

The background of the cover is a complex architectural drawing, likely a site plan or urban layout. It features a grid of streets, various building footprints, and a prominent circular feature in the lower-left quadrant. The drawing is rendered in white lines on a dark background, with some areas highlighted in a lighter shade. The overall style is technical and precise, typical of architectural plans.

Escola Superior Gallaecia

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo

O URBANISMO DO MOVIMENTO
MODERNO EM BRAGANÇA

o contributo
VianadeLima



“É possível afirmar que uma boa parte dos aglomerados portugueses possuem uma individualidade, que sem ser extraordinária, é bela na sua simplicidade. Bragança é um destes casos: cabeça de uma região cheia de pequenos núcleos que se agarram à terra com a poderosa força dos líquens, ela própria é, em substância e em expressão, como um deles, só muito maior.”

Viana de Lima [1913-1991]

PREFÁCIO

A realização da presente Dissertação insere-se no âmbito curricular do Mestrado Integrado em Arquitectura e Urbanismo na Escola Superior Gallaecia e, enquadra-se no tema de Urbanismo, com o estudo do Movimento Moderno, e como o Modernismo suporta o desenho e estruturas urbanas de uma cidade. A escolha do tema abordado incide na primeira opção – Dissertação Científica, com a orientação e coordenação do Prof.º Doutor David Viana.

O estudo recai sobre a cidade de Bragança e sobre a estratégia de desenvolvimento desde a década de 1950 até ao final do século XX, dando especial atenção aos conceitos e linhas orientadoras do Movimento Moderno que o Arquitecto Alfredo Evangelista Viana de Lima divulgou pelos princípios definidos na “Carta de Atenas”, para edificações urbanas e rurais principalmente nos Planos de Urbanização elaborados na cidade.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof.º Doutor David Viana, pelo apoio, disponibilidade e preocupação na orientação da informação recorrente ao percurso da elaboração da Dissertação, principalmente na divulgação de conhecimento sobre o tema abordado.

Ao corpo docente e aos restantes colaboradores da Escola Superior Gallaecia, pela transmissão de conhecimento no decorrer de todo o curso. Particularmente à Prof.ª Dr.ª Mariana Correia e Mestre Arq.º Rui Correia, pela compreensão das dificuldades pessoais aquando do percurso académico.

A todas as pessoas e instituições que contribuíram de forma directa ou indirecta na cedência de informação, como documentos, de conversas informais sobre o estudo do tema abordado, que contribuíram na realização da Dissertação. Em especial atenção ao Tiago Azevedo, pelo apoio incondicional, motivação e ajuda.

Muito obrigado a todos.

Por último o mais sentido agradecimento e reconhecimento aos que me são mais próximos. Os meus pais e irmão, pela compreensão e apoio disponibilizado nesta árdua e longa tarefa, À minha companheira, Sylvie, pela força e auxílio dispensado nas dificuldades do longo e difícil percurso. Por fim, ao Santiago, meu filho, sem ele não era possível ter a força, o ânimo e resistência necessários para concluir esta etapa. Obrigado.

RESUMO

A arquitectura era alegadamente rural na cidade de Bragança até meados do século XX. Desde então, apareceram autores/arquitectos que seguiram os postulados teóricos da “Carta de Atenas” (CIAM, 1933), nomeadamente Viana de Lima, o qual executa um Plano de Urbanização e projectos relativos a edifícios, utilizando os princípios e linhas orientadoras do Movimento Moderno.

Esta investigação tem como objectivo uma abordagem à organização urbana seguindo os princípios da “Carta de Atenas” (CIAM 1933), evidenciando, assim, os resultados que originaram as linhas fundadoras do Urbanismo Moderno e as suas configurações.

Os métodos de investigação centram-se numa análise de elementos da morfologia urbana, remetendo a investigação para o estudo de caso do Urbanismo do Movimento Moderno em Bragança. Trata-se de uma investigação do género descritiva com base nos métodos de análise qualitativa.

A dissertação é composta por seis partes. A problemática desenvolve-se através de fundamentos, definições e objectivos, abordando o tipo metodologia de investigação esclarecendo o método de trabalho no cap.1. A recolha de informação efectua-se do geral para o particular. A fundamentação teórica é desenvolvida nos Cap.2, Cap.3 e Cap.4, onde se realiza a revisão da literatura e das publicações de referência. A sistematização cap.5, desenvolve-se a partir de dados essenciais para a significação de reflexões e a definição de conclusões finais no Cap.6.

A investigação contribui para a análise e interpretação da organização, sobre os pressupostos ideológicos do Movimento Moderno, particularmente na sua capacidade de resposta ao contexto do urbanismo da cidade de Bragança.

ABSTRACT

Architecture was allegedly rural in the town of Bragança until mid-twentieth century. Since then, individuals appeared claiming the theoretical postulates of the "Charter of Athens" (CIAM, 1933), namely Viana de Lima (Architect), who ran an Urban Plan and building related projects based on the principles and guidelines of the Modern Movement.

This research's goal is to approach the urban organization based on the principles of the "Athens Charter" (CIAM 1933), thus highlighting the results that led to the founding guidelines of Modern Urban Planning and its settings.

The research methods focus on an analysis of urban morphology elements, referring the investigation to the case study of Modern Movement Urban Planning in Bragança. This is a descriptive type investigation, based on qualitative analysis methods.

The dissertation consists of six parts. The problematic develops through fundamentals, definitions and objectives, approaching the research methodology type, clarifying the working method in Ch.1. The data collection is made from general to particular. The theoretical framework is developed in Ch.2, Ch.3 and Ch.4, where literature and reference publications' review takes place. The systematization Ch.5, develops through the correlation providing the vital information for the significance of reflections and the defining of final conclusions in Ch. 6.

The research contributes to the analysis and interpretation of the organization, over the ideological assumptions of the Modern Movement, particularly in its ability to respond to the urban context of Bragança.

RÉSUMÉ

L'architecture était prétendument rural dans la cité de Bragança jusqu'au milieu du XXe siècle. Depuis lors, les personnes sont apparues pour récupérer les postulats théoriques de la "*Charte d'Athènes*" (CIAM, 1933), en particulier Viana de Lima(Architecte), dans lequel s'exécute un Plan d' Urbanisation et des projets liés aux bâtiments, en utilisant les principes et des lignes directrices du Mouvement Moderne à Bragança.

Cette enquête vise une approche à l'organisation urbain suivant les principes de la "*Charte d'Athènes*" (CIAM, 1933), mettant ainsi en évidence les résultats qui ont origines les lignes fondateurs du Urbanisme Moderne et leurs paramètres.

Les méthodes de recherche se concentrent dans l'analyse d'éléments de la morphologie urbaine se référant à la recherche pour l'étude de cas de l'Urbanisme Moderne à Bragança. Il s'agit d'une recherche du genre descriptif basé sur les méthodes de l'analyse qualitative.

La thèse se compose de six parties. La question se développe par des motifs, les définitions et les objectifs, aborder le type de méthodologie de la recherche pour clarifier la méthode de travail (chap.1).La collecte d'information est effectué du général par le particulier. La théorie est développé dans les Chap.2, chap. 3 et chap.4, respectivement ou se réalise la révision de la littérature et des références. La systématisation Chap.5, s'étant grâce à la fournissant ainsi les données essentielles sur le sens de la réflexion et de la définition des conclusions définitifs dans le Chap. 6.

La recherche contribue à l'analyse et à l'interprétation de l'organisation sur les présupposés idéologiques de l'Urbanisme Moderne, en particulier dans sa capacité à répondre au contexte urbain de la ville de Bragança.

ÍNDICE

Prefácio.....	I
Agradecimentos.....	II
Resumo.....	III
Abstract.....	IV
Résumé.....	V

Parte I

1. Introdução	1
1.1. Objecto de Estudo.....	5
1.2. Contexto Temático	6
1.3. Objectivos da Investigação	9
1.4. Metodologia Aplicada.....	10
1.5. Estrutura Conceptual da Dissertação.....	12
1.6. Estado da Arte	14

Parte II

2. Urbanismo e Modernismo – Enquadramento e Conceitos	17
2.1. Antecedentes: da industrialização ao Pós-Guerra	19
2.2. A problemática do crescimento das cidades.....	23
2.3. Principais aspectos fundadores da Carta de Atenas	28
2.4. Novos princípios urbanísticos	33
2.5. Principais resultados e referências	41

Parte III

3. Urbanística do Modernismo em Portugal – O Caso de Bragança.. 47

3.1. Antecedentes: Síntese da transformação morfológica da cidade até ao Estado Novo.....	49
3.2. O Estado Novo e os planos da urbanização.....	64
3.3. Orientação para o desenvolvimento da cidade.....	77
3.4. Principais características e componentes do Movimento Moderno	86
3.5. A cidade moderna de Bragança	94

Parte IV

4. A cidade vista por Viana de Lima..... 123

4.1. Antecedentes: Viana de Lima e a Urbanística Moderna	125
4.2. Propostas de Viana de Lima para Bragança	131
4.3. Os planos propostos: Principais estratégias e operatividade.....	137
4.4. Alternativa para a cidade	144
4.5. Principais resultados e o legado de Viana de Lima em Bragança	157

Parte V

5. Sistematização..... 173

Parte VI

6. Conclusão 179

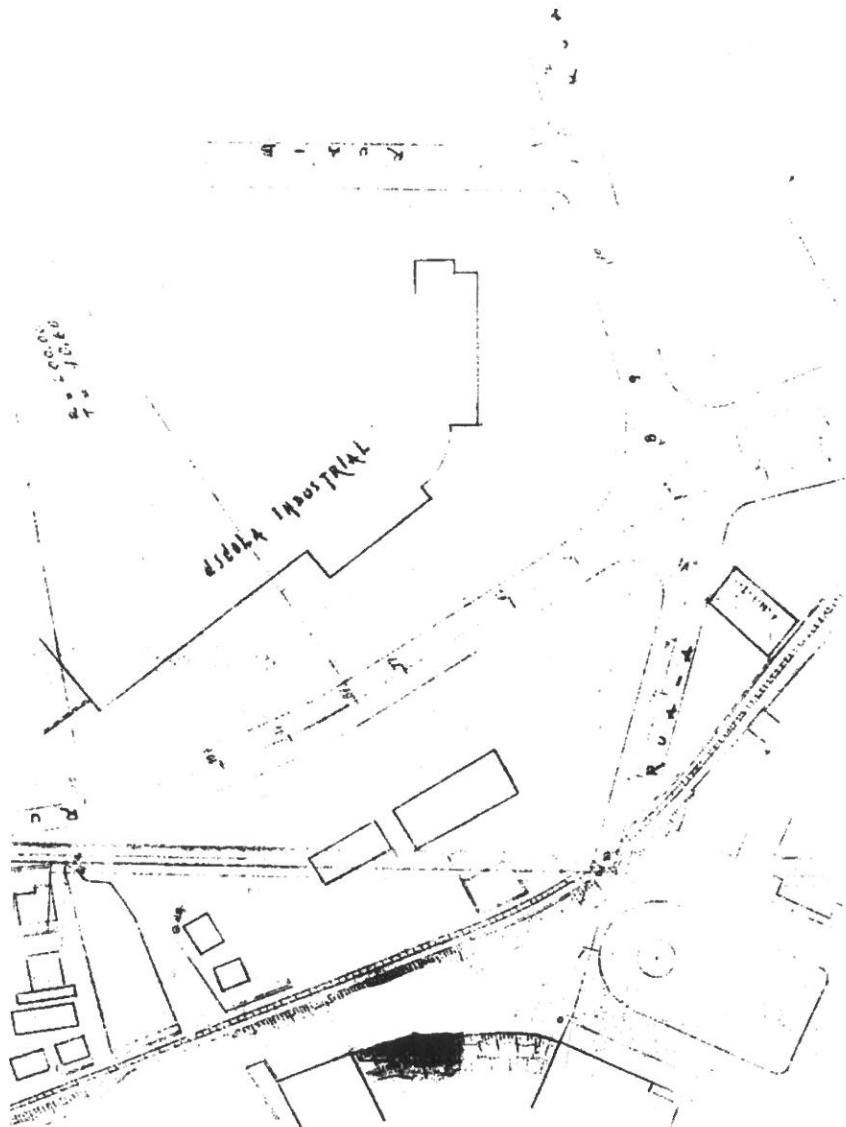
Bibliografia 185

Índice de figuras..... 195

Créditos..... 199

1. INTRODUÇÃO

Parte I



Num contexto geral as cidades, desde sempre, cresceram e desenvolveram-se a níveis culturais, económicos e políticos. Até ao final do século XIX. As principais cidades europeias progrediram num crescimento radial aplicando a importância da centralidade, pois, as suas economias faziam com que se destacassem na região onde se situavam e se industrializavam. Estes factores fizeram com que a população aumentasse, principalmente devido à migração dos meios rurais para os grandes centros urbanos. Estes últimos devidamente equipados com estruturas industriais, possibilitando a empregabilidade e uma qualidade de vida superior, ao que as pessoas estavam habituadas.

As cidades industriais tiveram um aumento demográfico elevado e a estrutura das mesmas, não suportavam o fenómeno do crescimento, por não estarem equipadas para sustentar a população que as habitava.

As pessoas não tinham privacidade, pois habitavam várias famílias num mesmo espaço, facilitando o pagamento de rendas. Tal situação devia-se na origem de os ordenados serem baixos e não terem condições para viver numa habitação que lhes proporcionasse conforto.

As vias para os transportes não suportavam o aumento do trânsito e a evolução das máquinas. Isto fez com que as cidades industriais carecessem de salubridade, aumentando a falta de higiene, pois as infra-estruturas de saneamento básico eram escassas. A população precisava de conforto e de bem-estar.

Foi esta realidade decadente das cidades industriais e do pós-guerra que originou o Modernismo. Este novo conceito nasce na solução de proporcionar conforto e bem-estar para os habitantes de uma cidade, sendo uma vertente arquitectónica pensada e usufruída pelo homem. Mais tarde, descobriu-se que podia ser a solução para o urbanismo, num contexto humanizado, ou seja, o homem estava em primeiro lugar para a resolução de problemas e para a urbanística de um meio urbano.

As cidades tinham de ser estruturadas de forma a aglomerar todos os fenómenos do desenvolvimento urbano, com a existência de espaços verdes; as vias precisavam de suportar a evolução dos transportes; havia a necessidade de construir vias pedonais; as habitações tinham que receber luz natural, estarem devidamente arejadas e equipadas com todo o tipo de infra-estruturas, para obter comodidade dos seus habitantes.

1.1. Objecto de Estudo

O concelho de Bragança situa-se no Nordeste Transmontano a Norte de Portugal, é uma região que faz fronteira com Espanha, nomeadamente com a região de Castilla y León. O objecto de estudo centra-se na cidade de Bragança.

Na década de 1960, a convite da Câmara Municipal de Bragança, o Arquitecto Viana de Lima elaborou Planos Urbanos, com os aspectos fundadores do Movimento Moderno, citados na *"Carta de Atenas"*. Além dos Planos Urbanos, projectou uma série de equipamentos administrativos, sob a desculpa de sustentar a mobilidade que fazia falta para o desenvolvimento da cidade.

Pretende-se com o Objecto de Estudo, referenciar e abordar as orientações do Movimento Moderno nos Planos Urbanísticos, aglomerados urbanos, como por exemplo os bairros e fazer uma breve contextualização dos Edifícios de utilidade pública da Arquitectura Moderna na cidade de Bragança.

1.2. Contexto Temático

Ao abordar a cidade de Bragança como objecto de estudo, pretende-se, entender porque é que na década de 1950, a população urbana cresceu, o que resultou no aparecimento de periferias que hoje existem, que originaram bairros, grande parte seriam clandestinos, devido ao fluxo migratório proveniente das povoações rurais, aumentando a população da cidade, o que implicou a necessidade de construir edifícios de utilidade pública, principalmente os estabelecimentos de ensino.

«A cidade de Bragança, a partir de meados da década de cinquenta, iniciou um ciclo de crescimento, assumiu um compromisso com as exigências de acolhimento de novas famílias vindas de povoações vizinhas, a construção de novos equipamentos o desenvolvimento de actividades económicas e as respostas possíveis face aos escassos recursos técnicos e de planeamento.» (Bragança Boletim Municipal Especial, 2009, p. 12).

Apesar das inovações, a política do Estado Novo manteve-se no que diz respeito à abordagem dos monumentos, continuando a tratá-los de forma cenográfica e museológica, o *“Português Suave”*. Reanimou-se o comércio e verificou-se um significativo aumento de construção e a necessidade de responder às novas necessidades. Os equipamentos de utilidade pública receberam especial atenção do Estado, em geral, e dos profissionais da época, em particular.

«Uma arquitectura marcadamente cenográfica que, por ter sido desejada, programada, promovida e, quando necessário, imposta pelo regime, merece bem a designação de “arquitectura de Estado Novo” – porque as outras desde o Modernismo dos anos 30 até ao Moderno dos 50 e 60, desenvolveram-se livremente, perante a indiferença e sem interferências do poder, ao longo do quase meio século que durou a ditadura.»

(Tostões, 2008, p. 45).

A investigação dará a conhecer as transformações do planeamento executado em 1956. Um Plano Urbano, dedicado ao arranjo urbanístico da encosta do Forte São João de Deus, que tinha como objectivo principal, a implantação de alguns equipamentos públicos de elevada consideração. Entre os quais: o Quartel Militar, a Escola Industrial e Comercial, o Liceu Nacional e o Hospital Regional.

«...obrigatoriamente, recebeu obras que lhe enfeitaram a fisionomia, caso do Palácio da Justiça, Casa dos Magistrados, Palácio das Corporações e Previdência, Pousada de São Bartolomeu, Escola Industrial e Comercial, escola primárias das Beatas, liceu e o Hospital, belíssimo projecto de Viana de Lima, Quartel da GNR e conclusão da Avenida do Sabor.»

(Fernandes, 2009, p. 209)

Ao Planeamento da Cidade de Bragança, associa-se o Arquitecto Viana de Lima, que veio a substituir o Arquitecto Januário Godinho, na qualidade de urbanista, e que permite analisar a morfologia urbana e o desenvolvimento do tecido urbano que insere uma nova concepção estética e funcional na cidade, que se verifica numa clara intenção para a cidade.

«Los urbanistas tienen el deber de asumir e interpretar las tensiones de renovación que nacen en las grandes ciudades, en las vastas reformas llevadas a cabo en territorios en fase de desarrollo; de poner un orden espacial a la realidad en devenir, de crear formas... en su mayor conocimiento científico en su actitud hacia otras disciplinas... En fin – ya que estas consideraciones no pretenden exponer ideas originales, sino que simplemente quieren indicar unos motivos de estudio y de trabajo, ampliamente conocidos...» (Rossi, 1956-1972, p. 109)

Assenta, nos vários pensamentos organizados por Le Corbusier: desenho e projectos do seu conceito de habitar numa cidade, apresentando as suas soluções. São organizações espaciais de edifícios ou cidades, apresentados como solução para os problemas do seu tempo, que originou controvérsias e aceitações. Le Corbusier, um autodidacta, foi o intelectual dos intelectuais do seu tempo, no que diz respeito à arquitectura, acompanhado de outros grandes nomes, que os levou a concretizarem os C. I. A. M. (Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna), onde redescobriram teoricamente e praticamente a arquitectura (Le Corbusier, 1995).

1.3. Objectivos da Investigação

Nesta investigação foram determinados dois objectivos para o seu desenvolvimento, que se baseiam em:

- Identificar as principais características e componentes do Movimento Moderno presentes no crescimento da cidade, desde a década de 1950 até ao início do novo milénio.
- Analisar os processos de transformação da cidade e a importância que Viana de Lima teve nesse planeamento.

Estes objectivos permitem entender, que as linhas de orientação do Movimento Moderno solucionam o desenvolvimento de uma cidade. Isto só se consegue com a organização e criação de estruturas urbanas, dando conforto e bem-estar aos habitantes.

Trata-se portanto de um conceito de arquitectura mais humanizado, sendo uma arquitectura pensada para o homem e não o contrário. Com este processo de transformação, define-se morfologicamente, a estrutura urbana da cidade, preparando-a para desenvolvimentos futuros. Esta era a visão do Arquitecto Viana de Lima.

1.4. Metodologia Aplicada

Para a concretização deste trabalho procedeu-se a uma Investigação Histórica, apoiando-se na comparação de outros modelos existentes. Para tal, recorreu-se a bibliografias e autores de referência, reforçando a argumentação teórica e as características específicas dos conceitos utilizados. Os conteúdos são de natureza de Análise Qualitativa, portanto, o tratamento da informação será a análise de conteúdo (Bardin, 1977) que determinam a exploração de material, procedimento de consequências e interpretação.

Na pesquisa documental, no que se refere ao desenvolvimento das estruturas urbanas, determina-se uma metodologia com exemplos de vários autores (Bogdan e Bicklen, 1994) e com documentos recolhidos e complementados com informações acerca da morfologia das cidades.

A metodologia para este processo de investigação, iniciou-se com a leitura de bibliografias de referência (Quivy, 2003), com o intuito de elaborar um esquema teórico e conceptual dos temas abordados. Devido à natureza desta investigação, procedeu-se à comparação dos diversos exemplos de desenvolvimento e crescimento das cidades, que determinaram a análise do contexto suportado.

A recolha de informação relativa à comparação do Movimento Moderno, entre as cidades, tem tendencialmente como técnicas de suporte (Quivy, 2003) a pesquisa da transformação da morfologia urbana, recorrendo-se à observação e em fotografias.

Nos métodos de investigação analisam-se os dados recolhidos retirados de cada exemplo (Bell, 2002), incrementando-se pela “análise qualitativa” para cada cidade analisada. Procedeu-se à recolha de documentos que dizem respeito à cidade de Bragança.

1.5. Estrutura Conceptual da Dissertação

A estrutura conceptual da Dissertação é composta por um determinado número de critérios que divide as diferentes abordagens. A Dissertação assenta numa estrutura de distintas partes, composta por seis capítulos, orientando o trabalho do geral para o particular.

Parte I – Aborda-se o tema, o enquadramento da investigação, as metodologias utilizadas e faz-se uma elucidação ao Estado da Arte.

Parte II – É constituída por cinco subpartes, onde são feitas interpretações num contexto geral internacional, abordando a problemática com vários exemplos existentes na Europa ou no mundo.

Parte III – Divide-se em cinco pontos, que evidenciam exemplos no contexto nacional e de Bragança. Expõem-se as dificuldades que o país enfrentou para seguir o Urbanismo do Movimento Moderno, seguindo os exemplos de outros países que estavam a evoluir num novo contexto arquitectónico.

Parte IV – Estruturada também com cinco classificações. Centram-se na realidade da cidade de Bragança e nas vantagens. Abordam-se especialmente os Planos Urbanísticos e as obras do Arquitecto Viana de Lima.

Parte V – Denominada de “A Triangulação”. Relaciona-se a problemática com os diversos autores e com os exemplos descritos de todas as partes que constituem este capítulo. A relação elabora-se entre os métodos de investigação, o Estado da Arte e a problemática.

Parte VI – Apresenta-se a Conclusão do tema abordado na investigação, efectuando uma síntese, indicando o conhecimento.

1.6. Estado da Arte

O Movimento Moderno é designado como o agregado de movimentos culturais e estilos que expuseram as artes e o design da primeira metade do século XX. Podendo ser provável descobrir pontos de convergência entre os vários movimentos, estes, geralmente diferenciam-se (Ascher, 2004).

O Movimento Moderno baseou-se na ideia de que as formas tradicionais, dos critérios científicos então conhecidos, tornaram-se ultrapassadas. Era então, essencial colocá-los de lado e desenvolver uma nova cultura. Esta constatação auxiliou o pensamento de reverificar cada aspecto da existência, do comércio à filosofia, com o objectivo de encontrar o que seriam as "marcas antigas" e substituí-las por novas formas, provavelmente melhores, de se chegar ao progresso.

Em síntese, o Movimento Moderno, alegava que as novas realidades do século XX eram contínuas e distintas e que as pessoas se deveriam moldar às visões de mundo com o objectivo de reconhecer que, o que era novo era também bom e belo (Le Corbusier, 1995).

O mesmo autor acrescenta ainda que a palavra, moderno, define-se como algo que seja actual. Neste sentido, é sinónimo de contemporâneo, embora, do ponto de vista histórico-cultural, moderno e contemporâneo abarquem âmbitos bastante diferentes.

A primeira metade do século XIX na Europa foi assinalada por uma sequência de guerras e revoluções violentas, as quais se manifestaram num misto de doutrinas actualmente reconhecidas com o movimento romântico. Este movimento, evidenciado na prática pessoal aparente, na primazia da Natureza, como um assunto modelo na arte, meios de expressão revolucionários ou radicais e na liberdade da pessoa.

Em meados do século XX, entretanto, uma sinopse destas ideias e formas de governo estáveis surgiram. Denominada de vários nomes, esta sinopse baseava-se na ideia de que o que era "real" avassalou o que era subjectivo (Le Corbusier, 2004)

Num contexto social, político e económico, executavam-se de forma a serem usadas casualmente como base para uma forma radicalmente diferente de arte e pensamento. O movimento pode ser nomeado genericamente como uma reprovação da tradição e uma propensão a encarar dificuldades sob uma nova perspectiva apoiada em ideias e técnicas actuais.

Esta propensão do movimento em geral associou-se às normas de representação do fim do século XIX. A maior parte das vezes, os seus praticantes tinham-se mais como reformadores do que revolucionários (Ascher, 1995).

Começando na década de 1890 e com robustez suficiente, daí para frente, uma linha de pensamento começou a defender que era fundamental deixar de lado as regras prévias, ao invés de simplesmente rever o conhecimento passado à luz das técnicas actuais. Seria, assim, necessário introduzir mudanças mais rigorosas (Mumford, 1961).

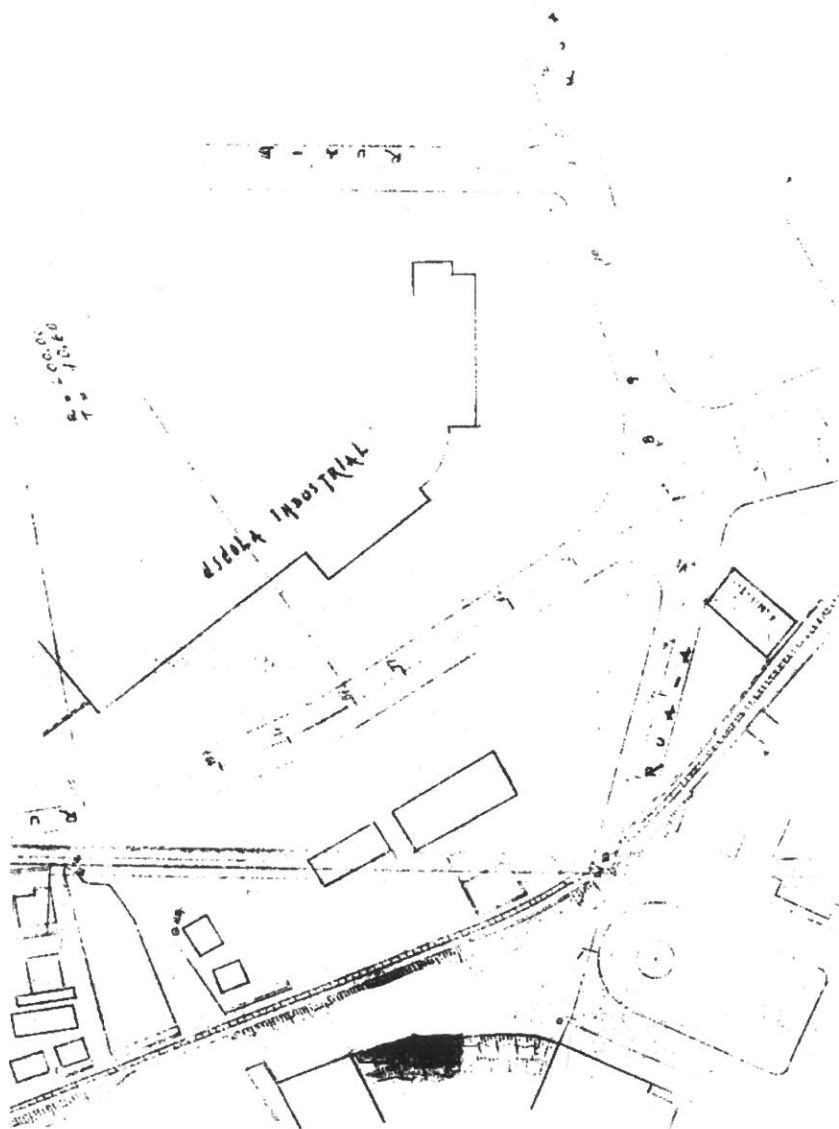
O estudo do Movimento Moderno deve ser uma acção multidisciplinar e complexa que conversa principalmente com a arquitectura, paisagismo, design e com a política.

O Movimento Moderno revela-se como uma ciência humana, de carácter multidisciplinar, introduzida no âmbito próprio de uma sociedade, que se encontra em processo de crescimento demográfico, e que responde a uma forte pressão da civilização e urbanização, defrontando-se com os seus problemas.

Numa óptica simplista, este movimento estuda projectos de ordenamento das cidades. Entretanto, sob uma visão mais vasta, o urbanismo pode ser entendido tanto como um agregado de práticas ou de ideias, quanto como uma forma ideológica que se propõe a reproduzir as circunstâncias gerais do modo de produção capitalista (Goita, 1982).

2. URBANISMO E MODERNISMO – ENQUADRAMENTO E CONCEITOS

Parte II



2.1. Antecedentes: da industrialização ao Pós-Guerra

Devido ao movimento e permanência temporária dos trabalhadores nas zonas adjacentes aos seus locais de trabalho, fruto da Revolução Industrial, formaram-se cidades com o intuito de a população se afastar do caos diário que subsistia nestas. Perante esta realidade, houve a preocupação de planear as cidades e no decorrer desse processo nasceram as cidades industriais (Mumford, 1961, p.165). As cidades paleotécnicas, devido ao rápido crescimento populacional, desenvolveram-se sem qualquer organização, em que os seus habitantes se sujeitavam a viver em condições precárias.

«...antigos agentes de riqueza comum, essa crença pueril no industrialista como agente divinamente nomeado de um Poder Supremo, prepararam o caminho para a completa decomposição da cidade. Os freios da tradição e do costume foram eliminados no que dizia respeito à exploração da terra; não havia limites para o congestionamento... não havia padrão de ordem... e o traçado e a construção de estruturas urbanas.»

(Mumford, 1961, p.166).

As indústrias foram criadas na periferia das cidades, normalmente à beira de rios e de outros recursos naturais, necessários ao seu funcionamento. Mumford (1961) refere que a descoberta da máquina a vapor levou ao aumento da produtividade, com a consequente ampliação das instalações fabris e aumento da mão-de-obra. Passou a produzir-se mais e a preços mais baixos. O aumento da mão-de-obra conduziu à realidade do trabalho infantil.

Na perspectiva do autor supracitado, houve, assim, a necessidade de reconstruir casas, confinadas a uma renda, onde residiam famílias numerosas. Com esta nova forma de habitar um só espaço, as cidades careciam de estruturas que possam manter a sua salubridade, pois careciam de saneamento básico e a água era escassa e notava-se as diferentes classes sociais nas cidades.

Devido a essas condições suburbanas havia uma alta taxa de mortalidade. Como consequência principal deste processo emerge a carência de habitações, tornando-se crucial a reconstrução exacerbada de casas.

A imigração para estes pequenos meios industriais, originou outro factor importante, com a deslocação de pessoas à procura de uma vida melhor, houve um forte descongestionamento nas grandes cidades facilitando melhores condições de habitabilidade. Originou-se o princípio da cidade jardim. (Mumford, 1961, p.179).

Com os fenómenos anteriormente mencionados, foi necessário ordenar um espaço para habitar e a quadrícula era uma forma mais fácil e prática de executar urbanisticamente, sendo estes lotes separados uns dos outros.

A procura pela cidade originou uma implacável especulação imobiliária, com o aumento da valorização de terrenos e lotes. Esta era uma realidade não só para a habitação mas também para a indústria. Tudo isto gerava a procura da salubridade com vista ao bem-estar.

«Se o traçado da cidade só tem relação com as actividades e necessidades sociais do capataz, do especulador imobiliário, do construtor improvisado, o meio mais simples de organizá-la topograficamente é o uso de quarteirões rectangulares...»

(Mumford, 1961, p.196).

O autor supracitado acrescenta ainda que houve a necessidade de ampliar e construir novas cidades, assentando no princípio do “quarteirão”. Assim nas novas cidades o edifício era usado tanto para habitação como para o comércio e escritório.

