

A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo

Mário Gonçalves Fernandes (Org.)

Folha em branco

A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo

Mário Gonçalves Fernandes (Org.)

2021

U. PORTO
FLUP FACULDADE DE LETRAS
UNIVERSIDADE DO PORTO

CEGOT
Centro de Estudos de Geografia
e Ordenamento do Território

FCT
Fundação
para a Ciência
e a Tecnologia

FICHA TÉCNICA

Título:

A Cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo

Organizador:

Mário Gonçalves Fernandes

Autores

Helder Trigo Gomes Marques

Luís Paulo Saldanha Martins

Mário Gonçalves Fernandes

Nuno Gomes Oliveira

Rui Manuel Vieira Passos Mealha

Vasco Manuel Baptista da Silva Pinto Cardoso

Produção gráfica:

Claudia Manuel

Edição:

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Ano de edição:

2021

Local de edição:

Porto

Suporte:

Eletrónico

ISBN: 978-989-8969-79-8

DOI: <https://doi.org/10.21747/9789898969798car>

Alojado na Biblioteca Digital da FLUP

URL: <https://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id022id1745&sum=sim>

ÍNDICE

Autores <i>Sínteses curriculares</i>	I – II
--	--------

A cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo – <i>posfácio</i> com pretensão a <i>interlúdio</i> <i>Mário Gonçalves Fernandes</i>	III – X
--	---------

Cartografia Urbana

As plantas ‘De Guimarães’ e ‘De Vila do Conde’, da Biblioteca Nacional do Brasil <i>Mário Gonçalves Fernandes</i>	3
---	---

Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864–1926) <i>Mário Gonçalves Fernandes</i>	17
---	----

Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores” <i>Vasco Cardoso</i>	37
---	----

As cidades que o Porto poderia ter sido <i>Vasco Cardoso</i>	57
--	----

A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto <i>Mário Gonçalves Fernandes, Rui Passos Mealha</i>	87
---	----

A <i>Boa Vista</i> de Gustavo Adolfo Gonçalves e Souza (1818–1899) <i>Vasco Cardoso</i>	107
---	-----

A propósito do mercado de levantamentos cartográficos urbanos no Portugal oitocentista (Chaves, 1881) <i>Mário Gonçalves Fernandes</i>	129
--	-----

Cartografia da Vinha e do Vinho

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho <i>Helder Marques, Mário Gonçalves Fernandes</i>	145
---	-----

Mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865–1908) <i>Mário Gonçalves Fernandes, Helder Marques</i>	171
---	-----

Mapas temáticos da viticultura portuguesa: “Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.” (1942) <i>Mário Gonçalves Fernandes, Helder Marques</i>	187
--	-----

Em busca do(s) mapa(s) perdido(s): coalescência e fragmentação das demarcações pombalinas na definição territorial da região demarcada do Douro (1757–1761) <i>Helder Marques, Mário Gonçalves Fernandes</i>	199
--	-----

Cartografia e Turismo

Os guias de viagem, a cartografia e os fundamentos do turismo <i>Luís Saldanha Martins</i>	211
--	-----

Cartografia, Progresso e Turismo: apontamentos sobre o “Mappa Excursionista de Portugal” de 1907 <i>Luís Paulo Martins, Mário Gonçalves Fernandes</i>	231
O contributo da Cartografia Temática para a difusão do Turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura <i>Luís Paulo Martins, Helder Marques, Mário Gonçalves Fernandes</i>	241
Os mapas insertos nas descrições e guias de viagem a Portugal editados nos séculos XVIII e XIX <i>Luís Paulo Martins, Helder Marques, Mário Gonçalves Fernandes</i>	253
Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo <i>Luís Paulo Saldanha, Mário Gonçalves Fernandes</i>	267

Cartografias Outras

Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’ <i>Helder Marques, Mário Gonçalves Fernandes</i>	285
A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal <i>Mário Gonçalves Fernandes, Helder Marques, Nuno Oliveira</i>	297

AUTORES

sínteses curriculares

Helder Trigo Gomes Marques

(participação em 8 artigos)

Chaves, 25 de maio de 1956.

Licenciado em Geografia, FLUP, Universidade do Porto, 1980.

Mestre em Geografia Humana, Universidade de Coimbra, 1985, com a dissertação *A região demarcada dos vinhos verdes, ensaio de geografia humana*.

Doutor em Geografia Humana, FLUP, Universidade do Porto, 2000, com a tese *Modernidade e inovação na ruralidade do Noroeste de Portugal*.

Membro integrado do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT).

Professor da Faculdade de Letras da Universidade do Porto FLUP.

htrigo@letras.up.pt

Luís Paulo Saldanha Martins

(participação em 5 artigos)

Porto, 07 de maio de 1956

Licenciado em Geografia, FLUP, Universidade do Porto, 1980.

Mestre em Geografia Humana, Universidade de Coimbra, 1985, com a dissertação *Níveis Urbanos no Noroeste de Portugal – dimensão populacional e do comércio a retalho*.

Doutor em Geografia Humana, FLUP, Universidade do Porto, 1993, com a tese *Lazer, férias e turismo, na organização do espaço do Noroeste de Portugal*.

Membro integrado do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT).

Professor da Faculdade de Letras da Universidade do Porto FLUP.

lmartins@letras.up.pt

Mário Gonçalves Fernandes

(participação em 14 artigos)

Porto, 24 de fevereiro de 1960

Licenciado em Geografia, FLUP, Universidade do Porto, 1982.

Mestre em Geografia Humana, Universidade de Coimbra, 1993, com a dissertação *Viana do Castelo: Obras Públicas e Evolução do Espaço Urbano (1855-1926)*.

Doutor em Geografia Humana, FLUP, Universidade do Porto, 2002, com a tese *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança), 1852-1926*.

Membro integrado do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT).

Professor da Faculdade de Letras da Universidade do Porto FLUP.

mgfernand@letras.up.pt

Nuno Fernando da Ascensão **Gomes Oliveira**

(participação em 1 artigo)

Porto, 10 de fevereiro de 1956.

Diplomado em Ecologia Humana, Universidade de Bordéus, 1993 e Licenciado em Biologia, Universidade de Bordéus, 2012.

Mestre em Ecologia Humana, Universidade de Bordéus, com a dissertação *Contribution des équipements naturels pour les objectifs de l'éducation à l'environnement* (equivalência pela Universidade de Évora, 1995).

Doutor em Biologia, com especialidade de Ecologia, Universidade de Coimbra, 2014, com a tese *A Flore Portugaise e as viagens de Hoffmannsegg e Link a Portugal (1795-1801)*.

Membro do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT).

Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia e FAPAS - Associação Portuguesa para a Conservação da Biodiversidade.

nuno@nuno-oliveira.com

Rui Manuel Vieira Passos **Mealha**

(participação em 1 artigo)

Cidade da Beira (Moçambique), 03 de maio de 1953.

Licenciado em Arquitectura, FAUP, Universidade do Porto, 1986.

Provas de Aptidão Pedagógica, FAUP, 1994, com a dissertação *Considerações sobre o planeamento urbano e desenho da cidade*.

Doutor em Arquitectura, FAUP, Universidade do Porto, 2016, com a tese *Aspectos da actuação urbanística entre programas, planos e projectos: programas, tempos e formas do projecto urbano – a Carta da Asprela*.

Membro integrado do Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo (CEAU-FAUP).

Professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto (FAUP).

rmealha@arq.up.pt

Vasco Manuel Baptista da Silva Pinto **Cardoso**

(participação em 3 artigos)

Viana do Castelo, 04 de maio de 1970.

Licenciado em Arquitectura, FAUP, Universidade do Porto, 1995.

Doutor em Geografia, FLUP, Universidade do Porto, 2015, com a tese *Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974*.

Membro integrado do Instituto de Investigação em Arte, Design e Sociedade (i2ADS) e membro colaborador do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT).

Professor da Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto.

vcardoso@fba.up.pt

A cartografia como meio de conhecimento: cidades, viticultura e turismo – *posfácio* com pretensão a *interlúdio*

Mário Gonçalves Fernandes

Quando se reúnem textos já publicados, testemunhos de trabalho feito, parece adequar-se a transmutação do expectável *prefácio* em *posfácio*, onde se expliquem circunstâncias e articulações, se delineiem provisórias conclusões e se apontem caminhos e continuidades. É esse exercício que aqui se giza, com génese assinalada pela planta *De Guimarães*, encontrada em Budapeste, em 2005, e da qual, simbolicamente, se extraiu um “pedaço” para compor rosto a este livro.

No entusiasmo primordial de divulgação dessa planta, entre investigadores portugueses e brasileiros interessados na história da cartografia, assentou o primeiro passo para as cerca de duas dezenas de contributos que, ao longo de mais de uma década, foram apresentados por um grupo de investigadores, predominantemente do Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT), aos Simpósios Luso-Brasileiros de Cartografia Histórica (SLBCH), suporte e essência da presente obra.

Na conferência de Budapeste (*21st International Conference on the History of Cartography*, 2005), onde apresentamos o Engenheiro-Mor Manoel de Azevedo Fortes e o seu *O Engenheiro Portuguez* (1728/1729) como promotores, incontornáveis, da normalização da simbologia e dos elementos utilizados na cartografia portuguesa, fomos surpreendidos com a notável planta *De Guimarães*, mesmo se de forma indireta, através das fotografias apresentadas por Maria Dulce de Faria, da Biblioteca Nacional do Brasil, para cujo acervo a planta viajara, na primeira década de Oitocentos, no espólio da corte portuguesa, integrando o atlas factício “Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado”.

A planta *De Guimarães*, na altura provisoriamente atribuída ao século XVII, surgia como documento excepcional para uma cidade cuja planta conhecida mais antiga era de 1863/67. Reconhecendo o valor do documento, para Guimarães como para a cartografia urbana portuguesa, tratamos de encetar o respetivo estudo, desenvolvido no âmbito de projeto de investigação de pós-doutoramento denominado “A Planta de Guimarães da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro” e aprovado pela Fundação de Ciência e Tecnologia, sendo então possível ajustar a datação da planta *De Guimarães* para entre

1562 e 1570, confirmando-se, pelo conteúdo e rigor da representação, que se tratava de uma preciosidade cuja divulgação se impunha.

Aqui chegados, importa assinalar a hospitalidade e disponibilidade com que Maria Dulce de Faria e a sua equipe nos recebeu (a mim e ao Helder Marques), em meados de 2007, na cartoteca da Biblioteca Nacional do Brasil, bem como sublinhar a generosidade e o privilégio da orientação que me concedeu o Professor Maurício de Almeida Abreu, fundador do Núcleo de Pesquisa de Geografia Histórica do Departamento de Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro e nome cimeiro da Geografia brasileira e da geografia histórica do Rio de Janeiro, cujo estudo iniciou pelo século XIX alargando-o, depois, aos primeiros séculos do período colonial, frutificando na *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*, a sua última e extraordinária obra, publicada em 2010 e aqui evocada em jeito de homenagem póstuma e renovado reconhecimento.

Uma primeira divulgação da planta *De Guimarães*, a curiosos, estudiosos e técnicos locais, foi concretizada na oportunidade oferecida pela realização do *IV Congresso Histórico de Guimarães* (outubro de 2006, com atas de 2009), aprazando-se para mais tarde a divulgação entre os geógrafos portugueses, o que aconteceria no *VI Congresso da Geografia Portuguesa* (outubro de 2007) já depois, portanto, do contacto direto com a planta. Finalmente, a possibilidade de divulgação entre os estudiosos da história da cartografia, portugueses e brasileiros, apareceria com o anúncio da realização do *III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, em 2009, em Ouro Preto, onde seria apresentada a comunicação cujo texto constitui o primeiro contributo deste livro.

A divulgação da planta “De Guimarães” teve, naturalmente, consequências, nomeadamente com a sua publicação, por iniciativa da Sociedade Martins Sarmiento (2009), numa reprodução útil, em papel, mas com dimensões questionáveis (aproximadamente 710 x 1340 mm) por não alcançarem as do original (834 x 1540 mm) apesar de pouco faltar para tal. Terá havido alguma razão de economia que desconhecemos e a mesma explicará a simplificação na atribuição da data para “c. 1569”, replicada por outros autores (José Ferrão Afonso, Marta Oliveira e Sílvia Ramos, 2013, p. 9), apesar de debaterem a datação, alargada, de 1562 a 1570, bem como a datação concordante, estreitada, de 1568-70, apontada por Rafael Moreira em email enviado a Dulce de Faria (informação do registro catalográfico da Biblioteca Nacional do Brasil), no pressuposto de o autor da planta poder ter sido Simão de Ruão e, eventualmente, se ter deslocado a Vila do Conde e a Guimarães entre esses dois anos.

Na verdade, a comparação das plantas de ambas as povoações, facilitada pela recente publicação do conjunto dos *Mapas do reino de Portugal e suas conquistas: catálogo do atlas factício de Diogo Barbosa Machado* (Rabelo, Marina de Lima, Org., 2016; *De Vila do Conde*, p. 61; *De Guimarães*, p. 62),

permite constatar que foram, certamente, obra do mesmo autor, aceitando-se, para estreitar o intervalo, referir 1568-1570 como datação possível e provável. De qualquer forma, a divulgação da planta De Guimarães tem frutificado, quer pela utilização na arqueologia local, quer pela potenciação em contexto académico, como testemunhado pelo número 33 da revista *Monumentos* (2013), nomeadamente pelos artigos de autoria de M. Mónica Brito, de Mário Fernandes e, principalmente, de José Ferrão Afonso, Marta Oliveira e Sílvia Ramos. Melhoraram, enfim, as condições para o usufruto da planta que entretanto passou a estar disponível em versão digital, de acesso livre, com visualização de excelente resolução: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart1133141/cart1133141_1.html.

Concomitantemente, o *III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica* (2009) foi encarado como contexto adequado e pertinente para a primícia divulgação de um projeto de investigação desenvolvido em estreita colaboração com Helder Marques e centrado no estudo da cartografia sobre a viticultura e a vinicultura, sendo “Cartografia da vinha e do vinho: da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho, 1870-1950” a denominação escolhida para esta apresentação. No entanto, visando sublinhar a importância central do papel da cartografia como meio de conhecimento e intervenção, logo seria renomeada para “Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho”, aquando da subsequente publicação, em 2011, na revista *Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*, da Universidade Federal de Minas Gerais.

A empatia e a confiança dos colegas brasileiros (da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade Federal do Rio de Janeiro) atribuiu-nos a responsabilidade (conjuntamente com o Helder Marques e o Rui Tavares) de organizar o IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, no Porto e em 2011. Neste evento, que seria o maior SLBCH realizado até então (e até hoje), dar-se-ia continuidade aos contributos encetados (cartografia urbana e cartografia da vinha e do vinho) e seria iniciada a linha de cartografia e turismo, com a liderança de Luís Martins, assim ficando clarificadas as linhas que organizam os contributos de membros do CEGOT Porto a todas as edições dos Simpósios Luso-Brasileiros de Cartografia Histórica durante uma década (do III, em 2009, ao VIII, em 2019) e que estruturam o presente livro, testemunho e veículo para divulgação alargada.

No âmbito da linha da cartografia urbana, tem-se desenvolvido o aprofundamento da história da cartografia urbana em Portugal e da sua íntima relação com o planeamento urbano e o urbanismo, o que se consubstanciou numa exposição denominada “A Planta da Cidade do Porto do século XIX: cartografia e urbanismo”, sublinhando-se a importância maior do respetivo catálogo, bem como numa comunicação sobre as “Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)” (IV SLBCH, 2011), na

qual se esboçou a possível estruturação de um mercado de levantamento e produção de cartografia urbana de base, posteriormente reafirmada pelo exemplo de Chaves (VIII SLBCH, 2019).

Simultaneamente, em 2011 e em simpósios subsequentes, assinalam-se contributos de Vasco Cardoso e da colaboração entre Rui Mealha e Mário Fernandes (com divulgação alargada à ICA - Proceedings International Cartographic Association, 2, 30, Tokyo, 2019), todos sobre “pedaços” da cidade do Porto e todos legíveis como exercícios de análise de morfogénese urbana ancorados na utilização, entre outros mas primordialmente, de documentos cartográficos antigos enquanto elementos essenciais definidores de processo metodológico para o reconhecimento e a conceptualização da intervenção em espaço público. No aprofundamento desta linha, apesar de outros contextos (como o do ISUF – International Seminary of Urban Form), assinalam-se também as colaborações com Rui Paes Mendes e de novo com Rui Passos Mealha, sempre assentes no privilégio metodológico da morfogénese e da cartografia antiga, com ambos sobre cidades moçambicanas (Nampula: Fernandes, M. e Mendes, R. P., 2021; cidade da Beira: Fernandes, M.; Mealha, R. P. e Mendes, R. P., 2016), com o segundo num percurso de conceção, reflexão e divulgação em torno de projetos de intervenção elaborados para áreas urbanas antigas, consolidadas ou em consolidação, de cidades portuguesas (Fernandes, M. e Mealha, R. P., 2021).

Na linha da cartografia da vinha e do vinho, foram tratados inúmeros documentos cartográficos distribuídos ao longo de aproximadamente um século (meados do século XIX a meados do século XX), tendo sido possível destringir (como sublinhado no VII SLBCH e repetido em divulgação à ICA - Abstracts International Cartographic Association, 1, 77, Tokyo, 2019) duas fases em que o uso da cartografia foi essencial. A primeira desenvolveu-se no dealbar do último quartel do século XIX, quando os levantamentos e publicações da cartografia de base necessária o permitiram, e prolongou-se até à queda do regime monárquico. A segunda iniciou-se com a afirmação política do Estado Novo e encerrou-se, sensivelmente, pela década de 1950.

Em qualquer das fases, considerados os seus objetivos, registaram-se três tipos de documentos: os de divulgação, essencialmente ilustrativos; os de tratamento de informação estatística resultante da avaliação de valores de produção; os de intencionalidade operativa, visando a monitorização. No primeiro tipo incluem-se os mapas elaborados para exposições internacionais, onde se procurava afirmar e divulgar a vocação natural do país para a cultura da vinha, onde se incluem os relativos às exposições de Londres (1874) e de Paris (1878) (abordados no IV SLBCH, 2011) ou as cartas desenhadas sob a direção de Cinccinato da Costa para a exposição de Paris (1900). No segundo tipo referenciam-se mapas como os de Gerardo Pery (1890), de José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes (1888/89) ou o mapa “Produção vinícola, 1935” de Amorim Girão (1941).

Releve-se, de qualquer forma, o terceiro tipo de mapas, no qual a cartografia se consubstancia enquanto instrumento privilegiado de monitorização e suporte ao planeamento, como é o caso dos mapas relativos à monitorização do combate ao filoxera (1890-1893), dos mapas de suporte ao planeamento da rede de adegas cooperativas, elaborados no início da década de 1950 pela Junta Nacional do Vinho (ambos os casos abordados no III SLBCH, 2009) ou ainda pela cartografia inserta nos dois volumes da “Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.”, publicados em 1942, também pela Junta Nacional do Vinho (VII SLBCH, 2017).

Mais recentemente, entre demarcações vitivinícolas e cartografias e “em busca do(s) mapa(s) perdido(s)” (VIII SLBCH, 2019), analisaram-se os mapas conjecturais alternativos que o engenheiro-agrônomo Álvaro Moreira da Fonseca fez inserir na sua obra, em três volumes, publicada em 1949, os quais constituem um importante contributo cartográfico para o tema das demarcações Pombalinas (1757-1761).

Na linha cartografia e turismo, encetada por Luís Martins e contando depois, por sua iniciativa, com a colaboração de Mário Fernandes e de Helder Marques, a investigação desenvolvida, visando o conhecimento e enquadramento do contributo da cartografia para o desenvolvimento do turismo em Portugal, tem privilegiado o estudo das descrições e guias de viagem dos séculos XVIII e XIX e da respetiva cartografia, assim como, paralelamente, o tratamento de mapas temáticos específicos, individualizáveis e relativos a Portugal Continental, existentes no acervo da Biblioteca Nacional de Portugal e Google Books, acrescentando-se ainda, recentemente, uma abordagem preliminar do denominado Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP).

Assim, depois de num primeiro contributo Luís Martins ter demonstrado, a partir da análise do conteúdo dos guias Baedeker, a forte relação existente entre o crescimento dos guias de viagem, o aumento da cartografia neles incluída (em crescendo, quer de mapas quer de plantas, desde a década de 1840) e a divulgação das viagens, alargando a prática do “grand tour” para além do “tourist’ em formação” (IV SLBCH, 2011), sublinhar-se-ia depois a vulgarização da inclusão de mapas nos guias de viagem, na segunda metade do século XIX, nos de Baedeker como nos de Murray, clarificando um novo período, de informação mais seletiva e especializada, orientada para novos públicos, do “tourist” à média burguesia ascendente (VII SLBCH, 2017).

Paralelamente, procurando cruzar abordagens entre a cartografia e o turismo e mostrar a estreita relação entre a produção cartográfica, o conhecimento do país e o esforço pelo desenvolvimento, criando contextos de apelo à entrada de visitantes e ao turismo como instrumento de abertura de Portugal ao exterior, abordou-se e relevou-se a produção e difusão de cartografia dos inícios do século XX, a partir do tratamento do acervo digital dis-

ponível na Biblioteca Nacional de Portugal, que inclui, entre outros, o “Mappa de Portugal para o automobilismo” (1905), a “Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro” (1905), a “Carta de Portugal com a rede ferro-viaria, Principaes thermas e pontos de interesse a visitar” (1907) (VI SLBCH, 2015) e, evidentemente, também o «Mappa excursionista de Portugal» publicado pela Sociedade Propaganda de Portugal, em 1907 (V SLBCH, 2013).

Finalmente, iniciou-se (VIII SLBCH, 2019) a análise do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP), consubstanciado na produção de perto de duas centenas de publicações, a maioria com mapas retratando concelhos portugueses, mas também com representações supraconcelhias ou regionais, a exemplo do Algarve, Entre Douro e Minho ou o “Mapa dos arredores de Lisboa” e o “Viseu e Serra da Estrela”, produzidos a escalas menores. Publicados entre 1945 e 1977, visavam concretizar uma cobertura alargada do território nacional, tendo como principais objetivos a promoção turística e a informação económica sobre cada município representado, subjazendo-lhe uma certa pretensão científica sustentada pelo patrocínio de Amorim Girão, apresentado como “Ilustre Autor da ‘Geografia de Portugal’ e “Diretor da Faculdade de Letras de Coimbra”, o qual, de alguma forma, validava a pertinência e utilidade dos roteiros.

Naturalmente, outras cartografias também se nos impuseram, ora pela surpreendente fragilidade das opções cartográficas apresentadas, ora pela importância dos debates coevos em torno do conceito de “montanha” e da respetiva delimitação, bem como sobre as questões metodológicas relativas à cartografia de dados por freguesia, nas quais, aliás, se enquadra também a surpreendente *Carta da População de Portugal*, de 1929, que nos foi dada a conhecer por Nuno Gomes Oliveira, o qual desencaminhamos, circunstancialmente, dos seus interesses mais arreigados à área da biologia para os da história da cartografia temática (VI SLBCH).

A *Carta da População de Portugal*, de 1929, do Eng^o Constantino de Figueiredo Cabral (construída sobre as folhas da *Carta Corographica do Reino*, na escala 1:100.000) constitui importante documento a referenciar na história da cartografia temática portuguesa. Assentando a opção cartográfica na proporcionalidade da superfície dos círculos, como é geométrica e tecnicamente adequado, apresenta claros sinais de modernidade e apesar de surgir em contexto empresarial privado, deve ser integrada, por direito próprio, nos esforços de busca da adequada representação, por implantação pontual de valores absolutos da população, desenvolvidos na primeira metade do século XX por geógrafos reconhecidos e referenciados (Maria Helena Dias, 1991, pp. 11 e 25). Acrescente-se, a curiosidade da solução encontrada, um pouco ingénua, para lidar com as dificuldades de referenciação da informação estatística à base cartográfica ao nível da freguesia, outra das questões latentes, entre geógrafos, que se prolongaria pelo século XX.

Em termos estritamente cartográficos, decorre também destas questões o interesse da comunicação ao V SLBCH (2013), elaborada a partir de “Montanhas Pastoris de Portugal, tentativa de representação cartográfica” (de Orlando Ribeiro e M. Augusta Plácido Santos), cujos quatro mapas insertos, pretendendo representar a estrutura pecuária a Norte do Tejo, se salientam, singelamente, por serem os únicos mapas impressos a cores nas *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949* (1950), apresentando, simultaneamente, uma solução possível para contornar a inexistência de bases cartográficas com os limites administrativos das freguesias. Assinale-se, aliás, que nas mesmas *Comptes Rendus*, a continuação desse debate se torna evidente, sendo possível verificar uma disputa, implícita, entre Amorim Girão (“Portugal - Densidade da População por Freguesias (1940)”) e Orlando Ribeiro (“Une nouvelle carte de la répartition de la populations au Portugal”).

Concluindo, apesar de um dos contributos ser de nova lavra (relativo à comunicação de Vasco Cardoso no VIII SLBCH), agrada-nos, em boa verdade, encarar este texto *prefácio* como um *posfácio*, um momento de análise de percurso, de testemunho e divulgação alargada, como se referiu, mas também como *interlúdio*, reconhecedor da persistência de caminhos por percorrer e da vontade de contribuir para a história da cartografia urbana e da cartografia temática portuguesa, desde logo no reposicionamento da linha de investigação sobre a cartografia da vinha e do vinho num nível de divulgação superior, mais abrangente, e depois no aprofundamento e sistematização da investigação em relação à linha cartografia e turismo, continuando atentos, naturalmente, a outras cartografias.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, Maurício de Almeida (2010), *Geografia Histórica do Rio de Janeiro (1502-1700)*. Rio de Janeiro: Andrea Jakobsson Estúdio Editorial, Lda. & Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, 2 vols.
- AFONSO, José Ferrão; Oliveira, Marta M. P. A. e Ramos, Sílvia (2013), “Guimarães *ad radicem montis Latito*”. *Monumentos*, nº 33, pp. 6-19. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural.
- BRITO, M. Mónica (2013), “Paço dos Duques de Bragança em Guimarães: alguns vetores de leitura”. *Monumentos*, nº 33, pp. 74-87. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural.
- DIAS, Maria Helena (1991), *Contributos para o Atlas de Portugal: O Mapa da Distribuição da População Portuguesa em 1981*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, INIC, Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica, Relatório nº 10.
- FERNANDES, Mário (2013), “O centro histórico de Guimarães: formulações, desígnios, planos e substância”. *Monumentos*, nº 33, pp. 20-37. Lisboa: Direção-Geral do Património Cultural.

- FERNANDES, Mário and Marques, Helder (2019), "Thematic cartography of Portuguese winegrowing (1850–1952)", Abstracts International Cartographic Association, 1, 77, Tokyo - <https://doi.org/10.5194/ica-abs-1-77-2019>.
- FERNANDES, Mário and Mealha, Rui P. (2019), "Urban cartography in the morphogenetic analysis of urban spaces: the case of the Boavista axis in the city of Porto", Proceedings International Cartographic Association, 2, 30, Tokyo - <https://doi.org/10.5194/ica-proc-2-30-2019>.
- FERNANDES, Mário and Mealha, Rui P. (2021), "Morphogenetic analysis as a basis for intervention in the old urban areas of Portuguese cities", Proceedings International Seminar of Urban Form ISUF 2020, Salt-Lake City, pp. 288-295 (<https://doi.org/10.26051/OD-PEF7-TKC4>).
- FERNANDES, Mário and Mendes, Rui P. (2021), "From a geostrategic position to an urban node: the urban form of Nampula, Mozambique", Proceedings International Seminar of Urban Form ISUF 2020, Salt-Lake City, pp. 385-413 (<https://doi.org/10.26051/OD-EXY9-DXWM>).
- FERNANDES, Mário; Mealha, Rui P. e Mendes, Rui P. (2016), "Beira, uma paisagem modernista na África Tropical". Paraná, *Urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 8, n. 1 (Jan./Abr. 2016), pp. 155-166 (<http://www2.pucpr.br/reol/index.php/urbe?dd1=15978&dd99=view>).
- RABELO, Marina de Lima (Org.) (2016), *Mapas do reino de Portugal e suas conquistas: catálogo do atlas factício de Diogo Barbosa Machado*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional.
- SOCIEDADE MARTINS SARMENTO (2009). "De Guimarães. Planta Manuscrita, c. 1569". Guimarães: Sociedade Martins Sarmento.

Cartografia Urbana

Folha em branco

As plantas 'De Guimarães' e 'De Vila do Conde', da Biblioteca Nacional do Brasil

Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no III SLBCH, Ouro Preto, 2009 **

RESUMO

No âmbito das fontes para o estudo das aglomerações urbanas, os documentos cartográficos apresentam-se como elementos incontornáveis, tornando-se o seu conhecimento um aspecto essencial para a compreensão da morfogénese urbana. Neste pressuposto, importa continuamente aprofundar os contributos para a história da cartografia urbana portuguesa, o que passa quer pelo estudo de acervos de arquivos, quer pela análise sistematizada dos documentos cartográficos relativos a cada urbe.

Nesta comunicação visa-se contribuir para esse esforço, divulgando e analisando dois documentos cartográficos existentes na Biblioteca Nacional do Brasil, no Rio de Janeiro, para onde viajaram no espólio da corte portuguesa na primeira década de Oitocentos, fazendo parte dos "Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado", que faleceu em 1773. Da planta 'De Vila do Conde' já existia notícia em Portugal, enquanto a 'De Guimarães' foi apresentada por Maria Dulce de Faria, bibliotecária daquela instituição, na 21st International Conference on the History of Cartography (Budapeste, 2005), tendo sido, entretanto, por mim estudada e divulgada no IV Congresso Histórico de Guimarães (2007).

Ambas as plantas representam as povoações na perspectiva ortogonal e com grande pormenor. Apesar de não se encontrarem datadas, existem indícios seguros de se tratar de exemplares Quinhentistas, constituindo, também por isto, documentos fulcrais para a história da cartografia urbana portuguesa e, naturalmente, para a renovação dos estudos sobre as urbes cartografadas.

ABSTRACT

In the context of sources for the study of urban agglomerations, cartographic documents are presented as essential elements, making them an essential aspect for understanding urban morphogenesis. In this assumption, it is important to continually deepen the contributions to the history of Portuguese urban cartography, which includes both the study of archives and the systematic analysis of cartographic documents related to each city.

This communication aims to contribute to this effort by disseminating and analyzing two cartographic documents existing in the National Library of Brazil, in Rio de Janeiro, where they traveled in the estate of the Portuguese court in the first decade of the 1800s, being part of the “Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado”, who died in 1773. From the urban plan 'De Vila do Conde' there was already news of it in Portugal, while 'De Guimarães' was presented by Maria Dulce de Faria, librarian of that institution, at the 21st International Conference on the History of Cartography (Budapest, 2005), having, however, been studied and disseminated by me at the IV Guimarães Historical Congress (2007).

Both urban plans represent the villages in an orthogonal perspective and in great detail. Although they are not dated, there are certain indications that they are from the 16th century, constituting, also for this reason, key documents for the history of Portuguese urban cartography and, of course, for the renewal of studies on the mapped cities.

