

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

Vasco Cardoso

*Apresentado no VIII SLBCH, Porto, Baião e Chaves, 2019 **

RESUMO

Em anterior edição do Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica apresentou-se um trabalho em que se destacava a resolução dada pelo engenheiro civil da Câmara Municipal do Porto, Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza (1838-1899), 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 de Varzim¹, tornando-o urbano.

Ao presente VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica desvelam-se resultados preliminares de estudo em curso em que se procura averiguar sobre a hipótese de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza, enquanto engenheiro principal da edilidade, poder ter trazido para o Porto o que aparenta ser a influência do urbanismo que moldou Paris de oitocentos, com Haussmann. A confirmar-se a hipótese, interessará entender as razões para tal, bem como o modo como, e porquê, puderam, ou não, essas influências integrar-se na forma urbana, face à circunstância da cidade do Porto. Assim, trabalha-se para melhor se entender a construção da forma urbana no Porto do século seguinte.

No final deste texto, revelar-se-á um exemplo de aplicação do rigor metodológico à geração da forma urbana. Trata-se de uma prática filiada na engenharia politécnica francesa, um ramo do saber e do fazer, determinantemente ativo na elevação da França industrializada. A aplicação desse rigor, expresso em desenho, não terá descurado a circunstância particular da cidade e sociedade portuense.

ABSTRACT

In a previous edition of the *Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica* we presented some work highlighting a design solution delivered by the main engineer of the municipality, *Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza* (1838-1899). The problem was to layout *Rua de Oliveira Monteiro* bypassing an old narrow and irregular Royal Road - the *Estrada Real n.º 2 from Porto to Póvoa de Varzim*¹ and making it urban.

¹ Cardoso, V. (2011).

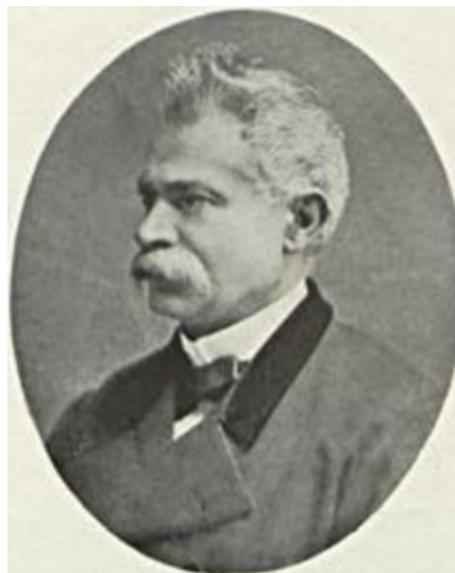
On the 8th *Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica* we came to submit preliminary results on the hypothesis of *Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza* having brought to Porto what appears to be a Haussmann's Paris urban reforming influence in the 1800s. If confirmed, the hypothesis will set an interesting question about the reasons for this influence. Also, we are led to achieving some understanding on integrating foreign morphologic urban influences within the given circumstances of a city, explicitly Porto. Thus, work has been done to better comprehend the Porto's urban morphogenesis in the century after.

Ending the present text, it is going to emerge an urban morphologic example about geometrical rigor on generating urban form.

That was a practice affiliated with French polytechnic engineering. Rigor was underneath knowledge and practice, being decisively active in French industrialization leading profile. Expressed through drawing the methodology did not neglect the circumstances of the Porto city and society.

ALGUNS INDÍCIOS DA LIGAÇÃO GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA À POLITÉCNICA FRANCESA

Importa atender a que Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza esteve também ligado ao ensino industrial no Porto, desde a sua origem, 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, de 1864, promovida pelo Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, João Chrysostomo de Abreu e Souza, quem tutelava o ensino industrial, a dita escola passaria a ser o Instituto Industrial do Porto. Note-se que 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 – declarara 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, Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza², então já como diretor interino do



² À direita, imagem do retrato de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza in Macedo, J. (1909; p. 351).

sucessor Instituto Industrial, encomendaria desse país com verbas disponibilizadas pela tutela. A sua filiação e dedicação ao ensino industrial e técnico, levá-lo-iam a ser convocado pelo Governo para participar em certames internacionais, como a Exposição Universal de Paris, de 1878. Lá, onde participara como vice-presidente da Comissão Portuguesa, mereceria uma condecoração por parte do ministério da instrução pública francês, pelas qualidades que revelara³.

Neste quadro e por semelhança de soluções formais para trechos de cidades diferentes, poderá legitimar-se a pertinência deste estudo, pelo que, julga-se, esclarecerá sobre em que medida seriam aplicáveis as eventuais influências e o que revelarão da circunstância da cidade do Porto e sua forma urbana em época de expansão.

No estudo em curso, procura-se descobrir possíveis influências francesas na forma urbana da cidade do Porto de então, sobretudo a partir das Atas da Vereações e do Conselho Municipal, e das Atas do Conselho Escolar do Instituto Industrial do Porto. Neste texto, tomar-se-á com maior atenção o traçado da “Rotunda da Boavista”, apoiado em alguns pontos de partida que o lançarão, 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 uma futura expansão da cidade a partir daí.

DUAS ATRIBUIÇÕES DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA NA JUNTA DAS OBRAS DA CIDADE

Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza foi, ainda, professor da Academia Politécnica do Porto, o primeiro docente com formação graduada obtida nessa mesma instituição – Engenharia Civil de Pontes e Estradas.

³ Macedo, J. (1909; p. 350).

Enquanto projetista, participou nas mais importantes obras civis, públicas e privadas, que se faziam na cidade, como por exemplo o Palácio de Cristal, ou o Palácio da Bolsa - onde colocara alunos seus a estagiar.

O ano de 1864 revelar-se-ia um ano desafiador e frutuoso para o engenheiro. Por um lado, acontecera a reforma do ensino industrial e, coincidentemente, impusera-se a necessidade de substituição interina de Parada Leitão, forçado a afastar-se da direção do Instituto Industrial por motivos de saúde. Ora, o Conselho Escolar do instituto escolheria Gustavo Adolfo. Iniciava, assim, uma atividade que passaria a efetiva e se estenderia largamente no tempo.

Foi também nesse ano que o engenheiro protagonista deste estudo foi convidado para o serviço na Junta das Obras da Cidade da Câmara Municipal do Porto.

Após a morte do primeiro-arquiteto da cidade, Joaquim da Costa Lima Júnior, a municipalidade chamaria Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza a assumir o cargo de engenheiro-chefe da Câmara Municipal do Porto, ficando ele responsável pela urbanização da cidade, de 1864 a 2 de janeiro de 1873. A decisão tomada pela Vereação fora no sentido de não promover qualquer um dos arquitetos da instituição, mas antes confiar no reputado engenheiro⁴, numa altura em que o município esperava lei reguladora do projeto de empréstimo para melhoramentos, em construção desde o seu lançamento na Vereação de 18 de agosto de 1863, sendo Presidente da Câmara o Visconde de Lagoaça.