Devido ao excessivo movimento para grandes cidades, os habitantes com mais posses financeiras, deslocavam-se para os subúrbios, onde obtinham melhores condições de habitabilidade e mais privacidade, construindo, aqui, habitações com características de palácios.

«A princípio o traçado das ruas desses novos distritos elegantes permaneceu regular. As casas, embora pudessem exteriormente ceder aos caprichos neo-góticos, eram casas espaçosas de costume, com plantas regulares, muitas vezes quadradas...» (Mumford, A cultura das Cidades, 1961, p. 224).

O crescimento de uma metrópole implicava que os seus limites físicos transbordassem para os subúrbios, fazendo parte da física da estrutura da cidade (Mumford, 1961, p. 201). Com o passar dos tempos isso ainda é uma realidade, o homem tende a procurar um local onde possa habitar, desde que haja um meio de sustentabilidade própria.

«A rápida propagação da espécie humana para outros países onde os recursos pareciam ilimitados encorajou um tipo mais primitivo de cultura da terra... e os agricultores mudavam-se para novas áreas, quando os territórios mais velhos davam sinais de exaustão...» (Mumford, 1961, p. 338).

O mesmo autor acrescenta, que antes do Modernismo, a agricultura em conjunto com a indústria, geravam o desenvolvimento, possibilitando a sustentabilidade económica de uma região. Perante o referido, eram práticas comuns, as habitações serem rodeadas de campo, que possibilitassem à produção de alimentos.

2.2. A problemática do crescimento das cidades

A cidade evoluiu principalmente das necessidades do homem, sendo o espelho de uma comunidade e de conceitos, como políticos, económicos e religião (Goita, 1982, p. 09). Estes elementos representam e obedecem às necessidades de uma comunidade, evoluindo contemporaneamente (Goita, 1982, p. 14).

A cidade é composta por edifícios e espaços abertos ou verdes, como refere o autor (Goita, 1982) e salienta no que respeita à edificação é necessário diferenciar os de habitação dos públicos. Uma cidade é composta especialmente por cheios e vazios. Como as comunidades têm culturas diferentes, os habitantes representam as necessidades que lhes advêm usufruindo de equipamentos e da centralidade.

«...dois elementos fundamentais: a fábrica e o Slum. São eles que, por si, constituem o que, impropriamente se tem chamado de cidade. Uma palavra que, neste caso, não significa mais do que um amontoamento de gente num lugar... aglomerações urbanas... podem aumentar mais de cem vezes...»

(Goitia, 1982, p. 19).

Com o passar dos anos, a organização das cidades foi evoluindo, atendendo às necessidades que foram sendo identificadas. Mas, com isto também se verificou outro fenómeno, as pessoas economicamente mais privilegiadas, deslocavam-se destas zonas deprimentes para um local mais campestre, com ar mais limpo. (Goita, 1982, p. 20).

A constante mudança de vida originou um estudo sobre esse fenómeno com a finalidade de verificar a melhor forma de habitar a cidade.

«...a cidade moderna é apenas um conglomerado em que perduram velhas estruturas históricas e antigas, formas de vida juntamente com as novas, do capitalismo e da técnica... virtude da sua grande capacidade de resistência.»

(Goitia, 1982, p. 22).

Num mundo quase capitalista e em desenvolvimento, que iniciava a modernização e cuja população estava a aumentar, emigrava-se para os grandes centros urbanos com o intuito de procurarem uma vida melhor. A agricultura era vista como uma questão de produzir ganhos financeiros, assim como outros factores de desenvolvimento. Com esta nova realidade a acontecer rapidamente, num conceito capitalista, implementou-se a indústria em grandes centros urbanos, embora em condições precárias, que criavam postos de trabalho em grande escala. A esta nova tendência política atribuiu-se o nome de economia capitalista, dando assim, início à Idade Moderna (Goita, 1982, p. 144).

Para os trabalhadores ficarem mais próximos do local de trabalho, foram construídos bairros ou pequenas comunidades. Certos industriais, tinham consciência do mau estar nos bairros operários e que se disponibilizaram encontrar uma solução para esse problema.

Pegando na agricultura e sendo esta industrializada construíram-se comunidades para serem habitadas para os que laboravam o campo. Estas comunidades prosperavam economicamente e os seus habitantes tinham uma vida estável e saudável.

«...industriais esclarecidos que achavam que tinham eles próprios o dever de corrigir os males de quem haviam sido a causa. Um dos primeiros foi Robert Owen, proprietário de uma fábrica de têxteis que, em 1816, planeou uma cidade de tipo colectivo onde se combinava a actividade industrial com a agricultura, e que se bastava economicamente a si própria. Foi a antecipação às cidades-jardins do século XX... que ainda subsistem e gozam de uma vida próspera.»

(Goitia, 1982, p. 152).

A cidade contemporânea tem vindo a crescer devido à industrialização. A emigração dos meios rurais para os grandes centros urbanos dependia, como já referido, da procura de uma vida melhor e com condições de trabalho que os pequenos meios urbanos não apresentavam. Espanha tem sido um bom exemplo dessa realidade, havendo um forte deslocamento populacional para as cidades do litoral e para a capital, onde as indústrias prosperavam.

Neste sentido, os grandes centros urbanos cresceram mais de metade enquanto os pequenos meios urbanos tiveram um decréscimo de metade da população (Goita, 1982, p. 168 e 169).

Na crescente situação migratória, as pessoas não tinham um lugar certo para se fixarem originando comunidades nas periferias das grandes cidades, sujeitando-se a situações de decadência e insalubridade. Num curto espaço de tempo, estas cidades, cresceram exponencialmente (Goita, 1982, p. 172).

Na perspectiva do mesmo autor, a população em contrariedade com o resto, entram num contexto de marginalidade, sendo consideradas como subúrbios. Com os problemas de planificação das cidades, começou-se a pensar num planeamento mais coerente e uma melhor organização espacial.

Tais metrópoles têm de ter um bom planeamento urbano, serem acessíveis, de forma a ser possível uma movimentação rápida, não sendo aconselhável perder mais de 30 minutos entre a periferia e o centro.

«Toda a organização do espaço será nula se não existirem acessos adequados, meios de transporte colectivo eficazes (...) e uma rede de trânsito capaz e inteligentemente planeada. Alguns urbanistas entendem que o problema da dimensão da cidade deve ser resolvido em termos de acessos.» (Goitia, 1982, p. 175 e 176).

Devido ao forte movimento das grandes cidades, foi necessário pensar noutro tipo de urbanismo, mesmo que fosse utópico sendo que Le Corbusier e Frank Lloyd Wright, os grandes pioneiros nesta área.

No caso de Le Corbusier, pensou a cidade de Paris, com base no esquema "quadricula", com vias largas para o tráfego, edifícios multifuncionais, envoltos em grandes espaços verdes (Goita, 1982, p. 181). O tipo de urbanismo que hoje conhecido foi impulsionado pela indústria, justificada pelo recurso do solo.

«A localização das indústrias pesadas é outro grande problema da organização do espaço das grandes metrópoles. Possivelmente foi o primeiro a motivar a regulamentação da utilização do solo, aquilo que se chama de zonificação.»

(Goitia, 1982, p. 185).

As cidades constroem-se e podem alterar-se consoante as necessidades de uma sociedade. Esses fenómenos de desenvolvimento são estudados constantemente por urbanistas e sociólogos (Goita, 1982, p. 191). As cidades contemporâneas têm um funcionamento circular, funcionando com diversos círculos, sendo que, em cada um deles espelha-se um contexto social e económico. O centro deste jogo concêntrico situa-se nas zonas de negócios e instituições de utilidade pública (Goita, 1982, p. 191).

Actualmente para se conseguir conforto, os lugares são seleccionados consoante o enquadramento social e económico com base, no enquadramento do local com instituições de utilidade pública, transportes e mercado considerados como essenciais ao estilo de vida do sere humano.

2.3. Principais aspectos fundadores da Carta de Atenas

A “*Carta de Atenas*”, segundo Le Corbusier caracteriza uma série de normas para uma arquitectura humanizada, regendo-se por quatro aspectos essenciais: Habitação; Recreio; Trabalho e Circulação.

Acrescenta, ainda, que a habitação deve consistir nas necessidades do bem-estar, com espaços adequados, iluminação natural e até mesmo com jardim. Deverá localizar-se nos melhores sítios, sendo essencial que a luz solar entre em cada habitação duas horas por dia. As vias para os automóveis, necessitam estar separadas das vias dos peões e da habitação. Devendo prever zonas para equipamentos colectivos e escolas que estejam próximas das habitações.

No que diz respeito ao recreio, as cidades devem ter espaços verdes, confinando-se com espaços de equipamentos colectivos, como as escolas, jardins-de-infância e creches (Le Corbusier, 1993).

Os centros urbanos necessitam de parques, zonas de passeio, de desporto e de descanso. A distância entre o trabalho e a habitação deve ser reduzida, adequadamente servidas por vias para peões e por vias de uso automóvel (Le Corbusier, 1993). A circulação consiste em ser o mais simples possível, hierarquizando as vias, desnivelando os nós mais condensados e desenvolvendo vias próprias para os peões, sendo que tudo isto deverá ser acompanhado de zonas verdes.

Na perspectiva de Le Corbusier, a circulação consiste em ser o mais simples possível. A cidade é criada de várias manifestações devendo-se às obras construídas de diferentes épocas que constitui a história.

A cada acontecimento histórico a cidade evolui nesse sentido, criando novos espaços localizados em lugares diferentes, o que origina a expansão desta. O património humano deve permanecer intacto e transmitir isso para gerações futuras (Le Corbusier, 1993). O crescimento de uma cidade pode criar um impasse se não forem respeitadas certas e determinadas normas que constituem uma questão de princípios contemporâneos. Cada vez mais, o ser-humano sente que deve ter conforto no lugar onde reside, sendo que todo um conjunto de pessoas se orienta nesse sentido.

«O período compreendido entre as duas guerras mundiais foi particularmente significativo para a arquitectura e o urbanismo, ainda que não se possa falar em uniformidade ou regularidade de suas manifestações.» (Le Corbusier, 1993, p. 3).

Da *"Carta de Atenas"*, segundo o mesmo autor, fazem parte os princípios da arquitectura, desde o contexto utópico socialista até à Bauhaus. O Urbanismo Funcionalista tinha como finalidade o planeamento urbano e intra-urbano, desde a propriedade privada ao interesse colectivo, à industrialização dos componentes, à padronização das construções, e ao limite para o tamanho das cidades.

Propor o uso activo da técnica que o Movimento Moderno trouxe na organização das cidades, o zonamento, a funcionalidade, a divisão das vias de circulação de veículos, e das vias de circulação pedestre. Foi elaborado um modelo de cidade extremamente reprodutível, centrando-se essencialmente nos estudos das necessidades básicas dos seres humanos. A cidade deve estar organizada para satisfazer quatro necessidades básicas, nomeadamente: habitar, trabalhar, circular e diversão (Le Corbusier, 1993, p. 8).

Paralelamente, na *"Carta de Atenas"* presta uma orientação para o bem comum, num contexto de racionalidade essencial ao conhecimento técnico e científico. Tal perspectiva, não vê preferências nas classes dominantes que usufruem do poder do Estado, para garantir a justiça social, orientada unicamente para os mais desfavorecidos.

«A "Carta de Atenas" sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista, também chamado de Urbanismo Funcionalista.»
(Le Corbusier, 1993, p. 8).

A unidade administrativa deve coincidir com a unidade geográfica, ou seja, com a região. O desfasamento territorial de uma cidade pode ter sido arbitrário no decurso do crescimento. O aglomerado principal juntou-se a outras comunidades que posteriormente abrangem essa área urbana. Essa fronteira artificial afasta-se da boa gestão desse conjunto. A regularidade dos elementos naturais como a água e a terra faz com que se possa produzir pastos, pântanos ou desertos, incidindo também no íntimo do ser-humano.

São as atitudes mentais, que se incluíram nos empreendimentos de forma a encontrar uma expressão na casa, na aldeia e na cidade. Dependendo da incidência do sol na curva meridiana, as estações opõem-se de forma bruta ou acontecem em mudanças bastantes suaves na sua esfericidade contínua, de parte em parte, onde podem surgir inúmeras combinações, cada uma com a sua particularidade. As culturas são diversas, e as filosofias variadas, aumentando a diversidade de habitações e cada uma propõe um modo diferente de ver o seu motivo de âmbito pessoal (Le Corbusier, 1993, p. 16).

O urbanismo deverá conceber as regras essenciais, para assegurar aos habitantes condições de vida que protejam não só a sua saúde física mas também sua saúde moral e a sua alegria de viver. Delas depende o bem-estar, devendo conservar-se ou criar espaços livres, com a finalidade de manter uma vida saudável para todos os habitantes.

«Os limites administrativos que compartimentam o complexo urbano tornam-se então paralisantes. Uma aglomeração constitui o núcleo vital de uma extensão geográfica cujo limite é constituído pela zona de influência de uma outra aglomeração.»

(Le Corbusier, 1993, p. 16).

A circulação numa cidade é indispensável, porque todas as zonas devem estar ligadas, e, nalguns casos interligadas. O centro da cidade é o mais importante, visto ter um contexto amplamente social.

É neste ponto onde estão guarnecidas construções de utilidade pública e de lazer, como teatros, bancos, etc., tornando-se também o ponto de encontro e de marca da cidade (Le Corbusier, 1993, p. 47).

Portanto, é necessário, ter-se em conta os fluxos de movimento que a cidade apresenta, devendo as artérias e vias de trânsito ser elaboradas consoante o trânsito que as utiliza. As ligações principais são consideradas avenidas, e estas, ao contrário de outras, apresentam outro tipo de estrutura, aglomerando todo o tipo de necessidades que o homem precisa para se sentir bem. É crucial existirem vias para os pedestres, devendo todas elas apresentar conforto nos seus trajectos.

As ruas deverão ser distintas conforme a sua categoria, ruas residenciais e ruas destinadas às áreas colectivas, assentando num bem comum, devem ser calmas e de paz.

Os veículos motorizados devem ser encaminhados para outro tipo de circuitos. As principais vias, que se relacionam com os demais conjuntos da região, têm claramente a sua prioridade.

«A circulação moderna é uma operação das mais complexas. As vias destinadas a múltiplos usos devem permitir, ao mesmo tempo: aos automóveis, ir de um extremo a outro; aos pedestres...» (Le Corbusier, 1993, p. 47).

2.4. Novos princípios urbanísticos

O Movimento Moderno teve início no final do século XIX, e nasce de forma a pensar na comodidade e conforto das pessoas, tanto num ambiente individual como colectivo. Até à data com a Revolução Industrial as pessoas habitavam em condições sub-humanas devido ao crescimento demográfico que a industrialização provocou, ficando tudo condicionado a um pequeno espaço, onde uma família de classe operária e de baixo rendimento vivia em paredes meias com outras famílias sem ligação familiar e sem privacidade. Não havia saneamento básico, os arruamentos não possuíam estrutura para o aumento do tráfego, vivia-se num caos (Benévolo, 1976, p. 403).

Perante tais dificuldades, alguns intelectuais tentaram solucionar estes problemas, sendo que Le Corbusier e Walter Gropius os principais pioneiros.

«...o movimento moderno compreende um grande número um grande número de contribuições individuais e colectiva, e não é possível fixar sua origem num só lugar ou num único ambiente cultural.» (Benévolo, 1976, p. 403).

Em meados do século XX, começaram as reacções contra essa dita influência académica, entre eles estavam os ingleses Ruskin e Morris, o belga Van de Velde, os alemães Behrens, que um pouco mais tarde se juntaram nessa manifestação.

Todavia as bases utilizadas não foram suficientes para questionar o conceito de arte vigente até então. A escola sempre procurou educar novos indivíduos para um novo processo, preparando-os para uma nova cultura artística, tornando-se, possível devido aos processos práticos de fabricação e aos novos métodos de construção.

«O instrumento do espírito de ontem era a “academia”, que separava o artista do mundo da industria e do artesanato, isolando-o na comunidade.» (Benévolo, 1976, p. 403).

Em 1922, foi apresentado um projecto pioneiro e inovados para três milhões de habitantes, no Salon d'Automne. Tal projecto assentava em três tipos de edifícios, enormes arranha-céus em forma de cruz no centro da cidade, edifício de seis andares, na zona intermédia, e immuebles-villas (prédios-vilas), na periferia. Este plano era rigoroso e simétrico, em que as vias de circulação para o automóvel eram ortogonais e diagonais.

Os prédios-vila dispunham de habitação com terraços-jardins, com serviços cooperativos e comuns, em que a cobertura dispunha de uma pista que servia para o exercício físico ao ar livre. Simultaneamente foi apresentado outro projecto, denominado de plan Voisin, a ser aplicado ao centro de Paris (Benévolo, 1976, p. 430).



Fig. 1 – Le Plan Voisin

Este projecto Foi aperfeiçoado até 1946, todavia continua com as linhas da cultura urbanística moderna, defendendo a ideia de que Paris é o centro de uma rota não podendo ser deslocado. Esta ideia nasce sobre os planos de Paris que descentralizavam a cidade.

«Em 1922, Le Corbusier prepara o primeiro projecto da cidade ideal: une ville contemporaine para três milhões de habitantes, que é apresentada naquele ano no Salon d'Automne.»

(Benévolo, 1976, p. 430).

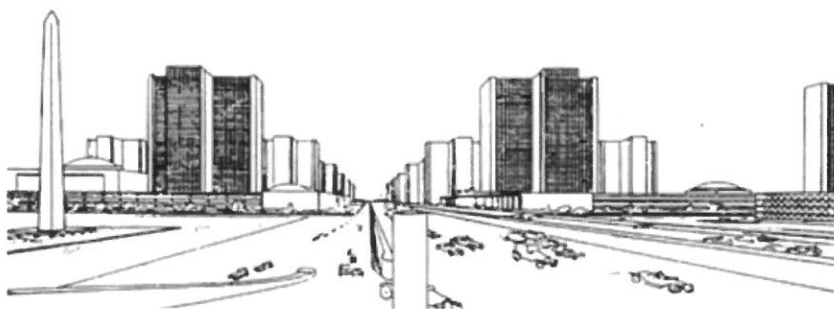


Fig. 2 – Une Ville Contemporaine

Era visto em todo o lado, principalmente na Europa, que os arquitectos usavam os mesmos princípios na execução das suas obras, sendo que em 1928 expôs-se hipoteticamente a criação de uma associação, onde se pudessem discutir os novos processos de trabalho. Mme. Mandrot colocou o castelo de La Sarraz para se concretizar um congresso de arquitectura moderna. Os temas a discutir foram elaborados por Le Corbusier, onde apresentou diversos factores, como a economia, a urbanística e a padronização. (Benévolo, 1976, p. 474).

Estas discussões convergem num único sentido o de resolver os problemas de uma cidade, numa perspectiva global e particular, como refere o autor (Benévolo, 1976). O congresso teve a importância de reconhecer os representantes dos grupos nacionais de arquitectos modernos. A seguir ao pós-guerra parte das cidades europeias, estavam devastadas com a guerra, assim como a forma de viver.

A maioria das habitações contrariamente ao que se pudesse pensar, não tinham condições de habitabilidade pelo facto dos habitantes serem o espelho de uma péssima qualidade de vida. Normalmente, as pessoas de menor classe eram operárias com poucos rendimentos e habitavam onde lhes era possível (Benévolo, 1976, p. 483).

Acrescenta, ainda que o Movimento Moderno trouxe uma nova forma de habitar a cidade, não colocando de lado as classes desfavorecidas. A construção das habitações aumentaram e o custo de vida não acompanhava esse fenómeno. Tal aumento deveu-se ao encarecimento dos materiais, da mão-de-obra especializada, e, ao aperfeiçoamento das edificações.

Gropius, em 1927 ganhou um concurso para a construção de um bairro, denominado de Dammerstock de Karlsruhe. Para elaborar o projecto chamou arquitectos colaboradores, onde em conjunto estudaram a melhor forma de orientar os blocos. Constataram que estes deveriam ser construídos no sentido Norte a Sul, criando uma simetria nas fachadas com recurso à iluminação solar. (Benévolo, 1976, p. 490). Na elaboração dos bairros, Gropius, dispunha os edifícios públicos na periferia que por fim, resolviam os nódulos existentes nas cabeceiras dos blocos residenciais. Os projectos que serviam o público, principalmente os teatros, estavam interligados com as experiências urbanas (Benévolo, 1976, p. 490).



Fig. 3 – La Ville Radieuse

Le Corbusier, parte do princípio que a residência é o principal ponto de partida no projecto de *la Ville Radieuse*, e é com isto que se deve desenhar uma cidade. Os conjuntos habitacionais são iguais e a sua construção é indefinida no seu comprimento, que no fim da recta produz um ângulo recto, fazendo disto o cruzamento de duas orientações. Na orientação Norte-Sul, as ruas situavam-se a Norte e as habitações encontravam-se orientadas para Sul. Quanto à orientação Este-Oeste, as habitações eram envoltas por duas frentes de arruamento interno (Benévolo, 1976, p. 500).

Em 1929 no segundo congresso dos CIAM, em Frankfurt, definiram-se os padrões para que a habitação tivesse o mínimo de conforto, tendo influências alemãs pelas experiências nas diversas cidades desse país. Recorria-se à Sociologia e outras ciências para se poder elaborar uma habitação ou um conjunto delas.

«As reuniões dos CIAM de 1929 a 1933 versam sobre problemas urbanísticos, e a sucessão de temas indica a progressiva ampliação do campo de estudo.»

(Benévolo, 1976, p. 508).

O congresso dos CIAM e da criação da “Carta de Atenas”, na perspectiva de Benévolo (1976), representavam um momento de viragem na história do urbanismo no qual foi integrado o manifesto mais definido sobre as preocupações urbanísticas dos arquitectos do Movimento Moderno, a divulgação ligada ao dogmatismo, clareza e sistematização da doutrina em que os pontos eram regidos sob a origem impactante e polémica mas apaixonada descrição do texto.

Numa forma particular este não será representado num contexto de manifesto nem de rendimento de modelos teóricos a que se estabelece numa espécie de palavra-chave no comportamento de uma indicação metodológica para os urbanistas, com vestígios ou orientação na investigação sob uma plataforma de pesquisas concretas (Lucio, 1993, p. 107).

Na organização urbana respeitantes nos princípios da “*Carta de Atenas*”, obteve-se uma cooperação importante, quando após a Segunda Guerra, Mundial era necessário que a construção fosse elaborada com mais rapidez e económica. Pode-se acrescentar que perante um cenário de destruição, constitui oportunidade sedutora para a sua aplicação (Le Corbusier, 1993).

A parcela habitacional tinha como elemento base, a formação de um edifício que por sua vez, se englobava a outros, criando-se bairros que no seu conjunto formaram cidades. O tecido urbano resultaria numa composição de confrontos entre os espaços públicos e os edifícios, determinado pela composição arquitectónica.

Por outro lado, os autores referenciados anteriormente convergem no mesmo sentido, ao referirem que a construção em altura denota-se numa implantação das redes viárias, com espaçamentos relativos a outras áreas, zonas verdes de utilidade públicas, surgindo numa resposta aos problemas e carências habitacionais. A actividade da cidade, oriunda dos elementos que constituem todo o sistema, enquadra-se numa síntese descritiva demasiado simplificado.

2.5. Principais resultados e referências

A preposição simplista de Le Corbusier foi evidenciada aquando do nascimento da revista *L'Esprit Nouveau*, a 15 de Outubro de 1920 prolongando-se ao longo de cinco anos (Zevi, 1970, p. 53). Le Corbusier teve a sensibilidade e a inteligência de defender o nascimento purista, onde viria a mostrar o seu interesse, em 1918, aquando da publicação do *Après le Cubisme* publicado (Zevi, 1970, p. 53). A atitude e interesse do novo movimento arquitectónico foram demonstrados nas suas obras, pois evidenciavam-se pela simplicidade estereométrica, e a disposição e realce dos volumes eram reconhecidos de imediato. Estas regras e formas salientavam o purismo de expoente intelectual em formas naturais devidamente pensadas e geométricas. Le Corbusier utilizou a *Regra de Ouro*, em estudos arquitectónicos e em outros trabalhos, foi implementada a *Secção Áurea* (Zevi, 1970, p. 54). Não é por acaso que no movimento de atitude cubista, o francês é o que apresenta simplicidade o que se mantém fiel à equação originária.

«...Le Corbusier insiste na parte pseudocientífica das novas formas, procura uma lei de geometria elementar.»

(Zevi, 1970, p. 54).

As principais etapas na interpretação da evolução urbana, sucintamente delineadas no capítulo anterior, exprimem dois modos fundamentais e diferentes na compreensão do espaço como base de intervenção.

Confrontados com o “modelo de cidade tradicional” e o “modelo de cidade moderna”, verificou-se um conjunto de problemas associados à divisão da forma urbana a partir de diferentes normas de estruturação de uma cidade no ponto de vista da parcela e do edifício.

A articulação destes três elementos é a base constituinte do tecido urbano, resultando da diversidade formal dessa estrutura urbana. Os processos que diferem mas que se interrelacionam de períodos de urbanização de parcelamento e de edificação, justifica a existência de fisionomias urbanas distintas (Panerai, 1999).

Evidencia-se, na perspectiva de Le Corbusier (1993), a análise das configurações do crescimento urbano, induzindo na importância da rede viária, da distribuição fundiária e dos edifícios como elementos integrais do tecido urbano, exprimindo todas as fases de crescimento.

Esta estrutura traduz uma semelhança com a biologia, como uma organização que demonstra simultaneamente um forte convívio entre os elementos e uma habilidade de se adaptar, de se transformar e de se modificar com o tempo, no sentido de permanecer e variar na renovação da sua continuidade, contudo, de forma a descodificar e conhecer a cidade.

O desenvolvimento da estrutura urbana é, no entanto, o resultado de variadas condicionantes que representam um conjunto de agentes de alargamento e de densificação oriundo de fenómenos existentes na própria cidade.

O primeiro método caracteriza a evolução do aglomerado em que cada período de extensão satisfaz e venera o prolongamento ao seguimento da estrutura física já existente. Contrariamente, o segundo método apresenta a ocupação mais difusa na organização descendente, separando por sua vez, partes de solo não edificado entre o novo e o velho.

A orientação dos princípios de descodificação desta evolução, segundo Panerai (1999), salienta a demarcação de determinados elemento reguladores em dois pontos, por um lado agentes que possibilitam a extensão, por aqueles que a impossibilitam.

O crescimento aborda-se a partir da estrangulação e dependente da forma de se produzir, como exemplo das forças sociais que estabelecem o motor e o conteúdo. Nesta variante verifica-se que a pesquisa do crescimento urbano corresponde na apreciação de momentos de produção da cidade.

A estrutura urbana será no entanto a manifestação de processos que direccionam a malha urbana numa apreensão individualista que articula os momentos de intervenção, numa acção específica do elemento base que constitui o tecido.

O parcelamento age sobre o solo que define morfológicamente a estrutura na sua ocupação. A urbanização opera-se na estrutura de distribuição de variados serviços assim como a implementação de infra-estruturas. A edificação é o resultado de tipologias que a construção de edifícios comporta (Le Corbusier, 1993).

Os três momentos referidos anteriormente podem intervir-se de forma alternada, podendo até sofrer uma total interferência simultânea ou até mesmo limitadas no confronto de circunstâncias de cadências na formação distinta de relativos contextos na construção na estrutura urbana, no que resulta em realidades necessariamente diversas. Surgem portanto situações dispersas e digressivas na área de expansão planeada, com tendências geométricas e ortogonais, como resultado de fases de operações oriundas da cidade-jardim (Le Corbusier, 1993).

O processo de planeamento, na perspectiva de Lucio (1993), resulta de um conjunto de operações simultâneas que transformam o solo rural em urbano, polígono, pela edificação de áreas de habitação num só lote, que remete para uma estância de recinto formal ou informal fechado em si mesmo, dependente de uma organização de regras pela concepção global e completa que define uma total coincidência de diferentes operações.

A transformação da cidade recorre ao parcelamento, urbanização e edificação, para considerar se uma estrutura urbana é medieval ou industrial, permitindo reconhecer a concepção "de época" que foi marcada introduzindo o sinal de identidade. Os diferentes processos evolutivos da cidade não interferem na sua identificação de uma importância semelhante concedida ao elemento "via", elemento estruturador desses processos que originam diferentes formas. Assim o modelo de cidade tradicional caracteriza-se geralmente pela organização que a rede viária impõe no parcelamento e na edificação (Le Corbusier, 1993).

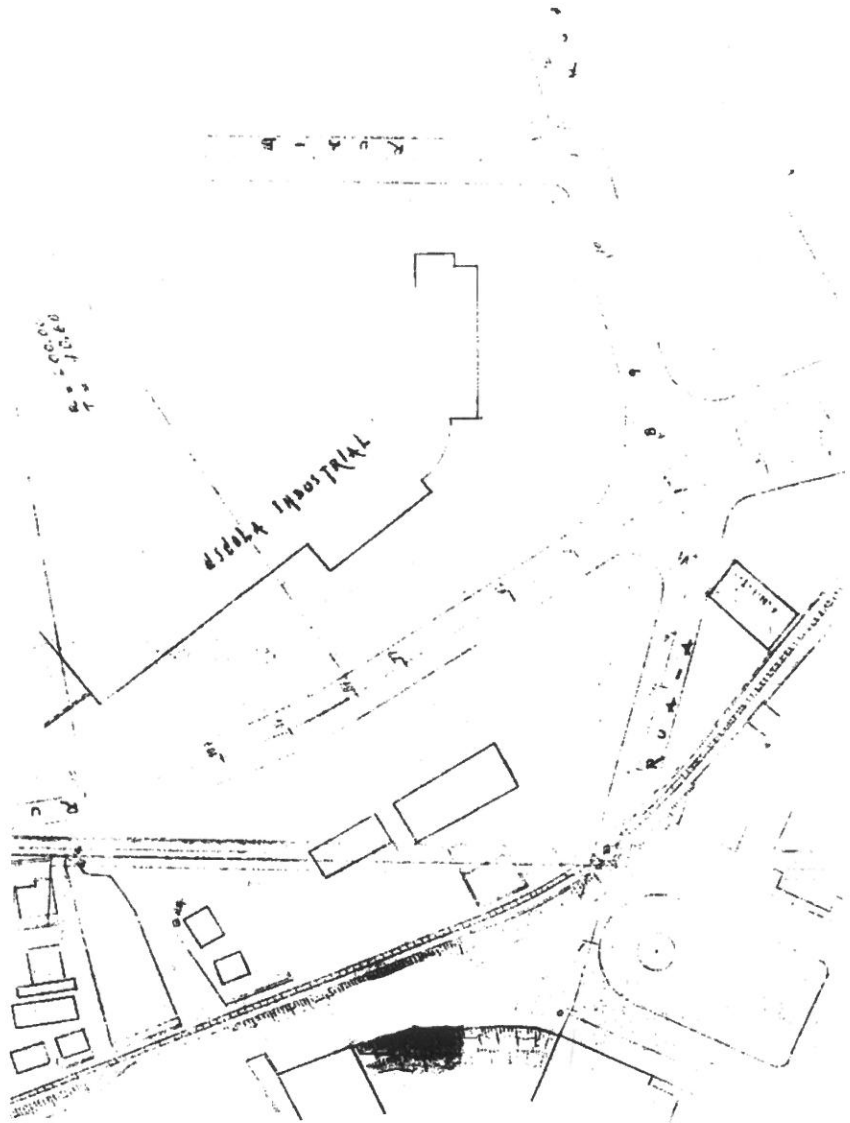
A cidade moderna perante uma caracterização contrária, traduz os princípios da *"Carta de Atenas"*, enaltecendo total independência entre os três momentos que identificam os processos do "modelo de cidade tradicional". É essencialmente uma visão humanizada e funcional que consubstancia a alegação do zonamento como elemento de referência de organização urbana, fundamentalmente disposta nos vários artigos que compõem o documento, aclamando a separação entre rua e habitação. A cidade moderna utiliza frequentemente figuras utópicas como forma alternativa à cidade existente, que na sua manifestação urbana mais significativa encontra-se associada às expansões periféricas posteriores à Segunda Guerra Mundial.

Vindos de uma captura de conceitos de arquitectura e urbanismo modernos haveriam nos Congressos um dos essenciais utensílios de discussão e de solução de ideias e de experiências, os quais, derivado de temas direccionados e constituídos em localidades e países diferentes.

A primeira reunião realizou-se entre 1928 e 1933, na qual foram debatidos problemas centrados no alojamento. Numa segunda fase, entre 1933 e 1947, trataram-se assuntos relacionados com o urbanismo, sendo este fortemente influenciado por Le Corbusier. Esta época marcou decididamente o futuro das cidades, que passaram a ser perspectivadas, e assentando numa visão funcionalista. Por último, entre 1947 e 1959, o CIAM, centrou-se na pesquisa de um espaço físico onde fosse possível satisfazer tanto as necessidades emocionais como materiais das populações (Lamas, 2000).

