

## **Encontrar o futuro na história.**

### **O Plano de Urbanização de Guimarães (Fernando Távora, 1982).**

**Eduardo Fernandes**

LAB2PT, Escola de Arquitectura da Universidade do Minho

Rua Francisco Sá Carneiro, 577, 4450-676 Leça da Palmeira, Telefone: 919679257 - 229950481

eduardo@arquitectura.uminho.pt

#### **Resumo**

No seu “Plano Geral de Urbanização de Guimarães” Fernando Távora considerou como fatores determinantes “os valores da forma urbana, definida através da análise morfológica da sua situação actual e da sua história”. A uma distância de mais de 30 anos, é hoje possível avaliar os resultados do plano nos próprios termos em que este foi apresentado: na relação entre “unidade” e “variedade”, “geral” e “particular”, “função” e “desenho”, “realidade” e “imaginação”, “passado” e “futuro” (Távora, 1993, 120-21).

Neste texto pretende-se interpretar a documentação escrita e desenhada produzida para este Plano de modo a demonstrar a importância que a história da cidade desempenhou na sua conceção, explicitando a forma como os anteriores processos de crescimento urbano foram reinterpretados nesta proposta.

Consideramos que este Plano de Urbanização se pode ler como uma reinterpretação da história da cidade, assente num princípio de modernização em continuidade, numa releitura e atualização dos processos que, durante mais de dez séculos, deram forma a Guimarães.

#### **Palavras-chave**

Guimarães, Távora, Plano, Urbanização, História.

#### **1. Enquadramento: breve história da evolução urbana de Guimarães.**

Património é, como a palavra significa, aquilo que herdamos dos nossos pais ou, em sentido lato, o conjunto de valores que os homens foram criando e conservando ou transformando ao longo do tempo e que os identificam como comunidade.

(...) O Plano Geral apoia-se neste conceito lato e rico de património e assim sendo propõe a sua aplicação a toda a Área Urbana (Távora, 1982a).

A documentação existente na Fundação Marques da Silva<sup>1</sup> permite enquadrar cronologicamente o Plano de Urbanização de Guimarães, de Fernando Távora: o contrato é assinado a 3 de janeiro de 1979, o plano é entregue em Janeiro de 1982 (data que consta da respetiva Memória Descritiva), ano em que é também

---

<sup>1</sup> O espólio de Fernando Távora encontra-se arquivado e disponível para consulta na Fundação Marques da Silva; o Plano de Urbanização de Guimarães tem aí a referência FIMS\_FT\_0207.

exposto publicamente; em 1991, Fernando Távora realiza uma revisão a este Plano Geral, que incide apenas sobre alguns aspetos pontuais, sem pôr em causa as principais premissas do trabalho anterior.<sup>2</sup>

Para enquadrar as ideias que estiveram subjacentes à conceção deste plano, partindo do citado *conceito lato e rico de património*, é necessário conhecer a história da cidade. Existem sinais da ocupação do território que constitui hoje o concelho de Guimarães que remontam a épocas anteriores à romanização; há igualmente importantes vestígios da ocupação romana deste território (Távora, 1982b, p. 33-4). No entanto, o “acto fundacional” da cidade de Guimarães ocorre apenas no primeiro quartel do século X: por morte de D. Hermenegilde Mendes (Conde de Tuy e do Porto, governador da província de Entre Douro e Minho), sua mulher Dona Muma herda a quinta de “Vimaranes”, onde existiria já uma povoação de pequena dimensão. Como “eram desejos ardentes desta senhora edificar um mosteiro, onde vivesse recolhida”, a Condessa Mumadona (nome com que ficou conhecida) inicia essa obra em 927, no local onde hoje se encontra a Igreja de Nossa Senhora da Oliveira (Caldas, 1881, p. 29).

O Mosteiro foi implantado num local estratégico, entre as ribeiras de Santa Luzia e de Couros, numa importante estrada medieval que ligava Braga a Lamego, a curta distância do Paço Condal (que se situava no local onde hoje se encontra a pousada de Santa Marinha). Para defesa deste mosteiro (e do burgo que foi crescendo nas suas proximidades), a Condessa Mumadona manda edificar uma fortificação, ainda no séc. X; esta é construída no monte Latito, local ideal pela sua localização próxima, mas mais elevada, dominando a envolvente (Afonso; Ferrão, 2002, p.5-6).