Por outro lado, o ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o acima mencionado General João Chrysostomo de Abreu e Souza, à semelhança da renovação do ensino industrial em Portugal, seria, ainda, o responsável pelo Decreto de 31 de dezembro de 1864. Esse documento foi o instrumento legal que estava na resposta à clarificação das circulações, da propriedade, entre outros aspetos por regulamentar, ou regulamentados em legislação dispersa. Mas, mais, o Decreto obrigava Lisboa e o Porto a elaborarem um plano geral de melhoramentos. Ora, de acordo com o parágrafo único do Art.º 50 do dito Decreto, haveria de se constituir “uma comissão encarregada d’este plano”⁵. Assim, na Vereação de 4 de maio de 1865, os edis responderam com o nome de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza à pergunta enviada pelo Governador Civil, que pretendia recolher a indicação de quem seria o engenheiro que faria parte “da comissão que hade elaborar o plano de melhoramentos”⁶.

Foi neste quadro que o município veria o seu projeto de empréstimo aprovado pela Lei de 5 de maio de 1865. Assim, Gustavo Adolfo Gonçalves e

⁴ Cardoso, V. (2011).

⁵ Diário de Lisboa – Folha Oficial do Governo Portuguez, n.º 10, de 13 de janeiro de 1865, Lisboa, Imprensa Nacional [Disponível em: <https://ial.pt/cms/public/default/storage/content/pdfs/DecretoRegio1864-31dezembro.pdf>]

⁶ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB 121, fl17.

Souza entraria ao serviço também para dar cumprimento ao determinado nesta Lei, num gabinete que se restructurava. Nesse âmbito, o engenheiro municipal tinha para sua outra atribuição dar o devido arranque e seguimento às obras⁷ que abaixo se elencam, além das que estavam por concluir do projeto de empréstimo para melhoramentos anterior, aprovado pela Lei de 24 de dezembro de 1852.

1.^a Tabela, “obras informadas” [destacadas as obras previstas para a 1.^a série de levantamentos do empréstimo]:

1. Continuação rua da Boavista, além do que se obtiver por subscrição;
2. Continuação da rua da 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.

⁷Vasconcellos, J. M. C. N. L. (1866; pp. 149-155).

2.ª Tabela, “obras em estudo”:

1. Abertura da rua da Batalha;
2. Abertura da 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.

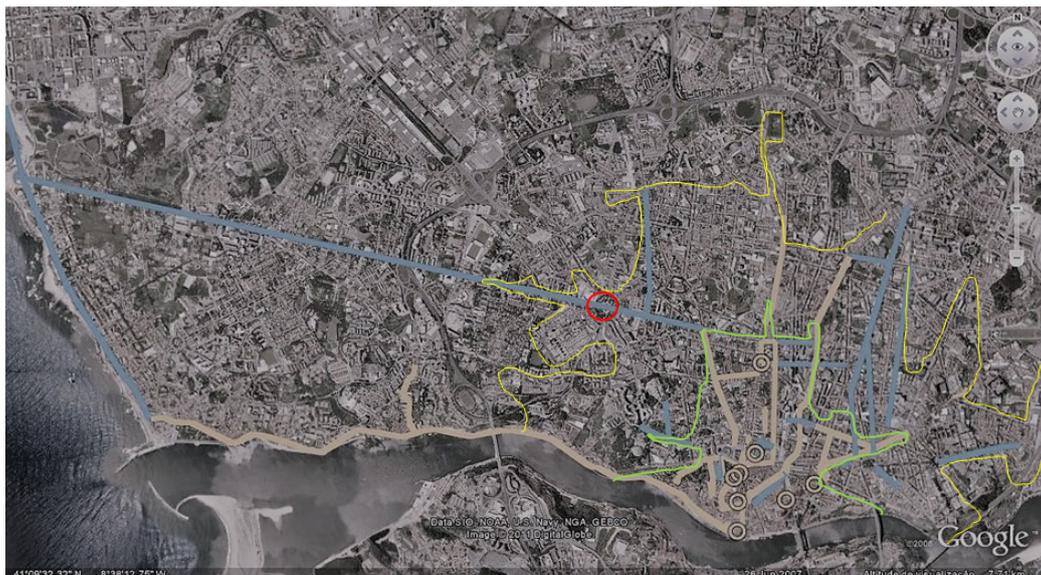


Figura 1 (desenho sobre imagem *Google Earth*).

- Verde - “Limite do Território Urbano em 1813” [Adaptado do *Ante-Plano Geral de Urbanização*, 1948, da Câmara Municipal do Porto]
- Amarelo - “Limite do Território Urbano em 1892” [Adaptado do *Ante-Plano Geral de Urbanização*, 1948, da Câmara Municipal do Porto]
- Vermelho - “Rotunda da Boavista”, a partir de 1872
- Sépiea - Melhoramentos previstos no empréstimo aprovado pela lei de 1852
- Azul - Melhoramentos previstos no empréstimo aprovado pela lei de 1865

Mapeadas estas apostas, em conjunto com os melhoramentos aprovados em 1852, verifica-se a cidade que territorialmente merecia a atenção dos decisores políticos à época. Daí, ressalta para este estudo a vontade de ligar a cidade ao mar. Numa primeira fase, trabalhando o percurso à cota baixa, junto ao Rio. Com o segundo projeto de empréstimo, à cota mais alta, previa-se concretizar o antigo eixo dirigido do Quartel de Santo Ovídio até ao Forte de São Francisco Xavier, no penedo do Queijo, mantendo a Boa Vista ao longo do rasgamento do percurso⁸, desde o ponto alto em Santo Ovídio, onde ficava a quinta da Boa Vista, descendo suavemente até à beira-mar.

⁸ Veja-se a “Carta de Declives” do Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto, in Oliveira Ramos, L.A. (2.ª Ed.1995; p.123).

A *BOA VISTA* DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA PARA A “CARTA TOPOGRAPHICA DA CIDADE DO PORTO”

Para o serviço do Decreto de 1864 – naturalmente também para o da Lei de 1865 – faltaria cartografia urbana científica de base. Concorria por estes anos próximos a ocasião dos trabalhos de Triangulação Geral do Reino, sob Filipe Folque, Diretor-Geral dos Trabalhos Geodésicos e Cartográficos do Reino. Foi empreitada que levou à realização da *Carta Corographica do Reino*, 1:100.000, impressa entre 1856 e 1904, e desde logo à publicação da *Carta Geographica de Portugal*, em 1865 e na escala de 1:500.000. Iniciava-se a cartografia científica em Portugal⁹. Disponibilizavam-se as referências científicas e técnicas necessárias para que pudesse começar a surgir cartografia de base científica de suporte às operações urbanísticas que se queriam mais coordenadas, amplas e de longo horizonte. O modelo dos “melhoramentos” estava associado a parcelas do problema, a levantamentos pontuais ou setoriais, a possibilidades limitadas de financiamento. Por estes anos, o rasgo era mais ambicioso. Ciente, a Câmara Municipal do Porto pedira em 1862 a triangulação do Porto¹⁰.

