

Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”

Vasco Cardoso

*Apresentado no IV SLBCH, Porto, 2011 **

RESUMO

No âmbito de estudos de doutoramento sobre Morfologia Urbana na cidade do Porto, entre 1932 e 1991, procura-se conhecer o território das freguesias da Estrada da Circunvalação.

O levantamento aéreo de 1939 revelou um território pouco diferente do marco da cartografia histórica urbana, que é a Carta de Telles Ferreira, de 1892. Do conhecimento revelado por esses documentos cartográficos, interessa, para o presente estudo, o enfoque nas vias de comunicação radiais de relacionamento da cidade com a região. Estas infraestruturas, inicialmente caminhos, depois estradas, mas finalmente ruas, andaimaram a urbanização do território. Com a vontade de se regular o crescimento da cidade durante a ação dos Almadas, estes eixos ganharam maior expressão estruturante.

No século XIX, o município tomou a iniciativa de submeter projetos de empréstimos para melhoramentos urbanos. Dispunha de um quadro técnico experimentado, contudo vivia com constantes sobressaltos financeiros. As parcerias com o governo do reino, no alívio dos cofres municipais, aconteciam em secções de algumas das vias referidas. Além disso, o limite da cidade foi relevante, porque estabeleceu no território a fronteira das atribuições de responsabilidades na realização e manutenção das estradas/ruas. Daí terem resultado formas diferentes, consoante o promotor e o território e consoante a existência de alterações de competências aquando de uma parceria, como no caso em estudo: a última das três principais estradas – com verba contemplada no empréstimo aprovado a 5 de maio de 1865.

Dos melhoramentos merecedores de empréstimo, e de outros, ficaram peças gráficas produzidas pelo município e que foram utilizadas para a definição das obras. Posteriormente, a Carta de 1892 registou, além de tudo mais, a clareza da forma urbana concretizada.

A metodologia seguida para esta investigação centrou-se no estudo dos documentos cartográficos, numa perspetiva temporal, complementado pelo estudo das atas da Vereação Municipal.

Pretende-se conhecer as estratégias e as táticas estruturantes do delinear das estradas/ruas de comunicação entre o Porto e a região, bem como conhecer a relação entre as ruas/estradas realizadas e o território onde se desenharam. Pro-

curar-se-á esclarecer algumas das soluções alcançadas, olhando para um exemplo que se crê significativo.

ABSTRACT

In the scope of studies of doctorate on Urban Morphology in the city of Porto between 1932 and 1991, the aim will be to know the territory of the city's parishes where was settled the Ring Road of Circunvalação.

The aerial survey of 1939 disclosed a territory a little different from the landmark of the urban historical cartography that is the Carta of Telles Ferreira, of 1892. Of the knowledge disclosed from these cartographic documents, it interests for the present study the approach to the radial access roads that give way to the relationship between the city and its region. These infrastructures, initially rural paths, later roads, but finally streets, stimulated the urbanization of the territory. With the will of regulating the growth of the city, during the action of the Almadás, these axles had gained greater structural expression.

In the 19th century, the city took the initiative to submit projects of loans for urban improvements. The council had put together an experienced technical team, however it lived with constant financial fear. The partnerships with the government of the kingdom, in the financial control, happened in sections of some of the cited ways. And the limit of the city was important, because it established in the territory the border of the attributions of responsibilities in the accomplishment and maintenance of the roads/streets. From there they have established different forms, according to the promoter and the territory and when changes of abilities happened at the time of a partnership, as in the case in study: the last one of the three main roads - with a sum of money contemplated in the approved loan of the 5th of May 1865.

Of the improvements deserving of a loan, and others, still remain some graphical parts produced by the metropolitan borough and used for the definition of the works. Later, the Carta of 1892 makes reference, beyond everything else, to the clarity of the real urban form.

The methodology followed for this investigation was centred in the study of cartographic documents, in a time perspective, complemented by the study of the minutes of the Council Committee.

It is intended to get to know the structural strategies and tactics of delineating of the roads/streets of communication between Porto and the region. It is intended to know the relationship between the streets/roads that were accomplished and the territory where they had been drawn. We will look into the clarity of some of the reached solutions, focusing at an example that is believed significant.

AS “FREGUESIAS MAIS EXTERIORES”

As “freguesias mais exteriores” (excetuando a Foz do Douro e Nevogil-

de) a que se referia Abílio Cardoso (1990, p. 3 e p. 8) ou “freguesias mais periféricas” assim designadas por José Manuel Pereira de Oliveira (2007, p. 259, 1.^a edição de 1973), foram as últimas integradas na cidade do Porto, até ao final do século XIX, tendo a conclusão da estrada da Circunvalação, em 1895, encerrado esse processo: Campanhã, Paranhos, Lordelo do Ouro e, por fim, Aldoar e Ramalde. Era um território essencialmente rural, que se estendia em direção ao centro, praticamente até às linhas defensivas do cerco Porto, desenhadas por Arbués Moreira, na sua Planta das Linhas do Porto, de 1833. Estes limites pertencem a um território que se pode considerar sem urbanização até meados do século XX, excetuando a Foz do Douro e a parte sudoeste de Nevogilde, áreas já urbanizadas. Abílio Cardoso (1990, p. 8) comparou esse espaço a um “green belt” por ser “um arco praticamente livre de ocupação construtiva, que, entre o centro e a periferia [referindo-se ao território da Área Metropolitana do Porto], foi como que ultrapassado no crescimento da população e das actividades não-rurais nos concelhos envolventes do Porto”.

A leitura comparada da planta de Telles Ferreira, de 1892, e do levantamento aerofotogramétrico, de 1939, necessário para o cumprimento da lei dos Planos Gerais de Urbanização, de 1934, do Ministro Duarte Pacheco, revela que o território manteve as suas características gerais durante esse período. A Carta de 1982 revela, nesta grande área de terrenos agrícolas, “cerca de oitenta e um lugares, concentrando-se mais de metade a E do eixo da actual Avenida de Fernão de Magalhães, ou seja, em cerca de 1/4 do total da superfície, denotando o desequilíbrio que então existia na repartição do povoamento.” (PEREIRA DE OLIVEIRA, 2007, pp. 328-329, 1.^a edição de 1973). Para além de grandes quintas, os lugares eram pequenos, sem características urbanas e sem dimensão expressiva, mas dos quais o autor destacou pela antiguidade: Vilarinha, Aldoar, Campinas, Requesende, Francos, Nevogilde e Lordelo - (“Correspondentes às antigas *villae rusticae*, citadas já nas Inquirições Afonsinas de 1258”, PEREIRA DE OLIVEIRA, 2007, p. 259, 1.^a edição de 1973). O território rural observado era atravessado por uma malha de caminhos que ligavam os vários lugares. Sobressaíam três antigos caminhos de relação da cidade com o território mais vasto da região, que sempre atraíram construção para as suas faces: o caminho para Guimarães, para Braga e para Viana do Castelo (SILVA, 1995, p 91). Posteriormente, constituíram-se como novos “prolongamentos radiais, suportados nas estradas de implantação antiga” (Cardoso, 1990, p. 8). No interior da cidade, já anteriormente, tinham-se consolidado como ruas incorporadas na malha viária urbana.

TRÊS ESTRADAS DO PORTO

A estrada romana de Lisboa a Braga, cruzando o Douro, polarizou o assentamento humano no sítio da cidade. Outras vias assumiram uma relevante presença no território do atual concelho do Porto, por terem importância à escala regional. Além do referido, interessa destacar aqui o caminho para Guimarães e o caminho pelo litoral para a Galiza.

