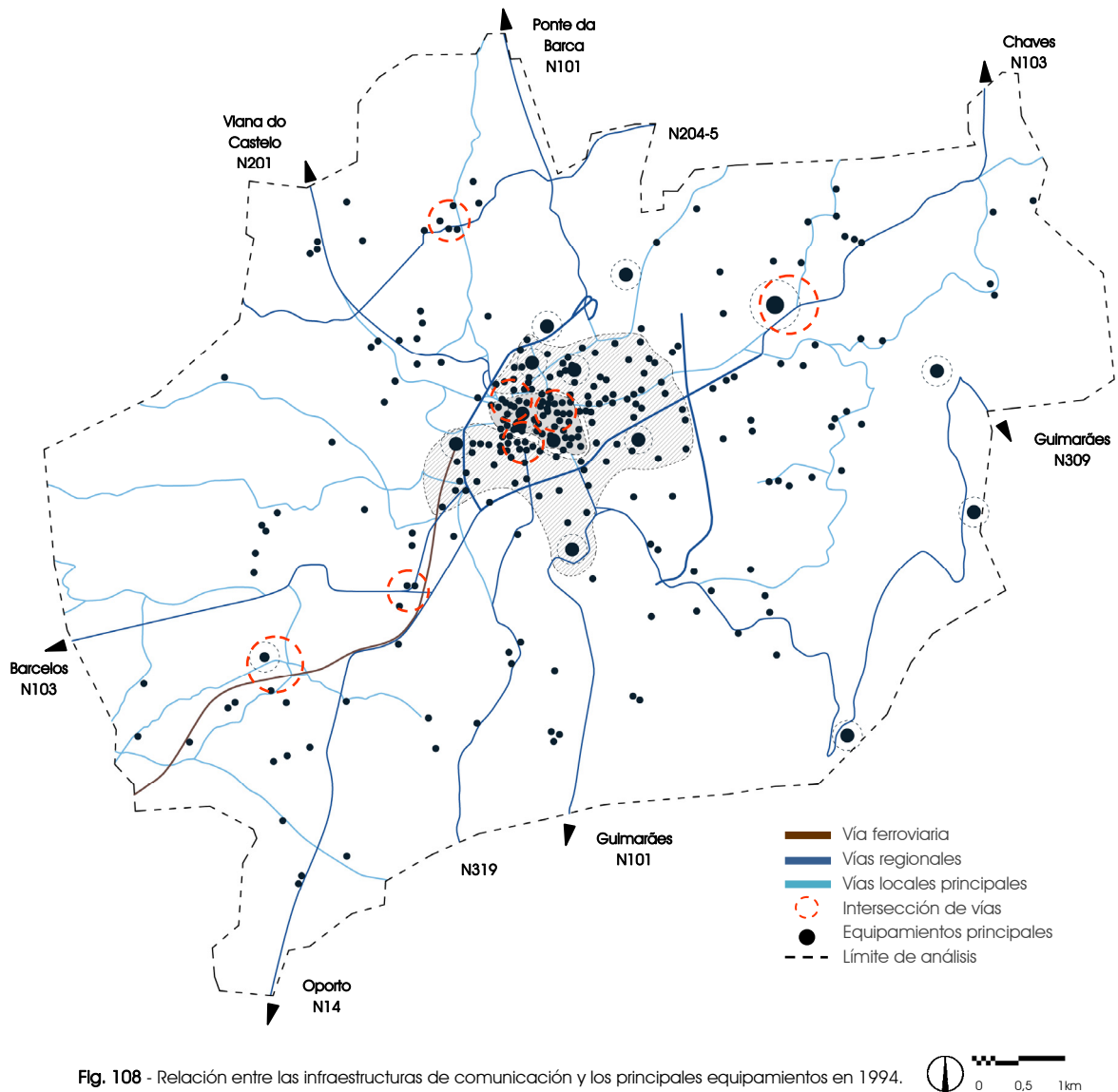


Fig. 107 - Relación entre la mancha construida y los principales equipamientos en 1994.

En primer lugar, decir que se puede verificar una correspondencia entre ambos elementos, siendo que donde se registra una mayor densidad es también en área donde existe un mayor número de unidades. Fuera del centro los equipamientos se sitúan casi en su totalidad sobre suelo urbanizado, excepto casos concretos como los Santuarios *Bom Jesus*, *Sameiro* y *Falperra*.

Se han destacado los equipamientos educativos como los que más influencia han tenido para la ciudad. El número de unidades nuevas es considerable, ya que se quería acabar con las altas tasas de analfabetismo registradas en los censos de 1981, situándose sobre todo en las zonas más periféricas de la ciudad puesto que en el centro el número de ellos ya era relevante. Los edificios creados fueron mayoritariamente jardines de infancia y escuelas de 1º y 2º ciclo, destacando el *Centro de Formação Profissional* y la nueva instalación en Gualtar de la UM, como los equipamiento de más peso e influencia. El campus de Gualtar en concreto, se releva como el gran equipamiento polarizador de 1994, siendo posiblemente el responsable del gran desenvolvimiento urbano llevado a cabo en su *freguesia* en estos últimos años.



Anteriormente se determinó que donde existe mayor densidad constructiva se registra un mayor número de equipamientos. En el caso de la relación de los mismos con las infraestructuras de comunicación sucede algo similar, y es que en el centro urbano –donde todas las vías locales y regionales confluyen– es el área con mayor cobertura equipamental, advirtiéndose mayor número de unidades en la intersección de dos o varios ejes de comunicación. Además, se puede verificar que en la mayoría de los casos la situación de los equipamientos más distantes del centro urbano es próxima a las vías principales que articulan el territorio, destacando los ejes en dirección Guimarães (N309), Oporto (N14) y Viana do Castelo (N201) donde también se registra una acentuada tendencia de expansión, ocupación edificada y mayores densidades. Por otro lado, como se puede observar en el esquema superior, uno de los equipamientos más polarizadores de la época –el campus universitarios de Gualtar– se sitúa próximo a la carretera hacia Chaves (N103), beneficiándose de buena accesibilidad y de un acceso rápido y directo al centro urbano a través del tramo Sur de la vía rápida urbana.

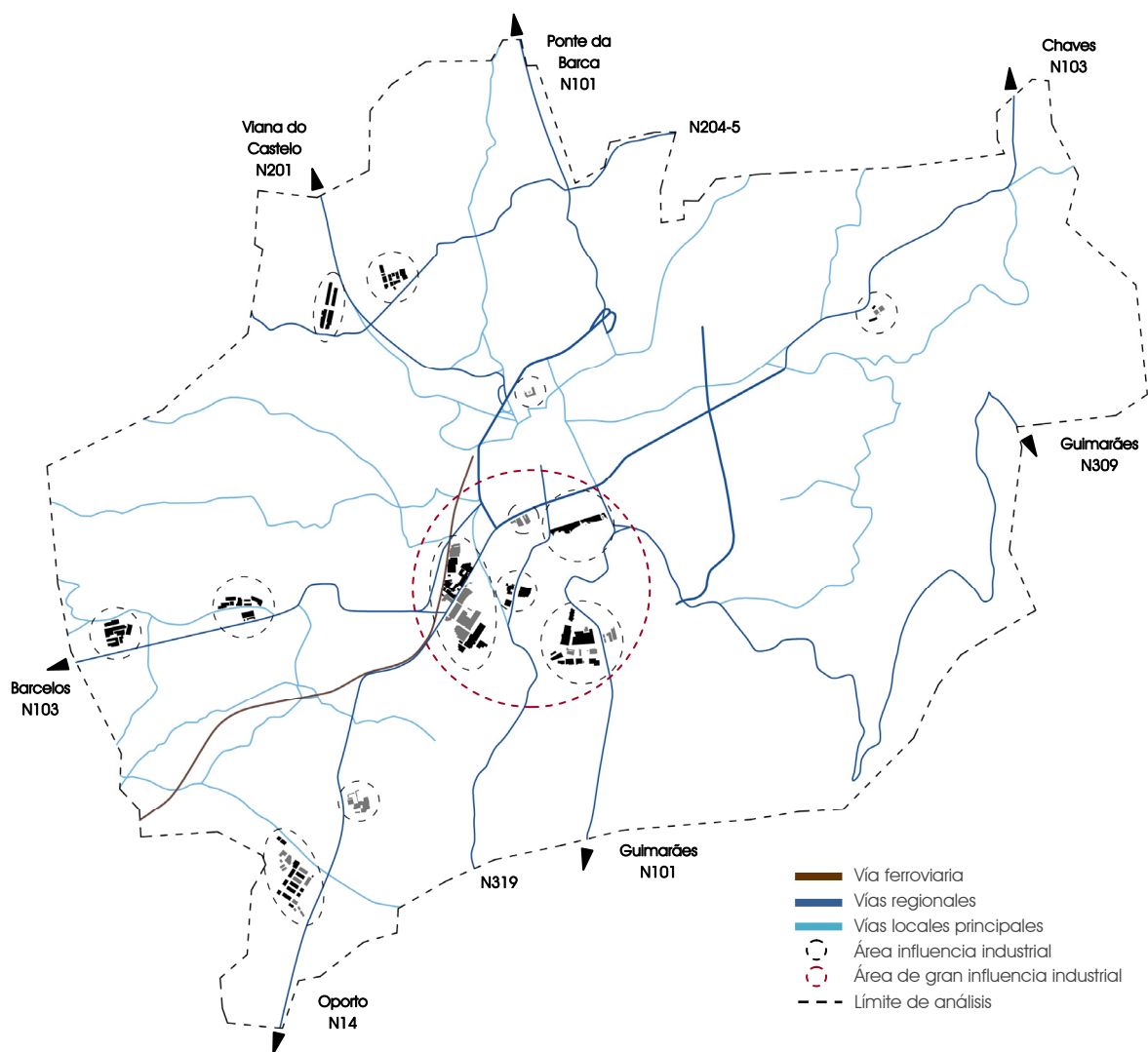
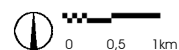


Fig. 109 - Relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial en 1994.



Con respecto a la correlación entre las infraestructuras de comunicación y la industria se verifican los mismos déficits mencionados en el periodo anterior, es decir, hace falta un sistema viario a gran escala que proporcione el apoyo necesario a esta actividad. A pesar de que se aprecia un desarrollo notable en las unidades industriales ya existentes y la creación de nuevas, la nula inversión en infraestructura viaria macro obliga a que estas se apoyen en la red regional preexistente: carreteras estrechas de velocidad media que impiden la buena fluidez del tráfico. Otro aspecto perceptible es que en esta época se rompe la tendencia a localizar al Sur de la ciudad los parques industriales de más impacto, surgiendo a Norte en el cruce de dos ejes regionales (N201, N204-5) dos parques de industria y almacenes considerables, y otros dos a lo largo de la vía en dirección a Barcelos (N103). El tren a pesar de ser la única infraestructura de comunicación macro no da apoyo directo a la actividad industrial, siendo usado en su mayoría para el transporte de personas y mercancías, sobre todo éstas últimas.

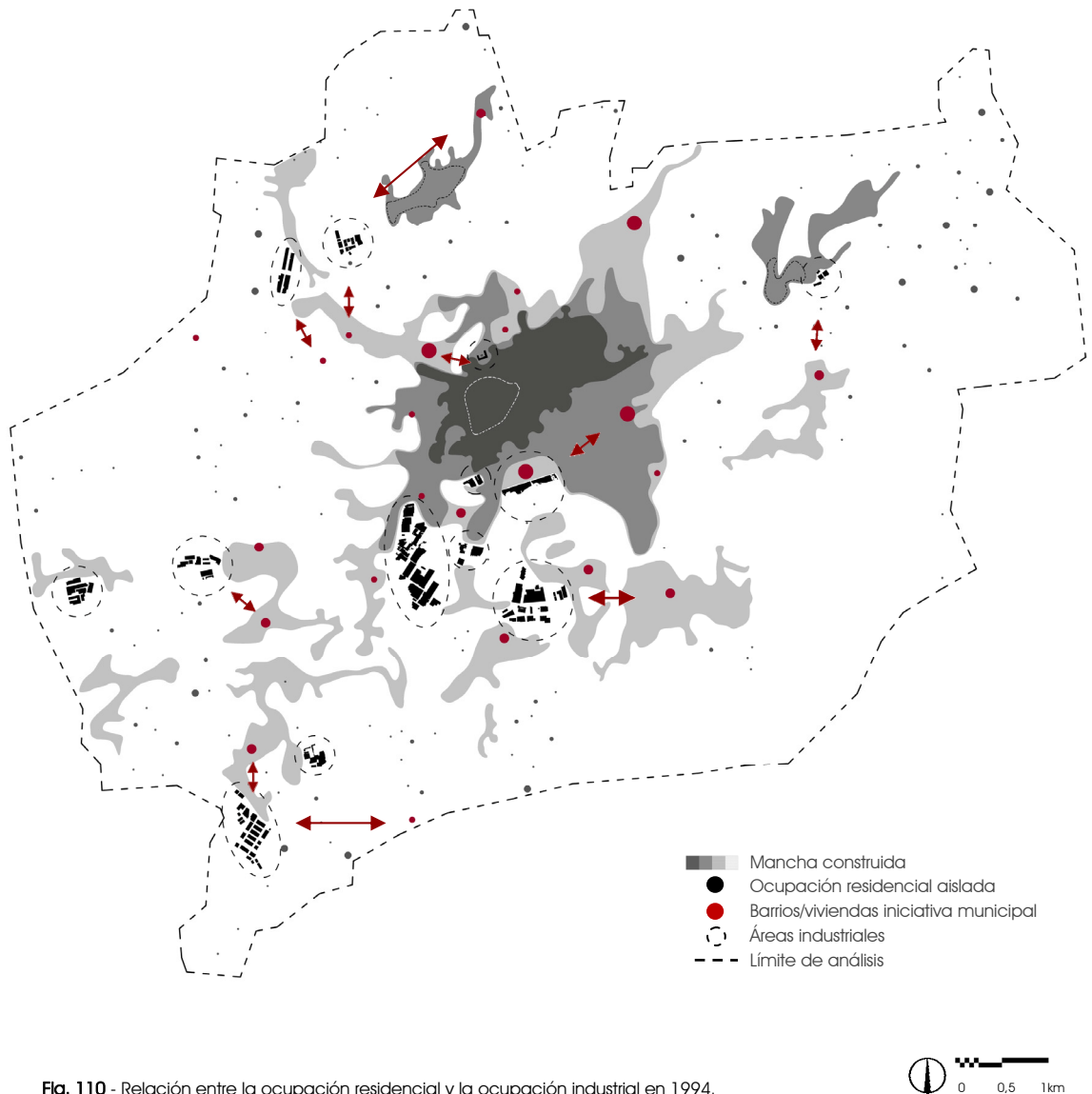


Fig. 110 - Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 1994.

Analizando las características propias de la ocupación residencial e industrial se puede constatar que el proceso de descentralización de la actividad industrial iniciado en la década anterior, cobra aquí mayor fuerza gracias a las nuevas unidades de industria y almacenes que surgen en zonas con menor densidad urbana y bastante alejadas del centro. Además se puede ver que la industria localizada a Sur de la ciudad está siendo absorbida por la fuerte expansión urbana estructurada, como ya se ha visto, en base a los tres ejes en dirección a Guimarães y Oporto, quedando posiblemente dentro de algunos años inserida dentro del tejido urbano de la ciudad.

La localización próxima de los barrios de iniciativa municipal a áreas industriales hace pensar que éstos, en su mayoría, fueron creados para dar apoyo residencial a la actividad con el objetivo de disminuir los movimientos pendulares. Pero ello contribuye también a la expansión no continua del crecimiento urbano, provocando una larga extensión de la ciudad por el territorio.

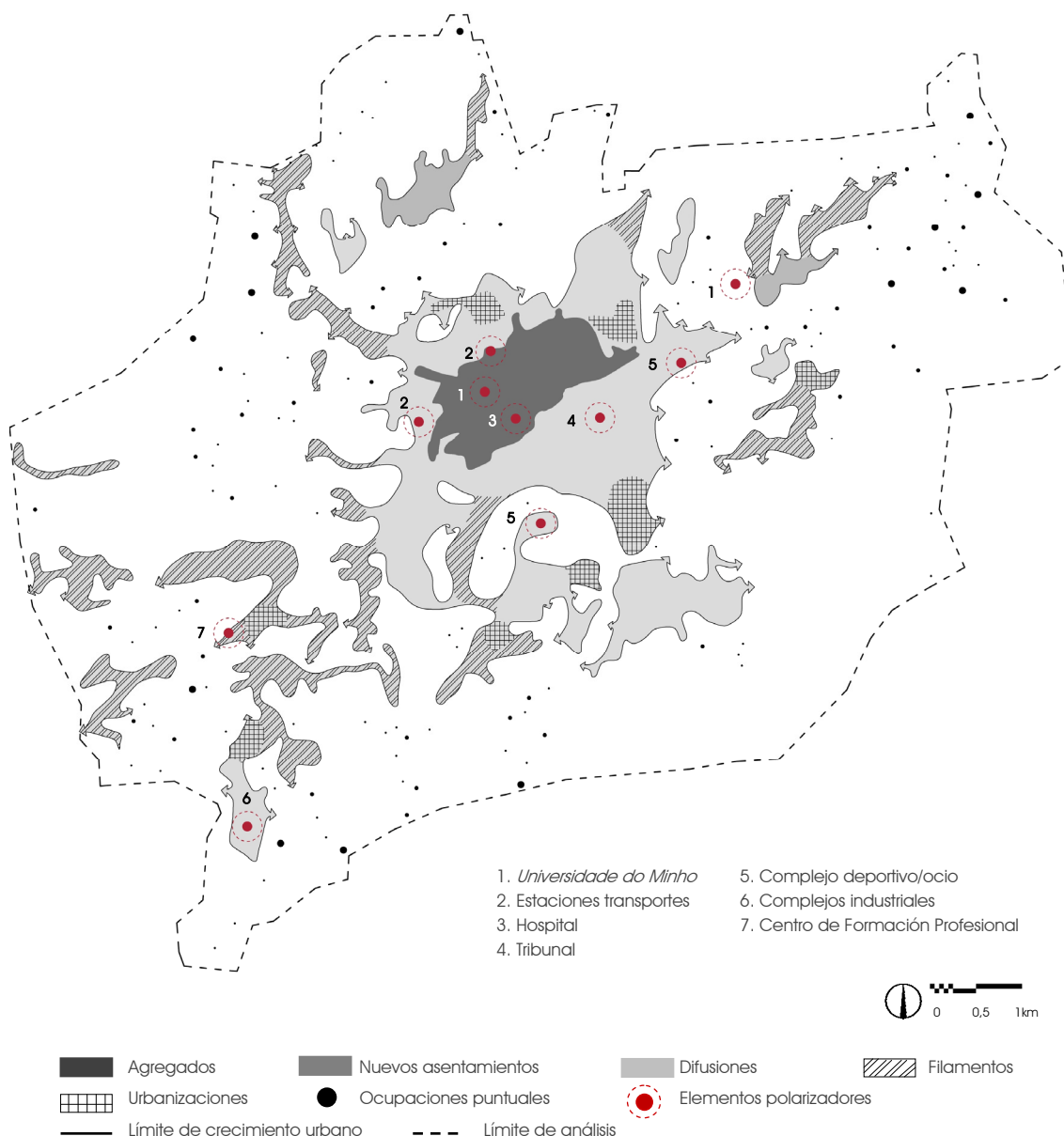


Fig. 111 - Interpretación de la forma urbana de Braga en 1994 basado en los conceptos de Font (2007) (fig. 07, p. 55).

La figura superior sintetiza todos los procesos llevados a cabo en la época de los 80s. Como se puede observar, la diferencia con respecto al periodo anterior es notoria. Después del 25 de Abril la mayoría de los aglomerados del País sufrieron un desordenamiento urbano considerable, del cual Braga no se quedó al margen. El centro histórico (agregados) se mantiene sin grandes cambios, en cambio, el área circundante (difusiones) crece desmesuradamente a lo largo de los principales ejes de comunicación regional (filamentos), invadiendo indiscriminadamente los terrenos rurales más alejados del centro consolidado que en la mayoría de los casos carecen de servicios públicos, equipamientos e infraestructuras. Además, la progresiva pérdida de activos en el sector primario²¹ provoca que muchas de las explotaciones agrícolas –por bajos niveles de

21. Ver Capítulo III. Contextualización, punto 3.4. Aspectos Económicos (p. 78).

productividad o por simplemente falta de inversión– fuesen poco a poco puestas a disposición del mercado de la construcción, seguido del proceso de parcelación para transformar el suelo rural en urbano.

Por otro lado el centro urbano fue poco a poco siendo abandonado por sus residentes, sobre todo si se tienen en cuenta la zona del núcleo medieval, destacando las *freguesias* de Cidade y S. João do Souto con Tc bastante negativas, -31,00% y -44,69%, respectivamente (Censos 1991). El aumento de las unidades comerciales y el apareamiento de éstas en áreas descentralizadas es uno de los factores que contribuyeron a este abandono, por un lado, la sustitución de la función residencial en los bajos de las viviendas para el uso comercial beneficia la disminución del número de alojamientos, por otro, la creación de equipamientos comerciales y de servicios en áreas periféricas aumenta su atractivo, haciendo que las familias salgan del centro y adquieran una nueva vivienda en la periferia. Además, como se ha visto anteriormente, la dotación equipamental en áreas bastante distantes del centro urbano refuerza el poder de atracción de residentes, sobre todo si se considera el caso específico de la UM. Este equipamiento se puede considerar el responsable del fuerte desenvolvimiento urbano llevado a cabo en la *freguesia* de Gualtar que, a pesar de no haber crecido notablemente en residentes en los años 80s (Tc 0,68%), si se espera que lo haga en los 90s gracias al fuerte carácter polarizador que posee la universidad, pudiendo afirmar que para la fecha, Gualtar se asume como un nuevo asentamiento más o menos autónomo del centro urbano principal gracias a la inversión residencial y equipamental realizada en la localidad.

Paralelamente, nuevas unidades industriales fueron asentándose por el territorio limítrofe sin tener en cuenta el impacto ambiental que causaban, situándose la mayoría de ellas muy próximas a aglomerados urbanos y perturbándose mutuamente. Los criterios de localización de éstas unidades posiblemente se basaron en la proximidad a los principales accesos a la ciudad, ya que además los terrenos contiguos a las vías era los más cotizados en el 'mercado del suelo'. La descentralización de la industria contribuye a la diseminación del empleo por el territorio, reduciendo los movimientos pendulares de población y aliviando el tráfico de personas y vehículos en el centro urbano en horas punta, pero también provoca la proliferación de viviendas y barrios residenciales en sus proximidades contribuyendo de manera negativa al crecimiento continuo de la ciudad.

Sumándole a todo esto el 'boom' y la especulación inmobiliaria que dieron lugar a un gran número de construcciones dispersas, la situación de Braga es alarmante, siendo las acciones de iniciativa privada las que comprometen cada vez más el necesario ordenamiento del espacio urbano. La consecuencia directa de la especulación, de las Políticas Urbanas desajustadas, de la inexistencia de reglas de actuación para los poderes públicos y para los inversores privados, la extrema rigidez y desadaptación de la realidad de algunos planes y normas, es el crecimiento descontrolado del tejido urbano basado, en ciertos casos, en intereses particulares que acaban

por modificar por completo la estructura del territorio, afectando a los valores ambientales y paisajísticos y distorsionando la imagen de la ciudad.

En lo que respecta a la red viaria que articula el territorio es posible afirmar que ésta no cumple con las necesidades urbanas de 1994. La estructura viaria es claramente radial convergiendo hacia la ciudad de donde nacen todas las carreteras nacionales (a excepción de la N204-5), lo que impone el paso a través del centro urbano sea cual sea el itinerario que incluya Braga, provocando una carga considerable de tráfico. Es en este sentido que desde hace bastante tiempo la CMB quiere dotar a la ciudad de una vía rápida que rodee lo que hoy en día se considera el centro histórico, proyecto en construcción aunque inacabado hasta la fecha. La *rodovia*, formalmente conocida como *Avenida Imaculada Conceição*, fue el primer tramo en realizarse a mediados del siglo XX y que hoy en día se encuentra totalmente absorbido por la fuerte expansión a Sur llevada a cabo. Este hecho impide actualmente que el eje funcione como realmente se planteó en el proyecto, es decir, como una vía de tráfico rápido. El tramo Norte y Este se encuentran ya consolidados, faltando la unión de ambos para así poder conectar todas las carreteras nacionales a la red y así volver el centro histórico (agregados) como el área más accesible de la ciudad, substituyendo a la considerada hasta ahora que rodea el núcleo medieval.

El refuerzo de Braga como centro regional dependerá –además de por su capacidad de oferta de servicios a su envolvente–, de la mejora de los accesos y de la unión de la red viaria actual a la red nacional. En este contexto la construcción de las vías propuestas IP9 e IC14 es urgente para la estructura urbana regional, ya que permitirían el tráfico rápido desde Viana do Castelo-Braga-Guimarães (IP9) y desde Braga-Barcelos (IC14), dando acceso al mismo tiempo a la A3 en dirección a Oporto a Sur y Valença a Norte.

Por otro lado, se verifica que el tren es un transporte poco atractivo para la población ya que la relación precio-tiempo se asume como un factor fundamental y, este tipo de transporte se ha quedado anticuado siendo sus velocidades medias en relación a otros transportes de la época. Se prevé su mejora a través de la duplicación de las vías y la modernización de las mismas para que así, esta infraestructura de comunicación pueda ser una alternativa de transporte de alta velocidad, con un claro impacto en la red de accesibilidad y en consecuencia, en la reestructuración de la red urbana litoral Norte (Memoria PDMB, 1994).

Finalmente referir que el estudio y análisis de la década de los 80s han servido para reafirmar los procesos iniciados o en proceso llevados a cabo desde 1974 hasta 1982. Se aprecia un desarrollo general a lo largo de las principales vías de acceso dando a la ciudad una imagen estrellada con un plano urbano claramente radiocéntrico. Decir además que no hay que olvidar las iniciativas propuestas en el PRTMB que pretendía conseguir una morfología urbana fusiforme, ya que a pesar de que no se consiguió por completo, si se observa un mayor desenvolvimiento urbano en dirección Noreste-Suroeste que hacia otro sentido.

5.4.3. El Primer PDM de Braga

La consciencia del descontrol urbano que estaba teniendo lugar en prácticamente todo el País desencadenó el ciclo de los PDMs (Decretos Lei 208/82 y 69/90), obligando a la municipalidad a elaborar su propio instrumento de legalidad urbanística, estableciendo sus propias reglas de ordenamiento urbano en su área local administrativa.

En 1992 la CMB disponía de un PDM interno realizado diez años antes, que no estaba ni aprobado ni ratificado utilizándose de manera indicativa. Se decidió que la situación sería más favorable si en 1981 el PDM realizado no era aprobado por fuerzas superiores, pero con el paso del tiempo la expansión e intervención en Braga en base a un plano que era alterado conforme la respuesta que la ciudad le daba se descontroló, por lo que la CMB decidió la realización de un segundo plano para asegurar el crecimiento planeado (Corais, 2003). Este plano se basaba todavía en un modelo de planeamiento administrativo y tecnocrático definido por procesos rígidos que rápidamente quedaban desactualizados.

Este segundo PDM (*Resolução do Conselho de Ministros nº35/94*) fue elaborado por la *Gabinete de Planeamento e Gestão Urbanística da Câmara Municipal*, bajo la orientación de consultores externos y era, básicamente, una adaptación a la nueva legislación impuesta por el Gobierno del PRMTB de 1982 que perseguía la disminución de las asimetrías territoriales, incentivando sobre todo en las *freguesias* limítrofes una distribución funcional lo más completa posible con la ayuda de la construcción de nuevos equipamientos de apoyo local. Los principales problemas detectados a los cuales el plano debería de dar respuesta fueron el crecimiento urbano desordenado, la gran tendencia para la construcción en terrenos agrícolas, la amenaza del Patrimonio Arquitectónico debido a la degradación estética del paisaje envolvente, la implantación desordenada de la industria y la degradación progresiva de las carreteras nacionales y municipales debido a la abertura de múltiples accesos pero sobre todo, debido a la ocupación lateral con edificaciones (Memoria PDMB, 1994).

De acuerdo con el Decreto Lei nº69/90, el PDM es una de las fases de los estudios de ordenamiento general del territorio donde se definen las principales estrategias que orientarán el planeamiento y gestión de un lugar en concreto, basándose en estudios de caracterización y levantamientos actualizados de condicionantes, además de establecer –de acuerdo con las clases de espacios que define la ley– las *Unidades Operativas de Planeamento e Gestão* (UOPG), las cuales están sometidas a estudios específicos de pormenor.