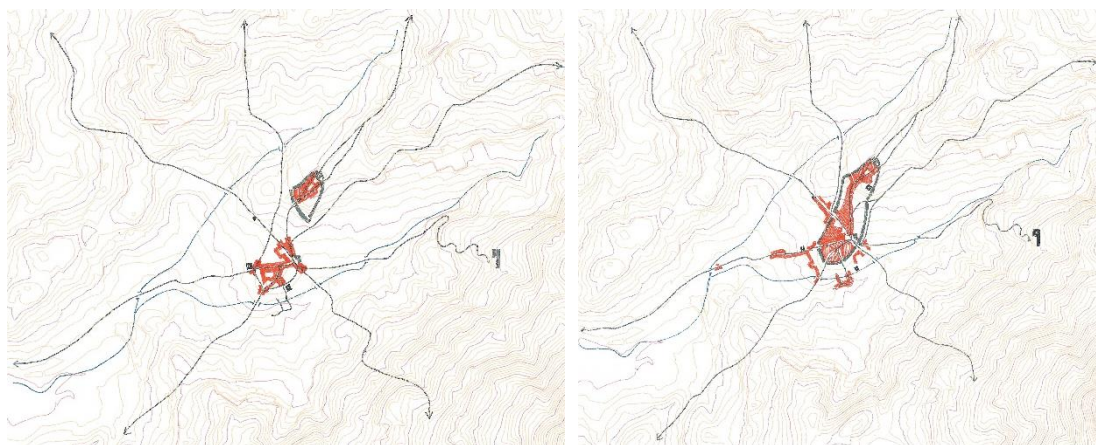
É nesta bipolarização (entre castelo e mosteiro) que se vai desenvolvendo o burgo, em dois núcleos: a Vila Alta e a Vila Baixa. Ligava-os uma rua, transversal à já referida estrada regional Braga-Lamego; era no prolongamento desse eixo transversal que se realizava a ligação do burgo para norte/nascente (na direção de S. Torcato e Chaves) e para sul/poente, na direção de Vila do Conde, Santo Tirso e Porto. Para além destas duas vias principais, existiam ainda mais duas estradas que completavam este sistema: a ligação para Póvoa de Lanhoso, por Azurém, e a estrada para Fafe, por Mesão Frio (Távora, 1982b, p. 38).

Se, inicialmente, apenas o burgo alto era muralhado (com o perímetro definido por D. Sancho I no início do séc. XIII), no século XIV é edificada uma segunda muralha (por D. Dinis) que abrange os dois núcleos e unifica a vila. A nova muralha vai definir a forma urbana medieval de Guimarães, ainda hoje reconhecível. Na sua construção, a localização das portas vai permitir a continuidade dos eixos viários existentes: a porta da Senhora da Guia dá saída para o Campo da Feira, ligando à estrada para Amarante e ao caminho para o Convento da Costa; a porta da Torre Velha dá saída para a rua Mosqueira (atual rua de Couros), que leva ao núcleo industrial de Pelames; a porta Nova (do lado sul do largo do Toural) liga à estrada de Santo

---

<sup>2</sup> Entre 1981 e 1992 Távora é também consultor do Gabinete do Centro Histórico de Guimarães e realiza vários projetos de reabilitação urbana que integram um Plano Integrado de Reabilitação e Revitalização do Centro Histórico de Guimarães; não é a este conjunto de intervenções que se refere este texto, embora a sua linha de ação seja consequência dos mesmos princípios que estão subjacentes à conceção do Plano de Urbanização de Guimarães.

Tirso, pela rua da Caldeira; a Porta de S. Domingos ou da Piedade (a mais nobre da Vila), do lado norte do Tournal, liga à rua dos Gatos (D. João I), na saída para Vila Nova (Famalicão) e Vila do Conde; finalmente, a porta de Santa Luzia ou da Senhora da Graça faz a ligação com a estrada de Braga (**Figura 1**).<sup>3</sup>



**Figura 1.** Esquemas do núcleo medieval de Guimarães antes e depois da construção da segunda muralha, mostrando o seu traçado e a relação das suas portas com os caminhos de ligação às cidades mais próximas. Desenhos de Eduardo Fernandes, a partir de Afonso; Ferrão (2002) e Távora (1982b).