No século XIX, estas estradas já retificadas, alinhadas e com adequadas pendentes eram vias comerciais. Por essa época, as estradas para Braga e para Guimarães, penetrando pela cidade, estavam já faceadas por bastante construção, abundantemente ocupada por comércio. Pelo contrário, a estrada pelo litoral estava esquecida. Na verdade, Horácio Marçal descrevia a ocupação da rua, em meados do século XIX, e realçava o que designava como o seu “carácter de sobremodo comercial” (MARÇAL, 1963, p. 206). No entanto, referia-se apenas ao tramo até à rua da Boavista. A partir desse ponto, a estrada deixava o nível, subia o monte da Ramada Alta e também estreitava com duas faces tortuosas. Afastava-se da área mais urbanizada, debatia-se com a morfologia do terreno e logo depois chegava aos limites do concelho. Estas morfologias terão limitado a ocupação da via, nomeadamente, pelo comércio.

O advento da regeneração e a ação do então recentemente criado Ministério das Obras Públicas, na dotação do país de uma rede de estradas, tinha dado no Porto seguimento à continuação da conformação conveniente nas três estradas. Por outro lado, a iniciativa portuense de melhoramentos urbanos tinha ganhado um grande impulso com a industrialização e com a força do comércio no Porto, mobilizada pela força dos negociantes e proprietários. Foi um período iniciado a partir de 1832, com a presidência da câmara de Arnaldo van Zeller (SOUSA, 2009) – fundador e primeiro presidente da Associação Comercial do Porto. No espaço da Associação, aqueles protagonistas – muitos deles posteriormente nobilitados - jogaram as opções de desenvolvimento da cidade (ALVES, 1994, p. 313). No quadro descrito, em 9 de abril de 1863, o presidente da Câmara Municipal do Porto, o Visconde de Lagoaça, apresentou ao governo do reino os argumentos para se trazer a estrada para a Póvoa e para Vila do Conde do limite da cidade – o Carvalhido - até ao centro, a realizar no âmbito de uma parceria.

“(…) tendo a estrada q se está a construindo entre o Porto e Villa do Conde principiado alem do Carvalhido, já no limite de um outro Concelho, e não immediatamente fora das barreiras desta Cidade, como era de dezejar, ficando assim a nova estrada distante d’ella huma extensão de 1192 metros e 40 centímetros, pode desta sorte a sua comunicação com o Porto considerar-se interrompida para os transportes, que em quantidade devem transitar com mercadorias e passageiros entre as duas povoaçõens, por que a estriteza e tortousidades dos caminhos

que dirigem ao Largo do Carvalhido não comportão tão frequente transito, e conservados no estado actual a utilidade que se deve tirar da nova estrada não será tão grande como deve ser: que a Camara reconhecendo estes inconvenientes não esita em os levar ao conhecimento do Governo de S. M., e para adiantar trabalhos manda levantar a planta da continuação da estrada desde o ponto em que presentemente termina no Carvalhido até a rua da Boavista, e bem assim o orçamento das despesas a fazer em expropriações, vedações e macadamisação do pavimento da estrada, tudo calculado em quantia de Reis 11.600\$840, que não pode considerar se exorbitante em relação às inumeras e immediatas vantagens, que desta obra se auferem: que a Camara deseja, como sempre, de promover por todos os modos melhoramentos materiais do seu Municipio e em geral do paiz, quanto o permittirem as forças do seu cofre, ..., offerece ao Governo de S. M. a sua coadjuvação concorrendo com huma terça parte da quantia orçada para o prolongamento da estrada traçada conforme planta que mandara levantar, (...) (Vereação, 9 de Abril de 1863, ff. 56v - 57)”

figura 1 (a partir de MEIRELES, 1982, pp. 129, planta 424)

Estas vias encontraram-se no centro de problemas surgidos do entendimento das leis e das dificuldades financeiras, no que diz respeito aos limites do concelho e às legalmente estabelecidas atribuições das instituições governamentais sobre o território. No início da década de 60 do século XIX, ainda não estava finalizada a estrada real para a Póvoa e Vila do Conde para lá das barreiras fiscais da cidade e registaram-se problemas de atribuições de responsabilidades sobre reparações de uma via, com a sua concessionária: tratava-se da estrada para Guimarães, ou rua de Costa Cabral. Esta estrada/rua fora entregue à Companhia de Viação Portuense que, depois de várias insistências da câmara, teve de a reparar devido a estragos ocorridos. Ao receber a informação da conclusão da obra necessária, à câmara foi proposta a aceitação da via. Em risco de ficar a dúvida se seria sua, ou não, a responsabilidade de conservação e de reparação futura da via, a vereação regozijou-se pela reparação, mas não aceitou a oferta. Argumentou ser a rua de Costa Cabral a estrada real do Porto a Guimarães e, recebendo a Companhia por ela direitos e portagens, deveriam ser também dela os encargos (Vereação, 5 de outubro de 1865, f. 142v). Este foi um exemplo dos problemas que ilustraram as consequências das dificuldades na assunção de responsabilidades, detetando-se a ligação entre essas e o estatuto da via. Mais à frente, far-se-á referência a outros, ocorridos durante a construção da via mais a poente.

O PROJETO DE EMPRÉSTIMO DE 1865

A par da necessidade de outros melhoramentos, o Visconde de Lagoaça, em Vereação de 18 de agosto de 1863 (f. 93v, f. 94 e f. 96), englobou a estrada na listagem de obras a incluir num projeto de empréstimo, no valor 200:000\$000 réis, a propor ao abrigo do artigo 123 do Código Administrativo (autorizando as Câmaras Municipais a contrair empréstimos contra hipotecas). A estrutura básica do projeto apontava para a abertura de novas vias de comunicação. Foi justificada com o progresso das populações e pelo facto de estar na esteira de prévios esforços de desenvolvimento reconhecidos pelo município aos negociantes e proprietários da sociedade civil - à qual, aliás, pertencia a maior parte dos vereadores. O presidente pretendeu aproveitar o momento do empréstimo com o próximo horizonte da saída de uma crise financeira, devida à diminuição no rendimento dos direitos do vinho de consumo, por causa da “moléstia das vinhas”. Por outro lado, durante os anos de crise, consideraram imprudente o aumento de impostos, por questões socioeconómicas. Estes motivos impediram qualquer pedido de empréstimo até então. Explicou-se, assim, a falta de iniciativa municipal nos melhoramentos urbanos desde o anterior empréstimo, de 1852¹, cuja regularização na periodicidade de pagamento de amortização e de juros era o importante sinal da nova fase financeira. Com o debelar da cinza, aumentavam gradualmente as receitas do vinho para consumo da cidade, encorajando o lançamento de um novo projeto de empréstimo, para o qual serviu como o bem a hipotecar.

O projeto seguiu o trajeto legalmente previsto, mas houve atrasos na votação pela Câmara dos Dignos Pares do Reino que desmotivaram a iniciativa. Na esperança de nova legislatura, o município pôde, na Vereação de 22 de dezembro de 1864, analisar o projeto de empréstimo reformulado e aumentado, então para 300:000\$000. O projeto de empréstimo veio a ser aprovado pela Lei de 5 de maio de 1865², sedimentando uma série de variações de propostas de intervenção que, finalmente, o carac-

¹ A Lei de 24 de dezembro de 1852 aprovou um empréstimo 120:000\$000, destinado a melhoramentos na cidade, sobretudo para a macadamização e para a colocação de guias e de passeios, com ou sem construção de aquedutos, em várias ruas e praças do Porto. Mas também: a abertura da rua de São Francisco, até os Banhos e Porta Nova; uma série de expropriações de casas para alinhamentos de ruas e outras afetações para o espaço público; trabalhos preparatórios para a futura exploração de novas minas, para aumentar o manancial de águas de Paranhos; e dotar a cidade de novos chafarizes e fontes. Previam essas obras para as freguesias centrais e para Santo Ildefonso. À época do pedido de 1863, o presidente esclareceu que muitas das obras previstas ainda não estavam concluídas.