Sin embargo a pesar su importancia, los primeros PDMs se realizaron con algunas imprecisiones cartográficas puesto que no había equipos suficientemente cualificados para atender a todas las necesidades del País y de la Administración Central que, a su vez, no tenía capacidad de respuesta. En el caso de Braga, en 1995 –fecha siguiente a la publicación del PDMB– la autarquía detectó errores en las plantas de ordenamiento a lo que la CMB respondió con la elaboración de un proceso de alteraciones de pormenor con la finalidad de conseguir la

corrección de dichos fallos. Sin embargo, la dirección de los Servicios Jurídicos de la DGOTDU²² entendió que tales correcciones sólo podrían ser consideradas en la futura revisión del PDM, iniciándose así el proceso de revisión del PDMB publicado en 2001 (*Resolução do Conselho de Ministros n.º9/2001*) y elaborado, al igual que su predecesor, por un equipo de técnicos municipales.

Los errores más importantes tienen que ver con la caracterización de los suelos en espacio canal; caracterización de espacios existentes que colindan con la RAN y REN²³; aumento de los índices de construcción para la densidad rural y baja densidad; creación de nuevos espacios urbanizables, resultado bien de la caracterización de las áreas condicionadas por el espacio canal y por la colmatación de las áreas en RAN, bien para dar respuesta a las necesidades de la generalidad de las *Juntas de Freguesia* corrigiendo asimetrías y evitando la especulación inmobiliaria (Corais, 2003).

Debido a la falta de información ha sido imposible caracterizar los usos del suelo de toda el área de análisis en este periodo. A pesar de ello, el extracto del PDMB de 1994 presentado a continuación (fig. 112) permite destacar algunas diferencias en la clasificación de los suelos con respecto a la realizada en 1982 en el PRMTB (fig. 98, p.197). En primer lugar se verifica una amplia zona de suelo urbanizable a Este del recién construido tramo de la vía rápida urbana que, en 1982 era clasificado como 'zona de uso agrícola a mantener', ocurriendo lo mismo con la zona Sur contigua a la área industrial de Ferreiros, ahora clasificada como 'industria existente' siendo en realidad suelo dedicado a 'industria/almacenes propuesto'.

Estas nuevas zonas urbanizables que anteriormente estaban destinadas a uso agrícola perjudican, en cierta manera, el desenvolvimiento urbano continuo, ya que en vez de contener el crecimiento hacia zonas más periféricas obligando a colmatar vacíos en el tejido urbano existente, proporcionan más áreas de futura construcción contribuyendo así al crecimiento demasiado extensivo, dañando los valores ambientales y paisajísticos del territorio circundante.

También se pueden observar algunos de los errores mencionados anteriormente, como la clasificación de 'espacios agrícolas' en áreas de equipamiento –*Escola Básica André Soares* y *Escola Secundaria de Alberto Sampaio*–, espacios de 'industria existente' donde en realidad la actividad industrial es inexistente.

22. DGOTDU: *Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano*.

23. RAN: *Reserva Agrícola Nacional*; REN: *Reserva Ecológica Nacional*.

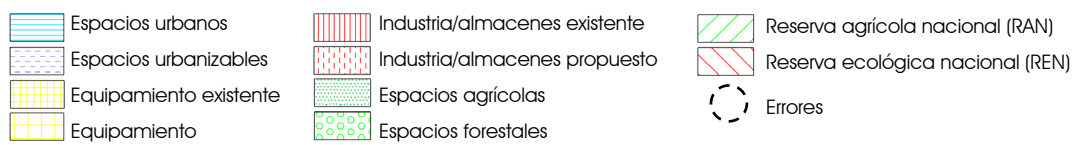


Fig. 112 - Extracto del PDMB de 1994 (Corais, 2003, p. 133).

5.5. Análisis 2011

5.5.1. Caracterización y Análisis del Área de Estudio en 2011

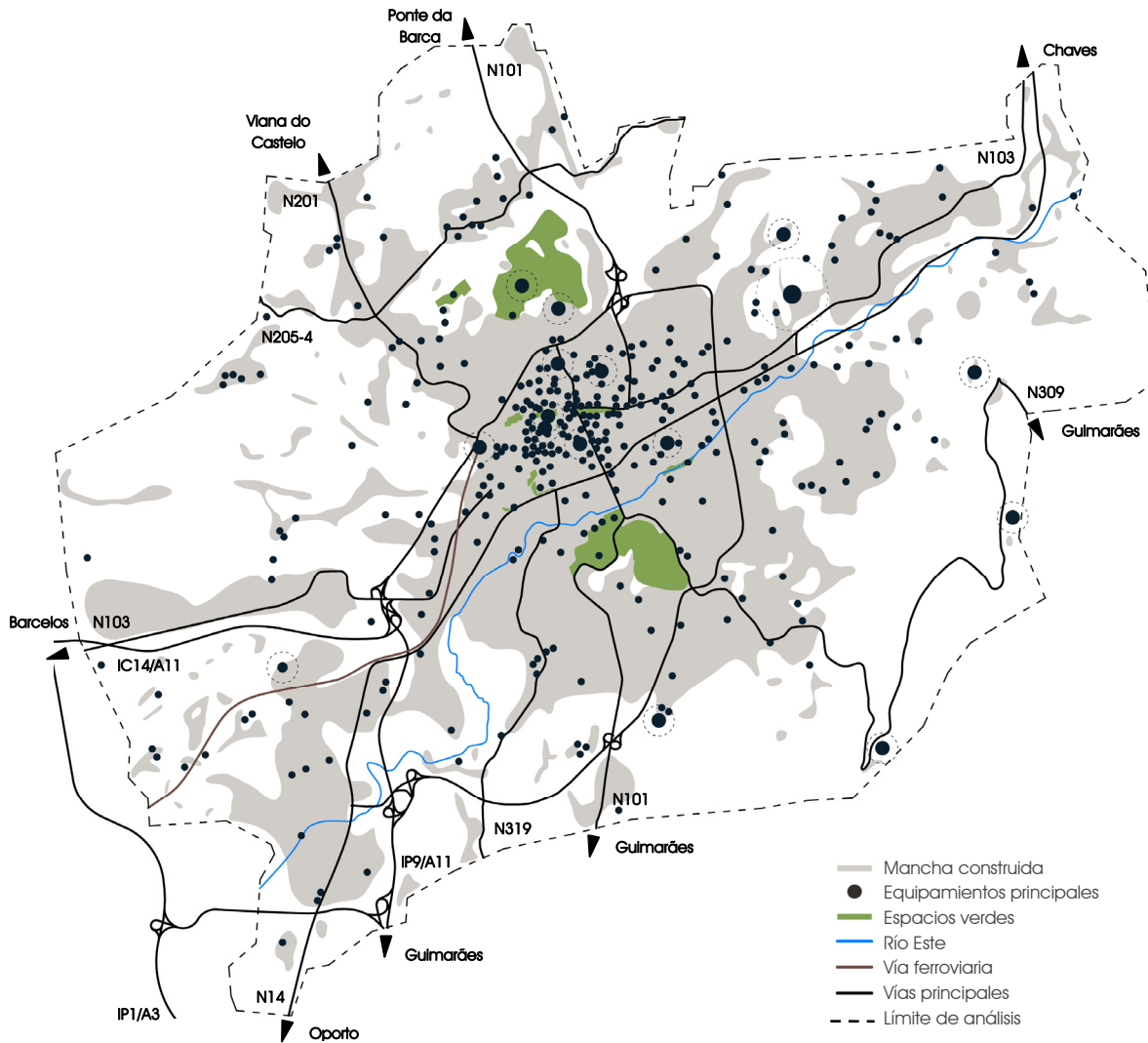
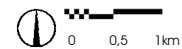


Fig. 113 - Esquema general del área urbana de Braga en 2011.



El final de este estudio tiene lugar en 2011, fecha en la que se publica la segunda revisión del PDMB y gracias a la cual se puede conocer el estado de la ciudad muy próximo a la actualidad, 37 años después de la Revolución de 1974 momento en el que da lugar dicho análisis evolutivo.

La imagen superior muestra la realidad de Braga en este punto de situación donde se pueden observar los procesos iniciados en épocas anteriores y ahora consolidados. El análisis de este apartado se basará en los mismos elementos considerados en los dos puntos anteriores, primero analizados individualmente y después estudiados en contraste, para lo cual será utilizada la misma metodología.

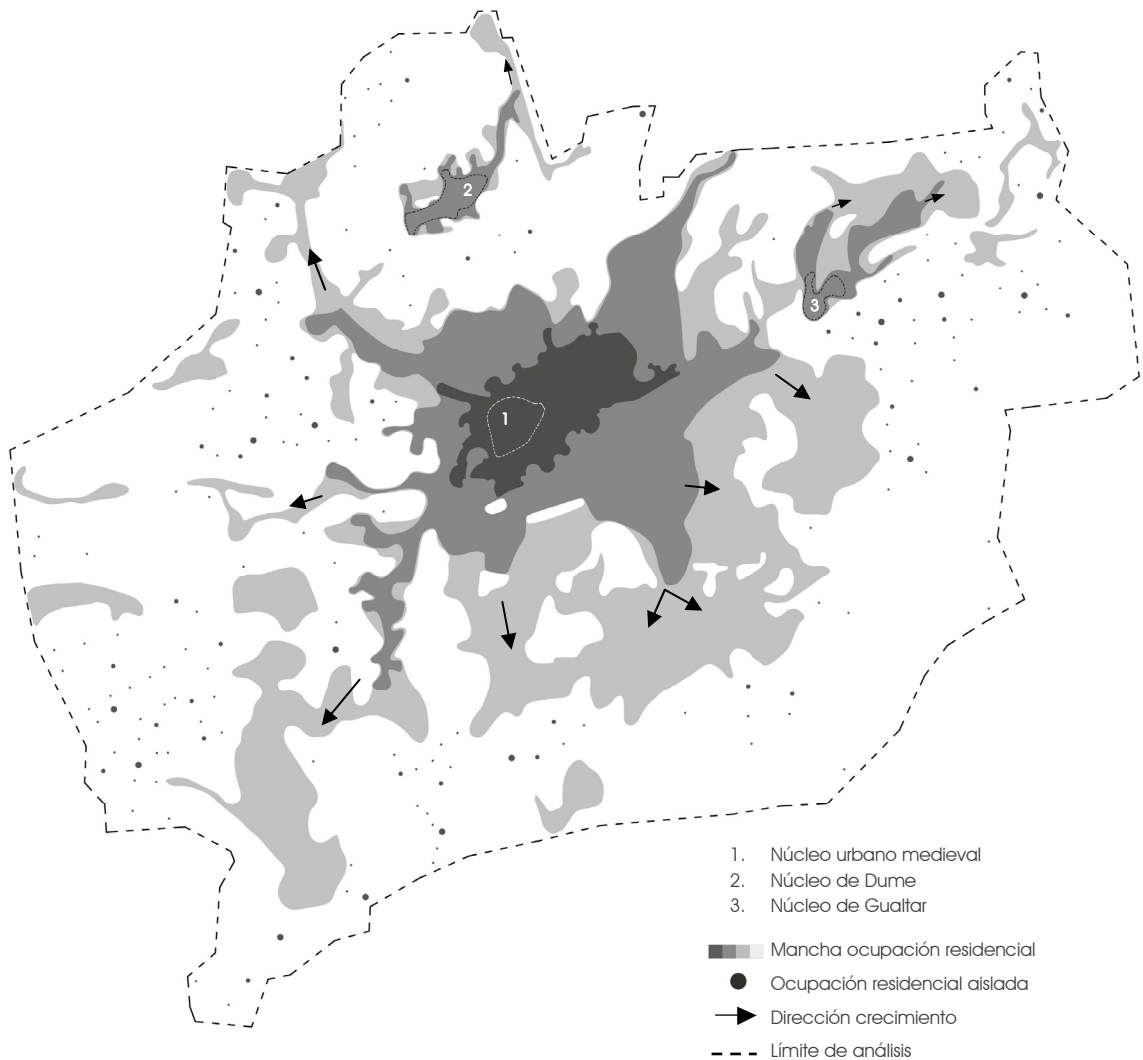
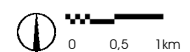


Fig. 114 - Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 2011.



Desde 1991 hasta 2011 Braga ha crecido en población un 26,78% (16,24% en los 90s y 10,54% en la década de 2000s) (Censos 2001, 2011), valor que se refleja en el proceso de expansión que la ciudad llevó a cabo en estos años. Se aprecia una tendencia de fuerte crecimiento hacia Sureste que acaba por integrar en la mancha residencial general, pequeños y medianos aglomerados urbanos que en la época anterior se encontraban separados de ésta. En Gualtar, el poder de atracción de población es destacable presentando una T_c entre 1991-2011 de 70,46%, no sucediendo lo mismo en el núcleo de Dume cuya T_c decrece en un -8,19%. Sin embargo, se puede seguir considerando como un aglomerado independiente ya que sigue concentrando la mancha residencial en un mismo punto dentro de la *freguesia*.

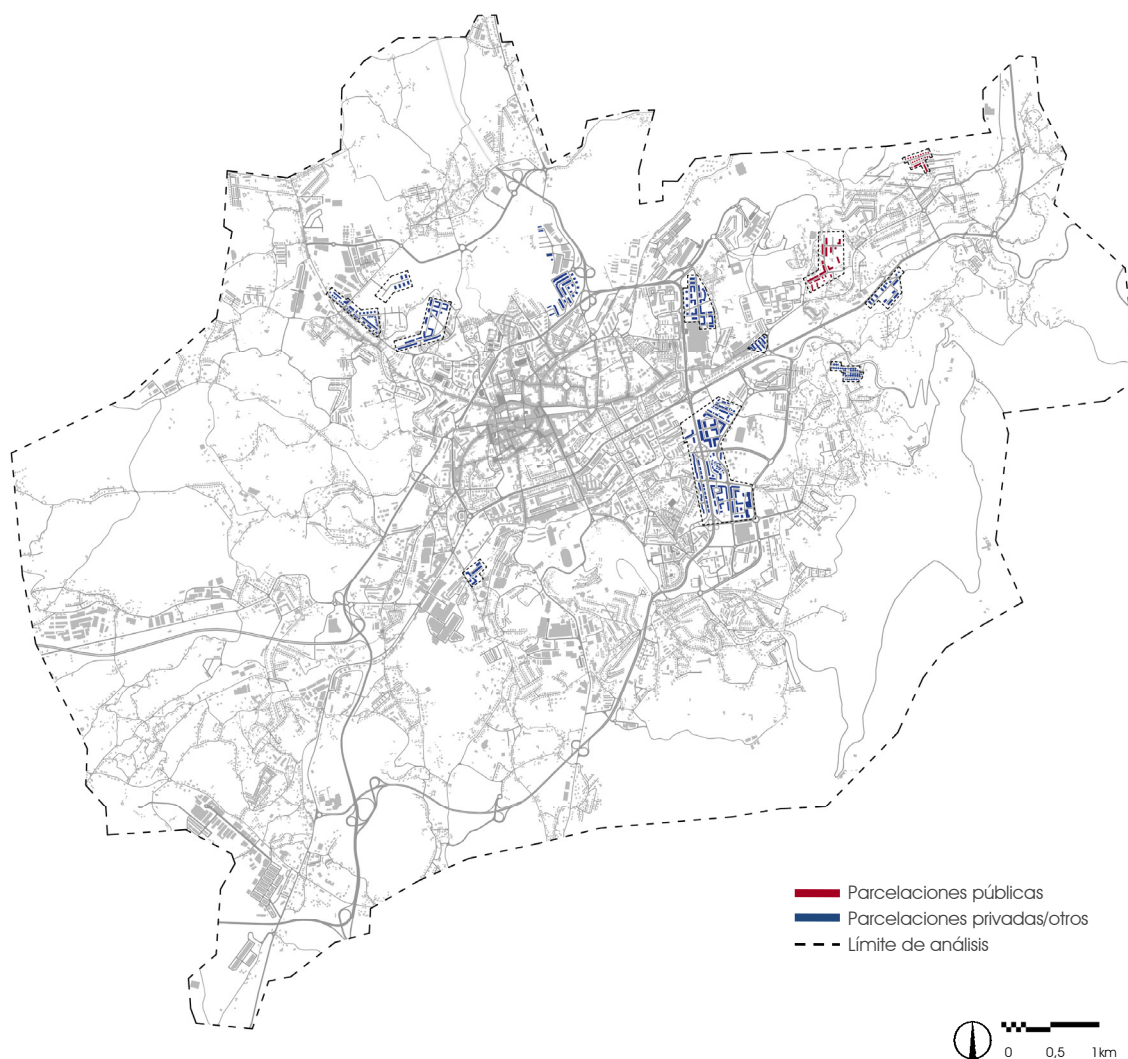


Fig. 115 - Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes entre 1994-2011.

En la figura superior se puede verificar una disminución de la promoción pública en lo relativo a los procesos de parcelación más relevantes a partir de los años 90s, aumentando los proyectos de iniciativa privada que, en consecuencia y cada vez más, influirán de manera directa en las dinámicas urbanas.

La mayoría de las parcelaciones de iniciativa privada se sitúan de la mitad Norte del área de estudio y en zonas de muy buena accesibilidad, ya que se sitúan próximas a los principales ejes de comunicación regional. Destaca por su gran tamaño la intervención privada contigua al tramo Este de la vía rápida urbana finalizada en los 90s, además de por colmar un vacío urbano existente, 'cosiendo' dos partes de la ciudad que anteriormente no se 'tocaban'. En lo referente a las parcelaciones de iniciativa pública éstas son realizadas en Gualtar, siendo la más importante por su impacto en la freguesia aunque incompleta, la urbanización propuesta en el PP de Gualtar Centro propuesto en el PRMTMB de 1982 (fig. 94-95, p. 193).

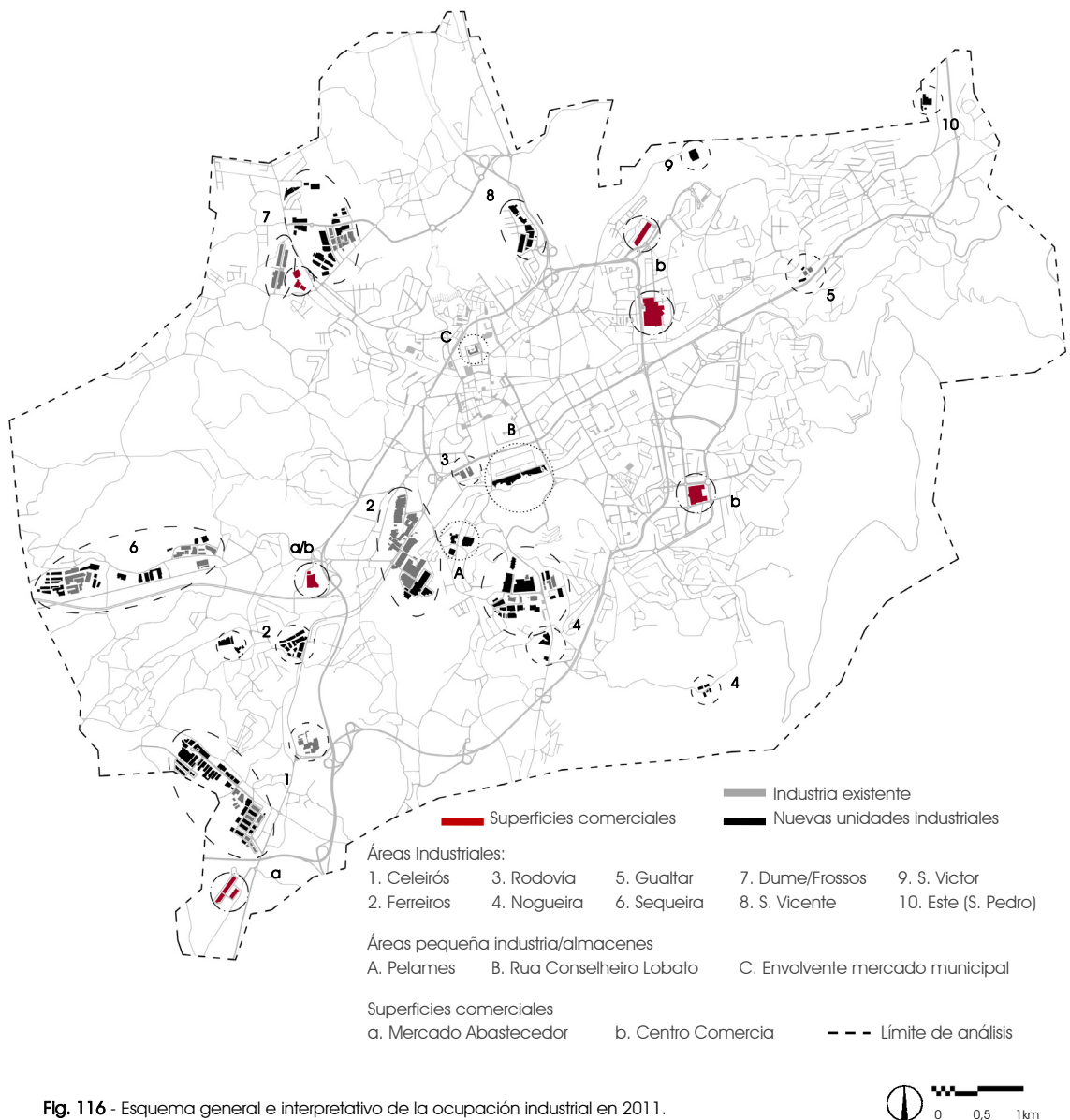


Fig. 116 - Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 2011.

En 2011 se consolidan la mayoría de las zonas industriales más antiguas –Ferreiros, Rodovía y Pelames–, y los parques de Nogueira, Celeirós, Sequeira y Dume/Frossos ven ampliadas sus instalaciones. A pesar de la Tc negativa en el sector secundario en la última década²⁴, la actividad industrial en Braga aumentó, creándose nuevas zonas industriales en Ferreiros, Nogueira, S. Victor, S. Vicente y Este (S. Pedro), aunque ninguna de gran tamaño y extensión, verificándose una ocupación del 35% de las áreas propuestas para la actividad desde el PDMB de 1994 (Memoria PDM, 2011). Además, es importante destacar las nuevas áreas comerciales distribuidas alrededor de la ciudad, donde se refleja el cambio en el tejido económico y la importancia que va asumiendo progresivamente el sector terciario, ya que protagoniza una Tc entre 1991-2011 de 77,45%, es decir, 20.827 personas activas más en este periodo de tiempo.

24. 6811 (-21,71%) personas menos empleadas en este sector entre 2001-2011, ver Capítulo II. Contextualización, punto 2.4. Aspectos Económicos (p.82).

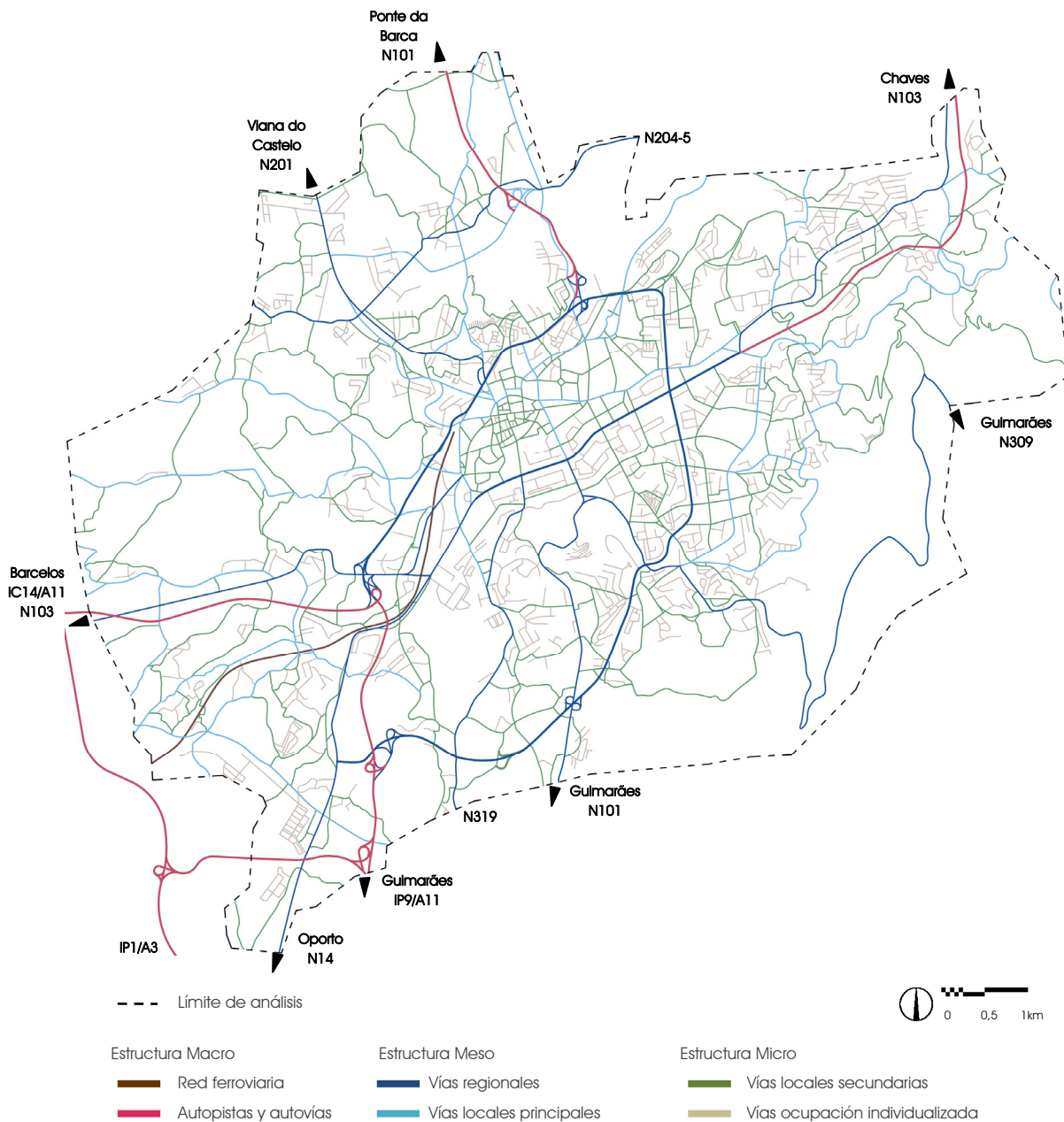


Fig. 117 - Esquema general de las infraestructuras de comunicación en 2011.

La entrada de Portugal en la UE le permitió acceder a una gran cantidad de fondos para la inversión en infraestructuras de comunicación, es decir, los QCA anteriormente mencionadas. La integración de Braga en la Red Nacional de Comunicaciones fue tardía, ya que sólo fue a partir de los 90s cuando se comenzó a construir la IP9/A11 y la IC14/A11 comunicando las principales vías de la ciudad con la IP1/A3, principal autopista que une Lisboa-Valençã. Por otro lado, la mejora de la carretera N101 supone una ventaja para las comunicaciones entre Braga y la región Norte, a lo que se suma la creación de la nueva vía que continúa el trazado de la *Av. João Paulo II* hacia Este (*Av. General Carrilho da Silva Pinto/Av. de S. Bento/Av. de S. Pedro/Av. do Fija*), funcionando como alternativa a la N103 y evitando así cruzar el centro de Gualtar donde el tráfico y los tiempos son más lentos.

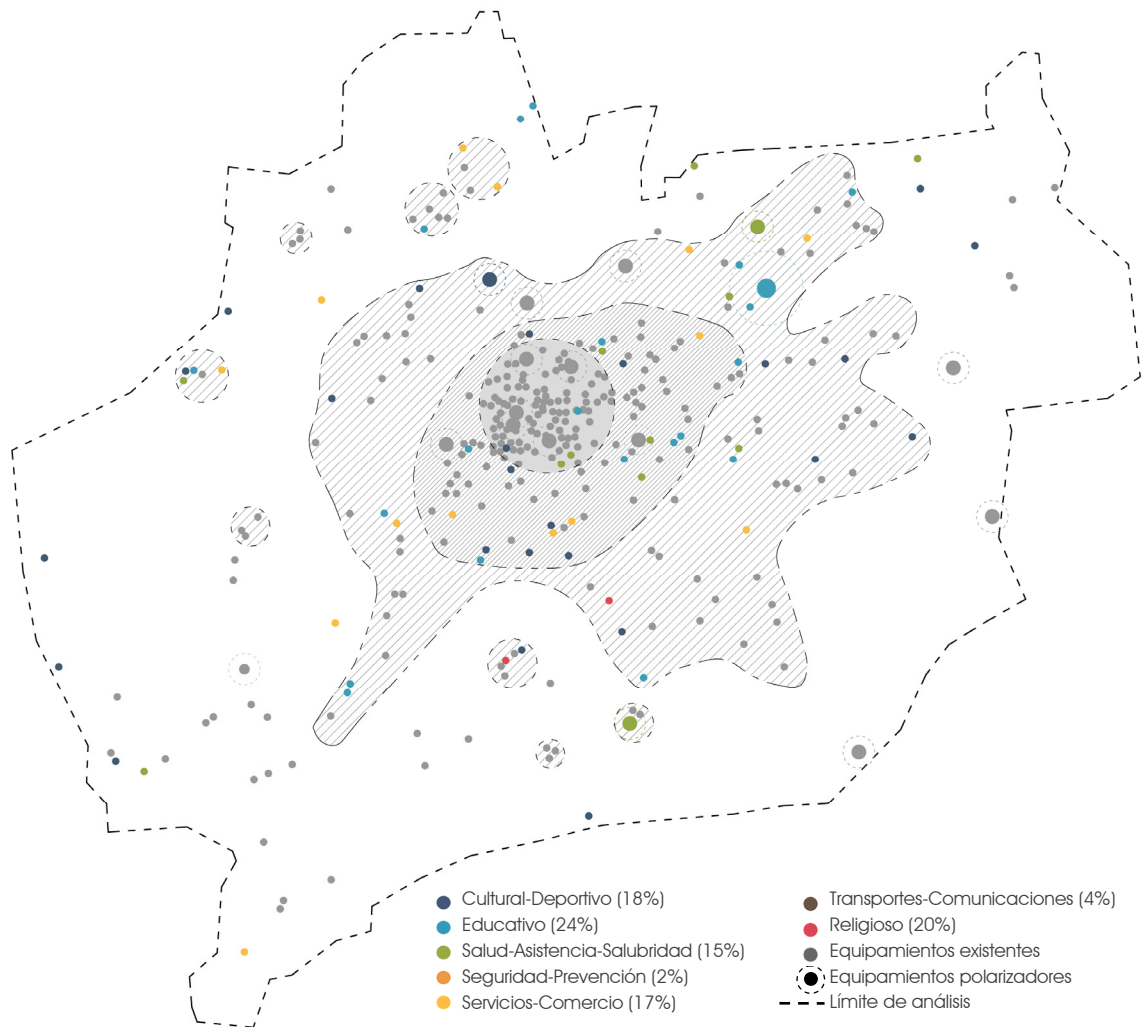
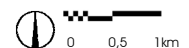


Fig. 118 - Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 2011.