Ao longo dos séculos, são estes eixos que vão estruturando o crescimento urbano fora de muros, que se vai fazendo sem plano e sem regra aparente, até ao século XIX. Simultaneamente, no interior da nova muralha, a malha urbana vai ocupando o espaço disponível; a bipolaridade inicial da cidade desaparece, mas define um eixo “que se manifestará secularmente” (Távora, 1982b, 38).

Em 1853 a Rainha D. Maria II concede o título de cidade a Guimarães, na sequência de uma visita realizada no ano anterior. A nova cidade vai, pouco depois, dispor de um primeiro plano urbanístico da autoria do Eng. Almeida Ribeiro, professor de Arquitectura Civil e Naval da Academia Portuguesa de Belas Artes. Este plano (concluído em 1867) não previa qualquer área de expansão, apenas intervenções no existente, nomeadamente a salvaguarda de monumentos (como o Castelo, a Igreja de S. Miguel e o Paço dos Duques) e o traçado de novas vias, como a rua Paio Galvão (ligando o Tournal e a nova praça de mercado), e a rua Nova do Mercado (actual Gil Vicente), abertas em 1873 graças ao trabalho da Comissão de Melhoramentos (presidida pelo Dr. Avelino da Silva Guimarães) criada em 1869 para executar o referido plano (Afonso; Ferrão, 2002). Em 1884 é inaugurada a estação ferroviária de Guimarães e abre ao público

---

<sup>3</sup> Existiam ainda a porta da Freiria, a nascente (acessível pela rua do Sabugal, no interior do castelo), e a da Garrida ou Santo António, a poente (acessível pela rua da Infesta), que dava acesso ao campo de S. Salvador; estas eram as únicas portas que não se situavam no percurso de estradas regionais, mas justificavam-se para permitir a ligação interior/exterior ao longo de dois extensos panos de muralha. Na antiga cerca transversal (demolida no século XV), que ainda delimitava a Vila Alta depois da construção da nova muralha, a porta de Santa Bárbara localizava-se no ponto de confluência das ruas de Infesta e do Gado (no cimo do atual largo Martins Sarmento); daí partia a rua do Castelo, que atravessava a Vila Alta e saía do outro lado da cerca velha, para o terreiro de onde partiam, para norte, as duas ruas dos Canos, de ambos os lados do atual campo de S. Mamede (Afonso; Ferrão, 2002).

o troço de caminho-de-ferro até Lousado. A nova ligação ferroviária vai implicar o traçado de duas avenidas quase paralelas (não previstas no plano de Almeida Ribeiro), para ligar a estação ao centro da cidade: as avenidas da Indústria e do Comércio, atualmente D. João IV e D. Afonso Henriques (**Figura 2**).

Em 1916 é lançado um concurso para o projeto dos novos Paços Municipais, prevendo a sua construção na praça de S. Tiago; o projeto vencedor, de Marques da Silva, não foi imediatamente construído. Em 1923 é decidida a sua construção noutra local: na confluência da rua de Serpa Pinto com a estrada de Fafe. O projeto de implantação, que incluía o desenho de uma praça para a qual convergiam várias vias, é aprovado em 1924.<sup>4</sup> No ano seguinte é apresentado o Plano Geral de Alargamento da Cidade do Capitão Luís de Pina, que prevê a criação de uma zona de expansão urbana em torno do novo edifício da Câmara Municipal, que se encontrava já em construção:<sup>5</sup> confluíam para aí três avenidas, num desenho em forma de pata de ganso que se articulava com os arruamentos pré-existentes.



**Figura 2.** Esquemas da expansão urbana de Guimarães: vias abertas em consequência da nova ligação ferroviária e dos planos de 1867 e 1925 (esquerda) e expansão prevista no plano de 1953 (direita).  
Desenhos de Eduardo Fernandes a partir de Pina (1925) e Silva; Silva (1953).