CARTOGRAFIA URBANA

A partir do século XIX é expectável encontrar representações cartográficas ortogonais a partir de levantamentos de grande escala para qualquer cidade portuguesa, surgindo quase sempre associadas às fases mais significativas de planeamento e transformação dos aglomerados urbanos, ou seja, a segunda metade do século XIX, a primeira república e parte do Estado Novo, particularmente até à década de 1950.¹

O mesmo não se passa em relação aos períodos anteriores, sendo raros ou inexistentes, por exemplo, os exemplares de plantas urbanas conhecidas do século XVI, que representem a totalidade ou partes dos aglomerados urbanos portugueses ou de sua raiz. Mesmo no caso das cidades mais importantes, a começar por Lisboa e Porto.

Sabe-se que a representação ortogonal em plano geométrico conheceu no século XVI “os seus primeiros adeptos entre os engenheiros do Rei” de França² e que, em Portugal, além das plantas de fortificações inseridas no Livro das Fortalezas, de Duarte D’Armas (ca. 1509-1516)³, mais notabilizado pelas “vistas” de povoações, também os engenheiros reais nos deixaram alguns excelentes exemplos de plantas urbanas, como a Planta do Funchal de ca.1570⁴, a Planta da vila de Sesimbra de 1570⁵ ou a planta da vila de Cas-

¹ Mário G. FERNANDES, 2005.

² Philippe PROST, 1994, p. 89.

³ Manuel da Silva CASTELO BRANCO, 1997.

⁴ Rui CARITA, 1982.

⁵ Rafael MOREIRA, 1994b.

cais e a planta do porto de Sines⁶, ou ainda as plantas “De Vila do Conde” 1568/70⁷ e a recentemente encontrada “De Guimarães”.

No entanto, são exemplos raros e apenas a partir da acção de Luis Serção Pimentel (1613-1678) e, principalmente, de Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749), ambos engenheiros-mor do reino com papel incontornável na formação dos engenheiros militares (particularmente o segundo⁸), é incrementado o número de plantas representando a totalidade ou partes dos aglomerados urbanos portugueses ou de sua raíz.

De qualquer forma, apesar das especificidades de cada caso, apenas as cidades mais importantes, pela sua dimensão e função ou pela sua localização militarmente estratégica, assistiram às intenções e concretizações de intervenção e transformação dos seus espaços, testemunhadas por representações ortogonais, em plantas e planos dos engenheiros militares, nomeadamente das povoações do cordão litoral e nas raianas.

Desde meados do século XV que, com o aparecimento da artilharia pirobalística, se inovou gradual e radicalmente nas fortificações militares, substituindo-se o empirismo e a verticalidade das fortificações medievais pela erudição e a horizontalidade das fortificações abaluartadas, cuja eficácia apenas seria questionada a partir do século XVIII⁹. Além disso, passou a “conceber-se o território como uma unidade”, estruturando-se a sua defesa a partir da capital e privilegiando-se “os sítios que tivessem maior importância estratégica dentro do ‘plano territorial’”.¹⁰ Assim, até ao século XVIII, não se tratando de povoações de fronteira, da costa marítima ou de estuário, nem pertencendo a alinhamentos interiores fortificáveis, poderá classificar-se como quase improvável a possibilidade de existência de qualquer documento cartográfico.

Neste sentido, sendo Vila do Conde uma povoação litoral e com importante estuário, é com naturalidade que se reconhece a existência da planta Quinhentista “De Vila do Conde”, bem como a “Carta hydrographica da Costa de Portugal desde Villa do Conde athe a foz do Douro” (anterior a 1792, visto que ainda não representa a ponte de pedra então construída)¹¹, ou, ainda, o “Mapa das villas do Conde e Azurara”, de José Francisco de Paiva (1821).

No mesmo sentido, Guimarães, apesar de ver os velhos muros perderem a sua função, enquanto cidade interior não beneficiou das atenções abaluartadoras dos engenheiros militares, nem testemunhou, por não ser portuária, as preocupações hidráulicas Setecentistas, outro dos motivos que justificam mui-

⁶ Inseridas no *Códice Cadaval* de 1594.

⁷ Rafael MOREIRA, 1994b.

⁸ Mário G. FERNANDES, 2006.

⁹ Rafael MOREIRA, 1994a, p. 37.

¹⁰ *Idem, ibidem*.

¹¹ Carta hydrographica da Costa de Portugal desde Villa do Conde athe a foz do Douro. - Escala ca.1:3.500 (gráficas de 150 [=10,1cm.] e 200 braças [=13,6cm]). - [17--]. - 1 carta ms. em 7 seções : |b desenho a nanquim ; 64,5 x 186,5 cm ou menores + 1 p. de rosto. Biblioteca Nacional do Brasil: Cartografia, ARC.033,11,022.

ta da cartografia urbana conhecida. Assim, era compreensível que a primeira planta urbana de Guimarães, conhecida, fosse de 1863¹². Até recentemente.

AS PLANTAS “DE GUIMARÃES” E “DE VILA DO CONDE”

Preocupado com o paulatino desaparecimento das muralhas vimaranenses e depois de descrever o seu traçado coevo, um sacerdote vimaranense notava, em 1881, a necessidade de “que a nossa câmara, pelos vestígios que restam ainda, mandasse levantar uma planta destas circunvalações venerandas, ao menos para em todo o tempo se saber da existência delas, bem como da extensão da antiga vila”¹³. As preocupações eram fundadas, já que apenas remanesciam, visíveis, o castelo, grande parte do pano nascente, a torre da alfândega e retalho adjacente, mais a torre e porta de St^a Luzia¹⁴; ou seja, sensivelmente o mesmo que em 1922, quando o coronel Mário CARDOZO desenhou e publicou uma conjectural “Planta de Guimarães no séc. XVII”, representando o traçado do circuito muralhado, embora de forma incompleta e pouco segura, como o próprio clarificou ao reconhecer ser “natural que tenha algumas deficiências”¹⁵.

Ao sublinhar que foi “para os curiosos e os que teem amor à tradição e o culto piedoso das coisas mortas”, que desenhara “a cintura de muralhas e ruas primitivas e seus nomes, tal como deveria ser por meados do século XVII”¹⁶, Mário Cardozo partilhava as preocupações do padre António Caldas, estando ambos longe de imaginar, como todos até recentemente, que o que pretendiam estava assegurado há mais de três séculos.

Com efeito, Maria Dulce de Faria, da cartoteca da Biblioteca Nacional do Brasil, no Rio de Janeiro, deu a conhecer na *21st International Conference on the History of Cartography* (Budapeste, Julho de 2005) a existência, na “sua” instituição, de uma planta de Guimarães, até então desconhecida, que posterior verificação permitiu associar a outra planta Quinhentista, representando Vila do Conde e já referenciada¹⁷:

“De Guimarães” (no verso), s/data [ca. 1562-1570], s/autor, escala: 100 braças (ca. 1:1100), 83,4 x 154 cm, 1 planta ms.: desenho a nanquim, col.,

¹² 1863/1867, Planta da Cidade de Guimarães, Eng^o Manoel de Almeida Ribeiro, professor de arquitectura civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes, 1:2000 (planta geral) e 1:500 (13 folhas), ca. 104x136 cm, Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (Guimarães): s/cota.

¹³ António CALDAS, 1996 (1^a edição 1881), p. 430.

¹⁴ Mário G. FERNANDES, 2005.

¹⁵ Mário CARDOZO, 1922, p. 421.

¹⁴ Mário G. FERNANDES, 2005.

¹⁵ Mário CARDOZO, 1922, p. 421.

¹⁶ Idem, *ibidem*.

¹⁷ Por exemplo, Amélia POLÓNIA, 1999 e Rafael MOREIRA, 1994b.

aguarelada, Marca-d'água: coroa encimada com uma estrela. Biblioteca Nacional do Brasil (Rio de Janeiro), Cartoteca: "Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado".

"De Vila do Conde" (no verso), s/data [ca. 1568-1570], s/autor, escala: 100 braças (ca. 1:1100), 70 x 85,5 cm, 1 planta ms.: desenho a nanquim, col., aguarelada, Marca-d'água: coroa encimada com uma estrela. Biblioteca Nacional do Brasil (Rio de Janeiro), Cartoteca: "Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado".

Estas plantas¹⁸ viajaram para o Brasil, com a corte portuguesa, na primeira década de Oitocentos, integradas na documentação da Real Biblioteca e inseridas em volume denominado *Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado*, escritor e bibliófilo português (1682-1772), autor da *Biblioteca Lusitana* (1741/59) e cujo espólio terá sido doado, em 1773, à biblioteca real. Com 136 folhas e 180 documentos cartográficos, a coleção de Diogo Barbosa Machado integra representações de aglomerações portuguesas, nomeadamente das ilhas adjacentes dos Açores e Madeira, num conjunto de 11 mapas e plantas¹⁹, cuja datação foi referenciada ao período de meados do século XVI a meados do século XVII, em estudo de Rui Carita centrado na *Planta do Funchal* (ca. 1570)²⁰ De povoações de Portugal continental constam inúmeros projectos de fortificação, provavelmente setecentistas e sobretudo de povoações a Sul do Tejo²¹, apesar dos projectos para Vila Nova de Cerveira e de uma planta de Vila do Conde, *estranhamente*, como referiu Rafael Moreira²², a primeira peça do dossier referente às ilhas. Entre todas, está a planta "De Guimarães", sem data ou autor.

Em visita à cartoteca da Biblioteca Nacional do Brasil, em 2007, foi possível verificar, por comparação que efectuamos conjuntamente com Maria Dulce de Faria e sua equipa, que as plantas "De Guimarães" e "De Vila do Conde", foram elaboradas pelo mesmo, desconhecido, autor. De facto, quer pelo tipo e dimensões do papel, pelas cores e métodos de representação empregues, pelas caligrafias, pelo tipo e valor do *petipé*, pelo desenho e pelas cores da rosa-dos-ventos e até pela construção dos títulos e sua localização no verso, as plantas são, em tudo, exactamente iguais, variando apenas no conteúdo, naturalmente.

A planta "De Vila do Conde" foi datada de entre "a década de 50 e a 70",

¹⁸ Ver, em anexo, fotos captadas em 2007 por Mário G. Fernandes.

¹⁹ Revelado por A. CORTESÃO e A. Teixeira da MOTA na *Portugaliae Monumenta Cartographica* (1987, 1ª edição 1960).

²⁰ Rui CARITA, 1982.

²¹ Entre as quais se contam Portalegre, Campo Maior, Vila Viçosa, Évora, Moura, Vila Nova de Milfontes, Setúbal e Sesimbra.

²² Rafael MOREIRA, 1994b, p. 152.

por Amélia Polónia, e de 1568/70, por Rafael Moreira, ambos condizendo com a datação que apontamos para a planta “De Guimarães”.²³ As indagações iniciais sobre a planta “De Guimarães”, visando a sua datação, levaram à ponderação de uma data anterior a 1585, visto a planta, apesar de representar todo e qualquer ‘ponto de água’, não representar o chafariz, um por menor nos permite apertar a datação até 1570. Com efeito, a primitiva capela de “S. Sebastiam” ainda aparece representada, sabendo-se que foi demolida naquele ano e substituída por igreja dedicada ao mesmo santo”²⁴, esta também demolida no final de Oitocentos²⁵.

A decisão relativa ao outro limite da datação escolhido e que é 1562, prende-se com o facto de o convento de Santa Clara aparecer representado, na sua totalidade, sabendo-se que as religiosas aí *fizeram a sua entrada solene* nesse mesmo ano.²⁶ A elaboração da planta “De Guimarães” terá ocorrido, então, entre 1562 e 1570, o que a torna num exemplar surpreendente para uma povoação interior, em relação à qual não se conhece qualquer fortificação posterior ao século XV, colocando a questão das motivações que justificaram a sua elaboração.

Em relação à planta “De Vila do Conde”, da qual apenas se conhece metade, Rafael Moreira avançou com as teoricamente previsíveis motivações militares, como motivo provável para a sua elaboração, considerando “tratar-se de um estudo preliminar, um modelo dos sítios e portos em que se poderiam fazer fortificações” e pressupondo que a parte em falta na planta era a “metade ocidental, onde devia figurar a praia e a traça do forte projectado”²⁷, que seria erguido em 1613. A crer-se nesta hipótese, poderia considerar-se que também a planta “De Guimarães” seria um “estudo preliminar” visando a construção de fortificação. Contudo, esta, conhecendo-se inteira, não contém qualquer projecto de nova fortificação. Além disso, a metade esquerda que falta na planta “De Vila do Conde” é, de facto, como já o notara Amélia Polónia, relativa à metade meridional da vila, ou seja, à área ribeirinha da margem direita do rio Ave, parte essencial da vida Quinhentista, pelo que a planta não estará relacionada com o forte erguido em 1613, não possuindo e não parecendo presumível que possuísse na metade em falta, até considerando o exemplo da planta vimaranense, qualquer projecto de fortificação militar.

Sendo assim, ou seja, podendo a vontade de *fazer fortificação* não justificar, estritamente, a elaboração de ambas as plantas, como as explicar? Pre-

²³ Amélia POLÓNIA, 1999, p. 723 e Rafael MOREIRA, 1994b, p. 152.

²⁴ António CALDAS, 1996 (1ª edição 1881), p. 330.

²⁵ A demolição da igreja de S. Sebastião foi prevista no Plano de Melhoramentos da década de sessenta, de Oitocentos, tendo-se concretizado, nos anos noventa do mesmo século, com a abertura do sistema de avenidas de articulação da estação ferroviária, especificamente da avenida do Comércio (Mário G. FERNANDES, 2005).

²⁶ António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, p. 326 e Mª da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, p. 53.

²⁷ Rafael MOREIRA, 1994b, p. 152.

tender-se-ia um levantamento/registo de Guimarães pelo seu prestígio e importância coeva, ao menos simbólica? E o caso de Vila do Conde, tratando-se seguramente do mesmo cartógrafo? É verdade que em ambas as plantas, com o rigor que a escala de cerca de 1:1100 permite, são diferenciados os edifícios mais significativos e singulares, com o desenho da respectiva estrutura interna preenchida por uma cor ocre, a mesma que é utilizada para o castelo e os muros medievos vimaranenses. Em todo o caso, a elaboração de ambas assentará numa intenção de intervenção nos espaços representados, o que explicaria os rigorosos perfis topográficos colados nas plantas de forma ajustada aos respectivos traçados, e levantáveis, assim como justifica as referências altimétricas relativas, registadas no terreiro *O Toural*, no caso da planta de Guimarães²⁸. Então, admitindo a existência de intenções de intervenção, em que âmbito se enquadrariam: no do planeamento militar, no do “planeamento urbano” e do urbanismo, com referências em Portugal desde a época medieval²⁹, ou em ambos? Independentemente de tudo, sublinhe-se que ambas as plantas possuem rigor geométrico adequado à sua escala e aos métodos, apresentando-se como instrumentos técnicos altamente qualificados, para a época, o que indicia ter sido militar o seu autor.

NOTAS SOBRE MORFOLOGIA URBANA

Ambas as plantas são documentos inestimáveis para melhorar o conhecimento sobre a morfologia urbana medieval e renascentista, permitindo verificar, por exemplo, que em Guimarães quase todos os edifícios das praças e largos eram alpendrados, ou que, em Vila do Conde, as alterações introduzidas ao longo dos séculos no espaço público na frente dos Paços do Concelho, lhe retiraram coerência, dificultando a leitura de praça inicialmente pretendida.

De qualquer forma, é a nóvel planta “De Guimarães” que nos fornece novas e interessantes informações. Com ela é possível, por exemplo, verificar o real traçado dos muros medievos e a localização das respectivas portas e torres, ou conhecer novos dados, por vezes de pormenor, em relação à fortificação medieval, aos paços do Duque de Bragança ou à própria malha urbana, permitindo a reavaliação de conjecturas e a solidificação de conhecimentos de apoio à gestão/intervenção, de hoje, num conjunto urbano classificado como património mundial.

O traçado das muralhas vimaranenses, embora em alguns pedaços

²⁸ Aí se pode ler: está este chaõ mais baixo q. o tabol^o dos paços 140 p. [pés] e mais alto q. ho de S. Lazaro 140 p. [pés].

²⁹ TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999); Walter ROSSA, 2006.

apenas de forma genérica, era conhecido. Existem ainda, aliás, alguns retalhos, uns embutidos e escondidos no tardo dos edifícios, outros diminuídos, na vertical, pelos aterros Oitocentistas do espaço público adjacente. Ainda assim, a planta “De Guimarães” clarifica dúvidas e revela surpresas.

Demos guarida, em 2002, mantida em 2005³⁰, à hipótese, explicitada em 1960 pela DGEMN, da existência de um primitivo circuito de muralhas em torno da “parte alta da vila [que] terá sido a primeira a cercar-se de muralhas, talvez ainda no reinado de D. Sancho I. Posteriormente, a muralha iniciada com D. Afonso III e concluída por D. Dinis uniu a Vila do Castelo à Vila de Santa Maria”³¹. De facto, era mais que uma hipótese, pois já em 1881 o padre António Caldas afirmara que “a antiga vila era em mais reduzido espaço cercada de muros, que se arrasaram, para dar lugar aos segundos”³². Investigações posteriores confirmaram a destruição entre a “vila alta”, ou do Castelo, e a “vila baixa”, bem como a existência da primitiva muralha, apenas restando “dúvidas relativamente ao seu traçado”³³.

Apenas não tinham razão no arrasamento, que não aconteceu aquando da construção dos segundos muros, nem a partir de 1420, com a construção dos paços da casa de Bragança, como foi referido em 1960.³⁴ De facto, a planta De Guimarães, não só confirma a existência dos primeiros muros, como dá a conhecer a generalidade do seu traçado, apenas ficando por saber um pequeno tramo, o único desmantelado a partir de 1420 para a construção dos paços dos Duques de Bragança. O traçado deste pequeno tramo deveria seguir, sensivelmente, a empena Sul dos paços, podendo neles ter sido integrado. Ou seja, os primitivos muros foram acrescentados e não substituídos, tendo-se mesmo construído pequenos torreões para articulação de ambas as cercas e arranques da segunda, mantendo-se de pé a parte então interiorizada da primitiva cerca, pelo menos até 1562/70, como vemos na planta.

Estão correctas as conjecturas sobre a localização da porta da “vila velha”, existindo, contudo, alguns equívocos em relação ao traçado do muro interiorizado, bem como ao desenho da malha urbana da vila do castelo.³⁵ No seu interior, como se pode observar na planta, além das edificações ermas e marcantes do castelo e dos paços, a malha urbana era estruturada pela Rua do Castelo, que ligava directamente a “porta do castelo” à porta da “vila velha” e contava com um quarteirão ininterrupto a poente, adossado à muralha, e três quarteirões a nascente. Nas costas destes estava a capela de Santa Margarida, isolada, alpendrada e fazendo terreiro para sudeste, com

³⁰ Mário G. FERNANDES, 2002, p. 156; 2005, p. 407.

³¹ DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS, 1960.

³² António CALDAS, 1996, 1ª edição 1881, p. 428.

³³ M^a da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, p. 22, nota 71.

³⁴ DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS, 1960, p. 19.

³⁵ M^a da Conceição Falcão FERREIRA, 1989, p. 46 e Mário G. FERNANDES, 2005, p. 407.

um "Espital" nas proximidades, integrado no quarteirão meridional.

É grande o pormenor de descrição dos muros e das portas, com o desenho dos vãos de todas as torres e de todas as escadas de acesso a estas e aos muros. As muralhas, quer a primitiva, quer a segunda, encontravam-se em bom estado, à excepção de pouco mais de uma dezena de metros da primeira, identificados como "muro caydo". A existência de uma barbacã, que interiorizava o castelo, é outro elemento da fortificação pouco conhecido, apesar da revelação apenas confirmar referências anteriores.³⁶

Qualquer uma das plantas oferece inúmera informação pertinente, seja em relação ao traçado das muralhas e à localização de torres e portas desaparecidas, como em relação à toponímia coeva, à real configuração de antigos largos e arruamentos, entretanto redefinidos, ou dos edifícios relevantes, civis e religiosos, cuja estrutura interna é relevada em ambas as plantas. Por exemplo, a propósito da propalada falsificação levada a cabo pelas intervenções de recuperação do património durante o Estado Novo, os perfis topográficos, levantáveis, permitem confirmar que os vãos da fachada nascente dos paços dos Duques de Bragança condicionaram as aberturas actualmente existentes, apesar da regularização efectuada com a intervenção da DGEMN, de 1937 a 1950.³⁷

Com as revelações agora encontradas, novas questões se levantam, às quais apenas ulterior e apurada investigação poderá responder. De momento, releve-se a riqueza do manancial de informação contido em ambas as plantas, a sugerir outras indagações, certamente pertinentes para várias áreas do conhecimento.

³⁶ Em 1666, "os frades capuchos alcançaram do Rei uma provisão concedendo-lhes, para as obras do seu convento, a pedra do Paço [dos Duques de Bragança] de modo que só ficassem deste as paredes exteriores e se tapassem as portas de pedra e cal. Levantou-se a câmara, a nobreza e o povo de Guimarães e para salvar os Paços (...) acordaram em dar aos religiosos a pedra da barbacã do muro de St^a Bárbara, que está pela banda de fora do Castelo, pela parte norte." (DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS, 1960). A proposta não preservaria os paços e terá aberto o caminho para a demolição da barbacã.

³⁷ DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS, 1999, pp. 52-55.



Figura 1 -"De Guimarães" [1562-70].

As plantas 'De Guimarães' e 'De Vila do Conde', da Biblioteca Nacional do Brasil

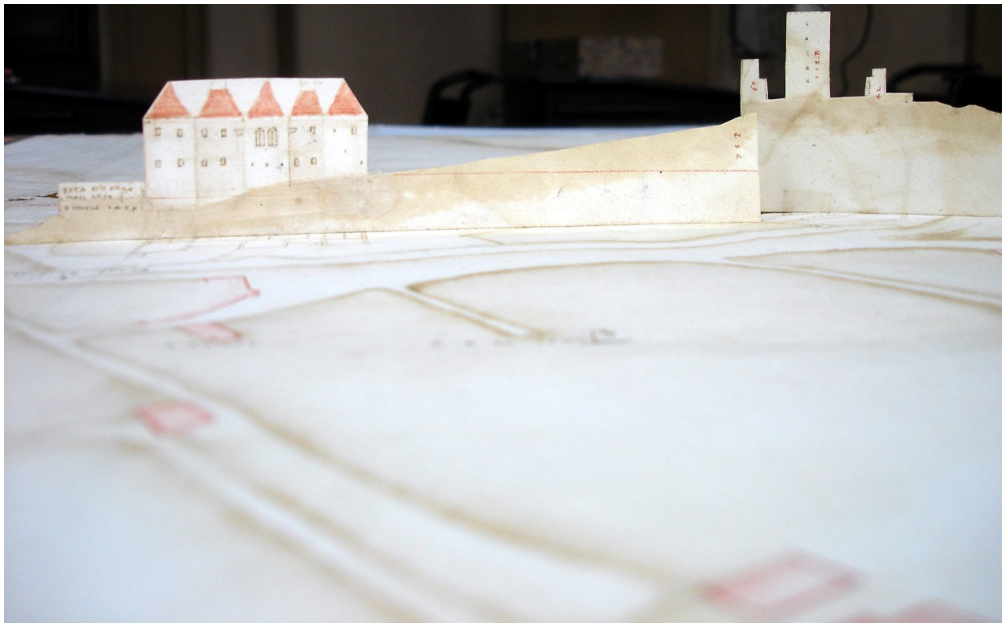


Figura 2 - "De Guimarães" [1562-70]: extracto com perfis, levantados, dos paços e do castelo.

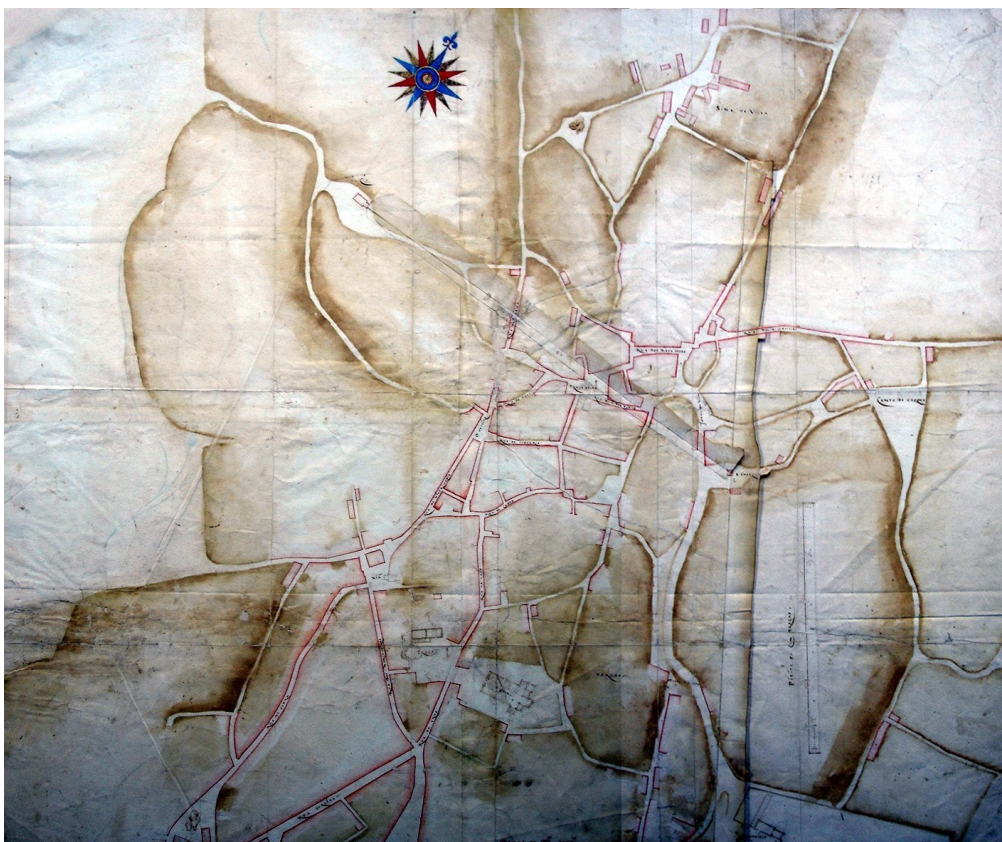


Figura 3 - "De Vila do Conde" [1568-70].

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CALDAS, António (1996, 1ª edição 1881), Guimarães, Apontamentos para a sua história, Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães e Sociedade Martins Sarmento.
- CARDOZO, Mário (1922), “Evocação”, Revista de Guimarães, Vol. XXXII, pp. 415-421, Guimarães, Sociedade Martins Sarmento, Tip. Minerva Vimaranesense.
- CARITA, Rui (1982), “A Planta do Funchal de Mateus Fernandes (c. 1570)”, Coimbra, Boletim Bibl. Univ. Coimbra, vol. 37, pp. 57-108.
- CASTELO BRANCO, Manuel da Silva (1997), “História, dimensão e significado do ‘Livro das Fortalezas’”, Estudo introdutório in Duarte de ARMAS, Livro das Fortalezas, Lisboa, Arquivo Nacional da Torre do Tombo e Edições Inapa, 2ª Ed. Fac-simile, pp. 18-19.
- CORTESÃO, Armando e MOTA, Avelino Teixeira da (1987, 1ª edição 1960), Portugaliae Monvmenta Cartographica, Lisboa, Imp. Nac. Casa da Moeda, Ed. Fac-simile, 6 vols..
- DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS (1999), Caminhos do Património, Lisboa, DGEMN e Livros Horizonte.
- DIRECÇÃO GERAL DOS EDIFÍCIOS E MONUMENTOS NACIONAIS (1960), Boletim, nº 102, Lisboa, Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- FERNANDES, Mário G. (2006, coord.), Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749). Cartografia, Cultura e Urbanismo, Porto, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FERNANDES, Mário 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, Mário G. (2002), Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança), Porto, FLUP, Tese de Doutoramento, policopiada.
- FERREIRA, Mª da Conceição Falcão (1990), “Guimarães” in A. H. Oliveira MARQUES et al, Atlas das Cidades Medievais Portuguesas, Lisboa, INIC, pp. 15-18.
- FERREIRA, Mª da Conceição Falcão (1989), Uma rua de elite na Guimarães medieval, Guimarães, Câmara Municipal de Guimarães e Sociedade Martins Sarmento.
- MOREIRA, Rafael (1994a), “Da Torre ao Baluarte”, in Catálogo da exposição A Arquitectura Militar na Expansão Portuguesa, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 35-42.
- MOREIRA, Rafael (1994b), “Os grandes Sistemas Fortificados”, in Catálogo da exposição A Arquitectura Militar na Expansão Portuguesa, Porto, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, pp. 149-160.
- POLÓNIA, Amélia (1999), Vila do Conde, Um porto nortenho na Expansão Quinhentista, Porto, FLUP, Tese de Doutoramento, policopiada.
- PROST, Philippe (1994), "La cartographie militaire française (I): du plan au plan en relief, XVIIe-mi XVIIIe", in La Cartografia Francesa, Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 85-95.
- ROSSA, Walter (2006), “Questões e antecedentes da ‘Cidade Portuguesa’: o conhecimento

As plantas 'De Guimarães' e 'De Vila do Conde', da Biblioteca Nacional do Brasil

sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica”, Murphy, nº 1, Coimbra, Imp. da Universidade de Coimbra e Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia, pp. 70-109.

TEIXEIRA, Manuel C. e VALLA, Margarida (1999), *O Urbanismo Português, séculos XIII-XVIII*, Portugal-Brasil, Lisboa, Livros Horizonte

* FERNANDES, Mário Gonçalves (2009), “As plantas 'De Guimarães' e 'De Vila do Conde' da Biblioteca Nacional do Brasil”, *Anais do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Ouro Preto, Brasil.

Outras versões em:

FERNANDES, Mário Gonçalves (2009), “Novas notas para a história da cartografia urbana e da morfologia urbana de Guimarães”, *Atas do IV Congresso Histórico de Guimarães*, Câmara Municipal de Guimarães, Vol. IV: História e Geografia das Populações, pp. 115-133 (Congresso realizado em 2006).

FERNANDES, Mário Gonçalves (2007), “Guimarães: Cartografia Urbana Histórica e Reabilitação Urbana”, *VI Congresso da Geografia Portuguesa*, Universidade Nova de Lisboa.

Folha em branco

Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864–1926)¹

Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no IV SLBCH, Porto, 2011 **

RESUMO

Na continuidade da longa, importante e conhecida prática do urbanismo (do medieval ao renascentista e ao pombalino), em Portugal, à semelhança da generalidade dos países europeus, o planeamento urbano apenas foi institucionalizado na segunda metade do século XIX, no contexto sócio-económico e cultural do Fontismo e por decisão do engenheiro João Chrysostomo de Abreu e Sousa, que fez publicar o Decreto-Lei de 31 de Dezembro de 1864, que consagrava os “planos gerais de melhoramentos” e, embora apenas obrigasse as câmaras municipais de Lisboa e Porto, aconselhava e definia regras para as restantes, levando ao aparecimento de plantas e planos para muitas das cidades portuguesas, alguns datados ainda de oitocentos, outros da primeira república.

Assim, várias Câmaras Municipais sentiram a necessidade e desenvolveram iniciativas no sentido de possuírem cartografia rigorosa da totalidade das respectivas sedes concelhias. Aliás, pode afirmar-se que se tratou de um denominador comum da acção camarária e, tendo em conta os documentos conhecidos, pode considerar-se que, em meados do século XIX, Portugal entrou na primeira fase de generalização da cartografia urbana científica elaborada como suporte às acções de planeamento urbano. Antes, a maioria das imagens encarava o aglomerado urbano enquanto objecto cultural ou militar, depois começamos a encontrar maior número de povoações portuguesas possuidoras de cartografia que visava a cidade na sua totalidade, sendo o objecto o aglomerado urbano e o objectivo o seu ordenamento e transformação.