² A Câmara Municipal do Porto ficou autorizada a contrair um empréstimo até um juro de 7%, em instituições bancárias ou de crédito, por concurso público, ou por meio de ações ao portador (sob autorização superior) e, como garantia, hipotecou os rendimentos municipais, em particular, o imposto sobre o vinho para consumo na cidade. Obrigou a inclusão de verbas destinadas à amortização, de pelo menos 3% da dívida, e aos juros do empréstimo, nos orçamentos ordinários anuais.

terizaram como um catalisador do avanço na expansão da cidade³. Não só o foi pelas estradas do Porto à Póvoa e da Foz a Leça da Palmeira, mas também pela continuação da rua da Boavista. Por outro lado, o projeto ficou também caracterizado pelo preenchimento da malha estruturada pelas antigas estradas radiais, nas freguesias “pericentrais”⁴: quer paralelamente, como a rua da Alegria, quer perpendicularmente, como a rua da Constituição.

OS AUTORES DA CARTOGRAFIA PARA O PROJETO DE EMPRÉSTIMO

Tal como se tinha proposto dotar o pedido da estrada do Porto à Póvoa com documentação desenhada e escrita de clarificação e apoio orçamental (Vereação, 9 de abril de 1863, ff. 56v – 57), a câmara deu indicações aos seus serviços para desenvolverem idêntica sustentação para os melhoramentos a incluir no projeto de empréstimo.

Na Vereação de 10 de setembro de 1863 (ff. 106v – 107) estabeleceu-se o prazo de 30 dias para a Junta das Obras Municipais, dirigida pelo primeiro arquiteto municipal, Joaquim da Costa Lima Júnior, realizar esse trabalho de produção de documentação cartográfica. No entanto, aproximava-se um período conturbado na Junta, que se viu refletido na atenção dada nas Atas da Vereação - a doença do primeiro arquiteto, que veio a falecer em março de 1864. O segundo arquiteto, José Luís Nogueira, assumiu a direção da Junta das Obras Públicas e tornou-se o responsável pelos trabalhos referidos, para tal contando com o apoio dos mestres-de-obras municipais. Mas, a 17 de dezembro de 1863 (Vereação, f. 129v), sem ter cumprido o estipulado, recebeu nova ordem para aprontar as plantas, medições e orçamentos “com relação as projecto d’emprestimo municipal” (idem). Desta vez, disponibilizaram mais 15 dias e o reforço do apoio do arquiteto Pedro d’Oliveira⁵. Os contratemplos continuaram com o falecimento do importante mestre-de-obras e calçadas da Junta das Obras Municipais, António Lopes Ferreira. Para a vaga contrataram, após aprovação unânime de pedido do pretendente (Vereação, 31 de dezembro de 1863, f. 133), o arquiteto Pedro d’Oliveira. Contudo, ficou estipulado que as suas novas funções não poderiam prejudicar o apoio que vinha a prestar a José Luís Nogueira. Não obstante, logo em

³ “...projecto de empréstimo (...) [para] s’emprehender os melhoramentos de que a Cidade carece principalmente para a abertura de novas ruas e algumas praças para mercados públicos, que permittam novas construcções e possam promover a maior commodidade ao publico e o desenvolvimento e circulação dos productos das differentes industrias...” (Vereação de 22 de dezembro de 1864, ff. 75v – 77).

⁴ FERNANDES, 1997, p. 78. Território que o autor também denomina por “periferia próxima”, p. 47, referindo-se ao século anterior.

⁵ O arquiteto tinha entrado ao serviço da municipalidade em 1843 como substituto do primeiro arquiteto (MEIRELES, 1982, pp. 37-38).

fevereiro, Pedro d'Oliveira recebeu trabalho extra: uma ordem direta da Vereação (13 de fevereiro de 1864, f. 147v) para que, em 8 dias, elaborasse um orçamento das expropriações, vedações, fornecimento de guias para a calçada de empedrado e, em separado, o orçamento do próprio empedramento do tramo final da estrada de Vila do Conde. Deveria respeitar a planta e os perfis, anteriormente enviados pelo Diretor das Obras Públicas (Vereação de 26 de novembro de 1863, f. 124v – 125), a pedido do município (Vereação Extraordinária, 27 de outubro de 1863, f. 117). Assim se verifica que a documentação relativa ao tramo urbano da estrada para a Póvoa e Vila do Conde também estava atrasada. De facto, após a receção dos desenhos da Direção das Obras Públicas do Distrito, esses tinham seguido para a Junta das Obras Municipais dar parecer sobre as expropriações e as vedações a fazer. Contudo, até à data não tinha havido resposta.

A carga de trabalho da Junta das Obras Municipais não se limitou ao projeto de empréstimo ao lanço de estrada do Carvalhido à Boavista. Note-se, por exemplo, o caso da própria rua da Boavista. Como item incluído no projeto de empréstimo, teve o seu traçado até ao Castelo do Queijo e o seu orçamento aprovados a 13 de fevereiro de 1864. Não obstante, em janeiro, as exigências ordinárias obrigaram à urgência do levantamento do perfil longitudinal da rua, de modo a regular as cotas de soleiras das casas que, entretanto, se pudessem lá construir (Vereação, 7 de janeiro de 1864, f. 137).

No seguimento da instabilidade na Junta das Obras Municipais, à qual se somaram as dificuldades de José Luís Nogueira em assumir as redobradas responsabilidades⁶, surgiu uma primeira proposta de reformulação profunda dos serviços. Logo na reunião de Vereação de 4 de fevereiro de 1864 (f. 145), Raimundo Joaquim Martins tinha solicitado a contratação de um engenheiro civil, para ser o responsável pelo levantamento de plantas e direção de obras do município, mas também para ser o responsável pela direção e reorganização da Junta das Obras Municipais. A proposta avançou após a morte de Joaquim da Costa Lima Júnior, com o reconhecimento por parte da Vereação da “conveniencia de dar uma melhor organização á Junta das Obras da Cidade” (Vereação, 10 de março de 1864, ff. 6 - 7v). Assim, nomearam para o cargo um engenheiro civil, “como é desde ha muito tempo reclamado e principalmente agora que a Camara projecta dar maior desenvolvimento ás obras municipaes” (idem), até porque só acarretaria uma “pequena differença de despeza” (ibidem). O escolhido foi Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza, engenheiro de muita experiência. Para além de ter sido

⁶O arquiteto tinha sido primeiro arquiteto entre 1848 e 1850, regressando ao cargo de segundo arquiteto e relata ainda os vários problemas que teve, no final da sua carreira, quando foi alvo de alguns processos por faltas no campo profissional (MEIRELES, 1982, pp. 33 - 34).

lente da Academia Politécnica e docente de Geometria Descritiva e de Desenho Técnico, Arquitectónico e Topográfico no ensino industrial, esteve envolvido, por exemplo, na direção da obra do Palácio de Cristal e era, também por isso, bem conhecido pelos dirigentes políticos e não políticos da cidade. Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza manteve-se em funções na câmara até 1873, “data em que, por legitimo pundonor, pediu exoneração...[do cargo onde]...projectara, e deixava promptas, em grande maioria, importantes obras” (M., 1909. p. 174).

AS ATRIBUIÇÕES DE RESPONSABILIDADES E OS LIMITES DA CIDADE

A produção de documentação de informação ao projeto de empréstimo resultou na existência de duas tabelas de obras⁷ anexas à Lei de 5 de maio, onde se separam por obras informadas e obras em estudo. A “Estrada que hade ligar a rua de Cedofeita com a estrada do Carvalhido”⁸ foi incluída na tabela das obras já com documentação. No tempo decorrido entre a primeira proposta de projeto de empréstimo e a sua aprovação em lei, foi dinâmica a alteração das prioridades dos itens no projeto, bem como a entrada de uns e a saída de outros. Houve a inclusão de obras previstas antes de 1852 e a exclusão de outras - como a rua do Duque do Porto, ou a rua desde a Formosa até ao Bonjardim pela viela da Neta - que apareceram mais tarde suportadas por autorização de empréstimo extraordinário, ou com apoio de subscrições públicas, ou do orçamento ordinário do município.