Este traçado lembra o desenho barroco da praça Del Popolo (em Roma) e as triangulações do plano de Haussman para Paris, mas está também claramente referenciado a Guimarães: a avenida Alberto Sampaio corre paralela ao único pano da muralha que sobreviveu às demolições do século XIX, a avenida Cónego Gaspar aponta ao alto da colina da Penha (local onde poucos anos depois se irá construir um Santuário, com projeto de Marques da Silva), a avenida dos Combatentes da Grande Guerra, no centro, traça a

<sup>4</sup> Na sequência deste desenho, Marques da Silva irá elaborar alguns estudos (em 1938) para o ordenamento da expansão urbana a nascente da nova praça, que não chegam a ser formalizados como plano nem concretizados na cidade (Tavares, 2010, p. 39, 87).

<sup>5</sup> O novo edifício da Câmara Municipal, com projeto de Marques da Silva, não chega a ser concluído; a obra é interrompida em 1934 e, em 1955, foram demolidos todos os vestígios ainda existentes para permitir a construção, nessa praça, do palácio da Justiça de Guimarães (Luís Benavente, 1960); ver Fernandes; Jorge (2011, p. 62).

bissetriz do ângulo formado pelas outras duas e a rua José Sampaio, que remata o triângulo, aponta ao convento de Sta. Marinha da Costa. Completam o desenho inicialmente previsto, do lado nascente, a via que liga a nova praça municipal ao largo de Santa Clara (concretizada em 1925), a rua Serpa Pinto e uma outra, que não chega a ser realizada, que passaria entre o Convento do Carmo e o Paço dos Duques e remataria na rua Conde D. Henrique. Este sistema viário radial, já previsto por Marques da Silva no desenho de 1924 para a nova praça Municipal, faz parte de uma estratégia de expansão da cidade (não concretizada) assente numa malha de quarteirões retangulares que se estenderia para norte/nascente, perpendicularmente à Avenida Cônego Gaspar (**Figura 2**).

Em 1931, a rua Gil Vicente é prolongada até se encontrar com a rua D. João I, desviando o trânsito proveniente de Famalicão do centro da cidade e criando um novo eixo de expansão. Esta via, a Av. Conde de Margaride, já está aberta em 1936 mas só em 1940 estará concluída; o seu traçado é indissociável da evolução da construção do novo mercado, projetado por Marques da Silva. Em 1955 entra em vigor o Antepiano de Urbanização da Cidade de Guimarães, da autoria de David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva.<sup>6</sup> Iniciado em 1945 e entregue em 1949, só seria aprovado após o aditamento realizado em 1953; propõe áreas de expansão da cidade a norte, a nascente, a sul e a sudoeste, propondo a expansão da cidade para as freguesias periféricas de Creixomil e Urgezes. A expansão a norte, na área onde atualmente se situa o campus de Azurém, não se concretiza; torna-se claro o reforço da tendência da cidade para crescer para sudoeste, “na direção da Estrada Nacional 206 para Famalicão” (Pires, 2012, p. 241).

Para nascente, partindo do desenho da praça estabelecida no plano do Capitão Luís de Pina, altera-se a matriz geométrica da extensão prevista em 1925, procurando dar continuidade para nascente/nordeste do núcleo histórico à direção do eixo constituído pela avenida Conde de Margaride e pela rua Gil Vicente. A aguarela de 1953 que publicita o Antepiano mostra a importância desse eixo no desenho da cidade, definindo uma praça alongada (de desenho mais pronunciado do que o previsto em 1949) que marcaria com alguma monumentalidade a entrada da cidade, no local onde hoje se encontra a Alameda Mariano Felgueiras (**Figura 2**).<sup>7</sup> Estas áreas de expansão correspondiam a uma ideia de “zonamento funcional” herdeiro da Carta de Atenas (Pires, 2012, p. 252) que, no entanto, pressupunha uma urbanização de baixa densidade, com a abertura de novas ruas para a “construção de edifícios unifamiliares isolados com jardins privados (...) na linha de pensamento de De Gröer” (Pires, 2012, p. 243).

Em 1965, a Câmara aprova a revisão do plano de 1955; em 1967, Arménio Losa é contratado para conceber o novo Plano de Urbanização de Guimarães (Afonso; Ferrão, 2002). Este novo plano nunca chega a ser

---

<sup>6</sup> Maria José Marques da Silva e David Moreira da Silva eram a filha e o genro de António Marques da Silva, ambos colaboradores do seu ateliê; após a morte deste, em 1947, substituíram o mestre na condução das obras e projetos em curso.