La consolidación de los equipamientos refleja un área central de concentración coincidente con la ciudad compacta donde el número de éstos es elevado. A continuación se detectan dos áreas de cobertura equipamental bastante diversificada donde progresivamente la agrupación y concentración de las unidades va disminuyendo. En el resto del área los equipamientos se agrupan en pequeños focos de concentración, siendo los culturales-deportivos, educativos, sanitarios y de servicios los grupos donde más se invirtió. El aumento del número de unidades quizá no fue tan significativo como en el periodo anterior, pero entre los pocos que se hicieron hay varios con cierta relevancia y polarizadores: la creación de nuevas instalaciones de la UM refuerza y aumenta su carácter polarizador no solo a nivel municipal, si no regional e incluso nacional; la inversión hecha en salud y asistencia social es importante, creándose dos nuevos hospitales, el *Hospital Universitario* y el *Hospital Privado de Braga* en Nogueira; otro es el *Estádio Axa* considerado importante además de por su función deportiva, por constituir un marco arquitectónico debido a que su autor, Souto de Moura, ganó el premio Pritzker de arquitectura en 2011 por la realización de su proyecto.

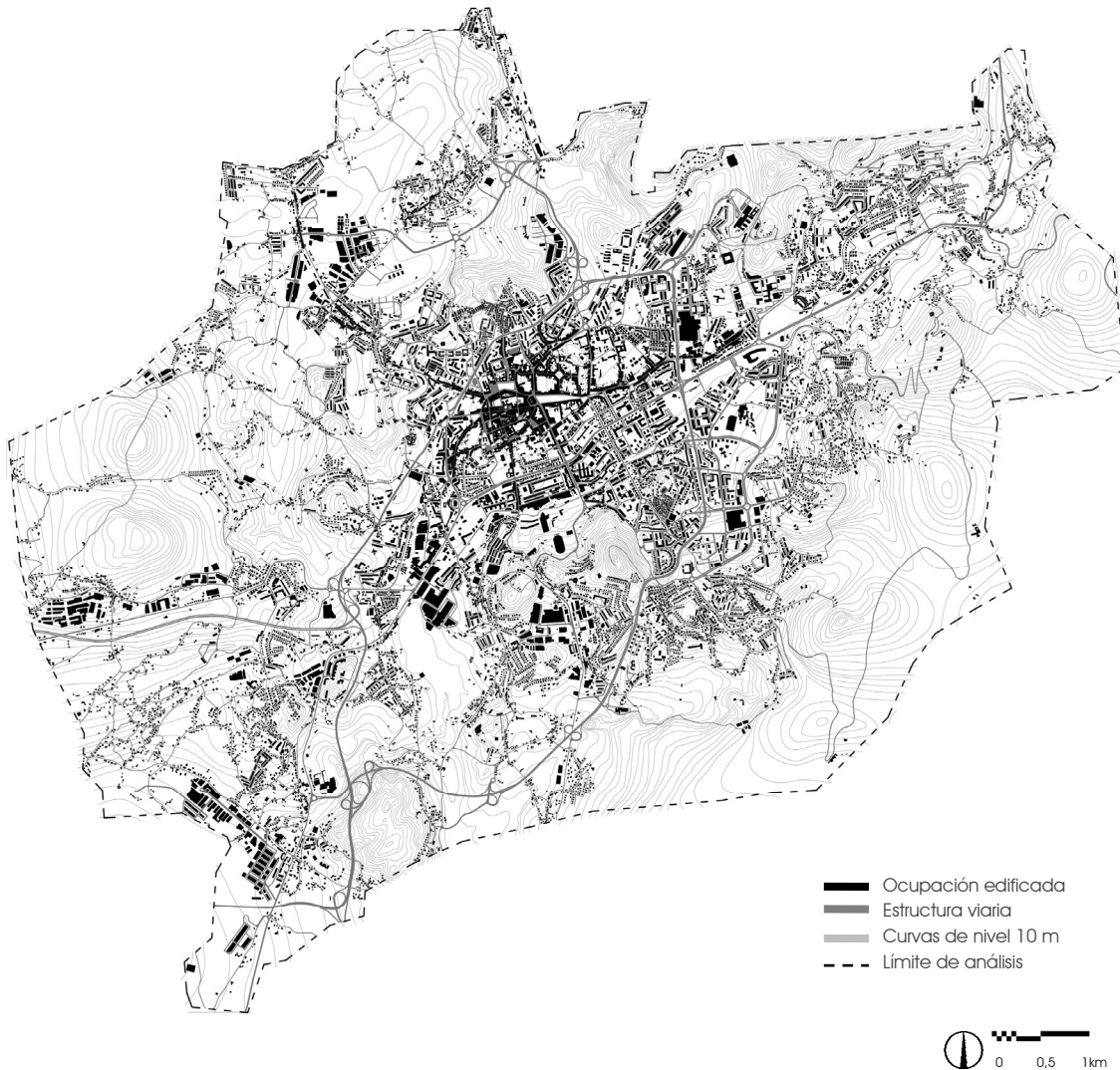


Fig. 119 - Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 2011.

Se podía apreciar al comenzar este análisis la existencia de una relación entre los accidentes geográficos, la ocupación edificada y la estructura viaria. En este momento se puede seguir afirmando la existencia de esta correlación, ya que los sistemas montañosos, en especial la *Serra dos Picos*, actúan como 'elementos barrera' que delimitan y condicionan el desenvolvimiento y expansión urbana. En la imagen superior se puede apreciar el fuerte crecimiento a Sureste que, aunque intenso, no sobrepasa las cotas más altas de los principales montes, influenciando a que la consolidación de la mancha urbana se realice de forma más compacta. En cambio en las *freguesias* de Ferreiros, Aveleda o Sequeira, donde el terreno es caracterizado por las amplias planicies que forma el valle del río Este, las edificaciones se distribuyen de una manera más dispersa creando vacíos urbanos y territorios de baja densidad. Finalmente referir que las nuevas infraestructuras viarias consideradas 'macro' también se adaptan a la topografía del territorio, facilitando el trazado suave de los ejes y evitando así las variaciones bruscas de pendiente, ya que las vías de estas características se vuelven peligrosas cuanto más sinuosa sea su trayectoria.

5.5.2. Relación entre los Principales Elementos Urbanos en 2011

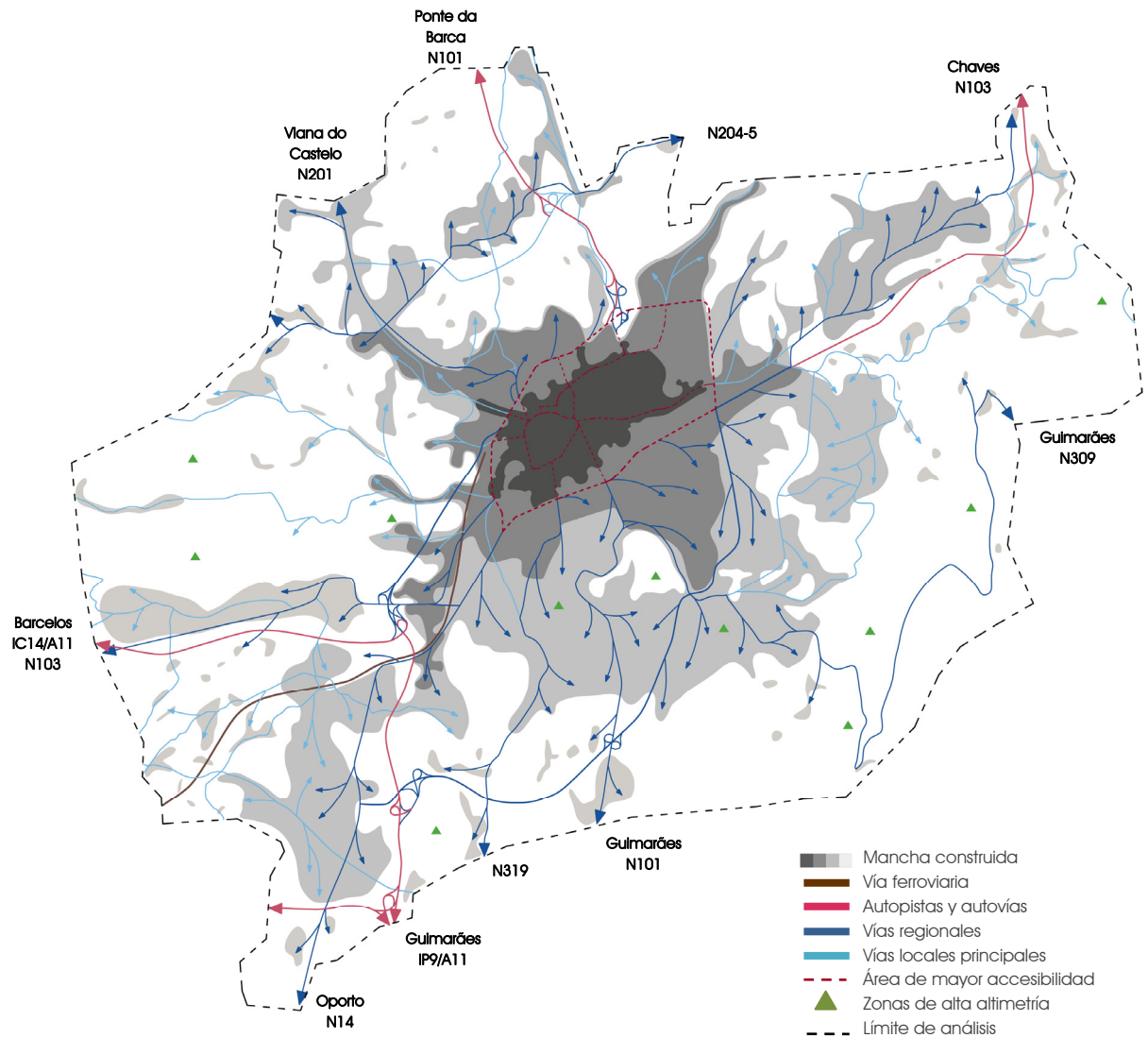
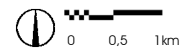


Fig. 120 - Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 2011.



Llegados a este punto, se puede afirmar que definitivamente la mancha construida se articula en base a las infraestructuras de comunicación, concretamente en base a las vías regionales y de distribución local principal N201, N103, N14 y N101. Las nuevas vías macro inauguradas entre 2001-2005, llegaron en un momento en el que la mancha urbana ya se había expandido descontroladamente, funcionando más como un elemento de 'fractura' que como un elemento 'estructurador'. Para entenderlo basta con observar la imagen superior, donde se puede verificar que la mancha construida de la *freguesia* de Sequeira no crece hacia Sur debido a la presencia de la IC14, ocurriendo lo mismo en Celeirós con la vía IP9 que limita la expansión hacia Este y Sur y, de igual modo en Gualtar con la variante de la N103. Por otro lado, la conclusión de la vía rápida urbana facilita la circulación viaria sin tener que atravesar el centro de la ciudad, al mismo tiempo que permite el acceso a la vía IP1 a través de los ejes IC14 e IP9.

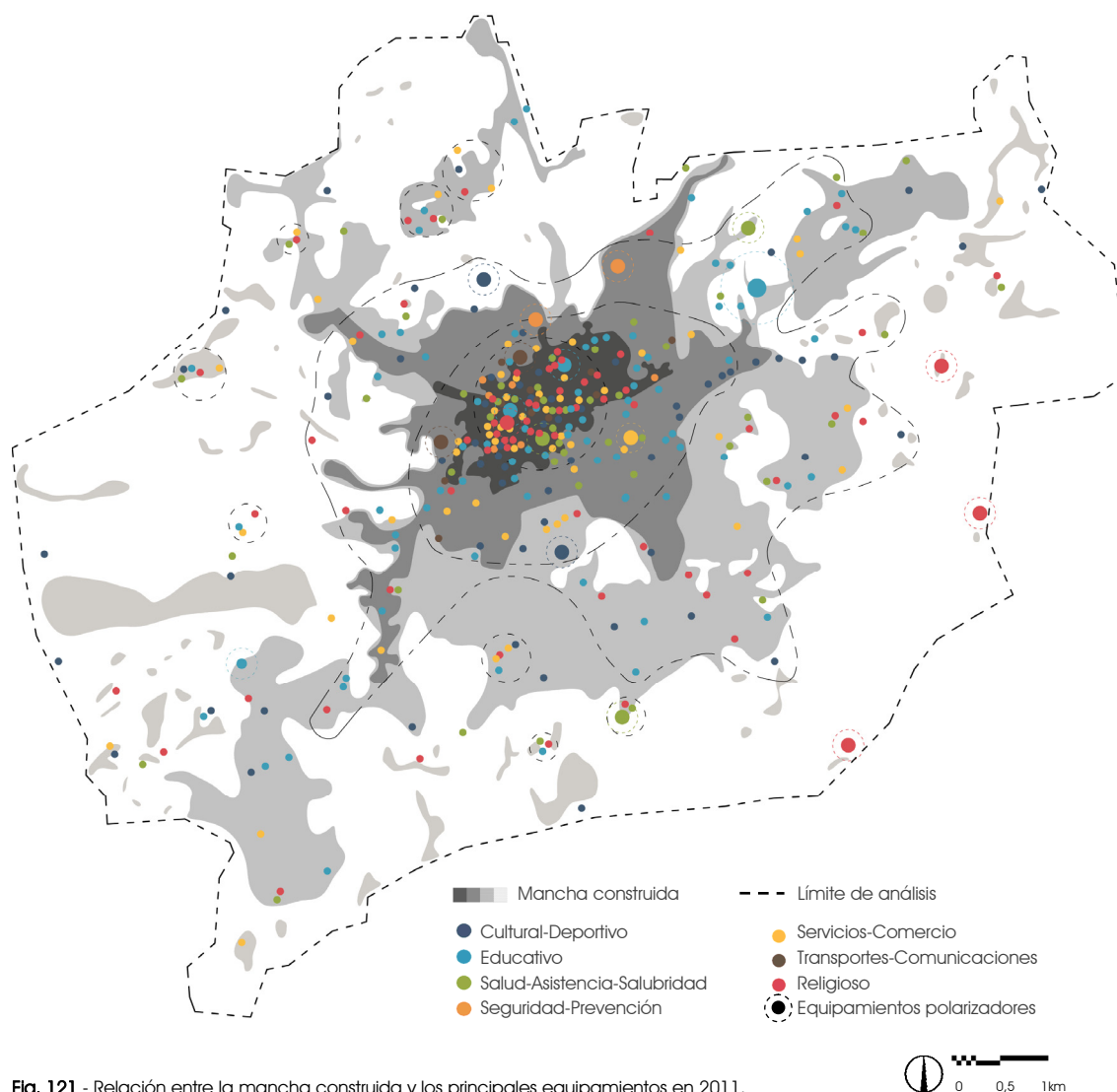


Fig. 121 - Relación entre la mancha construida y los principales equipamientos en 2011.

Se observa una tendencia a la concentración de los equipamientos en el núcleo central correspondiendo a la zona de más densidad. En este primer límite de concentración se sitúan un 28% del total de unidades y predominan los equipamientos religiosos (24%) y de servicio-comercio (21%). El segundo límite de concentración rodea al primero y en él se encuentran un 24% de los equipamientos totales, abundando los educativos (32%), cultural-deportivo (23%) y servicio-comercio (18%). El tercer perímetro es más irregular que los anteriores, ya que se adapta a la forma en la que la ciudad crece, contiene el 25% de los equipamientos totales, siendo los educativos (32%), religiosos (21%) y cultural-deportivo (19%) los más abundantes e inexistentes los de transporte-comunicaciones. En el resto del área se distribuyen dispersa y aleatoriamente en pequeños focos de concentración normalmente próximos a pequeños-medianos aglomerados urbanos. En esta área se localizan un 23% del total de unidades siendo los más predominantes los equipamientos religiosos y cultural-deportivo (23%). Finalmente gracias a la figura superior se puede determinar que los equipamientos tienden a concentrarse en áreas de gran densidad, disminuyendo en número y proximidad a medida que se alejan del centro.

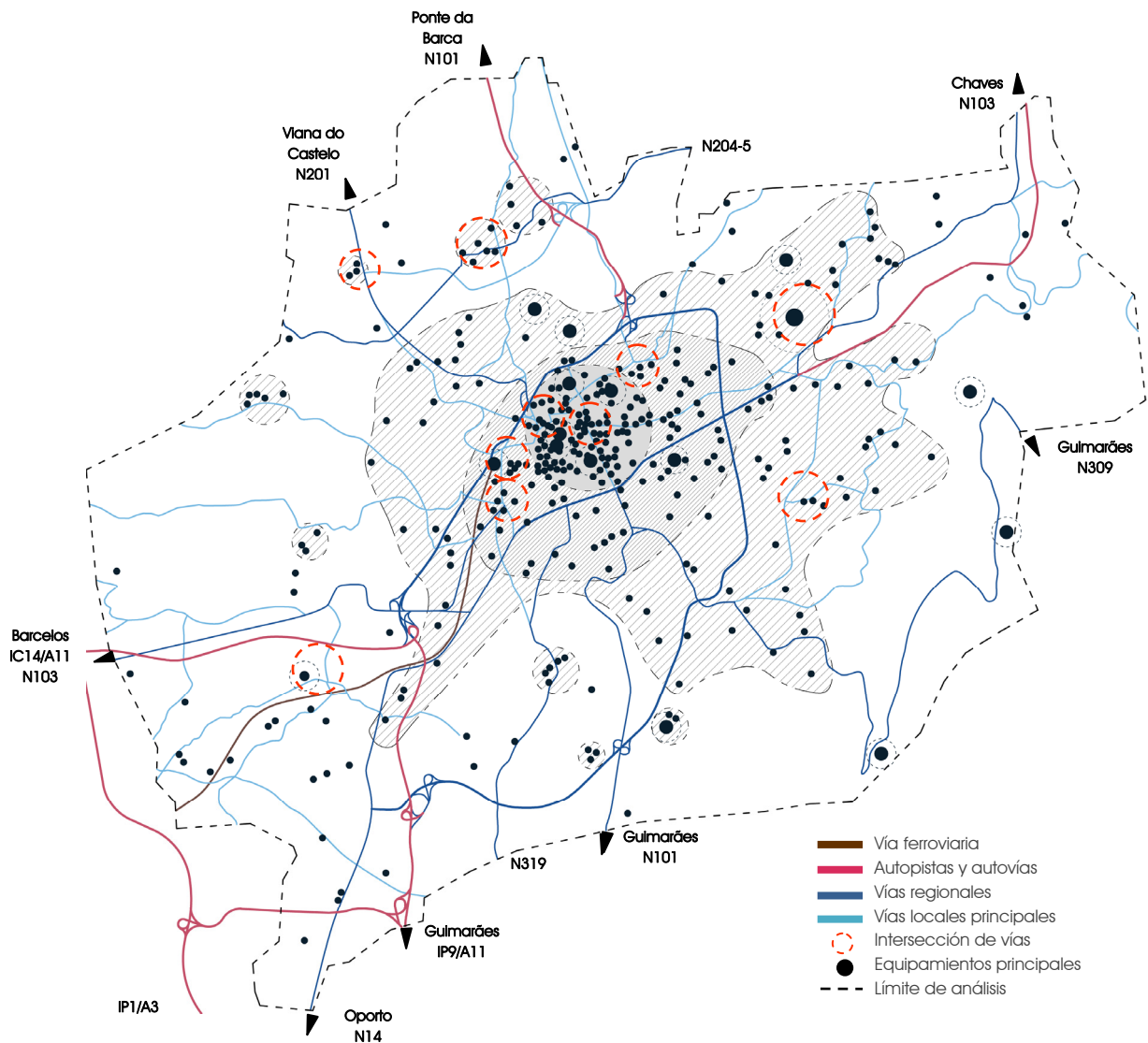


Fig. 122 - Relación entre las infraestructuras de comunicación y los principales equipamientos en 2011.

Recurriendo a lo descrito anteriormente, cuando se afirmaba que la cobertura equipamental era mayor en zonas donde se registran densidades constructivas elevadas –como ocurre en la mayoría de los centros urbanos–, es lógico y de esperar que suceda lo mismo cuando se habla de su relación con las infraestructuras de comunicación, siendo equitativa la abundancia del número de equipamientos con el número de ejes viarios, puesto que la mayor concentración de unidades se sitúan en el centro, lugar donde también se registran mayor número de vías. A medida que se alejan del núcleo urbano se reducen en cantidad²⁵ y tienden a situarse próximos a los principales ejes de acceso y en zonas de buena accesibilidad, como por ejemplo en el cruce de dos o más vías. En la figura superior se puede comprobar lo referido, destacando el caso de la mayoría de los equipamientos polarizadores, pero sobre todo, de las nuevas superficies comerciales y de servicios como se podrá verificar a continuación.

25. 348 ud. totales (100%): zona 1: 98 ud. (28%), zona 2: 85 ud. (24%), zona 3: 86 ud. (25%), zona 4: 79 ud. (23%).

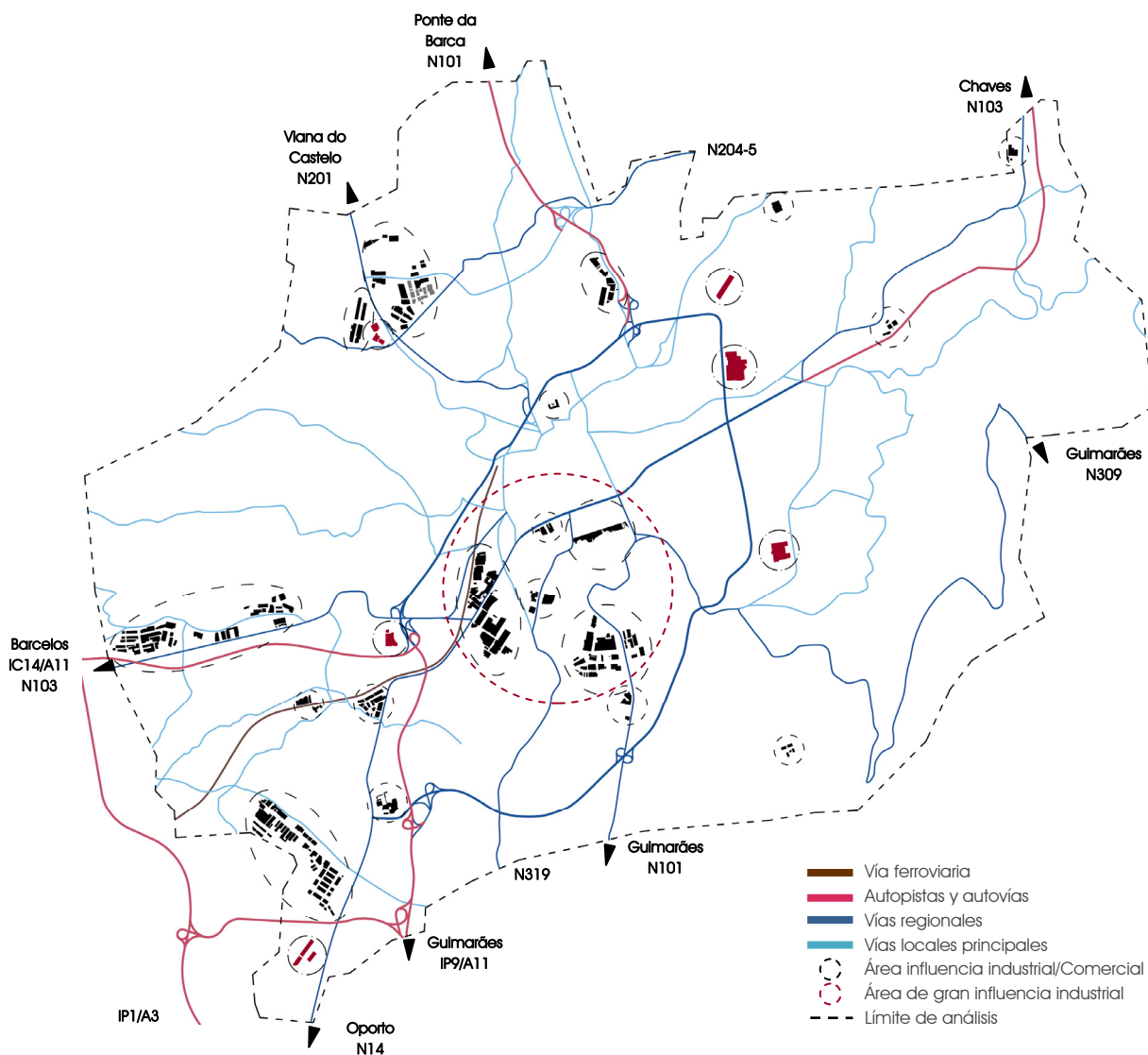


Fig. 123 - Relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial en 2011.

La relación entre las infraestructuras de comunicación y la industria destaca ahora gracias a la nueva y favorable situación en comparación con épocas anteriores. Favorable debido a los nuevos ejes viarios macro que permiten una mayor efectividad para la actividad gracias a la fluidez del tráfico que permite el rápido transporte de mercancía. Se puede observar que prácticamente todos los grandes parques industriales están próximos a vías de alta velocidad y de las nuevas variantes de las carreteras N101 y N103. Además, la intensidad industrial se sigue situando en la mitad Sur del área considerada, probablemente por la influencia que ejercen las importantes ciudades de Oporto, Guimarães y Barcelos, atrayendo a la actividad industrial a que se sitúe próxima a los ejes de comunicación con dichos aglomerados urbanos. Por otro lado, retomando lo anteriormente referido, las nuevas superficies comerciales también tienden a localizarse en áreas de buena accesibilidad, cerca de las principales vías de comunicación, destacando los centros comerciales situados a lo largo del tramo Este de la vía rápida urbana.