O Decreto de 31 de dezembro de 1864, além da viação, polícia, construção e conservação de estradas, regulava as ruas e edifícios no interior de cidades e outras povoações, nomeadamente e no caso do Porto e de Lisboa, declarava vir a mandar fazer um *plano de melhoramentos*¹¹. Para tais planos, o documento obrigava ao cumprimento de um conjunto de parâmetros minuciosos e atentos a muitas das dimensões da urbanização organizada e salubre. Inclusive, acautelava, com uma série de medidas preventivas para a construção que se fizesse até aos ditos planos entrarem em vigor. Forçosamente, tais empreitadas implicariam uma cartografia urbana científica de base que sistematizasse planimetrias e altimetrias necessárias à definição do plano urbano e à construção da/na cidade. Contudo, os processos foram demorados e apenas, em 1867, a Vereação de 19 de setembro¹² pôde registar a notícia oficial de que se concluíam todos os cálculos de triangulação que serviriam de base à planta topográfica da cidade. Portanto, a Câmara Municipal do Porto poderia abrir concurso público para a execução da sua planta topográfica, visando suportar os futuros estudos de urbanização.

⁹ Fernandes, M.G. (2010) e Fernandes, M.G. (2011).

¹⁰ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto no Biennio de 1862 1863...”, CMP, Porto, CMP 1864, p.52: “a de 22 de Julho de 1862 em que pedimos que pela direcção dos trabalhos geodesicos do reino se mandasse proceder aos trabalhos da triangulação da cidade, indispensaveis para ser virem de base a uma planta topographica cadastral, cuja utilidade todos reconhecem, e já se acha occupado n'este serviço desde o 1.º de Setembro ultimo o engenheiro Filippe Joaquim de Souza Quintella, que incessantemente se occupa dos trabalhos, que lhe foram incumbidos”.

¹¹ “Art. 50.º O governo mandará proceder, nos termos do artigo 34.º [«O Governo mandará immediatamente proceder a um plano geral de melhoramentos da capital,...»], ao plano dos melhoramentos da cidade do Porto. Šúnico. A comissão encarregada d'este plano será composta por um engenheiro ao serviço das obras públicas, de um engenheiro ou architecto proposto pela camara municipal e do delegado de saude n'aquella cidade.”

¹² Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB 123, fl17.

Ora, tomado aquele tempo, o cumprimento do Decreto de 1864 atrasava. Apenas em 1869 a Câmara Municipal do Porto pôde anunciar a abertura, então, de concurso para o levantamento da cidade, após apresentação à vereação, e sua aprovação, do “plano e convicções do programma elaborado pelo engenheiro civil da Câmara para a arrematação da empreza do levantamento da planta topographica da Cidade do Porto”¹³ O referido “programma”, mais um exemplo da *Boa Vista de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza*, seria publicado no Diário do Governo, n.º 213, de 20 de setembro de 1869¹⁴. Este é um documento revelador, pois ilustra o conhecimento de que o engenheiro municipal dispunha, abrindo caminho ao rigor e fineza de detalhe da obra científica e gráfica de Telles Ferreira, a “Carta Topographica da Cidade do Porto - Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira”, 1892.

Desde logo o programa impunha a escala 1/500 como a base para o levantamento. Definia o perímetro da parte cheia de cada folha da carta como um quadrado de 1 metro de lado, implicando que cada folha abordasse 25 hectares de terreno. A edilidade forneceria a triangulação, referida ao observatório do Castelo de S. Jorge, em Lisboa, e de tal modo organizada que cada folha conteria dois pontos trigonométricos, para boa orientação do que caía representado dentro da folha. Era estabelecida, ainda, apertada margem de erro, limite para que uma folha pudesse ser rejeitada pelo especialista que, nomeado pela câmara, avaliaria do rigor das medidas dos polígonos, da qualidade do pormenor desenhado e do rigor das cotas de nível. O programa exigia um “rigoroso levantamento” das altimetrias, em duas fases de apuro, “para se traçarem depois as curvas de nível, as quaes facilitam a exacta configuração do terreno”. Previa-se que a *nuvem de pontos* fosse ter expressão física no terreno: “Em uma das esquinas em que as ruas e travessas se cruzam ou terminam, nos largos e praças, se marcará em altura conveniente um traço horizontal, por cima do qual se escreverá o valor da cota de nível que lhe pertencer. Depois a camara municipal mandará pôr n’este lugar uma chapa de ferro fundido em que se veja o traço e os algarismos da cota, tudo em relevo.”

Territorialmente é ampla de abrangência do foco do programa, por exemplo, inclui faixa significativa da margem esquerda do Douro, em Vila Nova de Gaia. Já relativamente às características que o “empresario” deveria ter em conta para a representação do edificado, o programa determinava uma distinção entre público e privado. Ao nível da expressão gráfica do cadastro, apontava à partida o caminho que tomaria a carta resultante, a de Telles Ferreira: “propriedades particulares (...) podem ser apresentados por

¹³ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB 124, fl 7v.

¹⁴ Diário do Governo, n.º 213, de 20 de setembro de 1869, Lisboa, Imprensa Nacional [Disponível em: https://digigov.cepese.pt/pt/pesquisa/listbyyearmonthday?ano=1869&mes=9&tipo=a-diario&filename=1869/09/21/D_0214_1869-09-21&pag=2&txt=20%20de%20setembro%20de%201869]

massas, mas marcando-se-lhes os seus limites junto ás vias publicas.” O detalhe era exigido também “Na parte não edificada [na qual se] distinguirá também os terrenos em que se dá qualquer especie de cultura d’aquelles em que a não houver por estarem applicados a outros usos.”

Do ponto de vista contratual, o documento estabelecia, no seu artigo 12.º, o prazo de 3 anos para que a empresa ficasse concluída. Apesar deste otimismo – agora fácil de assim ser classificado –, certamente, as qualidades do “programma” de Gustavo Adolfo teriam motivado o pedido feito pela Câmara Municipal de Coimbra¹⁵, para que a sua homóloga portuense lhe enviasse uma cópia do documento.

Concluindo na esteira do acima exposto, o trabalho para um plano de melhoramentos suportado em cartografia urbana de base pospor-se-ia, afastando-se de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza.

O FORTE CONTRIBUTO DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA PARA A ABERTURA DA RUA DA BOAVISTA

Se para o cumprimento do Decreto de 1864 a cartografia urbana de base era determinante, para a concretização dos melhoramentos da Lei de 1865 a anterior prática de projeto não terá sido impeditiva.