Ainda sobre aquela dinâmica, note-se que a própria lei de 5 de maio esclarece que, das obras a incluir no primeiro dos seis levantamentos do empréstimo previstos, deveriam ser prioritárias aquelas afetas à prevista abertura da Exposição Internacional do Porto e à inauguração do Palácio de

⁷ Obras a 1.ª Tabela: 1. Continuação rua da Boavista[“na parte já aberta”, refere-se a listagem do primeiro levantamento do empréstimo], além do que se obtiver por subscrição; 2. Continuação Rua Duquesa de Bragança; 3. Estrada da Foz a Leça; 4. Rua do Carvalhido à da Boavista; 5. Expropriações e alinhamento rua da Cancela Velha; 6. Expropriações do largo da Aguardente até à da rua Alegria, para abertura de rua; 7. Expropriações e melhoramentos no campo dos Mártires da Pátria; 8. Conclusão da rua da Alegria; 9. Construção da rua do Pombal; 10. Construção e rebaixe da rua do Triunfo; 11. Construção da rua do Palácio de Cristal; 12. Melhoramentos na praça do Duque de Beja; 13. Abertura da rua de Santa. Teresa até Carlos Alberto; 14. Alinhamento da rua do Heroísmo; 15. Abertura da rua de São Lázaro a São Victor; 16. Calcetamento da rua das Flores e do Largo de São Domingos; 17. Calcetamento da rua Chã; 18. Calcetamento da rua do Almada; 19. Calcetamento da rua Mártires da Liberdade; 20. Calcetamento da rua Fernandes Tomás; 21. Calcetamento da praça de Carlos Alberto, parte em subscrição pública; 22. Calcetamento da rua Cedofeita; 23. Calcetamento da rua do Príncipe à rua do Paraíso, até a rua do Rosário; 24. Calcetamento da rua desde a praça de D. Pedro V até o Campo Pequeno; 25. Calcetamento da rua do Carregal à rua do Paço; 26. Largo de Santo André; 27. Rua em volta da praça do Duque de Beja; 28. Praça da Ribeira; 29. Muro de suporte da praça Duque de Beja; 30. Resto do pagamento casa contígua ao edifício dos Paços do Concelho.

Obras da 2.ª Tabela: 1 Abertura Rua da Batalha; 2 Abertura Rua da Biquinha - mantém-se previsto o maior valor: 80 contos; 3 Mercado do Peixe; 4 Alargamento da viela do Campinho; 5 Continuação da abertura da rua de Gonçalo Cristóvão até Santa Catarina; 6 Continuação das escadas da Vitória. (VASCONCELLOS, 1866, pp. 149-155). A sublinhado, as obras selecionadas para a 1.ª série de levantamentos do empréstimo.

⁸ Na expressão da primeira proposta de projeto de empréstimo (Vereação, 18 de agosto de 1863, ff. 93v - 94).

Cristal, que à época eram o centro das preocupações da cidade. Assim, das obras incluídas na primeira série do levantamento do empréstimo⁹, apesar de alguma atenção à área do Palácio, sobretudo a nível do aformoseamento de ruas e praças, fizeram parte da série algumas obras de escala urbana e mais estruturantes, como a rua da Boavista e a estrada da Foz a Leça. No entanto, o também estruturante tramo da estrada real do Porto à Póvoa, entre o Carvalhido e a Boavista, foi excluído e remetido para a série número dois¹⁰, que só se ponderaria apresentar em 1866 (Vereação, 15 de fevereiro de 1866, f. 20v). Mas o assunto seria resolvido antes dessa data e de modo diferente.

Para além da clara influência da inauguração do Palácio de Cristal no atraso do arranque da obra da terceira estrada - a da Póvoa -, a experiência de iniciativa tripartida entre o Porto, Bouças e o governo do reino, na construção da estrada da Foz a Leça da Palmeira, ocupou muita da atenção das reuniões de vereação e originou debate entre essas entidades. No intervalo de tempo em que o município produziu a base documental guia das obras do projeto de empréstimo foram decorrendo, em paralelo, negociações com o Governo sobre as partilhas das responsabilidades de cada entidade pública face às estradas, considerando os cofres os municípios e, a seu tempo, o definido nas leis de 1862 e 1864.

Quer o tramo da estrada em estudo, quer a estrada da Foz a Leça da Palmeira, foram fonte de diferenças. Como já referido, o governo municipal, ao pedir ao governo do reino a chegada da estrada do Porto à Póvoa, desde o Carvalhido até à Rua da Boavista, ofereceu a sua participação técnica e financeira, num terço do valor orçamentado. E o mesmo fez para a estrada do Porto a Leça da Palmeira, na vereação de 9 de abril de 1863 (f. 56)¹¹. Ainda nessa reunião, registou-se que “consta” ser de um sexto do valor orçamentado a participação de Bouças. Não terminou a reunião sem se ter opinado sobre a justiça de ser a estrada uma atribuição da Repartição das Obras Públicas. Em resposta, o Ministério das Obras Públicas informou os municípios de que só poderia assegurar um terço das despesas orçamentadas, excluídas as expropriações (Vereação, 30 de julho de 1863, f. 84v). Confrontado com o definido, o Visconde de Lagoaça argumentou que Bouças deveria participar com mais, em função do que dizia ser maior a vantagem desse concelho. Sugeriu, inclusivamente, a abertura de uma subscrição pelos moradores das freguesias beneficiadas (idem). Contra todas as demandas do Porto, o presidente da câmara de Bouças declarou só poder concorrer com um terço dos dois exigidos pelo governo e já com as expropriações incluídas

⁹ A escolha das obras foi autorizada pelo governo a 17 de maio (Vereação de 26 de maio 1865, f. 111 e f. 112).

¹⁰ Desta série faziam parte as seguintes obras: Construção e rebaixe da rua do Triunfo, o alinhamento da rua do Heroísmo, a continuação rua Duquesa de Bragança em direção a S. Lázaro, as expropriações do largo da Aguardente até à rua da Alegria e a sua conclusão, a abertura da rua de S. Lázaro a S. Vítor, o resto do pagamento Casa contígua à municipalidade e, ainda, os calcetamentos das ruas do Almada, Mártires da Liberdade e Fernandes Tomás.

¹¹ Respondendo a um pedido do governo de 26 de março de 1863.

(Vereação, 13 de agosto 1863, f. 91v). Aprovado o traçado (Vereação, 13 de fevereiro de 1864, f. 147v), elaborado pelos engenheiros do governo, foi autorizada a estrada da estrada da Foz a Leça, pela portaria de 14 de julho, com as participações condicionadas pelo governo e por Bouças (Vereação, 28 de julho de 1864, f. 42). O Porto assumiu, de facto, a maior parte dos custos orçamentados.

Quanto ao tramo de estrada real do Porto à Póvoa e a Vila do Conde, se houve total concordância sobre a sua necessidade, o mesmo não ocorreu na distribuição de responsabilidades. Em Vereação Extraordinária de 27 de outubro de 1863 (f. 117), os vereadores tomam conhecimento por ofício¹² do Inspetor das Obras Públicas do Distrito, João Carlos Courado de Chelmichi, que “O projecto está aprovado”, afirmando o inspetor certeza de que “sem esse troço de viação fica quasi inhibido aos habitantes da Cidade o adquado aproveitamento da estrada em construcção [do Carvalhido à Póvoa], e em breve ultimada.” No entanto, clarificou que “comquanto fosse uma obra municipal, [o Carvalhido era fronteira] elle inspector propozera que a cargo da Camara ficassem unicamente as expropriações, vedações, e fornecimento de guias para a calçada d’empedramento, ficando a cargo da Obras publicas toda a construcção” (idem). Porque “alem d’estar no caso de poder fazer adequadas transacções expropriando os terrenos, que pelo facto da abertura da nova rua muito ganharão esse valor.”¹³ Da decisão superior, subiu o valor proposto pelo município para a sua participação de um terço para cerca de metade do orçamentado. O início das obras ficou dependente da diligência municipal em levar a efeito as expropriações.

