



Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”

Vasco Cardoso - vcardoso@fba.up.pt ;

Cartografia Histórica, Morfologia Urbana, Porto

No âmbito de estudos de doutoramento sobre Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”(Cardoso,1990) da cidade do Porto, procurar-se-á conhecer o território que, com a Estrada da Circunvalação, em 1895, passou a integrar o concelho. No presente momento da investigação, torna-se necessário clarificar o território e as morfologias existentes à entrada do período que se aponta para o início do intervalo de tempo balizador do trabalho de investigação–1932, com o plano de Ezequiel de Campos.O levantamento aéreo do concelho, de 1939, na sequência do Decreto-Lei n.º24802, de 21 de Dezembro de 1934, obrigando os municípios à promoção de plantas topográficas para base dos trabalhos conducentes à elaboração de planos gerais de urbanização, revela um território que em pouco difere do marco da cartografia histórica urbana que é a Carta de Telles Ferreira, de 1892. Para a Morfologia Urbana e para este estudo, desses documentos cartográficos, interessa o enfoque nas vias de comunicação radiais que relacionavam a cidade com o território mais vasto da região.

Estas infra-estruturas, inicialmente estradas, mas finalmente ruas, andaimaram a urbanização do território. De facto, aquelas vias de comunicação são pré-existências assinaladas desde, pelo menos, o período castrejo. Os sucessivos limites da cidade foram-nas formalizando gradualmente como ruas, quando as incluíam, e deixando de fora das responsabilidades municipais os tramos excluídos e, por isso, deixando de fora dos seus arquivos documentos reveladores dessas formas. Será com os Almadás e com a vontade de se regular o crescimento da cidade, que estes eixos ganharam maior expressão estruturante. No século XIX, do quadro de uma constante falta de verbas e de um inexistente ou reduzido corpo técnico civil, disponíveis em municípios de médias dimensões (Fernandes,2003), o Porto, no balanço desses dados com a dimensão do seu território, pôde, de algum modo, reflectir apenas a falta de verbas: sempre que havia crise nas remessas do Brasil (Alves,1994); e durante a crise da cinza–*Oidium tuckeri*, na década de 1860. Este contexto entronca no não muito claro limite da cidade (Pereira de Oliveira,1973, Rio Fernandes,1993 e Ribeiro da Silva,1995). E o limite é relevante, sobretudo, porque estabeleceu no território a fronteira das atribuições de responsabilidades

IV SIMPÓSIO LUSOBRASILEIRO DE CARTOGRAFIA HISTÓRICA



na realização e manutenção das formas urbanas públicas e estabeleceu os limites fiscais das contribuições para o cofre do município.

O Governo iniciava a empresa de dotar o país com uma rede de estradas, quando a 24 de Dezembro de 1852 aprovou um empréstimo para obras de melhoramentos na cidade do Porto. Em 1863, ainda sem ter concluído todos os melhoramentos aprovados, o município do Porto, alegando o grande crescimento da cidade, mas confrontando-se com a escassez de recursos, elaborou um outro projecto de empréstimo para realizar mais obras de melhoramentos, sendo esse aprovado a 5 de Maio de 1865. Muitos destes melhoramentos são, de facto, extensões de urbanização. Os dois grandes conjuntos de melhoramentos foram documentados pelo município, com a execução de plantas para a definição das obras, complementadas com os necessários orçamentos para expropriações e vedações. E, inclusive, tendo em conta as circunstâncias orçamentais referidas, fizeram propostas ao Governo para execução partilhada de algumas estradas, ainda que no interior dos limites fiscais sobrepostos ao território, sendo que se anteciparam e elaboraram os processos da documentação desenhada e escrita que as fundava. Assim, é possível encontrar nos arquivos municipais documentação relativa a obras que, inicialmente, se previam ser pagas em parte pelo Estado. À frente destes documentos-muito ricos de informação sobre o território, cadastro e forma urbana, sobretudo de um espaço até então rural-e das obras consequentes estiveram os serviços municipais, numa primeira fase com Joaquim da Costa Lima e depois da sua morte, em 1864, com Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza.

A Carta de Telles Ferreira, terminada em 1892, entre todos os méritos que se lhe reconhece, para este estudo traz ainda a clareza da forma realizada com os referidos melhoramentos e expansões do espaço urbano.

A metodologia utilizada para o propósito enunciado apoia-se no estudo dos três documentos cartográficos que se foram referindo, lendo camadas, sobrepondo camadas e lendo as sobreposições. Assim, pelo confronto de três registos, através de um corte temporal, espera-se contribuir para o conhecimento do território que se foi urbanizando. Por outro lado, o conhecimento recolhido na leitura e interpretação de documentação escrita complementar a leitura e interpretação da documentação base - a desenhada.

Pretende-se conhecer as estratégias e as tácticas estruturantes do delinear das estradas/ruas que estabeleçam a comunicação do Porto com a região. Pretende-se conhecer a relação entre as ruas/estradas realizadas e o território de perfil rural onde se desenharam. Procurar-se-á esclarecer o leque de soluções conseguidas, desde o alinhamento em linha recta, passando pelo somatório de segmentos de linhas rectas, pela estrada paralela à pré-existente, pelo ramal e terminando na solução da “porção de estrada que ficou defeituosa por se ter deixado de seguir a directriz mais conveniente” (O Comércio do Porto, 1868).