Voltando aos melhoramentos previstos nos projetos de empréstimo aprovados em 1852 e 1865, e à figura 1, importa lembrar que o segundo projeto fora lançado pela autarquia em 1863, durante mandato do Visconde de Lagoaça, tendo sido ajustado ao longo dos dois anos em diálogo interno e com o governo. Esse tempo explicará que no articulado da Lei de 1865, Art.º 5¹⁶, por um lado, se ordenassem as intervenções de acordo com a ocasião da inauguração do Palácio de Cristal, mas, por outro lado, se submetessem os restantes melhoramentos aprovados ao Decreto de 31 de dezembro de 1864.

Todavia, embora concentradas as primeiras atenções aos melhoramentos urbanos nas áreas ligadas ao Palácio de Cristal¹⁷, a inaugurar com a abertura da “Primeira Exposição Internacional Portuguesa”, a 18 de setembro de 1865¹⁸, não saíam da primeira linha da lista de melhoramentos dois deles de âmbito mais estruturante a uma escala concelhia – a estrada da Foz a Leça de e a abertura da rua da Boavista.

¹⁵ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB 124, fl 128v.

¹⁶ “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”, in Vasconcellos, 1866, pp. 149-155.

¹⁷ Veja-se o exemplo dessa opção na contribuição para a demora da abertura da que viria a ser a rua de Oliveira Monteiro; assunto referido durante este simpósio, em Cardoso V. (2011).

¹⁸ A exposição encerraria a 30 de janeiro de 1866.

Prevedo-se que a primeira abriria na Primavera de 1866¹⁹, vejamos com mais detalhe a Boavista. Será precisamente pela ação do engenheiro protagonista desta investigação que ocorreram muitos desenvolvimentos ligados à rua da Boavista.

A rua da Boavista terá começado a ser aberta à época dos Almadás, nos finais do século XVIII, a partir do Campo de Santo Ovídio (Praça da República), aos pés do Monte da Lapa e entroncando nesse campo com a antiga estrada para Braga, que o ladeia; é sobejamente conhecida a “Planta Geral da Rua Nova da Boa Vista Segundo a forma do q.^{ue} já se acha edificado”, de Theodoro de Souza Maldonado, aprovada em Junta de Obras Públicas em junho de 1794.

No “Plano Topographico. E supplemento do Plano de encanamento actual da agoa que vem de Paranhos á cidade, e do novo caminho que o mesmo cano deve tomar.”, aprovado em 26 de agosto de 1825 a rua aparece desenhada mais para poente, bem para lá do cruzamento com a estrada para Vila do Conde pela costa, a rua de Cedofeita e continuação. Mas, noutra planta do mesmo ano, embora anterior – “Mostra-se o projecto de continuação da Rua da Bôa Vista, e suas Travessas desde o Passal do Priorado de Cedofeita, até ao caminho que vai do sítio do Bom Sucesso para Francos freguezia de Rama[]de” –, a definição do desenho é melhor e fica claro que a rua está representada como já rasgada até ao entroncamento da sua projetada travessa, a qual viria a ser a rua de Santa Isabel. Dez anos depois verifica-se na “Planta topographica levantada em Agosto de 1835, compreendendo todos os terrenos do Bom Sucesso, Viella da Balas, e Caminho de Francos, para por elle se estabelecer huma comunicação entre Bom Sucesso, e Falperra [a Ramada Alta], (...)” que a situação seria a mesma. Posteriormente, no projeto “Plano para a continuação da Rua da Boavista desde o ponto a que se acha levada, até cruzar a Estrada de Matosinhos (...)” aprovado a 30 de março de 1854, a rua está desenhada com a expressão gráfica de coisa existente, até à rua Tenente Valadim e antiga rua das Condominhas. No entanto, aparece já desenhada com expressão mais ténue – significando ser ainda projeto – a continuação até à Fonte da Moura, no limite do conceito a poente, embora cruzando o caminho do Ouro a Matosinhos.

Centrando agora nas atas da Vereação e nos Relatórios da Gerência da Câmara Municipal do Porto, do intervalo deste estudo, é possível continuar a recolher contributos para o retrato da cronologia da abertura da rua da Boavista, a partir de uma outra perspetiva.

Referidos que são os ditos relatórios ao biénio que terminava, verifica-se naquele publicado em 1866 o anúncio de que a rua estava em construção entre a rua de Santa Isabel e a barreira que acompanhava o caminho do Bom

¹⁹ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1864 1865...”, CMP, Porto, CMP 1866, p.8:

“A estrada da Foz a Leça da Palmeira, que sem duvida fica sendo o mais bello passeio dos arredores do Porto, achase já muito adiantada, e deve ficar concluída antes dos fim da proxima Primavera”.

Sucesso à Falperra²⁰. O trecho era dado como pronto no relatório de 1868, estando nivelado o seu leito até ao mirante de Wanzeler²¹.

Na edição de seguinte, 1870, reportavam a completude da rua até ao mirante do Wanzeller e informavam que estaria para construção próxima o restante trecho até ao limite do concelho²², vindo a ser comunicado como concluído no relatório de 1872²³. Contudo, em 1874 escrevia-se: “A *rua da Boa-Vista* acha-se finalmente concluída [em macadam] e aberta ao transito publico até ao lugar da Fonte da Moura, que é o limite do concelho.”²⁴

Nesta visão comparada, deteta-se um desfasamento temporal entre o desenhado e o redigido, denotando o carácter tendencialmente projetivo implícito nos desenhos. Por outro lado, sublinha-se que durante o período em estudo, terá sido dado um bom impulso conducente à finalização da obra, dentro dos limites do concelho. Para tal será de considerar, quer os efeitos da Lei de 1865, quer o correspondente dinamismo na ação do engenheiro Gonçalves e Souza.

Pereira de Oliveira, destacou que na planta municipal de 1903 a rua da Boavista aparecia finalmente desenhada com expressão de obra pronta até ao “local da futura Praça de João Gonçalves Zarco”²⁵, em frente ao Oceano. Ou seja, só após a integração de novos terrenos no concelho do Porto, na esteira da Estrada da Circunvalação.

²⁰ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1864 1865...”, CMP, Porto, CMP 1866, p.7:

“a rua da Boa-Vista já se acha arrematada e em construção desde a rua de Santa Isabel até á barreira, junto ao caminho que vai para o Bom Successo.”

²¹ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1866 1867...”,CMP, Porto, CMP 1868, p.16:

“A importante obra da rua da Boa-Vista foi uma das que tiveram maior desenvolvimento durante o biennio findo, pois que não só se concluiu a parte compreendida entre a travessa de Cedofeita e o sitio da barreira, mas tambem ficou nivelado todo o leito da rua, desde este ultimo sitio até ao mirante do Wanzeler, restando apenas proceder a pequenos movimentos da terra para o completo acabamento da obra. O seguimento d'esta importante rua até ao limite do concelho, no logar da Fonte da Moura, a entroncar ahi com a estrada de Mathozinhos, é uma obra de tanta utilidade publica e de tão reconhecida necessidade...”