Pela lei de 15 de julho de 1862, a estrada para a Póvoa e Vila do Conde enquadrava-se na classificação de estrada real ou de primeira ordem e, assim, seria uma competência do governo. Contudo, o tramo em análise assentava em território municipal. No quadro desta dúvida, a câmara tentou sempre trazer a contribuição estatal para o patamar mais generoso. Todavia, o Inspetor das Obras Públicas desfez qualquer dúvida e classificou-a de *obra municipal*. Conformou-se a câmara com a decisão e aceitou a classificação e a participação superiormente indicadas, com a graça de ainda assim haver uma contribuição do governo em metade do orçamentado.

OUTRAS ATRIBUIÇÕES DO DESENHO E DA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA

A ter sido executado, o primeiro desenho da estrada do Carvalhido terá sido aquele, anteriormente referido, que a câmara se propôs mandar fa-

¹² Livro 106 de PRÓPRIAS, cota A-PUB-882 do AHMP; Offício 628 da “Inspeção das OBRAS PUBLICAS. - 1.ª Divisão. - DISTRICTO DO NORTE.”, datado de 22 de outubro de 1863.

¹³ Idem.

zer “para adiantar trabalhos”, enquanto procurava convencer o governo da necessidade daquela estrada. Posteriormente, no ofício do Inspetor das Obras Públicas, que informou a Vereação de que o projeto fora aprovado, revelava-se que se tratava de “um lanço com 1:149 metros com 11 metros de largura total, tendo 6 metros d’empedrado”, o que corresponde ao comprimento (com diferença de 40cm) referido pelo município. Assim, será provável que o projeto que o Inspetor dizia estar na “Secretaria da Direcção das Obras Públicas deste Districto”, contivesse a reformulação dos desenhos que, supostamente, teriam sido elaborados pelos serviços municipais. As cópias do projeto pedidas pela câmara, uma vez recebidas, passaram para o primeiro arquiteto municipal, com a ordem de emissão de parecer sobre as expropriações e vedações a efetuar. Serão estes os desenhos – planta e perfis – que constam nos Livros de Plantas depositados no Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto e que foram catalogados por MEIRELES, Maria Adelaide (1982). É a partir destes livros, guardiões de muita cartografia urbana parcial relativa aos projetos de melhoramentos da cidade – a maioria do século XIX – que se procura construir uma cartografia global reveladora do território, à época, contido pelos limites da cidade.

Revistas as dificuldades funcionais dentro da Junta das Obras Públicas - a debater-se com o projeto de empréstimos e todos os outros trabalhos -, revisto o desvio de prioridades motivado pela inauguração do Palácio de Cristal e sabendo que a construção da estrada do Porto a Leça da Palmeira ocupou muita da atenção da vereação, segue-se agora o percurso ainda atribulado do projeto e da sua concretização, com episódios coetâneos daqueles.

Uma portaria governamental de 15 de dezembro de 1864¹⁴ ordenou, finalmente, que começassem as obras. Sem ainda ter cumprido as suas responsabilidades relativas às expropriações, o município recebeu a oferta de apoio da Direcção das Obras Públicas na marcação de terrenos e na indicação da diretriz (Vereação, 29 de dezembro de 1864, ff. 78v - 79). A Vereação, motivada, incumbe o seu engenheiro civil da avaliação dos terrenos a expropriar. No entanto, não houve mais notícia da obra nas Atas das Vereações ou dos Conselhos Municipais até 18 de maio de 1865, já depois da aprovação do projeto de empréstimo. Nessa data (Vereação, 18 de maio de 1865, ff. 110 - 110v), o Diretor das Obras Públicas volta a pedir diligência dos serviços da câmara no cumprimento das suas atribuições relativas ao tramo de estrada. Sem verba para as expropriações, uma vez que esta obra não estava prevista para a primeira série de levantamento, solicita-se autorização para aceder de imediato à verba por conta da segunda série (idem). O governo do reino voltou a pressionar, em decreto de 6 de junho¹⁵, e o Diretor das Obras Públicas volta a insistir, ainda antes de terminado esse mês.

¹⁴ Referida na Vereação de 22 de dezembro de 1864, f. 75.

¹⁵ Referido na Vereação de 16 de junho de 1865, f. 116.

“...para evitar delongas resultantes de ser uma a autoridade e outra a que faz as expropriações se propothesse a este Director se queria encarregar-se de contratar as expropriações pondo a Camara á sua disposição a quantia de 5:156:000 reis [entretanto levantado]. (Vereação, 22 de Junho de 1865, f. 119)”

A solução acima proposta pela câmara do Porto, depois de algumas dificuldades, seria aceite pelo governo em decreto governamental de outubro de 1865¹⁶. Assim, o tramo de estrada real deixou de fazer parte das preocupações do município, entretanto mais atento a outras áreas mais a norte e a oriente.

Mas as atribulações não tinham terminado. A 20 de março de 1867¹⁷, a estrada ficou pronta entre o Carvalhido e a rua das Valas, seguindo a diretriz original, praticamente reta, mas não continuou. A 3 de outubro, a vereação (ff. 20 - 20v) é informada de que a obra tinha parado por sugestão do Director das Obras Públicas do distrito. Ele tinha chamado o engenheiro Gustavo Souza a colaborar na definição de uma nova diretriz para a parte final do tramo de estrada, com o intuito de tentarem “um melhor ponto de ligação com o centro da cidade”, como a Direção pretendia. Mais se fica a saber: que o governo tinha rejeitado o novo traçado “e mandara executar o primeiro, apesar de defeituoso”. Acreditando no sobrecusto de 1:656\$070 réis como responsável pela recusa da nova diretriz, foi apreciada, votada e aprovada uma proposta para o município suportar a diferença.

Em portaria do governamental, de 26 de outubro de 1867¹⁸, aprovou-se a alteração e a estrada abriu, finalmente, a 30 de julho de 1868.

“Difficil e demorado foi o acabamento d’esta obra; parecia mesmo não ser já possível que o publico viesse a gosar d’aquelle melhoramento, senão quando a estrada de que o lanço do Carvalhido á Boavista é remate, estivesse bem arruinada, segundo é costume. Apesar d’essa demora, de todos os exames e estudos, aquella porção de estrada que ficou defeituosa por se ter deixado de seguir a diretriz mais conveniente para adoptar outra inconvenientissima. Em razão d’ella ficou a estrada com uma curva que bem se poderia ter evitado. (“O Comércio do Porto”, 30 de Julho de 1868)”

Na verdade, não se pôde evitar a curva. Os vereadores ainda o tentaram, quer chamando a Junta da Obras Municipais (Vereação, 23 de abril de

¹⁶ Referido em Vereação de 2 de novembro de 1865, f. 150v.

¹⁷ “O Comércio do Porto”, 20 de março de 1867: “Restam fazer as necessarias obras desde este ponto até á rua da Boavista. Informam-nos que os estudos, que foram mandados fazer pela exc.ma Camara, já estão concluidos.”

¹⁸ Referida em Vereação de 7 de novembro de 1867, f. 27v.

1868, f. 54) para prestar esclarecimentos no local, quer tentando convencer a gestão municipal da necessidade de a reparar (Vereação, 18 de junho de 1868, f. 70). Com a execução da estrada a finalizar e confrontando-se com a realidade de ter sido o município a pedir, quer a atribuição das responsabilidades para a Direção das Obras Públicas do Distrito, quer a nova diretriz, frustraram as expectativas de retomar a planta em linha praticamente reta. Ficou a esperança: o vice-presidente acreditava que “depois de prolongada para o lado da Carvalhosa desaparecia o defeito” – referia-se ao arranjo da Carvalhosa, a futura rua Aníbal Cunha.

