

A Boa Vista de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza (1818-1899)

Vasco Cardoso

Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território e Instituto de Investigação em Arte, Design e Sociedade
vcardoso@fba.up.pt

Resumo:

Em anterior edição deste Simpósio apresentou-se um trabalho em que se destacou a resolução dada pelo engenheiro Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza ao difícil traçado da Rua de Oliveira Monteiro, no Porto, uma rua que solucionaria o estreitamento existente num troço irregular da Estrada Real n.º 2, do Porto à Póvoa do Varzim 1, tornando-o urbano. Este ano, candidata-se ao VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica uma comunicação onde se procura refletir como, e porquê, Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza trouxe para o Porto o que aparenta ser a influência do urbanismo francês de oitocentos, nomeadamente o de Haussmann, e o modo como o pôde integrar face à circunstância da cidade do Porto.

O engenheiro foi o primeiro professor da Academia Politécnica do Porto com formação obtida nessa mesma instituição – Engenharia Civil de Pontes e Estradas.

Enquanto projetista, participou nas mais importantes obras civis que se faziam na cidade, como o Palácio de Cristal, por exemplo. Após a morte do arquiteto da cidade, Joaquim da Costa Lima Júnior, assumiu o cargo de engenheiro-chefe da Câmara Municipal do Porto, ficando responsável pelo urbanismo da cidade, de 1864 a 1873. Foi uma decisão saída da vontade da Vereação, a de não promover qualquer um dos arquitetos da instituição, mas antes confiar no reputado engenheiro, numa altura em que se esperava lei reguladora do projeto de empréstimo para melhoramentos, em construção desde o seu lançamento na Vereação de 18 de agosto de 1863. Por outro lado, e por coincidência, nova legislatura trouxera novo ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, João Chrysostomo de Abreu e Sousa, responsável pelo Decreto de 31 de dezembro de 1864, na resposta à clarificação das circulações, da propriedade, entre outros aspetos por regulamentar, ou regulamentados em legislação dispersa. Neste quadro legal, o município veria o seu projeto de empréstimo aprovado pela Lei de 5 de maio de 1865.

Mas, Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza também se dedicou ao ensino industrial, tendo sido docente de Geometria Descritiva e de Desenho Técnico, Arquitetónico, de Ornato e Topográfico na Escola Industrial do Porto. Com a grande reforma do Ensino Industrial em Portugal, Decreto de 20 de dezembro, também, de 1864, promovida pelo Ministro da tutela, o já mencionado João Chrysostomo, a dita escola passaria a ser o Instituto Industrial do Porto, do qual o engenheiro foi diretor. No Porto havia um conhecimento do percurso do ensino industrial na Europa, nomeadamente em França, atestado, por exemplo, quer na filiação que o reitor da Escola Industrial Portuense – a antecessora da Escola

Industrial do Porto declarou no dia da abertura da escola, 22 novembro de 1852, às ações de Jean-Antoine Chaptal e Charles Dupin, quer no inúmero material didático que, mais tarde, o mencionado diretor do Instituto Industrial do Porto, encomendaria desse país, com verbas disponibilizadas pela tutela das Obras Públicas.

Neste enquadramento, procurar-se-á descobrir, sobretudo a partir das Atas da Vereações e do Conselho Municipal, e das Atas do Conselho Escolar do Instituto Industrial do Porto, as possíveis influências francesas no urbanismo da cidade do Porto de então. Para tal, tomar-se-á com maior atenção o traçado da “Rotunda da Boavista”, apoiado em alguns pontos de partida que lançarão este texto, ficando, no entanto, sujeitos a questionamento permanente.

Indagar-se-á se a “Étoile” poderá ter tido alguma influência no desenho da “Rotunda”. A primeira nasceu sobre uma via de traçado paisagístico barroco, no prolongamento do eixo do jardim das Tulherias e tomando uma das direções estruturantes de Paris – o eixo das *Rue du Faubourg Saint-Honoré* e *Faubourg de Saint-Antoine*. A “Rotunda” nasceria sobre uma via – praticamente com a mesma direção (curiosamente) do eixo atrás referido – resultante de um desafio estratégico de ligar duas fundamentais instalações militares. A referência “Étoile” aparece num projeto de 1702 desenhada com um limite circunferencial, de onde radiam 8 braços. Contudo, no *Plan de Roussel*, de 1730, o perímetro é octogonal. E, os trabalhos de Haussmann, pela pena do arquiteto Hittorf, fizeram da “Étoile” um cruzamento de novas avenidas, dando-lhe 12 braços a partir da circunferência perimetral. Já a “Rotunda” do Porto, posterior, foi projetada como dois semicírculos a ladear uma via principal, radiando 3 braços de cada um daqueles, num total de 8 braços, aspirando promover daí, uma futura expansão da cidade.

Se houve, de facto, aprendizagens, importa saber em que medida seriam aplicáveis e o que revelam da circunstância da cidade do Porto.

Palavras-chave:

Urbanismo, Porto, Século XIX, Engenheiros, França.