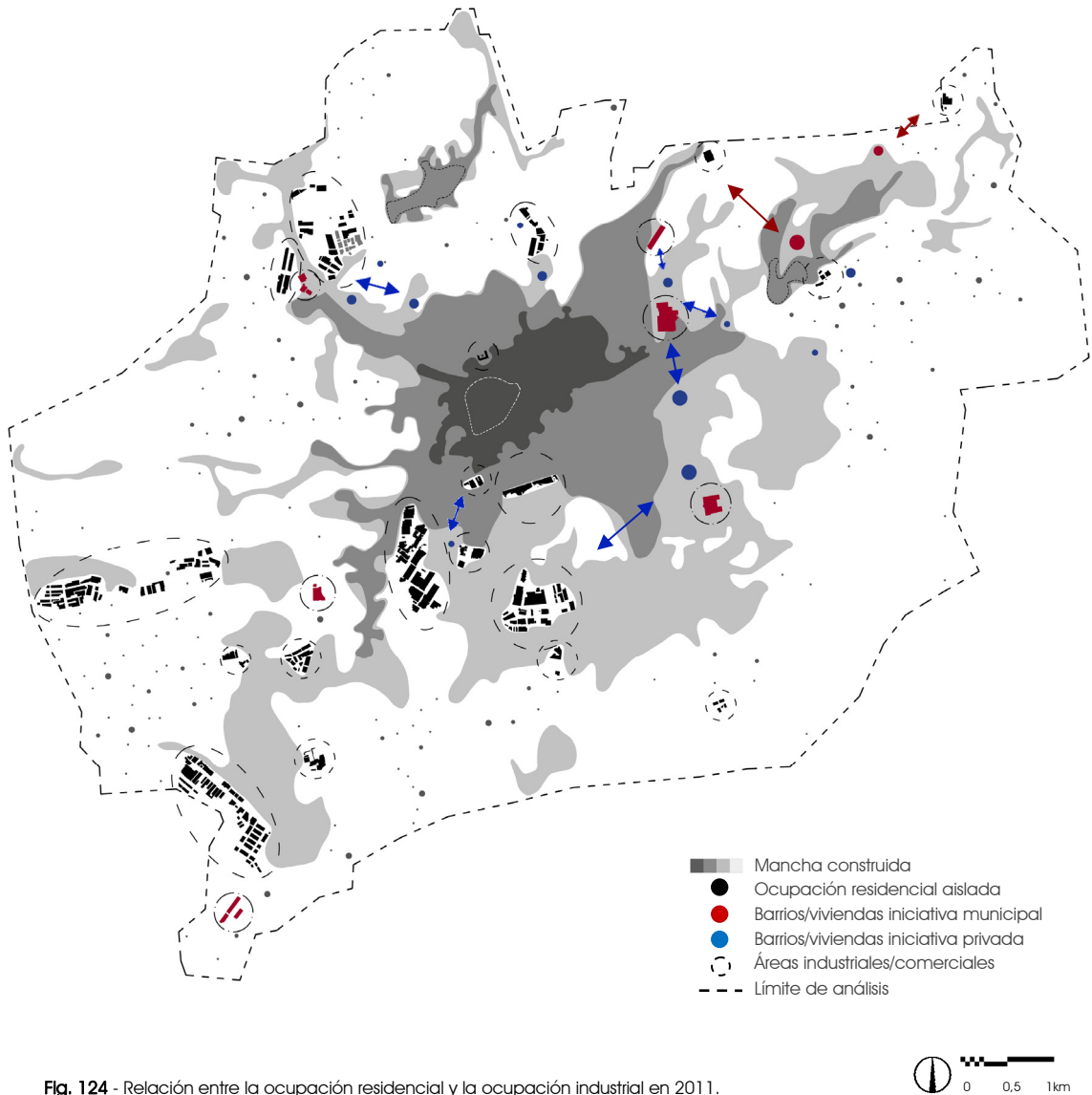


Fig. 124 - Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 2011.

Definitivamente la descentralización de la actividad industrial gana todavía más fuerza y es más evidente ahora que en fases anteriores, continuando en relación con la ocupación residencial ya que observa que las unidades de industria y almacenes se sitúan muy próximas a áreas residenciales. En comparación con la época anterior, se aprecia un desenvolvimiento urbano mayor en torno a estas zonas industriales, sobre todo en las *freguesias* de Frossos (Tc 70,46%) Ferreiros (Tc 60,10%) y Celeirós (Tc 16,88%) (Censos 1991, 2011). Por otro lado, la escasa promoción de vivienda pública hace que la iniciativa privada tenga más oportunidades de actuación, creando barrios residenciales de clase media/alta en zonas de buena accesibilidad y servicios públicos, destacando la proximidad de algunos de ellos a las grandes superficies comerciales. Se verifica que la distribución de estos barrios es realizada en torno a la corona periférica de la ciudad, favoreciendo la tendencia de despoblación del centro urbano debido a que las nuevas viviendas satisfacen mejor las actuales necesidades de la población.

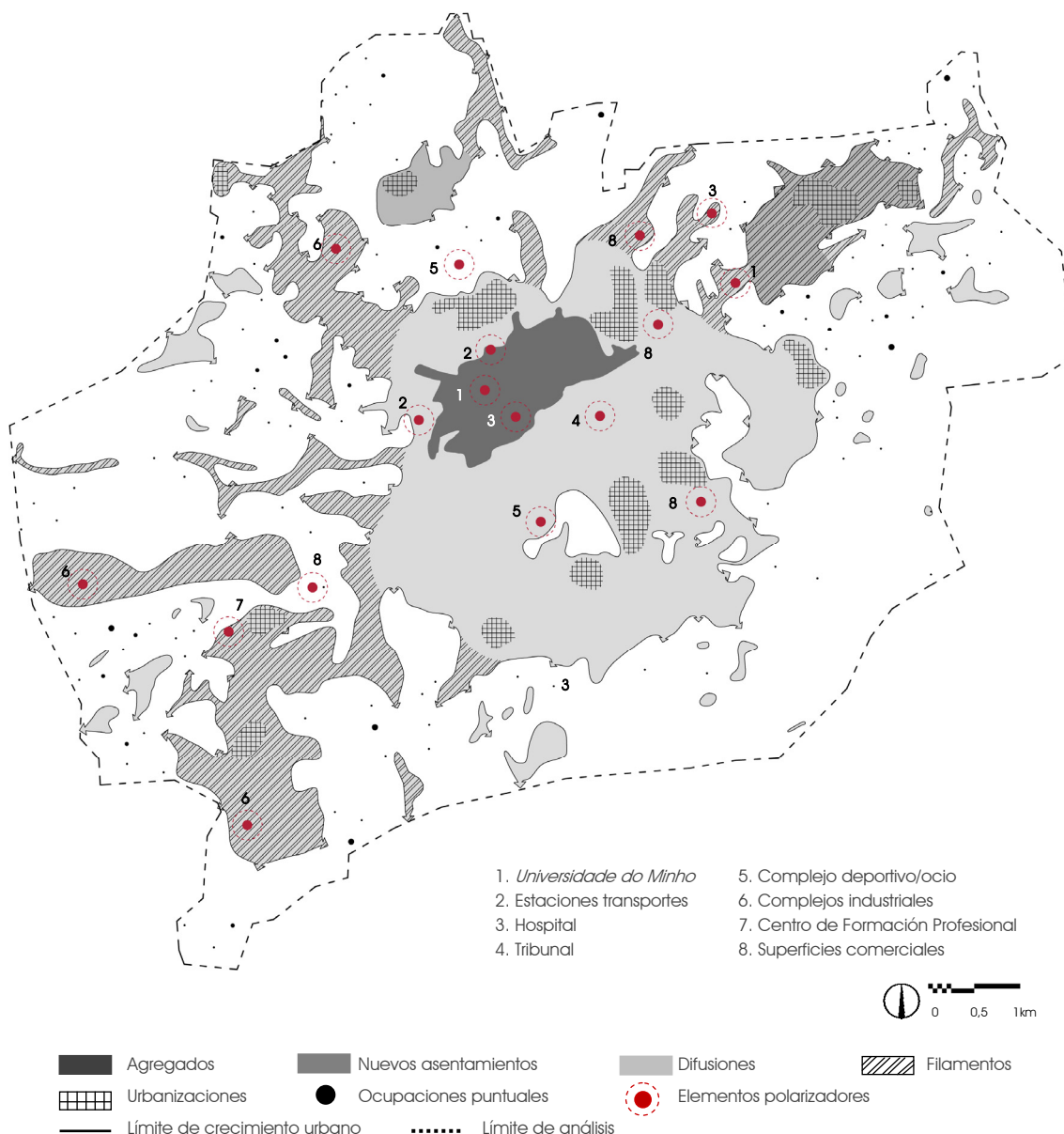


Fig. 125 - Interpretación de la forma urbana de Braga en 2011 basado en los conceptos de Font (2007) (fig. 07, p. 55).

Como se ha referido anteriormente Braga crece en población residente desde 1991 un 26,78% (40.238 habitantes), hecho que se ve reflejado en el crecimiento de la mancha urbana. El núcleo tradicional se mantiene sin cambios y sigue siendo la parte más compacta y densa. Sin embargo la zona limítrofe al centro se expande desmesuradamente en todas direcciones y de manera desorganizada, pudiendo afirmar llegados a este punto, que el crecimiento se ha efectuado de forma espontánea y natural, estructurado en base a las principales vías de comunicación entre la ciudad y la región (filamentos).

La red de infraestructuras de comunicación que articula la mancha construida está compuesta por una estructura viaria medieval consolidada, que todavía hoy subsiste en el Centro Histórico

con algunos cambios con respecto a su forma original debido a la abertura de nuevos ejes. En esta zona (agregados) hay una numerosa cantidad de vías –en su mayoría peatonales– que estructuran el área donde se registran los mayores valores de densidad constructiva, por lo que se puede verificar y afirmar la correlación existente entre estos dos elementos urbanos. A partir de este centro nacen un conjunto de vías regionales que dan al plano una forma radial, constituyendo así un modelo de plano radiocéntrico donde la edificación se va asentando a lo largo de los principales ejes de acceso, dando a la ciudad una imagen de 'estrella'. La estructura viaria del ayuntamiento tiene además un sistema secundario de anillos y radiales, compuesto por la denominada vía rápida urbana –*Circular Norte* y *Circular Sur*– que realiza la conexión a la autopista principal del País (IP9/A3) a través de los ejes IC14/A11 e IP9/A11, permitiendo el refuerzo y la aproximación de Braga al litoral de Portugal, con el Norte a España y con el Sur a Oporto y Lisboa. Por otro lado, la mejora de la infraestructura ferroviaria es un punto positivo para el municipio, ya que ofrece una alternativa muy práctica para el desplazamiento de personas y mercancías, gracias al duplicado y mejora de las vías del tren que permiten menores tiempos y mayores velocidades en los recorridos²⁶.

Actualmente se puede verificar que la expansión urbana a lo largo de las vías ha ido en aumento (filamentos). La presencia de la Autopista IP1/A3 y los ejes IC14/A11 e IP9/A11, así como la vía rápida urbana, forman una compleja infraestructura viaria que da apoyo a la 'explosión urbana' permitiendo alcanzar territorios muy alejados del centro principal. La reciente mancha construida se presenta fragmentada y con un aumento de escala, beneficiada gracias a las nuevas y amplias vías que han abierto nuevos frentes periféricos con muy buena accesibilidad. Esta forma de crecimiento contradice la manera tradicional de planeamiento y expansión, cuando la escala era local y donde la ciudad se planeaba en base a los Planos de Pormenor.

Otro factor que beneficia este crecimiento descompensado es la descentralización tanto de la industria como de los principales equipamientos para zonas muy distantes del centro urbano. En el caso del primero se observa una tendencia de concentración industrial en la mitad Sur del área de análisis, entre las carreteras en dirección a Barcelos (N103), Oporto (N14) y Guimarães (N319, N101), contribuyendo a que la mancha urbana se extienda en dirección Sur, a pesar de que esta zona no sea la mejor alternativa de expansión si se consideran las características topográficas, siendo este un terreno bastante abrupto en comparación con el territorio plano que se extiende a Norte formando el valle del río Cávado. En el caso de los segundos, la descentralización de algunos equipamientos del centro urbano debido posiblemente a la necesidad de espacio, favorecen el desarrollo urbano en torno a estas unidades. El ejemplo más claro de estos hechos es el campus universitario de Gualtar de la UM, protagonista y elemento polarizador del gran desenvolvimiento urbano dado en la *freguesia* –registrándose entre 1991-2011 Tc de población del 70,46% y de edificado del 64,24%–, pudiendo seguir considerándose como un sub-núcleo de la ciudad a pesar de que con el fuerte crecimiento registrado, el aglomerado que comenzó siendo independiente del centro urbano ya se

26. En 1991 el viaje en tren Braga-Oporto duraba 93 min. de media, hoy en día 45 min.

encuentra prácticamente integrado en la mancha urbana general, presentando signos de crecimiento lineal a lo largo del eje que lo atraviesa.

A pesar del gran desenvolvimiento urbano registrado hasta la fecha y de la descentralización de algunos equipamientos, Braga sigue siendo una ciudad de un sólo centro, es decir, una ciudad monocéntrica, todo el resto es considerado periferia. Para entenderlo, el centro podría considerarse el 'todo' y la periferia la 'nada', todos los elementos de atracción –zonas comerciales, escuelas, espacios públicos, plazas, etc.– en términos de estructura funcional, están todos en el centro. Las nuevas urbanizaciones creadas en la corona periférica de la ciudad como 'barrios' que podrían dar lugar a nuevos polos de atracción, en realidad son barrios dormitorio donde no existe otra cosa que mayoritariamente vivienda y donde el espacio público es compuesto por casi exclusivamente vías. De esta forma sólo el espacio público del centro es utilizado y por ello, en términos funcionales, Braga es considerada una ciudad monocéntrica.

Un problema grave que se aprecia en el desenvolvimiento urbano de la ciudad es la manera 'pulverizada' de expandirse a lo largo y ancho del territorio. Este hecho dificulta creación de nuevos focos de desenvolvimiento donde se podrían concentrar equipamientos y servicios públicos que diesen respuesta a las necesidades básicas de sus residentes, localizándose en el centro principal equipamientos peculiares a los que no se recurre diariamente como el Ayuntamiento, la Catedral, el Hospital o el Tribunal. De esta forma todo el territorio sería utilizado.

Otra de las dificultades de este tipo de expansión es la incapacidad de los transportes públicos de ser eficientes y suponer una alternativa al uso automóvil, el cual se impone cada vez más. No existe ninguna conexión entre el tren, los autobuses interurbanos, los taxis, la bicicleta y el peatón. Fuera del núcleo urbano simplemente la posibilidad de ir en bicicleta o a pie no se considera debido a que el ambiente urbano peatonal es pésimo, ya que casi única y exclusivamente existen vías. Se puede afirmar después del análisis efectuado que para las personas que residen en la periferia la utilización del automóvil se vuelve obligada para prácticamente todos los desplazamientos que necesiten realizar.

El transporte público no funciona puesto que no hay condiciones para que se presente como una alternativa atractiva para la población, contribuyendo a que el vehículo propio domine sobre los demás. Esto se debe al cambio de una escala local, donde la ciudad podía recorrerse toda a pie, para una escala más global, donde las distancias se vuelven enormes y donde la posibilidad de ir a pie se considera poco práctica. Además la propia configuración de la ciudad permite el acceso del automóvil al centro, ya que como se ha comprobado en los esquemas anteriormente presentados, durante muchos años y lo sigue siendo, la zona más accesible es la que rodea el antiguo núcleo medieval, conectada con la vía rápida de circunvalación que, en algunos tramos (*Av. da Imaculada Conceição/Av. João XXI*) se encuentra totalmente absorbida por la mancha urbana ya consolidada, dificultando la rápida y fluida circulación del tráfico.

5.5.3. La Revisión del PDM de 2001 y 2011

Los errores anteriormente citados del PDMB de 1994 fueron corregidos en de 2001 (*Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2001*), revisión anterior a la del 2011. Los cambios principales impuestos en el plano de 2001 fueron el aumento en exceso de los suelos urbanizables frente a las expectativas de crecimiento urbano para los próximos 10 años. Este hecho pretendía reducir la especulación inmobiliaria, generada tanto por la inercia de algunos terrenos con capacidad constructiva, cuyos propietarios no mostraban voluntad de urbanizar, como por la formación de monopolios de los principales inversores y porque las políticas urbanas utilizadas no visasen una intervención directa del municipio en el mercado de los suelos (al contrario de lo que ocurría en la década de los 80s) (Corais, 2003). Tal cantidad de suelo urbanizable daba gran flexibilidad a las dinámicas urbanas así como oportunidades para el desenvolvimiento del Ayuntamiento, pero por el contrario también repercutía en la incerteza de la transformación urbana y en el riesgo de crear acciones que dificultasen el desarrollo de proyectos centrados en la reestructuración territorial de la ciudad. Para combatirlo la autarquía definió estructuras orientativas a través de la elaboración de estudios de pormenor de las áreas más significativas y de la definición indicativa de un elemento primario de la forma urbana, la estructura viaria, el cual se pretendía que realizase las futuras acciones de conexión entre las varias partes del tejido urbano.

Analizando los resultados obtenidos (ver fig. 126, p. 233) se verifica que en relación a los espacios urbanizables propuestos en la revisión de 2001, cerca del 62% continúan expectantes, aunque es importante considerar también que sólo el 41% de ellos está disponible en el mercado, ya que cerca del 21% de estos espacios están vacantes desde 1994. La ocupación verificada en este período de los espacios de industria y almacenes propuestos fue de un 35%, estando todavía disponibles cerca de un 65% de los suelos destinados a este fin. Sin embargo, a pesar del amplio suelo disponible para la actividad se considera que las reservas disponibles para este efecto son insuficientes para satisfacer la demanda, ya que las actuales áreas existentes y/o propuestas de industria se encuentran diseminadas por el territorio, careciendo de un área de concentración industrial de gran dimensión capaz de albergar *clústers* de ámbitos específicos. Con respecto a los equipamientos propuestos la tasa de ocupación obtenida en esta altura es pequeña, sin embargo, las áreas ocupadas corresponden a equipamientos relevantes ya ejecutados como por ejemplo el Estadio Axa o el nuevo Hospital, entre otros. Relativamente al suelo rural –espacios agrícolas y forestales– se registran alteraciones significativas que no necesariamente están provocadas por la existencia de construcciones. Estos suelos se asocian normalmente a la RAN y REN por lo que las áreas contabilizadas en la figura 126 (p. 233) a tener en cuenta en el análisis de la alteración del uso, serán referidas en los apartados de espacios agrícolas/forestales. En la RAN se verifica la autorización de utilización del suelo para vías de comunicación y/o equipamientos, siendo mayoritarias las primeras. En cualquier caso, el área contabilizada presenta un porcentaje insignificante con respecto al uso original.

Los niveles de actuación del plano se basaban en varios objetivos, respectivamente, *apostar por un proyecto de crecimiento y desenvolvimiento municipal*, centrado en la mejora de la red viaria

y accesibilidades, de la oferta de servicios públicos/privados, y el aumento de los espacios urbanos; *corregir las asimetrías entre la ciudad y los restantes núcleos, con características de ruralidad, más o menos acentuadas*, basado en la previsión de las zonas de expansión de estos aglomerados con el fin de contener el éxodo de la población para áreas urbanas, promoviendo la mejora y calidad de vida en los espacios rurales, a través del aumento de infraestructuras, servicios y equipamientos colectivos así como la creación de espacios industriales; *equilibrar los principales sectores económicos*, buscando promover el crecimiento del terciario, en concreto la actividad comercial y de servicios, y una mayor sustento en el sector industrial a través de la creación de nuevas unidades; y *conseguir un equilibrio entre un proyecto de crecimiento y desarrollo urbano y conservación y recuperación de la riqueza patrimonial existente*, intentando promover un desarrollo y expansión urbana que tuviese en cuenta la defensa del patrimonio arquitectónico con valor histórico y cultural (Memoria PDM, 2011).

Llegados a este punto se puede confirmar que muchos de los objetivos que el PDM pretendía cumplir fueron logrados. En lo referente a la circulación, la creación de las nuevas infraestructuras viarias macro y la mejora de la vía férrea, permitieron alcanzar una mayor accesibilidad municipal –siendo que gran parte de la inversión pública realizada en el municipio fue destinada a las infraestructuras de comunicación–; los nuevos equipamientos, aunque pocos, poseen un gran carácter polarizador tanto municipal como regional, elevando la capacidad de atracción de residentes a la ciudad, a lo que se suma a reciente creación de Centros Comerciales y Parques Industriales que benefician la diversidad del tejido económico y la potenciación del sector terciario e industrial. Por otro lado, la dotación de zonas de futura expansión próximas a los aglomerados rurales para evitar el éxodo de la población para el centro urbano fue logrado, sobre todo si se consideran las *freguesias* de Nogueiró (Tc 297,56%), Fraiã (Tc 213,69%), Lamaçães (Tc 179,32%), Real (Tc 151,51%) y Frossos (Tc 113,73%), protagonizando un aumento de población sin precedentes entre 1991 y 2011 (Censos 1991, 2011).

El planeamiento adoptado desde los 80s demuestra el paso de un planeamiento tecnocrático a un planeamiento democrático pos 25 de Abril. El aumento de las competencias municipales denota el paso de un sistema político autoritario y centralista para un sistema democrático. La importancia de la democratización es asumida por la transferencia a las autarquías de algunos poderes dándoles más autonomía e impulsando una mayor participación, mayor divulgación y mayor transferencia (Corais, 2003). Esta primera generación de PDMs se caracteriza por planos de zonificación, con índices cuantitativos y con pocas orientaciones morfológicas, insuficientes para la estructuración y estrategia urbana. Es en este momento cuando se impone la necesidad de elaborar un nuevo modelo de plano de acuerdo con la nueva legislación –*Lei de Bases de Ordenamento do Território* (Decreto-Ley nº48/98) y la legislación de encuadramiento de los nuevos instrumentos de planeamiento territorial (Decreto-Ley nº380/99, alterado por los actuales Decreto-Ley nº316/2007 y por el Decreto-Ley nº46/2009), con la finalidad de hacer evolucionar y adaptar el plano a las nuevas necesidades y realidades actuales. En contraposición con los primeros planos que privilegiaban la expansión, la segunda generación de PDMs impone el

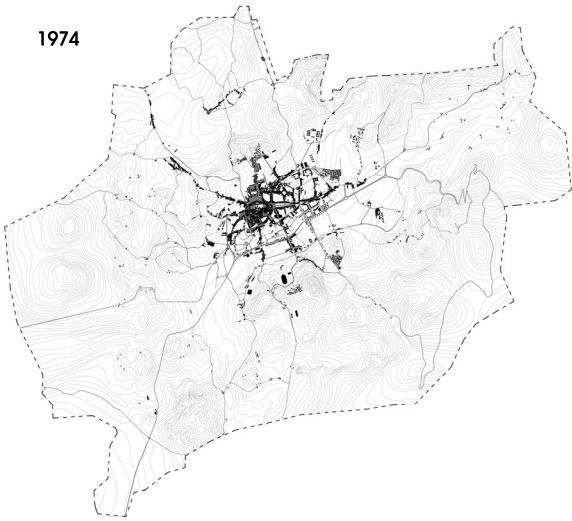
OCUPACIÓN DEL SUELO ENTRE 2001 Y 2010		Área km ² (aprox.)	% en relación a los espacios propuestos
ESPACIOS URBANIZABLES	TOTAL PDMB 2001	24,51	100%
	No ocupados hasta 2010	15,36	62,66%
	Previstos y no ocupados desde 1994	5,26	21,44%
	Ocupados hasta 2001	0,85	3,47%
	Ocupados entre 2001-2010	8,30	33,87%
	Vivienda	7,97	32,50%
	Industria	0,10	0,39%
	Vías	0,17	0,69%
Equipamientos	0,07	0,29%	
ESPACIOS DE INDUSTRIA Y/O ALMACENES PROPUESTO	TOTAL PDMB 2001	2,57	100%
	No ocupados hasta 2010	1,67	64,89%
	Previsto y no ocupados desde 1994	0,64	24,74%
	Ocupados entre 2001-2010	0,90	35,11%
	Industria/Almacenes	0,86	33,29%
	Vías	0,05	1,82%
ESPACIOS DE EQUIPAMIENTO PROPUESTO	TOTAL PDM 2001	4,30	100%
	No ocupados hasta 2010	3,45	80,21%
	Ocupados entre 2001-2010	0,85	19,79%
ESPACIOS FORESTALES	TOTAL PDM 2001	61,15	100%
	Ocupados/alterados entre 2001-210	0,91	1,49%
RESERVA ECOLÓGICA NACIONAL	TOTAL PDM 2001	41,08	100%
	Ocupados/alterados entre 2001-210	0,67	1,63%
ESPACIOS AGRÍCOLAS	TOTAL PDM 2001	45,88	100%
	Ocupados para otros fines entre 2001-2010	0,79	1,72%
RESERVA AGRÍCOLA NACIONAL	TOTAL PDM 2001	39,22	100%
	Autorización de utilización no agrícola	0,95	2,42%

Fig. 126 - Tabla "Ocupación del Ayuntamiento de Braga entre 2001-2010".

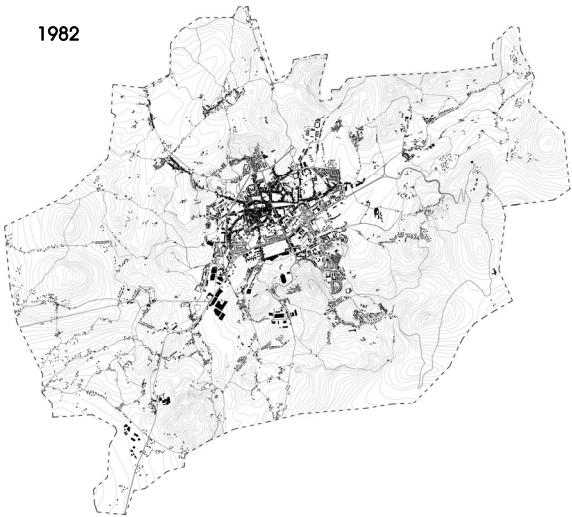
desafío de una gestión urbana centrada en la utilización de los espacios ya urbanizados y la valorización del patrimonio existente. La ley introduce un enfoque distinto de las UOPG, cuyo objetivo es el equilibrio de las rentas fundiarias (de manera a garantizar su viabilidad). Esta nueva generación de PDMs deberán contrastar el crecimiento urbano casuístico y disperso y las rupturas morfológicas, garantizando el carácter estructural de los espacios públicos y hallando mecanismos para que los promotores contribuyan en la realización de infraestructuras globales. Con el cambio del concepto de «espacio urbanizable» del Decreto-Ley nº69/90 para «espacios de urbanización programada» del Decreto-Ley nº380/99, se persigue la transformación del planeamiento portugués. Se trata de una apuesta en la cualificación del espacio urbano donde las acciones estructurales son programadas, las prioridades están establecidas y donde las áreas de expansión se confinan a las necesidades del crecimiento estimadas (Memoria PDM, 2011). En el caso de Braga, debido al nuevo cuadro legal impuesto se ve necesaria la revisión del plano de 2001, aportando cambios que consolidan cuestiones que inciden en una nueva estrategia de intervención. Así, las anteriores UOPG son redefinidas ya que la mayoría de ellas abarcaba terrenos caracterizados como suelo rural, teniendo como objetivo su transformación a suelo urbano, lo que no se encuadra actualmente con la nueva legislación vigente.

5.6. Síntesis Gráfica de la Evolución Urbana de Braga entre 1974-2011

1974



1982



1994

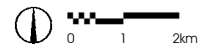
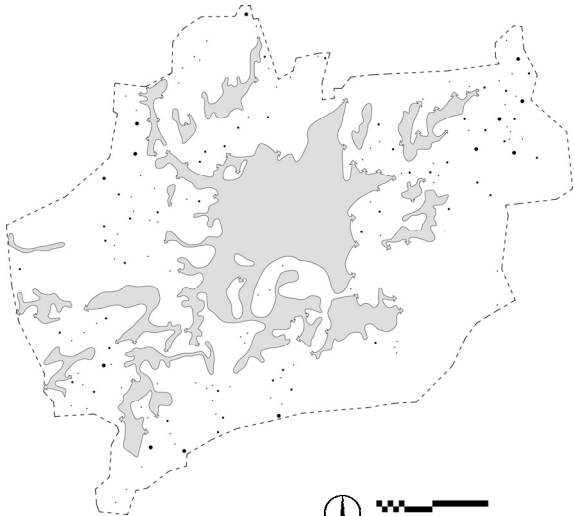
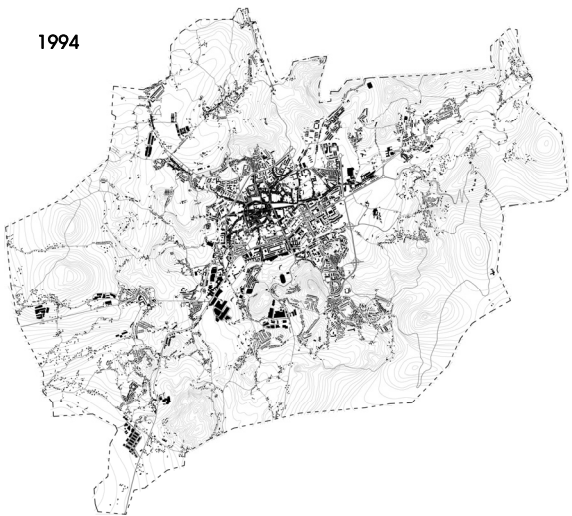


Fig. 127 - Evolución de la ocupación edificada y las infraestructuras viarias entre 1974-1994.

Fig. 128 - Evolución de la mancha construida entre 1974-1994.