ESTRATÉGIAS DE TRAÇADO DE RUAS E ESTRADAS NO FINAL DO SÉCULO XIX

Mário Gonçalves Fernandes (2005, p. 186) sublinhou a importância do decreto-lei de 31 de dezembro de 1864, publicado a 19 de janeiro de 1865, que “deve ser reiterado como documento primordial” do planeamento urbano em Portugal. Tendo presente que se aborda uma estrada real, pode ler-se nos desenhos das artérias o relacionamento de duas geometrias diferentes sobre a volumetria do território em observação. Por um lado, aborda-se o traçado de ruas e avenidas; por outro, o traçado de estradas.

No intervalo de tempo relativo ao presente estudo, de 1863 a 1868, nas Atas da Vereações e do Conselho Municipal, surgem indicadores sobre o que o município entendia para o desenho das ruas da cidade. Dos itens do empréstimo para melhoramentos, de 1865, é possível observar alguns exemplos. Em 1866, propõe-se ordenar a Junta das Obras Municipais “para apresentar o projecto de um novo alinhamento que fosse praticavel na Cancellia Velha especialmente por meio d’uma linha recta” (Vereação, 7 de junho de 1866, f. 43v). Outro exemplo revela-se no levantamento de entraves à realização rua de S. Vítor até S. Lázaro¹⁹. Desta vez, seriam as questões da recusa de uma nova planta e da necessidade de se aceitar o “projecto de planta ... em linha recta” (Vereação, 20 dezembro de 1866, f. 96 e f. 97)²⁰ – referiam-se a um dos anteriores, o de 1857. E, ainda outro exemplo, na valorização do alinhamento da rua da Duquesa de Bragança pela Biblioteca Municipal (Vereação, 4 de julho de 1967, ff. 4v - 5). Idêntico pensamento se verifica em retificações. Nomeadamente, justificaram a vantagem da retificação da rua do Heroísmo acontecer nas suas duas faces, como resposta à ideia de perfeição (Vereação, 12 de julho de 1866, f. 54).

¹⁹ Sobre esta rua ver PINTO, Jorge Ricardo (2007), *O Porto Oriental no final do século XIX – Um retrato urbano (1875-1900)* Porto, Afrontamento, pp. 84-86.

²⁰ O próprio estado tinha considerado o traçado de *desadequado* (Vereação de 7 de junho de 1866, ff. 47 - 47v).

“Entre 1852 e 1890 foi a preocupação com o livre trânsito que se reflectiu, primeiro na reconstrução de pavimentos e depois na concretização de alguns alargamentos, muitas rectificações e regularizações, mas, essencialmente, a definição de alinhamentos que perdurariam... (FERNANDES, 2005, p. 186).”

A linha reta e o ângulo reto foram a expressão das estratégias gerais de traçados. Para tal, havia duas regras simples de controlo da construção nas ruas da cidade: o respeito pelo alinhamento da rua e o respeito pela cota das soleiras²¹. De facto, esta regulamentação, simples mas eficaz, tinha raízes, pelo menos desde os trabalhos da Junta das Obras Públicas, de 1787 a 1804, embora sabendo-se que, nessa época, “Esta situação levaria a uma fiscalização que, na maior parte dos casos, não trouxe grande benefício ao bom «prospecto» dos edifícios, já que mesmo construídos segundo o risco aprovado pela Junta das Obras Públicas, em poucos anos aquele seria alterado.” (ALVES, 1988, p. 203 e p.248).

A figura 2 apresenta o sopé do monte da Ramada Alta e o passal de Cedofeita. Observa-se a rua da Boavista e suas travessas, entre Cedofeita e a Rotunda, bem como o cadastro e uma evocação icónica da morfologia do terreno. É este contexto que condiciona a diretriz do último tramo da estrada.

A *nova* rua da Boavista interseta as pré-existentes rua de Cedofeita, travessa do Figueirôa e rua das Águas Férreas, sem lhes provocar alterações²². Mas, na mesma planta, observam-se, até aos campos onde se construiria a Rotunda, a partir de 1877, exemplos de projetos de futuras ruas travessas de diretriz ortogonal. Estão desenhadas a rua de Santa Isabel (no lado direito), a travessa do Priorado (no lado esquerdo) e uma ligação à Ramada Alta, ortogonalmente à rua da Boavista (a meio da folha). Esta última formalizar-se-á na travessa da Boavista, assim denominada em 1877 (FREITAS, 1999, p. 67), e, então, terminou na Estrada Nova do Carvalhido. No século XX esta rua será a rua Augusto Luso. Prolongar-se-á a sul e a norte, onde cruzará a rua de Oliveira Monteiro. Nesse ponto, vencendo a acentuada pendente com as Escadas do Liceu, rematará este eixo a relação entre dois liceus nacionais no Liceu Carolina Michaëlis (década de 40, do século XX) – em vez de o fazer na Capela do Senhor da Agonia ou da Ramada Alta, como desenhado na figura 2.

Voltando à rua de Santa Isabel, é interessante a questão de uma praça

²¹ Aprovaram a regra de se devolver o depósito obrigatório para se fazer uma obra depois de o mestre-de-obras ter assistido ao assentamento das soleira e depois de se responsabilizar pelo facto de que o prédio respeitava o alinhamento e estava conforme previsto na planta aprovada (Vereação, 8 janeiro de 1863, f. 35vs).

²² Na verdade, o entroncamento da rua de Cedofeita na rua da Boavista seria retificado posteriormente - decidido em Vereação de 5 de novembro de 1868.

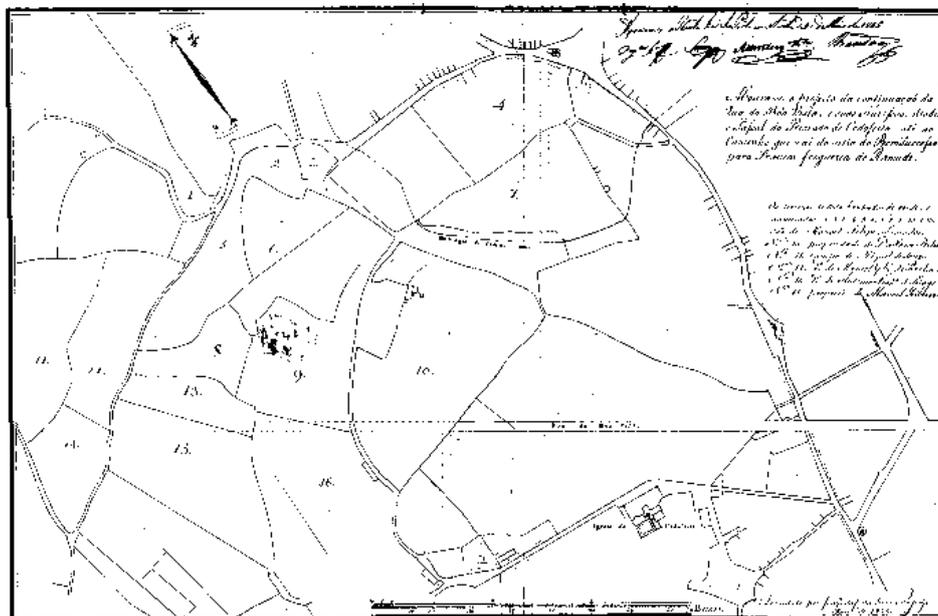


Figura 2 (MEIRELES, 1982, p. 77, planta 151, de Joaquim da Costa Lima Sampaio, 1825).

retangular²³ que se desenhou no projeto de entroncamento com a rua da Boavista, em 1855. Primeiro assimétrica e, depois, por oferta de terrenos, ficou simétrica. O limite poente da praça seria coincidente com a primeira versão de entroncamento da Estrada Nova do Carvalhido com a rua da Boavista.