²² “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1868 1869...”, CMP, Porto, CMP 1870, p.11:

“a importantíssima obra da abertura da Rua da Boa-Vista até ao lugar da Fonte da Moura, limite do Concelho, na estrada de Mathosinhos: está completamente prompta até ao mirante do Wanzeller, e d’ahi até ao lugar da Fonte da Moura, em via de construção.”

²³ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1870 1871...”, CMP, Porto, CMP 1872, pp.11-13:

“pelo lado do nascente; a abertura da rua da Boa vista até ao limite do concelho, no logar da Fonte da Moura, estrada de Mattozinhos, que está finalmente concluida e pagas todas as expropriações que foi necessario fazer, assim como estão feitas todas as vedações e muros de suporte, restando unicamente concluir um desaterro no extremo da rua, ao pé da Fonte da Moura, trabalho a que se está procedendo e que em breve tempo ficará concluido, sendo depois necessario, para seu completo acabamento, proceder ao empedramento desde o mirante do Wanzeller até entroncar com a estrada de Mattozinhos.”

²⁴ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1872 1873...”, CMP, Porto, CMP 1874, p.10.

²⁵ Oliveira, J.M.P. (2007, 1.ª Ed. 1973; p. 331).

A MEIA ROTUNDA DA BOA VISTA DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA

Será neste panorama de abertura da rua da Boavista que se estudará a morfogénese da dita “Rotunda”.

A começar, remete-se o leitor para o “Projeto para abertura e alinhamento de rua, entre a Rua da Boavista e o Carvalhido” documento registado com a data de 1850. Neste documento está desenhada uma praça contígua à rua de Santa Isabel, entre o passal de Cedofeita e a Falperra. Sobre esta fase da obra de abertura da rua da Boavista e sobre esse local, poder-se-á encontrar já algum estudo, relativo ao período entre 1825 e 1871, no texto de 2011, base de uma comunicação à IV edição deste Simpósio²⁶.

Pretende-se com este exemplo deixar a possibilidade de ser de aceitar que, na lógica do urbanismo coevo, a ideia de grandes espaços públicos abertos pudesse trazer para o contexto deste eixo urbano a criação de um desses espaços, em local próximo do que, como se viu na figura 1, seria linha de perímetro urbano por essa época.

Noutra vertente, resultante da necessidade de dar cumprimento às leis da década de 1830, saídas do novo regime, um cemitério aparenta ter sido a oportunidade que convocou uma solução morfológica também apropriada para algumas outras questões. De acordo com o Decreto de 21 de setembro de 1835, a Câmara Municipal do Porto adquiriu terrenos para o seu cemitério municipal a oriente, em 1838. Quase uma vintena de anos depois, em 1855, o Município adquiriu a Quinta da Agra do Monte, mais uns outros terrenos contíguos, para poder dar serventia aos cidadãos do lado ocidental da cidade. Próxima da rua da Boavista a quinta tinha de perímetro uma forma quase retangular. Tal facto contribuiria decididamente para a definição do perímetro do cemitério, o qual ao longo dos anos teve necessidade de ir sendo alargado, procurando-se, cumulativamente, conseguir levar a “quadrar”²⁷ a sua forma final. Acrescente-se que, os lados desse perímetro definiam uma obliquidade relativamente ao eixo da rua da Boavista, dada pela circunstância de a quinta facear o caminho que do Bom Sucesso por ali seguia para Ramalde. Esse ângulo será o mote compositivo para a solução aprovada em Vereação e que saíra da Junta das Obras da Cidade, dirigida por Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza.

Datada de 1855 a aprovada “Planta para a formação de Cemiterio Publico ao Nordeste da Cidade”²⁸ (figura 2), ilustra as configurações acima descri-

²⁶ Cardoso, V. (2011), ver figura 4 (reconstituição cartográfica a partir de Meireles, M.A. (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).

²⁷ Atitude por várias vezes referida como atinente para definir a forma do cemitério de Agramonte, quando nos “Relatório da Gerência da Camara Municipal do Porto” relativos aos biénios em estudo se relatava sobre a aquisição de terrenos conducentes à expansão do Campo Santo.

²⁸ Como assim é referida no “Acórdão do Conselho do Districto”, de 4 de agosto de 1855, que autoriza a aquisição dos terrenos. Mas referenciado nos arquivos da municipalidade como “Nova rua para o cemitério d’Agramonte e Variante no prolongamento da nova rua já rasgada para o cemitério d’Agramonte” ou “Rua da Boavista e terrenos adquiridos para o Cemitério Ocidental”, cota do Arquivo Municipal do Porto: D-CDT/A3-343.

tas para os terrenos do cemitério de Agramonte e apresenta lançado em esboço uma transversal perpendicular à rua da Boavista – como outras que ligavam o eixo estruturante a pontos próximos, ou tratavam do cruzamento deste com caminhos preexistentes – e que faria o acesso ao futuro cemitério, a partir da nova e grande via de circulação. É de sublinhar que esta transversal aparece referida como uma das obras que compunham a primeira lista do projeto de empréstimo promovido pelo presidente Visconde de Lagoaça, na Vereação de 18 de agosto de 1863²⁹, e que, como já referido, iria dar lugar à Lei de 5 de maio de 1865. De facto, era um assunto candente. Mas, outras ações retiraram-lhe a urgência, até porque havia sempre o caminho original para acesso – do Bom Sucesso a Ramalde –, enquanto o cemitério ia sendo construído. Assim, a transversal não figuraria na listagem aprovada.



1855

1892

Figura 2: Excerto da “Planta para a formação de Cemiterio Publico ao Nordeste da Cidade”, 1855, e um excerto da Carta de Telles Ferreira, de 1892. Fonte: Câmara Municipal do Porto.

Embora fora da lista do projeto de empréstimo, o assunto, naturalmente, emergiria, dado o avanço da urbanização pela área. Assim, em 1871 na reunião de Vereação de 14 de setembro, “Por proposta do Senr. Ver.dor [António Caetano] Rodrigues Vice Presidente deu-se ordem á Junta das Obras para estudar a communição por meio d’uma rua entre o cemiterio d’Agramonte e a rua d’Boavista.”³⁰ Na sequência dessa ordem, surgiria (figura 3) a

“Planta em que se observão diversos projectos de novas ruas e alinhamento d’outras, que a Ex.^{ma} Camara Municipal projecta rea-

²⁹ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB 120, fls. 96v e 97.

³⁰ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-125, fl. 7v.

lizar e entre elles se vê o de uma rua directa que parte da rua da Boa Vista, onde tem o seu principio n'uma Praça semicircular, para o eixo da capella do Cemiterio d'Agramonte a fim de communicar d'este para a mesma rua da Boa Vista, cujos projectos vão nesta mesma planta designados a tinta carmim, salvo na parte em que por resolução da mesma Ex.^{ma} Camara, [?] as alterações que vão designadas por linhas de tinta azul, prevalecendo n'esta parta[?] estas linhas, e não as das linhas de tinta carmim”

aprovada na reunião de Vereação de 29 de agosto de 1872, tendo sido anunciada a aprovação da mesma pelo Conselho de Distrito na reunião de Vereação de 12 de setembro seguinte³¹.