ABSTRACT

In the continuity of the longstanding, important and well-known practice of

¹ Este texto segue de muito perto, com ajustamentos e acrescentos, um outro denominado “A Carta Topographica da Cidade do Porto, entre a cartografia e o urbanismo”, redigido para o catálogo da exposição “A Planta Topográfica da Cidade do Porto: Cartografia e Urbanismo”, integrada no IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica.

urbanism in Portugal (from the Middle Ages to the Renaissance and the 18th century of the Marquis de Pombal), as was the case generally throughout Europe, urban planning was only institutionalized in the second half of the 19th century. In the socioeconomic and cultural context of the government of Fontes Pereira de Melo, the engineer, João Chrysostomo de Abreu e Sousa, passed a Decree-Law on 31st December 1864, in which the “general improvement plans” were instituted and, although only applicable to the Lisbon and Porto City Halls, it provided guidelines and rules for the others, leading to the development of plans for many Portuguese cities, some dating still from the 1800s and others from the first republic (after 1910).

Thus, several City Halls felt the need to develop initiatives to obtain precise cartography of their municipalities. Indeed, one can say it became a common denominator to municipal action and, considering the known documents, Portugal entered the first phase of the generalized production of scientific urban cartography in the mid-1800s, prepared as a means to support urban planning actions. Previously, a majority of the illustrations viewed the urban agglomeration as a cultural or military object, whereas later we find a larger number of Portuguese settlements with cartography covering the city as a whole, with the urban agglomeration as its object and urban planning and transformation as its objective

A CARTOGRAFIA URBANA

Devem distinguir-se dois períodos, claramente diferentes, em relação à cartografia urbana portuguesa, utilizando-se o ano de criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, pelo engenheiro militar Fontes Pereira de Melo (Decreto de 30 de Agosto de 1852), como referência possível e adequada, quer no que se refere à cartografia e ao planeamento urbano, que aqui tratamos, como à história contemporânea portuguesa.

Assim, antes de 1852, os levantamentos cartográficos conhecidos de espaços urbanos eram elaborados por engenheiros militares, para fins militares, e por estes ou por condutores de obras públicas, quando os seus fins eram civis, caso raro se exceptuarmos, por exemplo, os conhecidos projectos pombalinos para a construção e reconstrução de Lisboa ou as centenas de plantas elaboradas na Junta de Obras Públicas do Porto, no âmbito das transformações da cidade por iniciativa dos Almadás. Antes de 1852, os exemplares são mais escassos, particularmente em relação às representações da totalidade dos aglomerados urbanos, e apenas existentes para as maiores cidades e para os aglomerados com importância económica e/ou militar, ou seja, os portuários e as praças militares de fronteira.

De facto, para a generalidade dos aglomerados urbanos, apenas para a segunda metade de Oitocentos é possível encontrar número significativo de

exemplares cartográficos, principalmente os concebidos enquanto instrumentos de planeamento e gestão urbana, incluindo os levantamentos gerais, como os planos de melhoramentos. Antes, já existiam o conhecimento técnico, as ideias, as intenções e, por vezes, mesmo as iniciativas, mas faltavam as condições económicas e, principalmente, as sociais e políticas, que se caracterizaram pela instabilidade subsequente às invasões francesas do princípio do século XIX, à independência do Brasil, à guerra civil entre absolutistas e liberais, bem como às continuadas disputas de poder, bem para além da assinatura da convenção de Évora Monte (1834).

Uma das iniciativas foi o início do processo de triangulação do país que, a exemplo dos levantamentos detalhados encetados pela generalidade dos países europeus durante o século XVIII, foi a primeira tentativa de institucionalização e sistematização do levantamento cartográfico rigoroso de todo o país, embora os trabalhos tenham sido suspensos, “esquecidos e abandonados”², entre 1803 e 1835, quando Pedro Folque (1744-1848) e Filipe Folque (1800-1874)³, seu filho, iniciaram novos trabalhos de triangulação, ao verificarem, “com muita magoa, que os antigos trabalhos do Dr. Ciera não podiam servir de fundamento, aos que faltavam ainda á triangulação geral do reino”⁴.

A definitiva institucionalização dos trabalhos geodésicos sob a liderança de Filipe Folque, permitiria a concretização da Carta Corographica do Reino, sendo toda a primeira série da escala 1:100.000 impressa entre 1856 e 1904, e a publicação da Carta Geographica de Portugal, em 1865 e na escala de 1:500.000, com repercussões no incremento da circulação de documentos cartográficos, no desenvolvimento e proliferação da cartografia temática, na formação de técnicos experimentados e na modernização da cartografia de iniciativa local, particularmente notável em algumas plantas urbanas coevas, como veremos.

O PLANEAMENTO URBANO E O URBANISMO

Apesar da longa, significativa e reconhecida continuidade da prática do urbanismo em Portugal, do medieval ao renascentista e ao pombalino, é na segunda metade do século XIX, no contexto sócio-económico, cultural e político de regeneradores e de progressistas, que surge o primeiro documento legal assumindo uma abrangência nacional em relação ao planeamento urbano, com a publicação, a 13 de Janeiro de 1865, de um Decreto-Lei assina-

² FOLQUE, 1848, p. 4.

³ Uma extensa e completa biografia de Filipe Folque foi publicada por COSTA, 1986.

⁴ FOLQUE, 1848, p. 5.

do, a 31 de Dezembro de 1864, pelo engenheiro militar, e fundador da Associação dos Engenheiros Civis, João Chrysostomo de Abreu e Sousa.

Este Decreto-Lei enquadrava-se num contexto de forte investimento na estruturação física do país, com a construção das redes portuária, do caminho-de-ferro e de estradas, e surgia na sequência específica da legislação sobre estradas, sendo, ele próprio, um documento aglutinador das mais recentes disposições legais (Julho de 1862 e Junho de 1864) sobre a classificação e construção das estradas reais, distritais, vicinais e municipais, agora repetidas nas “disposições relativas á construção, conservação e polícia das estradas” (título segundo), ao que acrescentava as “disposições relativas ás ruas e edificações no interior das cidades, villas e povoações” (título terceiro).

Com o Decreto de 1864, Portugal foi precursor, juntamente com a Espanha, que na sequência da elaboração de planos de “ensanche”⁵ publicara em Junho de 1864 a “Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones”, quando ainda não havia qualquer legislação nacional perspectivando a elaboração de planos para todos os aglomerados urbanos, apesar da vanguarda dos “grands travaux” de Haussmann em Paris, entre 1853 e 1869. De qualquer forma, em Espanha como em Portugal, visou-se normalizar as práticas municipais⁶, sendo a legislação espanhola “a primeira tentativa séria de fazer uma lei urbanística de carácter geral”⁷ e a portuguesa o primeiro documento legal suficientemente abrangente sobre planeamento urbano, que pretendeu padronizar as práticas municipais, mas também acrescentar a visão da totalidade da cidade, instituindo a figura do “plano geral de melhoramentos”, que vigoraria até aos planos gerais e ante-planos de urbanização do Estado Novo, apesar dos remendos e acrescentos legais de percurso.⁸

No caso português a legislação determinou a obrigatoriedade de elaboração de plano geral de melhoramentos apenas para as cidades de Lisboa e Porto, mas referia também que para todas as restantes povoações “se mandará proceder ao plano d’estes melhoramentos quando as respectivas camaras municipaes o reclamarem”, clarificando, ainda, o caminho a trilhar no caso de optarem pela elaboração.

E foram várias as câmaras municipais que decidiram caminhar para o desenvolvimento de um plano de melhoramentos, tratando, desde logo, de conseguir cartografia da totalidade das respectivas sedes concelhias, com o rigor que o país já possuía competência para concretizar, conscientes que estavam daquela necessidade e conhecendo, talvez, o referido exemplo parisiense, onde, entre as primeiras medidas de Haussmann se encontra a elabo-

⁵ Para Barcelona, por Ildefonso Cerdá, em 1859; para Madrid, por Carlos M^a de Castro, em 1860.

⁶ No caso do Porto profusamente demonstradas por OLIVEIRA, 1973.

⁷ MARTÍN RODRÍGUEZ, 1986, p. 18.

⁸ FERNANDES, 2005, pp. 100-110.

ração da cartografia geral da cidade, “suficientemente detalhada e obtida por triangulação”, com a representação da topografia por curvas de nível e que requereu “um ano de trabalho a uma armada de geómetras”⁹.

Havia que seguir Paris, onde além do argumento da manutenção da ordem pública, Haussmann assentava ideias e objectivos primordiais numa visão da cidade enquanto “objecto técnico” global, cujas performances importava melhorar, estruturando-se os sistemas de circulação. Circulação ou “livre transit” à superfície, de tropas, certamente, mas principalmente de pessoas, veículos e mercadorias, articulando as estações ferroviárias entre si, bem como com o centro do aglomerado urbano e com as periferias, através de arruamentos rectilíneos e de larguras generosas. Circulação subterrânea, dos sistemas de abastecimento de água e de esgotos, visando a higienização, o segundo objectivo, que também incluía a construção dos espaços “verdejantes”, os parques periurbanos e a plantação de árvores de “alinhamento” ao longo das vias com mais de vinte metros de largura¹⁰.

Primeiro, e obrigatoriamente, Lisboa e Porto, principais cidades do reino de onde todas as redes de comunicações partiam e para onde convergiam. A necessidade de definir e adequar o traçado das novas estradas no interior do espaço urbano e de cozer as novas estações de caminho-de-ferro à malha urbana existente, articulando-as com outras redes e com os lugares fundamentais da estrutura urbana, bem como a importância de melhorar as condições de trânsito e salubridade urbanas, cuja degradação se aprofundava com o crescimento populacional que começava a acentuar-se, exigiam acções em ambas as cidades. A seguir, voluntariamente, outras municipalidades com iguais problemas, mesmo se a diferente escala, promoveriam a elaboração de plantas e planos, nuns casos ainda em oitocentos, noutros na primeira república.

AS PLANTAS URBANAS

Entre as plantas conhecidas dos aglomerados urbanos portugueses, relacionadas com os melhoramentos urbanos e referindo apenas os documentos mais credíveis em cada um dos aglomerados, entre 1850 e 1926, ou seja, entre os princípios do Fontismo e o final da Primeira República, encontramos exemplares cartográficos relacionados com os levantamentos e a representação de cidades como Viana do Castelo (1855 e 1867/69), Lisboa (1856/58 e 1911), Guimarães (1863/67), Viseu (1864), Coimbra (1874), Bragança (1878), Braga (1864 e 1884), Porto (1892), Póvoa de Varzim

⁹ CHOAY, 1983, p. 185.

¹⁰ Idem, pp. 185-187.

(1901), Vila Real (1911), Chaves (1916) e tantas outras, certamente, embora as nomeadas sejam exemplos relevantes e suficientes.

Naturalmente, trata-se de um leque de exemplares de características diversas, cada um com a sua própria história, cujo processo cartográfico, na elaboração como na utilização, nem sempre corresponde às melhores expectativas que as competências técnicas então permitiam. Assim, podemos classificar os exemplos aduzidos em diferentes conjuntos, dependendo do critério que decidirmos considerar.

Tendo em conta a escala dos levantamentos, conseguimos destringir dois grandes conjuntos e três excepções, ou seja, um grupo de cinco plantas na escala de 1:500, como são os casos de Viana do Castelo (1867/69), Guimarães (1863/67), Coimbra (1874), Braga (1884) e Porto (1892), um outro grupo de seis plantas com escala de 1:1.000, como o são Viana do Castelo (1855), Lisboa (1856/58 e 1911), Viseu (1864), Bragança (1878) e Chaves (1916), sendo as excepções o caso de Braga (1864), com a escala 1:1.250, bem como os da Póvoa de Varzim (1901) e de Vila Real (1911), ambas com a escala de 1:2.000.

Tomando como critério a entidade financiadora, a nossa tarefa ficará um pouco complicada, já que, se exceptuarmos a totalidade dos levantamentos da planta de Lisboa de 1856/58 e parte dos da planta do Porto de 1892, os trabalhos relativos aos levantamentos dos restantes aglomerados foram encomendados pelas câmaras municipais e pagos pelos respectivos orçamentos.

De facto, a Carta Topographica da Cidade de Lisboa¹¹, levantada em 1856/58 por Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard, na escala de 1:1.000, embora tenha sido solicitada pela câmara municipal lisboeta, baseou-se em triangulação feita pelos Serviços Geodésicos, sob a direcção de Filipe Folque, tendo sido também pelo Orçamento de Estado que seria paga a empreitada do nivelamento e da planimetria, feitos por privados na sequência de concurso público¹². Para a Carta Topographica da Cidade do Porto”, com a escala de 1:500 e terminada em 1892 sob a direcção do engenheiro militar Augusto Gerardo Telles Ferreira, também seriam os Serviços Geodésicos a efectuar a triangulação fundamental, que tinha que ser obrigatoriamente independente já que a efectuada para o levantamento da Carta Corográfica do Reino não possuía a finura necessária a levantamentos de grande escala, sendo a empreitada do nivelamento e da planimetria pagos pela câmara municipal portuense. Esta acabaria por optar pela administração directa, depois de tentar resolver o assunto por concurso público, cujos inú-

¹¹ Todas as folhas desta carta são visualizáveis on-line no Museu Virtual da página do Instituto Geográfico Português (http://www.igeo.pt/MuseuVirtual/Cart_Lx1K_FF.asp). Esperemos que as reestruturações/fusões institucionais em curso não impliquem a alteração dos endereços electrónicos para acesso a este tipo de informação.

¹² MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, pp. 33-52. Em relação à responsabilidade efectiva dos pagamentos estamos apenas a laborar em suposições, já que se desconhece, até ao momento, qualquer documento relativo ao assunto (Vasco ANTUNES, 2011, p. 86).

meros contratempos tornariam o processo relativo à planta do Porto no mais moroso que se conhece, decorrendo 37 anos entre a primeira iniciativa camarária (1856) e a entrega da planta à edilidade (1893).

A impossibilidade de resposta dos serviços geodésicos do Estado às crescentes necessidades de cartografia por parte das câmaras municipais, permitiu que começasse a esboçar-se um pequeno mercado para a elaboração de levantamentos cartográficos, onde não falta alguma competição, personificada nas concretizações e nas disputas, conhecidas, envolvendo Augusto Gerardo Teles Ferreira, por um lado, e Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard, pelo outro. O primeiro elaborou as plantas de Viana do Castelo e do Porto e candidatou-se à elaboração da planta de Braga¹³, onde perdeu para os segundos que, em conjunto ou individualmente, elaboraram a de Lisboa, tendo ainda ganho e concretizado as de Coimbra e de Braga, mas sendo relegados nas tentativas para elaborar a do Porto.

Talvez por aqui consigamos conceber uma destrição adequada das plantas urbanas. Não pela aplicação do critério da diferenciação da formação dos autores, pois a dos conhecidos (desconhecem-se os autores das plantas de Viseu, Póvoa de Varzim e Vila Real) é pouco diferenciadora, sendo quase todos os documentos da responsabilidade de engenheiros, militares em Viana do Castelo e no Porto (ambos sob as ordens de Augusto Gerardo Telles Ferreira, primeiro como tenente de infantaria coadjuvado pelo também tenente de infantaria Emílio Vidigal Salgado e depois já como general de brigada reformado coadjuvado pelo capitão de cavalaria Fernando da Costa Maia) e civis nos restantes levantamentos, com a excepção de Bragança, cujo autor, E. Larmand, se denominou “geómetro”. Organizemos antes os nossos exemplares cartográficos, considerando a adequação dos conhecimentos dos autores, expressos nas plantas, às práticas coevas mais modernas, particularmente no que toca à simbolização, institucionalizadas e emanadas pelos serviços geodésicos do Estado.

De facto, Augusto Gerardo Teles Ferreira e Emílio Vidigal Salgado, tal como Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard eram profundos conhecedores das convenções definidas e praticadas pelos serviços geodésicos do Estado. Os primeiros participaram no levantamento de várias folhas da Carta Corográfica do Reino¹⁴, tendo Teles Ferreira participado também, por exemplo, no “Plano Hydrographico da Barra do Porto”, levantado em 1861/62, e no “Plano Hydrographico da Barra e Porto de Vianna do Castello”, levantado de 1864 a 1867, ambos na escala de 1:2.500 e sob a direcção de Filipe Folque. Enquanto Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard tinham igualmente trabalhado sob a direcção de Filipe Folque na elabo-

¹³ BANDEIRA, 2001, pp. 77-85.

¹⁴ Ambos nas folhas 4, 10, 14, 20, 25, 28, 31 e 32 ; Teles Ferreira também nas 7, 8 e 24 e Vidigal Salgado também nas 16, 21, 22, 26 e 29 (MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, pp. 77-88).

ração da planta de Lisboa de 1856/58, como já foi referido.

Não surpreende, assim, que os exemplares de cartografia urbana de que foram autores sejam tecnicamente tão semelhantes, quer pela utilização das curvas de nível quer, principalmente, pela simbolização adoptada, sublinhando-se, neste aspecto, que quase poderemos afirmar que ao observar a planta do Porto estarmos a observar as de Lisboa, Viana do Castelo, Coimbra ou Braga. Aliás, as semelhanças estendem-se também às escalas, visto que à excepção da planta de Lisboa, levantada a 1:1.000, todas foram levantadas a 1:500, embora de entre todas apenas três sejam cadastrais, a de Viana do Castelo (1867/69), elogiada publicamente pela edilidade vianense pelo “aprimorado esmero e inexcédível exactidão”, a primeira verdadeiramente cadastral e a única que assim se denominou¹⁵, a de Braga (1884) e a do Porto (1892).

Então, podemos organizar as plantas urbanas em dois conjuntos: um, de características mais homogéneas, incluindo as plantas elaboradas de acordo com as normas e convenções coevas oficiais, ou seja, a então denominada “cartografia científica”, elaborada segundo os métodos e a simbologia adoptados pelos serviços geodésicos; outro, de características mais diversificadas, composto por todas as outras plantas, com maior diversidade de escalas e de simbologias adoptadas, decorrentes das decisões específicas e isoladas dos seus autores, também eles mais diversos.

Um dos exemplos mais claros dessa diversidade é Guimarães¹⁶. Enquanto em casos como o de Viana do Castelo a representação cartográfica da cidade e o plano de melhoramentos são documentos independentes, apesar de relacionados já que o último se apoiava no conhecimento do aglomerado urbano que lhe era fornecido pelo primeiro, no caso de Guimarães planta da cidade e projecto de melhoramentos são um mesmo documento, com a Planta da Cidade de Guimarães a apresentar um levantamento da cidade feito em treze folhas, na escala de 1:500, sobre as quais se indica, a ponteadado negro, os alinhamentos a respeitar do plano de melhoramentos. Além destas treze folhas, o documento é composto por uma outra folha onde, pela redução/generalização daquelas para 1:2000, é representada a totalidade do burgo e mais duas folhas de texto, numa se indicando “os pontos trigonométricos e as cotas de nível” de “todo o nivelamento feito em Agosto de 1863” e noutra, datada de 9 de Maio de 1867, se descrevendo os “projectos de melhoramentos” (indicados a ponteadado nas plantas parciais). Contudo, com a planta de conjunto (1:2000) apenas se pretendeu fornecer uma imagem global da rede de arruamentos, não apresentando, por exemplo, qualquer simbologia que permita a localização do edificado e mesmo nas treze folhas parciais,

¹⁵ Sobre a “Carta Cadastral da Cidade de Viana do Castelo” ver FERNANDES, 1998. A melhor reprodução conhecida desta carta, embora apenas das folhas 4 a 9, encontra-se em FERNANDES, 2005b, p. 11.

¹⁶ Sobre outros exemplos ver FERNANDES, 2005a, pp. 46-55.

apesar de permitirem a destrição entre espaços edificados e não edificados, isto só é possível no faceamento dos arruamentos já que além das manchas de tinta, de cor vermelha para representar espaços construídos e de cor verde para as partes dos arruamentos onde as edificações eram inexistentes, não foram delimitados os edifícios e o interior dos quarteirões não apresenta qualquer simbologia.

Portanto, a planta de Guimarães, quando comparada com as de Braga, Lisboa, Porto ou Viana do Castelo, apresenta diferenças assinaláveis: a simbologia utilizada e a forma da sua aplicação é diversa e não cartografa todo o espaço urbano (falta-lhe o interior dos quarteirões), tendo-se o levantamento centrado, exclusivamente, na rede de arruamentos. Além disso, tendo o levantamento sido realizado apenas na estrita medida das necessidades que a elaboração do plano de alinhamentos pressupunha (o que, não lhe retirando precisão, a limita, significativamente, na comparação com as supracitadas plantas), a própria disposição das folhas de 1:500 (com o topo orientado para NNW, sobrepondo-se e construindo uma grelha emaranhada de rectângulos, “uns deitados e outros em pé”)¹⁷, que o autor não explicita ou explica em nenhum momento, parece ter sido decidida apenas por razões pragmáticas, ajustando-se à mancha de arruamentos. Além de tudo, cada folha apresenta o desenho dos alinhamentos previstos, o que não acontece em nenhum dos outros levantamentos de base referidos. Enfim, o seu autor (engenheiro Manoel de Almeida Ribeiro, identificado na Planta da Cidade de Guimarães como “professor de architectura civil e naval na Academia Portuense de Bellas-Artes”¹⁸), apesar de não ser topógrafo, possuía os conhecimentos necessários para realizar o levantamento da planta de Guimarães, o que fez visando, estritamente, apenas a elaboração dos “projectos de melhoramentos”.

Assim, a explicação para a peculiaridade da planta de Guimarães assenta em três aspectos. Por um lado, na busca que desenvolvemos sobre Manoel de Almeida Ribeiro não encontramos qualquer ligação com o conjunto de cartógrafos associados, de alguma forma, à Comissão Geodésica liderada por Filipe Folque, não partilhando, portanto, da sua praxis comum. Por outro, a Câmara Municipal de Guimarães foi demasiado diligente, ou pouco informada, ao tratar de concretizar a cartografia da sede concelhia sem esperar pelos levantamentos da Carta Corográfica do Reino (que no caso da folha nº 4, que contém Guimarães, foram realizados entre 1868 e 1883), a cujos

¹⁷ A reconstituição do esquema de junção das 13 folhas foi publicada em FERNANDES, 2005a, p. 399.

¹⁸ O seu percurso conhecido apenas o associa à Academia Politécnica e à Academia Portuense de Belas Artes: em 30 de Setembro de 1847, Manoel de Almeida Ribeiro, filho de Domingos de Almeida Ribeiro e natural do Porto, solicitou a matrícula no primeiro ano de Architectura Civil do Curso de Bellas Artes da Academia Portuense de Bellas Artes e em 26 de Setembro de 1853 matriculou-se no “5º anno do Curso d’Engenharia de Pontes e Estradas” da Academia Politécnica do Porto. A 5 de Maio de 1865, foi aceite, com mais 2 candidatos, ao concurso para o “provimento da propriedade e da substituição da cadeira d’Architectura civil e naval da Academia portuense de Bellas Artes”. Foi “nomeado professor d’Architectura Civil por Decreto de 30 de Agosto de 1865” (FERNANDES, 2005, nota 131, p. 197).

técnicos poderia recorrer, como o fez a municipalidade de Viana do Castelo, sensivelmente pela mesma verba despendida pela de Guimarães. Finalmente, porque foi o próprio cliente, a Câmara Municipal, quem pressupôs a limitação do levantamento aos arruamentos, visto o seu objectivo essencial se limitar à elaboração de um “plano de alinhamentos”.

De qualquer forma, todas as plantas eram “minuciosas e exactas”, como sublinhou Orlando RIBEIRO a propósito da planta de Viseu (1864)¹⁹, apresentando o rigor que os instrumentos da época permitiam, podendo considerar-se que Portugal entrara na primeira fase de generalização da cartografia urbana científica elaborada como suporte às acções de planeamento urbano, visando a concretização de obras específicas e tão diversas como a reconstrução de pisos ou alargamento e abertura de arruamentos, a canalização de águas, a construção de cemitérios, a edificação de mercados e matadouros ou o arranjo de largos e de jardins.

CONVENÇÕES E SIMBOLOGIAS

Embora apenas se generalize em meados do século XIX, a cartografia de rigor técnico, directamente utilizável e necessária ao ordenamento, expansão e “policia” do espaço urbano, referencia-se ao século XVIII, quando se iniciou o aperfeiçoamento e a inovação em relação às unidades de medida, às escalas e às formas e simbologias de representação, destacando-se a influência francesa, quer pela introdução do metro-padrão e das curvas de nível, quer pela influência na definição da simbologia cartográfica, replicada e difundida por Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749), engenheiro-mor do reino cuja obra alcançou grande difusão²⁰.

Foi no contexto do aprofundamento da tendência de objectivação e standardização que percorreu a Europa ilustrada, que seria definido o metro-padrão, em 1795 e pela Academia de Ciências de Paris, logo decretado para a França em Novembro de 1800, sendo lenta e gradualmente adoptado pelos países europeus. Em Portugal, as primeiras tentativas para a introdução legal do sistema métrico foram concretizadas logo em 1812, mas sem êxito²¹, sendo a sua utilização apenas decretada a 13 de Dezembro de 1852, numa das primeiras medidas de Fontes Pereira de Melo.

De qualquer forma, o nóvel sistema métrico chegou cedo a Portugal, como se verifica pela “Carta dos Principaes triangulos das operaçoens geo-

¹⁹ “Esta planta, mandada levantar pela municipalidade à escala de 1:1000 sobre ser minuciosa e exacta, contém a toponímia tradicional, dando excelente imagem da cidade antes das suas transformações modernas. Ela constitui uma base essencial dos meus estudos viseenses.” (RIBEIRO, 1994, 1ª edição 1968, p. 239).

²⁰ Sobre a sua obra ver FERNANDES, 2006 (coord.).

dezicas de Portugal” (1803) de Francisco Ciera, talvez o primeiro documento cartográfico português a ter expresso o sistema métrico, embora também apresente escalas no sistema antigo e mantenha a primazia das braças, expressando-as em números inteiros.

Apesar deste exemplo, a cartografia portuguesa da primeira metade do século XIX continuou a ser executada com base na braça portuguesa, sistema também decimal que subdividia a braça em dez palmos craveiros e fora difundido a partir de Azevedo Fortes e apenas em 1843 (Decreto de 18 de Dezembro) seria nomeada uma comissão, integrando Filipe Folque, para tratar das “convenções de desenho topográfico e de escalas”²², cujas conclusões seriam aprovadas, adoptando-se, “em analogia com o que se pratica na França, as escalas decimais” e clarificando-se as escalas adequadas a cada tipo de representação²³.

Apesar disso, continuaria a assistir-se à utilização das braças noutras áreas dos serviços públicos, como se verifica na “Circular preescrevendo a maneira como devem ser feitos os projectos de estradas”, emanada em 1851 pela Inspeção Geral das Obras Publicas do Reino e assinada pelo Barão da Luz, que indicava em braças as escalas determinadas para as plantas, perfis e desenhos de obras de arte, depois substituídas, em 1853, através de “Ofício alterando as escalas para os desenhos dos projectos de estradas”, também assinado pelo mesmo Barão da Luz²⁴, em consequência do decreto fontista que levaria à generalização do sistema métrico nos serviços públicos e na cartografia.

Outra das grandes inovações que distingue a cartografia urbana da segunda metade do século XIX é a representação do relevo através das curvas de nível. Antes, a utilização das hachures desde o século XVII, generalizadas e estandardizadas no século XVIII, melhorou a forma de representação do relevo, que até aí era feita pelo desenho de pequenos montinhos mais ou menos normalizados e alinhados, mas não permitiam a representação de altitudes, nem a leitura rigorosa de declives, apenas possível com a sistema-

²¹ “Cabendo a gloria a Portugal de ter sido a primeira nação depois da França, que intentára tão importante reforma, se bem que a guerra peninsular por uma parte, e por outra as nossas dissensões politicas impediram o adiantamento dos estudos feitos por diferentes commissões, tendo sido a primeira nomeada por decreto de 17 de Outubro de 1812, a qual elevou á real presença o seu parecer em que expunha os grandes inconvenientes que se experimentavam com a diversidade de pesos e medidas, e a conveniencia da adopção do systema metrico” (HENRIQUES, 1863, pp. 8-9).

²² FOLQUE, 1848, pp. 14-15.

²³ “As escalas de 1/1, ½, 1/5, 1/10 (...) 1/500, são proprias para as projecções ou plantas de machinas, instrumentos, modelos e construcções civis e militares (...). As de 1/1000, 1/2000, 1/5000, são geralmente empregadas nas operações de cadastro, e em levantamentos especiaes para construcção de estradas, fortificações, etc. A de 1/10000 serve para o levantamento da topographia completa de um paiz de mediocre extensão. A de 1/20000 serve para o desenho e redução das cartas topographicas, para alguns levantamentos topographicos de grande extensão, reconhecimentos militares, etc. As de 1/50000 e 1/100000 são destinadas ás cartas chorographicas, e é nesta ultima escala que está sendo publicada a nossa carta. Finalmente as de 1/200000 e 1/500000 servem para as cartas geographicas.” (LIMPO, 1877, pp. 142-143).

²⁴ FINO, 1889, pp. 37-41 e 46-47.

tização de hachures concretizada por Johann G. Lehmann, em 1799²⁵.

Apesar do desenvolvimento da trigonometria e da invenção do teodolito, criado pelo inglês Digges em 1571²⁶, só na segunda metade do século XVIII engenheiros militares franceses desenvolveriam uma forma de representação geometricamente rigorosa das altitudes e dos declives, consubstanciada em pontos cotados e nas curvas de nível. Inicialmente utilizadas na representação de profundidades dos levantamentos hidrográficos (o primeiro exemplo conhecido é holandês e de 1584²⁷), a sua utilização como linhas que unem pontos de igual distância vertical, acima de um nível médio zero convencionalizado, data de 1789, quando se procurou “expressar rigorosamente a figura do terreno unindo todos os pontos com a mesma cota por curvas”²⁸.

De qualquer forma, durante a primeira metade do século XIX, as hachures continuaram a ser a forma de representação do relevo, quer na generalidade da cartografia europeia, quer na portuguesa. Aliás, a primeira folha da Carta Corográfica do Reino (n.º 23 - Lisboa, Sintra), publicada em 1856, ainda as utilizou, sendo reeditada com curvas de nível em 1865, depois de Filipe Folque, em 1861, ter proposto ao Ministro das Obras Públicas a adopção deste sistema de representação.²⁹

Com as curvas de nível conseguia-se, enfim, concretizar a conciliação do rigor planimétrico e do altimétrico na representação, o que significaria o culminar de um processo de aperfeiçoamento e objectivação que se consubstanciou na então denominada “cartografia científica”.

O entendimento da simbologia utilizada na cartografia exige a revisitação dos primeiros elementos sobre desenho cartográfico publicados em português, da autoria de Manoel de Azevedo Fortes, pois são documentos fulcrais para a explicação das simbologias utilizadas nas plantas militares do século XVIII, como nas plantas urbanas oitocentistas.