3. URBANÍSTICA DO MODERNISMO EM PORTUGAL – O CASO DE BRAGANÇA

Parte III



3.1. Antecedentes: Síntese da transformação morfológica da cidade até ao Estado Novo

O estudo da estrutura urbana, segundo Alves (2000), deve enfatizar o que é fundamental neste ambiente, analisando, a organização da cidade no seu aspecto espacial e na existência de relações entre elementos que definem a mesma. Embora não haja vestígios, Bragança começou a ser edificada na época clássica romana, no império de Júlio César, sendo fundada por Brigo, ao qual deu o nome *Brigantia*.

A partir daqui, com o passar do tempo houve evoluções no nome da cidade, *Brigancia*, *Bregancia*, *Bragancia* e por fim *Bragança*. Bragança embora tenha sido edificada na idade romana, não é *Julióbriga* nem *Celióbriga* dos geógrafos romanos (Rodrigues, 1997). Na actual colina de Bragança, houve um Castro Céltico ou Luso-Romano, portanto todas as ermidas aí existentes são lenda, daí ser uma prova que Bragança nos tempos romanos ou pré-romanos era habitada.

Mais tarde, no reinado de Dom Afonso Henriques, não existia nenhum tipo de povoação naquela região, tendo o Rei de Portugal, doado essas terras ao Convento de Castro de Avelãs, sendo conhecidas como a Quinta de Benquerença. Actualmente é onde se situa a cidadela (Rodrigues, 1997).

O renascimento da cidade aconteceu quando D. Sancho I no século XII, em 1187, deu o Foral, querendo assim consolidar e povoar a zona fronteiriça – “A Praça da Atalaia”, isto para marcar e defender o território nacional. Mais tarde formaram-se nomeadamente administrativo, militar, religioso, económico e cultural, isto também, porque o povoado de Bragança era já muito importante, pois gozava do privilégio de cobrar direitos sobre mercadorias que aí se vendiam (Rodrigues, 1997).

Em meados do século XIII, Bragança já tinha quatro freguesias, de destacar: Santa Maria, São Tiago, São João e São Vicente. Nesse mesmo século, destaca-se a construção, entre muralhas, a cidadela e da Torre de Menagem. O Castelo começou a ser construído em 1409, prolongando-se ao longo de mais de 30 anos. A *Domus Municipalis*, esse emblemático monumento, possui características arcaicas, crê-se que foi construída na mesma altura que a Torre de Menagem. A Domus foi considerada como a casa da câmara e como uma cisterna de água. Em 1464, D. Afonso V, concedeu o Foro de Cidade a D. Fernando (2º Duque de Bragança), ainda que não reunisse a “condição essencial de ser sede de bispado”, os duques de Bragança conseguiram a promoção que mais desejavam, passando Bragança a cidade (Alves, 2000). Nos finais do século XV e princípios do século XVI, a população aumentou havendo a necessidade de se expandir para o exterior das muralhas, crescendo para Poente, de forma linear. Tal expansão. Deveu-se à localização do rio e à disposição solar. Nesta altura, nos finais do século XVI, a cidade expandira-se até à Praça da Sé (Alves, 2000).



À medida que a população ia aumentando, entre os séculos XVII e XVIII, foram sendo construídas, na baixa da cidade, edifícios de habitação e solares. Nesta mesma época, Bragança era o aglomerado mais populoso em Trás-os-Montes, Tendo-se desenvolvido indústrias de ferraria, olaria, lanifícios, curtumes e a da seda. Estas permitiram maior poder económico na região. O comércio extenuou-se na Rua Direita, em simultâneo com a Rua dos Oleiros (Rodrigues, 1997).

Segundo Rodrigues (1997) e Fernandes (2009), ambos chamam a atenção para o fato de na análise em escala urbana, se observar um nível de diferenciação interna da cidade, nomeadamente quanto aos conjuntos de zonas, comunidades ou bairros que frequentemente são identificáveis em termos de aparência física, composição da população e aspectos relacionados com as características e problemas sociais. Nesta perspectiva, a escala urbana está relacionada com a distribuição da população, tendo em conta as suas características, actividades, deslocamentos sobre um território, etc.

Em contraste com o carácter rural das aldeias abertas, era a presença da muralha que consagrava o estatuto urbano de uma população. As obras de construção da torre e muralha de Bragança, provavelmente sobre um casco mais antigo, correspondem a uma renovada importância desta agregação inicial que a história fixou com a designação de Cidadela ou Vila (Rodrigues, 1997).

Ambos os termos, referenciam o espaço intramuros, cujo traçado denuncia a estreita dependência em relação à torre de menagem que, pela dimensão, imponência e funcionalidade militar constitui um pólo vincadamente dominador (Rodrigues, 1997).

Por conseguinte, e segundo o mesmo autor, tomamos o termo cidadela como equivalente ao núcleo urbano encerrado nos limites da muralha do castelo, já que a terminologia militar lhe atribui um sentido mais restrito. Neste caso, trata-se de uma fortificação construída no interior de outra, não ocupando uma situação mais vantajosa e com capacidade para bater o inimigo e fazer-se respeitar em eventuais tumultos que tenham os moradores por protagonistas.

Os seus arruamentos deviam estar estruturados de forma a garantirem a máxima eficácia das estratégias e movimentações castrenses, apesar das várias vicissitudes por que passou este núcleo, em resultado das oscilações demográficas e das orientações de carácter militar, a verdade é que a milenar tradição romana foi continuada na cidadela imprimindo à rua, que nos seus extremos liga as portas, uma configuração do tipo *Decumanus Maximus*. Por esta razão, constitui a via principal, sendo a sua importância reforçada por estabelecer, quase a meio e com nitidez, a divisão da planta em duas partes distintas (Rodrigues, 1997).

No interior da cidadela, as linhas condutoras da casa rio não se apresentam anarquicamente com ruelas tortuosas só por si capazes de embaraçarem o passo e dificultarem, em caso de ataque, as manobras defensivas.

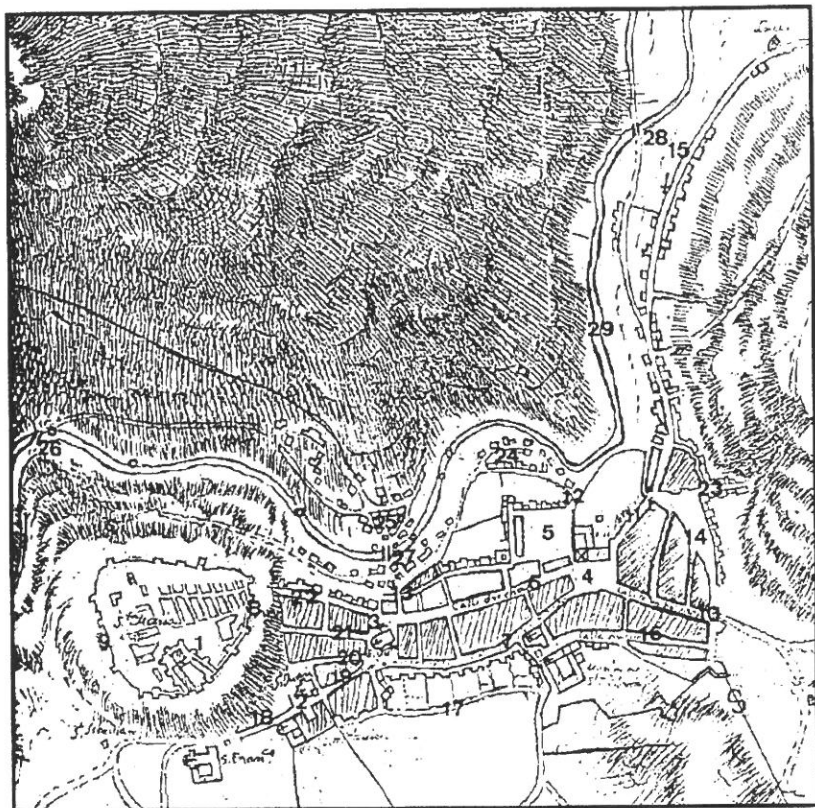
A planta da cidadela, indiciando elevada dose de racionalismo foi capaz de tirar partido da configuração topográfica interior, de declives moderados, organizando-se de forma a garantir rapidamente o acesso a qualquer ponto dos seus muros (Rodrigues, 1997).

A figura disposta a seguir, de acordo com Alves (2000), mostra um espaço demasiado depurado com a particularidade de nenhuma construção procurar apoio na muralha.

Parece significativo este pormenor, não se coadunando com o desenvolvimento orgânico de uma cidade e ao mesmo tempo indiciando determinações superiores com o intuito de garantirem o desimpedimento do espaço junto dos muros facilitando as movimentações bélicas.

Aproveitar o suporte que os muros proporcionavam para novas construções era permitido, significando economia nos gastos e, pela espessura que os caracterizava, segurança.

Contudo, em caso de guerra ou cerco, os seus proprietários obrigavam-se a derrubá-los para a serventia militar ficar garantida, isto é, para darem corredoura, como, aliás, decorria de uma disposição contida nas ordenações do reino (Rodrigues, 1997).



Bragança em 1762

- | | | | |
|---------------------------|--|------------------------|---|
| 1 Praça de S. Tiago | 9 Portas do Sol | 16 Rua Nova | 24 Batocas |
| 2 Praça de S. João | 10 Portas dos Oleiros | 17 Estacada | 25 Além do Rio |
| 3 Praça de S. Vicente | 11 Portas da Rua do Cabo
(localização aproximada) | 18 Rua de S. Francisco | 26 Ponte do Jargo |
| 4 Praça do Colégio | 12 Pastigo do Colégio | 19 Rua da Alfândega | 27 Ponte das Tinarias |
| 5 Eiras do Arcebispo | 13 Portas da Cadeia | 20 Rua da Amargura | 28 Ponte das Ferrarias
(de Quintela ou Loreto) |
| 6 Rua Direita | 14 Rua de Santo António | 21 Costa Pequena | 29 Rio Fervença |
| 7 Rua do Espírito Santo | 15 Rua da Loreto | 22 Costa Grande | |
| 8 Portas de Santo António | | 23 Cadeia do Forte | |

Fig. 4 – Planta da Cidade de Bragança (1762)

Ora, como o levantamento desta planta teve lugar num período de grande conflitualidade, poderá expressar o resultado das medidas de intervenção urbanística levadas a cabo pelos militares em ocasiões de guerra. Na metade em que se implantou o castelo e a cerca que o rodeia, situada à mão esquerda de quem entra pela porta de Santo António, não se verificava a presença de muitas habitações. A outra metade constitui o essencial do núcleo populacional da Vila, por ser aí que o maior número de habitações se agrupa (Rodrigues, 1997).

Organizadas em função da rua principal, da qual partem outras secundárias dispostas paralelamente entre si, com disposição oblíqua relativamente à primeira, acabam por desenhar um plano do tipo espinha de peixe comum em muitos núcleos de cidades medievais (Rodrigues, 1997).

No interior da cidadela, juntamente com a torre de menagem do castelo, também a *Domus* e a igreja de Santa Maria se destacavam como edifícios marcantes. Se a *Domus Municipalis* era o centro das decisões municipais, a igreja de Santa Maria era lugar de devoção especial, por ser aí que aconteciam as festas religiosas mais importantes da cidade até ao momento em que, nos meados do Séc. XVIII, a diocese de Miranda do Douro foi transferida para Bragança (Rodrigues, 1997).

Quando o termo é aplicado a uma cidade, estabelecendo um lugar de passagem obrigatória, pode também servir para referenciar o local de cobrança de um imposto que incidia sobre a compra e venda de mercadorias.

Desta forma, a porta da cidade, na altura, tinha uma função prática, possibilitando a entrada e saída dos habitantes, dos produtos necessários para os mesmos e a cobrança de impostos (Alves, 2000).

Nos extremos do eixo maior que percorre a cidadela, situam-se os pontos de acesso. À porta do Sol, voltada a Sul, opõe-se a porta da Vila. Como estas aberturas constituíam os pontos de maior debilidade em todo o sistema defensivo, a sua projecção obedece ao princípio do estabelecimento do grau máximo de dificuldade relativamente ao potencial atacante, mas permitindo alguma comodidade funcional aos habitantes que em tempo de paz as utilizavam quotidianamente (Rodrigues, 1997).

A entrada da porta da Vila descreve um arco de modo a dificultar as operações defensivas do invasor. Idêntica ideia partilhava Vitruvius na sua obra fundamental, ao propor que o acesso às portas em vez de ser recto se fizesse curvado à esquerda, pois desta maneira o lado direito dos invasores ficaria mais exposto, visto ser o que não estava protegido pelo escudo. Numa fortificação o carácter das portas era diverso (Alves, 2000).

A cidade era rodeada por barreiras com tramos construídos com materiais e técnicas diversas, que iam desde as estacadas a muros de pedra e cal.

Neste segundo aro, abriam-se algumas portas que, da cidade, permitiam o acesso às hortas e indústrias dos arrabaldes assim como possibilitavam as comunicações quer com as aldeias vizinhas quer com as vias de longo e médio curso de cujo estado dependia o ritmo dos transportes e a regularidade dos abastecimentos com os consequentes equilíbrios ou desequilíbrios internos (Alves, 2000).

Por esta razão, as feiras, ao superarem, pela sua importância económica, as imposições de natureza geográfica, climática e até a deficiente estrutura dos transportes e vias de comunicação desempenhavam um papel tão importante. Marcando também a regularidade do calendário, as feiras, tal como as festas, eram acontecimentos que chamavam aos centros urbanos as gentes do termo e outras provenientes de paragens mais longínquas (Rodrigues, 1997).

Partindo deste recinto, as ruas da Carreira e Direita, correndo paralelas mas desniveladas, segundo os autores anteriores, estabeleciam a comunicação com a praça de S. Vicente que situada a meio da cidade gozava de uma posição privilegiada, razão pela qual durante o Séc. XVIII foi o centro cívico e económico mais relevante desta cidade. Pelas Portas da Cadeia baixava-se ao Rio Fervença cujas águas, além de fornecerem a energia necessária para o funcionamento de vários moinhos situados nas suas margens, durante o espaço que no seu curso acompanhava a cidade, também permitiam a laboração de actividades industriais ligadas aos curtumes e à produção de sedas e outros tecidos (Rodrigues, 1997).

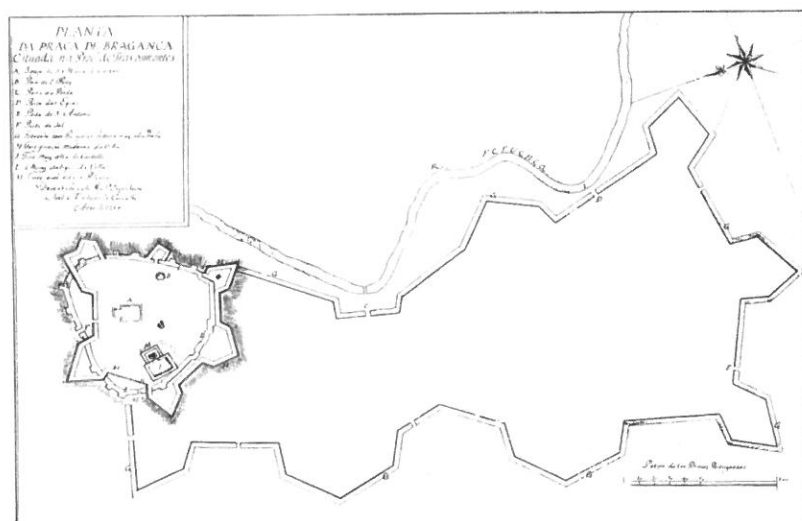


Fig. 5 – Planta da Cidade de Bragança Fortificada

Desenvolveu-se na derradeira década do século de seiscentos, um fenómeno de expansão imediatamente visível na ruptura e ultrapassagem dos limites impostos pelo cordão envolvente da cidade, originando-se então novos bairros. Estes privilegiaram para a sua implantação os locais normalmente afectos a actividades produtivas ou abertos à comunicação com o exterior da cidade. Esta expansão corresponde, ao longo de 30 anos (até 1721), a um aumento da população na cidade. O sector têxtil, de um modo geral, sendo uma actividade económica com grandes tradições na região e principalmente nesta cidade, parece ter tido, para lá dos aspectos de natureza económica, reflexos sociais e demográficos directos, uma vez que, quando o sector era afligido por qualquer crise, os artífices abandonavam a cidade e dirigiam-se para outros centros produtores (Alves, 2000).

O somatório das contribuições de carácter doméstico prevalecia, razão pela qual na cidade não existiam ruas em que esta actividade se pudesse considerar predominante de modo a configurar-se uma organização espacial de tipo corporativo. Este modo de organização só o vê inscrito na toponímia das ruas dos Prateiros e dos Ferradores. (Alves, 2000). A primeira, sendo uma rua anterior ao Séc. XVIII perdeu o carácter oficial, sendo que durante este período não foi possível constatar a presença ou o exercício de artes de algum modo relacionadas com metais nobres. A presença do forte de S. João de Deus, situado a oeste da cidade, desenhou novos percursos na extensão das ruas que confluíam às portas dos Oleiros e da rua do Cabo. Lentamente o espaço exterior à estacada que corriam entre uma e outra porta foi sendo urbanizado (Rodrigues, 1997).

Enquanto elemento ordenador do espaço urbano e meio de comunicação, a rua acompanha o dinamismo e as modificações que temporalmente se inscrevem na cidade, de acordo com as atribuições que lhe vão sendo conferidas (Rodrigues, 1997). Possuindo um valor de uso, tanto mais notório quanto maior for o recuo no tempo, diversos factores condicionaram o seu traçado e fisionomia num processo de constante desempenho de vivências vitais.

Relativamente à vida da cidade de Bragança, o autor supracitado refere que durante o Séc. XVIII, percebem-se, primeiro, as respostas ideológicas do militar, e depois o poder religioso afirmaram durante os séculos XVI, XVII e XVIII, na tentativa de, isoladamente ou em conjunto, consolidarem os seus interesses (Rodrigues, 1997).

Os mesmos que actuaram sobre a topografia, ordenando numa cidade encerrada dentro de muralhas e trincheiras, um esquema viário capaz de permitir respostas rápidas e eficientes aos pontos mais solicitados em termos de necessidades defensivas. Na parte baixa, duas vias principais asseguravam a comunicação das entradas da cidade com a parte alta, núcleo primitivo, centro político-religioso e coração de qualquer estratégia montada pela máquina militar.

O mesmo autor, acrescenta ainda, que o transeunte que entrasse na cidade pelas portas da rua do Cabo ou dos Oleiros era inevitavelmente conduzido à praça do Colégio, sendo a partir daqui orientado pelas ruas Direita e do Espírito Santo até à praça de S. Vicente, donde, como já dissemos, partiam outras vias que o levavam ao castelo.

Tendo na Costa Grande o seu prolongamento, a rua Direita define-se como uma via com capacidade em captar o trânsito de uma porta e guiá-lo, através de um traçado mais ou menos rectilíneo, até às portas de Santo António, unindo desta forma os extremos da cidade. Nesta altura, só a Vila dava idêntica contribuição, já que às outras ruas e praças nomeadas no documento, Oleiros, Cano, Espírito Santo, S. João, Praça do Colégio e Eiras do Arcebispo, impunha-se unicamente a eleição de um quadrilheiro para o exercício de semelhantes funções (Rodrigues, 1997).

Concluindo-se que as zonas da Vila e da rua Larga eram as que tinham mais habitantes, importará ainda referir que a zona da rua do Cano já ser habitada no princípio do Séc. XVII, embora posteriormente sofresse os efeitos de uma regressão populacional que, indicaria a preferência das populações pelas zonas mais seguras do interior das muralhas, manteve-se até ao momento em que, nos finais deste século e início do seguinte, a cidade começou a romper os limites estabelecidos pelo segundo aro defensivo.

A designação de rua Larga, pressupondo um espaço aberto, cómodo e capaz de garantir a circulação não só de pessoas mas também de viaturas de tracção animal, parece encerrar no próprio topónimo a sua característica essencial, introduzindo ao mesmo tempo o elemento diferenciador relativamente a outros arruamentos de dimensões mais acanhadas. Assim, a combinação dos elementos apontados deixam entender tratar-se de uma rua de importância no conjunto do tecido urbano (Alves, 2000).

Elemento essencial e definitivo da cidade, a praça é por excelência o elemento de distinção e diferenciador das cidades latinizadas relativamente às congéneres anglosaxónicas e muçulmanas. A praça é, com efeito, o coração da cidade (Alves, 2000).

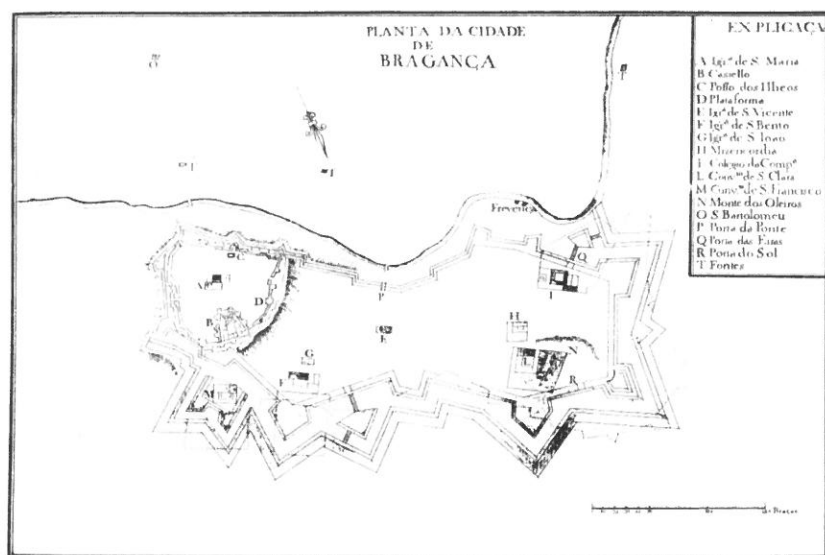


Fig. 6 – Planta da Cidade de Bragança

Por isso, entendemos que nesta cidade e durante este período de tempo, tudo se resumiu, uma vez ultrapassados os condicionalismos da muralha, à sanção histórica das linhas de desenvolvimento urbano pautadas pela tendência ao acompanhamento dos caminhos para o exterior, num processo em que se privilegiava a saída e entrada em direcção à cidade de Bragança.

Depois da cidade se ter expandido para fora das muralhas, formaram-se duas ruas, paralelas entre si, actualmente conhecidas como Rua Abílio Bessa e a Rua dos Combatentes da Grande Guerra, esta conhecida também como a tradicional Rua Direita. Estas ruas, têm origem nas muralhas e terminam num largo antigo da cidade, conhecido como Praça da Sé.

Desde as muralhas do Castelo até à Praça da Sé, teve um crescimento lento, tendo presentes 3 séculos, desde o Séc. XVI ao Séc. XVIII. A construção dos edifícios nestas ruas é de construção contínua mas diversa. A topografia da rua Abílio Bessa é mais alta que a rua Direita, fazendo edifícios nestas duas ruas diferentes na sua altura. Na rua Abílio Bessa estão presentes edifícios de 3 pisos, Rés-do-Chão mais dois, enquanto na Rua Direita existem edifícios de 4 e 5 pisos (Rodrigues, 1997).

As Ruas Abílio Bessa e Combatentes da Grande Guerra eram até aos finais do XIX, princípios do Séc. XX, as principais ruas da cidade. A cidade até então sofreu outro grande desenvolvimento no crescimento urbano, continuou a crescer de forma linear, desde a praça da Sé até à antiga estação de comboios, com mais dois arruamentos, actualmente conhecidos como Rua Almirante Reis e Avenida João da Cruz. Esta era a rua mais movimentada da cidade e aqui o comércio estava presente desde o Séc. XVI, ou seja, desde o início da sua existência. Nesta rua além de haver habitação unifamiliar com o Rés-do-chão usado para comércio, também se verifica habitação do tipo colectiva (Alves, 2000).

3.2. O Estado Novo e os planos da urbanização

Na década de 1930, implementou-se uma política de obras públicas numa escala sem precedentes. Originalmente, nos edifícios públicos arquitectados prevaleceu o movimento modernista, com aspectos relevantes da sua monumentalidade, tendo sido menosprezado e atacado por vários arquitectos, que culpavam de ter uma imagem provinciana e isento de imaginação. A denominação para esse estilo imposto pelo Estado Novo, ficou conhecido por "Português Suave". (Almeida, 2007, p. 19)

Este estilo arquitectónico foi alvo de várias críticas, isso aconteceu no I Congresso Nacional de Arquitectura de 1948, que transmitiu, que gradualmente fosse deixado de ser utilizado nas construções. Na década 50 do século passado, o estilo "Português Suave", mostrou-se popular, correspondendo à satisfação de muitos portugueses. Na Década de 1990, as características, mesmo reduzidas, implementaram-se em imensos edifícios privados. Apesar das inovações, a política do Estado Novo manteve-se, no que diz respeito à abordagem dos monumentos, continuando a tratá-los de forma cenográfica e museológica.

O "*Português Suave*", na perspectiva de Almeida (2007), reanimou o comércio, verificando-se um significativo aumento de construção com o intuito de responder às novas necessidades. Os equipamentos de utilidade pública receberam especial atenção do Estado, e dos profissionais da época, em particular.

O estilo "Português Suave" foi utilizado nos edifícios públicos e privados em Portugal, particularmente durante 1940 e 1950, tendo sido considerado como um estilo igualmente conhecido por outros nomes, "Estilo Nacionalista", Estilo Tradicionalista ou Estilo Estado Novo, já que durante a dita conjuntura foram justapostos distintos estilos arquitectónicos em edifícios públicos, embora esta última denominação não seja muito exacta.

«Considerando as relações filiais mais ou menos assumidas que articulam o regímen português com os outros regímenes contemporâneos na Europa de então, importará analisar desde já, no sistema interpretativo... instâncias que em Portugal apenas vão ser afloradas timidamente e no espírito de poucos, talvez até mesmo só no de Salazar, sem nunca se terem afirmado abertamente.»

(Almeida, 2007, p. 19).

Torna-se mais evidente o desejo de procurar e ensaiar uma perspectiva da arquitectura portuguesa, de percepção global, demonstrando dessa forma as várias fases do período do século XX. Embora essa atitude fosse um tanto cautelosa, pois o balanço crítico desse período constituía abordar uma época de desfavorecimento social que até então existia na sociedade portuguesa (Fernandes, 2003, p. 13). Almeida (2007) acrescenta que parte da Europa seguia a vertente do Movimento Moderno, o apogeu do pós-guerra, onde foram introduzidas novas técnicas na construção, sendo uma moção inteiramente livre.

Fernandes (2003) chama a atenção para a cultura arquitectónica conhecida até então, pois seguia por outros caminhos. Portugal, ainda preso à arquitectura tradicional e cultural, deu os primeiros passos na arquitectura moderna no final do século XIX, mas foi na década de 1920 que se desenvolveu a Arquitectura Modernista, impulsionada com o aparecimento das novas técnicas e expressões artísticas. Esta fase foi conhecida como “Arquitectura do Betão Armado”, e deve-se às novas técnicas de construção o entusiasmo à construção urbana, pois esta era mais rápida e simples de concretizar.

A diversidade na produção arquitectónica, em 1930, fez com que o Modernismo se dividisse em dois aspectos, o primeiro, decorativo mas geométrico a que se chamou de “Estilo de Artes Decorativas”; e um segundo mais purista e anti decorativo que se deu o nome de “Modernismo Radical”. O primeiro aspecto segue a linha vienense da década de 1910, combinada e segregada pelo estilo francês (Fernandes, 2003, p. 19).

O mesmo autor, acrescenta defendendo que a Europa Central e do Norte, seguiam pelo caminho da introdução de modelos mais puristas e radicais, pois careciam de decoração. As volumetrias eram claras e assimétricas, dando evidência aos novos materiais. A arquitectura do “Estado Novo”, seguia por um caminho inteiramente político, fazendo disso uma referência.

Os autores da "Arquitectura do Estado Novo", tiveram um papel importante na atitude tomada nessa vertente, pois responsabilizavam-se na predominante atitude oficial, e não aceitavam que as suas ideologias fossem adulteradas pelas linguagens modernistas, mesmo que estes abordassem signos regionalistas e revivalistas.

«O conceito escolhido pretende colocar-se numa perspectiva de visão histórica, logo mais abrangente das diversas tendências em presença...» (Fernandes, 2003, p. 19).

Fernandes (2003) menciona que os reflexos de uma política ditatorial defendem a cultura histórica do país, pois contrapôs-se na expressividade das fachadas modernistas, de volumetria ousada utilizada nos prédios na década de 1930. Na década seguinte, nas fachadas revivalistas houve o cuidado, de imitar os desenhos pombalinos e joaninos, o qual foi vantajoso pois escondia as estruturas do edifício, o que no primeiro contexto não se verificou. Nos anos 50 do Séc. XX, foram institucionalizados os novos materiais em Portugal, que tiveram consequentes resultados no estilo pombalino e joanista.

Nos anos seguintes, segundo o autor anterior, tudo que era objecto arquitectónico, assumia-se a utilização das novas tecnologias e técnicas, e implementaram-se novos materiais, o que enaltece os modernistas, com a consciência de que o "Estilo Internacional" não podia ser executado sem o betão armado.

Na década de 1940, emergiu o expressionista classicizante, com orientações italianas e alemãs, mantendo o interesse nas construções monumentais, de que é exemplo a Universidade de Coimbra. Os espaços são elaborados com ideologias cénicas, para demonstrar a grandeza do regime Salazarista (Fernandes, 2003).

A União Soviética, a Alemanha e a Itália, tinham regimes totalitaristas, ditaduras que mostravam as suas ideologias de superioridade do estado ao povo, onde construíram obras monumentais com estilo próprio. Paralelamente Portugal, também assistia a uma conjuntura politicamente totalitarista, e necessitavam de construir edifícios para o mesmo efeito de identidade cenográfica (Fernandes, 2003, p. 34). Em Bragança existem duas unidades escolares onde se aplicam a referência cenográfica do Estado Novo, o Liceu Nacional e a Escola Industrial e Comercial.



Fig. 7 – Liceu Nacional, Bragança



Fig. 8 – Escola Industrial e Comercial, Bragança

Os modernistas têm a necessidade de se centrarem no conceito historicista ou monumentalista, o que pode parecer uma contradição, mas o desejo pelo favorecimento profissional, praticam esse estilo nas obras mais importantes promovidas pelo Estado. Facilmente diversos arquitectos foram atraídos e alguns aderiram com orgulho, desviando-se desta forma do ideário progressista, que se associava ao racionalismo e funcionalismo.

«A década dos 40 assinala contraditoriamente uma maior inovação tecnológica – o betão armado generaliza-se em definitivo como matéria estrutural dos edifícios...»

(Fernandes, 2003, p. 34).

À semelhança de outros estados totalitaristas, existentes na Europa, Portugal não procura utilizar o “Português Suave” somente em edifícios, consegue transpor essa linha para conjuntos urbanos. O mantendo a capacidade técnica no controlo urbanístico, tanto que se criam normas autoritárias e legislativas para manter a linha cenográfica implementada pelo Estado.

Existem vários exemplos distribuídos pelo país, como a antiga Praça do Areeiro. Exemplos de estilos contemporâneos utilizados na Alemanha Nazi ou da Espanha Franquista, com temas fortemente nacionalizados. Em Portugal, como exemplo, temos Alvalade e o Restelo (Fernandes, 2003, p. 174).

As praças tornam-se símbolo desse conjunto urbano, onde os espaços são mais centrais, numa plataforma horizontal. Estas praças distinguem-se especialmente devido à construção de monumentos em seu redor, que pertencem ao Estado, como Palácios da Justiça, Bancos, Correios, entre outros.

Tal facto, verifica-se, segundo o autor anterior, por exemplo na Covilhã com a Praça do Município da Covilhã; em Vila Real; Castelo Branco e Bragança, neste último caso, a Praça Cavaleiro Ferreira.



Fig. 9 – Praça Cavaleiro Ferreira, Palácio da Justiça, Bragança

A Praça Cavaleiro Ferreira na cidade de Bragança, foi construída em 1957, pelo Arquitecto Fonseca Modesto, seguidor dos ideais do “Estado Novo”. São evidentes as linhas dominantes do “Português Suave” desenvolvidas neste conjunto urbano, marcado pela uniformidade e rigidez das formas do Estado.