Tanto pelo título descritivo, como pelo desenho vasto e muito claro, fica elucidada a importância do cemitério de Agramonte, assim como da sua rua de acesso, para a forma da praça que se aprovava. Já a opção pelo perímetro semicircular advirá da necessidade de a praça ser a solução de fazer cruzar com a rua da Boavista alguns caminhos que por esse local concorriam, sem recorrer à solução da transversal perpendicular à rua principal.



1872

1892

Figura 3: Excerto da “Planta em que se observão diversos projectos de novas ruas...”, 1872, e um excerto da Carta de Telles Ferreira, de 1892. Fonte: Câmara Municipal do Porto.

Cuidava-se, especialmente, na necessidade de responder a uma expansão que se estimava pelas áreas entre esse ponto e o rio Douro, estimulada pela presença do novo Palácio de Cristal. Detalhadamente, das três radiais a sul, a situada mais a poente é a que estabelecerá o acesso ao cemitério, a

³¹ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-125, fls. 69 e 70, respetivamente.

mais a nascente seguiria para o Palácio de Cristal e para sul, a radial do meio encontraria a rua do Campo Alegre. Importa ainda destacar para a morfogénese da praça e suas radiais, o facto de que estas seguiam uma composição geométrica bem assertiva. No entanto as radiais só apareciam desenhadas segundo uma mesma direção, em planta, até certo ponto, a partir do qual, geralmente, a direção era ligeiramente alterada, permitindo que a radial atingisse o destino que se lhe apontava. A terminar, falta referir que pelo flanco norte ficou registada a possibilidade de uma rua em direção à Ramada Alta, em substituição das viela e rua das Valas, entroncando em cotovelo com a rua da Boavista, ao centro do semicírculo. A rua projetada seguiria um desenho algo simétrico ao Estrada Nova do Carvalhido [rua de Oliveira Monteiro], também do risco de Gonçalves e Souza. Com esta proposta de solução seria dado um outro desenho à anteriormente apontada na já mencionada “Planta topographica levantada em Agosto de 1835, compreendendo todos os terrenos do Bomsucesso, Viella da Balas, e Caminho de Francos, para por elle se estabelecer huma comunicação entre Bomsucesso, e Falperra, (...)”, em que essa nova rua era apresentada em linha reta desde o largo do Bom Sucesso à porta da barreira no topo da rua das Valas.

Pouco depois, na Vereação de 17 de outubro de 1872 começaram a aprovar expropriações necessárias, atendendo prioritariamente àquelas mais diretamente implicadas no caminho do cemitério.

A DEMISSÃO DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA E OS NOVOS DESENVOLVIMENTOS NA “ROTUNDA”

Porém, a 2 de janeiro de 1873 Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza pediu a sua exoneração da Junta das Obras da Cidade da Câmara Municipal do Porto, em carta muito direta e sem justificações:

“Remetto a VEx.^a o incluso requerimento para que se digne apresental-o á Ex.ma Camara na proxima sessão, a fim de obter d’ella a minha prompta exoneração do logar que se dignou conferir-me.”³²

Na Vereação do mesmo dia, durante a resposta à correspondência, expressaram o seguinte:

“Do engenheiro civil Gustavo Adolpho Gonçalves e Souza pedindo a sua exoneração do cargo que exercia n’esta municipalidade: resolveu-se que fosse aceite declarando-se na acta que a Camara sentia que aquelle empregado não quisesse continuar no serviço do Municipio”.³³

³² Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-909: Livro 133, “Próprias” fl.6.

³³ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-125, fl. 88v.

Como já trazido em 2011 a este Simpósio, M. (1909, p.174) informava que Gonçalves e Souza pedira a sua exoneração “por legitimo pundonor”. De facto, não tendo sido possível encontrar mais informação, os Livros de Atas, os Livros de correspondência e as publicações de Orçamentos e de Relatórios da Gerência da Câmara Municipal do Porto permitem construir uma conjectura para a justificação daquele pedido, enquanto não se encontram mais sólidas informações.

Será possível que a pressão de trabalho na Junta das Obras, em crescendo num período de tanta realização, não tenha encontrado, nem forças, nem confortável reconhecimento, por parte do engenheiro Gonçalves e Souza. Chega-se a esta hipótese, porque, olhando para os Relatórios da Gerência, encontraram-se referências à vantagem de uma reformulação da orgânica da Junta, pelo menos por duas vezes entre 1866 e 1869³⁴. Seria na Vereação de 31 de dezembro de 1873³⁵ que efetivariam uma reformulação da Junta, na oportunidade da eminente contratação de novo engenheiro municipal. No fundo, desenvolvimento semelhante ao que acontecera à época da contratação de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza. Ressalve-se, porém, que a partir do novo contrato a celebrar, o novo engenheiro municipal passaria a auferir um salário anual três vezes superior ao que terá sido o de Gonçalves e Souza, mas iria acrescentar às suas responsabilidades a tarefa de levantar a *planta da cidade*. Não obstante, nas redações recolhidas, está expresso o reconhecimento de que, até essa data, nem o valor pago aos técnicos seria o mais adequado, nem a quantidade de trabalho seria a justa³⁶.

No ano de 1873, novos desenvolvimentos haveria no desenho para a “Rotunda”. Sem a direção de Gonçalves e Souza na Junta das Obras, foi aprova-

³⁴ “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1866 1867...”, CMP, Porto, CMP 1868, p.20 e “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de 1868 1869...”, CMP, Porto, CMP 1870, p.13.

³⁵ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-125, fls. 143 e 143v.

³⁶ Da referida vereação: “O Senr P.^{te} apresentou e leu uma proposta fundamentada sobre a conveniencia de se da nova organização á Junta das Obras Municipaes elevando os ordenados d’um engenheiro civil com obrigação de levantar a planta da cidade á quantia de 1.200\$000 reis annuaes, e o dos architectos a 500\$000 reis, e creando um novo lugar de desenhador com o ordenado de 250\$000 reis, devendo reunir-se diariamente nos Paços do Concelho: esta proposta foi unanimemente approvada.”

Do “Relatório da Gerencia da Camara Municipal do Porto durante o Biennio de de 1872 1873...”, CMP, Porto, CMP 1874, p.13: “Está finalmente approvada pela camara a reforma ou nova organização da Junta das obras, e com quanto d’essa reforma resulte algum augmento de despeza, será isso sufficientemente compensado pelos serviços que ao municipio e ao publico devem provir d’ella. A antiga Junta, pela maneira por que estava organizada, não podia, a despeito da sua boa vontade, preencher a difficil missão de que estava encarregada, fazendo o serviço dependente d’ella com a promptidão e regularidade que o interesse publico reclamava; e nem a camara podia exigir aos membros da Junta mais presteza e assiduidade nos muitos e variados assumptos em que ella tinha de entender, e que lhe estavam affectos, attenta a escassa ou antes mesquinha remuneração que lhes dava. Querer que um engenheiro, competentemente habilitado, dedique todo o seu tempo e intelligencia ao serviço da camara para receber d’ella apenas 400\$000 reis como remuneração de seu trabalho annual, é querer uma cousa quasi impossivel; e o que acabo de dizer com relação ao engenheiro dava-se igualmente com os dois architectos, um dos quaes vencia annualmente 300\$000 reis e o outro 280\$000. Parece-me, pois, que organizada a repartição, segundo as bases adoptadas pela camara, está satisfeita, em proveito do publico e do municipio, uma necessidade ha muito reclamada.”