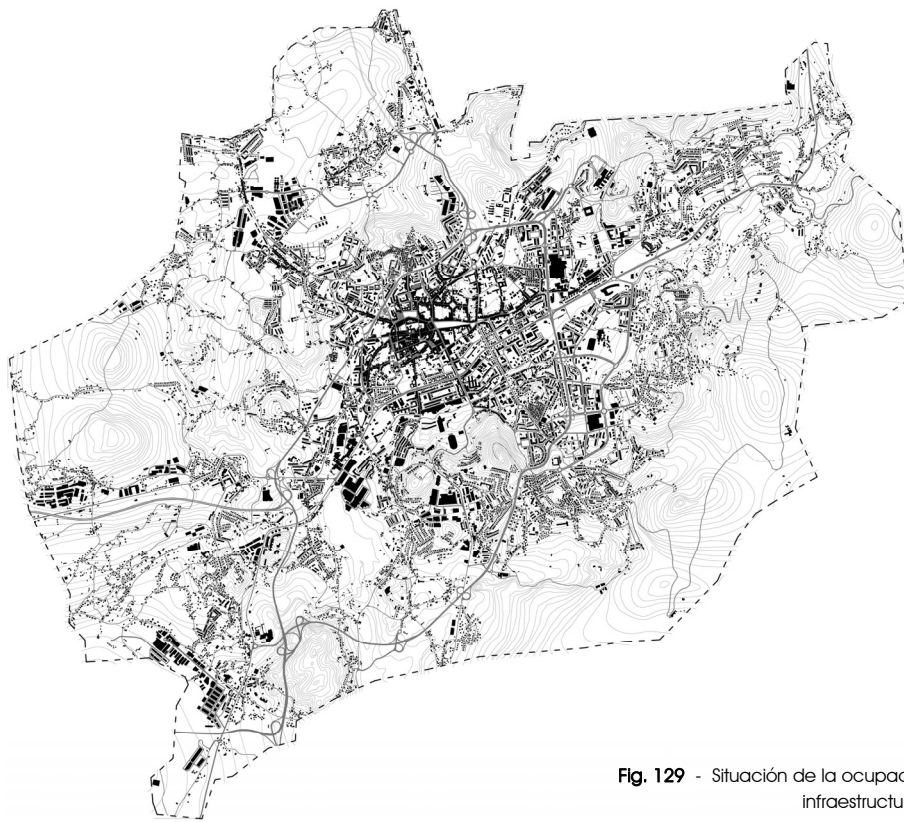


Fig. 129 - Situación de la ocupación edificada y las infraestructuras viarias en 2011.



Fig. 130 - Situación de la mancha construida en 2011.

CAPÍTULO VI

SISTEMATIZACIÓN

Este estudio ha tenido como objetivo general el análisis de la formación y transformación morfológica de la ciudad de Braga a lo largo de su histórica, centrándose en las principales características del área de estudio a partir de la Revolución del 25 de Abril de 1974, fecha que supone un antes y un después en las dinámicas urbanas de la mayoría de las ciudades lusas, ya que hasta 1974 el ritmo del desarrollo urbano del País era bastante pausado, siendo a partir de la instauración de la democracia que las ciudades pudieron avanzar hacia una modernidad anteriormente estanca. Como se ha dicho, el análisis se ha dividido en tres puntos de situación seleccionados en función de las publicaciones de los principales planos que gestionaron y planearon la ciudad en cada periodo, considerando además otros aspectos que influenciaron en su evolución morfológica como los económicos, demográficos y sociales, sintetizados en el capítulo III. De esta forma se ha llevado a cabo un análisis diacrónico de la morfología urbana de Braga, a través de una lectura lineal y continua de los procesos de transformación más importantes que han permitido extraer varias consideraciones.

Antes de más, es importante mencionar el capítulo IV como parte fundamental en este estudio, ya que en él se exponen las principales características de la fundación de la ciudad y los primeros procesos de transformación basados en la ocupación tradicional del suelo, realizada de una manera compacta y continua en pequeños aglomerados de población, que se situaban en torno a las principales iglesias y subsistían gracias a la explotación de los recursos naturales, siendo que, actualmente, el Centro Histórico estaría formado por la anexión de cuatro de los focos de población primitivos en torno a la Sé Catedral y las Iglesias de Maximinos, S. Victor y S. Vicente, formando un territorio polinuclear que se unificó gracias a un crecimiento por adición, dando lugar a un área de concentración demográfica –epicentro físico y funcional del territorio rural circundante– donde sucedieron las primeras dinámicas urbanas y donde se establecieron las bases de crecimiento urbano que aún hoy, la ciudad mantiene.

Una vez caracterizada la morfología urbana de Braga y sus principales elementos estructuradores hasta 1974, se daría paso al análisis de los cambios ocurridos en el tejido urbano desde esta fecha hasta 2011. Para ello el estudio de la cartografía de cada periodo contrastada con datos estadísticos –población, actividades económicas, etc.–, fue fundamental para determinar los diferentes fenómenos que influenciaron de manera directa en su forma urbana. El desarrollo del análisis se basó en el estudio gráfico de los principales elementos urbanos que constituyeron la ciudad en cada época –primero de manera individual y posteriormente contrastada–, repitiendo el mismo proceso en todos los puntos de situación temporales, con el propósito de conseguir una lectura continua y diacrónica de las transformaciones más relevantes que ha sufrido Braga.

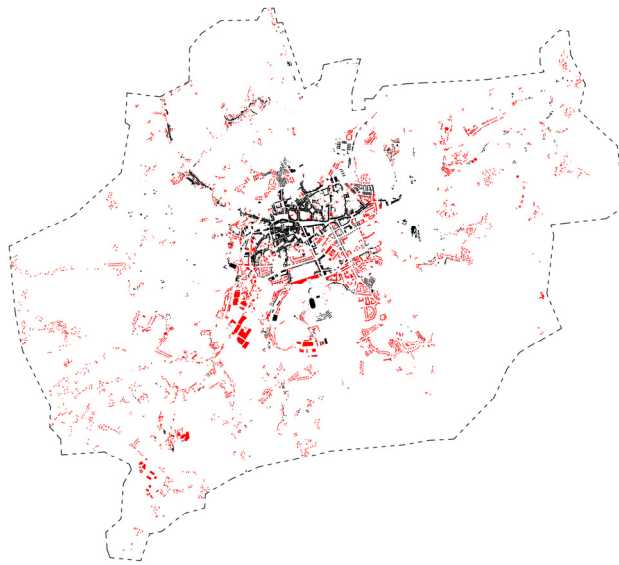
Gracias al análisis superpuesto de dichos elementos se ha conseguido realizar una interpretación crítica de los resultados obtenidos. La triangulación de información entre dichos resultados y las principales teorías y conceptos urbanos que fundamentan este estudio, presentados en el capítulo II, es fundamental para obtener respuestas a los objetivos planteados al inicio, los cuales serán a continuación explicados en relación con la fundamentación teórica.

La respuesta al primer objetivo –INDICAR CÓMO LA FORMA URBANA DE BRAGA SE TRANSFORMÓ ENTRE 1974-2011– se corresponde con la lectura espacial realizada a lo largo de la investigación. El análisis gráfico ha mostrado los resultados físicos de los elementos urbanos que forman la ciudad, al mismo tiempo que permite su correlación, observando y revelando una serie de pautas estructuradoras que rigen la transformación morfológica (fig. 131-133). Para estudiar esta evolución ha sido importante el cruce de varias disciplinas teóricas que influyen indirectamente en el proceso de (trans)formación, ya que "sólo con el cruzamiento de diferentes lecturas e informaciones se podrá explicar un objeto tan complejo como la ciudad" (Lamas, 2004, p. 37).

Gracias al estudio de la documentación, iconografía y cartografía histórica, así como fuentes documentales más actuales, se ha podido realizar una síntesis evolutiva de la morfología de Braga desde su fundación hasta 1974, la cual reveló los condicionalismos impuestos para las transformaciones urbanas futuras a partir de esta fecha, ya que la manera primitiva en cómo la ciudad crece y se expande influye de manera determinante en el futuro modo de hacerlo. Al final del capítulo IV se ha podido determinar que la ciudad presentaba en general características de «ciudad compacta», es decir, altas densidades, continuidad en los trazados urbanos y morfologías homogéneas consecuencia de la existencia de unos límites claros, características contrarias a las de la «ciudad dispersa y fragmentada» que dan lugar a unos límites difusos. Por otro lado el núcleo urbano también presentaba características de centralidad, ya que en él coinciden y se combinaban tres cualidades "máxima accesibilidad, aglomeración de funciones con carácter direccional en las varias facetas de la vida social (...), producción de imágenes y valores de identidad y patrimoniales, de iconos (...) en una palabra, la propia imagen de la ciudad" (Portas et al., 2011, p. 41). En este centro es donde a su vez se identifican varias morfologías urbanas consecuentes de los distintos crecimientos que la ciudad fue realizando a lo largo de las varias épocas históricas que, a pesar de todo, se integran de forma homogénea sobre una estructura viaria continua facilitando la identificación de sus límites.

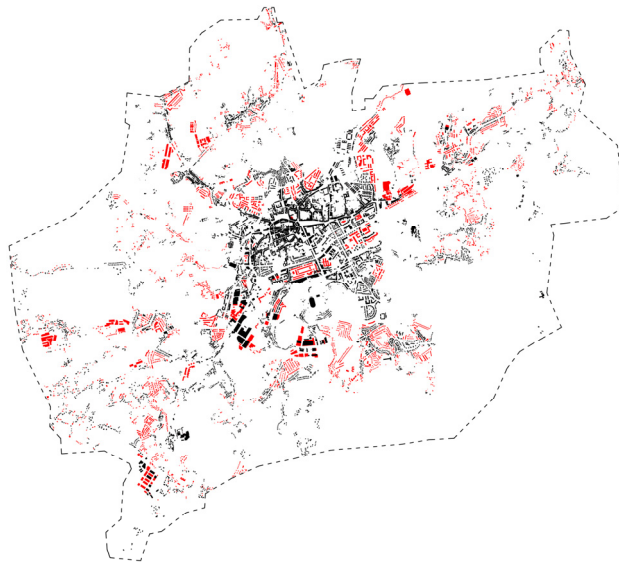
Hasta finales de los 60s la ciudad presentaba una «estructura mononuclear de crecimiento concentrado» (Font, 2007, p. 201), donde el centro dominaba tanto espacial como funcionalmente en medio de un territorio con características de ruralidad. El escaso crecimiento se iba efectuando en base a las vías regionales de acceso de una manera más o menos concentrada, donde no se excluye la posible presencia de ocupaciones puntuales circundantes o equipamientos descentralizados, los cuales no comprometen las características de centralidad que el núcleo principal posee. Hasta este momento es donde las características de la «ciudad compacta» se presentan las nítidas. En la década de los 70s, el gran aumento demográfico debido al proceso de descolonización y al regreso de emigrantes, junto con la descentralización de la actividad industrial, supusieron un crecimiento urbano sin precedentes estructurado en base al elemento principal que rige y articula la mancha urbana, la estructura viaria.

Factores políticos, demográficos, económicos y sociales se cruzan ahora de manera decisiva dando lugar a una 'explosión urbana' que supone el fin de la «ciudad compacta» de límites



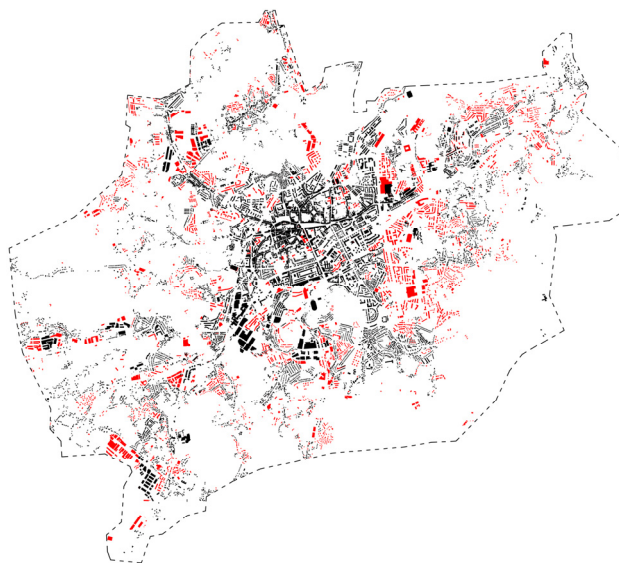
- Edificado 1974
- Edificado 1982

Fig. 131 - Crecimiento urbano entre 1974-1982.



- Edificado 1982
- Edificado 1994

Fig. 132 - Crecimiento urbano entre 1982-1994.



- Edificado 1994
- Edificado 2011

Fig. 133 - Crecimiento urbano entre 1994-2011.



claramente definidos. La diferencia entre centro y periferia es clara. Por un lado el núcleo urbano tiene características formales y funcionales que le dan un carácter central con respecto al territorio circundante, al mismo tiempo que presenta límites bien definidos donde en su interior se pueden registrar las densidades constructivas y demográficas más elevadas, consecuentes de un proceso de crecimiento ya consolidado basado en la continuidad tanto de la mancha construida como de las infraestructuras viarias. A nivel funcional es el área donde se registra una mayor cantidad de cobertura equipamental y mayor accesibilidad, ya que como se ha podido comprobar en el análisis efectuado, todas las vías principales de acceso convergen en este lugar. Pudiéndose afirmar que esta área es la más dinámica de Braga donde las principales actividades cotidianas tienen lugar. Sin embargo, la zona envolvente –la periferia– presenta características más variadas y heterogéneas donde diversas actividades (residencial e industrial) tienen lugar y donde los límites se vuelven indefinidos. Los aglomerados de cierta envergadura fuera del núcleo urbano, caracterizados por la baja densidad resultante de conjuntos de viviendas unifamiliares, son la consecuencia de una especulación inmobiliaria que se beneficia de los bajos precios de los terrenos agrícolas para satisfacer, sobre todo, el deseo de las familias de clase media-alta de cumplir su ideal de vivienda. Al mismo tiempo, la diseminación de casas individuales por el territorio beneficia la consolidación de la «ciudad difusa» de límites imprecisos. Las infraestructuras de comunicación, en especial las viarias, se impondrán como el elemento estructurador de este proceso de crecimiento, siendo los ejes preexistente los que darán soporte a la expansión.

El veloz ritmo al que creció la mancha construida en los últimos años impide una relación fuerte y coherente entre los varios espacios que la componen (fig. 34), al mismo tiempo que dificulta la inoperancia de los instrumentos de planeamiento, dando lugar a un desenvolvimiento urbano que se caracteriza más por la suma de diversas partes que por formar cualquier unidad estructurada y homogénea de tejidos. Es aquí cuando el concepto de centro y periferia se asumen como una dicotomía, donde la periferia está directamente influenciada por los condicionalismos que el centro impone, puesto que ésta se configura como un espacio dependiente y secundario de apoyo al primero. De acuerdo con Portas et al. (2004, p. 16):

Esta ciudad contemporánea se configura (...) como una estructura compuesta de 'ciudad' (o ciudades) reconocibles por su historia, y de 'urbanizaciones' sin histórica, o, dicho de otro modo, con y sin 'modelo', imponiéndose ahora la gestión de ambas (...). Las discontinuidades de los contornos y también de los propios flujos y espacios públicos (que tradicionalmente mantenían la cohesión física de las sucesivas adiciones), bien como la diversidad de las (...) densidades y morfologías, (...) termina con el propio modelo metropolitano y, con él, el dualismo centro-periferias (...) para dar lugar a situaciones mucho más complejas.

El crecimiento se realiza en base a «filamentos» y «difusiones» (Font, 2007, p. 212-213), que distorsionan los límites y rompen las líneas de continuidad que hasta ahora la ciudad poseía.

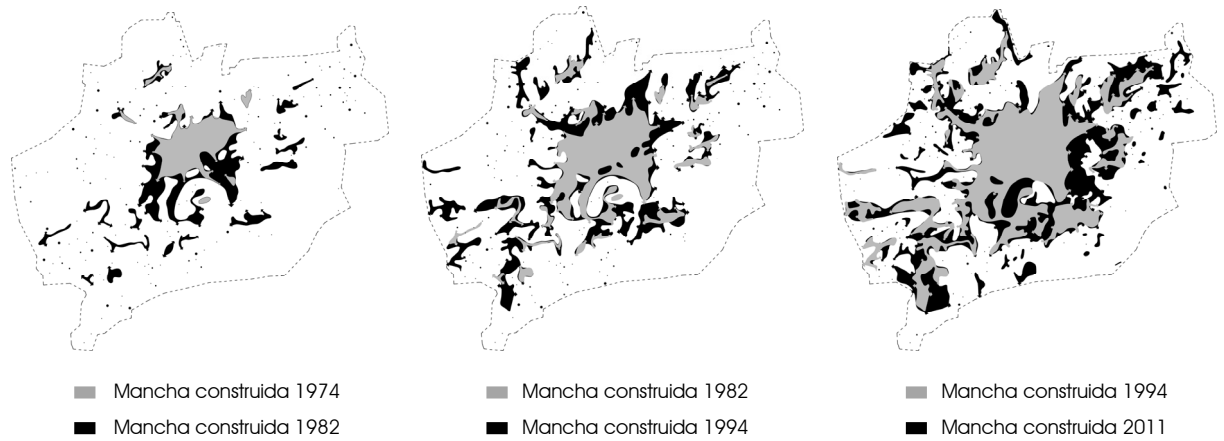


Fig. 134 - Crecimiento de la mancha construida entre 1974-1982, 1982-1994 y 1994-2011.

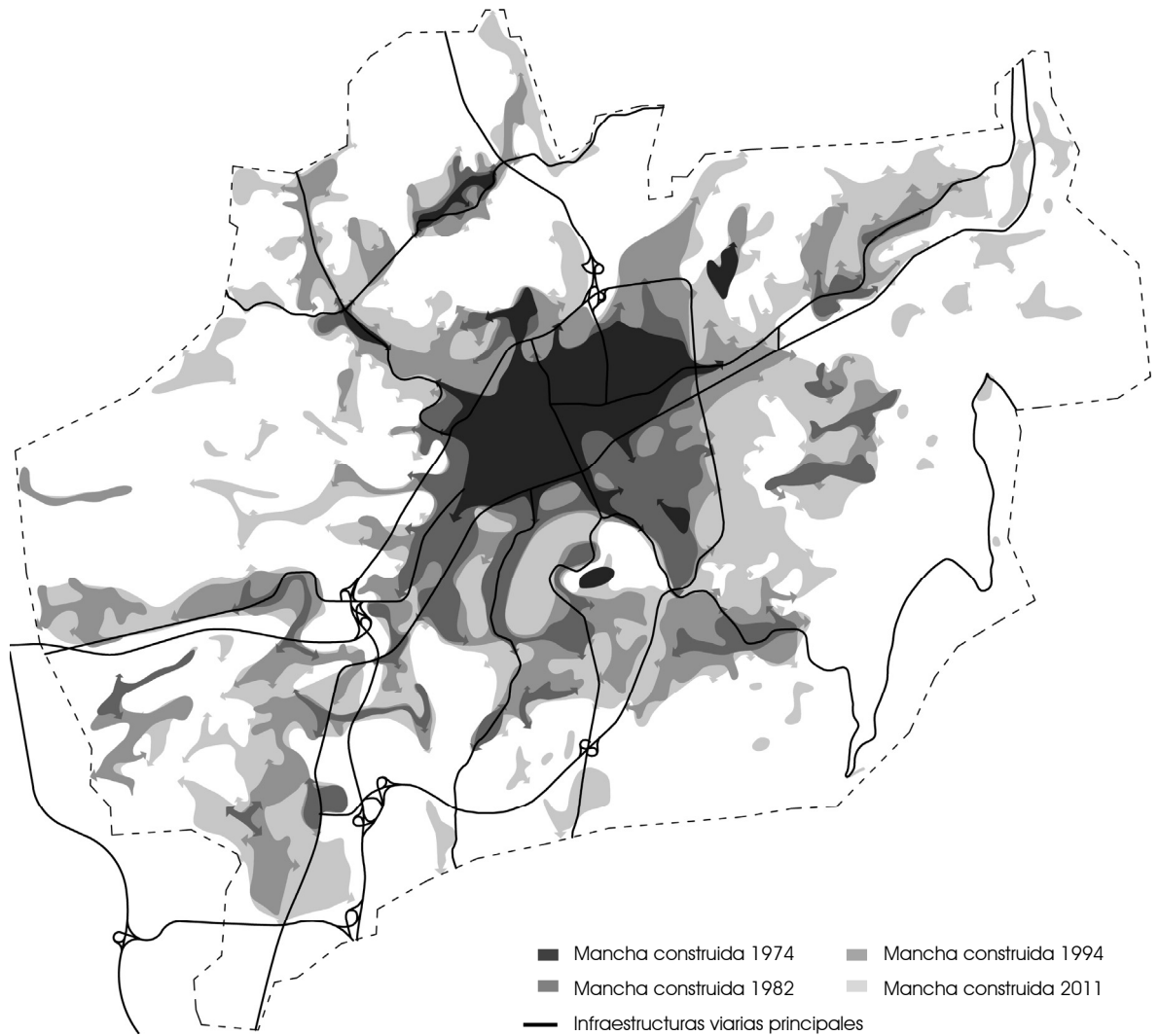
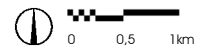


Fig. 135 - Síntesis del crecimiento de la mancha construida entre 1974-2011 y su correlación con las infraestructuras viarias.



Estas formas de crecimiento serán las que dominen la expansión de Braga hasta la actualidad, dando lugar a la aparición de tramas urbanas que se irán adosando a la ciudad ya consolidada pero sin directrices de continuidad, formando una suma de fragmentos que determinan una forma urbana no unificada. La antigua «ciudad compacta» se mantienen en el centro donde se siguen apreciando sus características, surgiendo en la periferia, de acuerdo con Indovina (in Martín Ramos, 2004, p. 55), otro modelo de ciudad más difusa caracterizada por:

una *masa* consistente (...) no sólo de población, sino también, por lo menos parcialmente, de servicios y de actividades productivas; una *dispersión* de tal masa en un territorio vasto que no presenta, en conjunto, fenómenos de alta densidad e intensidad (...); una alta *conexión* entre los distintos puntos del territorio (...), presentando conexiones múltiples de tipo horizontal (...), tales como para garantizar la posibilidad de una altísima movilidad.

Se puede confirmar así que Braga se fue extendiendo con el paso del tiempo de forma concéntrica alrededor del centro dominante, en un primer momento formado por el centro medieval y, hoy en día, formado por lo que se considera Centro Histórico (fig. 136). La ciudad fue siendo rodeada de caminos que acompañaban el trazado de las murallas y que más tarde fueron progresivamente ocupados por construcciones. Cuando el espacio intramuros fue insuficiente el crecimiento se estructuró en base a las vías existentes de iban siendo progresivamente ladeadas por edificios. Solamente fue más tarde cuando el espacio entre estas vías comenzó a ser ocupado. Actualmente, el modelo de crecimiento sigue siendo el mismo, sólo que en vez de caminos que acompañaban el trazado de la muralla, ahora existen vías de circunvalación y variantes urbanas. El centro urbano sigue siendo el núcleo neurálgico de todo el sistema, tanto a nivel físico como funcional, provocando un problema con respecto a la periferia debido a su posición excéntrica y su alta dependencia del mismo. Para solucionarlo, habría que trabajar para la unión física de ambas partes a través de una estructura urbana coherente.

Las infraestructuras viarias juegan aquí un papel crucial puesto que son las que marcan la dirección del crecimiento hacia las ciudades más importantes de la región Norte de Portugal, impidiendo que *el modelo morfológico fusiforme* definido en el PRITMB de 1982 se aplique a su desenvolvimiento urbano. Este modelo pretendía que la ciudad creciera en un eje Noreste-Suroeste, dirección que imponía el territorio al situarse Braga en medio del valle del río Cávado, adaptándose así la forma urbana al relieve y geomorfología del territorio. Finalmente, este modelo no se ha cumplido primando más la tendencia de expansión a lo largo de las carreteras nacionales en dirección Norte (Viana do Castelo) y Sur (Oporto y Guimarães), dando lugar a un modelo de plano radiocéntrico con forma más o menos estrellada. Al mismo tiempo se verifica que el automóvil contribuye a una expansión urbana dendrítica, más dispersa y fragmentada, afirmándose como el elemento dominante en los movimientos de población, quedando en segundo plano los desplazamientos a pie así como los espacios públicos y colectivos, a los cuales no se da importancia ya que son prácticamente inexistente en zonas periféricas.



Fig. 136 - Centro urbano medieval consolidado, ejemplo claro de «ciudad compacta», donde el límite puede ser identificado claramente, así como la continuidad viaria y la intensa cantidad de edificado.



Fig. 137 - Periferia consolidada, donde los territorios de alta densidad conviven con los de baja densidad, en un paisaje caracterizado por la mezcla de lo urbano y lo rural, fragmentado por las recientes infraestructuras viarias.

Los dispositivos infraestructurales –trazados viarios, redes, accesos y nudos de comunicación– son así considerados los principales elementos que estructuraron el crecimiento urbano de Braga, coincidiendo con Portas et al. (2011) en la importancia que asumen las infraestructuras de movilidad como soporte de la edificación para la región del valle del río Cávado, englobando redes arteriales y más o menos capilares. La inoperancia de los instrumentos de planeamiento del territorio y la inexistencia de una red viaria a gran escala (hasta principios de la década de 2000s), fomentarán a que la expansión de Braga se efectúe en base a los trazados existentes, destacando la red viaria meso por su importancia en las relaciones regionales así como por concentrar numerosos flujos de circulación y dinamización de estos ejes, siendo las carreteras nacionales, en especial las que conectan con Oporto (N14), Guimarães (N319, N101) Barcelos (N103) y Viana do Castelo (N201), las que protagonizaron con el paso del tiempo un mayor aglutinamiento de varios usos (residencial, industrial, comercial, entre otros). Por lo tanto, se podría determinar que el «principio infraestructural» se constituye como el principal elemento estructurador de la expansión y de la formación del tejido urbano en los últimos 37 años, confirmándose que las "infraestructuras y sistemas de movilidad desempeñan un papel central en la vertebración del nuevo modelo urbano emergente, actuando, al mismo tiempo, como causas y efectos de sus principios organizativos" (Portas et al., 2004, p. 71).

La importancia de estos elementos también queda patente en su capacidad de atracción de dinámicas sociales y económicas, ya que como se puede comprobar en el análisis previo, la actividad industrial, las recientes superficies comerciales, además de los nuevos barrios residenciales y algunos equipamientos importantes, se fueron localizando a lo largo de sus márgenes en perjuicio de la ciudad central, sobre todo en áreas nodales donde confluyen dos o más ejes (fig. 138). El nuevo campo de fuerzas producido por la evolución del sistema de movilidad, explica la dinámica de la expansión territorial, la diversidad de usos, los cambios registrados en los factores de localización de actividades o, inclusive, la fragmentación de los tejidos. Así, se podría decir que la construcción de la red viaria de alta capacidad en Braga supuso una fragmentación en las tramas urbanas existentes, ya que de acuerdo con lo expuesto por Fernandes de Sá et al. (2009, p. 54), "los nudos de accesos a ese sistema viario (...) constituyen fuertes rupturas con las mallas preexistente, sea en el ámbito de la urbanización dispersa, sea junto a los aglomerados urbanos más densos".

Desde un punto de vista funcional, la descentralización de algunos equipamientos importantes del centro urbano –como el Campus Universitario de Gualtar da UM (fig. 139)–, la consolidación de la actividad industrial en la periferia, la debilitación económica del sector primario y el refuerzo del sector terciario, provocarán ciertos cambios cuyas consecuencias se verán reflejadas en la corona periférica de Braga. Las unidades industriales y equipamientos que a veces destacan por su carácter polarizador, contribuyen para que acciones individuales y urbanizaciones de baja densidad colonicen el territorio circundante al núcleo urbano, ocupando progresivamente terrenos anteriormente rurales y provocando que la periferia se transforme como un elemento autónomo que ya no depende del centro al que estaba subordinado



Fig. 138 - Superficie comercial próxima a un nudo viario en la periferia de Braga, a Suroeste.



Fig. 139 - Campus universitario de Gualtar da UM.

Al igual que el espacio construido, el espacio de la movilidad también perdió continuidad. En vez de constituir una red completamente conectada, jerarquizada y espacialmente continua "el espacio de la movilidad ofrece a las prácticas sociales campos de posibilidad no homogéneos y discontinuos, no (...) interrelacionados; *layers* diferentes y parcialmente separadas" (Secchi, 2006, p. 168). La escala micro determina la importancia vital de los espacios públicos que deben, simultáneamente, relacionarse con los diversos espacios urbanos, siendo que la determinación de la posición de cada espacio en un territorio más amplio define la legibilidad urbana, es decir, "la facilidad con la que pueden reconocerse y organizar las diversas partes del territorio en una pauta coherente" (Lynch, 1998, p. 11). La falta de articulación entre las escalas viarias simplemente provoca la complejidad de la red, contribuyendo negativamente a su funcionalidad ya que la estructura viaria micro sería colapsada en beneficio de la red macro, que por su configuración radiocéntrica beneficiaría los movimientos centrífugos y en especial, los nudos de esta red donde se instalarían las principales actividades comerciales e industriales emergentes. Este hecho refleja la importancia de las comunicaciones en la dinámica social, ya que prima la accesibilidad frente a la proximidad.