<sup>7</sup> O Aditamento a este plano, realizado em 1957 (“Antepiano Parcial de Urbanização da Cidade de Guimarães”) não alterou de forma significativa as implicações do plano anterior (Pires, 2012, p. 243-4).

finalizado, embora Arménio Losa realize alguns planos parciais, como “urbanista-consultor” da CMG: “estudou uma variante à ligação das Estradas Braga-Famalicão-Santo-Tirso”, “executou os planos parciais das zonas da Estação e do Nordeste” (Távora, 1982b, p. 32) e viu aprovado (em 1971, “com muitas alterações”) o Plano Integrado da Quinta da Senhora da Conceição (“apresentado ao público em 1970”), que prevê a abertura de novos arruamentos para a realização de edifícios de habitação coletiva (“blocos de quatro ou seis andares”) numa área considerado como “zona verde” no plano de Moreira da Silva (Afonso; Ferrão, 2002).

## **2. Intenções: o Plano de 1982 nas palavras do seu autor.**

Planear é condição da nossa existência de homens. Planear é conceber um futuro em função de uma experiência passada e de uma situação presente. (...)

Planeia o lavrador a sua colheita, a dona de casa a sua economia doméstica, o estudante os seus deveres, o homem de negócios a administração dos seus bens. Todos planeamos o nosso amanhã, o nosso mês, a nossa vida... (Távora, 1982a).

A memória descritiva (Távora, 1982b) que acompanha Plano de Urbanização de Guimarães apresenta uma descrição detalhada tanto da situação pré-existente do território do concelho como das propostas de Távora; uma vez que este documento não se encontra publicado, destacam-se seguidamente algumas das ideias aí expressas.

“A Área Urbana desenvolve-se no sentido ENE-OSO acompanhando (...) o movimento das linhas de água que a percorrem”, mas a evolução da cidade, nos últimos 30 anos, levou a uma “multiplicação preocupante de construções isoladas e dispersas pelo território”, numa “constelação desordenada (...) que urge transformar num todo coerente, estruturando-a através de um sistema viário claro e definindo áreas de expansão e sentidos de desenvolvimento” que permitam transformar a cidade “num organismo tão funcional e esteticamente perfeito quanto possível” (Távora, 1982b, p. 43).

“Guimarães é, como todas as cidades implantadas num terreno acidentado, uma cidade que se vê a si própria”,<sup>8</sup> característica que é “reafirmada ou recriada na proposta do Plano Geral” com o traçado da nova estrada de Famalicão, com a proposta de localização do “futuro estádio no grande eixo do vale da Ribeira da Costa”, com as vistas da cidade que o traçado da nova circular irá proporcionar e com o percurso do teleférico, entre outras (Távora, 1982b, p. 44).

Este território não possui “um sistema viário que satisfaça as necessidades locais, concelhias ou regionais”; o plano propõe uma reformulação de todo o sistema viário, onde se destaca uma “grande via circular” com “acessos condicionados e ligações desniveladas” para “desviar o tráfego de atravessamento da zona

---

<sup>8</sup> Távora destaca o enfiamento sobre a Penha, desde a antiga estrada de Famalicão, entre os “vários arruamentos urbanos conduzidos visualmente sobre aquele santuário ou sobre o Convento da Costa” (p. 44)

central e servir novas zonas de expansão da cidade” (Távora, 1982b, p. 47-48) e a proposta de um teleférico, “velha aspiração Vimaranesense”, para ligar a cidade “à sua montanha da Penha (...) no enfiamento da rua Cónego Gaspar” (Távora, 1982b, p. 51).

O plano propõe quatro áreas de expansão da cidade: a norte, dominada pela já prevista “implantação da Universidade do Minho (Pólo de Guimarães)”;<sup>9</sup> para nascente, nas vertentes da ribeira da Costa, dando continuidade à tendência já estabelecida pelo plano de Moreira da Silva; para sul, “no sentido da EN 105” (também já estabelecida no plano anterior); para poente, ao longo da nova variante à EN206, “admite-se o que nos parece ser um indispensável crescimento, com funções estruturantes e de remate da desordenada situação actual” (Távora, 1982b, p. 52-53).