De facto, se o “Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas (...)”, de 1722, é considerado o primeiro manual dedicado à prática cartográfica³⁰, deve sê-lo apenas em relação aos métodos de medição e de levantamento, enquanto que os capítulos IX e X (“Do uso dos instrumentos mais necessarios aos Engenheiros” e “Do desenho das plantas Militares”, respectivamente) do Livro III, do Tomo I de *O Engenheiro Portuguez* (1728), constituem o seu complemento natural, abordando as questões relacionadas com as técnicas de desenho, os elementos do mapa e a clarificação de simbologias.

Esta fase da cartografia europeia é caracterizada por expressões como

²⁵ ROBINSON e WALLIS, 1987, pp. 218-219.

²⁶ THROWER, 1996, p. 113.

²⁷ ROBINSON e WALLIS, 1987, pp. 221-222.

²⁸ PROST, 1994, p. 105.

²⁹ MANIQUE, 1995, 1ª edição 1943, p. 29.

³⁰ ALEGRIA e GARCIA, 1995, p. 68

“pintura geometral” ou “território ao natural”, sublinhando-se a imitação da natureza como princípio fundamental em cartografia que perdura ao longo do século XVIII, oscilando entre “dois pólos de atracção: a verdade da representação e a exactidão das medidas”³¹. Para se conciliar estes objectivos eram necessários dois artefícios: perspectiva e cor, pressupondo a primeira uma aparente gradação da luz e utilizando-se a cor de acordo com as suas leituras mais comuns e directas, como a associação do azul ou do verde à água e do vermelho à habitação, que era corrente em representações urbanas medievais³², reconhecendo-se uma linha de continuidade entre algumas das tradições de utilização de cores pelos miniaturistas medievos e as regras para a sua utilização sistematizadas nos manuais renascentistas³³. Aliás, Independentemente do suporte físico e das técnicas utilizadas, sejam integralmente manuscritas, impressas e pintadas manualmente ou litografadas, observa-se a persistência, ao longo dos séculos, de uma linha de continuidade nas cores utilizadas e nos respectivos significados.

Naturalmente, também Azevedo Fortes sugeria a utilização das cores próximas das que o representado exhibia na realidade, identificando o “carmim” ou o “vermelhão” para os telhados dos edifícios; o “verdete liquido”, que “para ser bom deve tirar a azul celeste”, para a aguada de rios; o “verde-bechiga” ou o “verde-lirio” para as hortas e jardins; a “aguada de tabaco” com “vermelhão” para fazer cores de pedra; o vermelhão diferentemente misturado com tinta-da-china para fazer distintas cores de terra.

A observação da cartografia militar urbana setecentista permite verificar a existência de inúmeras semelhanças entre muitos dos exemplares, que já apresentam as características fundamentais da simbologia gráfica que encontramos na cartografia urbana oitocentista, onde o que muda é o avanço técnico representado pela introdução das curvas de nível, bem como pela melhoria dos instrumentos e, com eles, do rigor do desenho, pois o alfabeto gráfico estava praticamente definido.

Assim, nas plantas da segunda metade de Oitocentos, a exemplo das de Lisboa (1856/58), de Viana do Castelo (1868/69), de Braga (1884) ou do Porto (1892), persiste sensivelmente a mesma gama de cores sem alteração do seu significado, encontram-se os elementos gráficos que pretendem dar a visão da tridimensionalidade, como o sombreado das pequenas árvores ou o sombreamento, pelo escurecimento da cor ou pelo aumento da espessura dos traços, dos limites das massas edificadas ou das edificações isoladas e mantém-se, embora apenas na planta de Lisboa, a forma de destacar os edifícios mais significativos por meio de pequeno artifício cromático, normal-

³¹ BOUSQUET-BRESSOLIER, 1995, p. 96.

³² ROBINSON e WALLIS, 1987, p. 208.

³³ EHRENSVÅRD, 1987, pp. 123-146.

mente a saturação da tinta ou “tinta cheia”. Finalmente, continuando com Azevedo Fortes, “as casas [ainda] se riscão, e lavam de carmim, como Armazéns, Corpos de Guarda, Quarteis, Vedorias, Casernas, &c. e o mesmo se entende dos demais edifícios, e casas da Architectura Civil, e em tudo se deve observar, a respeito das linhas, o que fica dito, riscando sempre delgadas as que forem expostas à luz”, cuja origem “ainda que se póde suppor vir de qualquer parte, he melhor suppor, que vem da parte esquerda do papel, para que as sombras fiquem todas da outra parte, oppostas à luz”³⁴.

Naturalmente, não era já à leitura da obra de Azevedo Fortes que se recorria para regular o desenho das plantas urbanas da segunda metade do século XIX, mas antes ao resultado de uma sucessiva e secular sistematização, como o exemplo quinhentista da planta “De Guimarães” o atesta³⁵, que resultaria nos “signaes convencionaes”, cuja publicação em 1864, divulgava e convencionava a prática da direcção geral dos trabalhos geodésicos, consagrando a simbologia cartográfica coeva, a qual implicava a necessária utilização da cor nos trabalhos topográficos e hidrográficos e a sua ausência nos símbolos para os trabalhos corográficos³⁶.

*

Depois dos levantamentos oitocentistas, visando geralmente a elaboração de planos de melhoramentos, e apesar de algumas iniciativas isoladas, por vezes inovadoras, como é o caso da Planta Topográfica da Cidade de Coimbra, de 1932/34 e na escala 1:1.000, do Engenheiro Geógrafo José Baptista Lopes, “a primeira carta topográfica em Portugal com recurso a técnicas fotogramétricas”³⁷, só no final da década de 1930 e princípio da de 1940 aconteceria um novo período, agora curto, intenso e generalizado, de produção de cartografia urbana concretizada pela Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda (SPLAL), empresa privada que estivera ligada à produção da planta de Coimbra de 1934, assistindo-se à profusão de cartografia de base de grande escala (normalmente a 1:1.000), rigorosa e abarcando a totalidade dos aglomerados, com o fim de dotar as câmaras municipais dos instrumentos cartográficos necessários para enfrentar uma nova fase de planeamento e transformação dos espaços urbanos, com a elaboração de Planos e Anteplos Gerais de Urbanização. Com o impulso inicial do Eng^o Duarte Pacheco, encetava-se a sistematização da cartografia e do planeamento urbanos em Portugal, agora com outros instrumentos e outras normas.

³⁴ FORTES, 1728, pp. 424-428.

³⁵ [Planta] De Guimarães (no verso), s/data [ca. 1562-1570], s/autor, escala de 100 braças (1:1100, aprox.), 83,4 x 154 cm, manuscrita e colorida sobre papel, Fundação Biblioteca Nacional do Brasil (Rio de Janeiro), Cartoteca: “Mappas do Reino de Portugal e suas conquistas collegidos por Diogo Barbosa Machado” (ver FERNANDES, 2009).

³⁶ LIMPO, 1877, pp. 171-172.

³⁷ TORRES, 2006, p. 125.

Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864–1926)

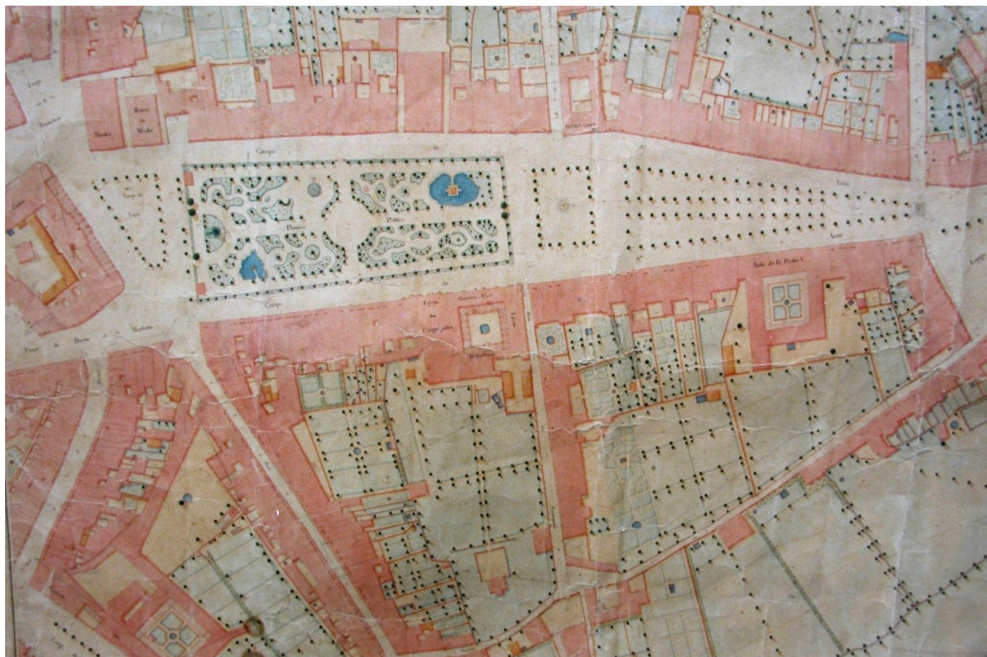


Extracto da “Carta Topographica da Cidade de Lisboa”, 1858, de Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard.
1:1000, Arquivo Histórico do IGP (imagem extraída de MANIQUE, Luis de Pina, 1995, 1ª edição 1943, entre pp. 40-41).

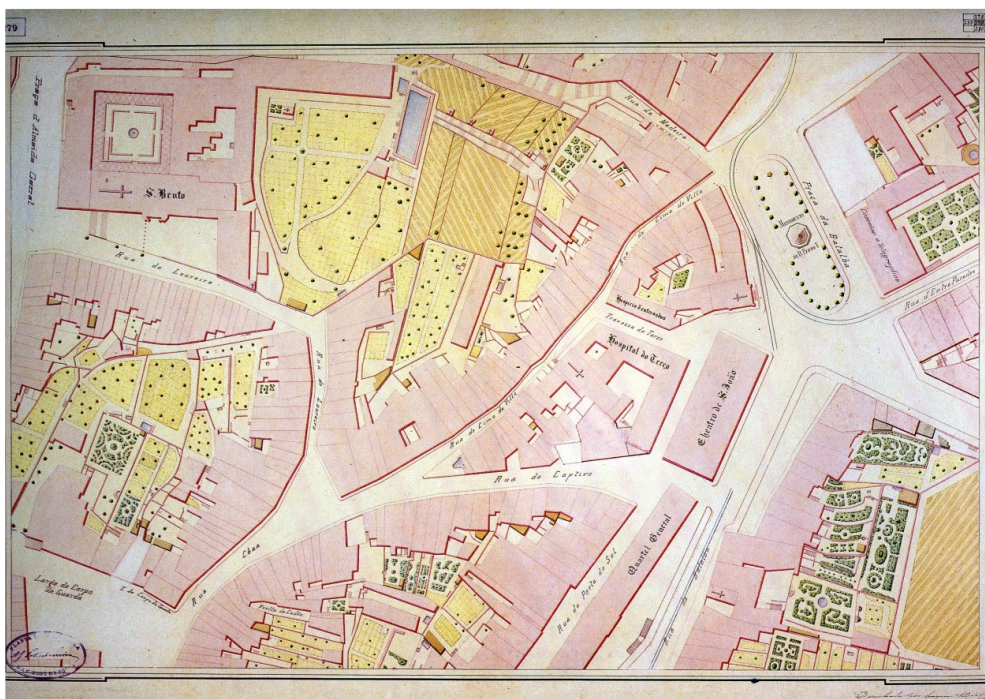


Folhas 4, 5, 8 e 9 da “Carta Cadastral da Cidade de Vianna do Castello”, 1869, de A. G. Telles Ferreira.
1:500, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (imagem extraída de FERNANDES, 2005b, p. 11).

Mário Gonçalves Fernandes



Extracto da "Planta de Braga", 1884, de Francisco Goullard.
1:500, Arquivo de Obras da Câmara Municipal de Braga (imagem cedida por Miguel Bandeira).



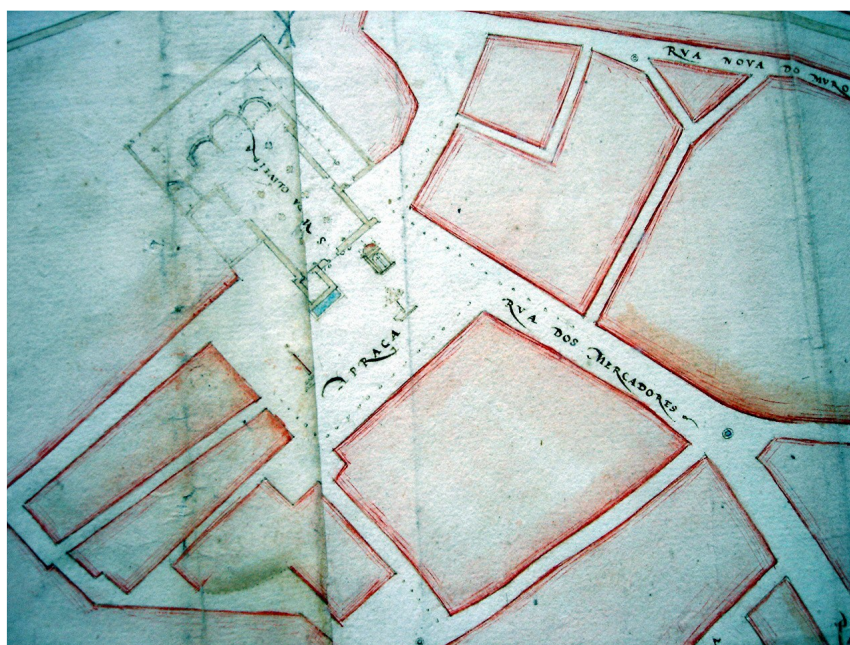
Folha nº 279 da "Carta Topographica da Cidade do Porto", 1892, de A. G. Telles Ferreira.
1:500, Arquivo Histórico Municipal do Porto.

Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)



Extracto de folha 2 da Planta da Cidade de Guimarães, 1863/1867, Engº Manoel de Almeida Ribeiro.

1:500, 13 folhas, ca. 100 x 80 cm, Arquivo Municipal Alfredo Pimenta (Guimarães).



Extracto da [Planta] "De Guimarães", s/data [ca. 1562-1570], s/autor.

Escala de 100 braças (ca. 1:1100), 83,4 x 154 cm, manuscrita e colorida sobre papel.

Fundação Biblioteca Nacional do Brasil, Cartoteca.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEGRIA, M^a Fernanda e GARCIA, João Carlos, “Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)”, in *Os Mapas em Portugal*. Lisboa, Edições Cosmos, pp. 27-84, 1995.
- ANTUNES, Vasco, “Contributos para a história da Altimetria em Portugal – I. A Carta Topographica de Lisboa e Alfama de 1856-1858”. *Forum geográfico, Revista Científica e Técnica do IGP*, Ano III, n^o 3, pp. 62-91, 2011.
- BANDEIRA, Miguel, *O espaço urbano de Braga : obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)*, tese de doutoramento. Braga, edição de autor, policopiado, 2001.
- BOUSQUET-BRESSOLIER, Catherine, “De la ‘peinture géométrale’ à la carte topographique, Évolution de l’héritage classique au cours du XVIII siècle”, in Catherine BOUSQUET-BRESSOLIER (Dir.), *L’oeil du Cartographe*. Paris, CTHS, pp. 93-106, 1995.
- CHOAY, Françoise, “Pensées sur la ville, arts de la ville”, in *La ville de l’âge industriel, Le cycle haussmannien*. Paris, Éditions du Seuil, pp. 171-284, 1983.
- COSTA, M^a Clara Pereira da, “Filipe Folque e a criação da cartografia científica em Portugal (1800-1874)”. Lisboa, *Revista do Instituto Geográfico e Cadastral*, n^o 10, pp. 101-111, 1986.
- EHRENSVÄRD, Ulla, “Color in Cartography: a Historical Survey”, in *Art and Cartography*, Ed. David Woodward. Chicago e Londres, University Chicago Press, pp. 123-146, 1987.
- FALCÃO, Mário e BRAVO, Rosa, “As Cartas Topográficas da Cidade do Porto de 1892”, in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*. Porto, Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp. 57-65, 1992.
- FERNANDES, “As plantas ‘De Guimarães’ e ‘De Vila do Conde’ da Biblioteca Nacional do Brasil”, *Actas do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Novembro de 2009, Ouro Preto, Brasil (http://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/fernandes_as-plantas-de-guimaraes-e-de-vila-do-conde.pdf), 2009.
- FERNANDES, Mário G. (coord.), *Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749): Cartografia, Cultura e Urbanismo*, Porto, GEDES e Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006.
- FERNANDES, Mário G., *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, 2005a.
- FERNANDES, Mário G., “Evolução do centro histórico de Viana do Castelo”. Lisboa, *DGEMN, Monumentos, Revista Semestral de Edifícios e Monumentos*, n^o 22, pp. 6-21, 2005b.
- FERNANDES, Mário G., “Viana do Castelo: a cartografia da cidade”. Viana do Castelo, *Câmara Municipal de Viana do Castelo, Cadernos Vianenses*, n^o 24, pp. 243-269, 1998.
- FINO, Gaspar Candido da Graça Correa, *Legislação e disposições regulamentares acerca do Serviço de Obras Públicas*. Lisboa, Typ. de Eduardo Roza, 1889.
- FOLQUE, Filipe, *Relatório acerca dos Trabalhos Geodesicos do Reino*. Lisboa, Typ. Da Gazeta dos Tribunaes, 1848.
- FORTES, Manuel de Azevedo, *O Engenheiro Portuguez*. Lisboa, Oficina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo.

- HENRIQUES, Manoel G., *Tratado completo do Novo Systema Legal de Pesos e Medidas*. Lisboa, Ed. François Lallemand, 1863.
- LIMPO, Francisco António de Brito, "Apontamentos para facilitar a leitura das cartas chorographicas e topographicas". Lisboa, *Revista de Obras Publicas e Minas*, Vol. VIII, pp. 131-146, 169-176 e 203-220, 1877.
- MANIQUE, Luis de Pina, *Subsídios para a História da Cartografia Portuguesa, A Carta Geral do Reino, A Carta Topográfica da Cidade de Lisboa, A Instituição da Litografia nos Serviços Geográficos Portugueses*. Lisboa, Instituto Português de Cartografia e Cadastro, fac-simile, 1995, 1ª edição 1943.
- MARTÍN RODRÍGUEZ, Manuel, "Cambio Economico y Reforma Interior Urbana: La Gran Vía de Granada 1890-1925". Madrid, *Ciudad y Territorio*, nº 68, pp. 17-32, 1986.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de, "Evolução da Cartografia Urbana oitocentista do Porto, enquadrada na Cartografia Urbana de Portugal e da Europa", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*. Porto, Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp. 17-25, 1992.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de, *O espaço urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento*. Porto, Edições Afrontamento, fac-simile, 2007, 1ª edição 1973.
- PEREIRA, Gaspar Martins, "Os Homens que fizeram a Planta do Porto de 1892", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*. Porto, Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp. 43-53, 1992.
- PROST, Philippe, "La cartographie militaire française (II): du plan nivelé au plan à courbes de niveau, mi XVIIIe-mi XIXe", in *La Cartografia Francesa*. Barcelona, Institut Cartogràfic de Catalunya, pp. 99-107, 1994.
- REBELO, João (Coord.), *Evolução do Espaço físico de Coimbra*. Coimbra, Câmara Municipal de Coimbra.
- RIBEIRO, Orlando, "A Rua Direita de Viseu", in *Opúsculos Geográficos*. Lisboa, Fund. Calouste Gulbenkian, Vol. V: *Temas Urbanos*, pp. 193-210, 1994, 1ª edição 1968.
- ROBINSON, Arthur H. e WALLIS, Helen M., *Cartographical Innovations, An International handbook of Mapping Terms to 1900*. Londres, Map Collector Pub. e ICA, 1987.
- TAVARES, Rui, "A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 - Uma base cartográfica para a Gestão Urbanística Municipal", in *Uma Cartografia Exemplar, o Porto em 1892*. Porto, Câmara Municipal do Porto, Catálogo, pp. 29-39, 1992.
- THROWER, Norman J. W., *Maps and Civilization*. Chicago, Univ. Chicago Press, 1996.
- TORRES, João Manuel Agria, "Geo-informação: base para o conhecimento do território", in REBELO, João (Coord.), *Evolução do Espaço físico de Coimbra*. Coimbra, Câmara Municipal de Coimbra, pp. 107-139.

* FERNANDES, Mário Gonçalves (2011), "Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)", *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, FLUP, 9 a 12 de Novembro (<http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/114.pdf>), ISBN: 978-972-8932-88-6.

Folha em branco

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 diferentes 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 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.

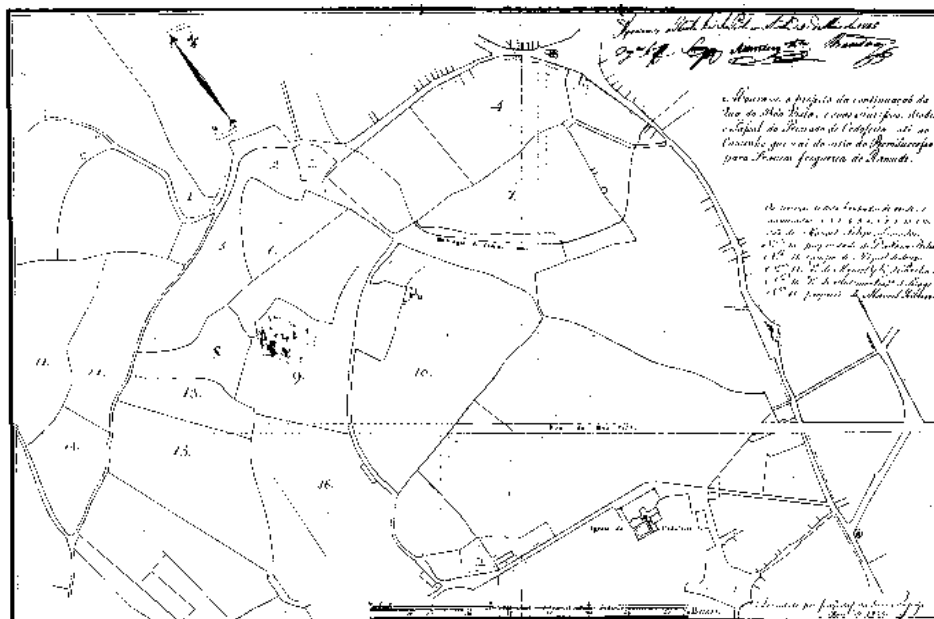


Figura 2 (MEIRELES, 1982, p. 77, planta 151, de Joaquim da Costa Lima Sampaio, 1825).

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.

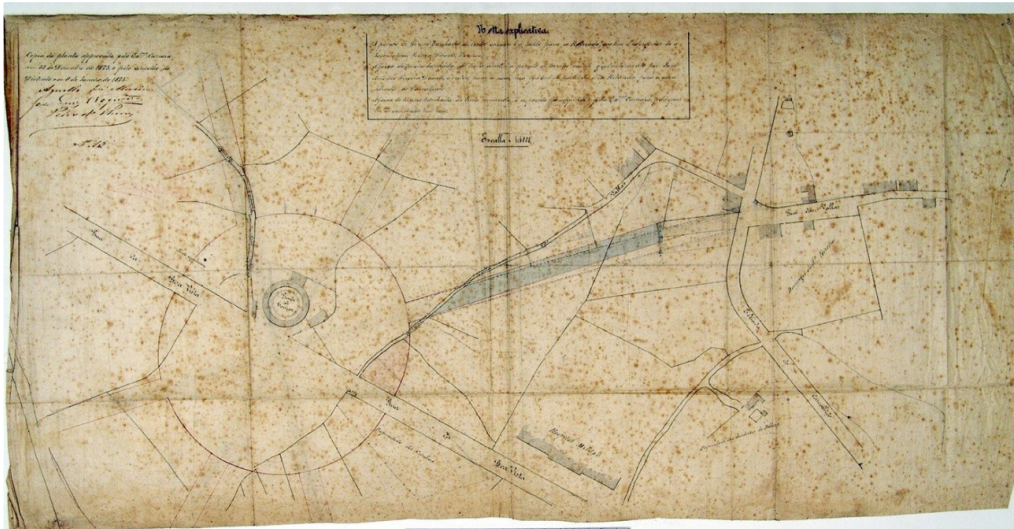


Figura 3 (Livros de Plantas, Livro V, AHMP, cota D-TGa-CMP-02-343-002[1]).

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.

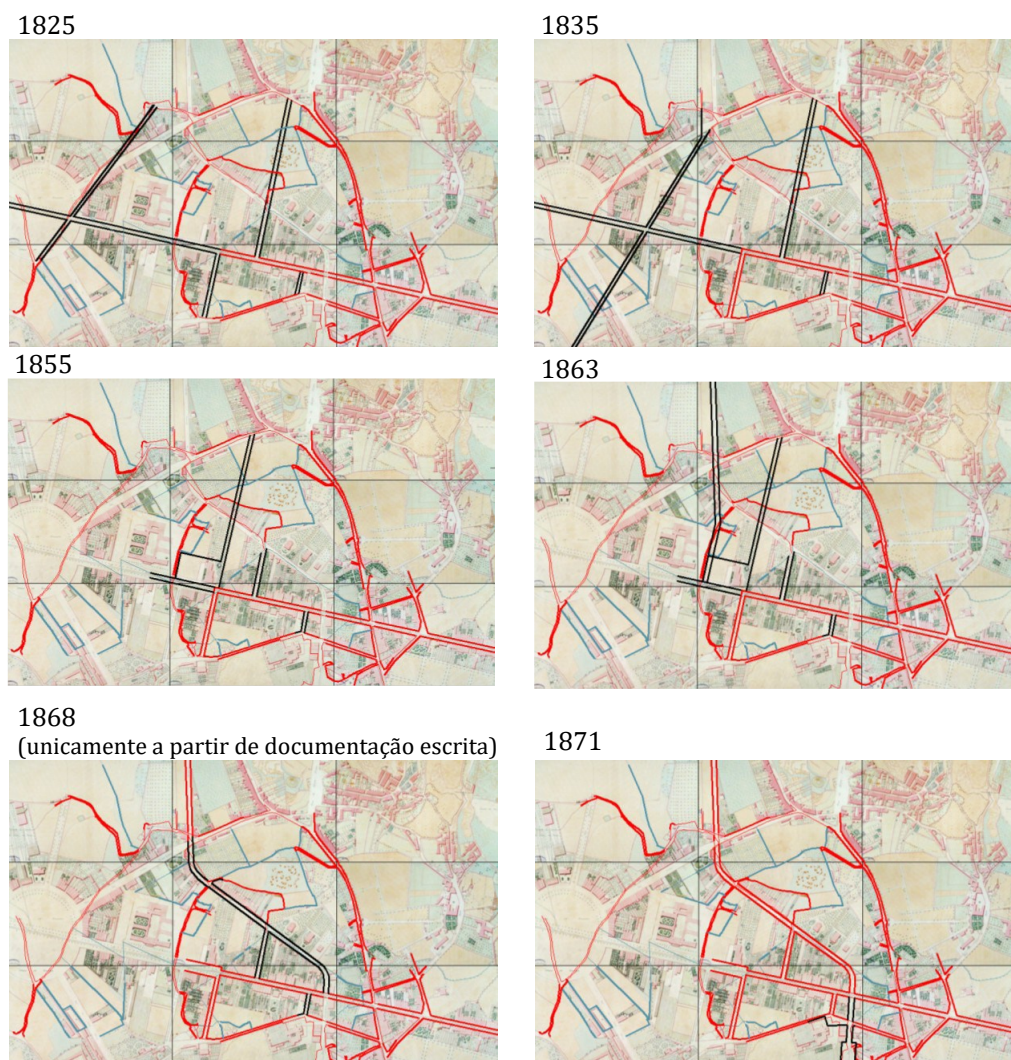


Figura 4 - (reconstituição cartográfica a partir de MEIRELES, 1982, plantas 151, 213, 345, 424 e 468, sobre um composto das folhas 192, 193, 194, 210, 211, 212, 230, 231 e 232 da Carta de Telles Ferreira).

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.

As cidades que o Porto poderia ter sido

Vasco Cardoso

*Apresentado no VI SLBCH, Porto e Braga, 2015 **

RESUMO

Em 1934 uma nova era de planos de urbanização começava em Portugal, sob o regime de Salazar, dotado de uma constituição no ano anterior. Até 1943, o Estado procurou um urbanismo oficial. Pelo contrário, desde cedo os municípios procuraram resolver os problemas urbanísticos prementes das suas cidades, embora sob a tutela de presidentes nomeados diretamente pelo governo. Noutra vertente, os urbanistas apenas tentaram equilibrar os aspetos anteriores com a necessidade de trabalho, bem como o comprometimento que iam – uns mais, outros menos – tendo com o modernismo de raiz europeia. Nesse quadro turbulento, a demora dos levantamentos topográficos prévios impostos por lei e as dificuldades de expropriações mais prejudicavam a efetivação coerente e continuada dos planos urbanísticos, que iam aparecendo. Acresce que, dependentes de aprovação estatal, aqueles planos demoravam a vingar. Dali, verificou-se que os planos gerais de urbanização elaborados configuraram mais um ponto de situação do trabalho parcelar entretanto realizado, por mais eficaz, do que um documento de partida.

Assim, em tese de doutoramento recentemente defendida, seguiu-se com o fito de estudar a morfogénese urbana no Porto da época, a partir dos planos parcelares de urbanização. Estudaram-se e classificaram-se cerca de 1000 propostas de intervenção urbanística de iniciativa municipal. A recorrência de diferentes propostas para um dado local e em tempos diferentes, permite observar *as cidades que o Porto poderia ter sido*. Assim, é possível esboçar plantas da cidade, por épocas, capazes de revelar *cidades* de diferentes filiações formais, na interpretação dos modelos importados. Revelam essas, ainda, as permanências da *circunstância*, nas adaptações que os diferentes modelos sofriam.

ABSTRACT

In 1934, a new era of urban development plans was budding in Portugal, under the dictatorial regime of Salazar, recently endowed with a constitution. Until 1943, the state aspired to an official urbanism. However, from early on, the municipalities struggled to solve their most urgent urban planning problems, albeit under the authority of mayors appointed directly by the government. Urban planners, in their turn, attempt-

ed to deal with the former and the need for work, as well as their commitment, in some cases more than others, to European-style modernism. In this turbulent setting, the delays in accomplishing prior land surveys, required by law, and difficulties with expropriations, were major obstacles to the coherent and continuous implementation of the urban plans that appeared. The latter themselves, subject to state approval, also took time to come into force.

It became increasingly apparent that the urban development plans served more to take stock of the site planning work carried out, which proved to be more efficient, than as key working documents. Thus, the doctoral thesis we concluded recently explores the urban morphogenesis of Porto at the time, based on the urban site plans. We analysed and classified almost 1000 municipal urban planning proposals. The recurrence of different proposals for certain locations at different times serves to illustrate the cities Porto could have been. Thus, it is possible to build city blueprints, by eras, which reveal cities belonging to different schools of thought, according to the interpretation of imported models. They also reveal the permanence of circumstance, in the adaptations the various models suffered.

This paper intends to reflect on these cities.

INTRODUÇÃO

Recentemente defendida tese de doutoramento¹, surge agora o presente artigo como uma primeira reflexão sobre a, e a partir da, investigação tida.