Outro exemplo, embora diferente, é o importante caminho das Valas, de ligação do Largo do Bom Sucesso à Ramada Alta – em muito coincidente com as barreiras defensivas da cidade. A proposta revela a força das pré-existências (apesar do tramo representado estar retificado e alargado) ao manter a sua posição oblíqua em relação à rua da Boavista. De facto, não se concretizou assim, foi remetido para a geometria da rotunda da Boavista, a partir de desenhos de 1873 (AHMP, cota D-CMP-03-249) e 1874 (AHMP, cota D-TGa-CMP-02-343-002[1], aqui referenciado como figura 4), tomando a forma como dois dos braços da rotunda. No entanto, da proposta de 1825, ficou construído e esquecido o arranque, a norte.

²³ A ideia de uma praça renasce (?) na Rotunda da Boavista, mas ficou o alargamento. Este assunto é tratado nas vereações desde, pelo menos, os inícios de 1864 até a aprovação do desenho da rotunda, com enfoques em fevereiro e março de 1865 e em janeiro de 1866.

A propósito dessa praça, foi recusada uma proposta do vereador o *brasileiro* Pereira Machado de alargar a rua da Boavista, desde a rua de Cedofeita. No entanto, foi aceite a alternativa de o fazer, precisamente, só depois da referida praça, “necessária para fazer desfazer o defeito da desigualdade em largura que a Rua nova da Boa Vista apresenta no ponto O” (MEIRELES, 1982, p. 115, planta 345).

Recentemente, prolongou-se a rua de Santa Isabel até à de Oliveira Monteiro, pelo meio de um grande lote, criando-se duas frentes de construção e mantendo-se a lógica da ortogonalidade.

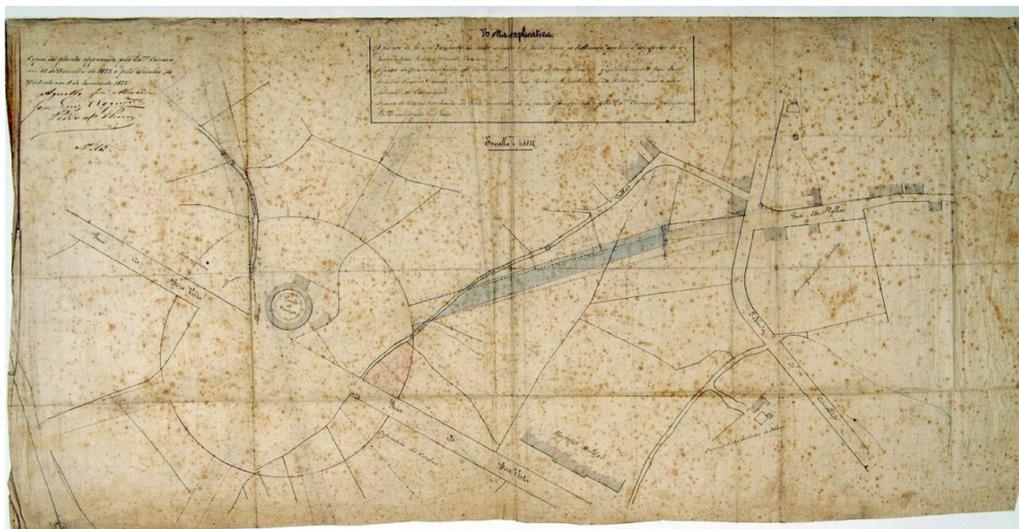


Figura 3 (Livros de Plantas, Livro V, AHMP, cota D-TGa-CMP-02-343-002[1]).

Falta referir duas ruas que não aparecem na planta em análise, mas que já existem na Carta de Telles FERREIRA, de 1892. A rua do Conde de S. Salvador de Matosinhos desenhou-se segundo a mesma regra, alinhando por um antigo caminho, a poente, - a travessa da rua da Paz - com relação de ortogonalidade pré-existente, e por onde essa rua se prolongou, no início do século XX – era o caminho guia da primeira versão do último tramo da Estrada Nova do Carvalhido, o topo poente da praça da rua de Santa Isabel. A outra rua alinhou pela terminação da estrada real do Porto à Póvoa, no entroncamento com a rua da Boavista – a rua da Carvalhosa. Esta última aparece, enquanto caminho rural, na Planta de George Black, de 1813, seguindo da rua da Torrinha até entestar na da Igreja de Cedofeita. Foi objeto de desenhos de levantamento e propostas de alinhamento, no primeiro quartel do século XIX, da autoria de anterior arquiteto da cidade, Luiz Ignacio de Barros Lima. Posteriormente, o arquiteto da cidade, Joaquim da Costa Lima Júnior, remeteu à reunião de Vereação o projeto de alinhamento da rua da Carvalhosa, em 1861, aprovado em 1862 (MEIRELES, 1982, p. 124). Todavia, este alinhamento pela estrada real só aconteceria mais tarde. Na Vereação de 17 de agosto de 1871, o Vereador Nascimento Leão apresentou uma planta da retificação da rua da Carvalhosa, identificada por “a continuação da Rua desde a Rua da Boavista até a da Torrinha como continuação da estrada de Villa do Conde” (MEIRELES, 1982, p. 137, plantas 468 e 468a), aprovada superiormente pelo *Conselho de Districto*, a 24

de Agosto²⁴. A estrada de Vila do Conde e da Póvoa foi entregue à Câmara Municipal do Porto em 1888 e ficava definitivamente integrada nas ruas da cidade, até à barreira da cidade que passava no Carvalhido. No final desse ano, a rua tomou o nome do Dr. Oliveira Monteiro.

De facto, na rua de Oliveira Monteiro, levada a cabo pela Direção das Obras Públicas, terá sido desenhada segundo as regras de uma estrada de real de 2.^a Classe, como ordenara a lei de 1864²⁵. O próprio zelo do diretor do serviço estatal denota essa intenção, quando reconhece o benefício de uma nova linha diretriz. A razão da classificação de *defeituosa* terá fortes hipóteses de se ver justificada nas consequências da estratégia para o vencimento da encosta. Trata-se de uma estrada que interfere no território da malha das ruas – construía-se no interior da cidade. Sendo de 5% o limite máximo de declive para uma estrada, previsto na lei de 31 de janeiro de 1864, os 4,5% medidos em 1863 para a inicial diretriz entre a Ramada Alta e a rua da Boavista, muito se aproximavam do limite. Não será de recusar a hipótese de erro ou de precaução. De facto, os últimos metros da via, antes de entroncar com a rua da Boavista, seriam os que implicariam maior desaterro. Por outro lado, em medição atual verifica-se que a pendente é, efetivamente, de 5%! Outras fontes, quando disponíveis, poderão esclarecer mais.

A solução proposta para o final desta estrada real desenhou-se pela encosta, sobre a linha de limites de propriedades, procurando um mesmo declive suave. Para tal, e seguindo as intenções iniciais, foi necessário recorrer a duas curvas, respeitadoras das normas da lei de 31 de janeiro de 1864, e que permitiram conseguir fazer com a Boavista o entroncamento em ângulo praticamente reto, à espera do seu prolongamento pela rua da Carvalhosa (Vereação, 20 de agosto de 1868, f. 83 e MEIRELES, 1982, p. 139). Conseguiu-se em planta uma configuração de conjunto próxima da lógica das malhas ortogonais, quer pelo generoso comprimento do tramo maior entre curvas, quer pela sua posição, em planta, quase paralela à rua da Boavista. Por outro lado, a nova diretriz, ao aproximar a estrada do entroncamento da rua de Cedofeita com a da Boavista, cumpriu o enunciado na primeira proposta de projeto de empréstimo para melhoramentos, em 18 de agosto de 1863 – “Estrada que hade ligar a rua de Cedofeita com a estrada do Carvalhido”. Acredita-se que estes últimos argumentos, retirados da leitura da cartografia urbana, solidifiquem a hipótese do mérito do autor no desenho da solução para a estrada.