### **3. Encontrar o futuro na história: uma interpretação subjetiva do plano de Távora.**

Trata-se de um plano geral (...) que, preconizando as grandes linhas de uma estrutura urbana coerente, constitua, sobretudo, um plano de síntese no qual se procurou compatibilizar a unidade e a variedade, o geral e o particular, a função e o desenho, o passado e o futuro (Távora, 1993, p. 126).

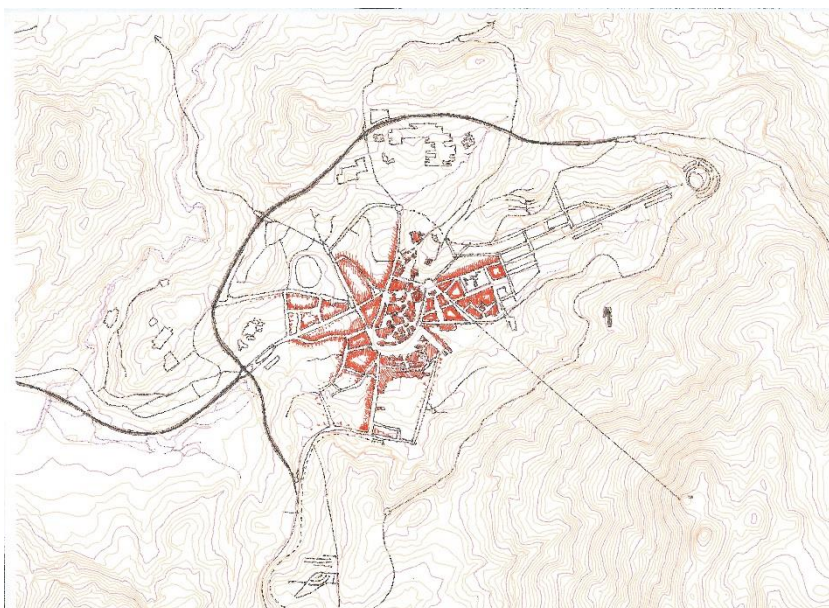
Parece evidente, numa análise dos seus textos e peças desenhadas, que o plano de Távora se constrói a partir de uma reinterpretação da história da cidade, assente num princípio de modernização em continuidade, numa releitura e atualização dos processos que, durante cerca de dez séculos, deram forma a Guimarães. Esta é, aliás, uma opção natural, pelas características do trabalho: um plano de Urbanização implica sempre uma releitura do passado do espaço urbano em causa, para melhor compreensão do presente. No caso de Guimarães, o percurso anterior do autor do plano torna evidente que esta metodologia seria não só o ponto de partida mas também a matriz de todo o trabalho: na obra de Távora encontramos sempre, em paralelo, uma atenção à circunstância pré-existente que condiciona a obra e a consciência de uma circunstância pós-existente que a nova intervenção vai determinar (Fernandes, 2011, p. 232).

No que diz respeito à circunstância pré-existente, a topografia do terreno assume um carácter determinante, condicionante da ocupação do território desde a fundação do primeiro núcleo urbano. O desenho 22 do plano (intitulado “Relevo”) mostra as principais linhas de fecho da topografia envolvente, permitindo perceber o modo como o crescimento urbano foi sendo condicionado por esta característica perene. Se a cidade nasce num eixo norte - sul, na relação direta entre o castelo e o mosteiro, a sua expansão planeada (tanto em 1925 como em 1953) seguiu sempre uma orientação nascente/nordeste – poente/sudoeste que acompanha as linhas de água e procura algum paralelismo com a direção dominante das linhas de fecho da topografia circundante.

---

<sup>9</sup> Sobre a história da localização do Campus Universitário na cidade de Guimarães ver Fernandes (2013).