«Os conjuntos urbanos constituem uma das principais resultantes do desenvolvimento, variedade e aplicação de tipos formais próprios do “Português Suave...”»

(Fernandes, 2003, p. 174).



Fig. 10 – Praça Cavaleiro Ferreira, Estação de Correio, Bragança

O urbanismo em Portugal surge nos meados do século XIX, à semelhança do que acontecia noutros países. Todavia só mais tarde é que se torna evidente, num contexto político, nos Planos Gerais de Melhoramento em meados do século XX, nas cidades do Porto e Lisboa. Surge na forma de prática social, da espontaneidade de Duarte Pacheco, introduzido por ideologias políticas existente na época.

Esta criação mantinha uma linguagem urbana com a qual o Estado Novo se identificava. O aumento do ritmo de desenvolvimento destas cidades era tal, que de certa forma, foram obrigadas a planear a sua estrutura urbana (Lôbo, 1995).

Enquanto Portugal estudava planos para a estrutura urbana das cidades, na restante Europa questionava-se e criticavam-se os traçados da cidade oitocentista. Nomeadamente Camillo Sitte, interrogava-se nos esquemas dos conceitos oitocentistas no que respeita à eficácia, higiene e ordem. Isto dá origem a alterações dos desenhos realizados na Alemanha, para o desenho urbano. Outros países influenciados pelas críticas, afluem a esse movimento, como por exemplo a França (Lobô, 1995). Ainda no século XIX, vários artistas e técnicos, enfrentam uma batalha moral, entre eles incluem-se engenheiros que planeavam uma cidade confinada aos espaços criados pelo traçado das infra-estruturas. Os arquitectos vêem as suas intervenções alienadas à superfície dos edifícios (Lôbo, 1995).

Como já foi referido anteriormente, os ideais de Duarte Pacheco assentam no estilo do Estado Novo. Refere que estruturas urbanas que se seguiam no desenvolvimento das cidades devem demonstrar claramente o regime totalitarista português.

Duarte Pacheco mantinha contacto com os urbanistas ao qual expunha as suas ideias. Mas o seu desaparecimento, em 1934, fez com que se perdessem os valores exigentes, o que posteriormente desfavoreceu o poder das câmaras de planear a alteração do território como intervenientes principais na política dos solos.

Isto fez com que os planos vigentes em 1934, fossem revistos e alterados, com anteplanos, por um documento reequacionado em 1944. Mas as ideias de Duarte Pacheco não foram postas de parte, e em 1944 nascem as novas estruturas urbanas em numerosas plantas topográficas, implementando os seus ideais (Lôbo, 1995).

Duarte Pacheco tinha a capacidade na criação de obras públicas, movido pelo aperfeiçoamento das enormes infra-estruturas, estradas, pontes, barragens e no ordenamento áreas urbanas. A execução de progressos urbanos estavam condicionados à existência de planos de conjunto, de forma a enaltecer o ordenamento dos aglomerados para que desta forma se criasse uma estrutura que se identificasse com o Estado (Lôbo, 1995).

A execução dos Planos Urbanos, tal como mencionado pelo autor anterior, exigia um grande esforço na sua preparação, pois obrigava os municípios a garantir que os aglomerados que lhes pertenciam, ordenassem o território urbano. Duarte Pacheco não promovia planos de urbanização, de visão política, desejava, sim, participar na transformação do território, fazendo desta forma uma dupla urbanização.

Portugal escolheu urbanistas estrangeiros que tinham uma atitude liberal de pensamento e acção, originários do conceito moderno e condições culturais e tradicionais. Estas razões contrariavam o que Duarte Pacheco e o Estado defendiam. Todavia foram feitos, em Portugal, planos urbanos com tendências modernistas, nomeadamente nas cidades de Lisboa e do Porto.

«Ao criar Planos Gerais de Urbanização em 1934, Duarte Pacheco tinha em mente a transformação do país pela efectiva criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse.»
(Lôbo, 1995).

Foi então que Portugal, em 1930, se rendeu aos intelectuais da geração modernista, devido à carência de urbanistas no país, o importante era executar planos para reestruturar urbanisticamente as cidades portuguesas,

Estes modernistas caracterizam-se pelo formalismo dos que lhes seguiam na década seguinte. O desenho tinha aqui maior importância que os métodos utilizados no desenvolvimento do planeamento, pois permitia o desenvolvimento de um determinado culto da imagem na procura da cidade ideal (Lôbo, 1995). Estes métodos foram utilizados por Ressano Garcia, que recorreu às linhas do movimento *city beautiful*, nas décadas de 30 e 40, do século XX, para a elaboração dos traçados e do urbanismo formal de Lisboa.

Acrescenta ainda, que esta orientação da composição urbana foi trazida de França, por Luís Cristiano Silva, tendo projectado planos urbanos para o Parque Eduardo VII e estudado um anteprojecto que prolongava uma avenida para o Estádio Nacional.

Com I Congresso Nacional dos Arquitectos, emerge o modelo da cidade radiosa. Embora timidamente concretizada a uma pequena escala, são feitas operações preponderantes nesse sentido.

São elaborados planos urbanísticos nas cidades numa concepção global. Entre os intervenientes urbanistas estão, Januário Godinho, João Andresen, Arménio Losa, entre outros (Lôbo, 1995).

O Ministro Duarte Pacheco, num despacho, permitiu a organização de concursos. Neste sentido, as câmaras municipais podiam escolher um urbanista da sua preferência, mas tal não acontecia, pois Duarte Pacheco controlava indivíduos inerentes ao urbanismo. (Lôbo, 1995). Para a cidade de Bragança, foi designado o Januário Godinho, tendo sido posteriormente substituído por Viana de Lima, uma vez que os seus Planos de Urbanização eram reprovados pela Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (Dionísio, 1995).

«O apogeu do planeamento urbano em Portugal situa-se entre 1944 e 1954, período em que são finalizados cerca de três centenas de estudos de anteplos de urbanização, dos quais cerca de metade são aprovados até 1954.» (Lôbo, 1995).

3.3. Orientação para o desenvolvimento da cidade

Planeiam-se novas avenidas, demoliram-se edifícios em estado de degradação, para nascerem novas volumetrias, para um melhor aproveitamento dos terrenos. Era importante iniciar um conceito diferente de urbanismo, que pudesse introduzir todo um conjunto de infra-estruturas para um funcionamento mais correcto.

«Há um século atrás, quando algumas cidades portuguesas, na esteira de processos de urbanização de países mais avançados, traçavam as suas “avenidas novas” o rasgamento das avenidas consubstanciava o acto fundador e tinha implícito, no seu dimensionamento a tipologia admissível, mesmo quando variada, dos edifícios que lhe dariam, a tipologia admissível.»

(Portas, 2005, p. 105).

Num contexto de liberdade, tendo como referência outras cidades, a sua regulamentação passavam através do quarteirão. As circulações são para ser evidentes e acessíveis, tanto para o tráfego como para os pedonais.

Urbanisticamente as cidades passaram por uma malha, a largueza das vias será diferente umas das outras, consoante a sua importância e as avenidas são para ser arborizadas. (Portas, 2005, p. 105). As tipologias das construções passam a ser diferentes devido às novas técnicas de construção e a novas situações de necessidades de vida.

As condições de higiene começam a ser uma realidade. O logradouro é o resultado do excesso do arruamento em quarteirões. Estes espaços vazios tinham de ser utilizados para um equipamento, e de certa forma valorizados devido ao seu uso.

Normalmente os espaços eram preenchidos com edifícios, devendo-se a um contexto burguês. Este tipo de edificabilidade designa-se de “zonamento” e mantinham um estatuto social específico. (Portas, 2005, p. 105 e 106).

Para a construção destas novas edificações, afastava-se da memória existente nesses espaços. As cidades já constituíam espaços verdes e arborizados; elementos que não eram comuns, começa a emergir vias para automóveis e peões, largos e parques. (Portas, 2005, p. 106). Devido a novos fenómenos em constante evolução, as principais cidades do país cresciam depressa.

*«...o cimento armado, de um lado, e o automóvel do outro,
dirão uns, mais perto da ideologia funcionalista...»*

(Portas, 2005, p. 107).

Com a imigração originária da guerra, segundo Portas (2005) os novos habitantes tinham de se fixar em algum lugar, os que tinham capacidade económica não tinham dificuldade em fixar-se, agora os mais desfavorecidos faziam autênticos acampamentos temporários que se mantêm até aos dias de hoje, os designados “bairros de lata”. Esta comunidade é precária e tem dificuldades de abordagem social.

Com a devastação da 2ª Grande Guerra, a Europa estava em crise e com cidades devastadas. Estes acontecimentos não tinham um contexto regulador, por isso Le Corbusier apostou na “*Carta de Atenas*”, um conjunto de regras que orientavam um novo tipo de urbanismo. Constituíam uma nova forma de habitar, colectivamente em edifícios de altura, rodeados de um grande espaço verde, acessíveis através de largas vias de acesso. Este modelo era repetido, de um desenho urbano como uma quadrícula e suportava imensos habitantes. Esta era uma imagem cultural de modernidade.

«Uma cartilha publicada pela mão de Le Corbusier em plena guerra – conhecida como Carta de Atenas – daria o suporte doutrinário eficaz ao contra-modelo...» (Portas, 2005, p. 109).

O mesmo autor, acrescenta que a utilização do automóvel crescia cada vez mais, era um reflexo da nova vida social. Assim sendo, houve a necessidade de pensar as paisagens circundantes, uma novidade até então que era desconhecida. A cidade era constituída por uma diversidade enorme de culturas e necessidades. Desta forma, a cidade foi planeada para organizar a sociedade, como se de uma colónia se tratasse.

«...a pressão de movimentos sociais urbanos crescentemente empenhados em aspectos qualitativos do meio ambiente, a “cidade existente”,... que tinha sido desligado e especializado nas décadas anteriores.» (Portas, p. 113).

Chegou-se ao limite de crescimento, e tendo em conta este factor e os anteriormente referidos, os urbanistas tiveram ajuda de outros intelectuais para resolver a organização da cidade de uma forma social e económica.

«Os urbanistas, agora reforçados pelos sociólogos, geógrafos e economistas, constataam que as cidades grandes já não crescem.»
(Portas, 2005, p. 114).

Dos edificios mais relevantes existentes na cidade, originam-se centros. Estes lugares tinham importância devido ao movimento e deslocamento dos seus habitantes, sendo servidos de vias, de forma mais directa. Deve-se a isto a regeneração das áreas que até então eram desvalorizadas. Na realidade portuguesa, as principais cidades distanciavam-se culturalmente e economicamente dos centros mais pequenos.

«...nos programas de regeneração das áreas centrais, mais ou menos históricas que antes se esgotavam na recuperação física ou social dos edificios ou quarteirões de maior valor patrimonial...»
(Portas, 2005, p. 116).

«Pedestrianização, boulevards e praças, parkings, frentes de água, parques urbanos... são novidades mas sempre limitadas à cidade tradicional compacta.»
(Portas, 2005, p. 116).

De qualquer forma, havia a necessidade de legislar urbanisticamente, para organizar todo o território nacional, não esquecendo as memórias dos pequenos centros rurais. Isto porque estas comunidades dispunham da arquitectura popular e vernácula, conceitos que são necessários preservar nestas pequenas regiões (Portas, 2005, p. 125).

Os habitantes desertificaram as zonas que residiam por diversos factores. Pode-se dizer, que a construção de novos centros mais apelativos e rendas altas justificavam esse fenómeno. Se as casas não sofressem obras de requalificação, mudavam-se para habitações de melhores condições. O envelhecimento e a morte dos residentes levaram a que as habitações ficassem desocupadas. Com a devastação de cidades, devido à 2ª Guerra Mundial, houve a necessidade de elaborar um plano para as reconstruir, com isso foi a origem do planeamento (Portas, 2005, p. 247).

Em Bragança, como noutras cidades do país, a utilização dos solos não era respeitada das imediações das cidades, essas zonas tinham de ser utilizadas para a agricultura, instalação de zonas industriais, e de protecção. Nestes planeamentos urbanos passaram a existir reservas na política urbana. Pode-se considerar que é das políticas municipais que geram os espaços a urbanizar e que tipos de tipologias a implementar.

«...é necessária uma nova etapa de políticas de habitação, orientada segundo formas diversificadas de acordo com novas necessidades, além das velhas, quando ainda não resolvidas (...) Esta motivação é suficiente forte para que a política de habitação... e política urbana se completem no sentido de que todo o apoio estatal à habitação constitua também um apoio ao ambiente de cidade. Inversamente, a política municipal de melhoria do ambiente urbano...» (Portas, 2005, p. 253).

Até ao início do século XX, em Portugal, as cidades não apresentavam uma referência arquitectónica predominante. As cidades europeias evoluíam constantemente e rapidamente, em Portugal o desenvolvimento era mais lento.

As necessidades evoluíam com as novas tecnologias e perante isso foi necessário pensar em projectar urbanisticamente e arquitectonicamente as cidades e as habitações de forma organizada. Deu-se o início da arquitectura moderna em Portugal, com conceitos fragmentários.

«...a pedido dos teóricos da arquitectura ou por interesses próprios, algumas das disciplinas avançarão no estudo das interacções homem-meio, comportamento-espço, significado-significante...» (Portas, 2011, p. 21).

Devido ao desenvolvimento constante, a sociedade criou e desenvolveu novas necessidades e formas de pensamento livre, e as cidades, tal como Bragança, tinham, de ser pensadas para poderem sustentar novos conceitos de evolução. Por isso o arquitecto teve de ter uma atitude mais humanista e social, resolvendo os problemas contemporâneos (Portas, 2011, 22).

Houve claramente a necessidade de normalizar as cidades, principalmente os maiores centros urbanos de Portugal. As normas visavam para uma melhor organização, e, o desenho, acompanhou positivamente para realçar a ideia da estrutura física que se iria apresentar. Como já foi referido as cidades evoluem constantemente e crescem devido a essa realidade. Na crescente novidade da evolução criam-se novos conceitos e são os mesmos que se implementam, mudando as suas formas físicas e sociais existentes na cidade.

Até agora, o estudo das cidades passava pelos arquitectos, urbanistas e outros intelectuais ligados de certa forma ao desenho ou projecto. A questão é que os problemas das cidades aglomeram outras ciências, que não eram exclusivas dos arquitectos. No crescimento das cidades, aumenta a degradação ou evolução da sociedade, havendo intelectuais a reclamarem o estatuto para essas ciências que cada vez mais eram evidentes e existentes. (Portas, 2011, 26). Das diferentes formas arquitectónicas e de diferentes conceitos físicos e sociais, existe sempre a intenção de igualar o aspecto visual (Portas, 2011, 81).

A cidade tem um crescimento contínuo, assim como o aumento do tráfego. Encarando esta realidade, existe a necessidade de construir novos elementos físicos para proporcionar melhor conforto à população. Constroem-se novas vias de circulação, criam-se espaços de lazer, sejam centros de cidade ou não (Portas, 2011, 83). Não se pode esquecer, que existe um conjunto ou aglomerado de edifícios antigos, abrangendo parte da cidade, como uma estrutura sólida e histórica.

Segundo o autor anteriormente mencionado, estas zonas são importantes, devido ao seu relevo histórico, devendo haver preocupação para manter o bom estado de conservação, e inovando em equipamentos, com o intuito de promover a utilidade e usufruidade destes espaços e não os deixando ao abandono ou emigração para outros espaços.

Com o aparecimento de novas tecnologias e materiais as cidades crescem cada vez mais rápido, num "crescimento disforme", não se verificando só em expansão, mas também em altura tornando-se mais altos. Nasce também edifícios de utilidade pública, fazendo destes lugares "centros" da cidade (Portas, 2011, 95).

Com estes fenómenos gera-se uma aglomeração ainda maior de habitantes numa determinada área mais pequena. (Portas, 2011, 89). Acrescenta que há lugares ou sítios que são pensados para permanecerem intocáveis durante muito tempo. São espaços que de certa forma são uma referência para uma sociedade ou numa cidade

A população e os limites da cidade são cada vez maiores havendo uma vasta quantidade de concentração de pessoas. É necessário estudar e projectar novos espaços que sustentem esta escala de fenómeno para que se possa viver ou residir em harmonia. (Portas, 2011, 123). A arquitectura volta a ser pensada para o homem, como acontecia nas idades clássicas, gregas ou romanas, coisa que se tinha perdido na idade média. Mas com a intervenção teórica de vários intelectuais, no início do século XX, é um conceito posto em prática, sendo o princípio do Modernismo (Portas, 2011, 124).

A imigração, nos meados do século XX, das pequenas povoações e no caso de Portugal, com os resultados da guerra do Ultramar, para os grandes centros urbanos, as pessoas tinham poucas posses financeiras e como tal situaram-se nos arredores das grandes cidades, aumentando drasticamente a população, vivendo com falta de condições. Para obterem o mínimo de habitabilidade, construíram as suas próprias casas, com materiais mais baratos e aqueles que eram mais fáceis de conseguir. Nascendo assim uma população mais pobre, num ambiente precário.

«...participação individual... estará na estruturação urbanística do habitat evolutivo em auto-construção: architectar na penúria para as vastas massas migrantes ou sem acesso à habitação de nível médio; architectar pelos próprios com materiais informes ou semi-elaborados mas sempre ajustáveis ou moldáveis pelos próprios às suas necessidades e expressão poética.»

(Portas, 2011, p. 132).

3.4. Principais características e componentes do Movimento Moderno

Com a devastação das cidades, segundo Le Corbusier (1995), era mais fácil a implementação de novas matérias-primas para a construção ou reconstrução de edifícios. Foi uma questão pertinente e que gerou alguma polémica, em intelectuais que tinham uma mentalidade conservadora e que quiseram travar esses novos tipos de pensamentos. Cada vez mais, as máquinas desenvolvem-se e evoluem numa constante e curto espaço de tempo, verificando-se uma alteração contínua nas necessidades das pessoas. As distâncias tornam-se mais curtas devido à evolução dos transportes e de outras inovações de comunicação. O mundo tornou-se acessível para um universo que lhe era limitado, interagindo com diferentes culturas de diferentes cidades, devido ao novo conceito de comunicação e de proximidade. Hábitos familiares e sociais a que as pessoas se acostumaram durante séculos, sucumbiam perante a “modernidade” de acontecimentos.

«As máquinas surgiram em massa; o seu número aumentou de tal forma que os costumes foram por isso afectados e modificados; a economia e a sociologia não deixam, a partir de então, de sofrer transformações cada vez mais profundas, precursoras de perturbações decisivas.»

(Le Corbusier, 1995, p. 24).

«Estas actividades tinham-se mantido equilibradas durante milénios, na base dos 4 quilómetros horários da marcha do homem, do passo do cavalo ou do boi. Daí em diante é necessário opor a essa cedência os 50 a 100 quilómetros horários dos veículos que correm sobre estradas planas e dos navios; os 300 ou 500 quilómetros horários dos aviões, enfim, as velocidades sem medida dos telégrafos, do telefone e da rádio.»

«As consequências não iriam tardar: uma agitação intensa apodera-se do homem e dos seus pensamentos arrastando igualmente para um novo circuito as mercadorias e as matérias-primas.»

(Le Corbusier, 1995, p. 24).

O mesmo autor acrescenta que o ser humano se torna mais individualista, tanto de forma profissional como pessoal. Para atender às suas novas necessidades é sujeito a coisas que não eram hábito do seu ser. Este é o resultado do desenvolvimento da maquinaria, desde então, os consumidores não conhecem os fabricantes de matérias-primas.

Acrescenta ainda, que com o aparecimento de novos fenómenos, como a evolução tecnológica e a intenção da implementação dos novos materiais, foi necessário estudar cientificamente a relação e propriedades de conceitos, como a resistência e a durabilidade.

Com a implementação dos novos materiais, Le Corbusier (1995) refere que os edifícios eram construídos com maior rapidez, mais sólidos e seguros, tendo mecanismos para obter melhores condições de habitabilidade e uso.

O betão-armado e o ferro, eram as matérias-primas mais utilizadas para a construção de edifícios ou outros tipos de obras, não só pela resistência física e temporal, mas também por serem materiais fáceis de utilizar, obtendo liberdade para originar quaisquer tipos de formas e com execução mais rápida.

«...o cimento armado tornou-se a nova técnica da construção em todo o mundo, sendo utilizado nas obras mais arrojadas... Entrou na arquitectura doméstica, ao serviço da casa individual, mas sobretudo ao do grande imóvel. (...) O ferro é também adoptado pela arquitectura habitacional, não apenas nos grandes imóveis, mas também na realização em grande série e pela indústria da casa individual prefabricada.»

(Le Corbusier, 1995, p. 31 e 32).

Os novos conceitos na arquitectura e da sua construção eram novidade, tendo de se lhe dar uma identidade para uma época em desenvolvimento. Deu-se o início da "arquitectura moderna". A segunda grande guerra obrigou as pessoas a pensarem de modo diferente, alterando e intervindo nos hábitos e tradições das formas de viver (Le Corbusier, 1995, p. 33 e 34).

As cidades, não tinham capacidade de suportar os novos fenómenos, tornando-se necessário repensá-las de forma prática e coerente com os novos acontecimentos. No surgimento de novas técnicas e tecnologias, alguns teóricos de contexto arquitectónico, exploraram e desenharam cidades modernas e contemporâneas, para sustentarem as dificuldades que eram reais. São introduzidas normas para um carácter de funcionalidade por um grupo de intelectuais sobre a arquitectura moderna, os C. I. A. M. (Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna). Estas normas foram publicadas pela primeira vez num congresso realizado em Atenas com o título de "*La Charte d'Athènes*", em 1933 (Le Corbusier, 1995, p. 41).

O mesmo autor acrescenta ainda que vários elementos do CIAM intervieram de forma prática e até mesmo teórica em várias partes do mundo, onde expuseram as suas ideias. Com as regras impostas por eles mesmos, onde transformaram cidades e construíram ou reconstruíram edifícios com um conceito de ética que eles defendiam. Urbanisticamente, as cidades eram pensadas para suportarem um enorme número de habitantes.

Os edifícios têm um sistema multifuncional, pensados para a habitação e escritórios, dispostos em grelha, em quarteirão, envoltos de enormes espaços verdes, facilmente acessíveis. Para este tipo de trabalho executaram-se e descobriram-se novas técnicas de construção (Le Corbusier, 1995, p. 45).

A arquitectura e o Urbanismo, eram pensados de forma muito própria, onde o homem era o principal interveniente, e propunha novas necessidades que lhes eram impostas pelo crescente desenvolvimento da era moderna. A natureza, conceito supremo do universo, é inspirada juntamente com o ser humano na elaboração e na prática da arquitectura. Estes dois elementos tinham de estar em harmonia, pois a natureza é vital para a nossa sobrevivência (Le Corbusier, 1995, p. 46).

Por outro lado, os edifícios são pensados para serem utilizados pelo homem com o maior conforto possível. A flora tem uma ligação muito próxima com a habitabilidade do homem, sendo uma união harmoniosa. A forma de habitar um espaço tem de ter uma relação directa com o exterior, com um resultado coerente e natural. Os edifícios eram projectados de forma a terem boa disposição solar durante todo o dia. Adquire-se assim um ambiente harmonioso e de bem-estar (Le Corbusier, 1995, p. 47). Chegou-se ao ponto, em que as cidades permanecem activas durante vinte e quatro sobre vinte e quatro horas, gerando um movimento incansável de público.

O homem perante esta realidade, necessita de um lugar mais privado. Para isso adquire um "equipamento" que será o seu local de habitação. Estes equipamentos, como já foi referido, têm uma imagem muito própria e privada, pois representam as necessidades de quem os utiliza. São todos diferentes, devido à sua cultura, religião e da vida prática e quotidiana, que lhes é imposta (Le Corbusier, 1995, p. 49).

Além do equipamento servido para a habitação, são criadas outras estruturas essenciais para a vida quotidiana. Estes tipos de equipamento organizam-se exteriormente à sua habitação, mas conscientemente ligadas às suas necessidades. Podem ser estruturas construídas ou espaços vazios, dependendo do uso que se lhe irá dar (Le Corbusier, 1995, p. 63).

Paralelamente, o mesmo autor, salienta que os locais de trabalho, têm igualmente importância. Têm de ser projectados e criados de forma a serem harmoniosos e coerentes obtendo uma relação directa com a felicidade do homem. A necessidade de uma vida saudável é uma das questões principais e biológicas do ser humano. A manutenção do corpo necessita de espaços para o bem-estar. Há dois tipos de equipamentos, o que dispõe numa zona residencial e apresenta-se à escala dessa mesma zona, e há aqueles equipamentos que são construídos para suportarem milhares de pessoas, como os enormes centros de lazer.

«A cultura do corpo terá, daqui em diante, a sua parte essencial do solo, em parques das zonas residências...»

(Le Corbusier, 1995, p. 75).

«...e ainda, por outro lado, no coração dos próprios imóveis, em locais destinados à cultura física...»

(Le Corbusier, 1995, p. 76).

Denota-se uma separação das vias de circulação horizontal, e completamente apropriadas ao uso que lhe é atribuído, tanto na circulação humana como mecânica, sendo orientadas para diversos factores de utilidade. Estas vias servem de forma prática os imóveis (Le Corbusier, 1995, p. 76).

Devido aos edifícios em altura, utopicamente elaborados por Corbusier, as circulações são feitas na vertical, servindo todo o edifício. Estas circulações podem ser mecânicas ou não, sendo pensadas em relação à sua utilidade para o quotidiano dos seus habitantes.

As organizações das cidades serão talhadas e em quarteirões, ficando os terrenos mais libertos. Esta organização espacial é servida por vias usadas pelo tráfego, vias usadas por peões, espaços verdes. A cidade é a imagem do que a população apresenta. As ligações entre a periferia e o centro, são mais directas e rápidas devido à importância da centralidade. A velocidade é fundamental para o desenvolvimento das cidades (Le Corbusier, 1995, p. 96 e 97).

Os espaços rurais são devidamente estudados, e dividem-se em diverso factores devido à velocidade que lhes são atribuídas. Nos espaços rurais, mantém-se elementos de referência cultural. Tudo aquilo que está ao abandono mantém-se, sem reconstrução. As aldeias são mantidas de forma a terem uma imagem pitoresca e tradicional, onde não sofrem, ainda, nenhum tipo de mutação (Le Corbusier, 1995, p. 102).

O Modernismo, na perspectiva do autor supracitado, trás condicionantes que organizadas, atingem o equilíbrio, bem-estar e conforto. São as mesmas condicionantes que se introduzem numa cidade, dividido em três aspectos: a agricultura, a indústria e o comércio. Estes três conceitos ocupam os solos de forma organizada para cada um destes elementos, com regras presentes na actual sociedade.

Com os reflexos que tivemos desde a antiguidade até aos dias de hoje, verificamos que a arquitectura e também o urbanismo (de certa forma estão ligados) sofreram inúmeras evoluções. Interessa dizer, que com os erros se aprende e a evolução passa por esse caminho, o que se pretende transmitir é que temos de evoluir constantemente, alheios e paralelos à contemporaneidade. Inventar, descobrir, redescobrir, aprendendo novas técnicas e implementá-las se apresentarem bons resultados, mesmo saindo do hábito e da tradição, desde que seja para melhorar a vida de cada na forma de habitar.

3.5. A cidade moderna de Bragança

O novo século é sinónimo de mudança, entre elas, e muito significativa, a sensibilidade cultural. As bases da mudança surgiram séculos antes, mas foi neste século que se reuniram as conjunturas necessárias para a sua concretização (AA. VV., Bragança, 2004).

A par das alterações da paisagem urbana, assiste-se ao despertar da consciência social para o tema da conservação e restauro de monumentos, que se começavam a destacar pelo abandono ou pela ausência de manutenção. As novas urbes, invadidas pelas renovadas intervenções e visões, alertaram os conservacionistas para a necessidade de salvaguardarem o «antigo», o «histórico», o «identitário» - numa óptica romântica – perante o aliciante «novo» e o «moderno».

Em Bragança, as intervenções de salvaguarda que mais destaque obtiveram foram realizadas junto à Sé, junto à Igreja de Santa Maria, à *Domus Municipalis*, e nas imediações da muralha da Cidadela (AA. VV., Bragança, 2004).

Até meados do século XIX, segundo Fernandes (2009), Bragança assiste a um crescimento e consequente desenvolvimento urbanos muito pouco significativos. Apesar das novas medidas de domínio das melhorias das condições de trabalho neste século, a cidade não deixa de ficar marcada pela estagnação e crescente interioridade da região, o que reforça a emigração sistemática.

A chegada do caminho-de-ferro, não teve o efeito desejado de reanimação na economia urbana e regional. No entanto, a localização da estação do caminho-de-ferro no limite da Avenida João da Cruz fora relevante para a expansão da cidade (Fernandes, 2009).

Bragança, até ao início do século XX, era uma região finisterra urbano do Nordeste Transmontano que tinha uma tradição historicamente longínqua mantendo uma vasta imagem mítica ou mitificada de costumes conservadores, arreigada de expressões em sinais urbanos e arquitectónicos ainda medievais. Até então, o pouco desenvolvimento passava despercebido numa mentalidade fechada mas orgulhosamente transmontana. Contudo, notava-se uma tímida intensão no seu crescimento alheio à transformação de modernidade, acompanhando exemplos do que acontecia no resto do país (Fernandes, 2011, p. 118).

Exemplos disso verificam-se nas obras de Viana de Lima. Nos meados do século XX, construíram-se equipamentos modernos com especial destaque para os edifícios do Hospital (1960-1965), a escola e lar de enfermagem (de c. 1975) e num pós-Modernismo, a pousada da cidade da autoria de José Carlos Loureiro.

A criação de novas concepções de assistência social e a utilização de planos assistenciais, foi considerada como experiência única em Portugal, sendo intensamente alimentada por um grupo de protagonistas sociais num período compreendido entre 1965 e 1971 (Fernandes, 2011, p. 119).

Paralelamente à evolução do resto da Europa em que Portugal não permaneceu imune, verificou-se uma identificação crescente do serviço social como elemento necessário e coerente nesse campo. A aplicação é formada à revelia da mentalidade política dominante. Estes novos exemplos assistenciais eram tarefa de profissionais intelectuais que distinguiam o indivíduo e as comunidades locais na resolução dos seus problemas, sendo este período designado de: “O período de charneira”. Até então a cidade de Bragança, permanecia muralhada e medieval num recinto quase circular intensamente identificada por dois arruamentos principais, destacados pela igreja de Santa Maria e pela *Domus Municipalis* (Fernandes, 2011, p. 119).

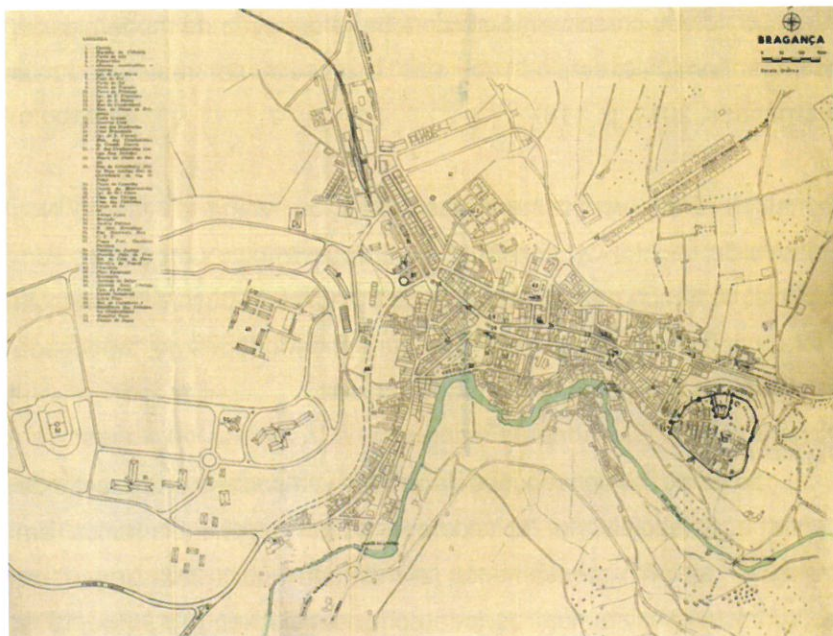


Fig. 11 – Planta da Cidade de Bragança (1960)

A expansão extramuros acontece para poente a partir da Porta da Vila descendo pela Costa Grande e Pequena, onde se desenvolveu e convergiu com o largo da Igreja de São Vicente – a Praça Velha. Foi então que a cidade iniciou um processo de organização e consolidação, desenvolvendo-se pelo vale desenhado pelo rio Fervença. Esta expansão assumiu uma forma fusiforme ajustado numa dupla viária, a Rua da Corredoura ou rua de Trás e mais a norte a rua Abílio Bessa. No oposto Oeste este conjunto contém a Misericórdia, a antiga Câmara Municipal e o paço episcopal. Denota-se a clara evidência do sistema urbano fusiforme e das suas funções cívicas e religiosas como modelo tipo de forma urbana, salientando a transição da cidade medieval da moderna (Fernandes, 2011, p. 120).