1873

1892

Figura 4: Excerto da “Variante no seguimento da rua das Vallas sobre a rua da Boavista”, de 1873, e um excerto da Carta de Telles Ferreira, de 1892. Fonte: Câmara Municipal do Porto.

do na Vereação do dia 31 de dezembro³⁷ a “Variante no seguimento da rua das Vallas sobre a rua da Boavista” (figura 4), da autoria de José Luiz Nogueira e Pedro d’Oliveira³⁸, arquitetos de longa data na Junta das Obras. Passado o ano de 1873, um ano sem a participação de Gonçalves e Sousa, poderá ficar a dúvida se a variante é projeto em que tenha ainda havido um contributo de Gonçalves e Souza, ou não. A resposta tenderá claramente para a segunda hipótese. Apesar do título e a propósito dele, essencialmente, esta *variante* desenha um semicírculo simétrico ao do projeto de 1872, relativamente ao eixo da rua da Boavista, para, agora também a norte, resolver outras três direções, numa lógica semelhante ao que se desenhara para o semicírculo a sul. As direções seriam as seguintes: a radial situada mais a nascente retomaria o caminho da rua das Valas, a radial a poente o caminho para Francos e, para a radial a norte, a meio da composição, não é apresentada qualquer pista desenhada, embora pudesse facilmente ter essa radial sido pensada para ser dirigida à Praça do Exército Libertador (limite de três antigas freguesias), como de facto hoje acontece.

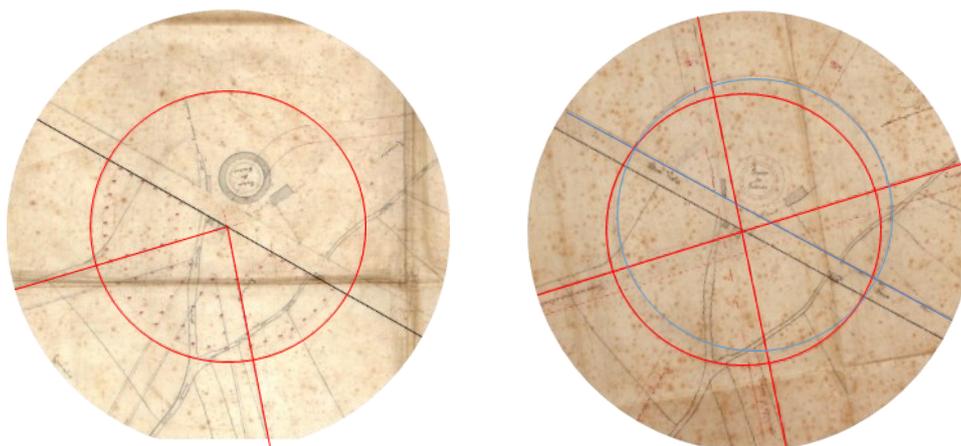
Nesta proposta, os seus autores afirmavam ter conseguido o alinhamento da radial substituta da rua das Valas pela radial de acesso ao cemitério, e argumentavam ter estabelecido “verdadeira regularidade e symetria”³⁹, com a vantagem estética dos alinhamentos retilíneos.

³⁷ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB-125, fls. 143v.

³⁸ Cota do Arquivo Municipal do Porto, A-PUB/5765, “Orçamentos 1868 -1879”, fls. 84v. e 85.

³⁹ Idem: “A planta ... oferece uma variante no seguimento da rua da Vallas sobre a rua da Boavista; o completamento da Praça approvada para aquelle local e a indicação de projectos de novas ruas a seguirem para o lado Norte da dita rua da Boavista sobre o Conselho de Bouças, ... ficando por este modo estabelecida verdadeira regularidade e symetria tambem...[a] rua em frente do Cemiterio de Agramonte, que já se acha rasgada, virá a ser no seu prolongamento com a rua da Vallas, até a nova estrada do Carvalho numa só linha recta, o que não poderá deixar de ser considerado por VEx.cia como uma obra bella e muito apreciavel, dando-se ainda por esta forma a vantagem de que junto ao ... Hospital Militar de D. Pedro 5.º ficará uma boa proporção de terreno que poderá ser adquirido ... para ampliar a cerca ..., e servir de passeios aos convalescentes, ...[e] não affecta o custo das expropriações, nem o custo das obras d’arte que tem de fazer-se.”

Contudo, o desenho nada indica sobre o argumentado: para esta tipologia de estudos, o olhar atendo à coerência entre os dois tipos de documentos é central. Há uma incoerência causada por falha na definição do eixo de simetria. Pelo desenho, verifica-se que os autores escolheram o eixo da rua da Boavista para eixo de simetria gerador do novo semicírculo, a norte. Consegue-se assim que os centros dos semicírculos incidam em cada um dos respetivos lados da rua. Mas, ao pretenderem os alinhamentos das radiais opostas, colidem com o facto de as radiais do semicírculo original terem sido desenhadas em função do centro desse semicírculo. Ora, se como os autores escreveram [notas 37 e 38], a “rua em frente do Cemiterio de Agramonte (...) já se acha rasgada”, presumindo-se que de acordo com o projeto de 1872, pois este projeto é uma *variante*, então não “virá a ser no seu prolongamento com a rua da Vallas, até a nova estrada do Carvalhido numa só linha recta,” pelo que acima ficou apontado.



1872 e 1873

Figura 5: Excertos da “Planta em que se observão diversos projectos de novas ruas...”, 1872 (esquerda), e da “Variante no seguimento da rua das Vallas sobre a rua da Boavista”, de 1873 (direita). Fonte: Câmara Municipal do Porto.

- Preto – Reta de incidência do centro da circunferência geradora da meia rotunda de 1872
Vermelho (1872) – Princípio gerador da meia rotunda de 1872 (concurso dos segmentos de reta é o centro da circunferência)
Azul – Reta de incidência do centro da circunferência geradora da meia rotunda de 1873 e a própria (o centro existe na perpendicular à reta tirada pelo centro da circunferência de 1872
Vermelho (1873) – Princípio gerador da meia rotunda de 1873 (extensão para norte das linhas geradoras da 1.^a solução)
NOTA: – Estas imagens não substituem uma análise física dos documentos originais.