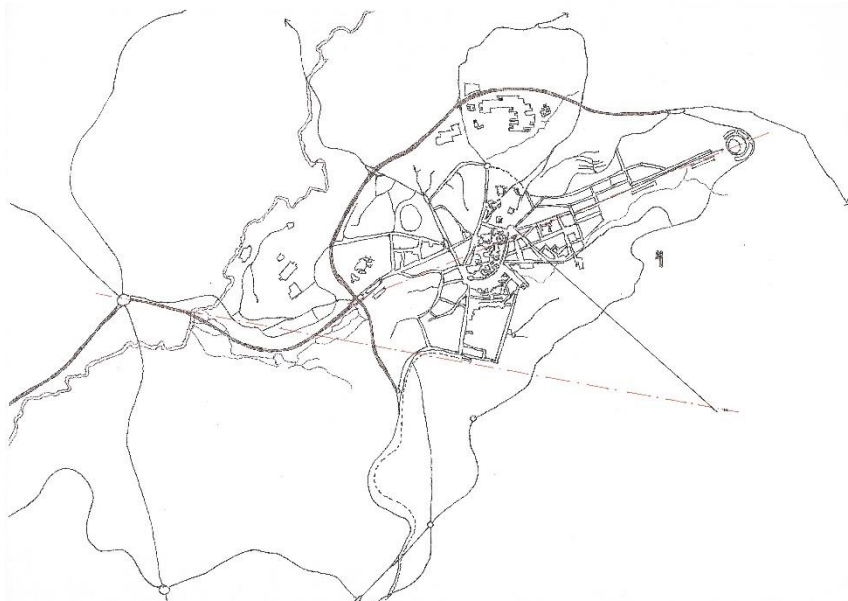
**Figura 3.** Esquema da expansão urbana de Guimarães prevista no plano de 1982. Desenho de Eduardo Fernandes a partir de Távora (1982b).

Távora leva também em conta a expansão não planeada que se inicia ainda no período medieval fora dos limites reconhecíveis da cidade: ao longo dos caminhos que saem das portas da muralha e seguem para as cidades mais próximas foi crescendo, lentamente, de forma linear mas desconexa, uma urbanização dispersa que contrasta com a forma bem definida do burgo, contida pela muralha. No seu plano, Távora procura controlar novamente a morfologia da cidade, procurando criar uma nova entidade compacta e reconhecível que contraste com a dispersão da envolvente circundante. A nova circular rodoviária, com perfil de autoestrada e integrada num corredor verde, estabelece os novos limites da cidade consolidada a poente e norte do mesmo modo que a muralha os estabeleceu, no século XIV: com uma fronteira clara. Se a sul e nascente do centro histórico os limites da cidade estão naturalmente definidos pela topografia (as montanhas criam uma barreira natural que complementa o traçado da via rápida), os novos limites a poente e a norte são claramente perceptíveis para quem circula nesta nova via: de um lado está a cidade, do outro um território muito menos denso, que ainda preserva o uso rural. Desenhada sobre as linhas de fecho, esta circular permite também a vista da cidade de várias direções diferentes, tal como o caminho de ronda no topo das muralhas permitia (**Figura 3**).

Para a sua ligação ao sistema viário pré-existente redesenham-se as vias que estruturam a cidade entre a nova e a velha muralha: a Alameda Mariano Felgueiras, a rua de S. Gonçalo, a alameda Alfredo Pimenta e a alameda da Universidade são vias cujo traçado estava já previsto no plano de 1955 mas que ganham agora um carácter estruturante muito mais evidente. Essas vias sobrepõem-se às velhas estradas que atravessavam a antiga muralha e cruzam agora a nova muralha em novas portas (onde se articulam com a via circular através de nós de acesso), continuando o seu traçado para as cidades mais próximas.



Este carácter é enfatizado no caso do nó de acesso à Alameda Mariano Felgueiras, onde Távora previa a localização de uma obra de arte a eixo do viaduto, virada para o sentido de entrada da cidade.<sup>10</sup> Esta é, hoje, a principal entrada da cidade, porque é a única ligação que se pode fazer diretamente por via rápida, a partir da autoestrada A7.



**Figura 4.** Desenho esquemático do plano de 1982.  
Desenho de Eduardo Fernandes a partir de Távora (1982b).

Todo o percurso de chegada à cidade, por esta via, é objeto de um traçado cuidado (que altera o desenho proposto pela Junta Autónoma das Estradas), desde a rotunda projetada para o lugar de Carreira: num primeiro momento, a via é alinhada com o santuário da Penha, ao longo da veiga de Creixomil, grande extensão de área verde que surge à direita e confirma que ainda não chegamos à cidade (**Figuras 4 e 5**). Depois, inflete ligeiramente para a direita, mantendo a visão do santuário à esquerda, preparando o traçado para que, depois de uma suave e prolongada curva para a esquerda, nos apareça momentaneamente a visão do castelo. É com esta vista que chegamos à nova porta (onde um nó nos permite aceder à via circular e contornar a cidade à cota alta) e podemos atravessar esta nova muralha. Depois desta porta, a via rápida perde carácter de autoestrada - entramos na cidade moderna, pelo seu eixo principal: Alameda Mariano Felgueiras - avenida Conde Margaride – rua Gil Vicente.