Fig. 12 – Praça da Sé, Bragança (1960)

A intensão da separação urbana que compunha a cidade era exigida no sentido de distribuir a composição espacial equitativa e hierárquica definindo assim as áreas de influência. Das vias irradiantes do largo da Sé, consolidou-se a saída urbana para Noroeste com um combinado de casas nobres que se desenvolveu até à estação dos caminhos-de-ferro através da alameda designada por Avenida João da Cruz, fazendo jus ao nome do empreiteiro que construiu a linha férrea entre Mirandela e Bragança. A cidade ainda marcada pela expressão rural até meados do século XX tinha vastos terrenos, onde os planos de urbanização de Duarte Pacheco iriam absorver a dinâmica do crescimento da cidade de Bragança (Fernandes, 2011, p. 120).

Na fase modernista compreendida entre 1930-1940, segundo Fernandes (2001, p.122 e 123), Bragança assinalava numa tímida expansão urbana, reunida na zona central da cidade por uma obra de cariz público da conhecida iniciativa de Duarte Pacheco. Trata-se de um conjunto volumétrico herdeira do Modernismo do Estado Novo, *Português Suave*, edificados de elementos tradicionais, tais como o uso da pedra, revestindo o exterior nas entradas e a procura da simetria nos edifícios. A “praça nova” de Januário Godinho é exemplo disso mesmo, onde procurou com que a edificação realçasse a praça, passando esta a ser designada como Praça Cavaleiro Ferreira e que tem vindo a representar a “praça institucional” simbolizando o poder do Estado Novo.



Fig. 13 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança



Fig. 14 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança



Fig. 15 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança

Este é um local estratégico para o crescimento da cidade. Na sua envolvente existiam vastos terrenos prontos a urbanizar. O plano urbano de Januário Godinho apresenta quatro edificações elucidativas do Estado Novo, numa proposta organizada, ordenadora e simbólica, com aspectos neotradicionais (Fernandes, 2011, p. 124).

O regime político autoritário que assumiu o governo em 1933 fundamentou-se, em grande parte, nas obras públicas. Nesse sentido, proliferou um planeamento urbano progressivamente mais cuidado e complexo, do qual resultaram novos arruamentos, jardins, praças e avenidas.

Entre estes componentes urbanos à que salientar o arranjo urbanístico da Praça Cavaleiro Ferreira e da anexa Avenida João da Cruz. Desta época, são visíveis as primeiras influências alemãs e italianas, quer no domínio do urbanismo quer no domínio da arquitectura, através do modo de desenhar o espaço público. Este alude a uma versão tardia da cidade-jardim, numa ambiguidade entre a ruralidade, em que prevalece a inovação tipológica da moradia isolada ou geminada, e o urbano, do edifício público austero e monumental (Fernandes, 2009).

O mesmo autor acresce que a transição de século, representa a ruptura entre a cidade histórica tradicional e a cidade industrial. Esta ruptura é culminada pelas fortes migrações tardias do campo para a cidade. Na primeira década, não decorreram alterações significativas na cidade de Bragança. Os únicos registos de intervenção urbana são referentes ao embelezamento da cidade a título de visita real, marcada para 9 de Dezembro de 1910.

Após a instauração da República, grande parte das iniciativas da Câmara Municipal foram no sentido de realizar melhoramentos na urbe e nos seus principais acessos. Este período é marcado por concursos para fornecimento de energia eléctrica destinada à iluminação pública, conservação e construção de largos, praças, jardins e edifícios administrativos. Ocorrem, também, numerosas intervenções de melhoramento tanto nas estradas do núcleo urbano como nas ligações às localidades mais próximas (Fernandes, 2009).

O crescimento da cidade, neste período, é indissociável das consequências do grande contingente, tendo em conta a percentagem de homens na região, que foi enviada para a Guerra não tendo regressado. A população diminui e muitas famílias ficam desamparadas, logo, não existe grande predisposição popular para fomentar o seu próprio progresso. Uma parte significativa das verbas municipais é atribuída às famílias pobres dos militares recrutados. Até ao final da década de 1920, Bragança assiste a uma requalificação urbana devido a um grande esforço regionalista e aos seus investimentos por parte do Estado Novo (Fernandes, 2009).

Os bairros antigos, demasiado densos, são caracterizados por ruas estreitas e sombrias, sem espaços verdes criadores de oxigénio. Não correspondendo aos elementos indispensáveis aos seres vivos: sol, espaço e vegetação. Em 1929, começam as obras de recuperação da *Domus Municipalis* e do Castelo. Estas intervenções basearam-se na demolição de casas consideradas insalubres em redor destes elementos urbanos, permitindo a construção de largos espaços verdes no seu envolvente.

Em 1934, o Ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco, introduz na legislação portuguesa os PGU (Planos Gerais de Urbanização) sistematizando as práticas legais, administrativas e processuais no planeamento urbano. Esta renovação das práticas urbanísticas teve grande influência de urbanistas estrangeiros que elaboraram os primeiros Planos de Urbanização, a convite do ministro (Fernandes, 2009).

Num aspecto geral, Portugal a partir de 1938, seguia o sistema implementado por Duarte Pacheco que legislou a execução dos planos de urbanização. Bragança recebeu um antepiano da autoria de Januário Godinho, recebendo aprovação ministerial em 1948. Este documento é conhecido como *Plano de Urbanização da Cidade de Bragança* no qual se verificam as intensões e características do projecto urbano. Semicircular e com vias rodoviárias curvilíneas, a cidade é preparada e definida para a era do automóvel concomitantemente apresenta zonamentos funcionais (Fernandes, 2011, p. 120).

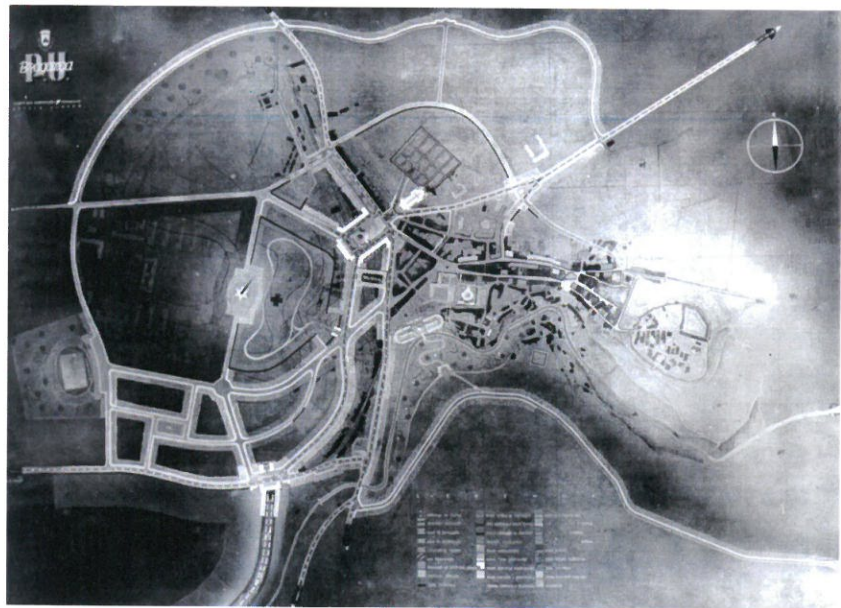


Fig. 16 – Planta de Urbanização, Bragança

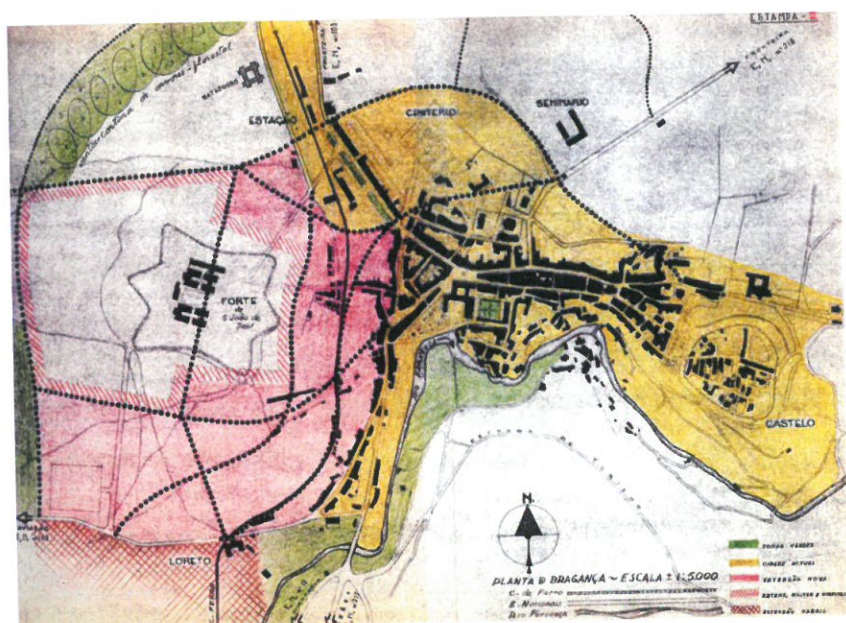


Fig. 17 – Estudo do Plano Urbano, Planta de Bragança

A dimensão global deste projecto é aumentada para cerca de três vezes a sua mancha urbana, desenvolvendo-se para nordeste-sudoeste marcada por equipamentos relevantes designados como *Novos Edifícios Importantes*, tais como o Palácio da Justiça e o Hotel.

«Criam-se novas entradas e dispõem-se os edifícios públicos de forma a valorizar o conjunto dando à cidade um perfil novo e com a grandiosidade que merece...» (Fernandes, 2011, p. 121).

Januário Godinho com base nos dados da população de 1940 prepara o seu plano, com especial atenção à Praça Cavaleiro Ferreira, fazendo um cruzamento de vários eixos de acesso à urbe como razão principal para a elaboração da organização espacial da cidade.

«Dá-se especial importância ao novo centro cívico da cidade, praça nova, devendo ali concentrar-se o comércio e indústria hoteleira...» (Fernandes, 2011, p. 122).

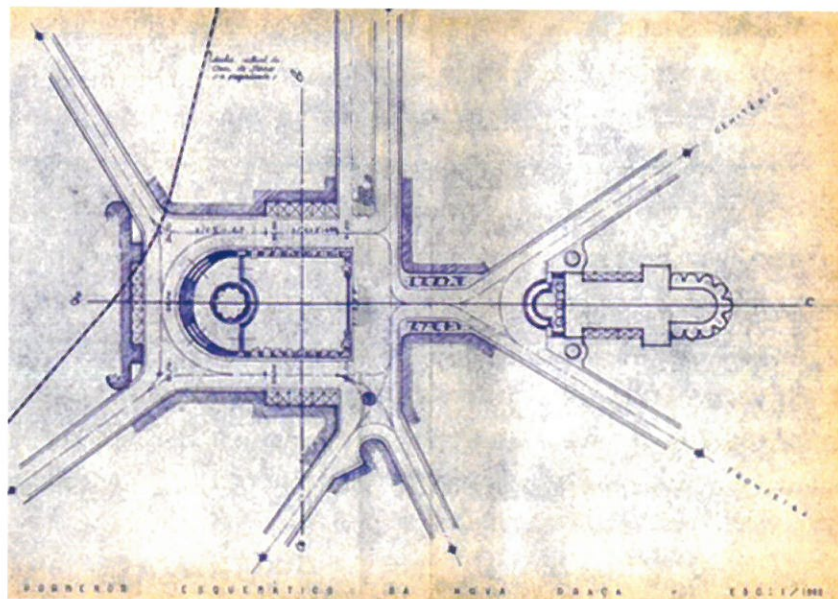


Fig. 18 – Pormenor Esquemático da Nova Praça, Bragança

Definem-se então as linhas orientadoras de implantação e de funcionamento institucionais e não comerciais. Mas mesmo assim Januário Godinho procurou e qualificou como sendo a “sua” praça nova, sintetizando e determinando o tipo de arquitectura, de expressões e de materiais a utilizar (Fernandes, 2011, p. 122).

A nova legislação visa integrar num programa vasto as transformações necessárias de forma a garantir as melhorias urbanas necessárias. No entanto, as consequências sociais, como o desalojamento de famílias, que resultava na fragmentação social, não eram impeditivas perante o propósito de construção de monumentos num contexto cenográfico (Fernandes, 2009).

A partir da década de 1930, autor anterior salienta que as intervenções no território português são predominantemente de iniciativa do Estado, associadas às preocupações com a modernização do sistema viário. O zonamento funcional e os planos de urbanização centraram-se na questão da oferta de habitação e reorganização de equipamentos colectivos. O resolver a carência habitacional efectivamente assumida como uma questão social, e por outro aumentar do património público imobiliário como um factor de desenvolvimento económico.

O espaço urbano é reordenado segundo as directrizes do urbanismo moderno definidas na “*Carta de Atenas*” de 1933, em que as actividades *trabalhar, circular, habitar e recrear* passam a estar espacialmente consideradas.

O percurso então seguido reflecte um processo de actualização cultural de raízes locais, identificando a revisão dos conceitos racionalistas inicialmente adoptados. Entre 1933 e 1936 iniciou-se a construção do Bairro Operário da Estação, constituindo por vinte e quatro casas de renda económica. No mesmo período, a autarquia cedeu o terreno para a construção do edifício dos Correios (Fernandes, 2009).

Neste contexto interessa, ainda, segundo Fernandes (2009), analisar o modo como a iniciativa pública assume o planeamento e execução de novas propostas de organização e de desenho da cidade, e, ainda, que tipo de alterações culturais e sociais se verificam no modo de habitar.

Segundo o mesmo autor, no final dos anos 30, o Modernismo, ou arquitectura internacional, deixou de responder às exigências propagandistas do regime político. Houve uma mudança de mensagem a transmitir; a modernidade, a inovação e a criatividade foram substituídas pelo tradicionalismo e nacionalismo, um modelo caracterizado pelas fortes influências dos regimes totalitários europeus.

As novas tendências foram consideradas como as que melhor definiam os interesses do regime. A utilização de um estilo caracterizado como tradicionalista compreendia que obras de ampliação de edifícios respektassem o estilo predominante, como é o caso da proposta de acrescentamento da Torre da Igreja da Sé.

Os últimos anos da década são ainda marcados pela intensa actividade comercial e mineira. Com o eclodir da II Grande Guerra a cidade foi procurada pelo volfrâmio. A anómala actividade, deu origem à abertura de algumas ruas e ao calcetamento de outras cujos edifícios foram reconstruídos (Fernandes, 2009).

Já no início de 1940, são elaboradas as primeiras Plantas Topográficas de sedes de concelho, a partir das quais foram executados grande parte dos Planos de Urbanização das cidades médias portuguesas.

Nestas décadas, Bragança deixa perceber a crescente preocupação em instalar equipamentos públicos de maior importância, que respondessem às necessidades emergentes da sua população. É a partir deste momento, que se assiste ao papel preponderante que o planeamento, enquanto instrumento de desenho urbano, desempenha no crescimento ordenado da cidade.

Decisivo para o seu desenvolvimento, é apresentado em 1947 o Plano de Urbanização da Cidade, elaborado pelo arquitecto portuense Januário Godinho, precedido por «instruções para efeito da construção de casas à margem da Estrada do Turismo» em 1945, e pelo Antepiano de Urbanização em 1946. O plano de Urbanização de 1947 previa essencialmente a construção do Hospital e do Quartel. A indefinição do local de implantação para estes edifícios permitiu que a construção não fosse iniciada antes da revisão do Plano em 1956 (Fernandes, 2009).

O primeiro documento, relativo à Estrada do Turismo, procurava disciplinar o crescimento urbano da cidade. Neste texto, eram referidas algumas normas gerais de estética, higiene e construção, cujo objectivo era o de uniformizar as características desta via. Este documento procurava, assim, estabelecer rígidas regras para uma via que nunca se mostrou proeminente ao longo do progresso da cidade. Nesse sentido, a sua relação com o centro da cidade foi claramente negligenciada e sobrevalorizada (Dionísio, 1995).

Ao mesmo autor são atribuídas algumas orientações no sentido de melhorar a rua do Loreto. Grande parte do processo de acompanhamento, por parte de Januário Godinho, é realizada através de correspondência, na qual são referidas peças desenhadas, pelo próprio, que foram enviadas para a Câmara Municipal de Bragança.

No entanto, a localização não é conhecida, o que causa dúvidas relativamente ao que se pode classificar como seu contributo na transformação da cidade. Existe a possibilidade de alguns técnicos locais terem realizado, no mesmo período, plantas inerentes à reorganização da cidade. Todavia, desconhece-se o autor a quem pudesse corresponder a ideia global que fundamenta esses mesmos desenhos (Fernandes, 2009).

Em síntese, estas duas décadas, em Bragança, são caracterizadas pela mudança e pelo melhoramento da cidade. Foram realizadas obras e intervenções urbanísticas de conservação em edifícios e jardins públicos, reparação e construção de edifícios escolares, recuperação da *Domus Municipalis* e da muralha da Cidadela.

Iniciaram-se ainda as obras da Avenida João da Cruz – projecto também atribuído a Januário Godinho, embora o projecto da taça de água e lago decorativo seja da autoria do arquitecto Francisco Fonseca Modesto – assim, como, foram melhoradas as vias urbanas da cidade e as várias ligações às localidades mais próximas (Fernandes, 2009).

Nas décadas de 1950 e 1960, a população urbana cresceu, o que resultou no aparecimento das actuais periferias, tornando-se mais pertinente a reorganização territorial, tanto à escala municipal como inter-regional. Paralelamente ao crescimento das periferias, também crescem as iniciativas que vão de encontro à requalificação urbana dos núcleos antigos.

Neste período, urbanistas e arquitectos tiveram a possibilidade de usufruir de bolsas em países onde muitas questões inerentes à requalificação urbana dos centros antigos já haviam dado o derradeiro salto da teoria para a prática. Entre eles, de salientar a Holanda, a Inglaterra e a Itália.

O contacto com as mais recentes práticas urbanas, realizadas na Europa, foram materializados em textos sobre a temática da reabilitação e preservação urbanas e novas metodologias foram inseridas nos estudos realizados pela DGSU. O processo de Planeamento deixa de depender exclusivamente dos urbanistas e dos arquitectos, e passa a ser construído por equipas pluridisciplinares (Fernandes, 2009).

No entanto, apesar das inovações, a política do Estado Novo manteve-se no que diz respeito, à abordagem dos monumentos continuando a tratá-los de forma cenográfica e museológica. As palavras-chave associadas ao desenvolvimento da cidade, a partir deste período são: Educação e Administração (Fernandes, 2009).

Em Bragança, proliferam alguns bairros, grande parte deles inicialmente clandestinos, devido ao fluxo migratório proveniente do meio rural. São os bairros periféricos que então oferecem maior atractividade. Houve necessidade de aumentar o número e o grau dos estabelecimentos de ensino. Reanimou-se o comércio e assistiu-se a um significativo aumento de construção. Bragança voltava a ser a cidade mais povoada de Trás-os-Montes (Fernandes, 2009).

No sentido de responder às necessidades de um aumento populacional, os equipamentos colectivos receberam especial atenção do Estado, em geral, e dos profissionais da época, em particular (Fernandes, 2009).

O mesmo autor acrescenta, que a revisão do anterior PU resulta no Plano de Urbanização de 1956. Dedicado ao arranjo urbanístico da encosta do Forte São João de Deus, tinha como objectivo principal a implantação de alguns equipamentos públicos de elevada consideração, entre os quais: o Quartel, a Escola Industrial, o Hospital e a Catedral.

O Plano previu e tentou disciplinar o desenvolvimento da cidade para sul. Neste sentido, e perante o entendimento do traçado da linha ferroviária como um elemento opressor à expansão da cidade, é proposto o desvio pelo lado noroeste da cidade.

A localização da Estação Terminal manteve-se, uma vez que se encontrava relativamente próxima dos principais serviços públicos, assim como, do local onde se realizava a feira, considerado como um atractivo pólo económico a nível regional (Fernandes, 2009).

Ainda na década de 1960, princípios da década de 1970, e segundo o mesmo autor, surge uma nova figura associada ao Planeamento da Cidade de Bragança, o Arquitecto Viana de Lima. Substituindo o Arquitecto Januário Godinho, na qualidade de urbanista, vai inserir uma nova concepção estética e funcional na cidade, o que implica uma nova revisão do Plano de Urbanização.

Como tentativa de dar respostas às muitas necessidades emergentes da urbe, existe referência a uma grande produção de Planos Parcelares, por parte deste arquitecto. Ao contrário do seu antecessor, conhece-se a tradução gráfica das suas intenções para a cidade (Fernandes, 2009).

Neste período, surgiram também as primeiras manifestações de preocupação com o tráfego urbano e o seu impacto nas áreas antigas, bem como, com a influência directa que exercia na expansão das periferias.

A evolução histórica, levou os centros degradados das cidades a tornarem-se reservas de alojamento barato. Logo, quando populações procuravam melhores condições de habitabilidade e melhores acessos deslocavam-se para fora destes núcleos (Fernandes, 2009).

Ao longo destas duas décadas, segundo o autor supracitado, o conceito de reabilitação urbana está indissociavelmente ligado à problemática da cidade histórica, e para a reabilitação desta é necessário seguir uma política de conservação integrada que visa contrariar o declínio físico, social e económico dos tecidos antigos. São os núcleos antigos que maiores constrangimentos sofreram com as transformações sucessivas da cidade ao longo do tempo, quando as áreas eram solicitadas para desempenharem funções urbanas.

Na década de 1970 são definidas as classificações do edificado e dos espaços urbanos, e previstas as zonas sectoriais, preconizadas no PDM, instrumento tornado prática corrente a partir de 1882. As áreas subdivididas em sectores funcionais com capacidade construtiva sujeitos a regulamentação específica e submetidos a uma protecção especial ou expectante (Monteiro, 2004).

Através de equipas técnicas locais, que desenvolvem estratégias e planos que privilegiam a requalificação dos espaços públicos, a renovação ou introdução de infra-estruturas e equipamentos públicos necessários, procurando manter e melhorar a qualidade da habitação das populações residentes.

Os Planos de Salvamento de primeira geração que limitaram essencialmente, ao contexto físico do centro da cidade, ignorando, por vezes, o conteúdo social (Monteiro, 2004).

Bragança, como outras cidades portuguesas, foi sensibilizada para a necessidade de intervir urgentemente no seu núcleo com a finalidade de recuperar os seus edifícios e a sua história. A organização das suas ruas, praças e construções testemunham um passado, guerras e situações de paz, mudanças socioeconómicas e culturais, experiências e vivências de várias gerações, e a sua formação como espaço urbano (Monteiro, 2004).

O mesmo autor salienta que ao observar a planta de Bragança, é possível observar o significativo crescimento da cidade neste período, embora em grande parte se deva ao aparecimento de alguns bairros clandestinos, que se apresentam desordenados uma vez que não têm como base um suporte urbanístico ordenador.

No sentido de fazer face a este problema, em 1971, o Arquitecto Viana de Lima propõe à Câmara Municipal de Bragança um Plano que terá como consequência a revisão do Projecto de Urbanização da década de 1960. A situação alterou-se de tal modo que apenas se mantiveram válidas as directrizes referentes ao esquema viário fundamental. Este novo Plano, foi aceite forçosamente pela necessidade de requalificar e regulamentar a expansão da cidade, fora do perímetro urbano previsto, que a Câmara não conseguiu «conter nem disciplinar» (Monteiro, 2004).

Em 1973, foram propostos alguns Planos Parciais que permitem identificar a diferença da respectiva dimensão de alguns bairros reconvertidos relativamente à prevista no Plano de Urbanização, tanto a nível de integração como de estruturação. Estes bairros – Mãe de Água, Vale de Álvaro, Cantarias, São João de Brito, Ciganos e Coxa – surgiram sem planeamento e mereceram especial atenção das propostas ordenadoras elaboradas, uma vez que quando analisados para subsequente requalificação, já se apresentavam maiores do que o projectado (Monteiro, 2004).

Segundo Monteiro (2004), em 1976 a Profabril, apresenta a proposta para o Plano de Urbanização da «Zona Residencial de Leste» da Cidade de Bragança. Esta proposta tem como objectivo a apresentação de um Plano de Pormenor para uma das zonas da cidade mais vinculada pela construção clandestina, enquadrado nas propostas definidas pelo Plano de Urbanização.

Este plano que subentendia um esforço regulamentador, subdivide-se em duas partes. A primeira, constituída por um Estudo Prévio focou a articulação da rede interna com o esquema viário geral previsto no plano de urbanização da cidade e definiu um zonamento com áreas reservadas à habitação, ao comércio, ao ensino e espaços verdes (Monteiro, 2004). A segunda parte, o estudo definitivo, correspondeu à elaboração de um Plano de Pormenor de Urbanização para as áreas mais convenientes desta *Zona Residencial*.

Este plano é uma materialização operativa e legislativa de princípios ordenadores que visavam responder às necessidades de uma parte da população com um ponto de vista global e unificador. Para as operações urbanas que se sucederam, este Plano de 1976, revestiu-se de contornos pedagógicos e conceptuais (Monteiro, 2004).

Em finais da década de 1990, Monteiro (2004) refere que a população retorna o crescimento, embora não contrariando o já elevado nível de despovoamento e de envelhecimento etário, instalado ao longo das décadas anteriores. O concelho de Bragança tinha observado um saldo negativo, de menos oito por cento, de crescimento, entre 1981 e 1997. Como factores desta perda de importância e causa de envelhecimento, podem-se apontar o processo de litoralização dos anos 80, a quebra do interesse e a efectiva eliminação do caminho-de-ferro, assim como o atraso na criação das ligações à rede rodoviária principal de Portugal e do Norte de Espanha. Em 1999, a cidade contava com cerca de 14 000 estudantes, o que constitui uma âncora de fixação no interior nordestino.

Começou-se a olhar atentamente para a cidade numa dimensão metropolitana organizando-a segundo um modelo *policêntrico*. As intervenções ligadas a esta tipologia de cidade baseiam-se no objectivo de requalificar e ordenar a periferia estabelecendo-se continuidade com o antigo centro. Apostou-se não só na realização de infra-estruturas e serviços hoje existentes, mas sobretudo, na descentralização e distribuição equilibrada de funções pelas novas centralidades. A estas estão associadas equipamentos colectivos de serviços (Monteiro, 2004).

Os instrumentos de planeamento municipal passaram a ser designados por planos municipais de ordenamento do território, ainda que, tivessem ou devessem ter funções exclusivamente urbanísticas, como o Plano de Urbanização ou Plano de Pormenor (Monteiro, 2004).

O Plano Estratégico da Cidade de Bragança data de 1995, e foi estruturado segundo cinco objectivos estratégicos, de carácter substantivo e operacional: melhoria da qualidade do núcleo urbano como meio de atrair e fixar a população e preservando a identidade da cidade de Bragança.

A linha do Tua foi encerrada em 1992. O comboio era o transporte público que deslocava maior número de utentes à cidade. No entanto, o PDM ainda prevê algumas considerações relativas a distâncias de construção aplicáveis aos proprietários confiantes à linha ferroviário.

Como refere Monteiro (2004), este facto deveu-se, essencialmente, a duas questões, a primeira relativa aos estudos e análise necessários para a realização do PDM, a segunda confirma o inesperado encerramento da via.

A cidade de hoje é resultado de um processo contínuo, o que é contrariado pelo modo como cresceram, sem manifestarem preocupação em prever os elementos de continuidade e unificadores, chegando aos dias de hoje com uma apresentação fragmentada.

No exterior do núcleo antigo, o território urbanizado perdeu com frequência a clareza dos traçados, a imagem de conjunto, e a noção de limites urbanos, facilmente justificável com a velocidade e a complexidade que as dinâmicas sociais atingiram nas últimas décadas. A cidade dispersa, na qual a dicotomia entre o rural e o urbano se perdeu, cresceu a partir da ocupação de quilómetros de *beira* de estrada, não sujeitas a qualquer tipo de reconversão, requalificação ou planeamento (Monteiro, 2004)

Este tipo de cidades, segundo o autor supracitado, é produto directo da ocupação dos acessos aos núcleos antigos, consequência da falta de solo a preços acessíveis nos locais mais solicitados, mais centrais ou mais próximos dos serviços de maior utilidade. Não existiam planos de ordenamento quando foram detectados os primeiros saltos no crescimento das cidades médias.

As entidades governamentais, não estavam preparadas dispendo de matriz dos PU, bem limitados pelos perímetros herdeiros das sucessivas muralhas, que, aliás, sempre tinham fomentado os arrabaldes. Viriam a ser utilizados "*os instrumentos urbanísticos tradicionais como o loteamento e, com mais dificuldade e não melhores resultados, os Planos de Pormenor.*" (Monteiro, 2004).

Bragança, é caracterizada pela sua baixa densidade, o que dificulta a implantação de padrões de mobilidade. A importância das infra-estruturas de transportes e das diferentes acessibilidades a elas associadas é reconhecida como fundamental para o desenvolvimento urbano.

O desinvestimento na via ferroviária e a expansão da rede viária, conduziu a que o terminal para *expressos* (Estação Central de Camionagem), o único transporte público que estabelece ligação inter-regional, fosse instalado na antiga estação ferroviária, no centro da cidade. Os espaços pedonais, recentemente favorecidos respondem apenas à concentração comercial e de alguns serviços (AA. VV., Bragança, 2004).

Bragança, capital de distrito e sede de concelho, é entendida como uma cidade propensa a ser um pólo de atracção para a fixação da população, a par do significativo papel de chameira, como centro distribuidor, entre Trás-os-Montes e Alto Douro e Zamora (AA. VV., Bragança, 2004).

O apoio do Programa Polis aplica-se, quer do ponto de vista financeiro, quer operacional, no sentido de acelerar os projectos importantes a concretizar para a afirmação da cidade e que nem sempre são compatíveis com o orçamento desta. Nesse sentido, o Polis tirou partido dos fundos financeiros do III QCA (Quadro Comunitário de Apoio) para as iniciativas de qualificação do meio urbano. Com este programa as cidades começaram a evoluir com recurso à pluridisciplinaridade de instrumentos técnicos.

A intervenção do Polis em Bragança, estimada em cerca de 45 hectares, integrou as normas do PDM e procurou dar continuidade aos objectivos de outros planos que aspiraram à requalificação urbana e ambiental, entre eles o PE e o PU.

O Plano para a cidade de Bragança foi aprovado por Conselho de Ministros em 2000. Os projectos a realizar na cidade no âmbito deste programa foram: o arranjo urbanístico da encosta do Castelo, da denominada «zona histórica», a finalização do corredor verde do Fervença e a requalificação da Praça Camões, que incluía a construção de um Parque de Estacionamento subterrâneo. Os objectivos específicos do Polis, passaram pela recuperação de zonas urbanas desqualificadas, através da requalificação do espaço público; valorização e requalificação do rio Fervença, valorização do património histórico, arqueológico, natural e edificado, com a criação de percursos ambientais, culturais e arquitectónicos (AA. VV., Bragança, 2004).

No sentido de requalificar o núcleo antigo, procederam-se estudos que resultaram na elaboração do Plano de Pormenor para a Zona Histórica. Este destinou-se a disciplinar o uso, a ocupação, a transformação do solo, as acções sobre o edificado que ocorreram na sua área de intervenção, nos termos da legislação aplicável a planos de pormenor (AA. VV., Bragança, 2004).

O Plano de Urbanização da Cidade de Bragança, teve como objectivos fundamentais: repensar o espaço urbano, visando a manutenção, colmatação, requalificação e expansão do parque edificado, no sentido de dar resposta à desejada qualificação da área de intervenção; e dinamizar o aproveitamento das potencialidades endógenas e turísticas da área de intervenção, que se podem enquadrar em tipos diferentes de oferta turística, nomeadamente o turismo ambiental e cultural (AA. VV., Bragança, 2004).

Mais tarde e com a formação "corbusiana", o arquitecto Alfredo Evangelista Viana de Lima passou, em 1960, a ser o gestor do Plano de Urbanização de Bragança. Este arquitecto teve um papel mais inovador, sobretudo com o temperamento programático moderno, fugindo da orientação e costumes da ditadura e deixando obra construída, nomeadamente o complexo Hospitalar da cidade de Bragança, o único que apresenta as linhas orientadoras do Movimento Moderno, descritas na Carta de Atenas (Fernandes, p. 125).