A BOA VISTA DE GUSTAVO ADOLFO GONÇALVES E SOUZA: *GRANDE PARQUE ENTRE A ROTUNDA E A QUINTA DA PRELADA*

Num pequeno texto publicado em 1909⁴⁰, José Macedo, como assinou este antigo discípulo de Gonçalves e Souza, descreveu-nos um pouco do perfil e do percurso do mestre. É muito provável que se trate de José de Macedo Araújo Junior, também engenheiro de nomeada, e eventualmente também M., o qual, nesse mesmo ano, escrevera sobre o mestre n' "O Tripeiro", como atrás citado. A averiguar.

Mas, é nesse texto que José Macedo lista obras riscadas e construídas por Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza, enquanto engenheiro municipal, e na qual inclui a proposta que terá ideado para norte da meia rotunda: "o grandioso projecto de um grande parque entre a mencionada rotunda e a Quinta da Prelada."

Infelizmente, no âmbito desta investigação e até ao momento, não foi possível encontrar desenho ou outra referência que ilustre, ateste ou contradiga esta informação. Seria extremamente desafiante se, porventura, do *grande parque* de Gonçalves e Souza houvesse projeto, desenho ou esboço, e de lá se pudessem retirar indícios que o colocassem na esteira do trabalho do contemporâneo Adolphe Alphand e do *Sérvice des promenades et plantations*, da Paris de Haussmann.

Pelo que de facto temos, revela-se o semicírculo desenhado sob a direção de Gustavo Adolfo mais próximo de um racionalismo, de um rigor conceptual, bem expresso pelos engenheiros politécnicos franceses, do que a "Rotunda" da Boavista de 1873 no seu conjunto. A circunstância própria do Porto, assim como de outras localidades, neste e noutros momentos, exigirá conhecimento e flexibilidade do projetista, para que a importação de referências e modelos possa ter o sucesso esperado, e Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza certamente teria essa *Boa Vista*.

A fechar, lançam-se desafios.

A partir da cartografia urbana histórica, coadjuvada pela documentação oficial produzida nas instituições, neste texto abordou-se alguma da exploração que vai sendo feita sobre forma urbana, a partir da intervenção do engenheiro municipal na cidade que se expandia. Noutra ocasião procurar-se-á melhor conhecer a reforma da cidade consolidada que se rompia, através do desvelar da *Boa Vista* de Gonçalves e Souza também nesse contexto: casos da rua Biquinha, rua das Congostas, rua da Nova Alfândega e rua do Barredo⁴¹.

⁴⁰ Macedo, J. (1909).

⁴¹ Cardoso, V (2015): a questão do Barredo, abordada no período de 1936 a 1974, não esquece Gonçalves e Souza, pp. 339-344.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A cartografia histórica utilizada é propriedade da Câmara Municipal do Porto e está acessível *online* em: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>

As Atas das Vereações, Orçamentos e Relatórios da Gerência da Câmara Municipal do Porto estão disponíveis *online*, no mesmo local onde encontramos a cartografia histórica, ou no Arquivo Municipal.

- [Lisboa: AHMOP, Processo Individual, cx. 10 José Manuel Pedreirinho, Dicionário dos arquitetos no activo em Portugal do século I à atualidade (Porto: Edições Afrontamento, 1994), 57].
- ALVES, J. J. B. (1998). O Porto na Época dos Almadás – Arquitectura. Obras Públicas, Vol. I. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- ALVES, L. A. M. (2003). O Porto no Arranque do Ensino Industrial (1851-1910). Porto: Edições Afrontamento.
- ALVES, L. A. M. (2005). ISEP 150 Anos – memória e identidade. Porto: ISEP/Edições Gémeo.
- ALVES, L. A. M. (2006). ISEP: “Identidade de uma Escola com raízes oitocentistas” *in* Sísifo: Revista de Ciências da Educação. Lisboa, nº1. p. 57-70.
- Anuário da Academia Polytechnica do Porto do anno lectivo de 1882-1883. Porto: Typographia Central. 1883.
- Anuário da Academia Polytechnica do Porto do anno lectivo de 1884-1885. Porto: Typographia Occidental. 1885.
- CARDOSO, V. (2011), “Morfologia Urbana nas «freguesias mais exteriores»” *in* IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, FLUP [disponível em: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/resumos/108.pdf>].
- CARDOSO, V. (2015). Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974 (Tese de Doutoramento), Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto [policopiado].
- COSTA, M. A. N. (2013). O Ensino Industrial em Portugal de 1852 a 1900 (Subsídios para a sua história). Lisboa: Academia Portuguesa de História, 1990.
- COSTA, P., OLVEIRA, J. C. B. (2010) – O Museu do Instituto Superior de Engenharia do Porto: o ensino industrial e o saber fazer. Coleções Científicas de Instituições Luso-brasileiras: Património a ser descoberto. Rio de Janeiro. p. 243-254.
- Diário de Lisboa – Folha Oficial do Governo Portuguez, n.º 10, de 13 de janeiro de 1865, Lisboa, Imprensa Nacional [Disponível em: <https://ial.pt/cms/public/default/storage/content/pdfs/DecretoRegio1864-31dezembro.pdf>]
- Diário do Governo, n.º 213, de 20 de setembro de 1869, Lisboa, Imprensa Nacional.
- FERNANDES, M. G. (2005). 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, FAUP Publicações.
- FERNANDES, M. G. (2010). “O estudo da morfologia urbana em Portugal” *in* Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia 6 a 9 de outubro 2010, Porto: FLUP.

- FERNANDES, M.G., (2011). “A Carta Topográfica da Cidade do Porto entre a cartografia e o urbanismo português”, in *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo*, Porto. Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp.7-13.
- M. (1909). “Professores extintos” in *O Tripeiro*, Porto, Série I, Ano II, n.º 47, outubro de 1909, pp. 173-174.
- MACEDO, J. (1909). “Os Grandes Professores Portuenses” in *Brasil-Portugal*, n.º 262, 16 de dezembro de 1909, Ed. A Editora, Lisboa. pp. 349-351.
- MEIRELES, M. A. (1982). *Catálogo dos Livros de Plantas*. Porto: Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto.
- OLIVEIRA, J.M.P. (2007) *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.
- OLIVEIRA RAMOS, L.A. (direção)(1995, 2.ª Ed).*História do Porto*. Porto: Porto Editora.
- SERRA, A. D. C. (1989). *História do Instituto Industrial do Porto*. Porto: [s. n.].
- TAVARES, R. (2011), *A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892— Uma Base Cartográfica Para a Gestão Urbanística Municipal*, in *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo*, Porto. Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp.14-19.
- VASCONCELLOS, J. M. C. N. L. (1866). *Collecção Official da Legislação Portuguesa*. Lisboa: Imprensa Nacional.

* Primeira publicação. Resumo, alargado, publicado em: *Atas do VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, pp. 201-202, ISBN: 978-989-8969-57-6 (<https://slbcartografia.wixsite.com/edicao2019/livro-de-atas>).

Folha em branco