En lo que respecta a los espacios públicos se aprecia una progresiva disminución de los mismos, siendo que prácticamente todos ellos se concentran en el centro urbano. En zonas periféricas éstos son básicamente vías (fig. 140-141), siendo generalmente inexistente la presencia de parques y/o plazas. El único espacio público que podría considerarse como tal, son las áreas sobrantes que van quedando entre las construcciones aisladas o los terrenos cedidos para uso público dentro de una urbanización que, más que funcionar como áreas dinámicas, son áreas muertas que no se utilizan y quedan en el olvido debido a que en general, la mayoría de estos aglomerados son barrios dormitorio sólo utilizados en horas nocturnas (Jacobs, 2011). En estos espacios la población no tiene oportunidad de sociabilizar con sus vecinos. Son áreas específicamente residenciales donde la diversidad de usos y funciones es nula, reforzando así la idea de «ciudad fragmentada», posible consecuencia de los instrumentos de planeamiento ocupados de la gestión de la ciudad, que en vez de aplicar el diseño urbano desde una «escala local» lo hicieron desde una «escala global», convirtiendo el plano en abstracto y por lo tanto, incapaz de realizar un diseño urbano eficaz que pueda contribuir a crear una ciudad donde todo el territorio sea utilizado, fomentando así la diversidad de centros, usos y funciones.

Finalmente, se puede afirmar que la topografía donde se asienta la ciudad también influyó en su modo de crecimiento. La fuerte tendencia de expansión Sur se ve obstaculizada por la presencia de la *Serra dos Picos* (fig. 140), barrera natural que limita la expansión de la mancha construida y que incita a que el tejido urbano se configure de una manera más compacta que en otras zonas, como por ejemplo, las planicies que se extienden a Norte, Noreste y Suroeste consecuentes de la presencia del río Cávado y río Este. En estas zonas, además de las urbanizaciones de baja densidad, se observa una mayor cantidad de ocupaciones puntuales distribuidas de manera aleatoria por el territorio, correspondientes a viviendas unifamiliares unidas o no a la actividad agrícola y ganadera, típica de este ambiente rural.



Fig. 140 - Aglomerado de población más o menos intenso localizado a Sur de la ciudad principal, limitado por la *Serra dos Picos* localizada a continuación en la misma dirección.



Fig. 141 - Aglomerado de población disperso a naciente de la ciudad principal, principalmente formado por viviendas unifamiliares localizadas arbitrariamente en un territorio con características de ruralidad muy marcadas.

Por ello, se puede determinar que las características de la «ciudad difusa y fragmentada» son las que se reconocen en mayor medida en la realidad urbana de Braga hoy en día, donde el modelo de «ciudad compacta» ha dejado de dominar aunque mantiene sus características implícitas, ahora combinadas con otras formas de ocupación del territorio que dan lugar a diversas densidades y grados de cohesión. Pudiéndose identificar diferencias morfológicas de estos dos tipos de espacios, apreciándose en el centro una trama más regular, con trazados ortogonales y continuidad viaria que contribuyen a una consolidación urbana concentrada, en contraposición con la realidad periférica, caracterizada en general por tejidos morfológicos más orgánicos y casuísticos, que dan lugar a una intensa homogeneidad, ausentes de articulación viaria puesto que ésta es discontinua, basándose por lo tanto en formas de crecimiento lineal a lo largo de los principales ejes de acceso, sin preocuparse por la relación e integración con el lugar donde se sitúan, contribuyendo a la formación de un ambiente urbano uniforme sin referencias ni identidad. Los límites se han distorsionado siendo complicado diferenciar a simple vista donde acaba la «ciudad compacta» y donde comienza la «ciudad difusa y fragmentada», ya que como se ha referido, las características de la primera pierden intensidad a partir del momento en que la 'explosión urbana' tiene lugar, mezclándose espacios de crecimiento por adición con vacíos urbanos y áreas espacialmente discontinuas de la mancha urbana general.

La respuesta al segundo objetivo –IDENTIFICAR CONSTITUYENTES DE LA ESTRUCTURA URBANA DE BRAGA, SISTEMATIZANDO TANTO PERMANENCIAS COMO VARIABLES MORFOLÓGICAS– se extrae del análisis efectuado, al identificar los elementos formales que progresivamente fueron formando y estructurando la ciudad actual. Las permanencias serán los que aún hoy son parte constituyente de la forma urbana de Braga, las variables, en cambio, serán los que por determinadas razones desaparecieron o que su importancia para la ciudad no es la de antaño (fig. 142).

En primer lugar se aprecian varios tipos de elementos, por un lado las «sendas», conductos que sigue el observador; los «bordes», elementos lineales que el observador no usa o considera sendas; los «nodos», puntos estratégicos en los que puede entrar un observador y que constituyen focos de intensidad de donde se parte o a los que se encamina; y «mojones», otro tipo de punto de referencia, pero en este caso el observador no entra en ellos, sino que le son exteriores (Lynch, 1998). Estos elementos cumplen una función referencial para el observador, ayudándole a orientarse e identificar su localización, formando parte a lo largo de la historia de la estructura urbana de Braga, aunque su localización, número y tipología se ha modificado sustancialmente a lo largo de los diferentes periodos temporales.

Comenzando por las primeras, se puede observar que las existentes en la ciudad actual no son en su mayoría «sendas» originales del periodo de fundación. La única permanencia como tal, fueron las localizadas en el denominado *Bairro das Travessas*, zona de origen romano y más antigua de la ciudad, donde las calles originales sufrieron algunas deformaciones, pero que en su mayoría (sobre todo los ejes Norte-Sur) se mantienen con el mismo trazado. La permanencia de este barrio, a pesar de estar constituido por calles estrechas que limitan la entrada del

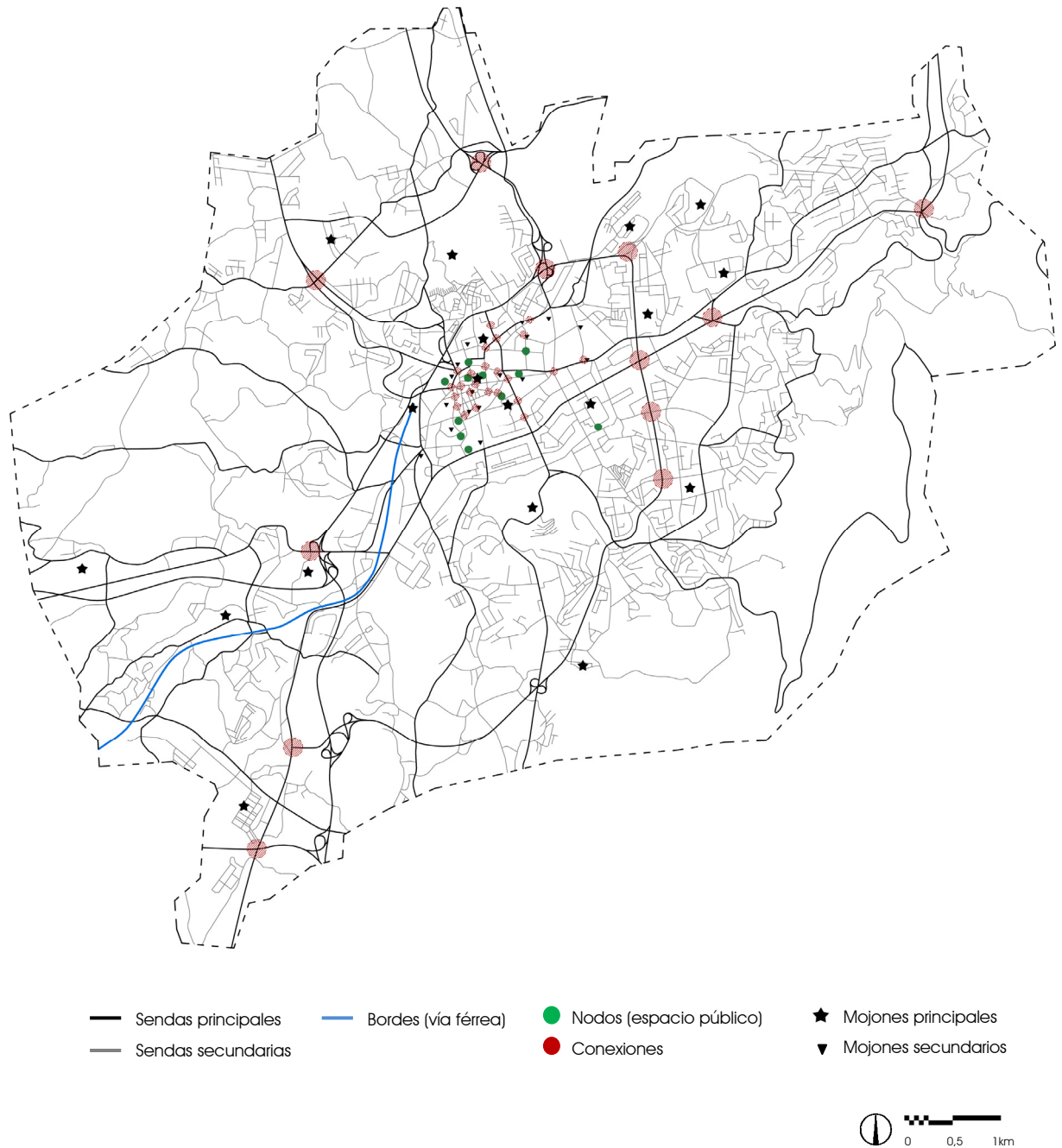


Fig. 142 - Esquema interpretativo de la situación urbana en el 2011 de Braga, donde se identifican varios de los elementos de la teoría de Lynch (1998) y de Salingaros (2007). Como se puede observar en la imagen, los nodos –determinados como espacio público– solamente se sitúan en el centro de la ciudad, siendo inexistentes en la periferia. Por otro lado, las conexiones –puntos donde se genera actividad– se encuentran en su mayoría en la ciudad tradicional aportando gran diversidad de funciones y actividades. En la periferia su localización de basa en puntos de cruce entre las infraestructuras viarias macro, donde a su vez se sitúan algunas actividades monofuncionales como parques industriales o centros comerciales.

automóvil, puede deberse al gran número de «conexiones» que permite, formando manzanas pequeñas que a su vez favorecen los rápidos recorridos aumentando el número de posibilidades (Salingaros, 2007). Las demás «sendas» que componen el Centro Histórico, forman hoy en día una estructura urbana que permanece gracias a la continuidad y relación que posee su sistema de espacios colectivos. En el territorio periférico, se puede observar una variable a esta lógica de espacios ya que en su mayoría, el sistema se estructura en base a ejes de comunicación que simplemente sirven a la movilidad, dificultando de esta forma los encuentros entre personas.

Continuando con los «bordes», la variable quizá más importante es la desaparición tanto de la muralla romana como de la muralla medieval, elementos que en sus respectivos periodos históricos, marcaban una zona fronteriza con un importante carácter organizador, ya que condicionaron de manera directa la forma e intensidad del crecimiento urbano. Su ausencia por otro lado, dio lugar a un elemento que hoy se observa permanente, es decir, el espacio que antaño ocupaba dio lugar con su ausencia a una «senda» cuyo trazado es hoy perfectamente visible desde el aire, sobre todo en el caso de la muralla medieval. Por otro lado, un «borde» permanente en Braga desde siempre es el río Este, elemento que debido a su poca expresión no supuso la existencia de un límite físico para la expansión urbana.

En referencia a los «nodos», se identifican varias permanencias en la ciudad, respectivamente, el conjunto de plazas que D. Diogo de Sousa creó en el siglo XVI para servir como espacios de descompresión a la ciudad intramuros o la *Praça do Municipio*. Los primeros comenzaron siendo campos abiertos con un fuerte carácter natural y la actual plaza municipal, un campo de toros. Todos ellos fueron cambiando de aspecto y función a medida que la ciudad se iba urbanizando y modernizando, es decir, espacios capaces de adaptarse a las diferentes necesidades sociales que la ciudad les iba imponiendo. Por ello, se puede determinar que para que los diversos espacios de Braga perduren, "deben ser trazados teniendo en mente la responsabilidad de definir por un largo periodo de tiempo la estructura del tejido urbano. Estructura (...) amplia y flexible, capaz de aceptar y servir diferentes tipos de escala de edificios y (...) usos, así como diferentes modos de ser recorrida" (Portas, 2011, p. 227), ya que con el paso del tiempo pueden surgir nuevos hábitos y formas de utilización del espacio.

Estos lugares, legítimos para la población bracarense y que dan significado y expresión a la ciudad, son espacios óptimos ya que generan diversidad, donde hay una mezcla de edades y tipos de edificios, y donde se acogen los múltiples y diferentes planes de las personas, espacios donde los objetos de atracción siempre surgen y son, además, más sorprendentes, variados e interesantes de lo que ningún diseño urbano podría deliberadamente planificar (Jacobs, 2011). Con lo cual, no basta con diseñar el espacio urbano de una manera más o menos pensada, estructurada y lógica, es necesario estudiar los hábitos del aglomerado urbano que utilizará esa área, puesto que si no fuera así, se crearían espacios abocados al fracaso a donde la población no iría ya que las razones para hacerlo serían escasas, lugares que progresivamente irían degradando las zonas en las que se insieren y perjudicando así la imagen de la ciudad. Esto es

lo que ocurre con muchos de los actuales espacios públicos periféricos, creados sin un estudio previo y simplemente impuestos por normas municipales que obligan a ceder terrenos para uso colectivo en todos los procesos de parcelación.

Continuando con el sistema de espacios urbanos que componen la ciudad, los «mojones» son algunos de los elementos físicos que aportan legibilidad. Algunas de las permanencias que siguen formando parte de la estructura urbana actual son, en primer lugar, la Sé Catedral, edificio que por su histórica, arquitectura y simbolismo es de gran importancia para Braga y sus habitantes, ya que su presencia monumental implica la diferenciación y singularidad del espacio urbano. Otras permanencias que actualmente se pueden observar son la variedad de edificios religiosos como monasterios, conventos e iglesias, que actualmente existen pero que su función original es diferente a la actual. Varios ejemplos que se pueden citar son el Palacio Arzobispal, antigua vivienda de los sucesivos arzobispos que fueron gobernando la ciudad y, actualmente, Biblioteca Municipal de Braga, Archivo Municipal y Sede de la *Universidade do Minho*; o el *Convento do Pópulo*, antiguo convento hoy adaptado para dar apoyo a varios servicios municipales; entre otros. Por lo tanto, se puede afirmar que al igual que los «nodos», la capacidad de adaptación de un «mojón» en determinadas situaciones, puede ser fundamental para garantizar su permanencia, puesto que de lo contrario, podría ser derribado para dar lugar a una nueva construcción que si se ajustara al uso pretendido. Por otro lado, no sólo es importante la capacidad de adaptarse a un nuevo uso, si no también adaptarse a las nuevas necesidades y exigencias de la población. En este caso, se puede destacar la Estación de Tren de Braga, equipamiento creado en el siglo XIX para dar apoyo a la infraestructura ferroviaria, que hoy en día se ha reinventado puesto que funciona también como centro comercial.

Con el paso del tiempo la modernidad trajo consigo nuevas necesidades que influirían en la creación de nuevos edificios colectivos. Equipamientos deportivos como el Estadio Axa, sanitarios como el nuevo Hospital Universitario o educativos como el Campus Universitario de Gualtar, son variables a los ya existentes equipamientos que funcionan en la ciudad, que por su escala, arquitectura y capacidad de atraer usuarios son importantes referencias que, aunque vistas como variables a las ya existentes, posiblemente con el paso del tiempo se caracterizarán como permanencias y espacios estructuradores del tejido urbano, como se observa que está sucediendo con el Campus de Gualtar, ya que desde su inauguración, la ciudad se ha crecido notablemente a su alrededor. Por último, las recientes superficies comerciales están cambiando los hábitos de la población y la manera en que ésta disfruta del tiempo libre. Estos equipamientos ofrecen una gran diversidad de actividades, desde poder ir al cine, tomar un café, disfrutar de una sala de juegos o hacer la compra, actividades que en cierta manera atraen a la población actual y, por lo tanto, se afirman como las grandes variables en la utilización del espacio de hoy en día. Estos espacios cumplen la regla de Jacobs (2011) de poseer múltiples y diversas actividades que, en consecuencia, atraen a un gran número de población de diferente clase social y edad, desde la mañana hasta bien entrada la noche, compitiendo con las áreas públicas y abiertas de la ciudad.

En definitiva, analizando las permanencias y variables morfológicas existentes en la ciudad de Braga desde un punto de vista global, se puede afirmar que los elementos estructuradores del tejido urbano permanentes, se encuentran en su totalidad en el Centro Histórico y, con lo cual, este espacio se podría considerar como la gran permanencia urbana de la ciudad. Por otro lado, las variables surgen en su mayoría en el territorio periférico, ya que no se han encontrado indicios de «mutaciones» (Font, 2007) dentro del núcleo histórico. Estas variables pueden convertirse en permanencias si muestran la capacidad de estructurar y dar legibilidad al territorio, además del poder de adaptación a los diversos usos, actividades y necesidades que puedan ir surgiendo a medida que pase el tiempo. Por ello, es preciso mostrar atención y tener en cuenta las características de las permanencias ya existentes, ya que han demostrado ser elementos funcionalmente eficaces y formalmente capaces de estructurar de una manera continua el tejido urbano de Braga.

Por último, en base a todo lo anteriormente considerado y después de conocer la actual realidad urbana de Braga e identificar sus principales patologías, se procederá a continuación a –DEFINIR INDICADORES QUE ARTICULEN LAS DIFERENTES ESCALAS QUE POSEE LA CIUDAD–, con el propósito de intervenir sobre ciertas debilidades para mejorar sus cualidades, tomando como referencia teorías y conceptos urbanos para abordar cada problema en concreto. Por otro lado, gracias a la identificación de permanencias y variables morfológicas se conocerán cuales son los elementos urbanos que mejor o peor funcionan en la ciudad y por ello persisten o desaparecen, por lo tanto, se vuelve importantísima su consideración a la hora de definir los indicadores que tendrán como objetivo relacionar los diferentes tejidos urbanos fragmentados, respectivamente, los siguientes:

1. Relacionar de manera efectiva las varias escalas de los sistemas de comunicación

Parece que los nuevos hábitos de movilidad no se pueden adaptar a un modelo de ciudad estructurado en base a una malla continua, ya que no se consigue simplificar en un mismo sistema las exigencias impuestas por los diversos modos de locomoción y por las diferentes velocidades. En Braga en vez de una estructura viaria única se tiene un conjunto de redes distintas que se superponen unas a otras sin conseguir articularse en un único sistema (fig. 145). Para alcanzar un espacio urbano más legible es fundamental pensar en su estructura, es decir, "el esqueleto, la definición de los varios componentes y el modo cómo ellos se articulan en la creación de un todo (...) reconocible (...). Este sistema es la red que conecta los varios elementos de la aglomeración, relacionándolos entre sí" (Portas et al., 2011, p. 187). Se verifica una mayor jerarquía en los varios tipos de infraestructuras, consecuencia asociada a la continua fragmentación de los tejidos urbanos provocada por el individualismo social cada vez más patente en las comunidades actuales. El deficiente número de conexiones, sobre todo entre la red de alta capacidad y la estructura capilar, supone un problema considerable para la estructura urbana de la ciudad, ya que dificulta la movilidad a todos los niveles de escala fomentando la creación de áreas aisladas y espacialmente fragmentadas, como ocurre con la mayoría de los barrios residenciales que se encuentran en la periferia.



Fig. 143 - Infraestructuras viarias hasta 1974.



Fig. 144 - Infraestructuras viarias hasta 2011.

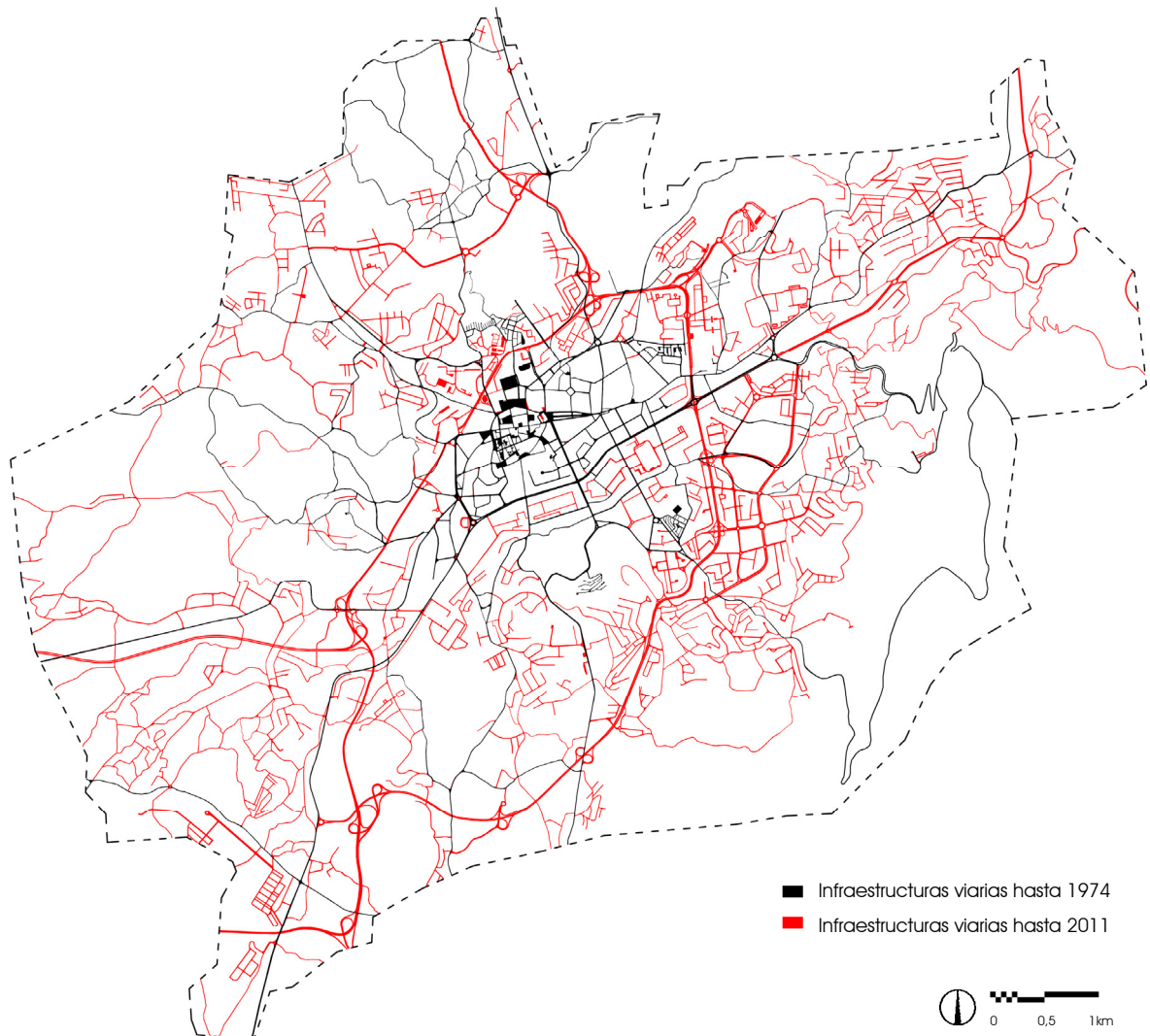


Fig. 145 - Superposición de las infraestructuras viarias antes y después de 1974, donde destacan las vías de comunicación a gran escala, además de las pequeñas infraestructuras que forman la red capilar y dan servicio a las muchas urbanizaciones periféricas, cuya comunicación es prácticamente nula debido a poco número de conexiones entre ellas, y con lo cual, formando una red urbana fragmentada.

Además, teniendo en cuenta el modelo radial tradicional de la red viaria y que en los últimos años las mayores intervenciones fueron los ejes unidireccionales a gran escala, el problema se acentúa, fomentando de esta forma una red centrífuga con mínimas conexiones, donde las comunicaciones transversales son garantizadas a través de la red meso y micro. Esta estructura urbana compleja, fruto de la suma de unidades viarias que no se relacionan entre sí, van formando progresivamente un enmarañado de ejes de comunicación que comprometen y ponen en causa el funcionamiento eficaz de los equipamientos y servicios básicos. Este hecho, además del problema que implica, es también el responsable de la discontinuidad de los espacios públicos, ya que simplemente se crean nuevos ejes lineales con un número reducido de conexiones, en vez de mejorar los ya existentes y dotarlos de los medios necesarios para que se puedan afirmarse como estructuras de cruzamiento, contribuyendo de este modo a la continuidad de la red urbana de Braga.

En oposición a este modelo de ciudad formada por fragmentos más o menos autónomos y herméticos, caracterizada por la discontinuidad y dificultad que supone su recorrido, se propone el concepto de «ciudad pasante», "basada en mallas continuas que vuelven accesibles los espacios públicos estructurales de una ciudad, de un territorio o un paisaje" (Mangin, in Portas et al., 2011, p. 199). Este concepto obliga a repensar el modelo de sistema viario que actualmente existe en Braga, basándose en la idea de que es necesario crear mallas que partiendo de las distintas jerarquías que las diferencian, tengan capacidad de componer en base a la forma en cómo se articulan, estructuras únicas, continuas y con capacidad de ser atravesadas. Los espacios canales son los grandes responsables de la fragmentación de los tejidos que hoy en día se verifican, por ello, es preciso pensar detenidamente su diseño y la manera en cómo se relacionan con el espacio que atraviesan. La ausencia de nodos en su trazado favorece su asociación con el concepto de «barrera», por lo que es preciso revertir esta situación ya que "observaciones empíricas refuerzan el concepto de que mientras más fuertes son las conexiones y más subestructura tenga una red, una ciudad tiene más vida" (Salingaros, 2007, p. 5).

Por otro lado, para asegurar la continuidad de la red, es fundamental diseñar el sistema viario de cada nuevo espacio –ya sea una urbanización residencial, un parque industrial o un completo comercial de una o varias unidades– para que funcione como el elemento organizador de ese conjunto, al mismo tiempo relacionado con los restantes elementos que lo rodean, sean vías o espacios colectivos. Si esto se hiciese de una manera general en toda la ciudad, se crearía un eje estructurador global de gran fuerza y calidad, capaz de organizar eficazmente y valorizar todo el territorio circundante. De esta forma se fomentaría el funcionamiento de toda la ciudad y no sólo de su centro, por lo que si se observara la ciudad de Braga desde el aire, la imagen que se apreciaría sería la de un «fractal», es decir, "una jerarquía de redes, todas interrelacionadas y en diferentes escalas" (Salingaros, 2007, p. 12), siendo las vías micro las que garantizarían la vitalidad humana de la ciudad, en oposición a las macro, que facilitarían los movimientos de gran distancia. Así se crearía una red organizada con una jerarquía ordenada de conexiones y a diferentes niveles de escala, múltiplemente conectada sin volverse caótica.

La finalidad de este indicador es conseguir que todo el territorio sea utilizado a través de la creación de una red efectiva atendiendo a la lógica previamente explicada, garantizando así la funcionalidad de toda la ciudad y no sólo de áreas concretas, además de articular la mancha construida beneficiando de esta forma su expansión de una manera más o menos continua, integrando y/o relacionando los varios fragmentos existentes y permitiendo una mayor movilidad.

2. Potenciar el espacio público como elemento estructurador del tejido urbano

Tal y como se ha determinado anteriormente, la idea de «espacio público» en el centro urbano consolidado es, aparentemente, clara y consensual como sistema de ordenación de las varias partes y elementos representativos de la ciudad. Sin embargo, cuando ellos son considerados en la periferia la idea se vuelve más incierta, tratándose de áreas aisladas sobrantes en el territorio que se va urbanizando y, por lo tanto, surgiendo como parte de un sistema discontinuo incapaces de establecer una relación directa con el edificado y dando lugar a límites imprecisos. Mayoritariamente los elementos que se podrían considerar como tal son los ejes viarios que estructuran la «ciudad dispersa y fragmentada» y, con lo cual, elementos que no consiguen cohesionar el tejido urbano formando una unidad como se ha comprobado en el análisis previo. El problema principal de estos espacios de uso colectivo es que no definen con claridad los límites de lo «público» y lo «privado». Las áreas públicas de barrios específicamente residenciales, son públicas como tal para sus residentes, pero privados para el resto de población. Por ello su función es muy limitada y poco atractiva para crear zonas dinámicas que sean capaces de consolidarse como permanencias estables en la ciudad.

En la periferia de Braga se observa la ausencia de una red de espacios públicos, lo único que existen son escasos conjuntos desconectados entre sí, incapaces de conferir orden y legibilidad. Por ello es necesario erradicar esta situación creando una red formal y funcionalmente eficaz de éstos, ya que considerados de manera general, son el elemento mínimo capaz de dar una nueva identidad y condiciones de centralidad a la ciudad existente o emergente, capaz de conectar y organizar el mosaico de discontinuidades. Esta idea coincide con lo que Portas et al. (2011, p. 164) exponen,

son los espacios públicos o colectivos, en el modo en cómo se relacionan y determinan el paisaje, las movi­lidades, las infraestructuras y las fronteras de las edificaciones, los elementos más estables de la estructura urbana, los que probarán (...) mayor capacidad ordenadora, por lo que pueden ser entendidos como soportes de la urbanización.

De esta forma para mejorar la realidad urbana actual, se confía al diseño de los espacios abiertos la misión que en tiempos anteriores era asociada al «jardín», es decir, ser el lugar donde se experimentan y perfeccionan las nuevas ideas. Su conjunto realiza la misma función que desempeña la malla viaria, o sea, dar forma a la ciudad mitigando los fragmentos. Al realizar esta función las diversas áreas abiertas se afirman como elementos fundamentales para la

ciudad, ya que su conjunto asume un importante papel en las intermediaciones entre las diferentes partes discontinuas (Secchi, 2006).