Será o pretérito o tempo mais estudado em textos da História e o presente em textos da Geografia? Neste texto procura-se explorar o condicional. Tal como no trabalho de doutoramento realizado, buscou-se o entendimento da forma urbana da cidade do Porto (projetada e construída entre 1936 e 1974), a partir do conhecimento da sua morfogénese, mas desde a sua dimensão do sonho e do estimado – enfoque destacado neste primeiro exercício. O confronto desta dimensão com a *circunstância*, ao longo do tempo, explica muito da forma e do espaço conseguidos no final do período do estudo e está na raiz de muito da forma urbana da cidade atual.

O cotejo realizado entre prospetiva e perspetiva da forma segue na esteira dos sublinhados vários das diferenças entre ideal e possível, entre cidade modelo e cidade real. Já F. Távora (1954), oportunamente, alertara para a desatenção a esses desfasamentos, como indutores de debilidade na forma urbana, sobretudo quando a sua construção se dilata no tempo: “êrro é no portuense querer imitar a capital, como é êrro impor ao Porto soluções que, pela cir-

¹ Cardoso, V.. *Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974*, (Tese de Doutoramento, policopiado), Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.

cunståncia de terem dado bons frutos em quaisquer outras cidades, nada garante que tenham aqui qualquer justificaçaõ.”² Apesar do olhar do autor ser evocador das imposições do poder central, de facto, é aqui alargado, por a influênciã daquele poder ser homóloga à potencialidade existente na influênciã de outros modelos, ou doutrinas.

Assim, neste quadro se insere o presente exercíciõ pelo condicional, por alguns futuros possíveis de entãõ.

ENQUADRAMENTO GERAL E PROBLEMÁTICAS TRANSVERSAIS

Atendendo a que “o poder decisóriõ [o determinante na produçãõ do espaço urbano] pode oscilar entre momentos de centralizaçãõ autoritãria, quase sempre afirmativa, e épocas onde a dominante colectiva é mais expressiva”³, inclinava-se o período seleccionado para o primeiro *momento*. A assertividade e o pragmatismo de Duarte Pacheco, a expressãõ procurada por Antõnio Ferro – culminando nas comemorações dos Centenãrios – e o Código Administrativo de 1936/40 dotavam o país de instrumentos potencialmente propiciadores de um poder central forte na definiçãõ de uma forma urbana própria, à semelhança dos regimes fascista e nacional-socialista. Mas, como explicou P. V. Almeida (2002), o regime Salazarista, centrado num homem de raiz marginal aos assuntos da forma e do espaço urbano, deixou-se tomar – neste campo – pelos confrontos entre os seus altos dirigentes, na convicçãõ de que cada um melhor interpretava a exaltaçãõ patriótica perseguida pelo Presidente do Conselho. Aconteceu mesmo a Vereaçãõ da cidade do Porto ter intervindo num desses confrontos. Foi nos anos de 1960, a propósito das obras da Avenida de D. Afonso Henriques, mais propriamente o cruzamento da Calçada da Vandoma com a Rua de Saraiva de Carvalho, quando a Direcçãõ Geral do Ensino Superior e das Belas Artes, do Ministério da Educaçãõ Nacional, tutora dos monumentos nacionais, trouxe a apologia dos conjuntos de valor históriõ e patrimonial. Ousera o seu parecer veemente contra o rasgamento da avenida promovido pelo município e secundado formalmente pelo Ministério das Obras Públicas. Para aquela direçãõ geral, a resoluçãõ – questionada – do problema do trãnsito prejudicava valores culturais, que sustentava como maiores. Tratava-se de valorizar a Sé pelo isolamento, ou, ao contrário, pela integraçãõ no seu conjunto urbano existente. Mas, o que para aqui revelou o diferendo entre os órgãõs superiores foi a promoçãõ de uma reuniãõ entre ambos para resolver a contenda, expressa em sucessivas trocas de correspondênciã oficial. Deveu-se aquela reuniãõ a uma iniciativa municipal e conduziu a um desfecho

² F. Távora (1954, p. 6).

³ T. B. Salgueiro (1995, p.256).

mais consensual, em 1964. Não obstante, a nível nacional, já anteriormente o afastamento de António Ferro e a morte de Duarte Pacheco tinham sido os acontecimentos iniciais na determinação da falta de um *estilo* do Estado Novo.

Noutra perspetiva desta argumentação, o poder conferido ao Presidente da Câmara pelo Código Administrativo do regime, bem como a diminuição do poder dos vereadores, resultaram em conflitos (tomado o exemplo da Câmara Municipal do Porto), levando, alguns desses, a demissões de vereadores e presidentes, como noutra ocasião se demonstrou⁴. Acresce ainda o debate que seria tido pelos Presidentes das Câmaras com as contingências da realização dos planos de urbanização. E, daí, destacam-se um conjunto de dificuldades havidas: no âmbito financeiro, técnico, institucional e no âmbito da aquisição e posse de terrenos.

Em primeiro lugar, registou-se, na generalidade, uma constante falta de recursos financeiros próprios do município para assumir a urbanização da cidade, como lhe fora destinado. Numa vertente, a II Guerra Mundial forçou restrições orçamentais, mas também de disponibilidade dos bens e serviços estrangeiros, que atrasaram o arranque da urbanização idealizada por Duarte Pacheco. Até ao surgimento dos Planos de Fomento, a partir da década de 1950, muito se queixara o município da falta de suporte financeiro estatal para as suas iniciativas de intervenção urbana, que, assim, necessariamente, tenderam a assumir um perfil de *melhoramentos* ou construção de edifícios públicos, ao invés de ações de urbanização para expansão ou renovação da cidade. Os réditos próprios conseguidos pelo município dos impostos sobre o comércio e a indústria, com mais peso depois da guerra, logo foram começando a rarear por causa da própria urbanização consumidora de terrenos exigidos pelas novas necessidades da indústria produtiva. Esta foi procurando os terrenos mais vastos e os impostos municipais mais baixos oferecidos pelos concelhos circunvizinhos. Seria esse um dos argumentos para, já no final dos anos 1960, começarem no Porto a clamar por um planeamento urbano regional – já fora dos limites administrativos da Estrada da Circunvalação situaram o aeroporto e o porto de mar –, onde a cidade seria a cabeça do setor terciário de uma região.

Noutro flanco das limitações financeiras ainda importa referir, a imposição ao poder autárquico de uma série de atribuições sociais e culturais, para as quais aquele apelava ao seu acolhimento por parte do Estado. O assunto seria amenizado, lentamente, com a iniciativa de uma moção de recomendação ao Governo, saída da Assembleia Nacional, pelo início de 1947.

Em segundo lugar das dificuldades, assinalam-se as primeiras aflições técnicas ligadas à produção de cartografia atualizada, capaz de afinar as intenções de projeto. Mas, também na execução do plano portuense essas difi-

⁴ V. Cardoso (2015, pp. 13-19).

culdades foram sentidas, levando à contratação de técnicos estrangeiros: quer para o arranque dos planos de urbanização na viragem para os anos 1940; quer, depois, para a criação de planos parcelares de urbanização a partir do primeiro plano de urbanização efetivo – o Plano Regulador – e ainda para a criação de um corpo técnico próprio do município, com Auzelle.

No campo institucional, sublinha-se a dependência direta do plano geral de urbanização, que delineavam, das obras de iniciativa estatal as quais não só nesse foram enquadradas, como acabaram por o condicionar profundamente: o Hospital Escolar, a ponte na Arrábida e a Via Rápida para Leixões, na expansão da cidade; e o Palácio dos Correios, a Estação da Trindade, peças chave no objetivo municipal de construir o “Centro Cívico do Pôrto”⁵ na praça onde edificavam os novos Paços do Concelho. Não obstante, também obras municipais – como o Mercado do Bom Sucesso, o tramo da Via de Cintura Interna entre a Via Norte e a Via Nascente, a Avenida de D. Afonso Henriques, e, por fim, mais tarde, após o Plano Regulador, os *grupos de moradias populares*, o Mercado Abastecedor na Praça das Flores e o Teatro da Cidade na *Rotunda da Boavista* – acabaram por ser os grandes dinamizadores e condicionadores da urbanização. Na urbanização da cidade do Porto, à época dos dois primeiros planos gerais, os edifícios públicos e as vias de circulação avançaram em primeiro lugar. Os exemplos mais evidentes de atrasos, marcados pela guerra e – certamente – pela morte de Duarte Pacheco, de diretivas estatais para fixação de implantações ou diretrizes aconteceram nos casos: do Hospital Escolar, a Norte, assunto que esteve parado de 1936 até ao fim da guerra; a Ponte, da diretriz da ponte na Arrábida, decidida que fora em 1941, mas só fixada em 1946; e do Palácio dos Correios, com local previsto já em 1940, mas apenas só definida a sua cêrcea em 1947 e aberto o concurso para a sua primeira fase em 1959, demoras que condicionaram a concretização do topo norte da Avenida dos Aliados. Assim, também por esta parte se explica a impossibilidade da existência de um tempo fixado, quando poderiam fazer um desenho coeso de todo o plano, ainda que fosse – como se defende – um desenho mais distante da realidade da constante mudança e dos constantes imponderáveis.

⁵ Memória descritiva do projeto [82-D] - “Projecto de alinhamentos na zona urbana circundante do edificio dos Novos Paços do Concelho”, referenciado no B413_4mar_reun13jan44_297. Mas, já dessa intenção se escrevia na p.5 da memória descritiva do anterior projeto Projeto [82] “Praça do Município e Arranjo a Nascente da Avenida das Nações Aliadas”, referido B199_27jan_reun11jan40_106.

Nota importante: No processo de elaboração do trabalho de doutoramento houve necessidade de um registo próprio de identificação das referências às atas de reunião da câmara. A matrícula de cada referência ficou assim estruturada: [citando a p. 23 do trabalho académico] “B44_2jan_Sessão da Comissão Administrativa_24dez36_892-908” Boletim Municipal, n.º 44, datado de 2 de janeiro de 1937, referente à Sessão da Comissão Administrativa realizada a 24 de dezembro de 1936, tendo sido mencionada referência presente entre as páginas 892 e 908;

ou

“B1869_5fev_reun16nov71_340” Boletim Municipal, n.º 1869, de 5 de fevereiro de 1970, referente a reunião da Câmara Municipal do Porto realizada da 16 de novembro de 1971, tendo sido mencionada referência presente na página 340.

Mas, o domínio onde foram registadas das maiores dificuldades que têm estado a ser expostas foi o da aquisição e posse dos terrenos necessários à urbanização da cidade – uma responsabilidade municipal, mesmo que para servir obras estatais.

A política geral seguida a nível nacional – na esteira da prática de Duarte Pacheco em Lisboa – apostava na expropriação prévia, para serem os municípios os dirigentes da urbanização, os talhadores dos terrenos sobran-tes das obras públicas. Depois de colocados em hasta pública, os talhões urbanizados, fazedores da expansão das cidades, dispensariam a verba justificativa do investimento e ainda aquela provedora da urbanização mais dispendiosa, nomeadamente nos centros urbanos construídos⁶. Mas, de pronto, verificaram no Porto não ser aplicável o resultado positivo que acontecera em Lisboa⁷. Foram recolhidos lamentos e alertas das atas das reuniões da Câmara, em que constam apelos a sucessivos novos regimes de expropriação, verificando-se que esses regimes legais não antecederiam os avanços do plano, antes pelo contrário.

Com o fim de satisfazer obras atinentes a condignas condições para as celebrações dos Centenários da Fundação e da Restauração da Nacionalidade, em 1940, o Estado instituiu o regime de expropriações por arbitragem pelo Decreto-lei n.º 28797, de 1 de Julho de 1938⁸. Na resposta aos atrasos da conclusão dos planos gerais de urbanização, em parte pela crença de que as dificuldades se encontravam na aquisição e posse dos terrenos, o Estado prolongou o regime de expropriação por arbitragem com o Decreto-lei n.º 33921, de 5 de setembro de 1944. Serviria essa possibilidade, aquela que dotaria a outra valência do decreto: apoiar a figura dos planos parciais de urbanização que também criara, na tentativa de minimizar os atrasos na completude dos planos gerais, pelo país. Mas, face a uma prática avaliadora que estimava valores e muito acima das possibilidades da generalidade dos municípios, os sucessivos reajustes ao decreto de 1938 dariam lugar a um verdadeiro regime geral de expropriações com a Lei n.º 2030, de julho de 1948. Apesar de melhorias sentidas, porém, o problema localizava-se a montante e começou a ser – neste caso, foca-se o Porto – contornado com o Plano Regulador (1952-1954). A questão emergiu com os *grupos de moradias populares*, do Plano de Melhoramentos (1956-1974) de iniciativa do presidente José Albino Machado Vaz, quando, para a realização dos blocos municipais de habitação económica, foi necessário encontrar prestemente os

⁶ V. Cardoso (2015, p. 330).

⁷ B796_14jul_30mai51_480-482, a propósito da compra da Quinta da Granja, em Sobreiras, Lordelo do Ouro. E, ainda, B1138_1fev_reun_17dez57_134, já na vigência do Plano Regulador.

⁸ Estendidos em âmbito e abrangência territorial pelos Decretos-leis n.º 29663, de 6 de julho de 1939 e 30012, de 1 de novembro de 1939, sendo que este último incluía as obras de urbanização do Porto em curso ou iniciadas até ao fim de 1940. Ainda o Decreto-lei n.º 30725, 30 de agosto de 1940, seguiu no desenvolvimento do de 1938.

terrenos. A estratégia passou pelas contiguidades. Ao contrário das ambicionadas grandes áreas para posterior urbanização, a prática obrigou à opção de agregação de terrenos mais pequenos, apenas suficientes a cada bairro. Contudo, eram contíguos a outros onde existiam já urbanizações anteriores destinadas a pessoas de outros rendimentos, ou a equipamentos de serviço às *unidades de residência*⁹ que se iam formando, desta feita, espaçadamente ao longo de mais tempo e não, como almejado inicialmente, de uma só vez. De um modo geral, pode afirmar-se que a urgência em responder ao Plano de Melhoramentos conduziu a um faseamento efetivo da urbanização, que aliás já vinha sendo aposta desde o Plano Regulador. Veja-se a recordatória de Miguel Rezende, o engenheiro urbanista da Câmara Municipal do Porto à época:

“Este planeamento, entre outras proposições de interesse para o zonamento geral, a necessária descentralização de funções urbanas e a reorganização da massa amorfa das construções segundo unidades residenciais de vários escalões, com vida própria e equilibrada, sem diferenciações sociais, obriga à aquisição prévia e sistemática de áreas livres periféricas nas posições mais adequadas aos fins específicos... Em áreas suburbanas e dadas as condições de sucesso dos núcleos de expansão já executados, o Município procede actualmente a uma política de compra de terrenos livres, em contiguidade de zonas já urbanizadas, conforme permitem os seus recursos financeiros.¹⁰”

O quadro de dificuldades exposto revela a inevitabilidade do ajustamento das ideias iniciais sobre plano aos terrenos concretos da realidade complexa e atrás aflorada. Aliás, as sucessivas prorrogações do prazo para a aprovação do plano geral (de 1939 a 1940), tal como a lei de 1944 que cria a figura dos planos parciais, foram já o reflexo do que viria a acontecer. Se a este quadro forem ainda acrescentados pelo menos mais dois outros factos, alinha-se então com a tese de P. V. Almeida (2002) e encontram-se mais razões para que um certo corpo unitário de pensamento sobre plano, urbanismo e forma urbana, esboçado no tempo de Duarte Pacheco e que se pretendia próprio do regime, fosse fragmentado por diversas soluções e terrenos, segundo as oportunidades, tornando definitivamente inviável a sua materialização: o contributo dos arquitetos, com o aportar da Carta de Atenas ao urbanismo português, a partir do seu primeiro congresso, em 1948; o abandono do serviço público de alguns dos primeiros arquitetos experimentados no urbanismo em Portugal, procurando as melhores condições financeiras na atividade liberal¹¹.

⁹ In Plano Regulador da Cidade do Pôrto (1952).

¹⁰ M. Rezende (1952, p. 226).

¹¹ M. S. Lobo (1995, p. 215).

E, é também neste contexto, que se releem as palavras de José Manuel Pereira de Oliveira (1973) ao identificar consequências de uma urbanização feita por soma de partes ao longo do tempo, multiplicando assim a questão da integração e coerência entre existente e projetado:

“A política de terrenos para a urbanização encontrou, como sempre, dificuldades para se impor. Do facto resultou que é frequente conhecerem-se projectos que se arrastam ao longo dos anos, alterações nos traçados propostos para as novas artérias, dificuldades na rectificação de outros, talvez até a persistência de verdadeiros aleijões que não têm qualquer explicação em dificuldades de natureza física, mas, outrossim, em inultrapassadas dificuldades nascidas da incompreensão humana, para não dizer da ganância. O problema, porém, é mais do foro histórico-económico do que do geográfico, embora com razão se possa dizer que os condicionalismos daquele em muito afectam a inteligência deste.¹²”

Estribado no anteriormente exposto e neste esclarecimento coevo, nem houve o estilo do regime, como defendeu P. V. Almeida (2002), nem os planos puderam ser pensados rapidamente e de uma só vez, mormente para serem executados no momento seguinte, como por exagero. A expansão e a urbanização fizeram-se por parcelas em encontro ou por ruturas pontuais na forma urbana existente. Os planos gerais serviram mais como representação gráfica e sintética das intenções globais para a urbanização e expansão da cidade, vertida dos vários planos parcelares aprovados, esses tidos como primeiros testemunhos daquelas intenções. Cada intervenção urbanística aprovada em reunião de vereação resultou de um processo de projeto anterior. Mas, importa sublinhar que o tempo demorado da materialização em forma urbana da intervenção aprovada implicou, na maioria das situações, reformulações da intervenção e novas aprovações oficiais. Ora, tomando-as no conjunto de intervenções aprovadas para um determinado local, propõe-se que se entendam também elas como processo de projeto, ou se se quiser, como processo de construção da forma urbana. Acolhe-se ainda para este trajeto processual o tempo da própria edificação da forma projetada, da própria obra, pelo que de imponderáveis registavam e pelo que de reformulações e novas aprovações oficiais implicavam. Precisamente, o tempo decorrido entre cada uma das sucessivas aprovações é também tempo de que a reformulação beneficiava para filiar a forma urbana renovada num modelo ou ditame diferente.

Não obstante o considerado, note-se que é consciente e valorado o processo de gabinete de projeto e o processo de crítica constante a que as

¹² J. M. Pereira de Oliveira (2007, 1.^a Ed. 1973, pp. 345-346).

propostas urbanísticas municipais eram submetidas, com críticas e afinações impressas pelas entidades estatais, sobretudo sob um regime totalitário. Contudo, por questões operativas de limitação de campo de trabalho de investigação, na tese de doutoramento sobre a qual se faz esta primeira reflexão, a metodologia seguida centrou-se nos registos oficiais do município presentes nas atas da vereação, bem como das memórias descritivas das propostas urbanísticas aprovadas. Por um lado, a firmeza factual de documentos oficiais ofereceu mais robustez à investigação, o que justifica a seleção das fontes primárias da investigação. Por outro lado, os imponderáveis de toda a ordem, mas de relevo, eram abordados, quer nas atas, quer nas memórias. Oportunamente, e sempre que surgiam, durante a pesquisa dos dados, recolhiam-se informações tidas como complementares, a partir de peças presentes nas pastas dos processos documentais de cada proposta de intervenção estudada.

A proposta da interpretação da morfologia urbana do Porto durante o período selecionado considera a leitura da morfogénese dos vários processos de intervenção havidos, cada um por si e como um todo. Se a transformação da cidade do Porto foi feita por parcelas, afetas à circunstância e também aos modelos apropriados, e distendida pelo tempo, a leitura que se propôs da sua forma assentou no estudo dos planos de intervenção urbana, parciais e locais, e, portanto, foi feita através de elementos gráficos a escala mais reduzida. No entanto, a relação com o global não foi esquecida, servindo como prova de aferição, quando adequado.

Assim, as cidades que o Porto poderia ter sido advêm de sínteses da produção de pensamento e prática urbanísticos, focadas nos momentos em que se registou uma maior concentração dessa produção municipal e não tanto nos momentos da publicação dos planos gerais de urbanização da cidade. Por outro lado, é curioso registar que, após esses momentos, ocorreram outros de sentido oposto, como demonstrado no capítulo terceiro do trabalho de doutoramento.

As cidades que o Porto poderia ter sido são lidas em períodos de particular intensidade de pensamento urbanístico, refletido em elementos desenhados e escritos, que se procuram sintetizar. Para tal síntese dos documentos, que “em determinadas fases do processo foram imprescindíveis para o avanço” da forma urbana até hoje, apropria-se este trabalho de uma orientação metodológica de F. B. Fernandes (1999, p. 15), citado: procurará essa ser “uma síntese em linguagem bilingue (escrita e desenho).”

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA CIDADE CONSTRUÍDA A PARTIR DE PLANOS DE MELHORAMENTOS

Talvez a primeira *cidade* que o Porto poderia ter sido deva ser a *cidade*

que eventualmente seguiria antes da obrigação dos planos de urbanização dos Decretos-lei n.º 24802, de 21 de dezembro de 1934 e n.º 28995, de 14 de fevereiro de 1938. Seguiria guiada na evolução do Decreto-lei de 31 de dezembro de 1864¹³ – instituidor da figura dos Planos de Melhoramentos –, o qual condicionou logo à partida um grande *projeto de empréstimo* para obras de abertura de ruas e melhoramentos, aprovado pela Lei de 5 de maio de 1865¹⁴, embora a Câmara Municipal do Porto o burilasse desde 1863. O *Plano de melhoramentos da cidade do Porto: apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881*, de Corrêa de Barros é o documento, escrito, mais completo e coeso dentro da matriz fixada em 1864 e muitas das suas propostas chegariam a ser levadas a desenho, moldando forma urbana para esta *cidade* que o Porto poderia ter sido. São ainda levadas em linha de conta as influências das Lei de 26 de julho de 1912 (regulamentada em 15 de fevereiro de 1913) e sua alteração pela Lei nº 438, de 15 de setembro de 1915, sobre as expropriações e política de solos em ações urbanísticas.

Embora só uma pequena parte deste corte de tempo se inclua no corte objeto central da investigação conducente ao doutoramento, conseguiu-se dele recolher algumas peças documentais decorrentes daquelas investigadas. Encontraram-se também peças relativas a estudos, portanto sem a aprovação da Vereação, mas que, com aquelas outras, com o “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, de E. Campos (1932) e com a descrição de J. M. Pereira de Oliveira (1973), se procura pois esquisar a primeira das *cidades*, pretensão de análise deste texto. Seria uma possível *cidade* fixada até que os estudos para o Plano Geral de Urbanização se comesçassem a fazer sentir, quando impunham alterações a projetos de intervenção anteriormente aprovados. Seria uma *cidade* vinda de um caminho cujo ponto de partida se toma do registado na “Carta Topographica da cidade do Porto (...) por Augusto Gerardo Telles Ferreira” (1892).

O Porto poderia ter sido, desde pronto, uma cidade expandida para lá da Estrada da Circunvalação (1895), incluindo o seu porto de mar, em Leixões, mas também Matosinhos, Leça da Palmeira, Gueifães e Santa Cruz do Bispo, como regeira lei de 23 de abril de 1913¹⁵ e E. Campos (1932) o contemplara. Mais tarde, já nos anos de 1960, essa característica poderia ter deixado incluídos numas fronteiras administrativas mais alargadas da cidade: o aeroporto e, sobretudo, espaço vital para a indústria, contribuinte maior para os cofres municipais. Mas, se mais ambiciosa, a expansão poderia ainda incluir a estação de tratamento de lixo e as captações de águas, por

¹³ Publicado a 19 de janeiro de 1865.

¹⁴ V. Cardoso (2011b, p. 5). O projeto de empréstimo foi finalmente aprovado em reunião de vereação a 22 de dezembro de 1864.

¹⁵ A. Sarmento (1963, p.18).

exemplo. Nessa altura, pugnava-se por um planeamento à escala regional, como o fizera E. Campos na linha de P. Geddes, embora sem colher o apoio do governo, crente em que a Federação de Municípios trazida pelo Código Administrativo garantiria esse propósito, muito embora tivesse de facto sido inoperante.

Limitado à sua fronteira de 1895, o território da cidade era descrito por J. M. Pereira de Oliveira (2007, 1.^a Ed. 1973, p. 259) como tendo uma orografia suave e sendo pouco populoso a ocidente e, pelo contrário, acidentado e dotado de mais aglomerações de feição rural a oriente.

Alguns cidadãos publicaram visões para a urbanização da expansão, ligando os dois principais núcleos habitados do concelho – a cidade e S. João da Foz – pela orografia mais favorável sob a exposição solar mais ampla e prolongada – Campo Alegre, Pasteleira e Nevogilde –: Joseph Delereu (1886), que segundo M. Basto (1947) teria sido o primeiro a aventar uma ponte entre o Candal e a Arrábida; Cunha de Moraes (1916) que representara graficamente a ponte, além de outras intervenções pelo desenho, e de Meireles Kendall (1917).

Para favorecer uma urbanização entre aqueles dois aglomerados mais antigos, aprovaram a 26 de novembro de 1926 um Parque da Cidade, protegendo dos inconvenientes da nortada¹⁶ daquela área a urbanizar. Posteriormente, em 1936, o vereador Alfredo da Cunha apelou à concretização do parque, associando-o com equipamentos desportivos e ilustrando com o exemplo de Birmingham¹⁷. Mas, o estudo “Consulta n.º 2 – Delimitação d’um parque à beira mar” (fig. 1), de 30 de abril de 1920, que respondera a pedido¹⁸ do vereador Manuel Caetano de Oliveira, sobre hipótese de formalização dum parque, é aqui trazido como testemunho mais antigo que foi recolhido no âmbito desta investigação. Do desenho que incorpora a *consulta*, apresentaram uma *cidade-jardim* do Ouro para Norte. Aí, pelos novos territórios concelhios à orla marginal ocidental, do Cais do Ouro à Senhora da Hora, uma malha de avenidas estruturaria uma *cidade-jardim* e um parque municipal. No interior desse perímetro, na arruação com um grafismo de feição mais expressiva, integraram o “Projecto de Avenida ligando o Largo de Ouro com a Avenida da Boavista, proximo ao Castelo do Queijo” – *Avenida do Ouro*: do Cais do Ouro ao Porto Leixões, paralela à marginal e contendo um tramo que é ascendente da Avenida de Nun’Álvares –, de 28 de fevereiro desse ano. Ainda integraram no perímetro referido a já então ambicionada avenida para ligar a Avenida da Boavista à Rua do Gama – Avenida do

¹⁶ A. Garrett (1974, 82).

¹⁷ “A cidade de Birmingham, com quatro vezes a população do Pôrto, conta com 28 piscinas, 5 campos de golf, 180 campos de foot-ball, 415 jogos de tenis além de mais outros jogos não popularizados entre nós”, in B16_30mai_Sessão da Comissão Administrativa_21mai36_80-82.

¹⁸ Ofício n.º 68, de 22 de abril de 1920.

Marechal Gomes da Costa – e também da Praça do Império. As volumetrias ficaram por desenhar, assim como a preexistência: a Foz Velha. No desenho é clara a força da arruação como estruturadora da composição urbanística, onde se destaca a circunscrição da preexistência por avenidas da nova proposta: uma opção de desligamento visível em propostas posteriores, mormente nas filiadas no movimento moderno. Neste caso, sob a expressão de um *estudo* de arruação, subjaz um passo no caminho que o desenho dos planos fazia: desde as descrições escritas – como com Corrêa de Barros – até às peças mais elaboradas de síntese, terminando nas várias plantas temáticas, separadoras do problema complexo da urbanização como que por partes – caso do Plano Director. Interessa ainda sublinhar neste estudo a inscrição identificativa genérica dos usos, numa aproximação ao *zonamento* – claramente efetivo e aprofundado a partir do Plano Regulador.

Como exemplo do que poderia ter acontecido, ficou a Avenida do Marechal Gomes da Costa cujo projeto de radiais¹⁹, segundo a Lei n.º 438, de 1915, determinou-as dentro da faixa dos 50 metros expropriados pelas margens da avenida rasgada, seria aprovado a 27 de junho de 1931. As volumetrias começariam na dita faixa, e por lá as radiais esperariam a oportunidade para a urbanização do interior dos grandes quarteirões definidos – essa aconteceu já noutra cidade.

A Poente, o Porto poderia ter sido uma cidade-jardim.

Outra questão central e antiga era a ligação da cidade ao mar, facilitado o acesso ao porto de Leixões. Para essa via, M. Basto (1952) encontrara um advogado, no rei D. Pedro IV, e uma forma, na Avenida da Boavista, com alinhamentos previstos desde 1875. A Avenida da Boavista seria a fronteira sul do Parque da Cidade. A rematar a orla marítima assinalam-se três projetos: um que poderia ter vingado e dois que se concretizaram e já não existem, mas que poderiam ainda existir – o que para este exercício traz uma diferente dimensão ao condicional. São estes dois últimos os que faziam a antiga Avenida da Beira-Mar, de 1933²⁰, e a solução da “Praça, no encontro da Avenida Beira-Mar com a Estrada da Circunvalação”, de 5[?] de julho de 1934. Já no domínio do condicional em exploração, ilustra-se a solução de via marginal na ligação da Avenida Brasil à Esplanada do Castelo, evitando a apertada Rua da Senhora da Luz, com o prolongamento da solução formal tomada para a restante avenida no “Projecto de embelezamento e Melhoramentos entre a Avenida do Brasil e o Passeio Alegre”, de 4 de julho de 1931. A Foz foi um problema atinente na Vereação após a lei de regulamentação do jogo, de 1927, como forma compensatória²¹. Por outro lado, pela mesma

¹⁹ Projeto 499 - “Projecto das radiais da Avenida do Marechal Gômes da Costa”.

²⁰ Projeto 497 - “Projecto de Avenida ligando a Rotunda do Castelo Queijo á Estrada da Circunvalação”, de 14 de janeiro de 1933.

²¹ B1096_13abr_reun19mar57_724.

altura se iniciavam as desafetações e remissões das servidões militares, como no caso do Castelo de S. João da Foz, onde a partir de 1926 iniciaram as intervenções na esplanada afeta. Em 1944, o jornal “O Comércio do Porto” noticiou²² a apresentação do “arranjo urbanístico da Foz”, que promoveria a criação de uma alameda, “um magnífico traço de união entre a estrada ribeirinha e a estrada à beira-mar”, demolindo parte das construções dessa área à Rua da Senhora da Luz. Este plano não foi à Vereação, mas o problema da urbanização da Foz nunca deixou as suas reuniões e, assim, este acaba por mostrar aquilo que a Foz poderia ter sido.

Fechando pela marginal ribeirinha, traz-se como relevante o “Projecto transformação dos bairros do Barredo, Fonte Taurina e Reboleira”, de 5 de maio de 1914, numa solução herdeira das formas dos muros da conquista ao rio para a Alfândega, mas aqui na demolição da forma existente – Barrado, Fonte Taurina e Reboleira –, à época, era ainda o centro comercial da cidade, antes da atração do Porto de Leixões para Norte, exercida gradativamente logo de seguida. Uma avenida ligaria diretamente a Rua Nova da Alfândega ao tabuleiro inferior da Ponte de D. Luís I, considerando o serviço ao cais acostável, a jusante da ponte, aprovado pelo governo do reino, em 1889, mas em adiamento. É a planta deste projeto bem ilustrativa pela qualidade e clareza da sua expressão na descrição de tal rutura e trabalhos que importaria à cidade existente, cumprindo o desígnio higienista do século XIX, ainda pertinente. Por outro lado, o projeto no seu todo deve também ser evidenciado pela espessura de tempo em que vigorou: 35 anos, embora a todos os projetos herdeiros se prolongasse transversalmente a mesma aspiração sanitária. Este projeto foi ainda tido em conta nos estudos de ligação do mesmo tabuleiro da ponte para oriente pela marginal do Douro, fazendo a ligação ao Freixo, num local para onde aprovaram o projeto de conclusão da Estrada da Circunvalação e sua ligação à estrada nacional para o Tâmega e às estradas para Gondomar e Valbom, na versão recolhida e datada de 1939²³.