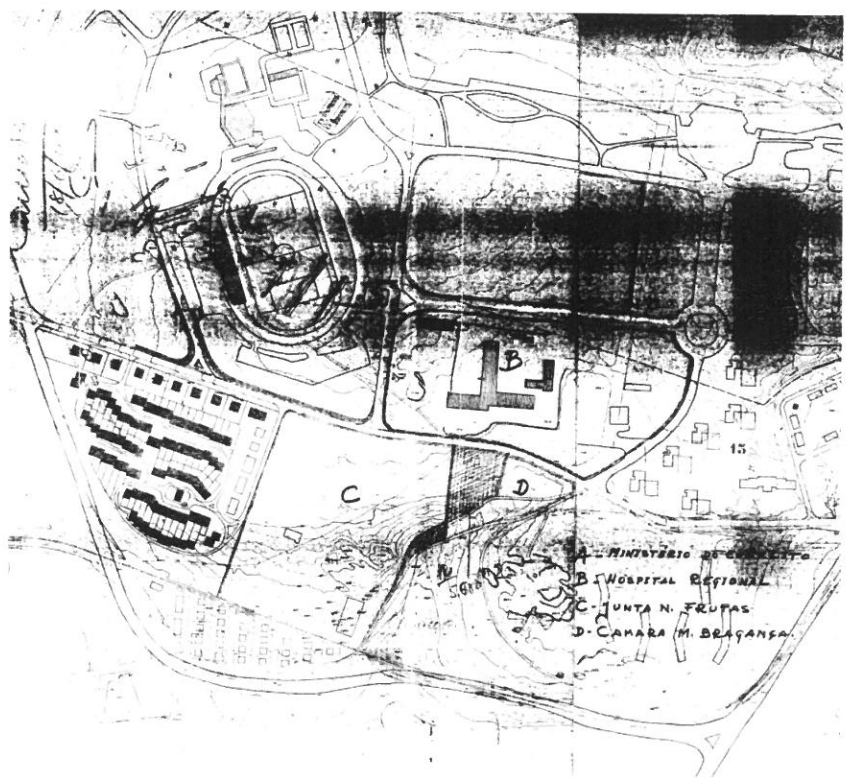


Fig. 19 – Plano Parcial de Urbanização, Zona do Hospital, Bragança

4. A CIDADE VISTA POR VIANA DE LIMA

Parte IV



4.1. Antecedentes: Viana de Lima e a Urbanística Moderna

A obra realizada na década de 1960, pelo arquitecto Viana de Lima, parceiro do também já citado Le Corbusier no CIAM (Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna), revelou que a cidade apresentava uma série de questões de resolução para que a mesma se pudesse manter em funcionamento, guiando-se pelos princípios do Movimento Moderno (Ortega, 2012).

O sistema de urbanismo da cidade tem sofrido alterações de distintas e abordagens ideológicas, particularmente quando se trata de inúmeras mudanças acontecidas no espaço urbano e nas diversas relações sociais, culturais políticas e económicas que aplicam num determinado lugar (Ortega, 2012).

O estudo por diversos campos do conhecimento académico ou não, ajudam a perceber como o desenho urbano e as suas tarefas se foram-se remodelando consoante a necessidade e interesses dos diferentes grupos e indivíduos (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Durante várias décadas, aconteceram diferentes alterações, contextualmente políticas ou de novas ideias na forma de pensar, para intervir no planeamento urbano e no desenho das cidades.

A Sociologia, a Geografia, a Arquitectura e Urbanismo, entre outras causas teóricas e práticas, são usualmente utilizadas para a análise e crítica do fenómeno urbano (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Consequentemente com o aparecimento das sociedades industriais, a divisão dos territórios, os fluxos migratórios, as revoluções tecnológicas, o rápido decurso de urbanização, forneceram uma orientação para as novas reflexões científicas que surgiram sobre a forma de habitar as cidades no Séc. XX.

Uma diversidade de novos aspectos da vida urbana, tais como, as preocupações com a unidade económica; quanto ao modo de vida urbano; com a forma de estrutura social urbana; com a representação e com o imaginário da cidade, iriam orientar o estudo para além do modelo político-institucional (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Portanto, com base nas complexas e enormes ramificações existentes nas análises, torna-se necessária uma avaliação que utilizasse dados que se aproximem da realidade das cidades, sendo importante a aproximação dos estudos comprometidos com a realidade local e com o acordo moral na construção da representação das cidades (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Consciente por articular políticas e expor estratégias de mudanças sociais e ambientais, o planeamento urbano falha na união de outros conhecimentos, bem como da actuação de diferentes profissionais, sendo elas, influências de Le Corbusier, pois mantinham uma enorme ligação pelos urbanistas entre as décadas de 1940 e 1970 (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

A estrutura de uma cidade industrial despreza os costumes, particularidades culturais, históricos, regionais e nacionais. Surge então a emergência de um estilo de planeamento urbano inovador, motivados pelo Movimento Moderno.

Na direcção histórica desses modelos e ideologias sobre o planeamento urbano, seguem-se diversas linhas de produção nos finais desta década. Salienta-se aqui uma forte força da actuação empresarial na representação das cidades (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Considera-se o Movimento Moderno como uma ciência que apareceu no final do século XIX, para estudar, organizar e intervir no espaço urbano, como prática das modificações essenciais à realidade caótica das condições de habitação e salubridade em que habitavam os habitantes nas cidades europeias, na época da revolução industrial (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

De acordo com as linhas do Movimento Moderno, a cidade é vista como um organismo vivo que funciona como um processo espacial e social e que determina e como se deve ordenar, de acordo com métodos concretos (Ribeiro; Rodrigues, 1996). A partir daí resultaram enormes e extraordinários planos urbanos sob o aspecto espacial e construtivo, para a renovação ou construção das cidades, planeadas dentro de um conceito muitas vezes utópico, que traziam a criação de pretextos necessários para o desempenho urbano e social das cidades obrigadas de intenções políticas, sociais ou unicamente artísticas.

Viana de Lima orienta-se pela “*Carta de Atenas*”, pelos métodos que nela se normalizam, como regra geral, e que devem ser utilizados na cidade. No entanto, separadas no espaço urbano, o que seria imposto nas actividades da ordem funcional. Surge-se pelo Urbanismo Moderno, em que se baseia nas regras que consideravam as operações urbanas.

Descontinuada por elementos socioculturais e históricos, na procura da cidade ideal, e assim a busca da representação do espaço para demonstrar uma imagem que talvez não seja adequada com sua realidade, bastante divulgado por Le Corbusier, em várias partes do mundo como Modelo de Urbanismo (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Nessa perspectiva, os autores anteriores chamam a atenção para o facto de se perceber que o Urbanismo ultrapassa largamente o conceito da organização morfológica, não se marcando a uma simples técnica do projectista. Passou assim, a generalizar-se para o campo da comunidade e da planificação social, uma vez que a cidade é considerada como o espelho do estado da sociedade.

Reflecte as condições de vida deve abranger diversos aspectos, que não sejam apenas técnicos e estéticos. Não quer dizer que estas deixem de ser importantes, pelo contrário, devem sim ser objecto de análise, pois intervêm directamente na estrutura, na paisagem, e na qualidade de vida do plano urbano. No entanto, não devem ser o centro da questão urbanística, numa perspectiva reducionista, como é considerado por muitos (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Devem-se encontrar aspectos do Urbanismo como um conjunto de acções. Viana de Lima caracteriza-as como o planeamento, que vai desde a gestão da cidade ao ordenamento do uso e ocupação do solo urbano em diversas escalas, desde a realidade local à regional. De salientar, que deve haver uma abordagem multidisciplinar que caracterize o território, perante o seu aspecto histórico, cultural, económico, etc., de forma transversal, abrangendo várias áreas do conhecimento e sobretudo no contexto político. Com vista à sustentabilidade (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Os autores supracitados acrescentam que Viana de Lima, auxilia-se pelo desenho urbano, como finalidade de estudar e propor soluções para um campo urbano de acordo com a precisão de formar categorias para análise da produção na forma física dentro de uma escala de tempo mais curta. É essencial determinar onde localizar a infra-estrutura dos elementos estruturantes da cidade, não apenas no aspecto físico territorial, mas por regulamentos e projectos estratégicos, estudando a economia territorial servindo de base para este planeamento.

Embora o planeamento urbano se distinga do desenho urbano, sendo este comum, associado às questões projectuais na escala urbana, e também é o mais vinculado às políticas estratégicas. Já o urbanismo reúne o planeamento urbano com o desenho urbano, pois da forma tradicional como é feita, o mesmo urbanista desenvolveria trabalhos em ambas escalas. Por isso, o termo urbanismo é utilizado como sinónimo para os dois termos (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Então apercebe-se que foram vários os períodos em que o Urbanismo teve abordagens e práticas diferentes, a que chamaram de teorias urbanísticas, e que se aperfeiçoam à medida que a própria sociedade se desenvolve e pede respostas e soluções adequadas à sua realidade.

O modelo esteve muitas vezes apoiado em protótipos e concepções onde se reflectem os padrões para o desenvolvimento de planos de progresso urbano, que sobressaíram na década de 1930, uma enorme parte deles não foi praticada, apenas serviram para mostrar uma orientação humanista em que muitas vezes só sobressaíram os aspectos físicos, ou nada tinham a ver com a realidade (Ribeiro; Rodrigues, 1996).

Os autores anteriores referem que o Arquitecto Viana de Lima, usando Le Corbusier como referência, salientava que no final do século XIX, já existia a necessidade de construir novas cidades adaptadas às funções do homem.

Mais tarde Preocupa-se com os problemas de trânsito urbano, havendo a necessidade de abrir ou ampliar as vias públicas, onde se destacaram, nesta época, o trabalho de teóricos, no estudo e na prática do Urbanismo.

4.2. Propostas de Viana de Lima para Bragança

A Memória Descritiva que define os planos para a cidade de Bragança, refere a possibilidade duma afirmação, que uma boa parte dos aglomerados portugueses possuem uma individualidade, que sem ser extraordinária, é bela na sua simplicidade; Bragança, é um destes casos: cabeça duma região cheia de pequenos núcleos que se agarram à terra com a poderosa força cultural, ela própria é, em substância e expressão, como um deles, só que muito maior.

Foi o berço dos Duques de Bragança. O centro actual da cidade é o largo da Sé, no meio do qual se ergue um belo cruzeiro seiscentista, constituído por uma coluna salomónica, ordenada de cachos e de decorações geométricas. A cidade tem uma altitude de 684m., o seu contorno abaixa-se e ergue-se na topografia rematada pela colina da cidade com o extremo encanto das coisas criadas sem pretensões. A parte fortificada foi provavelmente criada dentro dum plano, ainda assim, desenha o seu traçado com tal plasticidade e sentido orgânico, que dir-se-ia geradas pelas naturais forças da natureza e não por uma vontade humana.

O arquitecto Viana de Lima pede para que seja conservada toda a sua pureza e sobretudo o seu sentido humano. Cremos que uma vez abandonada pelos serviços de aquartelamento militar, se torna necessário o seu aproveitamento para uma outra actividade: porque acreditamos firmemente que aquilo que o homem bem fez para os seus fins, deverá continuar a servi-los sob pena de se converter numa coisa morta, fria e ausente, que intriga mas não impressiona.

Foi muito esse ar reservado e sereno que se encontrou em Bragança, que se tentou conservar no estudo de expansão. Há, como é evidente, muitos ajustamentos a fazer, mas que se julga fundamental afirmar essa preocupação que se manifesta na conservação de grandes manchas verdes, numa dispersão racional das habitações - que, aliás, se reflecte intencionalmente, na densidade obtida - numa intenção de aproveitar no máximo o movimento do terreno, pela criação dum centro cívico que seja um elo entre a cidade velha e a nova expansão. Dividimos esta explicação em 4 alíneas: Vias, Parte Velha, Centro Cívico, Expansão.

Ainda na Memória descritiva, o antepiano, destina-se a desviar o trânsito dos feirantes do centro da cidade, dar fácil e directo acesso aos aquartelamentos da Guarda Nacional Republicana e Unidade Militar, às Estradas Nacionais e Municipais, a servir os terrenos reservados para uma futura expansão e ainda, pelas suas características paisagistas, vir de futuro a tornar-se numa via turística.

A ligação desta via ao Campo de Aviação existente, deixou de ser considerada pelo facto da Direcção da Aeronáutica Civil, ter escolhido um terreno próximo da povoação de Sacoias, para onde se pretende mudar o referido campo.

Contudo, vindo a verificar-se ser aconselhável continuar e manter também a as pistas existentes, fácil se torna estabelecer a ligação da referida via com os serviços necessários à manutenção das pistas atrás indicadas.

Todas estas vias, embora previstas no ante – plano primitivo, sofreram algumas alterações; umas devidas à imperiosa necessidade de melhor se adaptarem à topografia do terreno, outras tendo em vista condicionantes existentes ou factores que embora não estejam concretizados estão contudo definidos e aceites.

À parte velha procurou-se conservar, senão restituir toda a sua nobreza e seriedade, os projectos de edifícios a construir ou modificar nesta zona, são submetidos ao exame dos Serviços da Câmara, que nalguns casos já tem fornecido novo estudo – tentando a conservação duma unidade ainda existente.

Foi proposta a organização da praça maior da cidade (largo da Sé) que, ao que se crê, muito contribuiria para um contacto humano mais acentuado; cria uma zona de permanência, preservando a tranquilidade da Sé, possibilitando o enquadramento mais digno do pelourinho no conjunto circundante.

Noutros tempos, constituiu este largo o centro cívico da cidade. A ressurreição dessa sua antiga qualidade esteve presente no projecto do seu arranjo, no que contem de vida de relação à escala humana. Muito próximo da Praça Professor Cavaleiro de Ferreira que será no futuro, o centro cívico, o largo constitui-lhe uma natural sequência de valores interligados. Está ainda pensada a edificação dum novo tipo de mercado, no sítio do actual, também com largas zonas de convívio, num prolongamento das zonas encontradas na solução do largo da Sé, criando espaços organizados e fluídos. Um aglomerado existe, muito principalmente, na vida de relação dos seus habitantes.

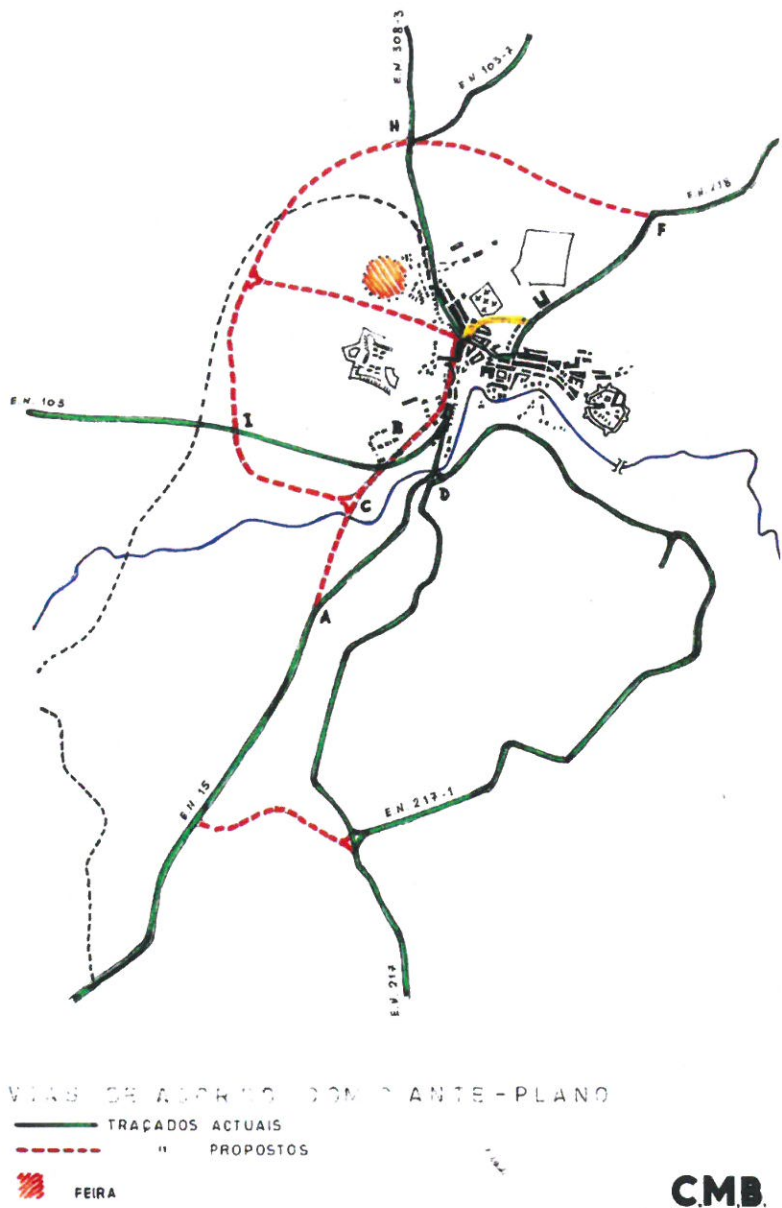


Fig. 20 – Esboço Corográfico, Bragança

Ainda, no mesmo propósito, pensa-se numa zona verde envolvente do cemitério, que ao possibilitar novos espaços de recreio, transforma o actual Largo do Toural, feio e desabrigado, e dá novas possibilidades de enquadramento à capela de Santo António.

Do outro lado do Fervença situa-se a encosta do S. Bartolomeu, onde se encontra a pousada do mesmo nome, distante, portanto, do núcleo urbano; para estabelecer uma ligação mais directa pensa-se num pontão sobre o rio. Na encosta talhar-se-ia a concha dum teatro ao ar livre de que o perfil muito rico da cidade seria com aproveitamento de magníficos miradouros naturais, um admirável fundo, possuindo a leste a cidadela e a Poente, como contraponto (nos antigos terrenos do 30) uma frondosa zona arborizada; toda esta zona arranjada e arborizada, poderia transformar-se num dos parques da cidade sem esquecer que a estrada de turismo que a circundará, liga pontos como o cabeça do monte S. Bartolomeu e o santuário da Cabeça Boa, além de admiráveis souts de castanheiros.

O problema do centro cívico arrastou-se muito tempo na dependência da questão da localização da Sé. Uma vez estabelecida, pode finalmente procurar-se um arranjo mais adequado para a Praça Professor Cavaleiro de Ferreira, beneficiando ainda da implantação de edifícios que a Câmara e entidades particulares solicitem ao urbanismo. A todo o conjunto procurou-se sempre e acima de tudo dar uma escala que não perturbe a existente – que nos parece a exacta- e resolver o problema do atravessamento numa via de penetração rápida num espaço que há-de servir também para peões.

Toda a zona de expansão abrange as terras do quadrante Sul – Poente, na sequência natural do desenvolvimento da cidade, beneficiando também duma melhor exposição; e ainda mais duas zonas: a da Avenida do Sabor.

Já em completo desenvolvimento e situada a Sul desta, onde se localiza a Escola do Magistério Primário e uma série de habitações em bloco.

As vias definem uma série de quarteirões irregulares com uma topografia difícil. Dentro disto, procurou-se a distribuição de habitações de diversos tipos tendo a constante preocupação de lhes reservar logradouros e espaços livres abundantes.

Nestas zonas situam-se o novo Hospital, o novo liceu, um mercado, terreno destinado ao aquartelamento militar, o quartel da G.N.R., o parque desportivo, uma zona de reserva para uma futura expansão e uma estação de camionagem nas proximidades da feira.

A proteger toda a zona dos ventos predominantes do noroeste, preconiza-se a criação duma zona densamente arborizada, a levar a efeito pelos Serviços Florestais.

Em todo o sistema tentou-se sempre a localização de parques de estacionamento tangenciais, a fim de salvaguardar o sossego dos quarteirões, pertença de homens e não de máquinas.

4.3. Os planos propostos: Principais estratégias e operatividade

O arquitecto Viana de Lima perante a situação do país analisa a defeituosa arquitectura e urbanística, a forma como se habitava num espaço e como essa habitação se enquadrava no meio envolvente em 1940.

A sua ligação ao CIAM e das referências de Le Corbusier, em conjunto com os princípios da Carta de Atenas, levam-no a analisar o problema português da habitação, considera que é necessário repensar a arquitectura em Portugal (Ribeiro, 1996).

A habitação deverá representar a consciência da segunda época da Civilização Maquinista, que transmita conforto, facilite o repouso de gestos e de movimentos, onde cada um tenha o seu espaço, que haja intimidade e beleza, referindo que os arquitectos ao utilizar as linhas do Movimento Moderno adaptam de forma coerente formas nos espaços que vão projectar. É a esta ansiedade que a geração contemporânea pretende chegar (Ribeiro, 1996).

As casas devem servir todo o tipo de classes humanas são uma organização simplista e pura, que representa uma corrente sentimental e faculdade dos materiais de uma época (Ribeiro, 1996).

Na arquitectura como no urbanismo deve ser aplicada a disciplina da corrente moderna, onde as funções do homem sejam representadas de uma forma justa no meio que habita, aglomerando a vida familiar.

Perante os princípios do Movimento Moderno, devem as cidades, vilas e aldeias, ser providas para que o povo possa de forma regulamentar associar-se e cultivar de forma racional o espírito e o corpo (Ribeiro, 1996). Os homens, devido aos métodos de instrução usados na orgânica do trabalho, processos que actualmente se reconhecem não só do valor mas também de qualidade, com o passar do tempo faz com que o homem seja sedentário originando o enfraquecimento físico, devido às situações de natureza distantes. Não querendo referir que os meios técnicos que a ciência comporta e os dispõe ao homem fiquem condenados (Ribeiro, 1996).

Deve-se sim afastar do hábito, a mecanização dos gestos e a decomposição do espírito, levando-lhes a eles, homens, os elementos básicos e necessários da Arquitectura e do Urbanismo: Habitação, Trabalho, Cultura do corpo e do espírito.

A ideia é que não se deve permanecer conformista em relação ao fenómeno maquinista para não contribuir numa formação que não é nada saudável. Deve-se sim, respeitar as condicionantes geradoras da saúde; ar puro, desporto junto das casas, cultura espiritual e física, organização de unidades de saúde, de forma a incentivar e educar desta forma a geração futura (Ribeiro, 1996).

Tem de haver responsabilidade e corrigir os erros do academismo, no que é imposto pelo emprego regulador que deve orientar as novas construções, tomando-se como exemplo os meios de transporte que se desenvolvem cada vez mais, levando-nos a esquecer a pureza e a lógica da função.

Seria uma coordenação perfeita, se as cidades e mesmo até as habitações, transmitissem a paz serena de sossego profundo e de beleza. Com estas atitudes obtém-se um somatório de situações no conforto espiritual; Ambiente, Gosto, Espírito e Engenho (Ribeiro, 1996).

O mesmo autor refere que o espírito colectivo e cooperativo deve ser transmitido na construção dos novos Bairros, que os habitantes possam desta maneira possuir as regalias de um completo equipamento moderno. Os serviços estariam organizados de maneira a livrar a mulher da pesada vida doméstica, estando disponíveis para as famílias. Para construir racionalmente, é necessário substituir o sistema da construção individualista que pode de uma forma social levar o egoísmo no método de habitação em altura, sendo possível compreender que esta construção não apaga nem desfaz o individualismo. Contrariamente, as famílias vivem as suas vidas e os laços de padrão familiar estreitam-se. O seio íntimo é compartilhado caso a família o entenda.

A união familiar, a privacidade e o isolamento podem-se manter, mas sem que o espírito egoísta domine na construção individual, onde é estritamente visível o acumular de limitações que o separam de tudo e de todos, continuamente esquecido dos elementos principais da fraternidade humana.

É esta a única maneira de dar aos habitantes alegria e uma mentalidade optimista das cidades, vilas e aldeias a forma brilhante, "radiosa" citada na Carta de Atenas." (Ribeiro, 1996).

No Movimento Moderno a produção industrial e industrializada propõe condições completamente inovadoras para poder responder à ambição necessária dos habitantes e proteger a saúde pública.

Acontece, que actualmente à construção não lhe é disposta o funcionamento da melhor orientação solar. O cuidado máximo que regula a sua construção é a de recuperar mais rapidamente o investimento que se gastou (Ribeiro, 1996).

No entanto, a Arquitectura, sob o ponto de vista de Ribeiro (1996), seria a consciência da seriedade e as gerações futuras aceitariam que a nossa forma de pensar e as concepções estéticas tinham sido fruto resultante da harmonia da técnica, da plástica e do lirismo.

É de lamentar que os princípios referidos, para o desenvolvimento social e já adoptados noutros países, foram estritamente fundamentais levando ao melhoramento das condições existentes na Humanidade, ainda não fizeram efeito em Portugal.

Seria necessário construir um autêntico habitat onde sejam satisfeitas as necessidades dos habitantes, proporcionando um ambiente harmonioso e agradável de forma a tornar o lugar um abrigo material e espiritual. Para isso são geridos certos factores.

Deverá haver uma interligação entre a construção com o meio envolvente e o complexo habitacional devendo-se enquadrar com a fisionomia do terreno (Ribeiro, 1996).

Deve-se dar a importância necessária, e esclarecer que a implantação que se deseja para as unidades habitacionais, seria aquela em que o eixo de cada unidade correspondesse à orientação Norte-Sul (Ribeiro, 1996).

Nalguns casos poderão os alinhamentos existentes limitar essa orientação do eixo Norte-Sul, e o melhor a fazer é enquadrar as unidades de habitação com o meio em que se engloba. A vegetação, como os recintos ao ar livre destinados às crianças, os grandes relvados, formam o meio ambiente apropriado às necessidades psicológicas (Ribeiro, 1996).

Portanto, segundo o mesmo autor, a cidade de Bragança na década de 1960, apresenta problemas de alojamento, problemas em manter as pessoas no meio rural, problemas de desenvolvimento da economia, como a agricultura e indústria, resultam de dificuldades na execução de um plano. Este plano deve ter em atenção o melhoramento com as condições de vida no meio rural, mas também permanecer a intensão de expansão cultural e intelectual, pois sem estes elementos não há verdadeiros progressos.

É necessário partir do homem e da sua família, para satisfazer as necessidades materiais de âmbito social, espiritual, no quadro do seu desenvolvimento. A inovação da habitação individual e colectiva, e dos demais edifícios, destinados à indústria e à modernização das casas de campo é uma obra considerável capaz de voltar a revitalizar a cidade, na procura de desenvolvimento para o emprego para que os seus habitantes tomem gosto pelo seu território (Ribeiro, 1996).

O grupo que constitui o CIAM (Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna) no Porto era conhecedor das profundas falhas existentes, na cidade de Bragança, província de Trás-os-Montes, zona montanhosa do Nordeste do país particularmente rica nos aspectos culturais e naturais e zonas potencialmente turísticas. Os seus costumes culturais, bem como a arquitectura rural, constitui um substrato cultural mais significativo do País (Ribeiro, 1996).

Ribeiro (1996) acrescenta que o referido grupo decide elaborar para a reunião do CIAM um estudo tendo como finalidade fixar as populações que ao longo do tempo, devido às dificuldades do meio socioeconómico local, se afastaram e emigraram do seu território e meio ambiente.

Assim sendo, pode-se concluir que só com a criação de novos meios estruturais suficientemente equipados, se pode adquirir uma acção que não se opusesse a um sucesso desta corrente emigratória, mas que permita fomentar e desenvolver um sistema educativo e de apoio às novas estruturas existentes.

O plano prevê uma larga rede de acção cooperativa onde o objectivo é a valorização da indústria. Tais cooperativas seriam os centros de atenção dos novos equipamentos, as quais se localizariam de acordo com a densidade populacional e respectiva potencialidade indústria local, num raio que não supera os 4 KM (Ribeiro, 1996). A implantação destas novas estruturas constitui, também, um conceito contemporâneo, a defesa e revitalização de velhos hábitos, de técnicas tradicionais, tal como a materialização de bens materiais.

Na elaboração deste Plano, o grupo de trabalho, debruçou-se principalmente sobre a expressão característica dessa época, respondendo às necessidades socioeconómicas exigidas para a região, que simultaneamente se integraram com harmonia num meio ambiente do qual fará parte (Ribeiro, 1996).

O autor anterior refere, ainda que tal preposição de querer valorizar a região, de enormes potencialidades e das mais abandonadas do país, foi elaborado na década de 1960. A presente considera-se que se mantém actual, e de aplicações práticas que os seus autores lhes atribuíram, e que não foi possível concretizar a esta época, porque os princípios que se regem eram contrários ao pensamento político-administrativo da ditadura que se vivia n época.

Promove o crescimento urbano sob uma contextualização harmoniosa, com importante atenção de assegurar o património edificado no tempo e no espaço. Isto leva à prática de quatro campos conjugados: sustentabilização, combater a degradação, garantir a existência futura e manter adequadamente o homem (Ribeiro, 1996).

4.4. Alternativa para a cidade

O primeiro projecto a ser concretizado por Viana de Lima, segundo é possível apurar na cidade de Bragança, é o Hospital Distrital com data de 1957. Após a sua concepção projectual, seguiram-se outros projectos de programas complementares, nomeadamente a Escola e Lar de Enfermagem (Machado, 2011, p. 126).

Machado (2011) refere que relativamente ao *Plano de Urbanização de Bragança*, são expostos uma série de exemplos com soluções urbanas para a cidade, dispostas no Arquivo Municipal da Câmara Municipal de Bragança, como o Bairro da Mãe D'Água (1961); a Sé Catedral de Bragança (1962); o Bairro da Estacada (1967); o Arranjo Parcial dos Terrenos Envolventes do Bairro da federação das Caixas da Providência (1967); entre outros que não estão identificados nem sequer datados.



Fig. 21 – Plano Geral de Urbanização, Bragança

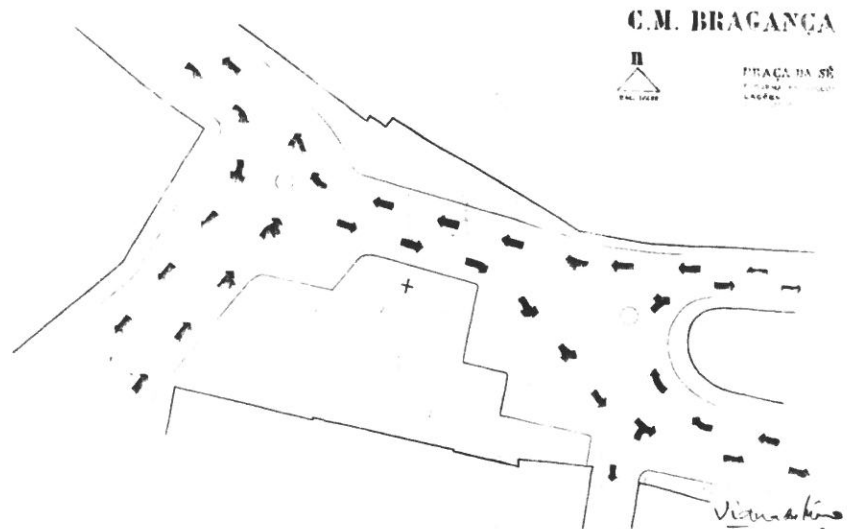


Fig. 22 –Esquema de Circulações, Praça da Sé, Bragança

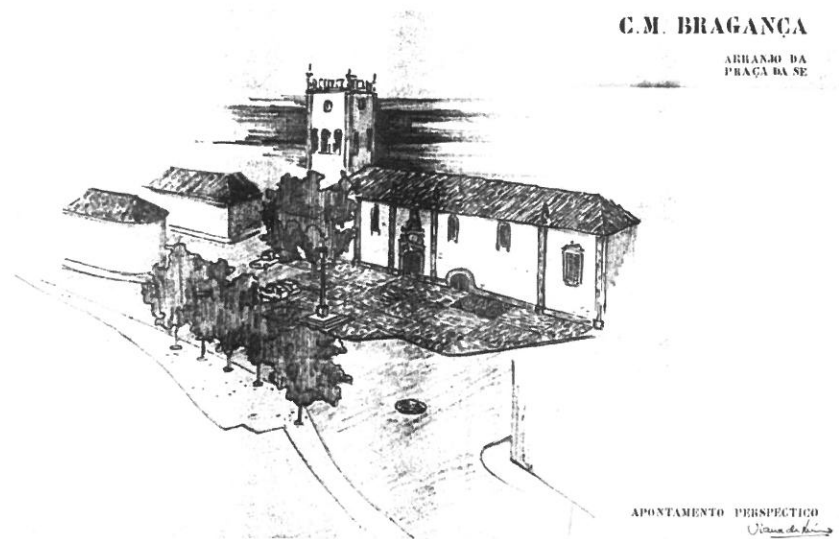


Fig. 23 – Apontamento Perspéctico, Praça da Sé, Bragança



Fig. 24 – Plano Parcial de Urbanização, Zona da Mãe D'Água, Bragança

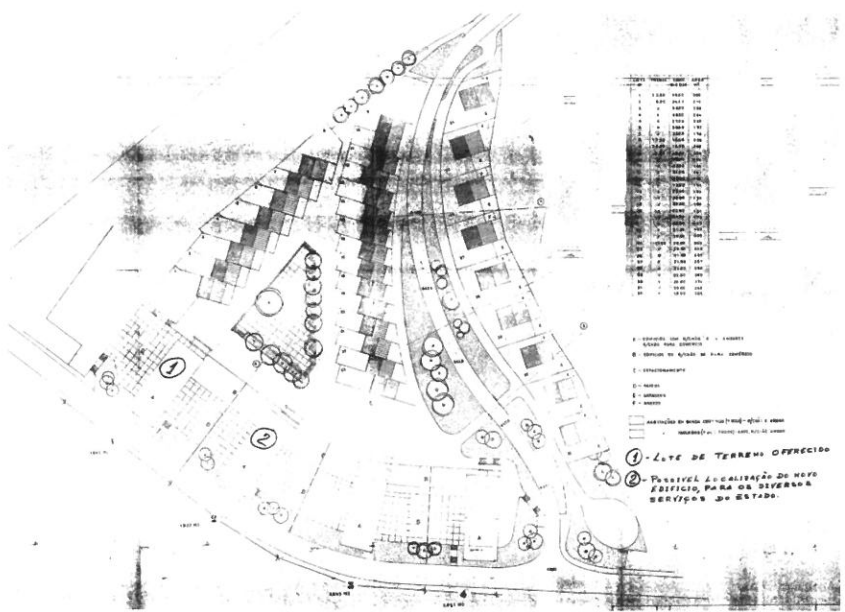


Fig. 25 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Estacada, Bragança

Foi autor de projecto do Bairro do Toural e também das vivendas em banda aí localizadas onde projectou também a Escola do Toural (1958-1960). No mesmo ano foi construída a Escola das Beatas, com o mesmo projecto mas adaptado para outro local (Machado, 2011, p. 126).