A muito criticada solução que se encontrou era própria de uma estrada. Quarenta e um anos depois, a imprensa já adjetivava a rua de “larga e be-

²⁴ Havia uma pequena praça retangular desenhada a meio da rua a regrear o antigo largo da Carvalhosa, mas não foi feita.

²⁵ Conforme se escrevia na Lei de 5 de maio de 1865: “começarão a construir-se depois da publicação d’esta lei tão sómente aquellas que, sendo mais urgentes e indispensáveis, podérem concluir-se até ao dia da abertura da exposição que tem de verificar-se em agosto proximo futuro, devendo a execução de todas as outras subordinar-se ao que se acha disposto na parte respectiva do decreto de 31 de dezembro de 1864” – *decreto sobre a construção, conservação e polícia das estradas e abertura de ruas*.

la” (M., 1909, p. 174). A curva nas proximidades do entroncamento em ângulo reto com a rua da Boavista não demoveu o efeito atrativo que essa artéria exerceu na sociedade burguesa da época. E, a facear a nova rua para o Carvalho, logo no final da dita “curva curta”, implantaram-se dos mais belos e bem dimensionados palacetes da burguesia portuense, entretanto substituídos por condomínios.

A figura 4 aborda a evolução das propostas e das realizações sobre o território apresentado na figura 2, em seis momentos. Utilizaram-se estudos do “Catálogo dos Livros de Plantas” sobre a carta de Telles Ferreira, seguindo pistas de cadastro e de ruas ou caminhos que se mantinham nesta última, apoiada na triangulação da cidade feita pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, Chorographicos, Hydrographicos e Geológicos do Reino e terminada em 1867.

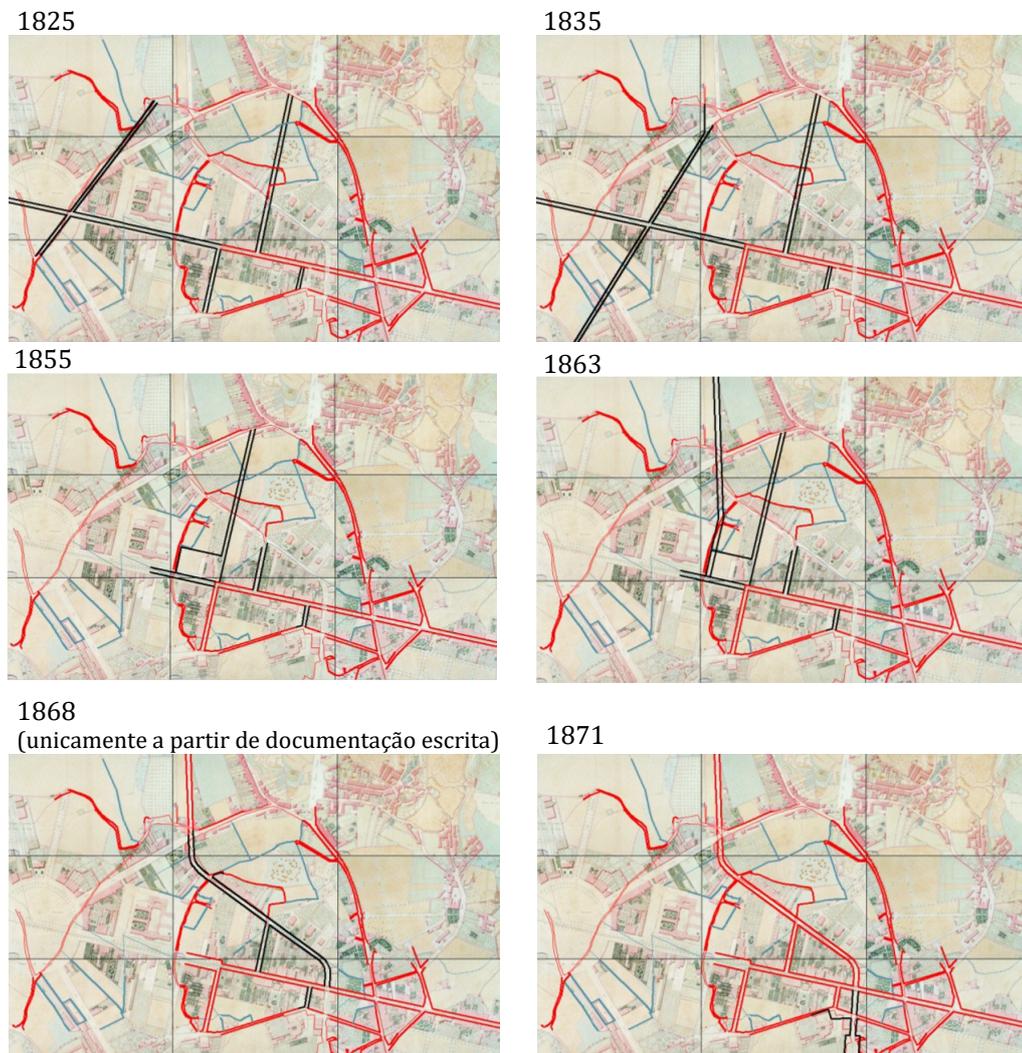


Figura 4 - (reconstituição cartográfica a partir de MEIRELES, 1982, plantas 151, 213, 345, 424 e 468, sobre um composto das folhas 192, 193, 194, 210, 211, 212, 230, 231 e 232 da Carta de Telles Ferreira).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira. O Porto na Época dos Almadás – Arquitectura. Obras Públicas, Vol. I. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1988
- ALVES, Jorge Fernandes. Os Brasileiros: Emigração e Retorno no Porto Oitocentista. Porto: edição de autor, 1994
- CARDOSO, Abílio. De ponte a ponte: o processo de urbanização da área metropolitana do Porto desde os anos cinquenta. Porto: Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Comissão de Coordenação da Região do Norte, 1990
- FERNANDES, José Aberto Rio, *Porto: Cidade e Comércio*, Câmara Municipal do Porto. Porto: Arquivo Histórico, 1997
- FERNANDES, Mário Gonçalves. Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926. Porto: FAUPpublicações, 2005
- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas. toponímia portuense. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999
- M.. Professores extintos. O Tripeiro, Porto, Série I, Ano II, n.º 47, pp. 173-174, Outubro de 1909
- MARÇAL, Horácio. A estrada de Cedofeita. O Tripeiro, Porto, Série VI, Ano III, pp. 202-206, Julho de 1963
- MEIRELES, Maria Adelaide. Catálogo dos Livros de Plantas. Porto: Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto, 1982
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira de. O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento, Edição Fac-similada da edição original de 1973 do Instituto de Alta Cultura. Porto: Edições Afrontamento, 2007
- PINTO, Jorge Ricardo. O Porto Oriental no final do século XIX – Um retrato urbano (1875-1900). Porto: Afrontamento, 2007
- SILVA, Armando Coelho. As origens do Porto. In RAMOS, Luís A. de Oliveira. História do Porto, Porto: Porto Editora, 1995
- SOUSA, Fernando de. Os presidentes da Câmara do Porto (1822-2009). Porto: CEPSE, 2009
- VASCONCELLOS, José Maximo de Castro Neto Leite e. Collecção Official da Legislação Portuguesa. Lisboa: Imprensa Nacional, 1866
- Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto
- Jornal “O Comércio do Porto”

* CARDOSO, Vasco (2011), “Morfologia urbana nas “freguesias mais exteriores”, *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, FLUP, 9 a 12 de Novembro (<http://eventos.lettras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/108.pdf>), ISBN: 978-972-8932-88-6.