Na cidade existente, os intentos de criação de um centro cívico, que Elísio de Melo dinamizou, são logo retirados da memória descritiva do projeto 677, “Projecto duma Avenida ligando a Estação de S. Bento ao tabuleiro superior da Ponte Luís I”, de 23 de outubro de 1913. Aponta essa a existência daqueles, bem como o propósito do engenheiro municipal em os considerar na sua proposta, bem ampla. A *Avenida das Nações Aliadas* e os remates integrados das formas truncadas para a sua abertura marcam a cidade deste período. Foi uma intervenção comparável à tida por Rosa Araújo, em Lisboa, opinara do vereador e jornalista Mário do Amaral²⁴, em 1957, na pri-

²² “Entre os melhoramentos que a Foz receberá figura a construção de uma zôna comercial e de um grande hotel”. In *O Comércio do Porto*, CARQUEJA, B. (Org.), Porto, 12 de janeiro de 1944. 1.

²³ B169_1jul_reun8jun39_423-424.

²⁴ B1111_27jul_reun25jun57_493.

meira reunião de vereação no edifício dos Novos Paços: este que poderia não o ter sido²⁵.

O projeto de 1913, assinado pelo engenheiro Gaudêncio Pacheco, o segundo existente para resolver a relação da Ponte de D. Luís I com a cidade a cota alta, defendia uma avenida rasgada de modo a que, com uma curva, permitisse o acesso à recente Estação de S. Bento na direção da sua fachada principal. As largas vistas desta solução ficam nas radiais que da avenida eram pronunciadas para lançarem viários *anéis* pela cidade, quer fazendo grandes *obras de arte*, sobre e pela cidade existente, quer aproveitando ruas novas. Na linha formal do projeto para a Ribeira, de 1914, o Porto central poderia ter sido uma *cidade* “de carácter urbano monumental”²⁶, limpa de “pardieiros”²⁷, rodeada por anéis de distribuição de trânsito, com ruas radiais fortemente dinamizadas pelo comércio – tido como o impulsor primeiro da vida urbana. Estas radiais a abrir aproveitariam a direção das anteriores – ou parte das próprias –, como as Ruas do Bonjardim e de Costa Cabral, Cedofeita e Monte dos Burgos, e ainda Mártires da Liberdade e Antero Quental. Por exemplo: a Rua José Falcão, prolongada sobre Mártires da Liberdade, fora objeto de projeto incluído no aprovado “Projecto relativo ao plano de arruamentos na zona central da cidade”, de 8 de novembro de 1929.

Aquele projeto de 1929, na sequência do plano de Barry Parker, olhando os remates, acolheria ainda ao cruzamento da circulação E-O, em vias distribuídas de Sul a Norte da *avenida*, e N-S, separando os sentidos e referindo a necessidade de facilitar o acesso do porto do Douro para o Norte, pelas Ruas de Sá da Bandeira e de Santa Catarina, indo sair à Areosa. Logo após o início dos estudos conducentes ao plano geral de urbanização, esses seriam inscritos no redesenho daquele projeto, principalmente o designo de criar o aqui já referido *centro cívico* da cidade, dando lugar ao projeto [82] “Praça do Município e Arranjo a Nascente da Avenida das Nações Aliadas”²⁸, em janeiro de 1940.

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA *CIDADE* COM UM *CENTRO-MONUMENTAL* E UMA *PERIFERIA-JARDIM*

Se, nas cidades que o Porto poderia ter sido, na secção de texto anterior, ambicionavam estratégias de como adotar o modelo da cidade-jardim, foi no

²⁵ B457_6jan_reun9out44_462-465.

²⁶ In pp. 25-26 do parecer do Conselho Superior das Obras Públicas à solução do problema da Avenida da Ponte, datada de 1958, sendo o parecer presente no processo acedido do projeto de 1913.

²⁷ In memória descritiva do projeto de 1913 referido.

²⁸ B199_27jan_reun11jan40_106.

período agora focado que se encontraram concretizações. Forçosamente são mais modestas, preenchem espaços entre forma urbana preexistente, ou, pelo contrário, fundam fragmentos de cidade a ser em território de feição rural, mais distante do centro da cidade de facto.

Foram três os principais cometedores destes fragmentos de cidade: o Estado (cujas ações de sua iniciativa, relembra-se, não foram objeto de estudo), com os bairros de Casas Económicas, em construção e iniciados com a atribuição do Bairro do Ilhéu, 1935; a Câmara Municipal do Porto, com os seus próprios bairros, como o não construído bairro de *Casas Económicas* de S. Crispim, 1937 e 1941²⁹, e concretizado bairro da Triana ou Rebordões, de 1940 e 1941³⁰, e ainda com os “Projeto da zona do Ameal”³¹, de 1940, e *Plano Parcial de Expansão da Zona da Areosa*, de 1943³² e, em último citado, o “Plano Parcial de Urbanização duma Zona destinada a Casas de Renda Económica, em Ramalde – Setembro de 948”³³; por fim, importa sublinhar o investidor privado que, abrindo ruas para a cidade, urbanizava a sua quinta (nos casos apresentados), o que lhe dava maiores proveitos.

O primeiro realce vai para os setores de filiação no modelo da *cidade-jardim* em que os privados, implicando a Câmara, tomaram a iniciativa durante o período apontado, embora continuado e sendo retomadas em anos seguintes. Avançando para a área mais cobiçada da cidade, salienta-se a urbanização dos da Quinta do Bessa, ao Campo Alegre, onde cresceu o chamado *Bairro dos Poetas*. Da primeira documentação aprovada que foi encontrada, datada de 26 de março de 1903³⁴, da então futura Rua de Guerra Junqueiro lançavam transversais à preexistente António Cardoso, estruturando a urbanização, na ligação da *avenida* à Rua do Campo Alegre. Os projetos para o *Bairro dos Poetas* seguiram em mutação em 1937³⁵, quando se fixou no essencial a arruação existente, tendo ficado por realizar uma extensão para a entrada das traseiras do Cemitério de Agramonte³⁶. Já a opção pelas casas isoladas, em lotes individuais, apareceria, em 1947, num desenho em que é clara a distinção entre proposto e existente, no relevo das condicionantes conducentes à forma do

²⁹ Projeto de arruamentos entre a Rua do Cunha Espinheira e a Nova de S. Crispim, B89_24dez_Sessão da Comissão Administrativa_16dez37_1387-1388, e Projeto 540 - “de urbanização para um grupo de Casas Económicas em S. Crispim em substituição do aprovado em 16 de Dezembro de 1937.”, B245_14dez_reun14nov40_322.

³⁰ Decidem o projeto do bairro da Triana e de pronto enviariam a planta cadastral para aprovação superior, o que permitiria as expropriações, B213_4mai_reun11abr40_738-739. Aprovam alterações ao projeto do bairro da Triana, B260_29mar_reun13mar41_412-413.

³¹ B208_30mar_reun14mar40_503-509: Cota D-CMP/3(470), do AH-AMP.

³² Projeto 694, cota D-CMP/3(496), do AH-AMP, p. 2. Referenciado em B406_15jan_reun9dez43_46.

³³ B684_21mai_reun12out48_172-173.

³⁴ Projeto 197, “Aprovados os alinhamentos a tinta carmin, com as modificações a azul, na conformidade da informação do engenheiro, com a qual a Câmara se conformou.”

³⁵ Plano de novos arruamentos entre as Ruas de Guerra Junqueiro, Campo Alegre e António Cardoso, B64_19jun_Sessão da Comissão Administrativa_3jun37_198 e 199

³⁶ Projeto [198] - “Plano de Urbanização da zona compreendida entre a Rua de Guerra Junqueiro e o Cemitério de Agramonte”, B65_3jul_Sessão da Comissão Administrativa_17jun37_271.

conjunto³⁷. Posteriormente, na sua extensão do *bairro* pela rua decidida para cobrir o coletor de saneamento – a Rua da Venezuela, a Poente, já em 1950, o engenheiro contratado pelos proprietários criou um fragmento de cidade, cuja forma trilharia as evoluções do modelo da *cidade-jardim* e o princípio de *Radburn*³⁸. Apenas em 1964 esse acrescento viu aprovação³⁹, mas já com a assunção de uma forma no *espírito* da *Carta de Atenas*.

Também Carlos Ramos, por encomenda da Câmara, antevira, ainda em 1946⁴⁰, uma solução filiada no modelo *Radburn*, para junto da *Rotunda do Castelo do Queijo*. Pelas Antas, a família Cepeda estava para iniciar negociações conducentes à urbanização da sua quinta, onde nas primeiras propostas se esboçariam formas descendentes do modelo referido.

Continuando pela área da cidade a Poente, entre a cidade e a Foz, a sul da Avenida da Boavista, na senda das pistas da *cidade* que poderia ter sido *jardim*, deve ainda ser trazida a proposta para urbanizar terreno no ângulo noroeste da Avenida da Boavista com a Avenida do Marechal Gomes da Costa e cujas condições acertara com a Câmara João Mesquita Ramalho, o seu principal proprietário, em 1937. Os estudos da lavra de Piacentini levaram a uma primeira proposta, datada de 1940⁴¹. Contudo, posteriores estudos do plano geral de urbanização, já com Muzio, revogaram-na em 1941⁴²; desistiam da função da Rua de António Galvão, transversal à Avenida do Marechal Gomes da Costa, como ligação direta do Campo Alegre a Leixões. Assim, adquirindo aquela via uma escala local, aprovaram uma solução, em 1947 (houve ajustes posteriores, em 1948), já com a inscrição da expressão da volumetria⁴³, evocadora de modelos descendentes da *cidade-jardim*.

Este último caso exemplifica a relação da urbanização emergente com a planeada e a gestão dessas duas realidades de projeto, nomeadamente no caso da urbanização do Campo Alegre: um plano parcial de urbanização de uma grande área Múzio conseguiu ter a aprovação da Vereação, em 1942⁴⁴, embora parasse em Lisboa, muito por causa da morte de Duarte Pacheco.

O plano de urbanização do Campo Alegre teria como espinha dorsal a chamada Via da Arrábida⁴⁵ com a qual o Estado previa que se atravessaria o

³⁷ In “Plano Parcial de Urbanização entre as Ruas de António Patrício, Campo Alegre, António Cardoso e de Guerra Junqueiro”, B606_22nov_reun14out47_481-482. Antes houvera lugar a mais um redesenho aprovado da arruação. “Zonas de Urbanização do Plano de Novos Arruamentos do Campo Alegre”, B101-12mar_reun14mar38_451.

³⁸ “Plano Parcial de Urbanização do Bairro Residencial do Campo Alegre (Quinta do Bessa)”, entrado na Câmara Municipal do Porto, a 27 de março de 1950, com o requerimento n.º 5296, de Bessa Ribas.

³⁹ Projeto 418/64 - “Urbanização dos Terrenos compreendidos entre as Ruas de António Cardoso, Campo Alegre, António Bessa Leite e Avenida da Boavista e Via de Cintura Interna”, B1453_15fev_reun21jan64_395-396.

⁴⁰ Plano Parcial de Urbanização junto ao Castelo do Queijo, referido em B557_14dez_reun6ago46_577. Retirada a imagem Figura 51, p.120, in M. S. Lôbo (1995, pp. 118-120).

⁴¹ “Novo Arranjo das Zonas de um e outro lado da Marechal Gomes da Costa”, B208_30mar_reun14mar40_495.

⁴² B268_24mai_reun24abr41_67-68.

⁴³ “Plano Parcial de Urbanização entre as Avenidas da Boavista e Marechal Gomes da Costa”, B592_16ago_reun13mai47_686-687.

⁴⁴ Projeto da “Zona do Campo Alegre”, B341_17out_reun10set42_114-115.

⁴⁵ Projeto da “Via da Arrábida”, sua planta cadastral e mapa de expropriações, B343_31out_reun8out42_166.

Douro pela Arrábida, caminhado praticamente em linha reta para o Norte, depois de entroncar em Francos com uma chamada Via Industrial, para Leixões. Nos 158 hectares do plano previam “a expropriação de todos os terrenos da zona livre de edificações”⁴⁶ a ocupar por malhas reticuladas e articuladas com a espinha estrutural que as atravessaria, mas nem tanto com a preexistência. Porém, os atrasos com a viabilização deste plano de vasta área territorial e dependente de obra pública estatal, já aqui abordados, não se verificaram com a Via Industrial e a Zona Industrial de Ramalde⁴⁷, àquela submetida formalmente. Se aqueloutra poderia ter sido a travessia N-S, passando pelo Porto, já o traçado reto da Via Industrial, depois de um recurvo em Francos, dirigida ao Porto de Leixões pôde manter-se. Mas, pelo contrário, a área residencial afeta à Zona Industrial e para a qual o Gabinete de Estudos do Plano Geral de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, sob orientação de Giovanni Muzio, ainda deixou plano de urbanização⁴⁸ – com malha mais apertada na arruação, própria para o operariado a quem se destinava – já não chegou à aprovação sequer em reunião da Câmara. Este traçado de vias retas estruturantes, entroncadas ou cruzadas em alargamentos de nível, faria do Porto uma *cidade* de feição visível no *Prólogo* de Ezequiel de Campos, de 1932: facilitaria acessos, unindo pontos-chave do território, mas sem vislumbrar a vontade da circulação em contínuo, tal como os *sistemas* de circulação viária impuseram já a partir dos anos 1950-1960: com os *nós*, os viadutos e os túneis.

Mas de regresso aos atrasos do Campo Alegre, importa mencionar que esses direcionaram a atenção da edilidade para a área norte da cidade, nas imediações do projetado Hospital Escolar, outro investimento estatal em atraso, mas onde os terrenos agrícolas a expropriar eram financeiramente mais acessíveis. Por lá, urbanizariam para “pessoas remediadas, das que não têm recursos para uma construção luxuosa”⁴⁹, na mesma evocação dos modelos descendentes da *cidade-jardim*. Em 1940, no Amial (fig. 2), fá-lo-iam contiguamente ao Bairro de Casas Económicas do Estado e aceitando uma via, como as ainda agora atrás referidas: aquela que ligaria a Praça do Marquês de Pombal à Senhora da Hora, e que hoje pode ser tida como ascendente de um tramo da Via de Cintura Interna. Em 1943, na Areosa, num acordo com a *Fábrica de Fiação de Tecidos da Areosa* incluiriam habitação operária que a fiação pretendia edificar. Seriam intervenções mais modestas e que declaradamente⁵⁰ buscavam a criação de *unidades urbanísticas*, as primeiras detetadas no Porto e posteriormente estruturadas e generalizadas com o Plano Regulador, de 1954. O modelo formal tomado para Amial e Areosa seria o adotado para o Bairro de Casas de Renda Económica de Ramalde, de

⁴⁶ In pp. 3-4 da memória descritiva do Projeto da “Zona do Campo Alegre”, de 1942.

⁴⁷ “Zona Industrial de Ramalde” e a “Via Industrial”, B343_31out_reun8out42_166-167.

⁴⁸ “Estudo de um Bairro Operário”, de 1942.

⁴⁹ B208_30mar_reun14mar40_503.

⁵⁰ V. Cardoso (2015, p. 324-327).

1948, na substituição do referido projeto de Muzio.

No centro da cidade, o Plano de 1940 na Avenida dos Aliados seria condutor à Praça de D. João I e da de D. Filipa de Lencastre e deixaria para outra intervenção a ligação dessa última praça ao Campo Alegre, pela Ordem do Carmo e Rua de D. Manuel II, em 1941⁵¹. Aliás, este projeto marcaria a cidade, integrando antigas retificações e rasgamentos, como da Avenida de Rodrigues de Freitas à Praça da Batalha ou de enobrecimento da Praça dos Poveiros, já de 1911, de modo a definir transversais E-O pela Avenida dos Aliados. Concomitantemente, para libertar a cidade central de construção degradada e insalubre aprovaram intervenções que demoliriam na Cordoaria⁵², no Mercado do Anjo, na Praça Guilherme Gomes Fernandes – onde se fazia, na face norte da praça, uma das primeira obras modernas, senão a primeira⁵³ – assinada por Arménio Losa, enquanto arquiteto municipal – e onde hoje existem reminiscências dum projeto que não avançou e convive, com qualidade duvidosa, com a preexistência de então. A cidade central seria atravessada e dotada de uma área dita monumental na sua periferia próxima.

Por esta época, ainda se pensava numa cidade de anéis de circulação que integrariam as referidas transversais E-O. Saindo das transversais, mais ao centro, haveria avenidas radiais, como a Via Norte, nascida da Praça de Carlos Alberto, ou a Via Nascente, na continuação da Avenida de Fernão de Magalhães, em projetos desde os anos de 1930. O prolongamento da Rua de Faria Guimarães seria a radial que passaria lateralmente ao Hospital Escolar, acedendo-lhe. Todo este sistema fixou-se no Plano Regulador, onde a Via de Cintura Interna seria o anel anterior à Estrada da Circunvalação, mas já tangendo aos antigos lugares e praças.

Porém esta cidade, atrasada pelo plano geral de urbanização que não surgia, exaurida pelos custos da Grande Guerra e pelo excesso de frentes de intervenção, especialmente em equipamentos municipais, poderia ter sido em parte apenas uma *cidade* que, para além de tentar acabar com as obras em curso, exerceria pelo centro e periferia próxima, um urbanismo de intervenção urgente, da atenção à salubridade, da motivação da intervenção privada, da obrigatoriedade da construção em terrenos devolutos quando a facear as ruas, da reabilitação das casas das *ilhas* – promoveram os concursos para as *ilhas* mais asseadas e *pitorescas* – e da densificação da construção existente, que o permitisse. Redundará este último ponto referido da-

⁵¹ “Variante ao Projeto do Prolongamento da Rua Elísio de Melo, Projecto nº 82 aprovado em Sessão de 8/XI/1929”:3.2-B292_8nov_reun23out41_230-231.

⁵² “Projecto de transformação e embelezamento da zona compreendida entre o Largo da Escola Médica, Rua do Carmo, Praça de Parada Leitão e Campo dos Mártires da Pátria em substituição do projecto de alinhamentos do Campo dos Mártires da Pátria aprovado em 30 de Maio de 1901.”, B367_17abr_reun11mar43_431-432.

⁵³ Projeto de alinhamentos da Praça da Universidade, B483_14jul_reun10mai45_430, e Projeto [163-A] - “Projeto de Alinhamentos para o lado Norte da Praça de Gomes Teixeira”, B485_28jul_reun14jun45_532-536.

quela política na decisão municipal de regularização das cérceas, atentas na colmatação de empenas, iniciada com o Projeto de unificação de cérceas na Rua de Santa Catarina entre a Praça da Batalha e Rua de Guedes de Azevedo, de 11 de novembro de 1947.

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA *CIDADE* CONSTRUÍDA POR NÚMEROS CONJUNTOS FILIADOS NA *CARTA DE ATENAS*

1951 foi o ano de aprovação superior do Anteplano Geral de Urbanização, documento que firmava as anteriores intervenções, evoluídas ou iniciadas, apontando as estruturas mestras na qual aquelas já vinham a encontrar apoio. De facto, o seguinte Plano Regulador e, por fim, dentro dos estudos de doutoramento, o Plano Director, de algum modo podem referir *cidades* que o Porto poderia ter sido, mas se o fazem, não são enquadráveis neste exercício. Em primeiro lugar, porque não será a vontade do investigador determinante no momento de parar o passado e analisar um dos futuros possíveis. Foram questões do presente de então, e relativas à própria execução dos planos, bem como aos constrangimentos da sua aprovação, que o fizeram. Assim há um desfasamento – por pequeno que possa ser – entre esse tempo referido e a dinâmica própria de evolução de cada uma das intervenções aprovadas, entendidas em conjunto com a dinâmica de todas as outras. São essas dinâmicas que se procurou determinassem os momentos escolhidos para ancorar as análises deste exercício.

Em segundo lugar, porque a fineza da análise concernente a cada uma das intervenções *per se* perde-se na escala, assim como se perde o carácter evolutivo que este exercício propõe, a média escala.

Assim, aqui se relewa o facto de que, quando ainda aguardavam a aprovação de 1951, já agiam no desenvolvimento de secções do anteplano: das que nele se integraram enquanto secções. São esses os casos das entregas dos estudos para a conclusão do edifício dos novos Paços a Carlos Ramos, em 1950, e os novos planos de urbanização do Hospital Escolar, a Arménio Losa e do Campo Alegre, a Januário Godinho⁵⁴, em 1951. Contratos estabelecidos, pois as diretrizes do interventor estatal tinham sido finalmente definidas. O excesso de carga burocrática que ocupava os técnicos municipais impôs a necessidade da contratação de técnicos externos mais experimentados e, no caso, intervenientes diretos na charneira da arquitetura portuguesa que foi o congresso de 1948, tido como referente para a entrada dos modelos evocativos da *Carta de Atenas* em Portugal: Arménio Losa tinha inaugurado uma evocação radical do modelo no Anteplano de Vila Nova de Gaia, de 1945 a e 1949.

Os planos parciais em menção foram determinantes na forma da cida-

⁵⁴V. Cardoso (2015, p. 428).

de ligada pela Via de Cintura que seria firmada no Plano Regulador. Seria aquela uma via anelar cruzada por vias radiais, não fora: o plano do Campo Alegre a ditar o nó que ligaria a Ponte da Arrábida ao centro e que no geral é o que hoje existe; o plano do Hospital Escolar a quebrar na via circular o prolongamento da Rua de Faria Guimarães, colaborando na transformação da primeira, em 1954⁵⁵, numa via de entroncamentos – onde as vias que chegam do centro não continuam pelas vias que dela radiam. Persistiram os cruzamentos: com a Avenida da Boavista, logo desnivelado, por aquele tramo da via ter desde logo sido encarado como autoestrada; e com a Avenida de Fernão de Magalhães, desnivelado já em tempo próximo, por aquela avenida ter desde cedo sido rasgada como via principal de saída da cidade, anteriormente à própria via anelar de circulação.

Os estudos do plano geral de urbanização – Plano Regulador – criaram uma malha de vias cujos espaços vazios entre elas seriam preenchidas pelo determinado por planos parciais de urbanização, sem marginarem as vias. Essa *cidade* também poderia ter sido. O plano do Campo Alegre⁵⁶ criaria um contínuo verde desde o Palácio ao Jardim Botânico, onde implantariam blocos de habitação entre outros, e uma via de ligação ao centro, em viaduto sobre a Rua de D. Pedro V. O restante espaço do antigo plano de 1942 foi abandonado para outros planos parciais e, onde para não os houvesse, o urbanista moderno desprezava, para outrem, a tarefa de cerzir, que menorizava⁵⁷. O Plano Hospital Escolar⁵⁸ abraçava os antigos planos do Amial e da Areosa. Limitando-os com vegetação e árvores, ancorava as volumetrias, de uma métrica rigorosa, a uma alameda central rematada pelos equipamentos da *unidade urbanística*. A estratégia da alameda ditaria o Plano a Sul da Antas que poderia ter sido feito ainda com Arménio Losa ao serviço do município e Miguel Resende, e onde os blocos de habitação esboçavam no Porto os primeiros acordes. A alameda de ligação de uma praça de touros ao estádio do Futebol Clube do Porto, que poderia ter sido no antigo Campo do Lima, de 1944⁵⁹, foi, por condicionalismos vários, sucessivamente truncada e reduzida ao interior de um quarteirão, em 1958⁶⁰. De igual modo, hoje existe a reminiscência de uma alameda no Amial – a Alameda 25 de Abril –, mas nada para testemunho ficou na Areosa.

⁵⁵ Projeto 166/50, “Projecto de arruamentos de acesso ao Hospital Escolar”, referente às vias de acesso ao Hospital Escolar (poente, nascente e sul), B936_20mar_reun9fev54_373.

⁵⁶ Projeto 114/55, “Plano de Urbanização do Campo Alegre”, B1017_8out_reun16ago55_200-201.

⁵⁷ V. Cardoso (2015, p. 430).

⁵⁸ Projeto 174/50, “Zona do Hospital Escolar Ante-Plano de Urbanização”, de Arménio Losa, B936_20mar_reun9fev54_371-373, e Projeto 300 [304]/57, Plano Parcial do Hospital Escolar, da Via Norte à Avenida de Fernão de Magalhães, B1118_14set_reun16jul57_133-134.

⁵⁹ Projeto [691] - “Plano parcelar de novos arruamentos entre a Rua da Alegria e o prolongamento da Rua de Santos Pousada e definição da Zona de ampliação prevista para o Estádio do Lima”, B434_29jul_reun9jun44_382-383.

⁶⁰ Projeto 319/57 - “Plano a Sul das Antas – 2.ª Variante”, B1139_8fev_reun21jan58_233.

Estes planos confiantes na estrutura do Antepiano de Urbanização e no posterior Plano Regulador, mas também confiantes para a modelar foram dotando as grandes malhas de 1951 até já meados dos anos 1960. Além dos que foram entregues a técnicos exteriores, outros houve, como o ao Sul das Antas, que foram feitos em casa. No reforço dessa orientação contrataram o urbanista francês Robert Auzelle para formar um gabinete de urbanismo com técnicos próprios da Câmara e para rever o Plano Regulador. No plano de atividades para o ano de 1958 testemunhava-se:

“Desenvolver-se-ão os estudos de revisão de alguns aspectos de plano regulador, para o adaptar às exigências de hoje e que não são as mesmas de há 10 anos. (...) Se puder concluir-se pelo menos um plano parcial de urbanização na Zona Noroeste da Cidade, e tendo em conta que ficou aprovado este ano um da Zona Sudoeste e está submetido à aprovação o da Zona Norte, fica praticamente organizado o território da cidade com exclusão da sua área oriental, certamente a mais difícil de urbanizar.⁶¹”

A cidade da interpretação da Carta de Atenas que o Porto poderia ter sido ficou naqueles planos, mas construiu-se quando ligada ao grande investimento que a cidade fez em habitação para as pessoas com reduzida capacidade financeira, muitas moradoras nas ilhas do centro: o Plano de Melhoramentos. Na realidade, em concorrência, o bairro operário de Ramalde, de Muzio, foi reformulado por Fernando Távora já como Bairro de Casas de Renda Económica da Federação das Caixas de Previdência de Ramalde⁶², composto com o extremo rigor das implantações afetadas pelo princípio da casa mínima, pela geometria solar e pela perspetiva. Foi essa intervenção de uma assertividade tal, que, mesmo dela tendo sido apenas construído um fragmento, não lhe conseguiram igualar os bairros municipais – os grupos de moradias populares, resultado de um trabalhoso percurso de anos de experimentação e teste de modelos. Os orçamentos apertados, as insuficiências técnicas da construção e a sujeição a terrenos de fraca ou nenhuma apetência para a construção ditaram alterações recorrentes aos projetos que aspiraram sempre à produção em série, embora, paulatinamente, fossem introduzindo melhorias facilitadas pelo gradual alívio naqueles constrangimentos⁶³.

Porém *os grupos de moradias populares* tiveram o mérito de acelerar a urbanização do Porto próximo periférico⁶⁴, concentrado na faixa entre a Via de Cintura Interna e a Estrada da Circunvalação, seguindo a lógica das adja-

⁶¹ B1138_1fev_reun_17dez57_129.

⁶² Novo Plano Parcial de Urbanização de uma zona destinada a casas de renda económica em Ramalde e também a planta cadastral, B743_8jul_reun13jun50_415.

⁶³ V. Cardoso (2009) e V. Cardoso (2011a).

⁶⁴ A. Cardoso (1990, p. 28).

cências, na oportunidade, como referido na segunda secção deste texto. Assim, foi possível estimular a urbanização do território da expansão do Porto, por fragmentos mais contidos em área. Criou-se a figura do *empreendimento* como indicou J. M. Pereira de Oliveira (1973).

Além de impulsionar o plano de urbanização do Campo Alegre, como previsto na lei que o instituiu, o Plano de Melhoramentos conseguiu disponibilizar habitação para as pessoas desalojadas das ilhas do centro, libertando-o para, por exemplo, concretizar as transversais E-O, afinadas desde os estudos para o plano geral de urbanização, e que poderiam ter feito do Porto uma cidade mais relacionada com a sua área oriental. Também algumas dessas transversais demoliram ilhas como no Bom Sucesso, nas Carvalheiras, na Avenida Fernão de Magalhães, onde nos seus terrenos vazios implantaram, respetivamente, equipamento municipal, parque de estacionamento da rede que pretendiam à volta do centro e grupo de moradias populares. Refere-se este exemplo às implicações do projeto de uma das transversais, antigo anel. Impedido de se concretizar, por a Câmara estimar custos altos com as obras-de-arte de engenharia e demolições, em 1957, deslocar-se-ia para o norte do centro da cidade, sendo feito aí pela Rua de Gonçalo de Cristóvão, com o “Projecto Geral de Melhoramentos da Zona Norte do Centro Comercial da Cidade do Porto”⁶⁵ (fig. 3). A modernização nos anos de 1940 ocorrera pela transversal mais a sul e mesmo pela Rua de Sá da Bandeira, neste caso a renovação ocorreria pelo eixo Avenida e Rua de Boavista com a Rua de Gonçalo Cristóvão e sua continuação em viadutos e túneis até a Estação de Campanhã. Mais uma vez o projeto foi-se adaptando aos constrangimentos: da propriedade do solo, a Poente, e da orografia, a Nascente. Não obstante, a Rua de Gonçalo Cristóvão e a de Sá da Bandeira, embora truncadas, conseguiram adquirir uma forma capaz de satisfazer o setor terciário, pretendido para o Porto, cabeça de uma região.

Por fim, destaca-se uma série de projetos para a dotação de equipamentos escolares e desportivos, de iniciativa estatal. Apoiada nas determinações de localização no plano geral de urbanização, não deixaram de perseguir as facilidades na aquisição e posse dos terrenos. Foram estas iniciativas o estímulo para a urbanização de muitos terrenos em interiores de quarteirões, onde a iniciativa pública desde sempre conseguiu bons preços perto do centro que tinha de servir: mais baixos ainda, só na periferia.