En la ciudad tradicional, se puede comprobar que el espacio público es asociado a tres conceptos, respectivamente, función, ya que sirve a varias; forma, ya que es el soporte de la edificación y estructura del conjunto; y signo, ya que son perfectamente reconocibles por parte de los habitantes, ganando un enorme valor simbólico y dando legibilidad al territorio (Portas et al., 2011). La identificación de estas tres características darán pistas de cómo tienen que ser estos elementos en los territorios más periféricos, con el fin de ser capaces de estructurar la urbanización. La idea no es destruir los existentes y construirlos otra vez siguiendo estas pautas, tampoco abandonarlos para crear unos nuevos, la idea que propone este indicador es «regenerar», «recalificar» y «revitalizar» las zonas públicas periféricas existentes, otorgándoles una identidad y diversidad de funciones, contribuyendo así a reforzar la imagen de la ciudad ya que "la variedad de usos (...) envía (...) una gran variedad de usuarios que entran y salen (...) a todas horas (...) porque sus ocupaciones cotidianas difieren", creando así "una compleja secuencia de usos y usuarios" (Jacobs, 2011, p. 126), es decir, una ciudad con vida.

Teniendo en cuenta que en la ciudad extensiva los espacios públicos que predominan son las infraestructuras viarias –vocacionalmente centradas en establecer conexiones y accesos–, el primer reto que habría que conseguir sería convertir estas infraestructuras en una estructura capaz de ordenar, regular y dar cohesión a todo el territorio. Seguidamente, su correlación con áreas colectivas de características más estáticas (parques/plazas) es fundamental ya que por su naturaleza, los ejes viarios contribuyen al movimiento y no al encuentro, efectuándose así, gracias a su interrelación, la interacción de la población en estos espacios más estáticos.

Por otro lado, si fuese necesario crear espacios públicos periféricos, habría que considerar la posibilidad de utilizar el territorio natural circundante como lugar de ocio y descanso, sin recurrir obligatoriamente a la impermeabilización del suelo como implica la creación de un parque o plaza. La «estructura ecológica» (Portas et al., 2011) constituye un sistema continuo compuesto por un variado conjunto de elementos a gran escala, capaces de apoyar actividades de ocio y más, en un momento en que la fuga del ambiente urbano para un ambiente más natural se considera algo muy atractivo para la mayoría de la población urbana. Por ello, y considerando que en Braga la ausencia de zonas verdes periféricas es evidente, se vuelve necesaria la articulación del territorio con la ciudad, definiendo así un conjunto de espacios colectivos a gran escala, capaz de dirigir la urbanización y reurbanización de la ciudad y su envolvente inmediata.

En definitiva, este indicador propone la creación de una red de espacios públicos que contribuya a unificar el conjunto urbano, reforzando así la identidad de la ciudad, a través de la relación de varios elementos como infraestructuras, áreas colectivas y zonas naturales, fortaleciendo gracias a la «regeneración», «recalificación» y «revitalización» las características implícitas en cada uno de los mismos.

3. Crear nuevas polos dinamizadores que inciten a la utilización de todo el territorio

Como se ha explicado anteriormente, una de las características de los espacios públicos de los centros urbanos canónicos es la «función», es decir, la diversidad de usos y actividades que ofrece ese lugar para que la población se sienta atraída a utilizarlo. Esta red de espacios públicos es lo que, entre otras cosas, le aporta el carácter de centralidad al núcleo urbano de Braga. En cambio, en el territorio periférico se puede identificar una gran diversidad de áreas asociadas únicamente a una función –barrios residenciales, parques industriales, superficies comerciales, espacios recreativos– que dependiendo de la actividad a la que se dediquen, atraerán o no a una determinada población. Estas áreas son los «nodos» definidos en la 'Teoría de la Red Urbana' de Salinas (2007), o sea, actividades humanas cuyas interconexiones conforman la red. De esta forma, en base a las consideraciones obtenidas a lo largo del análisis, se puede afirmar que el núcleo tradicional de Braga es el área más vital y dinámica de la ciudad donde se encuentra una gran diversidad de equipamientos y servicios públicos y, por ello, el único espacio con poder centralizador, reforzando así la estructura mononuclear que la ciudad mantiene a lo largo de su historia, perjudicando simultáneamente el territorio periférico, el cual no puede competir con la gran diversidad de actividades del centro debido a la monofuncionalidad de sus áreas, contribuyendo, por lo tanto, a su poca o nula utilización.

En los últimos años, plataformas logísticas, parques empresariales, centros comerciales, grandes equipamientos y dotaciones, son algunas actividades que con frecuencia tienen a implantarse a lo largo de las principales carreteras y en especial en los nudos de esta red, buscando nuevas relaciones de acceso, visibilidad y sinergias con otras actividades, contribuyendo a un desarrollo lineal y disperso ausente de puntos de referencia y perjudicando así, la legibilidad territorial. Este hecho es una de las consecuencias de la creciente movilidad actual, que disminuye las antiguas necesidades de la población de desarrollar actividades próximas a los aglomerados urbanos principales, dando lugar a "espacios colectivos usados de una única forma, en un único horario por un único grupo, (...) considerados espacios sub-aprovechados" que "transmiten muchas veces una imagen de abandono" (Portas et al. 2011, p. 225). Por otro lado, la repetición de estas áreas con usos muy específicos por todo el territorio beneficia, desde una perspectiva funcional, la homogeneización del espacio periférico, además de reducir la interacción entre las mismas ya que "conexiones entre nodos iguales son demasiado débiles para conformar una trayectoria" (Salinas, 2007, p. 11), favoreciendo así la aparición de fragmentos y la formación de un tejido urbano discontinuo.

Se vuelve por lo tanto necesario pensar en cómo construir en Braga un espacio activo en su totalidad, zonas de encuentro, interacción y actividad como las tradicionales áreas colectivas que se pueden encontrar en la ciudad tradicional. No es suficiente con crear una estructura urbana continua y accesible, es preciso crear un territorio con variedad de polos multifuncionales diferentes que fomenten la utilización del suelo en su totalidad y no sólo del centro urbano, buscando un equilibrio entre los diversos usos, horarios de funcionamiento y entre los servicios cotidianos que dan respuesta a las necesidades diarias de la población y los servicios de

excepción, capaces de atraer público a diferentes escalas, puesto que "la diversidad urbana origina, permite y estimula más diversidad" (Jacobs, 2011, p. 177). Así se podría conseguir mejorar la vida de la población local de Braga al poner a su disposición el fácil acceso a un conjunto de actividades complementarias que, de otra manera, no podrían realizar o que para ello necesitarían recurrir a la utilización de un vehículo motorizado, ya que "nodos que están muy separados no se pueden conectar con una senda peatonal" (Salingaros, 2007, p. 6).

Al mismo tiempo es importante considerar que para conseguir ese equilibrio hay que tener en cuenta que existen diversas funciones que por sus características no son compatibles, perturbándose mutuamente a menos que no se tenga cuidado en separarlas localmente (actividad industrial o vías de alta velocidad cerca de una zona residencial, por ejemplo). Todas las actividades son necesarias en una ciudad y por ello, los «bordes» son elementos fundamentales para el buen funcionamiento del conjunto urbano, ya que por lo común, pero no necesariamente, son "los límites entre zonas de dos clases diferentes" (Lynch, 1998, p. 79) que favorecen su distinción, evitando el daño mutuo, sin contribuir a su aislamiento del conjunto de la red urbana. La aplicación de este elemento en Braga será de vital importancia para solucionar muchas de las situaciones delicadas que actualmente existen, en especial la localización de áreas industriales muy próximas de zonas residenciales.

Por lo tanto, la finalidad de este indicador no es "si la multifuncionalidad es positiva o negativa, sino cómo crear una pluralidad de usos capaz de enriquecer el espacio urbano" (Portas et al., 2011, p. 226), fomentando de esta forma la interacción y articulación entre sus diversas partes a través de la creación de varias centralidades que contribuyan a que toda la ciudad se complemente funcionalmente. Finalidad común en los tres indicadores propuestos ya que la cohesión, relación e integración de todos los fragmentos que actualmente forman y caracterizan la trama urbana de Braga, contribuirá a crear una estructura urbana legible, continua y con capacidad de ser atravesada, beneficiando las diversas conexiones y la diversidad de usos y actividades, en definitiva, una ciudad formal y funcionalmente sostenible.

Finalmente, se ha considerado oportuno referir el esquema que se presenta a continuación, ya que sintetiza de forma clara y concisa todo lo anteriormente abordado. En primer lugar se citan las causas y efectos que ha provocado que la forma urbana actual de Braga se encuentre fragmentada, es decir, los factores que incitan a la dispersión urbana. A continuación, se exponen las estrategias –acordes con los indicadores anteriormente argumentados– para conseguir la integración de toda la ciudad de Braga, haciendo que ésta funcione eficazmente desde el punto de vista formal y funcional, garantizando así la sostenibilidad urbana puesto que la ciudad funcionaría unitariamente como un único elemento donde todas sus partes están equilibradas y son fundamentales para que la ciudad pueda desenvolverse eficazmente.

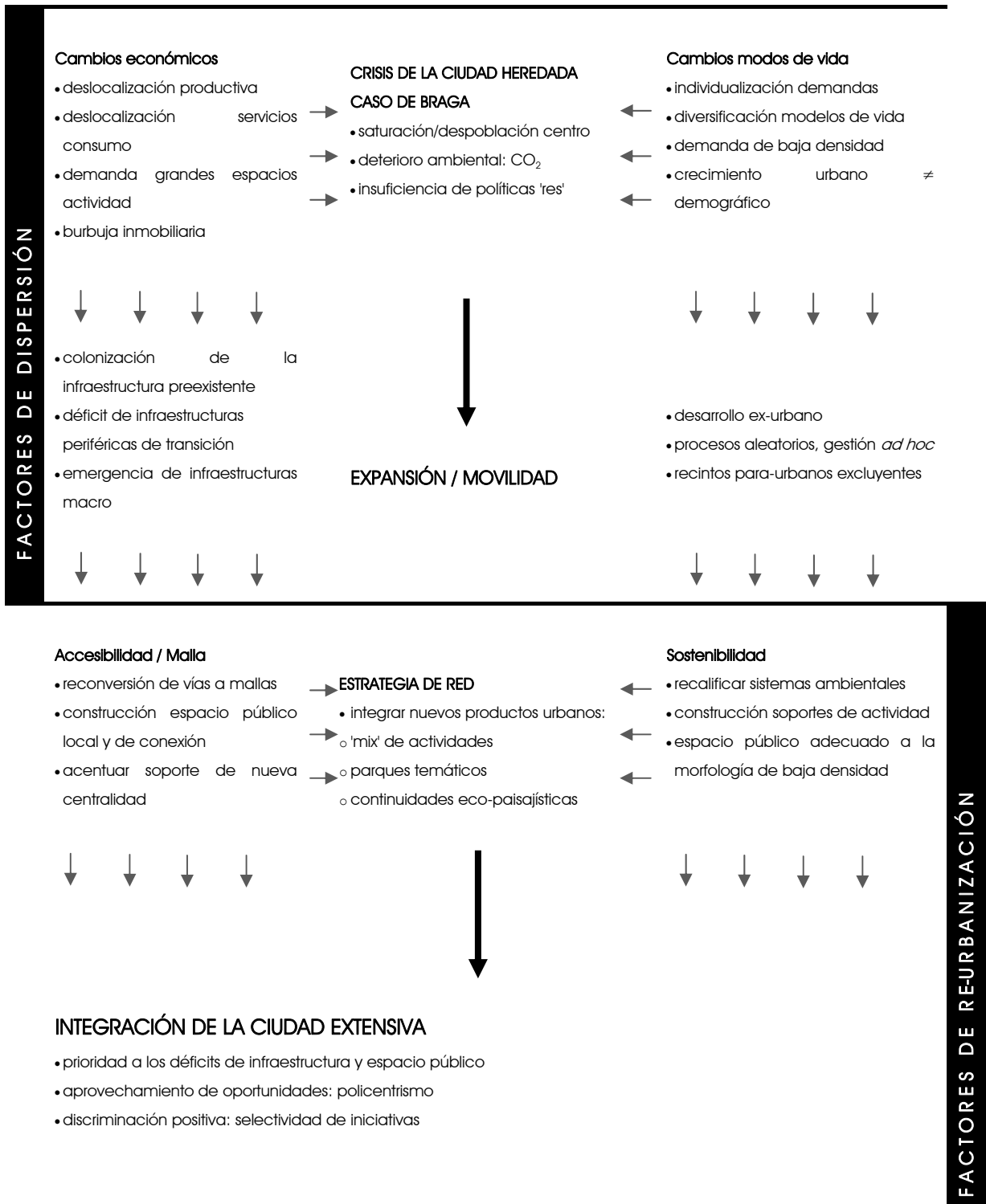


Fig. 146 - Esquema explicativo: Causas/Consecuencias/Estrategias para lograr la integración de la ciudad extensiva que hoy en día se considera Braga.

CAPÍTULO VII

CONSIDERACIONES FINALES

Houses make a town but citizens make a city
(Rousseau, 2004, p. 113).

En los últimos tiempos, el debate sobre la ciudad se ha centrado en la contraposición de dos conceptos o, simplemente, dos visiones: «ciudad compacta» versus «ciudad dispersa».

Se ha verificado a lo largo del análisis efectuado que la ciudad de Braga ha experimentado profundos cambios en su estructura principal, cambios que han transformado su condición de «ciudad compacta» asociada a conceptos de continuidad y densidad, con características innatas como contacto, regularización, intercambio y comunicación, que aumentan la complejidad de las partes del sistema urbano y que generan en consecuencia, una vida social cohesionada y una base económica competitiva, hacia una nueva forma más extensiva de utilizar y consumir el territorio, conocida en términos urbanísticos, como *sprawl*.

Esta manera novedosa y relativamente reciente de producir la ciudad que se aparta de las formas canónicas de crecimiento, da lugar a un nuevo modelo urbano denominado «ciudad dispersa», espacio producido por una conjunción de actividades y elementos muy dispersos que invaden el territorio indiscriminadamente, destruyendo lo público en beneficio de lo privado. Describir este nuevo modelo de ciudad es definir un uso extensivo del territorio, una ciudad en la que se consolida la separación de funciones en el espacio y en la que el urbanismo se estructura en torno a viviendas de baja densidad, a grandes superficies comerciales y a las grandes vías de comunicación terrestre, destinadas al uso mayoritario del transporte privado. En definitiva una ciudad para transitar y no para vivir. La dispersión existe como consecuencia natural de la generalización del automóvil, dependencia que genera geometrías urbanas que dan prioridad a los coches frente a los peatones, dando como resultado un estilo de vida muy distinto al del centro urbano y, con lo cual, creando dos formas diferentes de habitar el territorio.

Ahora, la ciudad canónica y modélica es parte de un territorio cambiante que abraza otras ciudades o se extiende entre diversos espacios más o menos dispersos que, en su conjunto, no permiten reconocer el antiguo modelo de ciudad ni tampoco uno nuevo, coincidiendo con Choay (1983), de que se trata en general, de una transformación profunda de 'la ciudad' hacia 'lo urbano', es decir, del cambio de una situación secular de sucesivos modelos de vida y del modo de asentamiento caracterizado como *ciudad*, a una situación nueva y generalizada en la que los actuales modos de vida se expandieron más allá de los límites atribuidos a esa ciudad tradicional, creando una nueva realidad urbana.

No se evaluará si esta nueva realidad en Braga es positiva o negativa, ya que ha sido la materialización en el territorio de una sociedad muy diferente a la de antaño, con nuevos modos de vida y necesidades, cuya forma de crear la ciudad ya se encuentra bien consolidada, siendo inviable la revocación de lo ocurrido. Se trata de una realidad donde la fragmentación o difusión de las distintas partes por razones funcionales u otras, descomponen el actual aglomerado que, al mismo tiempo, mantiene relaciones internas suficientemente estrechas para ser percibido como una misma entidad urbana.

El factor principal que ha contribuido para esta discontinuidad es el de la nueva movilidad, autora de las dilataciones del factor tiempo y/o distancia en las comunicaciones de todo tipo y multiplicando las posibilidades de localización de las diversas actividades, creando territorios urbanos con formas y sentidos muy distintos de los tradicionales, que merecen una evaluación cuidada de sus dimensiones y procesos de formación. Una transformación del territorio causada por actitudes individualistas, donde los nuevos modos de vida colonizan los entornos periféricos adaptándolos a sus nuevos hábitos, necesidades y prácticas cotidianas, creando la no-ciudad, entendida como el concepto opuesto a la ciudad tradicional, o la «ciudad genérica» de Koolhaas (2011), liberada de la esclavitud del centro, una ciudad sin identidad ni histórica, surgida de las reflexiones y necesidades de hoy en día donde sólo hay lugar para los movimientos necesarios, esencialmente los del automóvil, donde la calle ha muerto y cuyo principal atractivo es la anomia.

Por todo ello, se vuelve necesaria la intervención sobre la realidad actual, potenciando sus virtudes y minimizando sus defectos, tratándolos de tal modo que puedan llegar a convertirse en potencialidades capaces de complementarse con los espacios circundantes, entendiendo la ciudad como una unidad a pesar de la diversidad de espacios que la componen. Para ello, la creación de soportes con capacidad estructural para articular en red los efectos socioculturales y económicos de los diversos fragmentos, es fundamental para que la ciudad sea entendida como un 'todo' y no como la suma de las diversas partes que van apareciendo. Dejando atrás la dicotomía entre centro y periferia para entender la realidad urbana de Braga como una estructura formada por diferentes tejidos morfológicos, desde los más compactos a los más dispersos, que se complementan y asumen relaciones dependientes, donde cada una de las partes es jerárquicamente de igual importancia para la formación del mosaico urbano final.

La fragmentación de los tejidos es dada por la extremada diversificación de las morfologías de las tramas edificadas, por la incompatibilidad de funciones próximas o por la protección de espacios con valor natural y paisajístico. El estudio de estos tejidos multiformes no descarta la posibilidad de la densificación de unos y la destrucción de otros si es necesario, pero en realidad, la estrategia que se considera mejor para conseguir la integración total de la ciudad de Braga, es cohesionar tanto las partes construidas como los vacíos urbanos a través de la continua construcción de paisaje y espacios públicos, en contra de recurrir al paradigma de la uniformización aparente de la ciudad canónica. De esta forma, la reurbanización de los diversos espacios con la finalidad de crear una red eficiente que articule todo el tejido urbano, es el factor clave que se debería considerar para mejorar la situación contradictoria que se observa en Braga, entre su centro y periferia.

Así optimizar la movilidad de todos los ciudadanos y la accesibilidad de cada una de las áreas urbanas es una de las condiciones para que la ciudad democrática sea real. Pero en este sentido, movilidad y accesibilidad no dependen simplemente de crear un sistema de transportes privados y/o públicos adecuados a las demandas, si no que depende, por otro lado, de la diversidad y de la distribución de centralidades, de la calidad urbana y de las ofertas de servicios de las zonas menos atractivas... es decir, no se trata únicamente de que los habitantes de las zonas menos 'utilizadas' puedan moverse por el conjunto del territorio, se trata más bien, de proveer elementos singulares en estas zonas inactivas para volverlas visibles y atractivas para toda la ciudadanía, fomentando la funcionalidad global de la ciudad y no sólo de su centro.

Por otro lado, para garantizar esta movilidad y accesibilidad es necesario que las diversas formas que componen el tejido urbano –ejes viarios, espacios públicos, construcciones o lugares con cierto carácter de centralidad–, tengan en cuenta el compromiso necesario entre continuidad y diferenciación, ya que la integración no ha de confundirse con homogeneidad ni la diferenciación es sinónimo de excepción. La ciudad necesita ejes que garanticen una continua articulación del tejido urbano así como mojones que marquen sus lugares.

Para ello es necesario intervenir en la ciudad con una nueva actitud, donde se acepte que cada una de las intervenciones en la trama urbana afectan en mayor o menor medida al resto del espacio urbano. Siendo preciso tener en cuenta el contexto donde se quiere intervenir con el objetivo de potenciar sus características innatas, creando una red heterogénea de espacios relacionados entre sí, con múltiples formas y funciones, que aporten diversidad a la ciudad sin caer en la condición de fragmento. La periferia, actualmente considerada como el lugar con mayores déficits urbanos es, al mismo tiempo, el área que ofrece más oportunidades para la regeneración, reconversión y producción *ex novo*, devolviéndole al espacio público sus dos funciones esenciales y de las cuales derivan todas sus potencialidades: "dar forma y sentido al conjunto de ciudad, garantizando trayectos y elementos de continuidad" y "ordenar las relaciones entre edificios, equipamientos, (...) vías, espacios de transición y espacios abiertos en cada área de la ciudad" (Borja et al, 2003, p. 49).

Para esto la participación ciudadana es fundamental como debate político y cultural en el cual han de poder intervenir muchos actores, residentes presentes y futuros, usuarios de trabajo, de ocio y ocasionales o de paso. Nadie es propietario exclusivo de ninguna parte del territorio y, por ello, el debate ciudadano ha de estar orientado por objetivos políticos explícitos, haciendo emerger los valores culturales y los intereses sociales implícitos. Los espacios públicos y, en general la ciudad, requieren un debate público y una participación ciudadana a lo largo del proceso de concepción, producción y gestión del espacio.

Además, para conseguirlo se proponen los tres indicadores anteriormente explicados como estrategias que contribuyan a lograr una unidad urbana, contraria a la homogeneidad morfológica y sabiendo sacar partido de las diversas partes que la constituyen, formando su aspecto distintivo y su seña de identidad. Enfatizando la complementariedad de la «ciudad compacta» y «ciudad dispersa», en contraposición de la sumisión de una frente a la otra.

Por otro lado, no se considera posible que se pueda reconducir esta no-ciudad a la aparente uniformidad morfológica perfectamente reconocible en la ciudad histórica, considerada por algunos teóricos, como la única forma digna del nombre de *ciudad*. Sin embargo, es preciso evitar que esas morfologías tan diversas tergiversen las lógicas urbanas que las han sostenido bajo formas muy distintas de espacio y tiempo a lo largo de los siglos de vivencia común, desde las ciudades hipodámicas compactas hasta las ciudades-jardín, coexistiendo en ocasiones en regiones culturalmente similares.

Como reflexión final, no se piensa que la ciudad deseada sea la ciudad ideal, utópica y especulativa. Esta ciudad es la ciudad querida, donde existe una mezcla de conocimiento cotidiano y de intriga, de libertades y vulnerabilidades, de íntima privacidad y de extrovertida vida colectiva, en definitiva, una ciudad donde la diversidad existe por doquier.

Bibliografía

Bibliografía General

- Alexander, C. (2008). La Ciudad no es un árbol. *Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo*, 5, 17-34. Disponible en: http://www.lis.edu.es/uploads/5de35fce_65b0_43ab_bd1f_f616ac7aa041.pdf (Consultado: Febrero, 2014).
- Alexander, C., Ishikama, S., & Silverstein, M. (1980). *El lenguaje de patrones*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Aymonino, C. (1983). *Significado de las ciudades*. Madrid: Hermann Blume Editorial.
- Balsas, C. (2006). Evolución histórica de la planeación de ciudades en Portugal. *Eure*, 97, 81-95. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612006000300006 (Consultado Marzo, 2014).
- Batty, M., & Longley, P. (1994). *Fractal Cities*. Londres: Academic Press.
- Benevolo, L. (1987). *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Editorial Presença.
- Benevolo, L. (1998). *A cidade e o arquitecto*. Lisboa: Edições 70.
- Birmingham, D. (2005). *Historia de Portugal*. Madrid: Ediciones Akal.
- Bogdan, R., & Biklen, S. (1994). *Investigação qualitativa em educação*. Porto: Porto Editora.
- Bosselmann, P. (2008). *Urban transformation: understanding city design and form*. Washington: Island Press.
- Burgel, G. (2012). *La ciudad contemporánea: desde la Segunda Guerra Mundial hasta nuestros días*. Valencia: Universitat de València.
- Camarinhas, C., & Brito, V. (2007). Elementos para o estudo do Plano de Urbanização da Cidade de Lisboa (1938). *Cadernos do Arquivo Municipal*, 9, 168-191. Lisboa: Câmara Municipal.
- Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades: sociedad, cultura y paisaje urbano* (vol. 1). Barcelona: Ediciones El Serbal.
- Chueca Goitia, F. (2011). *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- Conzen, M. (1960). *Alnwick, Northumberland: a study in Town-Plan Analysis*. Londres: Blackwell Publishing.
- Cullen, G. (1971). *Paisagem urbana*. Lisboa: Edições 70.
- Domingues, A. (2009). *A rua da estrada*. Porto: Dafne Editora.
- Forrat, J. (2003). *Introducción a la historia del Urbanismo*. Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Servicio de Publicación.

- Gil, A. (1995). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. São Paulo: Editora Atlas.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Krier, R. (1976). *Stuttgart: teoría y práctica de los espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Krier, R. (1985). *El espacio urbano*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Kruger, M. (1976). *Models: the relationship between built form and urban structure*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1972). *La revolución urbana*. Madrid: Alianza Editorial.
- Lessard-Hébert, M., Goyette, G., & Boutin, G. (2008). *Investigação qualitativa, fundamentos e práticas*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Marconi, M., & Lacatos, E. (1986). *Técnicas de pesquisa*. São Paulo: Ed. Atlas.
- Marques, A. (1996). *Breve historia de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença.
- Martin, L., & March, L. (1975). *Urban space and structures*. Cambridge: University Press.
- Morris, A. (2007). *Historia de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la revolución industrial*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Mumford, L. (2012). *La ciudad en la historia: sus orígenes, transformaciones y permanencias*. Logroño: Pepitas de Calabaza.
- Pacione, M. (2009). *Urban geography: a global perspective*. New York: Routledge.
- Pöete, M. (2011). *Introducción al urbanismo*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- Rossi, A. (2010). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rousseau, J. (2004). *The social contract, or principles of political right*. Whitefish: Kessinger Publishing.
- Saint-Georges, P., Albarello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J., Maroy, C., & Ruquoy, D. (1997). *Práticas e métodos de investigação em ciências sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Salgueiro, T. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- Seta, C. (2002). *La ciudad europea del siglo XV al XX*. Madrid: Ediciones Istmo.

- Sitte, C. (1980). *Construcción de ciudades según principios artísticos (1889)*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Solà-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Steadman, P. (1983). *Architectural morphology*. Londres: Routledge.
- Terán, F. (2009). *El pasado activo del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Madrid: Ediciones Akal.
- Unwin, R. (1909). *Town planning in practice*. Londres: Adelphi Terrace.
- Venturi, R., Brown, D., & Izenour, S. (2008). *Aprendiendo de Las Vegas: el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Yin, R. (2003). *Applications of case study research*. London: Sage Publications.

Bibliografía Específica

- Agência Portuguesa do Ambiente [APA] (n.d.). *Atlas do Ambiente*. Disponible en <http://sniamb.apambiente.pt/atlas/> (Consultado: Febrero, 2014).
- Ascher, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está al orden del día*. Madrid: Alianza Editorial.
- Bandeira, M. (1992). *O espaço urbano de Braga em meados do séc. XVIII*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- Bandeira, M. (2000). D. Diogo de Sousa, o urbanista - leituras e texturas de uma cidade refundada. *Bracara Augusta*, 103, 19-58.
- Bandeira, M. (2001.a). *O espaço urbano de Braga, obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)* (vol. 1). Braga: Universidade do Minho.
- Bandeira, M. (2001.b). *O espaço urbano de Braga, obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)* (vol. 2). Braga: Universidade do Minho.
- Bandeira, M. (2006). Profiteri operam deo et urbi - de los 500 años de la obra urbana del Arzobispo D. Diogo de Sousa (1505-1532) en Braga. *Revista de Estudos Euro [Regionais] Rexionais*, 1, 11-25.
- Borja, J., & Castells, M. (2000). *Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información*. México: Santillana Ediciones.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electra.