Fig. 26 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro do Toural, Bragança

Um dos principais trabalhos da sua autoria é a Torralta/Montepio Geral, um edifício de 1963, situado na actual Avenida Dr. Francisco Sá Carneiro. É um equipamento multifuncional, sendo um hotel, um cineteatro, café-restaurant e uma agência bancária (Machado, 2011 p. 126).

Este foi um projecto que realçou a cidade, pois carecia de um equipamento de lazer e à excepção do Hospital, foi a obra mais cara que se tinha feito em Bragança (Fernandes, 2009).

O Arquitecto Viana de Lima segue essa vertente arquitectónica, porém se analisarmos o seu percurso, de forma simples, verifica-se que a sua obra em Bragança evolui expressivamente, na adaptação condicionante do local e da sociedade (Ortega, 2012).

Na década de 1960, Ortega (2012) salienta que no local onde se situa o edifício, na Avenida Sá Carneiro, naquela altura não existia e tão pouco estava prevista a sua construção. A “Torralta” nasce num espaço confinado à Praça Cavaleiro Ferreira, não tendo nenhum tipo de relação com a praça que o edifício ignora. Entrando num contexto analógico à cidade histórica e especificamente à Torre de Menagem, não faz outra coisa senão ignorá-los igualmente.



Fig. 27 – Edifício da Torralta, Bragança

Era evidente a cidade de Bragança, segundo Fernandes (2009), apresentar uma situação Social, económica e cultural, desfavoráveis à semelhança do que acontecia no resto do País. Reparou-se que o Urbanismo Moderno nasceu na solução das cidades estruturalmente industriais, mesmo até pelas mesmas razões que anteriormente se referiu. A questão é que a cidade de Bragança era, de longe, uma cidade industrial, tendo características rurais.

A cidade até à década de 1960, pouco se tinha desenvolvido, a sua estrutura urbana era meramente tradicional, vítima de uma cultura rural que se mantinha desde o século XVIII, e os aglomerados existentes estavam afastados do centro.

A sua urbanística era insalubre, grande parte das habitações carecia de infra-estruturas que dessem conforto aos seus habitantes. Embora estivesse provida de equipamentos, os que existiam, precisavam de ser reestruturados (Rodrigues, 1997).

Como acontecia noutras cidades espalhadas pelo país, Bragança sofria dos deslocamentos migratórios. Os seus habitantes saíam para fora com a promessa de uma vida melhor, desertificando o interior. Tinha no entanto, um aspecto interessante, como era um meio pequeno, com características rurais, toda a gente se conhecia (Monteiro, 2004).

Nesta época, Lôbo (1995) refere que em todo o país, estavam a ser elaborados planos e políticas de reestruturação das cidades, impostas pelo então falecido Duarte Pacheco.

É no entanto, que Viana de Lima, em 1960, estabelece um acordo com a Câmara Municipal, ficando com o cargo de consultor urbanista, onde lhe foi entregue a responsabilidade de elaborar um Plano Regulador da cidade com uma área de 295 hectares (Fernandes, 2009).

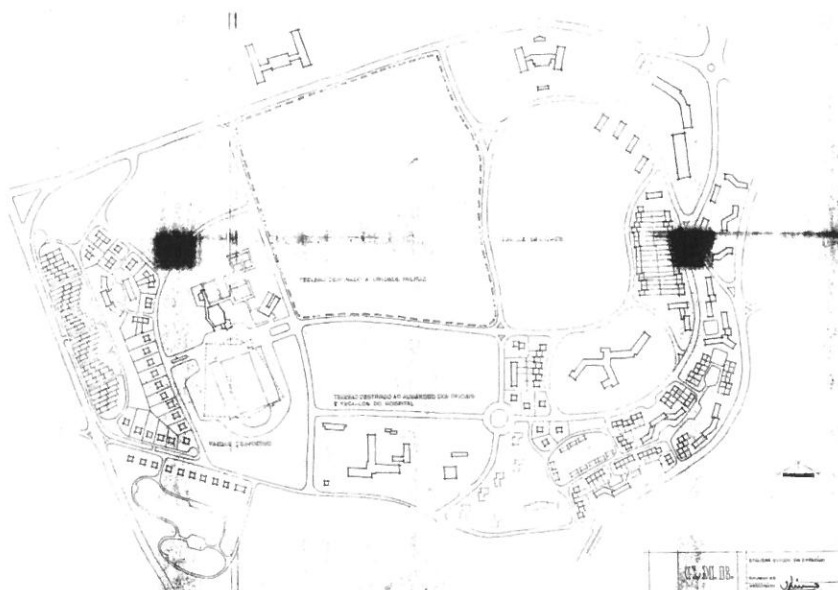


Fig. 28 – Plano Geral de Urbanização, Bragança

Perante a realidade com que se depara, Viana de Lima ensaia e executa projectos, de Arquitectura e de Urbanismo, num Plano de Urbanização alicerçado nos pressupostos “Modernos”. Os Planos evidenciam claramente as linhas orientadoras desse Movimento (Fernandes, 2009).

A alternativa da cidade é orientada nos princípios fundadores do Movimento Moderno, na arquitectura humanizada, normalizadas na Carta de Atenas. O conforto e bem-estar dos habitantes tinham de ser esclarecidos (Fernandes, 2009).

Estrategicamente, os Planos servem para sustentar a mobilidade na região e criar harmoniosamente espaços de lazer, habitação e equipamentos administrativos (Le Corbusier, 1993).



Fig. 29 – Plano Parcial de Urbanização, Bragança

Os Planos são elaborados a pensar em todas as classes sociais. Uma pessoa com baixos rendimentos tem direito a uma habitação "Moderna", onde as suas necessidades privadas são satisfeitas. São delineados Bairros de Habitação para as pessoas mais desfavorecidas, e Bairros para a classe Média. Nas proximidades cria-se um espaço para um Equipamento Administrativo, nomeadamente, escolas e é planeado o Centro Hospitalar (Monteiro, 2004).

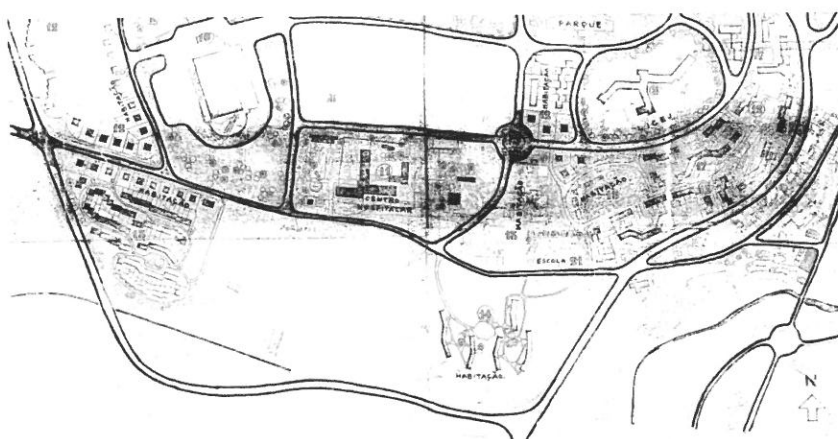


Fig. 30 – Plano Parcial de Urbanização, Bragança

Claro está, que isto entra no conteúdo da expansão da cidade, porque a reestruturação da cidade respeita Equipamentos existentes, fazendo uma urbanística que possa realçar o edifício. Neste caso, enquadra-se, a Praça da Sé, a Escola Industrial e Comercial (actual Escola Abade de Baçal), a Guarda Nacional Republicana e o Aquartelamento Militar. Nestes dois últimos casos, serve a reestruturação para criar vias de acesso mais directa (Fernandes, 2009).

Em relação aos bairros, são feitos duas tipologias, a individual e a colectiva, com o qual se distribuem as classes. No bairro do Toural é definida a Habitação Individual, para a classe média; no bairro da Estacada define-se a construção em altura de habitação colectiva, para a classe média, com quatro pisos; e na zona da Coxa é delineada a construção em altura também de habitação colectiva, para as pessoas mais desfavorecidas (Fernandes, 2009).

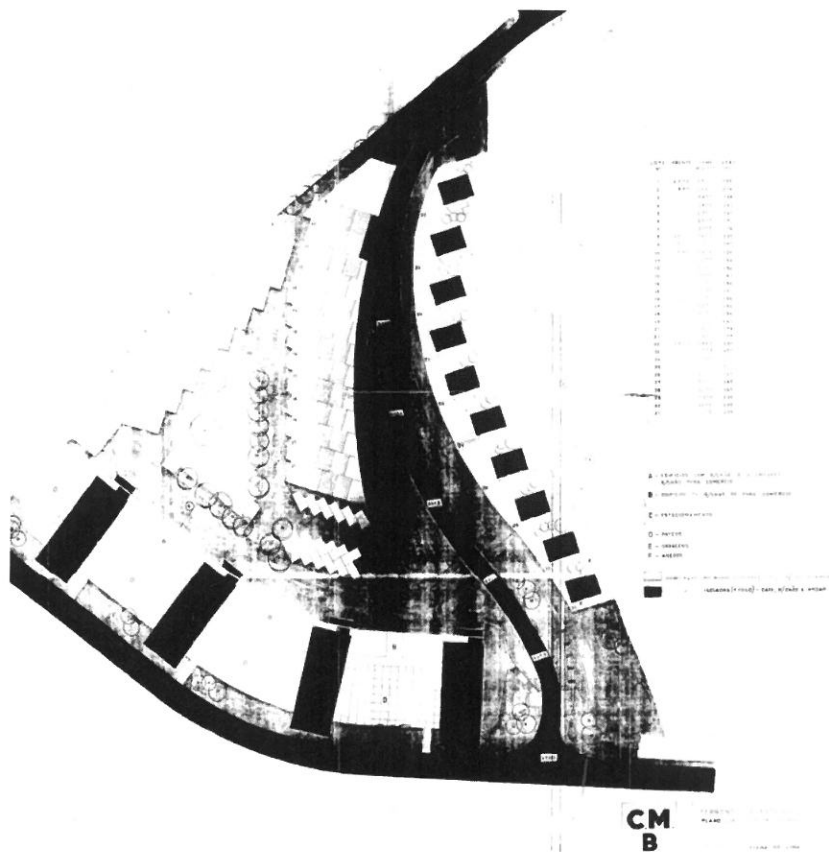


Fig. 31 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Estacada, Bragança

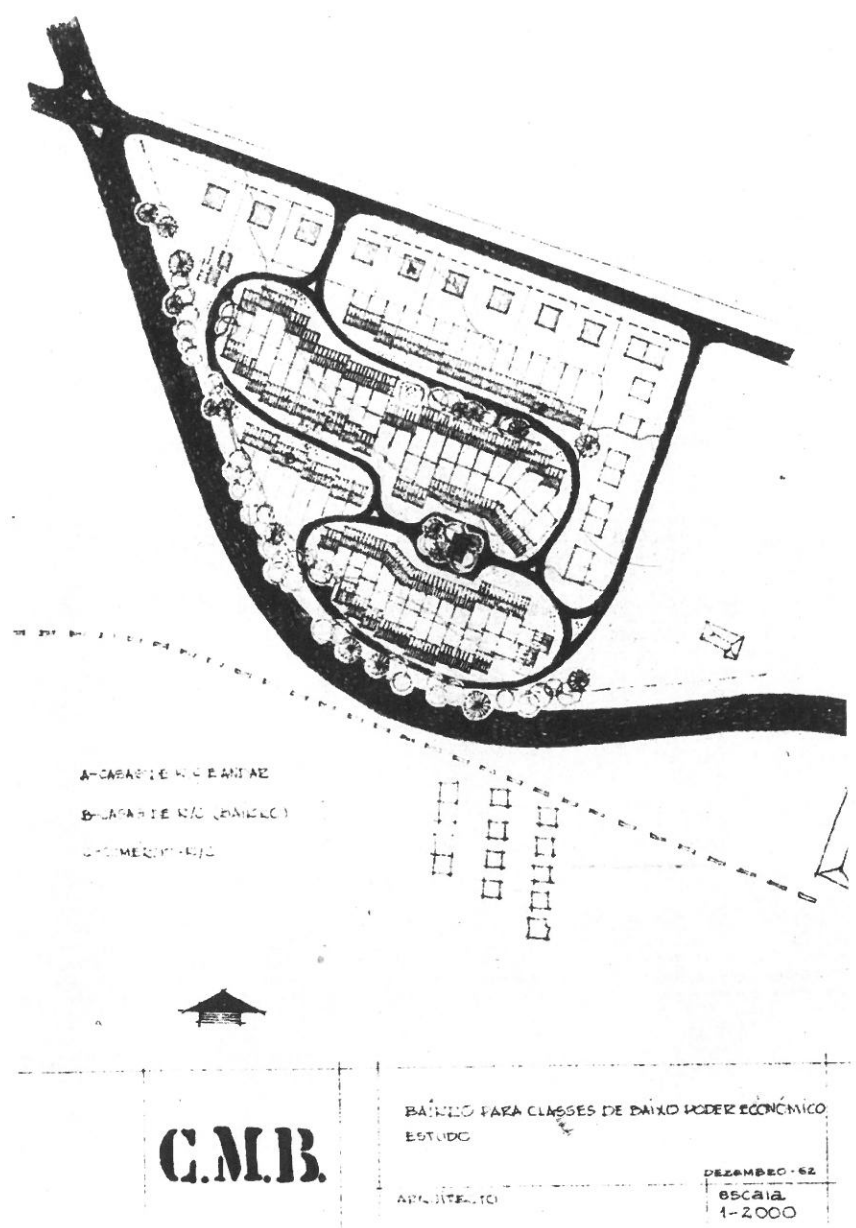


Fig. 32 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Coxa, Bragança

Na zona de Vale D'Álvaro são projectadas vias principalmente usadas para o bem-estar, orientadas principalmente para os peões e para os ciclistas. Os Planos elaborados por Viana de Lima, para a cidade têm a alusão própria das linhas do Movimento Moderno, onde dispõe aglomerados urbanos distinguindo-os pela sua funcionalidade. Não se baseia pelos fundamentos utópicos de Le Corbusier, mas sim nos princípios de uma cultura e de bens e costumes, de uma população renascida e de um ambiente rural (Monteiro, 2004).

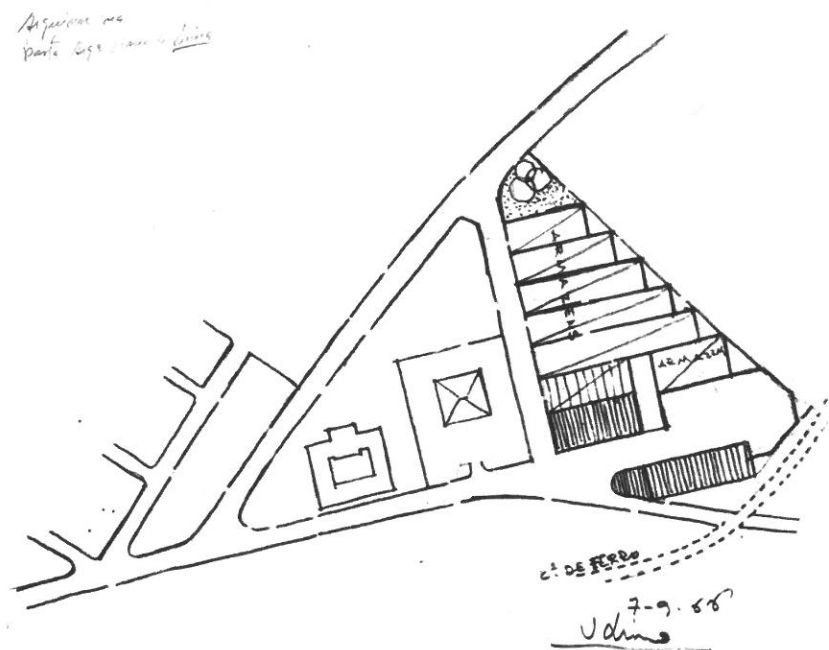


Fig. 33 – Planta Esquemática da Zona de Vale D'Álvaro, Bragança

Tem a clareza de respeitar a estrutura urbana da “velha” cidade que então existia, que permaneceu parada no tempo que advinha desde a evolução renascentista, mas de contexto medieval.

Em todo o processo de planificação da cidade elabora sob o cuidado de manter ou criar edifícios administrativos, respeitando os existentes, delineando para que toda a estrutura se aproximasse das necessidades dos habitantes.

A criação de escolas era fundamental na proximidade de cada complexo habitacional. Na tentativa de parar com a migração, os planos tinham como fundamento evoluir economicamente a cidade de Bragança.

As propostas de Viana de Lima não se centram numa planificação residual, tem a característica de criar linhas orientadoras para uma futura alteração no crescimento da cidade (Monteiro, 2004).

4.5. Principais resultados e o legado de Viana de Lima em Bragança

Na realidade a obra de Viana de Lima para a cidade é vasta, e através dos seus critérios modernistas, foram elaborados espaços e equipamentos. Esses realçam o género de uma época de liberdade de expressão. Os espaços foram determinados para um determinado tipo de estrutura individual ao qual nas proximidades previa-se a construção de um determinado equipamento (Fernandes, 2009).

A obra principal de Viana de Lima, sob o ponto de vista de Fernandes (2009), reside em equipamentos administrativos, esses critérios resultam na satisfação dos habitantes, estas estruturas eram relevantes, pois não havia a necessidade de se deslocar da cidade para ser servido.

De destacar, o Hospital, sendo o único equipamento que respeita as linhas e conceitos orientadores descritos na Carta de Atenas e também o edifício orientador no Plano de Urbanização de Bragança. Evidencia a sua importância de centralidade para o estudo urbano da cidade, demonstrando uma clara proximidade dos complexos urbanísticos. Situa-se junto dos terrenos do antigo Forte de São João de Deus na zona oeste da cidade. O edifício consiste em dois corpos em "T" diferenciados por um piso com a fachada principal orientada a Sul para a actual Avenida Abade de Baçal. No entanto, todos os alçados têm proporcionalidade de diferentes ritmos que lhe conferem uma presença forte no local onde se situa.

Os dois elementos verticais em xisto que se elevam junto aos antigos terrenos do forte desaparecido, são dois cunhais em xisto que respondem à reprodução da presença do castelo no local mais antigo da cidade. O corpo mais baixo do Hospital dá resposta a todos os edifícios complementares ao qual se destaca a actual Escola Superior de Saúde (Machado, 2011, p. 126 e 127).

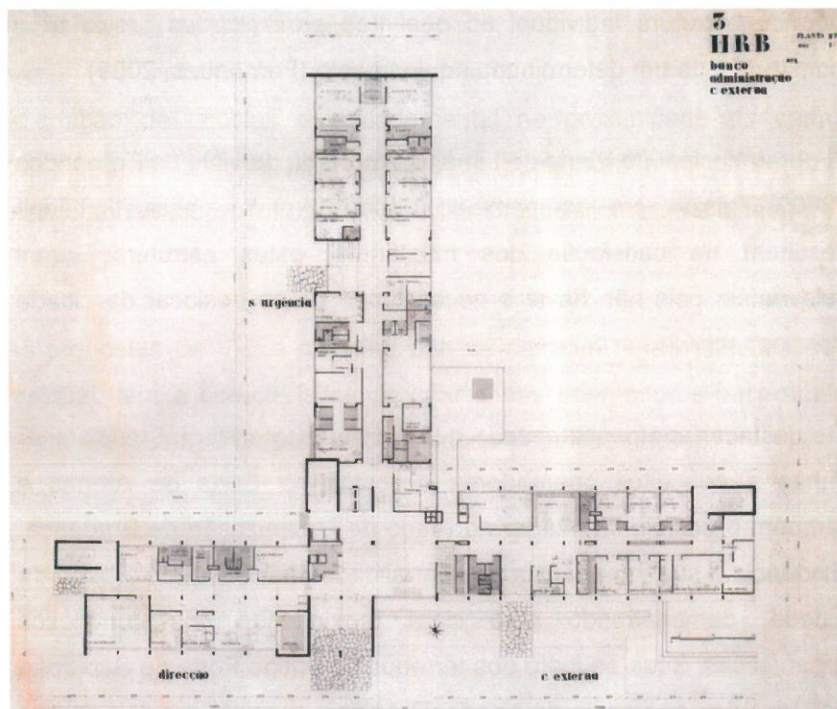


Fig. 34 – Planta do Hospital Regional de Bragança

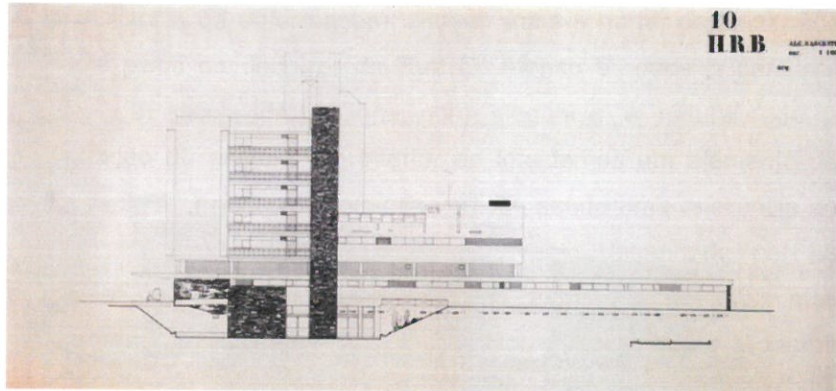


Fig. 35 – Alçado Nascente do Hospital Regional de Bragança

O Hospital, é o único equipamento cujo projecto foi elaborado pelos CIAM do Porto, sendo o Viana de Lima o coordenador e orientador de todo o processo.

O edifício apresenta a imagem clara das linhas orientadoras do Movimento Moderno, situa-se no centro da cidade, fazendo do edifício uma marca de referência para a cidade.

Este edifício, à semelhança do que Fernandes (2009) refere, foi alvo de obras de remodelação, que o descaracterizou bem como local. Também a Escola de Enfermagem, se rege pelos princípios do Movimento Moderno. Situando-se nas proximidades do Hospital. Este projecto, que impulsionou a mobilidade da cidade.



Fig. 36 – Vista Frontal do Hospital Regional de Bragança (1972)



Fig. 37 – Vista Posterior do Hospital Regional de Bragança (1972)

O lar e escola de enfermagem, situado mais a norte, organizam-se em dois pisos no decorrer da Rua D. Afonso V, onde o percurso envolto da escola proporciona com elegância e naturalidade à implantação do edifício. No interior do lote temos um elemento de betão, isolado, mas com presença vertical, sendo uma referência ao oratório de La Tourette, que é o convento desenhado por Le Corbusier de 1957. Trata-se de uma atitude comovente, mas igualmente apropriada, pois os arquitectos do Movimento Moderno eram modestos e de certa forma inteligentes de não inventarem nada de novo, numa arquitectura naturalmente reconhecida como colectiva. Tanto o Hospital como as escolas primárias (1957 e 1958), são exemplos de um testemunho de abertura que Viana de Lima levou à revisão crítica que foi manifestando com o tempo, internamente e externamente, aos Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna, CIAM (Machado, 2011, p. 127).



Fig. 38 – Escola Superior de Saúde, Bragança



Fig. 39 – Escola e Lar de Enfermagem, Bragança (1978)

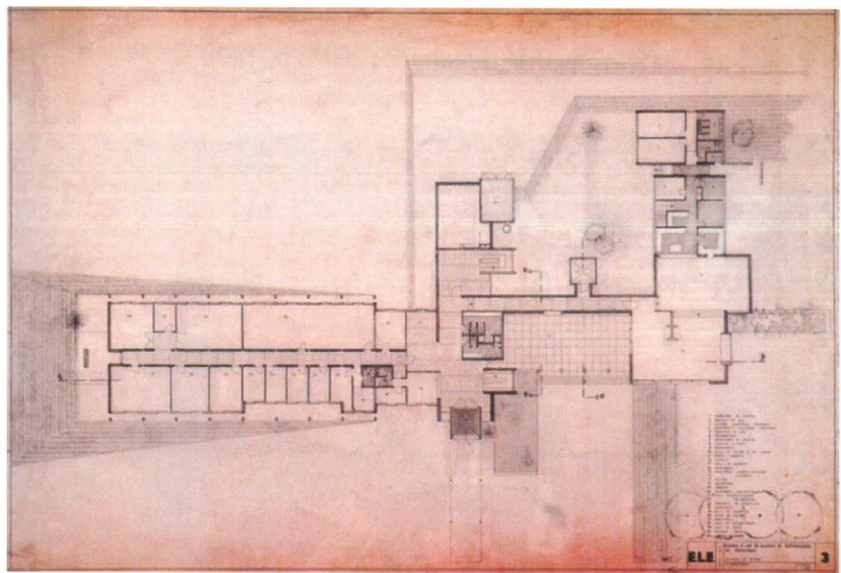


Fig. 40 – Planta da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança

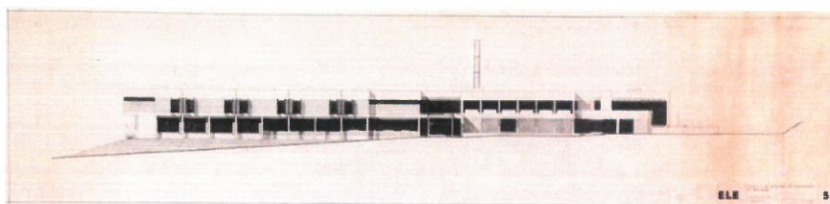


Fig. 41 – Alçado Nascente da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança

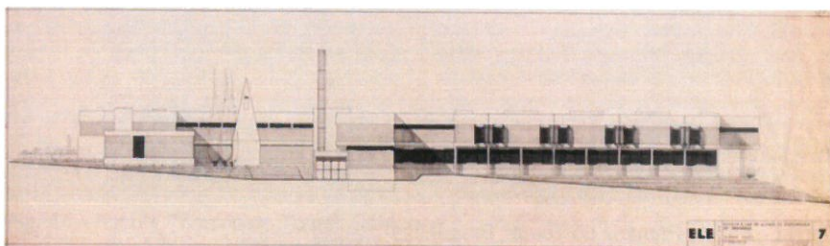


Fig. 42 – Alçado Poente da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança

Segundo Machado (2011), Viana de Lima, reconheceu que as escolas primárias do Toural e das Beatas, Viana de Lima tinham qualidade e importância para serem apresentadas juntamente com as casas Honório de Lima, Aristides Ribeiro, Armando Ribeiro e das Marinhas. Tais obras foram apresentadas na II Exposição de Artes Plásticas, cuja organização foi feita pela Fundação Calouste Gulbenkian em 1961.

Viana de Lima fazia parte de um grupo português CIAM do Porto e apresentou as escolas primárias como propostas de habitat rural na cidade de Bragança, com influências da arquitectura vernacular no X CIAM, mas de forma singela e tímida, pois abordava um tema que já tinha sido explorado nas décadas de 1930 e 1940 (Machado, 2011, p. 129).



Fig. 43 – Escola Primária do Toural, Bragança

«Mas esconde a presença de uma obra complexa como a de Le Corbusier... na qual o caminho de um realismo construtivo e formal já tinha sido aberto e explorado nos anos 1930 e 1940, particularmente numa proposta de auto-construção regulada através de projectos-tipo a que chamou construções “murondins” (nome composto, derivado de muro e troncos de árvore)...»

(Machado, 2011, p. 129).

Com estes dois exemplos pode-se obter alusões à arquitectura popular, mas também o prenúncio do empirismo nórdico ou mesmo até o neo-realismo italiano, já que se utiliza a evidente linguagem “comum” ou “popular”.



Fig. 44 – Escola Primária do Toural, Bragança

«A “cabana primitiva” de Laugier supostamente empírica é na realidade uma sofisticada figura de retórica setecentista. Mas participa – apesar experimentalismo que pressupõe (o único modelo válido é uma arquitectura tão “natural” ou tão “racional” que não existe) – no caminho que conduz a uma visão unitária da arquitectura...»

(Machado, 2011, p. 130).

Quando estas duas escolas foram projectadas Portugal vivia uma conjuntura política à qual se questionava a permanência da modernidade, vigência essa na dimensão histórica e tecnológica, que se interrogava dos princípios do Movimento Moderno. Todavia era evidente a oposição de uma arquitectura moderna, orientando-se por exemplos europeus de uma modernidade histórica num quadro “Estilo Internacional”.

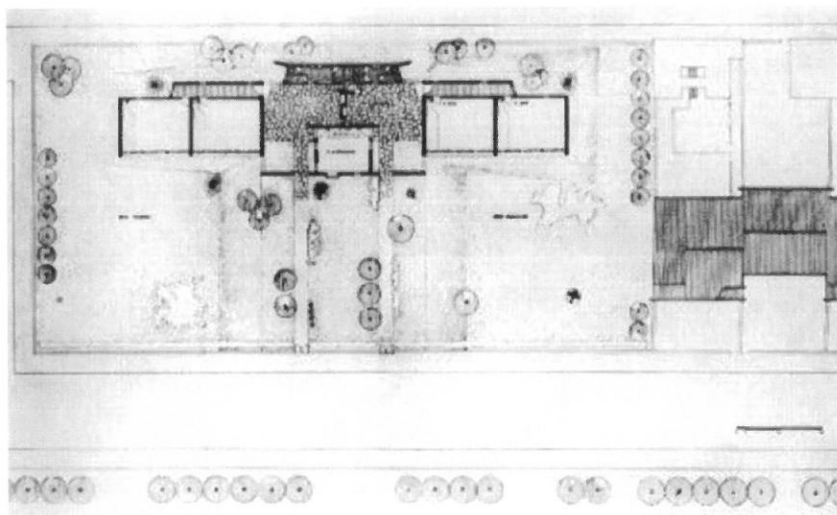


Fig. 45 – Planta da Escola Primária do Toural, Bragança

É evidente a simetria das escolas primárias com o que origina um certo equilíbrio na sua arquitectura. Nos dois casos, no centro dos edifícios temos a sala dos professores, onde em ambos os lados sobressaem as salas de aulas, uma para o sexo masculino e outra para o sexo feminino ao qual o acesso de ambas é feito por um corredor orientado a Norte, servidos por dois magníficos pátios descobertos e as fachadas laterais têm o acabamento em xisto. Contudo, com as transformações que os locais sofreram com o desenrolar dos tempos, mantêm uma imagem serena e de equilíbrio. A atitude de evidenciar um resultado de saber-fazer colectivo, centra-se na simplicidade e na articulação de uma disposição simétrica com funcionalidade horizontal. Atribuem a estas escolas uma forma rica e decantada coisa que Viana de Lima soube interpretar, com respostas adequadas e com reconhecimento erudito e popular (Machado, 2011, p. 131).