O PORTO PODERIA TER SIDO CEDO UMA *CIDADE DE EMPREENDIMENTOS* E DE ÍMPETO REGIONAL

Atenta-se agora numa época quase coincidente com a última década do estudo em reflexão. A revisão do Plano Regulador no trilho seguido por Au-

⁶⁵ Projeto 273/50, B1076_24nov_reun16out56_424-428.

zelle, na tentativa de equilíbrio entre o regido pelo Plano Regulador e as iniciativas atrás mencionadas e que, de facto, dinamizaram e fizeram a cidade que realmente foi, redesenhou aquele na forma do Plano Director. Os planos abrangentes de uma maior área territorial como o da Pasteleira⁶⁶, o de Nevogilde⁶⁷ e outros verteram naquele. Os sentidos de trânsito separaram-se e fizeram as anteriores malhas do Plano Regulador, mais ou menos suavizadas, mas agora de cantos boleados a favor da continuidade da circulação automóvel. No interior das malhas, quando em espaço com poucas e dispersas preexistências, como nos exemplos acima citados, desenhavam *empreendimentos* com bloco, com torres, contrastando com edifício mais baixo para equipamentos. Gradualmente até ao final do período, muitos dos *empreendimentos* aprovados nasceram da iniciativa privada, sendo depois revistos e visados por Auzelle (fig. 4). Também a descendência do arranjo reticulado de blocos evoluiria mais para composições de lógica de entendimento duvidável, mas com tendência à aglomeração em torno de um embasamento, quanto o *empreendimento* rematava antigos arruamentos, ou ocupava interiores de quarteirões mais próximos do centro⁶⁸. A *imagem de cidade* poderia ter sido clara na composição em alçados de corredores de casas baixas e antigas, atrás das quais apareceriam novas volumetrias. Mas, este propósito colidiu com dois aspetos centrais. Em primeiro lugar, a renovação de lotes esvaziados, à face de ruas centrais, por volumetrias de maior cércea, tomando por defeito e em grande número a regra dos 45º. Em segundo lugar, pela desconstrução que se fez dos tramos de antigas estradas, como Monte dos Burgos⁶⁹, entre a Via de Cintura Interna e a Estrada da Circunvalação, transformando a preexistência num conjunto tido como não monótono, pela variedade de afastamentos e cérceas decorrentes do mercado e não de uma lógica predefinida, aproveitando o *denteado*, em planta, para baias de estacionamento.

Os próprios *grupos de moradias populares* trilharam este caminho das formas. Registam-se composições à volta de espaços públicos verdes com variações volumétricas, tendo mesmo sido utilizadas torres, no Outeiro e em S. Roque da Lameira. No centro das composições ficavam equipamentos sociais de apoio e controlo das populações dos *grupos*. Estendido, o Plano de Melhoramentos permitiu servir populações que já não só a das *ilhas*, mas sobretudo as das *colmeias* do Barredo – no Aleixo – ou as das barracas, como as de “Xangai” – em Aldoar –, ou as da Areosa – em S. João de Deus. O

⁶⁶ Projeto 293/57 - “Plano Parcial de Urbanização da Zona da Pasteleira”, B1109_13jul_reun21mai57_404-405.

⁶⁷ Projeto 366/60 - Plano Parcial de Urbanização da zona de Nevogilde, B1288_17dez_reun15nov60_571-572.

⁶⁸ Projeto 550/68, de Arranjo urbanístico do terreno compreendido entre a Avenida Fernão de Magalhães e o Estádio das Antas, B1683_13jul_reun21mai68_91-92, e Projeto 459/65, de Urbanização de Terrenos situados entre as Ruas das Cavadas e da Vigorosa e Avenida de Fernão de Magalhães, B1527_17jul_reun15jun65_759-760. São duas soluções próximas, geográfica e temporalmente: a segunda de algum modo precursora do modelo, a primeira ascendente da chamada *Torre das Antas*.

⁶⁹ Projeto 680/73 - “Estudo Urbanístico das Ruas do Carvalhido e do Monte dos Burgos entre a Praça do Exército Libertador e a E. N. 12”: 27.27-B1972_26jan_reun29mai73_383.

afastamento dos bairros para a periferia servia então populações que chegavam à cidade e não entravam no seu centro. Então, a localização dos bairros não era somente um instrumento de deslocamento de populações. Já no final do período a consideração social tomada pela qualidade dos espaços e não tanto pela quantidade, como até então, estribada em estudos no Laboratório Nacional de Engenharia Civil e nas experiências da INA-Casa italiana, apontava novas formas para a habitação económica municipal: as Torres do Aleixo e as que poderia ter havido na Noêda e o retorno das galerias em Contumil⁷⁰.

Numa Vereação muito opinativa e defensora dos seus desígnios, como se expôs no capítulo II do trabalho de doutoramento, a última presidência municipal durante o Estado Novo foi marcada ao nível das políticas urbanas por questões profundas a jusante do, ou de um, plano geral de urbanização. A questão da consideração humana e da ecologia no planeamento urbano fora explorada pelo vereador Carlos Loureiro. A questão do aproveitamento da rede de caminho de ferro para reconversão de um metropolitano, num conjunto integrado de circulações que descongestionassem o centro, fora defendida com clareza pelo vereador Álvaro de Mendonça e Moura. E, Francisco de Almeida e Sousa questionara veementemente os limites administrativos, pedindo uma região urbana de Espinho à Póvoa do Varzim, fazendo ângulo para incluir Penafiel. Desde pelo menos o início da década de 1960 – por 1962 – já detetavam os constrangimentos das fronteiras administrativas face aos movimentos pendulares da população, face à interdependência da economia e face à necessidade de coerência formal nas fronteiras territoriais. Declararam: “essas extremas têm de ser desvanecidas”⁷¹!

Para a consecução destas políticas, o financiamento e a orçamentação defendidas teriam uma estrutura guiada por objetivos e de abrangência plurianual.

A cidade alargada que o Porto poderia ter sido, correria o risco de abandonar o seu centro histórico. Diversos foram os alertas da Vereação, especialmente de Carlos Loureiro. Fundamental para a consideração pelo centro foi a concretização de projeto antigo de reabilitação do Barredo, retomado a partir de 1968 por Fernando Távora. De decisões pela sua demolição, encontradas na primeira secção deste texto, a soluções de 1949⁷² que privilegiaram e efetivaram a demolição seletiva das ruínas e a recuperação de fachadas, visando o agrado na fruição turística⁷³, o Barredo seguiu um rumo mais concreto a partir do projeto de 1968. Embora pensando nos conjuntos patrimoniais e no turismo, era esse então centrado nas pessoas do Barredo: “Plano de Renovação do Barredo”⁷⁴.

⁷⁰ V. Cardoso (2011a).

⁷¹ B1397_19jan_reun_18dez62_68-69.

⁷² Projeto 832 - “Estudo de Arranjo e Salubridade da Zona do Barredo, Ribeira e Escadas dos Guindais”, B690_2jul_reun8mar49_613-618, e “«Arranjo e Salubridade da Zona do Barredo», a construção do Mercado, no local e nos termos estabelecidos no projecto aprovado em reunião desta Câmara de 8 de Março do ano corrente”, B691suplemento_reun12abr49_110-111.

⁷³ V. Cardoso (2015, p. 340).

⁷⁴ B1977_2mar_reun19jun73_37-39.

CONCLUSÕES

O exercício desenvolvido ancora-se na importância do processo de planeamento e não no objeto plano. As plantas sintetizadoras dos projetos e planos parciais são, juntamente com o registo do debate político (neste caso o oficial), as fontes primárias que permitem o exercício. Foi o trabalho do seu levantamento, estudo e organização que permitiu a análise multi-escalar e diacrónica conducente à leitura que se fez da morfogénese do Porto da época do arranque dos planos gerais de urbanização.

O que se fez por ora foi tentar descrever como seria a forma urbana do Porto se, em determinados momentos, alguns dos seus projetos e planos se concretizassem e não outros, posteriores. Não interessou a especulação pelos futuros possíveis, apenas o momento em que poderiam ter seguido por um desses futuros. Esse momento foi, se conseguida a exposição, aquele que isola e ilustra o pensamento – o sonho – sobre urbanismo e forma urbana em épocas de maior produção do planeamento e de maior evidência da influência dos modelos e dos seus constrangimentos.



Fig. 1 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 470, PDF 000 da DMIG.

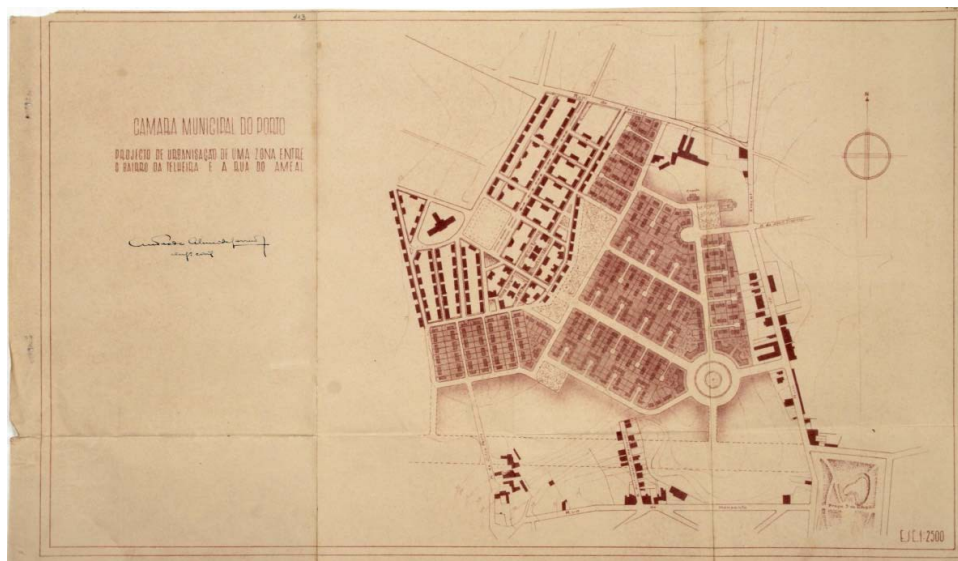


Fig. 2 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência D-CMP-03-470-113, do AH-AMP.

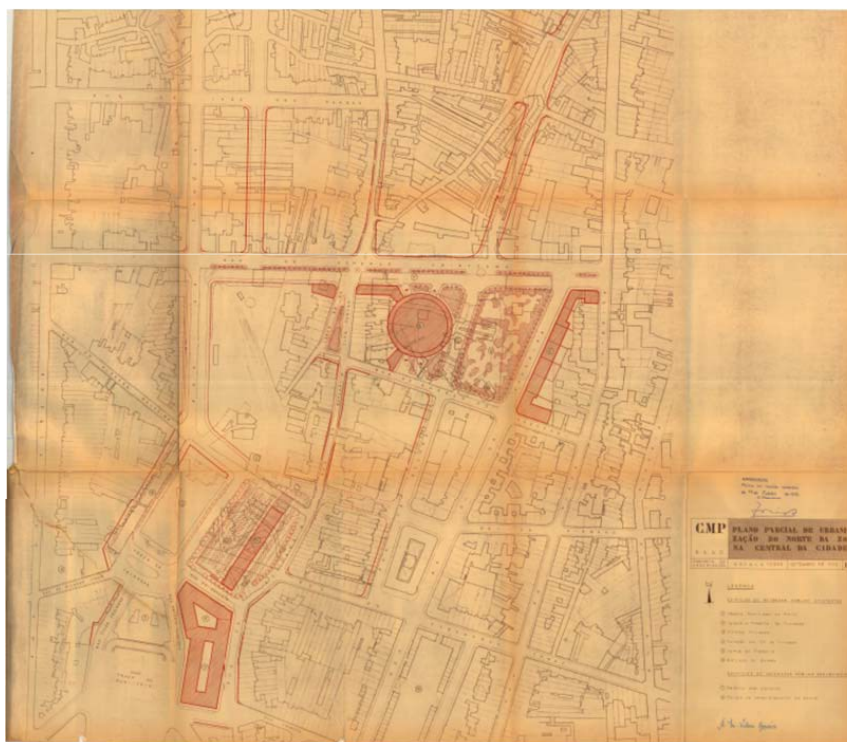


Fig. 3 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 273/56, PDF 00, da DMIG.



Fig. 4 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 600/70, PDF 21, da DMIG.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, P. V.. *A Arquitectura no Estado Novo, uma leitura crítica – Os Concursos de Sagres*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- ARGAN, G. C.. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BANDEIRA, M. S.. *O Espaço Urbano de Braga - Obras públicas, Urbanismo e Planeamento (1790-1974) - A Cidade dos Finais do Antigo Regime ao Advento da II República*. (Tese de Doutoramento), Braga: Universidade do Minho, 2001.
- BARROS, J. A. C.. *Plano de melhoramentos da cidade do Porto: apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881*. Porto: Typ. António José da Silva Teixeira, 1881.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...Da futura Cidade do Porto. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 19 de setembro de 1947.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...Quem teve a ideia da construção da ponte sobre o rio Douro na Arrábida. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 12 de setembro de 1947.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...A propósito de ruas cujos nomes são datas, fala-se da Avenida da Boavista. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 3 de outubro de 1952.
- CARDOSO, A.. *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.

- CARDOSO, V.. Bairros de casas económicas e Grupos de moradias populares: o encontro de duas morfologias de padrão geométrico. In: FERNANDES, J. A (Org.). *Cadernos do Curso de Doutoramento, n.º 1*. Porto: FLUP, 2009. 33-65.
- CARDOSO, V.. A casa de ilha e a casa do bairro municipal: dois módulos na construção de morfologias de padrão geométrico. In: SANTOS N. & CUNHA L. (Org.). *Trunfos de uma Geografia Activa. Desenvolvimento Local, Ambiente, Ordenamento e Tecnologia*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011a. 520- 527.
- CARDOSO, V.. *Morfologia urbana nas «freguesias mais exteriores»*. In Atas do Paper presented at the IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica – Territórios: Documentos, Imagens e Representações, Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011 ISBN 978-972-8932-88-6. 2011b.
- CARDOSO, V.. *Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974*, (Tese de Doutoramento), Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.
- FERNANDES, F. B.. *Transformação e permanência na habitação portuense. As formas da casa na forma da cidade*. Porto: Publicações FAUP, 1999.
- FERNANDES, J. A. R.. *O comércio na cidade do Porto: uma abordagem geográfica*. Porto: Arquivo Histórico da C.M.P, 1997.
- FERNANDES, J. A. R., MEIRINHOS, J. F.. Cidades ideais, ideais de cidade, cidades reais. In PEREIRA P. (Org.), *A Filosofia e a Cidade*. Porto: Campo das Letras, Editores S.A., 2008. 127-157
- FERNANDES, M. G.. *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança. 1852/1926*. Porto: FAUP Publicações, 2005.
- FERNANDES, M. G.. *O estudo da morfologia urbana em Portugal*. In Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia 6 a 9 de Outubro 2010, Porto: Faculdade de Letras (Universidade do Porto) ISBN 978-972-99436-5-2 (APG); 978-972-8932-92-3 (UP-FL), 2010.
- FERNANDEZ, S.. O Estado Novo e a Modernidade. *Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade, Catálogo de Exposição*. In CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE (Org.). Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2009. 17-23.
- FRANÇA, J.-A.. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005.
- GARRETT, A. A.. *Ante-Plano Regional do Porto*. Porto: DGSU, 1946. GARRETT, A. A.. O realojamento da População do porto. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano V(I, II, III, IV)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1949. 133-156.
- GARRETT, A. A.. *Para quando um plano director da região do Porto?* Porto: Fac. de Engenharia, Secção de Planeamento Urbanístico, 1974.
- GARRETT, A. A.. *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*. Porto: FEUP, 1974.
- GUERREIRO, P.. Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade *Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade, Catálogo de Exposição*. In CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE (Org.). Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2009. 43-203.
- GUICHARD, F.. O Porto no Século XX. In RAMOS L. A. O. (Org.), *História do Porto*. Porto: Porto Editora, 1994. 522-637.

- KENDALL, H. C. M.. *A Carrileida. Poema Épico-Commercial. Em prosa rimada por Um Velho Tripeiro*. Porto: Typographia a Vapor da Empresa Guedes, 1917.
- LAMAS, J. M. R. G.. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* (4.ª ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007.
- LÔBO, M. S.. *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP Publicações, 1995.
- MORAES, A. C. C.. *Os melhoramentos da cidade do Porto*. Porto: Typographia Pereira, 1916.
- OLIVEIRA, J. M. P.. *O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento, 2007, 1.ª Ed. 1973.
- PORTAS, N.. A Arquitectura e Urbanística na década de 40. In FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN (Org.). *Os anos 40 na arte portuguesa (Vol. 6)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982. 33-41.
- PORTO, C. M.. Boletins da Câmara Municipal do Porto. Actas das sessões da Comissão Administrativa. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1 de janeiro de 1936 a 31 de dezembro de 1937.
- PORTO, C. M.. Boletins da Câmara Municipal do Porto. Actas das reuniões da Câmara Municipal do Porto. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1 de janeiro de 1938 a 21 de maio de 1974.
- PORTO, C. M.. *Plano Director da Cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1962.
- PORTO, C. M.. *Plano de Melhoramentos 1956-1966*. Porto: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Câmara Municipal do Porto, 1966.
- PORTO, C. M.. Plano Regulador. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano VIII (II Semestre)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952. 197-220.
- PORTO, C. M.. Regulamento do Plano Regulador da cidade do Porto. *Separata do Boletim Municipal, 1036* (18 de Fevereiro), 1956.
- REZENDE, M.. A evolução territorial da cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano VIII (II Semestre)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952. 221-227.
- ROSAS, F.. *O Estado Novo (1926-1974)* (Vol. 7). Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.
- SALGUEIRO, T. B.. *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.
- SARMENTO, A. C. R.. O Grande Porto, Conferência realizada no Ateneu Comercial do Porto. In *O Tripeiro, 27 de maio de 1963* (Separata): Porto, 1963
- TAVARES, M.. *Uma perspectiva estratégica [nos anos 50 e 60 em Portugal]*. Porto: FAUP, 2010.

CARDOSO, Vasco (2016), “As cidades que o Porto poderia ter sido”, *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, FLUP, pp. 105-126 (ISBN digital: 978-989-8648-56-3; <https://drive.google.com/drive/folders/0Bwsj4eeTvlPXcEVYSU9YMOFhWjA>).

Folha em branco

A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto

Mário Gonçalves Fernandes | Rui Passos Mealha

*Apresentado no VII SLBCH, Rio de Janeiro, 2017 **

RESUMO

Partindo de um estudo morfogenético do eixo da Boavista, na cidade do Porto, desenvolve-se uma análise comparativa das características dos documentos cartográficos urbanos utilizados (cerca de duas dezenas de levantamentos/projetos, datados de entre finais do século XVIII a princípios do século XX) e sublinha-se a utilização da cartografia urbana antiga enquanto instrumento incontornável de conhecimento e reconhecimento da morfogénese urbana, bem como para enquadramento da atuação urbanística atual.

O eixo da Boavista está genericamente consubstanciado num notável segmento de reta (constituído por uma rua, uma avenida, uma praça retangular e duas rotundas) que se prolonga por cerca de 6,5 quilómetros, evidenciando uma rotunda intermédia e apresentando dois perfis transversais tipologicamente distintos. Sendo um dos elementos que mais se evidenciam na malha urbana portuense e que aparenta ser a resultante de um único rasgo de planeamento, o eixo da Boavista é tanto mais notável quanto a sua abertura decorreu, afinal, entre o século XVIII e o século XX, correspondendo à persistência política de diversas gerações do poder municipal. Contrariamente à respetiva forma, a sua história não é linear e embora considerando o percurso da Rua da Boavista como a génese condicionadora do traçado da Avenida da Boavista, cada uma (rua e avenida) evoca conceções urbanísticas distintas, assentes em diferentes estratégias territoriais urbanas.

A formação do eixo da Boavista, entre 1784 e 1915/17, foi mais complexa, mas a cartografia urbana permite identificar cada um dos momentos da sua estruturação, quer pela identificação dos elementos físicos que identificam o faseamento, quer pelas características intrínsecas dos diversos documentos cartográficos.

ABSTRACT

Starting from a morphogenetic study of the Boavista axis, in the city of Oporto, a comparative analysis of the characteristics of the urban cartographic documents used (about two dozen surveys/projects, dating from the late 18th century to the

beginning of the 20th century) and emphasizes the use of ancient urban cartography as an important tool for knowledge and recognition of urban morphogenesis, such as a framework of current urban action.

The Boavista axis corresponds to a notable straight segment (consisting of a street, an avenue, a rectangular square and two roundabouts) that extends for about 6.5 kilometers, evidencing an intermediate roundabout and presenting two typologically different cross profiles. Being one of the elements that are most evident in the urban network of Porto and which looks like the result of a single planning feature, the Boavista axis is also notable because it was built between the 18th and 20th centuries, corresponding to the political persistence of several generations of municipal power. Contrary to its form, its history is not linear and although considering the course of Rua da Boavista as the genesis conditioning the layout of the Avenida da Boavista, each (street and avenue) evokes distinct urban designs, based on different territorial and urban strategies.

The formation of the Boavista axis between 1784 and 1915/17 was more complex, but urban cartography allows identifying each of its structuring periods, either by identifying the physical elements that identify the phasing process, or by the intrinsic characteristics of the various documents cartographic.

OS DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS

Normalmente, se excecionarmos alguns casos particulares bem conhecidos, em Portugal, para apoio ao desenvolvimento de estudos de morfogénese urbana, é espectável encontrar documentos cartográficos de grande escala mais frequentemente a partir do século XVIII, podendo, a partir daí, demarcarem-se três fases, diferenciadas com base nas características dos documentos, nomeadamente sobre as simbologias e os elementos do mapa, bem como à respetiva organização. Nesse sentido, podemos identificar a fase moderna, que começa com Manoel de Azevedo Fortes, abarca quase todo século XVIII e se prolonga pelo século XIX; a fase contemporânea, que inclui grande parte do século XIX; uma terceira fase que poderemos considerar de transição e que contém a primeira república (1910-1926) e se estende até aos anos trinta e, finalmente, uma quarta fase, com características técnicas e estéticas próprias, que abarca e caracteriza, genericamente, o Estado Novo (1933-1974).

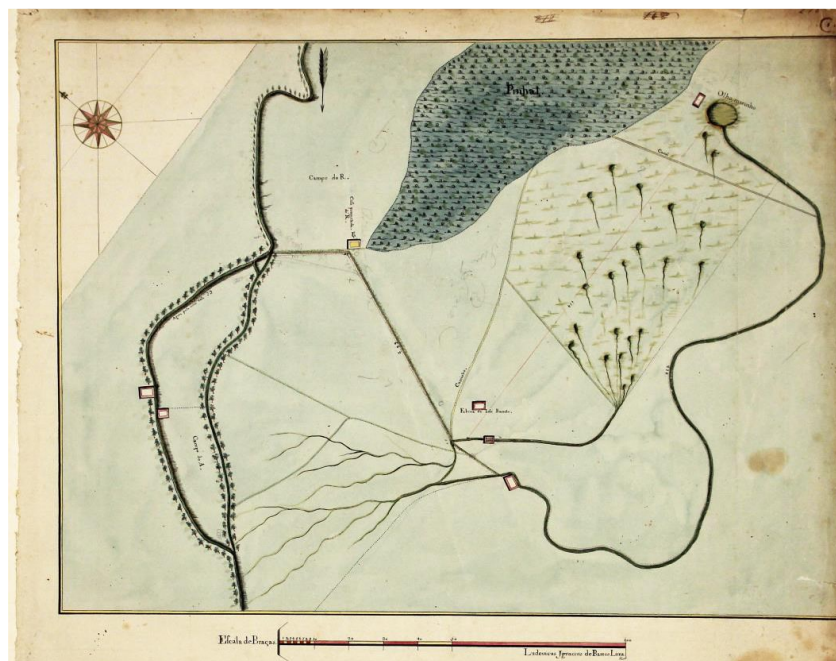
Naturalmente que, como todas, esta classificação tem também algumas limitações no seu poder caracterizador e explicativo, visto que apesar de qualquer das fases predominarem os documentos cartográficos com determinadas e comuns características, é sempre possível, aqui e ali, encontrarem-se exceções e particularidades.

De qualquer forma, importa relembrar, como já clarificado anteriormente (Mário G. FERNANDES, coord., 2006), que as regras e a simbologia

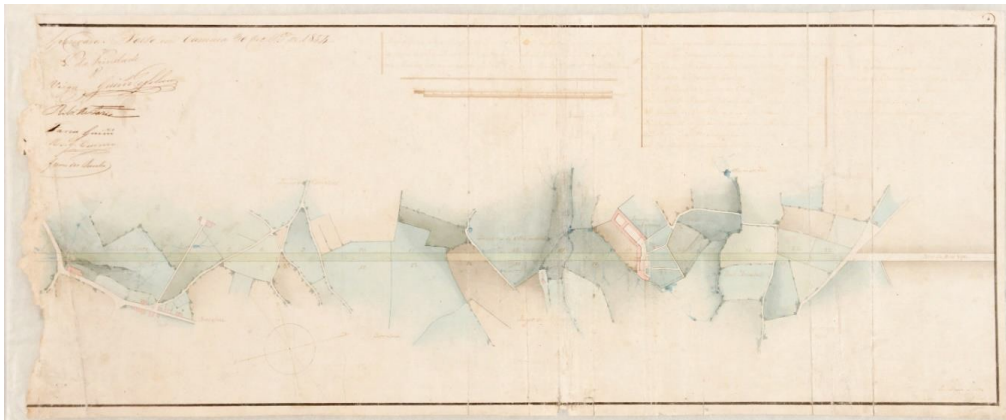
A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto

utilizada na cartografia de grande escala decorre, naturalmente, dos ensinamentos contidos nos primeiros elementos sobre desenho cartográfico publicados em português, da autoria do Engenheiro-Mor Manoel de Azevedo Fortes, nomeadamente no “Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas” de 1722 e, particularmente, nos capítulos IX e X (denominados, respetivamente, “Do uso dos instrumentos mais necessarios aos Engenheiros” e “Do desenho das plantas Militares”), do Livro III, do Tomo I de *O Engenheiro Portuguez*, publicado em 1728. De facto, ao abordarem questões relacionadas com as técnicas de desenho, os elementos do mapa e a clarificação de simbologias, tornaram-se referências essenciais que ajudam a compreender os documentos cartográficos do século XVIII e posteriores, quer na cartografia militar como na elaborada com fins civis.

Assim, é compreensível que os documentos que vamos encontrando espelhem as regras delineadas por Azevedo Fortes, sublinhando-se desde logo a intenção da imitação da natureza como princípio fundamental em Cartografia, utilizando-se a cor de acordo com as suas leituras mais comuns e diretas, sugerindo-se a utilização das cores próximas das cores que o representado exhibia na realidade, identificando o “carmim” ou o “vermelhão” para os telhados dos edifícios; o “verdete liquido”, que “para ser bom deve tirar a azul celeste”, para a aguada de rios; o “verde-bechiga” ou o “verde-lirio” para as hortas e jardins, etc. São estas as regras que condicionaram e ajudam a explicar imagens como as que se apresentam a seguir.



[Lugar do olho marinho, na proximidade da Avenida da Boavista], sem data [finais do século XVIII]



[Plano para a continuação da Rua da Boavista desde o ponto a que se acha levada, até cruzar a Estrada de Matosinhos], 1854.



“Mostra-se o projecto da continuação da Rua da Boa Vista, e suas Travessas, desde o Passal do Priorado de Cedofeita, até ao Caminho que vae do sitio do Bom Sucesso para Francos freguesia de Ramalde”, 1825.

No entanto, além do modo de utilização da simbologia, também as características relativas aos elementos do mapa permitem estabelecer uma ancoragem destes documentos nas regras de Azevedo Fortes, na defesa de um modelo de planta objetivo e preciso, nomeadamente pela estandardização dos elementos compositivos, acrescentando-se à uniformização das escalas a simplificação e padronização das cercaduras, das legendas ou do posicionamento da rosa-dos-ventos (ou da seta de indicação do Norte), todas verificáveis nas figuras da Boavista acima referidas.

A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto



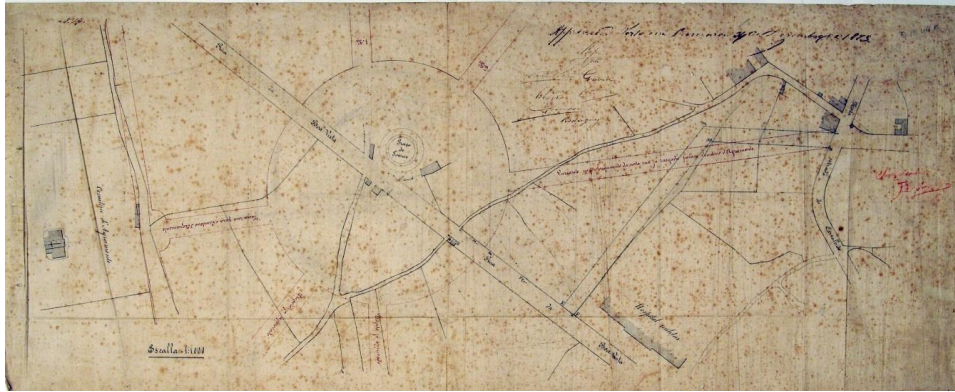
“Terrenos escolhidos para colocar o cemitério ocidental da cidade (...)”, 1855.

Finalmente, por serem documentos cartográficos de grande escala e ferramentas/projetos para a concretização de obra, não posicionam o território pelo método usado pelos *Geógrafos*, que “costumão nas suas Cartas pôr a linha do Norte paralela ao lado do papel”, como referia Azevedo Fortes (Manuel de Azevedo FORTES, 1722, p. 52), o qual determinava como regra que “os objectos nella representados fiquem mais agradaveis à vista”, pelo que não havia a preocupação de que as plantas, militares ou civis, estivessem orientadas com o Norte para o topo da folha e só por acaso isso aconteceria.

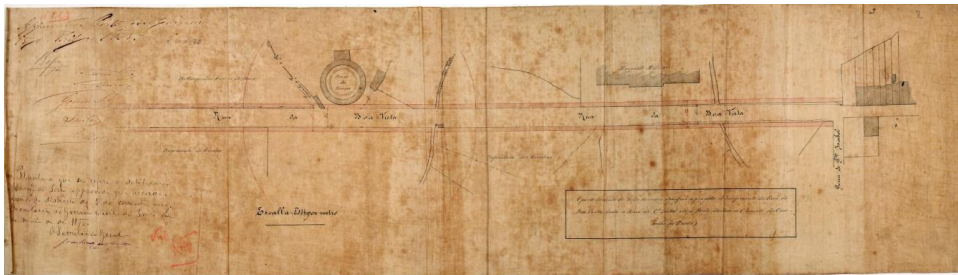
Entretanto, ao longo do século XIX, particularmente na segunda metade da centúria com o incremento das obras públicas do fontismo, houve um aumento significativo do número de “condutores de obras”, o que possibilitou alguma diversidade na respetiva formação e levou a um certo pragmatismo na conceção dos documentos cartográficos, cada vez mais encarados enquanto ferramentas simplificáveis para expressar, acompanhar e condicionar a obra a concretizar. Neste contexto, começam a aparecer documentos que continuam rigorosos, mas mais simples e expeditos, mantendo o essencial das regras precedentes, mas focalizando-se no projeto da “obra” (arruamento, estrada) a realizar, prescindindo de elementos, eventualmente considerados supérfluos, como a cor das aguadas dos campos de cultivo ou as condicionadoras “cercaduras”, aproveitando todo e qualquer espaço sobrance para colocar notas e observações, referências a deliberações municipais ou datas e assinaturas de responsáveis municipais.