- Carvalho, H. (2008). *O povoamento romano na fachada ocidental do Conventus Bracarensis*. Braga: Universidade do Minho
- Castells, M. (1983). *The city and the grassroots*. Los Angeles: University of California Press.
- Choay, F. (1983). *El urbanismo: utopías y realidades*. Barcelona: Editorial Lumen.
- Corais, F. (1999). *Referências arquitectónicas no espaço urbano bracarense*. Coimbra. Universidade de Coimbra.
- Corais, F. (2003). *Dinâmicas territoriais na aglomeração urbana de Braga*. Porto: Universidade do Porto.
- De Gröer, E. (1942.a). *Plan d'Amenagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville de Braga - Esquisse*. Braga: Câmara Municipal de Braga.
- De Gröer, E. (1942.b). *Plan d'Amenagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville de Braga - Avant-Projet*. Braga: Câmara Municipal de Braga.
- Decreto-Lei nº 208/82 de 26 de Maio. *Diário da República nº 119 – I Série*. Ministério da Administração Interna; Ministério da Qualidade de Vida; Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes. Disponível em <http://digestoconvitados.dre.pt/digesto/pdf/LEX/214/1220.PDF> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 24802/34 de 21 de Dezembro. *Diário do Governo nº 299 – I Série*. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Disponível em <http://dre.tretas.org/pdfs/1934/12/21/dre-297078.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 316/2007 de 19 de Setembro. *Diário da República nº 181 – I Série*. Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Disponível em <http://www.dre.pt/pdf1s/2007/09/18100/0661706670.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 33921/44 de 5 de Setembro. *Diário do Governo nº 197 – I Série*. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Disponível em <http://dre.tretas.org/pdfs/1944/09/05/dre-289208.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 380/99 de 22 de Setembro. *Diário da República nº 222 – I Série*. Ministério do Equipamento do Planeamento e da Administração do Território. Disponível em <http://dre.pt/pdf1s/1999/09/222A00/65906622.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 46/2009 de 20 de Fevereiro. *Diário da República nº 36 – I Série*. Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Disponível em <http://dre.pt/pdf1s/2009/02/03600/0116801205.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 48/98 de 7 de Março. *Diário da República nº 56 – I Série*. Ministério das Finanças. Disponível em <http://dre.pt/pdf1s/1998/08/184A00/38693875.PDF> (Consultado: Marzo, 2014).

- Decreto-Lei nº 560/71 de 17 de Dezembro. *Diário do Governo nº 294 – I Série*. Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Disponible en <http://www.ces.uc.pt/aigaion/attachments/IDL56071.pdf-795cbc92e37f4df481f860fdd0f5a117.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 69/90 de 2 de Março. *Diário da República nº 51 – I Série*. Ministério do Planeamento e Administração do Território. Disponible en <http://dre.pt/pdf1sclip/1990/03/05100/08800887.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Decreto-Lei nº 794/76 de 5 de Novembro. *Diário da República nº 259 – I Série*. Ministério da Habitação, Urbanismo e Construção. Disponible en <http://www.cedr-ivt.pt/pt/decreto-lei-n-794-76--de-5-de-novembro/7167.htm> (Consultado: Marzo, 2014).
- Domingues, A. (2006). *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa: ARGUMENTUM.
- *Expansão urbana e qualidade de vida* (2002). Braga: ProjectoBragaTempo.
- Fernandes de Sá, M., Portas, N., & Domingues, A. (2009). *Plano Regional de Ordenamento do Território Norte*. Porto: Arco Metropolitano.
- Font, A. (2007). *La explosión de la ciudad: transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Madrid: Ministerio de Vivienda.
- Fontes, L. (2007). *O período suévico-visigótico e o papel da igreja na organização do território*. Braga: Universidade do Minho.
- Fontes, L., Lemos, F., & Cruz, M. (1997). Mais velho que a Sé de Braga, intervenção arqueológica na catedral bracarense: notícia preliminar. *Cadernos de Arqueologia*, 14-15, 137-170.
- Fontes, L., Martins, M., Ribeiro, M., & Carvalho, H. (2010). A cidade de Braga e o seu território nos séculos V-VII. *Toletum Visigodo*, 255-262.
- Gonçalves, A. (1918). *En volta de un importante problema de administração municipal. (Município de Braga, 1913-1915)*. Braga: Livraria Cruz.
- Gonçalves, M. (2002). *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal 1852-1926*. Porto: Universidade do Porto.
- Graham, S., & Marvin, S. (2001). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. New York: Routledge.
- Heitor, T. (2000). *A vulnerabilidade do espaço em Chelas*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Instituto Geográfico do Exército [IGeoE] (n.d.). *Cartografia Distrito de Braga*. Disponible en <http://www.igeoe.pt/index.php?id=186&p=1&escala=1&distrito=3> (Consultado: Febrero, 2014).

- Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, Instituto Público [IGESPAR IP] (n.d.). *O Castelo de Braga*. Disponible en <http://www.igespar.pt/en/patrimonio/pesquisa/geral/patrimonioimovel/detail/70652/> (Consultado: Julio, 2013).
- Indovina, F. (2007). *La ciudad de baja densidad: lógicas, gestión y contención*. Barcelona: Diputació Barcelona.
- Instituto Nacional de Estatística [INE] (n.d.). *Censos 1987*. Disponible en http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=66200373&PUBLICACOESmodo=2 (Consultado: Febrero, 2014).
- Instituto Nacional de Estatística [INE] (n.d.). *Censos 1997*. Disponible en http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=66196836&PUBLICACOESmodo=2 (Consultado: Febrero, 2014).
- Instituto Nacional de Estatística [INE] (n.d.). *Censos 2007*. Disponible en http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=377623&PUBLICACOESmodo=2 (Consultado: Febrero, 2014).
- Instituto Nacional de Estatística [INE] (n.d.). *Censos 2011*. Disponible en http://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=156638623&PUBLICACOESmodo=2 (Consultado: Febrero, 2014).
- Instituto Português do Mar y da Atmosfera [IPMA-a] (n.d.). *Extremos Climatológicos*. Disponible en <http://www.ipma.pt/pt/oclima/extremos.clima/> (Consultado: Febrero, 2014).
- Instituto Português do Mar y da Atmosfera [IPMA-b] (n.d.). *Normais Climatológicas 1981-2010*. Disponible en <http://www.ipma.pt/pt/oclima/normais.clima/1981-2010/004/#> (Consultado: Febrero, 2014).
- Koolhaas, R. (2011). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lamas, J. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Le Roux, P. (1996). Las ciudades de la Callaecia romana durante el Alto Imperio. *Gerión*, 14, 365-379.
- Lemos, F. (2008). Antes de Bracara Augusta. *Forum*, 42-43, 203-233.
- Lemos, F., Martins, M., Fontes, L., Leite, J., & Cunha, A. (1998). A redescoberta da muralha romana e suévica-visigótica de Braga. *Forum*, 24, 11-25.
- Lôbo, M. (1995). *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP Publicações.
- Lynch, K. (1985). *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Marques, J. (1983). *Braga medieval*. Braga.

- Marques, J. (1986). O castelo de Braga (1350-1450). *Mínia*, 8, 5-34.
- Martín Ramos, A. (2004). *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.
- Martínez Caro, C., & Rivas, J. (1985). *Arquitectura urbana: elementos de teoría y diseño*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra.
- Martins, M. (1992). Historia e memória de Bracara Augusta. *Forum*, 12-13, 3-15.
- Martins, M. (2000). Bracara Augusta revisitada. *Revista Cultural da Câmara Municipal de Braga*, 103, 265-280.
- Martins, M., & Delgado, M. (1989). História e arqueologia de uma cidade em devir. *Cadernos de Arqueologia*, 6-7, 11-39.
- Matos, A. (1980). *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Açores: Ponta Delgada.
- Maurício, R. (2000). *O mecenato de D. Diogo de Sousa arcebispo de Braga (1505-1532): urbanismo e arquitectura*. Leiria: Magno Edições.
- Oliveira, E. (1978). Os apontamentos arqueológicos de Braga de José Teixeira. *Minia*, 1, 20-44
- Oliveira, E. (1982). As alterações toponímicas (1380-1980). *MVSEV*, 1, 5-121.
- Oliveira, E. (1993). *Estudos sobre o século XVIII em Braga*. Braga: Edições APPACDM.
- Oliveira, E. (1994). Um novo mapa de Braga de finais do séc. XVII. *Forum* 15-16, 37-53.
- Oliveira, E. (1995). *Estudos sobre os séculos XIX e XX em Braga*. Braga: Edições APPACDM.
- Oliveira, E. (2011). *André Soares e o Rococó do Minho*. Porto: Edición del Autor.
- Oliveira, E., Souto Moura, E., & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga.
- Oliveira, V. (2011). *Avaliação em planeamento Urbano*. Porto: Universidade do Porto.
- Panerai, P., Depaule, J., Demorgon, M., & Veyrenche, M. (1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Panerai, P., Castex, J., & Depaule, J. (1986). *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Pinto, S. (1959). *Braga na história: elementos para o seu estudo*. Braga: Câmara Municipal.
- *Plano de Reestruturação do Território Municipal de Braga [PRTMB] (1982)*. Braga: Câmara Municipal.

- *Plano Director Municipal de Braga [PDMB]: Resolução do Conselho de Ministros nº 35/94 (1994)*. Braga: Câmara Municipal.
- *Plano Director Municipal de Braga [PDMB]: Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2001 (2001)*. Braga: Câmara Municipal.
- *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga [PPUSB] (1958)*. Braga: Câmara Municipal.
- Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2004). *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portas, N., Domingues, A., & Cabral, J. (2011). *Políticas urbanas: transformações, regulação e projetos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- *Programa Estratégico de Reabilitação Urbana do Centro Histórico de Braga. Projecto de Delimitação de a Área de Reabilitação Urbana (2011)*. Disponible en http://www.cm-braga.pt/docs/rurb/PERU_CHvFinal.pdf (Consultado: Febrero, 2014).
- *Relatório da Avaliação da Execução do Plano Director Municipal de Braga [PDMB] (2008)*. Disponible en http://www.cm-braga.pt/wps/wcm/connect/2b19948040488abf9a7bdf88336c989/Relatorio_PDM_Junho08.pdf?MOD=AJPERES (Consultado: Febrero, 2014).
- *Relatório da Avaliação da Execução do Plano Director Municipal de Braga [PDMB] (2011)*. Disponible en http://www.cm-braga.pt/wps/wcm/connect/f73ea600428ebc02a067aa3955973fe0/RelatAvaliaExecucaoPDM_Marco_2011.c.pdf?MOD=AJPERES (Consultado: Marzo, 2014).
- Resolução do Conselho de Ministros nº 35/94 de 20 de Maio. *Diário da República nº 117 – I Série*. Disponible en <http://dre.pt/pdf1sdip/1994/05/117B00/27102724.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Resolução do Conselho de Ministros nº 9/2001 de 30 de Janeiro. *Diário da República nº 25 – I Série*. Disponible en <http://dre.pt/pdf1sdip/2001/01/025B00/04910530.pdf> (Consultado: Marzo, 2014).
- Ribeiro, M. (2008). *Braga entre a época romana e a Idade Média: uma metodologia de análise para a leitura da evolução da paisagem urbana*. Braga: Universidade do Minho.
- Ribeiro, M. (2011). *O antigo Paço Arquiepiscopal de Braga*. Braga: Reitoria da Universidade do Minho.
- Ribeiro, M., & Melo, A. (2011). *História da construção: os construtores*. Braga: CITCEM.
- Ribeiro, M., & Melo, A. (2013). *Evolução da paisagem urbana: transformação morfológica dos tecidos históricos*. Braga: CITCEM e IEM.
- Ribeiro, O. (1979). *Diccionario de História de Portugal* (vol. 2). Porto: Iniciativas Editoriais.

- Ribeiro, V. (2004). *Cartografia automática de riscos hidrológicos aplicada ao Concelho de Braga*. Braga: Universidade do Minho. Disponible en http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/F6_15Out_Vitor%20Ribeiro-.pdf (Consultado: Febrero, 2014).
- Rodrigues, N. (2005). *Sé de Braga: reflexões para a valorização da herança religiosa e patrimonial*. Braga: Universidade do Minho.
- Sá Marques, T. (2002). *Dinâmicas territoriais: portugal na transição do século (XX-XXI)*. Porto: Universidade do Porto.
- Salingaros, N. (2005). *Principles of urban structures*. Amsterdam: Techne Press.
- Salingaros, N. (2007). Teoría de la red urbana. *Cuadernos de Arquitectura y Urbanismo*, 3, 5-18. Disponible en <http://viewer.zmags.com/showmag.php?magid=177287#/page0/> (Consultado: Febrero, 2014).
- Schulten, A., & Pericot, L. (1940). *Fontes Hispaniae Antiquae V: las guerras de 72-19 a. de J.C.* Barcelona: A. Bosch.
- Secchi, B. (2006). *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Editora Perspectiva.
- Sistema Nacional de Informação de Recursos Hídricos [SNIRH] (n.d.). *Datos da base da Estação do Sameiro 1981-2005*. Disponible en http://snirh.pt/snirh/_dadosbase/site/simplex.php?OBJINFO=DADOS&FILTRA_BACIA=1551779242&FILTRA_COVER=920123704&FILTRA_SITE=920685714 (Consultado: Febrero, 2014).
- Sousa, A. (2004). *Braga do entardecer da Monarquia ao templo da 1ª República (1890-1926): abordagem de uma histórica política*. Braga: Casa do Professor.
- Teixeira, M., & Valla, M. (1999). *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII: Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Vigil, P. (2005). *Análisis formal del espacio urbano: aspectos teóricos*. Lima: Instituto de Investigación de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes.
- Vilagrasa, J. (1991). El estudio de la morfología urbana. *Geo-Crítica*, 92. Disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/geo92.htm#42> (Consultado en Junio, 2013).

Índice de Figuras

- Portada** De autor, 2014.
- Fig. 01** **Esquema interpretativo de la metodología utilizada.** De autor, 2013.
- Fig. 02** **La formación del Ring de Viena.** Lamas, J. M. R. G. (2004). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, p. 202.
- Fig. 03** **Plano General de Valencia, 1925.** Disponible en: <http://www.zonu.com/images/0X0/2011-03-30-13401/Plano-general-de-Valencia-1925.jpg>
- Fig. 04** **Plan de Moskau, 1844.** Disponible en: <http://www.alte-landkarten.de/images/23811-01.jpg>
- Fig. 05** **Representación de la forma visual de Jersey City sobre el terreno.** Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, p. 39.
- Fig. 06** **Representación de la forma visual de los Ángeles sobre el terreno.** Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, p. 46.
- Fig. 07** **Esquemas de los tipos de estructuras metropolitanas.** De autor, 2013, basado en Font, A. (2007). *La explosión de la ciudad. Transformaciones territoriales en las regiones urbanas de la Europa Meridional*. Madrid: Ministerio de Vivienda, p. 201-203.
- Fig. 08** **Situación del Municipio de Braga, freguesias actuales y ubicación de los municipios lindantes .**
Disponible en: http://www.pordata.pt/img/Home_Database_M.jpg?5273

Disponible en: http://1.bp.blogspot.com/_HEzCsm1J7xU/TS8Ks5J046I/AAAAAAAAAdM/ubueoIKA6do/s1600/Braga_freguesias.png
- Fig. 09** **Modelo Numérico del Terreno del Ayuntamiento de Braga.** Ribeiro, V. (2004). *Cartografia automática de riscos hidrológicos aplicada ao Concelho de Braga*. Braga: Universidade do Minho, p. 8.
- Fig. 10** **Carta Geológica del Ayuntamiento de Braga.** Ribeiro, V. (2004). *Cartografia automática de riscos hidrológicos aplicada ao Concelho de Braga*. Braga: Universidade do Minho, p. 11.
- Fig. 11** **Sub-bacías hidrográficas y jerarquía de las líneas de agua del Ayuntamiento de Braga .** De autor, 2013.
- Fig. 12** **Densidades de drenaje del Ayuntamiento de Braga.** Ribeiro, V. (2004). *Cartografia automática de riscos hidrológicos aplicada ao Concelho de Braga*. Braga: Universidade do Minho, p. 15.
- Fig. 13** **Esquemas climáticos distrito de Braga.** De autor, 2013.
- Fig. 14** **Población residente entre 1981-2011 en Portugal Continental, Región Norte, Subregión del Cávado y el Municipio de Braga.** De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1981-2011.
- Fig. 15** **Evolución de la población residente entre 1900-2011 en el Municipio de Braga.** De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos de población 1900-2011.
- Fig. 16** **Población residente entre 1991-2011 en el Municipio de Braga y Ayuntamientos colindantes.** De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.

- Fig. 17** Evolución Población Residente entre 1991-2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 18** Tc población entre 1991-2001. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 19** Evolución Densidad de Población entre 2001 - 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2001-2011.
- Fig. 20** Evolución de la Estructura Etaría de la población entre 1991-2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 21** Evolución de la población activa y empleada entre 1991-2011 en el NUTS II, NUTS III y en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 22** Evolución del sector primario, secundario y terciario entre 1991-2011 en el NUTS II, NUTS III y en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 23** Población empleada por *freguesia* en el sector primario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 24** Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector primario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 25** Población empleada por *freguesia* en el sector secundario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 26** Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector secundario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 27** Población empleada por *freguesia* en el sector terciario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 28** Porcentaje de personas empleadas sobre el total de población activa por *freguesia* en el sector terciario en 2011. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 29** Evolución de la distribución de la población empleada en el sector primario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2001-2011.
- Fig. 30** Evolución de la distribución de la población empleada en el sector secundario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2001-2011.
- Fig. 31** Evolución de la distribución de la población empleada en el sector terciario por ramas de actividad económica entre 2001-2011 en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2001-2011.
- Fig. 32** Evolución de las tasas de actividad y desempleo entre 1991-2011 en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.

- Fig. 33** Evolución de la población desempleada entre 1991-2011 en Braga. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 1991-2011.
- Fig. 34** Población empleada-desempleada en 2011 por nivel de estudios completos. De autor, 2013, interpretación de los datos del INE, Censos 2011.
- Fig. 35** Distribución de los castros cercanos a Braga en la época prerromana. De autor, 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p. 8-9.
- Fig. 36** Principales vías y ciudades romanas en la provincia de *Gallaecia*. De autor, 2013.
- Fig. 37** Planta teórica de la Ciudad Alto Imperial. De autor, 2013, basado en Martins, M. & Delgado, M. (1989). História e arqueologia de uma cidade em devir. *Cadernos de Arqueologia*, 6-7, p. 39.
- Fig. 38** Muralla Romana. De autor, 2013, basada en Oliveira, E. (1978). Os Aparentamentos Arqueológicos de Braga de José Teixeira. *Minia*, 7, p. 34.
- Fig. 39** Muralla romana de Lugo. Disponible en:
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/38/Muralla.Lugo.Galicia.jpg>
- Fig. 40** Planta teórica de la Ciudad Bajo Imperial. De autor, 2013, basado en Ribeiro, M. (2008). *Braga entre a época romana e a Idade Média. Uma metodologia de análise para a leitura da evolução da paisagem urbana*. Braga: Universidade do Minho, anexos p. 224.
- Fig. 41** Planta teórica de la Ciudad Medieval. De autor, 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p.20-21 y; Teixeira, M. & Valla, M. (1999). *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII : Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Fig. 42** Muralla medieval. De autor, 2013.
- Fig. 43** Fotografía actual de la *torre de menagem*. Disponible en:
http://c9.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/B99043846/13396131_C64ZZ.jpeg
- Fig. 44** Localización de las calles medievales. De autor 2013.
- Fig. 45** *Mapa de Braunto, 1594*. Disponible en: http://i1157.photobucket.com/albums/p583/BragaOn/e-770-a_0001_1_p24-C-R0072editado.jpg
- Fig. 46** Nuevos espacios urbanos en el s. XVI-XVII. De autor 2013.
- Fig. 47** Esquema del «anillo de campos» de Braga. De autor 2013.
- Fig. 48** Representación de las vías suburbanas, s. XVI-XVII. De autor 2013.
- Fig. 49** Planta teórica de la Ciudad Renacentista. De autor 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p.28-29 y; Teixeira, M. & Valla, M. (1999). *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII : Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.

- Fig. 50** *Praça Mousinho de Albuquerque (Campo Novo)*. Disponible en: http://portal.bracarae.com/wp-content/gallery/museu_da_memoria/pracamouzinhodalbuquerque.jpg
- Fig. 51** *Arcada siglo XIX-XX*. Disponible en: http://portal.bracarae.com/wp-content/gallery/museu_da_memoria/1017487_543162149075679_968049919_n.jpg
- Fig. 52** *Nuevos espacios urbanos en el s. XVIII*. De autor 2013.
- Fig. 53** *Planta teórica de la Ciudad Barroca*. De autor 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p.44-45 y; Teixeira, M. & Valla, M. (1999). *O urbanismo português: séculos XIII-XVIII : Portugal-Brasil*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Fig. 54** *Representación del conjunto de calles que forma el Campo Novo*. De autor 2013.
- Fig. 55** *Praça Mousinho de Albuquerque (Campo Novo) actualmente*. De autor 2013.
- Fig. 56** *Mappa da Cidade de Braga Primas, 1755*. Disponible en: http://4.bp.blogspot.com/-DAIW-S8sXH4/T6vCBRIlh_I/AAAAAAAABAo/ucyCo9MsC5c/s1600/Mapa+de+Braga.tif
- Fig. 57** *Mappa de Braga, s. XVII*. Oliveria, E. Pires de. (1994). Um novo mapa de Braga de finais do séc. XVII. *Forum*, 15-16, p. 54
- Fig. 58** *Planta da Cidade de Braga, 1853/54*. Disponible en: <http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Braga/BragaGravura2.jpg>
- Fig. 59** *Braga Pintoresca ou a Verdadeira Cyntra do Norte, 1857*. Oliveria, E. Pires de. (1995). *Estudos sobre os séculos XIX e XX em Braga*. Braga: APPACDM, anexos.
- Fig. 60** *Planta da Cidade de Braga, 1868*. Departamento de arqueologia da CMB, 2013.
- Fig. 61** *Planta da Cidade de Braga, 1883/84*. Departamento de arqueologia da CMB, 2013
- Fig. 62** *Desde la Arcada (a Oeste), vista del Passeio Público e Jardim*. Disponible en: http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/040/609/649_001.jpg?v=1
- Fig. 63** *Desde la Arcada (a Oeste), vista de la Avenida creada que reconfiguró toda el área del Jardín anterior*. Disponible en: http://i1157.photobucket.com/albums/p583/BragaOn/191202_453323644708227_1260824230_o1.jpg
- Fig. 64** *Planta teórica de Braga en el s. XIX*. De autor, 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p.52-53.
- Fig. 65** *Plan D'Amenagement et Extension de Braga, Avant-Projet*. De Gröer, E. (1942.b). *Plan d'Amenagement, d'Extension et d'Embellissement de la Ville de Braga - Avant-Projet*. Braga: Câmara Municipal de Braga, anexos.
- Fig. 66** *Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga, 1958*. Departamento de urbanismo da CMB, 2013.
- Fig. 67** *Nuevos espacio urbanos en el s. XX (hasta1974)*. De autor, 2013.

- Fig. 68 **Vista general del Bairro Duarte Pacheco, 1942.** AA. VV. (2005). *Braga d'outros tempos, fotografias do arquivo da foto aliança*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p. 167.
- Fig. 69 **Bairro Duarte Pacheco, 1942.** AA. VV. (2005). *Braga d'outros tempos, fotografias do arquivo da foto aliança*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p. 168.
- Fig. 70 **Planta teórica de Braga en el s. XX (hasta 1974).** De autor, 2013, basado en Oliveira, E., Souto Moura, E. & Mesquita, J. (1982). *Braga evolução da estrutura urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga, p. 60-61.
- Fig. 71 **Forma urbana de Braga en el siglo IV.** De autor, 2014.
- Fig. 72 **Forma urbana de Braga en el siglo XIV.** De autor, 2014.
- Fig. 73 **Forma urbana de Braga en el siglo XVI.** De autor, 2014.
- Fig. 74 **Forma urbana de Braga en el siglo XVIII.** De autor, 2014.
- Fig. 75 **Forma urbana de Braga en el siglo XX.** De autor, 2014.
- Fig. 76 **Imagen aérea de la actual ciudad de Braga, con los varios límites considerados.** Disponible en: <https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 77 **Esquema general del área urbana de Braga en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 78 **Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 79 **Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes hasta los 80s.** De autor, 2014.
- Fig. 80 **Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 81 **Esquema general de las infraestructuras de comunicación en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 82 **Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 83 **Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 84 **Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 85 **Relación entre la mancha construida y los principales equipamientos.** De autor, 2014.
- Fig. 86 **Relación entre las infraestructuras de comunicación y los principales equipamientos.** De autor, 2014.
- Fig. 87 **Relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial.** De autor, 2014.
- Fig. 88 **Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 89 **Interpretación de la morfología de Braga en 1982.** De autor, 2014.
- Fig. 90 **Estructura de la ciudad propuesta en el PRTMB de 1982.** Memoria PRTMB, 1982.

- Fig. 91 Esquema interpretativo de la estructura de la ciudad propuesta en el PRTMB de 1982. De autor, 2014.
- Fig. 92 Esquema interpretativo de los elementos propuestos en ambos ejes estructuradores (1982). De autor, 2014.
- Fig. 93 Esquema interpretativo de los elementos consolidados en ambos ejes estructurales (actualidad). De autor, 2014.
- Fig. 94 Esquema interpretativo de los elementos propuestos en el PP de Gualtar (1982). De autor, 2014.
- Fig. 95 Esquema interpretativo de los elementos consolidados en el PP Gualtar (actualidad). De autor, 2014.
- Fig. 96 Esquema interpretativo de los elementos propuestos en el PP Amarela-Ferreiros y Garapoa-Celeirós (1982). De autor, 2014.
- Fig. 97 Esquema interpretativo de los elementos consolidados en el PP Amarela-Ferreiros y Garapoa-Celeirós (actualidad). De autor, 2014.
- Fig. 98 Esquema general de los Usos del Suelo definidos en el PRTMB de 1982. De autor, 2014.
- Fig. 99 Esquema general del área urbana de Braga en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 100 Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 101 Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes entre 1982-1994. De autor, 2014.
- Fig. 102 Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 103 Esquema general de las Infraestructuras de comunicación en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 104 Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 105 Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 106 Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 107 Relación entre la mancha construida y los principales equipamientos en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 108 Relación entre las Infraestructuras de comunicación y los principales equipamientos en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 109 Relación entre las Infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 110 Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 1994. De autor, 2014.
- Fig. 111 Interpretación de la morfología de Braga en 1994 en 1994. De autor, 2014.

-
- Fig. 112 **Extracto del PDMB de 1994.** Corais, F. (2003). *Dinâmicas Territoriais na Aglomeração Urbana de Braga*. Oporto: U. Oporto, p. 133.
- Fig. 113 **Esquema general del área urbana de Braga en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 114 **Esquema general e interpretativo de la ocupación residencial en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 115 **Esquema indicativo de los procesos de parcelación para viviendas más relevantes entre 1994-2011.** De autor, 2014.
- Fig. 116 **Esquema general e interpretativo de la ocupación industrial en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 117 **Esquema general de las infraestructuras de comunicación en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 118 **Esquema general e interpretativo de la distribución de los equipamientos en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 119 **Plano topográfico con la ocupación edificada y la estructura viaria en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 120 **Relación entre la mancha construida y las infraestructuras de comunicación en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 121 **Relación entre la mancha construida y los principales equipamientos en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 122 **Relación entre las infraestructuras de comunicación y los principales equipamientos en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 123 **Relación entre las infraestructuras de comunicación y la ocupación industrial en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 124 **Relación entre la ocupación residencial y la ocupación industrial en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 125 **Interpretación de la morfología de Braga en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 126 **Tabla "Ocupación del Ayuntamiento de Braga entre 2001-2010.** Memoria PDM, 2001.
- Fig. 127 **Evolución de la ocupación edificada y las infraestructuras viarias entre 1974-1994.** De autor, 2014.
- Fig. 128 **Evolución de la mancha construida entre 1974-1994.** De autor, 2014.
- Fig. 129 **Situación de la ocupación edificada y las infraestructuras viarias en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 130 **Situación de la mancha construida en 2011.** De autor, 2014.
- Fig. 131 **Crecimiento urbano entre 1974-1982.** De autor, 2014.
- Fig. 132 **Crecimiento urbano entre 1982-1994.** De autor, 2014.
- Fig. 133 **Crecimiento urbano entre 1994-2011.** De autor, 2014.
- Fig. 134 **Crecimiento de la mancha construida entre 1974-1982, 1982-1994 y 1994-2011.** De autor, 2014.
-

- Fig. 135** Síntesis del crecimiento de la mancha construida entre 1974-2011 y su correlación con las Infraestructuras viarias. De autor, 2014.
- Fig. 136** Centro urbano medieval consolidado. Disponible en:
<https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 137** Periferia consolidada. Disponible en: <https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 138** Superficie comercial próxima a un nudo viario en la periferia de Braga. Disponible en:
<https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 139** Campus universitario de Guaitar da UM. Disponible en:
<https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 140** Aglomerado de población más o menos intenso localizado a Sur de la ciudad principal. Disponible en: <https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 141** Aglomerado de población disperso a naciente de la ciudad principal. Disponible en:
<https://maps.google.es/maps?hl=es&tab=wl>
- Fig. 142** Esquema interpretativo de la situación urbana en el 2011 de Braga, donde se identifican varios de los elementos de la teoría de Lynch (1998) y de Salingaros (2007). De autor, 2014.
- Fig. 143** Infraestructuras viarias hasta 1974. De autor, 2014.
- Fig. 144** Infraestructuras viarias hasta 2011. De autor, 2014.
- Fig. 145** Superposición de las infraestructuras viarias antes y después de 1974. De autor, 2014.
- Fig. 146** Esquema explicativo: Causas/Consecuencias/Estrategias para lograr la integración de la ciudad extensiva. De autor, 2014, basado en Nuno Portas in Martín Ramos, A. (2004). *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC, p. 226.