Fig. 46 – Escola das Beatas, Bragança



Fig. 47 – Escola das Beatas, Bragança

«Trata-se de uma arquitectura moderna que não é necessariamente vanguardista, que recolhe, organizando-os, saberes dispersos, industriais e artesanais, antigos e contemporâneos sedimentados pelo tempo e pelo uso...»

(Machado, 2011, p. 130).

O Movimento Moderno dá a entender que se renova entre si num movimento inesgotável, onde se pode repetir sem se repetir; respondendo às necessidades do presente sem esquecer o passado; com a necessidade de implementar novos procedimentos e técnicas sem nenhum tipo de preconceito onde é necessário encontrar a beleza na utilidade; usando como utensílio a disciplina da arquitectura, a suposta alternativa organicista consiste na arquitectura racionalista do Movimento Moderno (Machado, 2011, p. 132).



Fig. 48 – Bairro do Toural, Bragança



Fig. 49 – Bairro da Estacada, Bragança

É necessário, referir, da obra em que se pensou em realizar, o arranjo envolvente da Escola Industrial e Comercial. Em Vale D'Álvaro, a criação das vias de lazer, para os peões e ciclistas, os arranjos da Praça da Sé e por último o complexo de habitações para a classe mais desfavorecida, situada na zona da Coxa. Este último não foi realizado como consta nos Planos de Viana de Lima, mas, no local construiu-se um complexo de Habitação Social. Os Planos de Viana de Lima, foram criados numa tentativa de desenvolvimento para toda uma região, na construção de uma cidade Moderna, mas, onde satisfazia toda uma comunidade que permanecia estagnada no tempo.

No entanto, a cidade evoluiu com a criação de novos equipamentos, dando um salto para o futuro, quebrando as ligações culturais que preexistiam.

O património material, testemunho de Viana de Lima em Bragança, está comprometido por sucessivas adaptações sem cuidado, exemplo disso temos o Hospital e pelos vistos o encerramento e demolição aparente da escola primária do Toural, não defendendo um vasto e rico património da arquitectura naquela cidade transmontana (Machado, 2011, p. 133).

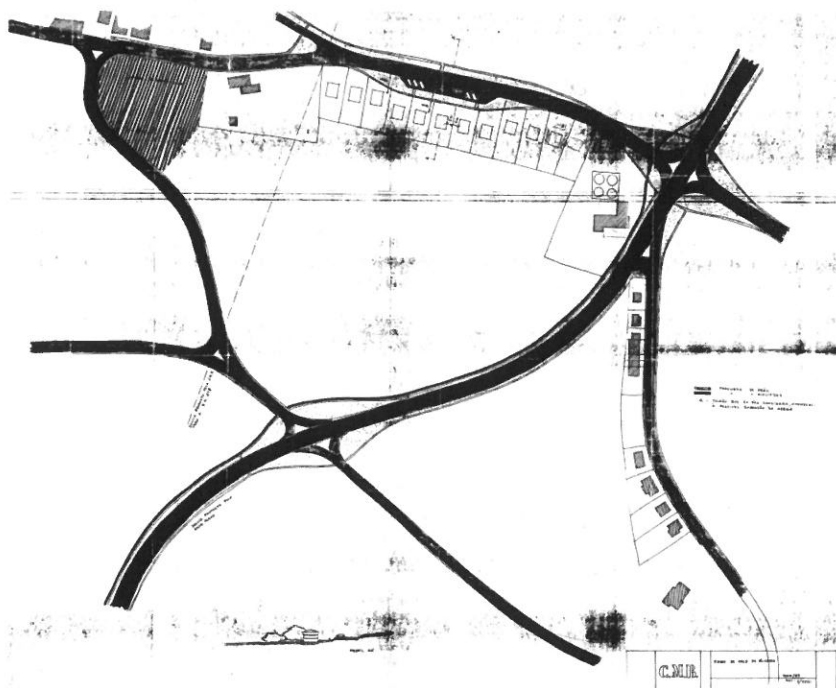


Fig. 50 – Plano Parcial de Urbanização, Zona de Vale D'Álvaro, Bragança

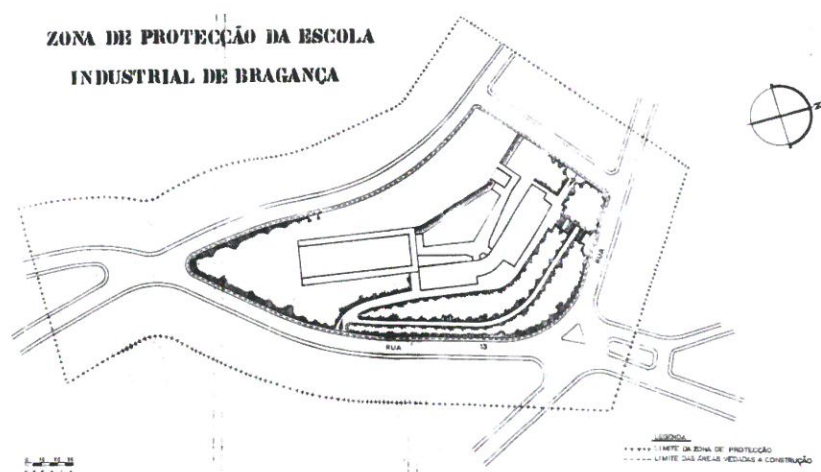


Fig. 51 – Planta da Zona da Escola Industrial e Comercial, Bragança



Fig. 52 – Vista Geral do Centro Hospitalar do Nordeste, Bragança

5. Sistematização

Parte V



Entre os diversos autores destacados nesta investigação, pode-se referir que convergem todos no mesmo sentido, pois constata-se a facilidade em identificar os princípios, características e componentes do Movimento Moderno existentes no desenvolvimento das cidades, facilitando a análise dos processos de planeamento na transformação da cidade.

Facilmente é permitido verificar os princípios em que se baseia o Movimento Moderno no crescimento e desenvolvimento de uma cidade. Com estes novos conceitos, obtém-se o conhecimento da organização e surge a criação de texturas urbanísticas, que dão origem ao conforto e bem-estar. Trata-se de uma concepção arquitectónica mais humanizada, reflectida para o homem. Neste sistema de mudança, orienta-se a organização urbana de um meio, preparando-o para um eventual desenvolvimento morfológico futuro.

Tal desenvolvimento verificou-se em França, Inglaterra e na Alemanha, visto terem sido devastadas pela Segunda Guerra Mundial. Fruto dessa destruição, grande parte das cidades da Europa necessitavam de ser reconstruídas, e como solução para essa reconstrução, seguiram as linhas orientadoras da "*Carta de Atenas*" elaborada em 1933 por Le Corbusier, no Congresso Internacional da Arquitectura Moderna.

Após divulgação da "*Carta de Atenas*" eis que surgem as primeiras individualidades, a reclamar o Modernismo ou o Movimento Moderno, como solução para às necessidades do ser humano.

No contexto nacional, Portugal ignorava os princípios orientadores do Movimento Moderno, pois encontrava-se mergulhado numa conjuntura meramente conservadora de ideias rígidas e com dificuldade em aceitar novos ideais.

Até à década de 1930 a arquitectura em Portugal demonstrava uma cultura rural, tendo por isso necessidade em urbanizar as cidades portuguesas, é então que surge Duarte Pacheco com um estudo de Planos Urbanos para as principais cidades. Inserido por ideologias políticas existente na época, o Estado Novo, os Planos Urbanos eram consequência de uma doutrina política dando relevância aos equipamentos pertencentes ao Estado.

Bragança, também fez parte dessa planificação urbana, onde Januário Godinho aparece como autor de um Plano Urbano na periferia da cidade, em que a composição do conjunto urbano era enaltecida por uma Praça. Os edifícios, aí propostos, referem-se a equipamentos de utilidade pública, elaborados no estilo de o *"Português Suave"*. Este contexto arquitectónico era utilizado nas restantes cidades portuguesas durante o Estado Novo.

Viana de Lima aparece mais tarde, na década de 1960 a convite da Câmara Municipal de Bragança, para dar continuidade ao Plano Urbano da cidade, que Januário Godinho não havia completado. Viana de Lima estuda e apresenta um Plano ousado, no qual demonstrava as linhas orientadoras do Movimento Moderno, tendo em conta ele ser um seguidor ideológico de Le Corbusier.

Desde então, verificou-se que Bragança, acompanhou a viragem arquitectónica para o Modernismo, juntamente a outros exemplos europeus que seguiam as linhas do Movimento Moderno.

O Plano de Urbanização insere-se num contexto territorial, adequado às necessidades da população, mas também um projecto pensado para a geração futura. De uma forma coerente, seguia as linhas de modelos estruturais urbanos então elaborados e esquematizados em experiências de outras cidades que seguiam a disciplina do Modernismo.

O estudo da urbanística de Bragança, vista Viana de Lima, emerge nesses critérios de comparação e de selecção, originando uma comparação de resultados, sobre a transformação urbana com base nos fundamentos do Movimento Moderno.

Esta comparação estrutura-se num sistema de dados documentais e de exemplos da Urbanística Moderna, em que a cidade de Bragança, desde a década de 1960, através de Viana de Lima, apresenta um Plano de Urbanização direccionado às linhas fundadoras da *"Carta de Atenas"*, onde se guiou na projecção da estrutura urbana da cidade, efectuando uma análise comparativa de elementos urbanos morfológicos.

Tal como Le Corbusier elaborou um estudo para Paris, Viana de Lima fez o mesmo, não utopicamente, mas numa escala reduzida, e apropriada à dimensão da cidade de Bragança, embora os princípios tenham sido os mesmos.

6. CONCLUSÃO

Parte VI



A partir da Primeira Guerra Mundial a sociedade reformulou os valores culturais e os intelectuais, procurando novas técnicas e teorias direccionadas na arquitectura e nas artes. Foi um período onde surgiram os primeiros vanguardistas. Este movimento tinha como princípio a base de pensamento e a transformação no comportamento da sociedade.

Le Corbusier sendo o principal representante da arquitectura e do urbanismo modernos, baseava-se em estudos de proporções métricas, com o qual estes princípios foram adaptados praticamente em todas as áreas. Na década de 1930, já num contexto urbanístico, Le Corbusier teve uma atitude decisiva na configuração de uma cidade moderna.

O Congresso Internacional da Arquitectura Moderna (CIAM), abordou-se como fazer uma arquitectura humanizada e funcional, não só ligada à habitação como também ao urbanismo. Com os novos fundamentos do Movimento Moderno nasceu a Carta de Atenas onde estavam definidas normas na elaboração e estudos de arquitectura e urbanismo.

Portugal, paralelamente ao desenvolvimento dos meios urbanos que acontecia em grande parte do mundo, mantinha uma imagem rural como reflexo da ditadura que governava o País. Induzido num intenso nacionalismo, impondo-se à tradição e bens costumes nacionais, restringindo a população à criatividade e evolução na liberdade de pensamento.

As cidades portuguesas possuíam uma estrutura urbana de contexto rural. É então, que Duarte Pacheco impulsiona a nível nacional a estruturação dos meios urbanos, através da introdução dos Planos Urbanísticos. Preferencialmente, com uma imagem que denominasse o Estado Novo. Estes planos urbanos iniciaram-se em Lisboa e Porto. Nas restantes cidades, este processo foi posto de lado, devido às aclamações do Movimento Moderno. Só depois da sua morte é que os municípios contrataram arquitectos com princípios modernos.

Até então, a cidade de Bragança apresentava uma pequena e medieval malha urbana, surgindo pequenas construções dispersas pela periferia. O crescimento migratório origina a necessidade de criar uma estrutura urbana que acompanhe o aumento demográfico.

O arquitecto Viana de Lima, surge em Bragança na década de 1960, exhibe planos, projectos e desenhos simbólicos, num período em que Bragança recebeu um ousado Plano de Urbanização baseado nos pressupostos "Modernos".

Os Planos elaborados possuem uma clara evidência das linhas orientadoras do Movimento Moderno, demonstrando uma lógica na sua componente espacial. As estruturas que comportam o Plano Urbanístico para Bragança respondem às necessidades de uma população desde os edifícios até as composições espaciais. Estes estudos comportam vias para a utilização do automóvel e vias para os peões.

Viana de Lima teve a noção de centrar os edifícios de maior relevância, como por exemplo o hospital. Este dispõe-se de forma estratégica, demonstrando uma noção de maior proximidade, com a população. Verifica-se que Viana de Lima, nos Planos Urbanos, executados para a cidade de Bragança, tem a consciência que para a cidade se expandir é necessário que seja acompanhada por equipamentos que nos são úteis no dia-a-dia, existindo a preocupação de que sejam estrategicamente próximos dos habitantes. Existe uma clara evidência de contiguidade de edifícios que tenham uma relação entre eles, como por exemplo, a Escola de Enfermagem situa-se nas redondezas do Hospital. Entre as diversas obras que Bragança herdou de Viana de Lima, o Hospital é o único que se apresenta com os pressupostos da *"Carta de Atenas"*.

Propõe-se equipamentos públicos, nomeadamente escolas, nas proximidades de aglomerados urbanos. Estudam-se bairros para as diferentes classes sociais, em especial atenção às classes mais desfavorecidas, dando-lhes o direito de habitar e viver harmoniosamente, em colectivo ou em privado. Também é evidente o estudo dos Planos sobre espaços verdes e lazer, pela estratégia de proximidade entre todos os elementos que compõem o estudo verifica-se que facilmente se pode fazer qualquer que seja o trajecto a caminhar.

A cidade de Bragança torna-se relevante para o estudo e pesquisa fixada na herança dos princípios do Movimento Moderno, constatados nos variados Planos de Urbanização e outros projectos referentes a edifícios da cidade de Bragança.

BIBLIOGRAFIA



AA. VV., Bragança – Um olhar sobre a cidade, Bragança: Bragança Polis – Sociedade para o Desenvolvimento Programa Polis de Bragança, 2004

AFONSO, Ana Maria – O Mosteiro de Castro de Avelãs, Cascais: Património Histórico

AFONSO, João – IAPXX – Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal

AGRASAR, Fernando – Introducción al Conocimiento de la Arquitectura – Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia

AGUIAR, José – A experiencia de reabilitação urbana do GTL de Guimarães: estratégia, método e algumas questões disciplinares

AGUIAR, José – Cor e Cidade Histórica: estudos cromáticos e conservação do património, Porto: FAUP, 2002

AGUIAR, José – Guia de Apoio a reabilitação de edifícios habitacionais, Lisboa: LNEC, 1994

AGUIAR, José – Planear e Projectar a Conservação da Cor na Cidade Histórica: experiências havidas e problemas que subsistem, Lisboa, LNEC, 2003

ALMEIDA, Pedro Vieira – A Arquitectura do Estado Novo; Livros Horizonte, Lisboa, 2007; ISBN: 972-24-1219-1

ALVES, Francisco Manuel, Abade de Baçal; Bragança, Memórias Arqueológicas; Histórias do Distrito de Bragança, CMB, IPM – Tomo I, (ed. 2000) Santa Maria da Feira: Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus – Museu do Abade de Baçal

ALVES, Francisco Manuel, Abade de Baçal; Bragança, Memórias Arqueológicas; Histórias do Distrito de Bragança, CMB, IPM – Tomo II, (ed. 2000) Santa Maria da Feira: Câmara Municipal de Bragança/Instituto Português de Museus – Museu do Abade de Baçal

ASCHER, François – Los nuevos principios del urbanismo; Editorial Alianza SA, Madrid, 2004

ASCHER, François – Métapolis ou l'avenir des villes; Éditions Odile-Jacob, Paris, France, 1995

BARDIN, Laurence – Análise de Conteúdo; Edições 70, Lisboa, 1977. ISBN: 972-44-0898-1

BELL, Judith – Como Realizar um Projecto de Investigação; Gradiva, Lisboa, 1977. ISBN: 978-972-662-524-7

BENÉVOLO, Leonardo – História da Arquitectura Moderna; Editora Perspectiva, São Paulo, 1976. ISBN: 978-852-7301-49-7

BOGDAN, Robert; BIKLEN, Sari – Investigação Qualitativa em Educação; Porto Editora, 1994; ISBN: 978-972-0-34112-9

BRAGANÇA - Boletim Municipal Especial, nº22; Bragança, Fevereiro de 2009

CANNATÀ, Michelle; FERNANDES, Fátima – *Moderno Escondido*; FAUP Publicações, Porto, 1997; ISBN: 978-972-9483-28-8

CARDOSO, Andrea; (Coord.) *Monumentos 32, Cidades | Património | Reabilitação*; Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, Lisboa, 2011; ISSN: 0872-8747

CARO, Carlos Martinez; Rivas, Juan Luís – *Arquitectura Urbana, Elementos de Teoria y Diseño*; Ediciones Universidad de Navarra, Pamplona, 1985; ISBN: 84-313-0893-1

CASTRO, Cármen – *Viana de Lima*; Edição e conteúdos, S.A., Vila do Conde, 2011; ISBN: 978-989-554-896-5

CHOAY, Françoise – *O Urbanismo: Utopia e realidades de uma antologia*; Editora Perspectiva, São Paulo, 2003; ISBN 85-273-0163-6

DIONÍSIO, Santana - [Bragança] *Descrição e itinerário*, Guia de Portugal, vol. V, Tomo II, Lisboa, 1995;

FERNANDES, Armando - *Bragança Marca a História, a História Marca Bragança*, 2009; ISBN: 978-989-95687-7-8

FERNANDES, José Manuel – *Português Suave - Arquitectura do Estado Novo*, IPPAR, 2003

FERNANDES, José Manuel – Português Suave a Arquitectura do Estado Novo; IPPAR, Lisboa, 2003; ISBN: 972-8736-26-6

FERNANDES, Mário Gonçalves – Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal; Volume II; Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002

GOITIA, Fernando Chueca – Breve História do Urbanismo; Editorial Presença, Lisboa, 1982; ISBN: 978-972-2315-41-8

GUERREIRO, Paulo – Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade; Município de Esposende, Esposende, 2009; ISBN: 978-989-95585-4-0

LAMAS, José – Morfologia Urbana e Desenho da Cidade; 2º Volume, 3ª Edição; Fundação Calouste Gulbenkian, Porto, 2004; ISBN: 972-31-0903-4

LAMAS, José – Morfologia Urbana e Desenho da cidade; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 2000

LE CORBUSIER – A Carta de Atenas; Hucitec, São Paulo, 1993; ISBN: 85-271-090-8

LE CORBUSIER – Maneira de Pensar o Urbanismo; 3ª Edição; Editor: Francisco Lyon de Castro; Colecção Saber; Publicações Europa-América, LDA.; 1995; ISBN: 978-972-1033-70-2

LE CORBUSIER – Planeamento Urbano; Editora Perspectiva, São Paulo, 2004; ISBN 85-273-0212-8

LÔBO, Margarida Sousa – Planos de Urbanização a época de Duarte Pacheco; 2ª ed., FAUP, Porto, 1995; ISBN: 972-9483-14-0

LUCIO, Ramón Lopez – Ciudad y Urbanismo a finales del siglo XX; Servei de Publicacions Universitat, Valencia, 1993

LYNCH, Kevin – A Imagem da Cidade; Edições 70, Lda., Lisboa, 1960; ISBN 972-44-0379-3

MONTANER, Josep Maria – Después del Movimiento Moderno; Gustavo Gili, Barcelona, 1997; ISBN: 978-842-5215-09-4

MONTEIRO, Augusto - Contrastes e Transformações na Cidade de Bragança, 1974-2004; ISBN: 972-98569-6-6

MUMFORD, Lewis – A cultura das Cidades; Editora Itatiaia Limitada, Belo Horizonte, 1961

ORTEGA, João Baptista - www.morphopolis.com/ (consultado em: 17/09/2012)

PANERAI, Philippe – Analyse Urbaine; Edicions Parenthese, Marseille, 1999

PANERAI, Philippe; DEPAULE, Jean Charles; DEMORGON, Marcelle; VEYRENCHÉ, Michel – Elementos de Analisis Urbano,

Coleccion "Nuevo Urbanismo", Instituto de Estúdios de Administracion Local, Madrid, 1983; ISBN: 84-7088-343-7

PORTAS, Nuno – A Arquitectura para hoje; Livraria Sá da Costa, Lisboa, 1964

PORTAS, Nuno – A cidade como arquitectura; Livros Horizonte, 2011; ISBN: 978-972-2414-63-0

PORTAS, Nuno – Os tempos das formas, volume I; A cidade feita e refeita; Reprografia da Universidade do Minho, 1ª edição, Outubro de 2005; ISBN: 972-99822-0-1

PORTAS, Nuno – Políticas Urbanas II; Fundação Calouste GulbenKian, Lisboa, 2011; ISBN: 978-972-31-1382-2

PORTAS, Nuno – Políticas Urbanas; Fundação Calouste GulbenKian, Lisboa, 2003; ISBN: 972-31-1061-X

QUIVY, Raymond – Manual de Investigação em Ciências Sociais; Gradiva, Lisboa, 2008; ISBN: 978-972-66-2275-8

RIBEIRO, José Sommer; RODRIGUES, José Joaquim – Viana de Lima arquitecto 1913 – 1991; Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1996

RODRIGUES, Luís Alexandre, Bragança no Séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura, Volume I, Junta de Freguesia da Sé, 1997

RODRIGUES, Luís Alexandre, Bragança no Séc. XVIII, Urbanismo, Arquitectura, Volume II, Junta de Freguesia da Sé, 1997

RODRIGUES, Maria José – Forma y Ciudad. En los Límites de la Arquitectura y el Urbanismo; Editorial Cinter, España, 2011, ISBN: 978-84-939305-0-9

ROSSI, Aldo – A Arquitectura da Cidade; Edições Cosmos, Lisboa, 2001; ISBN: 972-762-126-0

SALGUEIRO, Teresa Barata – A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana, Edições Afrontamento, Lisboa, 1992

SALGUEIRO, Teresa Barata – A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana, Edições Afrontamento, Lisboa, 1992; ISBN: 972-36-0202-4

SOLA-MORALES, Ignasi; Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades; Barcelona, 1996

TOSTÕES, Ana... [et al.] – 1º Congresso Nacional de Arquitectura; Tip. Empresa Guedes, Lda., Porto, Julho de 2008; ISBN: 978-972-8897-27-7

ZEVI, Bruno – História da Arquitectura Moderna, Vol.2; Editora Arcádia, Lisboa, 1970

ÍNDICE DE FIGURAS

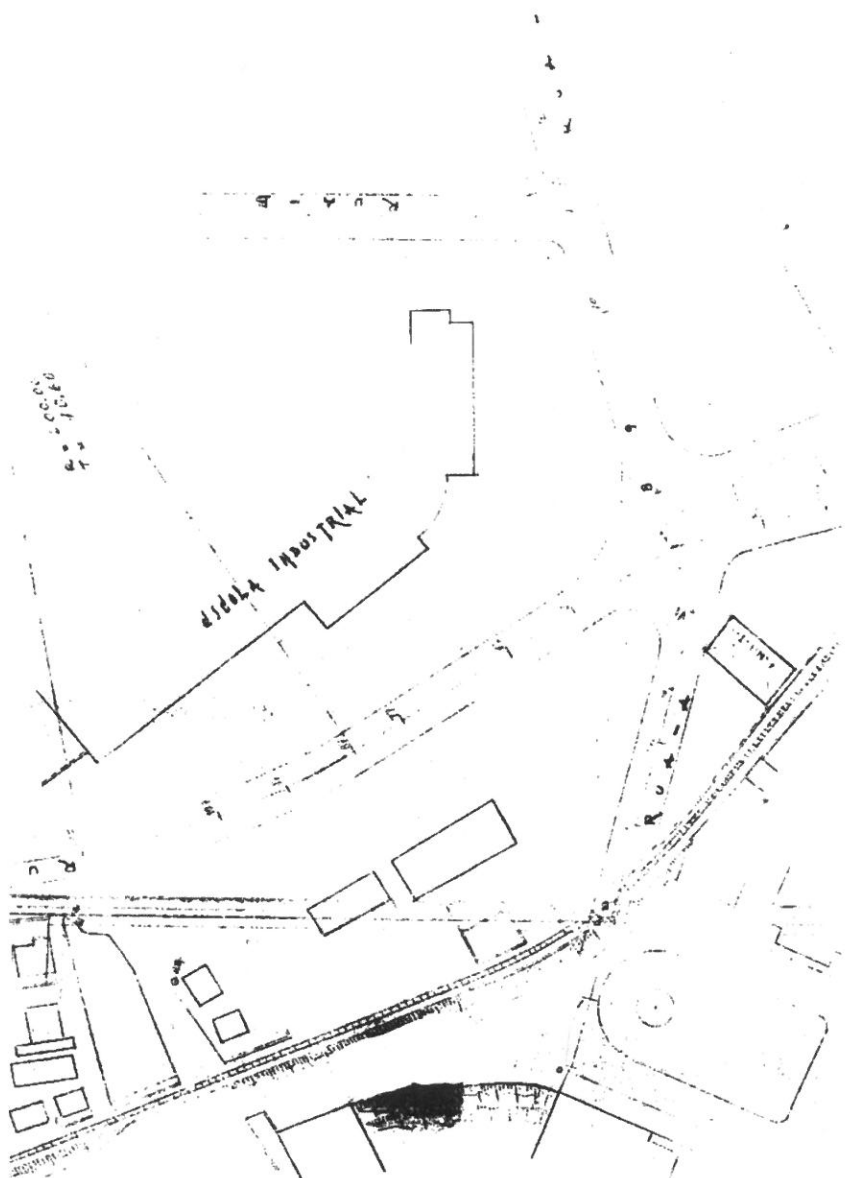


Fig. 1 – Le Plan Voisin	35
Fig. 2 – Une Ville Contemporaine.....	36
Fig. 3 – La Ville Radieuse	38
Fig. 4 – Planta da Cidade de Bragança (1762)	54
Fig. 5 – Planta da Cidade de Bragança Fortificada.....	58
Fig. 6 – Planta da Cidade de Bragança.....	62
Fig. 7 – Liceu Nacional, Bragança.....	68
Fig. 8 – Escola Industrial e Comercial, Bragança.....	69
Fig. 9 – Praça Cavaleiro Ferreira, Palácio da Justiça, Bragança	71
Fig. 10 – Praça Cavaleiro Ferreira, Estação de Correio, Bragança	72
Fig. 11 – Planta da Cidade de Bragança (1960)	96
Fig. 12 – Praça da Sé, Bragança (1960).....	97
Fig. 13 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança.....	99
Fig. 14 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança.....	99
Fig. 15 – Praça Professor Cavaleiro Ferreira, Bragança.....	100
Fig. 16 – Planta de Urbanização, Bragança.....	103
Fig. 17 – Estudo do Plano Urbano, Planta de Bragança.....	104
Fig. 18 – Pormenor Esquemático da Nova Praça, Bragança	105
Fig. 19 – Plano Parcial de Urbanização, Zona do Hospital, Bragança	121
Fig. 20 – Esboço Corográfico, Bragança.....	134
Fig. 21 – Plano Geral de Urbanização, Bragança	144
Fig. 22 –Esquema de Circulações, Praça da Sé, Bragança.....	145
Fig. 23 – Apontamento Perspéctico, Praça da Sé, Bragança	145
Fig. 24 – Plano Parcial de Urbanização, Zona da Mãe D'Água, Bragança .	146
Fig. 25 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Estacada, Bragança.....	146
Fig. 26 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro do Toural, Bragança	147
Fig. 27 – Edifício da Torralta, Bragança	148
Fig. 28 – Plano Geral de Urbanização, Bragança	150
Fig. 29 – Plano Parcial de Urbanização, Bragança.....	151
Fig. 30 – Plano Parcial de Urbanização, Bragança.....	152
Fig. 31 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Estacada, Bragança.....	153

Fig. 32 – Plano Parcial de Urbanização, Bairro da Coxa, Bragança	154
Fig. 33 – Planta Esquemática da Zona de Vale D'Álvaro, Bragança.....	155
Fig. 34 – Planta do Hospital Regional de Bragança	158
Fig. 35 – Alçado Nascente do Hospital Regional de Bragança	159
Fig. 36 – Vista Frontal do Hospital Regional de Bragança (1967)	160
Fig. 37 – Vista Posterior do Hospital Regional de Bragança (1967)	160
Fig. 38 – Escola Superior de Saúde, Bragança.....	161
Fig. 39 – Escola e Lar de Enfermagem, Bragança (1970).....	162
Fig. 40 – Planta da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança	162
Fig. 41 – Alçado Nascente da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança	163
Fig. 42 – Alçado Poente da Escola e Lar de Enfermagem, Bragança	163
Fig. 43 – Escola Primária do Toural, Bragança	164
Fig. 44 – Escola Primária do Toural, Bragança	165
Fig. 45 – Planta da Escola Primária do Toural, Bragança	166
Fig. 46 – Escola das Beatas, Bragança.....	167
Fig. 47 – Escola das Beatas, Bragança.....	167
Fig. 48 – Bairro do Toural, Bragança.....	168
Fig. 49 – Bairro da Estacada, Bragança	169
Fig. 50 – Plano Parcial de Urbanização, Zona de Vale D'Álvaro, Bragança	170
Fig. 51 – Planta da Zona da Escola Industrial e Comercial, Bragança.....	171
Fig. 52 – Vista Geral do Centro Hospitalar do Nordeste, Bragança	171

Capa e Separadores: Planta, Urbanização de Bragança,
 Alfredo Evangelista Viana de Lima

CRÉDITOS



Fig. 1 – Disponível em: eras.free.fr/html/archi/voisin.html (consultado em: 17/09/2012)	35
Fig. 2 – Disponível em: peristilo.wordpress.com (consultado em: 17/09/2012)	36
Fig. 3 – Disponível em: iamyouasheisme.wordpress.com (consultado em: 17/09/2012)	38
Fig. 4 – Rodrigues, 1997	54
Fig. 5 – Rodrigues, 1997	58
Fig. 6 – Rodrigues, 1997	62
Fig. 7 – Agrupamento Escolar Emídio Garcia	68
Fig. 8 – Agrupamento Escolar Abade de Baçal	69
Fig. 9 – Imagem do autor	71
Fig. 10 – Imagem do autor	72
Fig. 11 – Fernandes, 2011	96
Fig. 12 – Fernandes, 2011	97
Fig. 13 – Fernandes, 2011	99
Fig. 14 – Fernandes, 2011	99
Fig. 15 – Fernandes, 2011	100
Fig. 16 – Fernandes, 2011	103
Fig. 17 – Fernandes, 2011	104
Fig. 18 – Fernandes, 2011	105
Fig. 19 – Arquivo Municipal de Bragança	121
Fig. 20 – Arquivo Municipal de Bragança	134
Fig. 21 – Arquivo Municipal de Bragança	144
Fig. 22 – Arquivo Municipal de Bragança	145
Fig. 23 – Arquivo Municipal de Bragança	145
Fig. 24 – Arquivo Municipal de Bragança	146
Fig. 25 – Arquivo Municipal de Bragança	146
Fig. 26 – Arquivo Municipal de Bragança	147
Fig. 27 – Arq.º João Baptista Ortega	148
Fig. 28 – Arquivo Municipal de Bragança	150



Fig. 29 – Arquivo Municipal de Bragança	151
Fig. 30 – Arquivo Municipal de Bragança	152
Fig. 31 – Arquivo Municipal de Bragança	153
Fig. 32 – Arquivo Municipal de Bragança	154
Fig. 33 – Arquivo Municipal de Bragança	155
Fig. 34 – Machado, 2011	158
Fig. 35 – Machado, 2011	159
Fig. 36 – Machado, 2011	160
Fig. 37 – Machado, 2011	160
Fig. 38 – Imagem do autor	161
Fig. 39 – Machado, 2011	162
Fig. 40 – Machado, 2011	162
Fig. 41 – Machado, 2011	163
Fig. 42 – Machado, 2011	163
Fig. 43 – Machado, 2011	164
Fig. 44 – Machado, 2011	165
Fig. 45 – Machado, 2011	166
Fig. 46 – Imagem do autor	167
Fig. 47 – Imagem do autor	167
Fig. 48 – Imagem do autor	168
Fig. 49 – Imagem do autor	169
Fig. 50 – Arquivo Municipal de Bragança	170
Fig. 51 – Arquivo Municipal de Bragança	171
Fig. 52 – Imagem do autor	171

Capa e Separadores: Imagem do Autor, editada e baseada numa cópia do Arquivo Municipal de Bragança

Alfredo Evangelista Viana de Lima - disponível em:

<http://lemosarkitetarte.blogspot.pt/2012/07/viana-de-lima-pt> (consultado em: 17/09/2012)

PLANILHA DE BRAGANÇA

- PLANTA -

ESCALA - 1/1000

- RUA - A
- RUA - B
- RUA - 13
- RUA - 15

100.00
+ 1.5.6.1
21

ESCALA 1/1000