Como conclusão refira-se que esta interpretação da via circular como nova muralha é, evidentemente, uma liberdade poética de carácter simbólico e subjetivo. A aquiescência desta leitura não é necessária (nem sequer relevante) para validar a qualidade do plano em análise, face à evidência dos resultados da sua aplicação que hoje, mais de trinta anos depois, podemos ver em Guimarães: o contraste entre a cidade compacta e bem organizada (ainda contida nos limites da via circular) e a sua envolvente próxima. Procurando o futuro na história, Távora conseguiu o seu principal objetivo: transformar uma *constelação desordenada num todo coerente* e estruturado, num *organismo funcional*.

<sup>10</sup> Ver desenho de Távora publicado em Bandeirinha (2012, p. 360).



**Figura 5.** A nova via rápida junto ao lugar de Carreira, alinhada com o santuário da Penha.  
Fotografia de Eduardo Fernandes.

## **Agradecimentos**

Este trabalho tem o apoio financeiro do Projeto Lab2PT- Laboratório de Paisagens, Património e Território - AUR/04509 e da FCT através de fundos nacionais e quando aplicável do cofinanciamento do FEDER, no âmbito dos novos acordos de parceria PT2020 e COMPETE 2020 – POCI-01-0145-FEDER-007528

## **Referências bibliográficas**

- Afonso, J F; Ferrão, B J. (2002) A evolução da Forma Urbana de Guimarães e a criação do seu património edificado, in *Guimarães Património Cultural da Humanidade*, Câmara Municipal de Guimarães/GTL.
- Bandeirinha, J A, Coor. (2012) *Fernando Távora, Modernidade Permanente*, Catálogo da Exposição, G2012CEC / ACA / FFT / FIAJMS / FCG, Guimarães.
- Caldas, P A (1881) *Guimarães, apontamentos para a sua história*, Câmara Municipal / Sociedade Martins Sarmento, Guimarães, 1996.
- Fernandes, E (2011) *A Escolha do Porto*, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura, Escola de Arquitectura, Universidade do Minho, Guimarães.
- Fernandes, E; Jorge, F (2011) *Guia de Arquitectura de Guimarães*, Argumentum, Lisboa.

- Fernandes, E (2013) Entre terras de campo e bons castanheiros: o Campus de Azurém da Universidade do Minho, in revista *MONUMENTOS*, N.º 33 (Edição Electrónica), Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana / Fundação Cidade de Guimarães, Lisboa.
- Pina, L (1925) *Câmara Municipal de Guimarães – Gerência de 1923-25 – Alargamento da cidade e novos paços do Concelho – Memórias descritivas*, CMG, Guimarães.
- Pires, M C (2012) *O Ateliê de Arquitetura/Urbanismo de David Moreira da Silva e Maria José Marques da Silva Martins, VISIBILIDADE DA MEMÓRIA*. Dissertação de Doutoramento, Fac. de Letras da Univ. do Porto.
- Silva, D M; Silva, M J M (1949) *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães*, Arquivo da Fundação Marques da Silva.
- Silva, D M; Silva, M J M (1953) *Anteplano de Urbanização da Cidade de Guimarães - Aditamento*, Arquivo da Fundação Marques da Silva.
- Silva, D M; Silva, M J M (1957) *Anteplano Parcial de Urbanização da Cidade de Guimarães*, Arquivo da Fundação Marques da Silva.
- Tavares, A (2010) *Em granito, a arquitectura de Marques da Silva em Guimarães*, FMS / CMG / FCG.
- Távora F (1982a) *Guimarães, Um Futuro para a Cidade. Plano Geral de Urbanização* (folheto que acompanha a exposição pública do Plano), Câmara Municipal, Guimarães.
- Távora F (1982b) *Plano Geral de Urbanização de Guimarães*, Arquivo da Fundação Marques da Silva.
- Távora F (1993) Plano Geral de Urbanização de Guimarães, in L Trigueiros (ed) *Fernando Távora*, Blau, Lisboa, 120-124.