Estamos perante uma fase pragmática e expedita, na qual a planta ou projeto, enquanto instrumento desenhado, ao perder algum do cuidado e da nor-

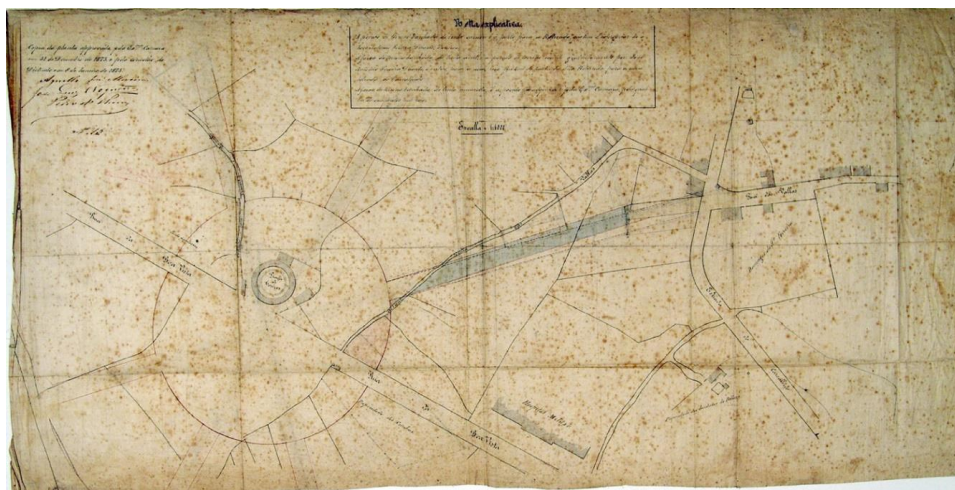
malização que possuía anteriormente, com Azevedo Fortes, se vê diminuída enquanto documento, o que pode ser verificado nos exemplos desta tipologia a seguir apresentados.



[Nova rua para o cemitério d’Agramonte e Variante no prolongamento da nova rua já rasgada para o cemitério d’Agramonte], 1873.



“Planta a que se refere a deliberação da Cam. do Porto, aprovada por accordao do Cons^o de districto de 5 do corrente mez. Secretaria do Governo Civil do Porto em (...) Maio de 1875”.

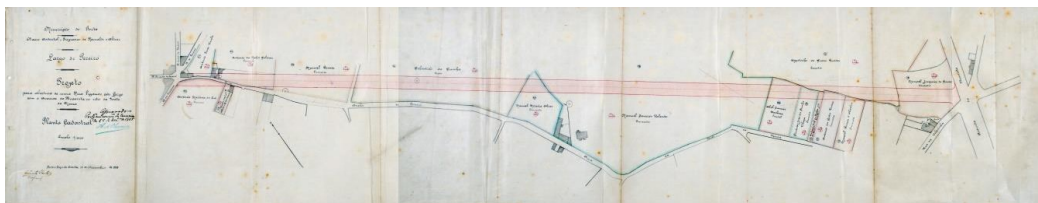


“Cópia da planta aprovada pela Exm^a Camara em 29 de Dezembro de 1873 e pelo Conselho de Distrito em 8 de Janeiro de 1874”.

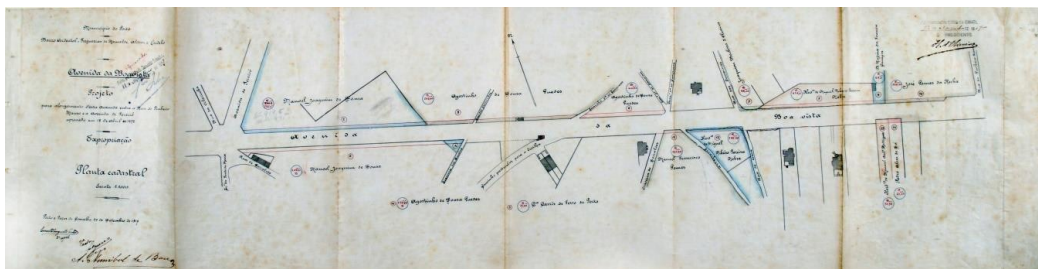
A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto

Naturalmente, quando se tratava de cartografia de grande fôlego, como o levantamento global da cidade em representação rigorosa e pormenorizada, visando servir de base para a intervenção urbana, mas constituir-se também como documento nobre e qualificado de representação urbana, os agentes eram ponderadamente escolhidos, o cuidado destes era apurado e o resultado era excelente, como foi o caso da “Carta Topographica da Cidade do Porto”, com a escala de 1:500, concluída em 1892 sob a direção do engenheiro militar Augusto Gerardo Telles Ferreira, que analisamos noutra oportunidade (FERNANDES, 2011) e que continua a constituir um documento essencial para a morfogénese de qualquer pedaço do concelho do Porto.

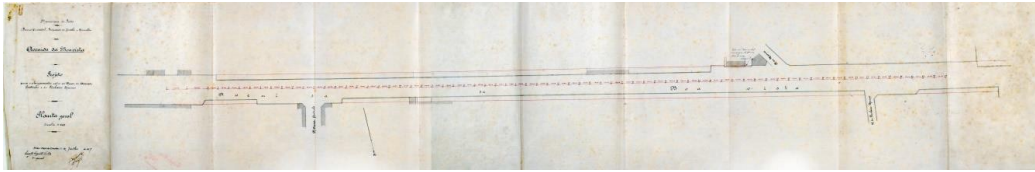
Entretanto, pela necessidade prática decorrente da burocratização dos processos de obras municipais, no século XX, durante a primeira república e para além dela, assistimos a novo esforço de normalização da imagem dos projetos para obras públicas, os quais, embora continuem a ser manuscritos, apresentam agora um aspeto absolutamente diferenciador em relação aos anteriores: a apresentação dos elementos do mapa (título, escala, autor, legenda, assinaturas, datas, etc.) em área separada da representação, organizados numa espécie de “página de rosto”, normalmente posicionada no lado esquerdo do documento. São exemplos deste tipo de documentos que se apresentam a seguir.



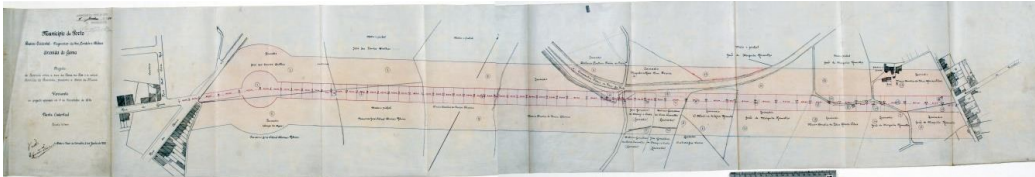
“Largo de Pereiró. Projecto para abertura de uma Rua ligando este Largo com a Avenida da Boavista no sitio da Fonte da Moura. Planta Cadastral”. 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 13 de Dezembro de 1915.



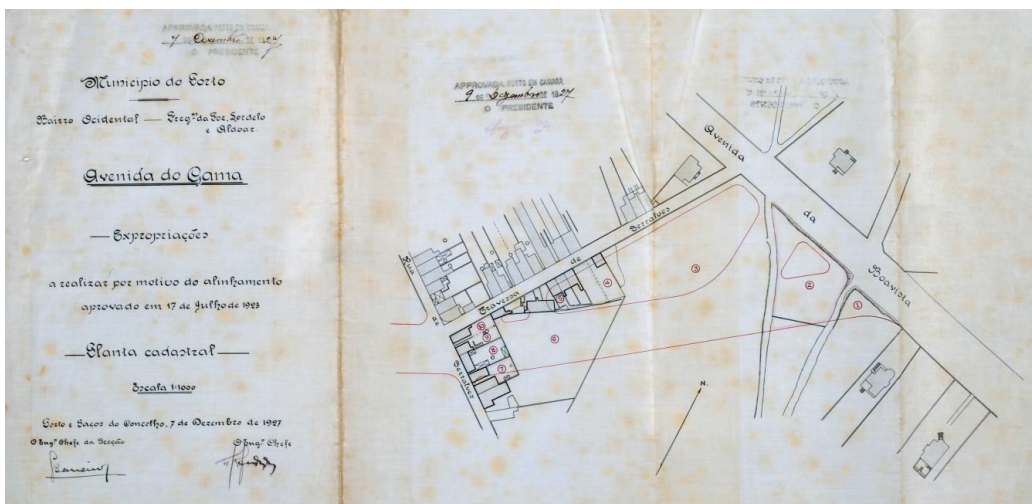
“Avenida da Boavista. Projecto de alargamento d’esta Avenida entre a Rua do Pinheiro Manso e a Avenida de Pereiró aprovado em 15 de Abril de 1875. Expropriação. Planta cadastral.” Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 29 de Setembro de 1917.



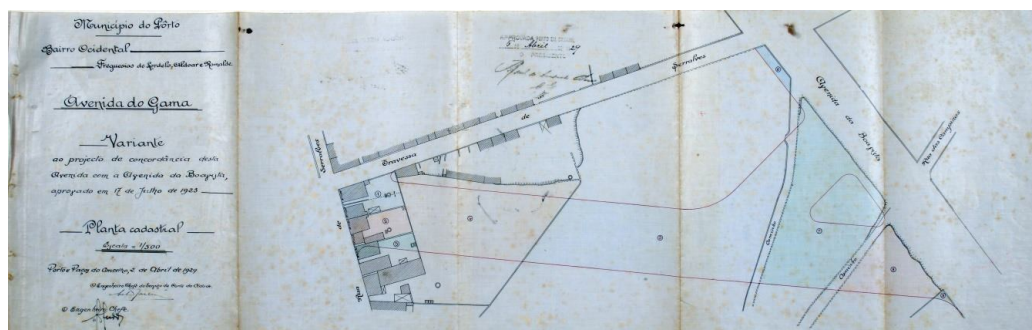
“Avenida da Boavista. Projecto para o alargamento entre as ruas de Azevedo Coutinho e do Pinheiro Manso. Planta geral”. Escala 1:500. Porto e Paços do Concelho, 24 de Julho de 1917.



“Avenida do Gama. Projecto de Avenida entre a rua da Cerca, na Foz e a atual Avenida da Boavista, próximo a Fonte da Moura. Variante ao projecto aprovado em 7 de Novembro de 1914. Planta Cadastral.” Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 5 de Julho de 1920.



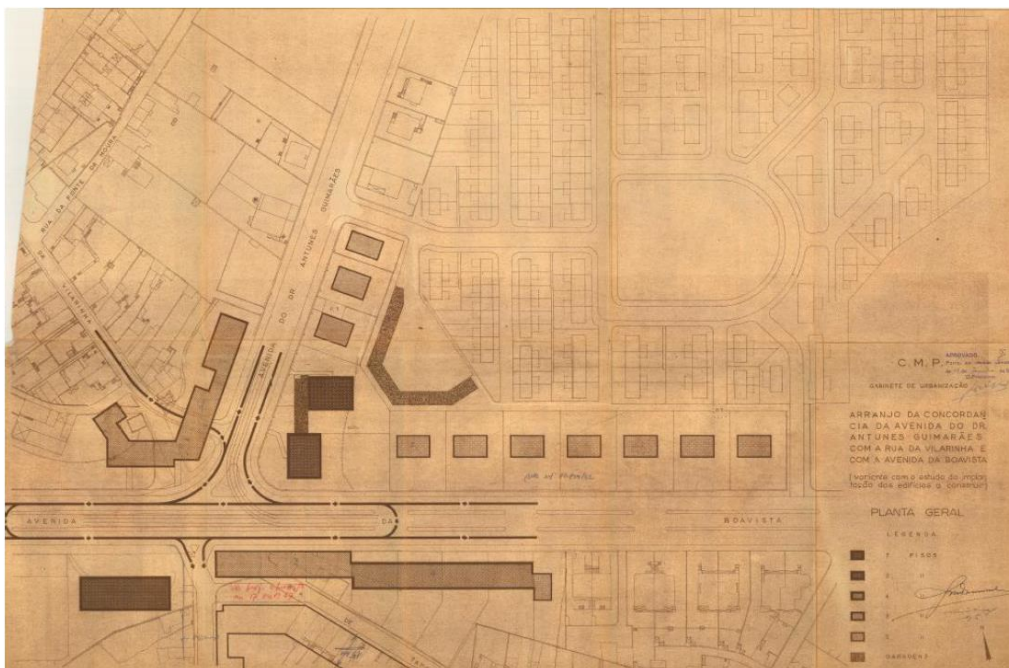
“Avenida do Gama. Expropriações a realizar por motivo do alinhamento aprovado em 17 de Julho de 1923. Planta Cadastral”. Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 7 de Dezembro de 1927.



“Avenida do Gama. Variante ao projecto de concordância desta Avenida com a Avenida da Boavista, aprovado em 17 de Julho de 1923. Planta Cadastral.” Escala 1:500. Porto e Paços do Concelho, 2 de Abril de 1929.

A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto

Finalmente, no Estado Novo (1933-1974), assistiu-se a nova transformação da imagem dos projetos urbanos. Em primeiro lugar, porque a decisão política crucial, do Eng^o Duarte Pacheco, de encetar a sistematização da cartografia e do planeamento urbanos em Portugal, dotando as câmaras municipais dos instrumentos cartográficos necessários para a elaboração de planos e anteplos de urbanização, levou, entre 1938 e 1942, à produção e profusão de cartografia urbana de base, de grande escala (1:1.000 ou 1:2.000) e abarcando a totalidade dos aglomerados, concretizada, com imagem padronizada, pela Sociedade Portuguesa de Levantamentos Aéreos, Lda. Depois, porque o contexto coevo de inovação, com o recurso à fotogrametria e a novas técnicas de impressão e reprodução, facilitou o delinear de uma imagem gráfica standardizada, com características estéticas particulares que se adequaram a uma imagem forte e depurada, consciente e normalmente procurada para a propaganda do regime. Exemplifica-o, no que ao estudo da morfogénese da Avenida da Boavista diz respeito, o “Arranjo da concordância da Avenida Dr. Antunes Guimarães com a Rua da Vilarinha e com a Avenida da Boavista (variante com o estudo da implantação dos edifícios a construir)”, de 1960, onde, além da escoreta utilização da variável visual valor, se nota a manutenção da delimitação de uma área retangular onde se organizam os elementos do mapa, agora colocada no canto inferior direito, como genericamente ainda hoje se utiliza.



“Arranjo da concordância da Avenida Dr. Antunes Guimarães com a Rua da Vilarinha e com a Avenida da Boavista (variante com o estudo da implantação dos edifícios a construir)”, 1960.

Como noutros casos, o estudo do eixo da Boavista permitiu, através da análise da respetiva cartografia antiga, identificar e compreender cada um dos momentos da respetiva estruturação, quer pelas características intrínsecas dos diversos documentos cartográficos, de *per si* e pela consideração da mútua conjugação, quer pela identificação do conteúdo morfológico que contribuiu para a análise morfo genética e nos remete para a proposta de intervenção e suas raízes.

A PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A avenida da Boavista apresenta três sectores, sendo que os sectores A e C (de nascente e de poente, respetivamente) foram já intervencionados na correspondência a projetos com opções distintas no que respeita à organização e qualificação dos perfis correspondentes.



Identificação dos sectores (A, B e C) da Avenida da Boavista.

Cabe agora ao sector central B (entre o edifício Burgo/ribeira da Granja e o Parque da Cidade/ribeira de Aldoar) a recomposição de padrões de unidade conjunta, para além de relevar as circunstâncias particulares, como as frentes do Burgo, do Foco e do Avis ou os lugares das intersecções com as ruas Azevedo Coutinho e S. João de Brito, avenidas do Marechal Gomes da Costa, do Dr. Antunes Guimarães e do Parque, e alameda de Garcia de Horta/prça Revista O Tripeiro, todos eles espaços de articulação com importantes equipamentos localizados na envolvente direta, como o Parque da Cidade, escolas secundárias, núcleo desportivo e Museu de Arte Contemporânea de Serralves e ainda com as centralidades comerciais e de serviços do Foco e do Avis.

Pretendeu-se encontrar uma “boa ideia” de estruturação urbanística e de valorização ambiental para conclusão do processo de requalificação da avenida da Boavista, que integre as intervenções já realizadas em sistema espacial, funcional, ambiental e significativa, visando-se um todo coerente, facilmente reconhecível, devidamente desenvolvido, articulado e hierarquizado. Neste sentido, considerou-se todo o eixo e as suas áreas de influência próximas como uma totalidade que se encontra espartilhada e importa reintegrar, para cujo tratamento adequado se torna incontornável a necessidade de reconhecer e enquadrar motivos de interesse, valores e dissonâncias, dinâmicas, efeitos de anteriores ações, problemas e potencialidades de transformação, que permitam delinear uma perspectiva estratégica para conceção da intervenção futura.

Metodologicamente, entre outras demandas, foram analisados diversos documentos cartográficos antigos, correspondentes a todo o eixo e áreas envolventes, procurando as razões das correspondentes formas de crescimento e consolidação urbana. Pretendeu-se encontrar na cartografia histórica e nos projetos da cidade, algumas das regras aplicadas no passado que poderão informar o exercício da atuação urbanística sobre o espaço da cidade existente. No essencial, tratou-se de detetar um conjunto de possíveis invariantes disciplinares de natureza morfológica relativas ao traçado e ao parcelamento, ou das relações com o edificado, percebendo as razões da sua génese e dos seus processos evolutivos.

Tais testemunhos transportam a memória dos lugares intervencionados, facilitando a sua evocação, pela narrativa do projeto urbano, como ferramentas de interpretação dos significantes de identidade a operar. Como portadores da memória dos valores morfológicos e culturais, estabelecendo uma hierarquia dos valores que caracterizam as relações entre o espacial e o social, poderão ser novamente mapeados pelo projeto urbano, sendo essencial a identificação das características dos traçados, de alinhamentos e perfis, de elementos isolados e estruturas, como muros, edificações, tanques e linhas de água, entre outros factos cartografados e legíveis na cartografia antiga.

Além da importância da casuística produziram-se, a partir da cartografia antiga, documentos que constituem, simultaneamente, processo e produto e que contribuem para exprimir uma imagem a partir das formas preexistentes, acrescentando novas leituras do território, nomeadamente a figura sobre os “Primícios projetos para a morfogénese das adjacências à Avenida da Boavista”, bem como o mapa daí derivado relativo às “Referências morfogenéticas do eixo da Boavista”.

Numa aproximação à área objeto do estudo, constatou-se, por exemplo, que a estruturação da intervenção na avenida da Boavista em três sectores (A, B e C) estava em consonância com a sua própria abertura ao longo do tempo, também ela concretizada em três tramos e explicável pela existência

de duas dificuldades, na antecedência das quais existia um elemento da malha urbana que permitia remate provisório adequado: primeira foram as linhas de água e lameiros gerados pelo “Olho marinho” e foi a ribeira da Granja, sendo o remate permitido pela Rua Tenente Valadim; a segunda foi a ribeira de Aldoar servindo como articulação provisória a Rua da Vilarinha. Os diferentes tempos e as distintas posições relativas conformariam a diversidade morfológica das três partes da avenida.



Prímios projetos para a morfogenese das adjacências à Avenida da Boavista.



Referências morfogenéticas do eixo da Boavista

A partir do reconhecimento morfogenético da área de intervenção, sublinharam-se características consideradas importantes enquanto contributos potencialmente geradores e operacionalizadores do projeto, elencando-se como essenciais as seguintes constatações:

- área “entre ribeiras”, a relevar e encarar como potencialmente geradoras de marcações na paisagem, mesmo se presentemente se encontram “escondidas”;
- a Ribeira de Aldoar, encanada parcialmente e lateralizada ao longo da Avenida da Boavista antes de derivar para o Parque da Cidade, apresenta-se como elemento central na definição do perfil da Avenida da Boavista; o seu desentubamento e inserção urbana, à superfície, constitui um dos aspetos inovadores do programa; o surgimento e desaparecimento da água são acontecimentos organizados por estruturas de matriz tradicional (arca-d’água/tanque), aludindo a artefactos similares identificados na cartografia histórica e iconografia analisada;
- a Ribeira da Granja, o curso de água mais significativo do interior do concelho do Porto, que mantém potencialidades ambientais e de lazer urbano, reforçadas com as linhas de água originárias no “Olho marinho”, registado desde o século XVIII e condicionador, ainda hoje, da ocupação dos terrenos mais próximos;
- a génese do eixo da Boavista (entre 1784 e 1915/17) foi mais complexa do que aparenta o seu atual traçado; começando por ser rua/travessa de articulação de vias radiais, com largura (5 braças, cerca de 11 metros) adequada à função e à época em que começou a ser delineada (1784-1825), foi concebida como via radial, a partir de 1854, quando foi perspectivada como avenida, inicialmente com perfil ainda contido (8 braças, cerca de 18 metros), logo repensada, na década de 1870, numa visão estratégica contemporânea constatável na criação da rotunda e no alargamento do perfil para 26 metros, o que a tornou numa “espécie de directriz da urbanização portuense, autêntica espinha dorsal da organização do espaço ocidental da cidade” (OLIVEIRA, J. M. P., 2007, 1ª edição 1973, p. 331). Hoje, mantendo significativas variações no seu perfil transversal, “bem pode dizer-se que, constante ao longo de todo este percurso, só existe o seu perfeito traçado rectilíneo” (OLIVEIRA, J. M. P., 2007, 1ª edição 1973, p. 417), apesar da sua retilinearidade ser mais clara nos documentos cartográficos do que na paisagem urbana, o que sugere, portanto, a necessidade de tratamento e reforço da respetiva imagem;
- a heterogeneidade de todo o sector B implica a necessidade de encontrar um elemento definidor/marcador de uma forte imagem de continuidade que pode assentar na arborização em alinhamento, com estudo de ritmos e sequências visando o aprofundamento de uma imagem com carácter marcadamente urbana;
- a existência de um padrão das frentes da estrutura parcelar, identificado com precisão pela base topográfica e interpretada na cartografia histórica como medida persistente para aproveitamentos edificados correspondentes a diversos sentidos tipológicos, permite constituir

uma cadência longitudinal com 14 metros como base da estereotomia de trabalho do projeto, marcando todos os aspetos da geometria do espaço público, permitindo a resolução de concordâncias das intersecções e rasantes em presença e sendo favorável às condições de flexibilidade pretendidas.

Naturalmente, o elevado desempenho das redes e infraestruturas urbanísticas, a elevação das condições de qualificação e conforto do espaço público, a reabilitação de fatores ambientais (existentes e latentes) e respetiva articulação em sistemas vivenciais relevantes, apresentam-se, entre outras, como algumas das motivações e geratrizes da atuação urbanística que se pretende inovadora, distintiva e difusora de significados culturais inerentes à identidade e carácter dos lugares intervencionados, à cidade e aos seus usuários.

A reposição de uma plataforma central, o alargamento dos passeios laterais e a expressiva arborização com quatro alinhamentos de carvalho alvarinho (um renque em cada um dos passeios laterais e dois renques no separador central), são as principais características da solução preconizada, cuja geometria apresenta manifesta reserva de flexibilidade de modo a permitir distintos regimes de utilização ao longo do tempo. Trata-se sobretudo do tratamento da faixa central que poderá destinar-se a peões e ciclovia, a via de transportes coletivos (BUS ou metro ligeiro) ou ainda à inserção urbana da ribeira de Aldoar, cujo desentubamento é pretendido pela Câmara Municipal. De resto, a referida faixa central marcou fortemente o perfil histórico da avenida, onde se inseria a plataforma ferroviária até à rua Correia de Sá (rua da Ervilha), existindo ainda hoje resquícios da mesma.

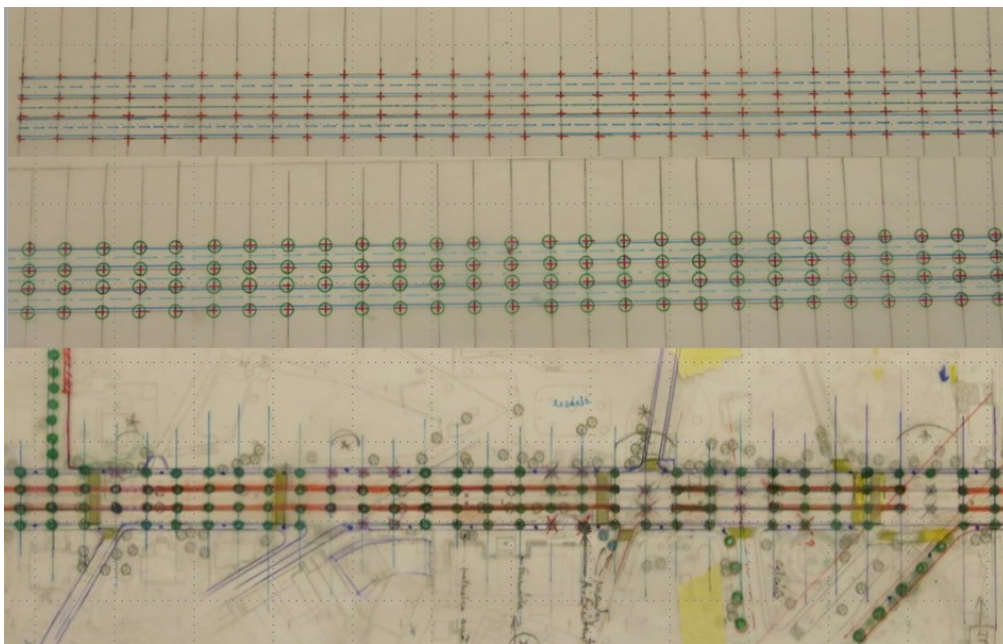
A expressiva qualificação ambiental baseia-se no tema da água que, a par da intensa arborização e dos perfis generosos das superfícies destinadas aos peões, pretende reforçar a estrutura ecológica urbana, com percursos pedonais e cicláveis ligando a frente atlântica e Parque da Cidade à ribeira de Aldoar e à ribeira da Granja, ao longo da qual se pode aceder a outros espaços de parque (Serralves e Pasteleira) e à frente ribeirinha na zona do Fluvial.

Na essência, o projeto visa melhorar as condições de acessibilidade, conforto e qualificação ambiental do espaço público, privilegiando a sua utilização pedonal, capacitando-o para modos de mobilidade suave, sem prejudicar as competências atribuídas enquanto via distribuidora estruturante e de articulação intermunicipal. Pretende-se assegurar um nível de serviço viário adequado ao sistema em que se insere a avenida, mas compatibilizado com uma qualificação urbanística e ambiental relevante e consonante com as expectativas de qualidade de vida dos usuários da cidade contemporânea. O desafio da compatibilização de interesses funcionais e ambientais em espaço reduzido apoia-se nos princípios de flexibilidade que orientam o desenho do espaço público, permitindo a assunção (e experimentação) de metodologias

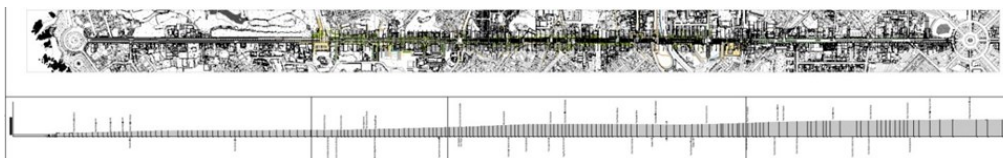
A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto

de gestão de natureza igualmente flexível, garantindo assim melhores condições de implementação e de perenidade das soluções preconizadas.

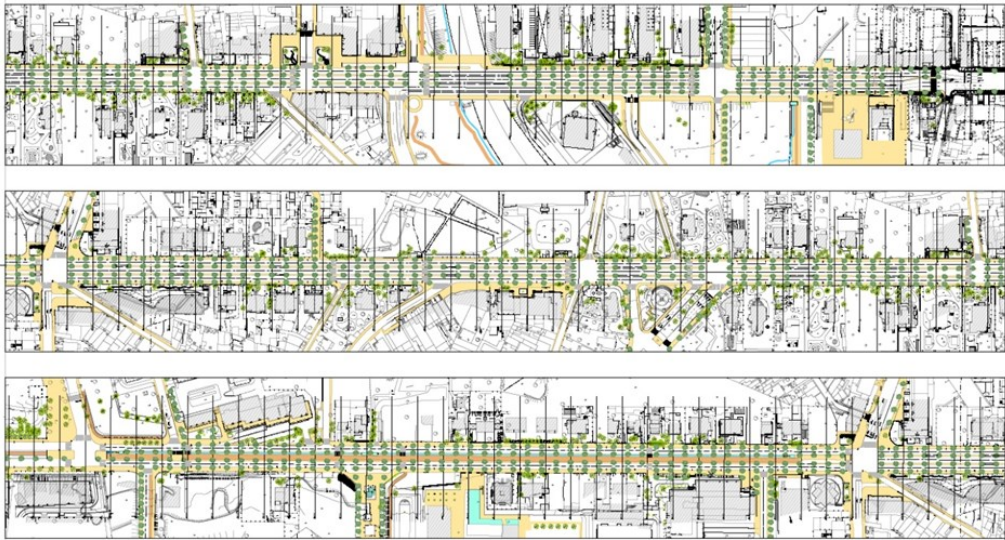
Em síntese, a opção de contextualização da atuação urbanística considerou soluções contemporâneas de desenho do espaço público, mas reconheceu e deu importância à história da cidade e dos lugares a requalificar, sendo a cartografia histórica uma das principais fontes de informação, onde poderão ser reconhecidos os valores significantes a considerar como materiais do projeto e interpretados os diversos processos de produção do espaço urbano.



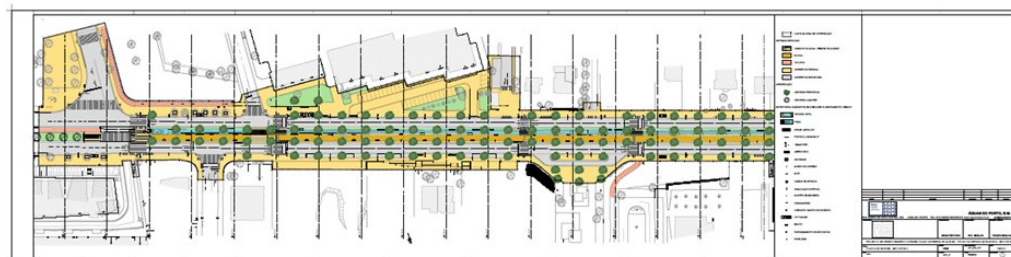
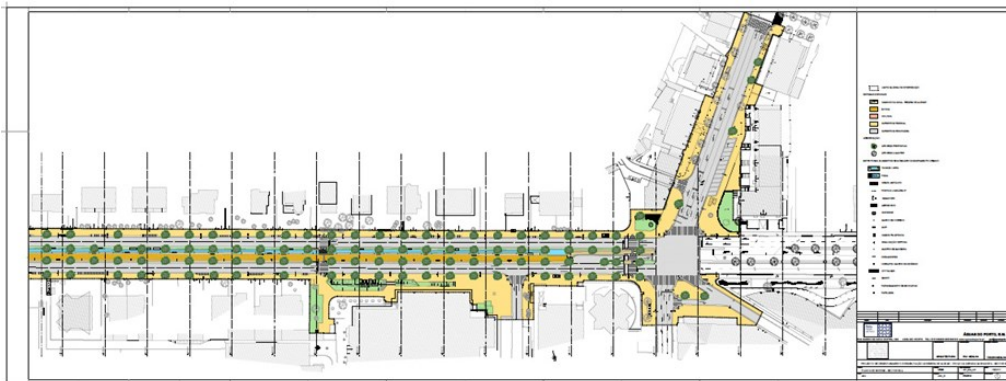
Estudo de estereotomia de trabalho.



Perfil Longitudinal da Rasante do Eixo da Boavista e Planta de Conjunto, com demarcação da Estereotomia de Trabalho Proposta e articulação entre os sectores C-B2-B1-A.



Estudo Prévio B1/B2.

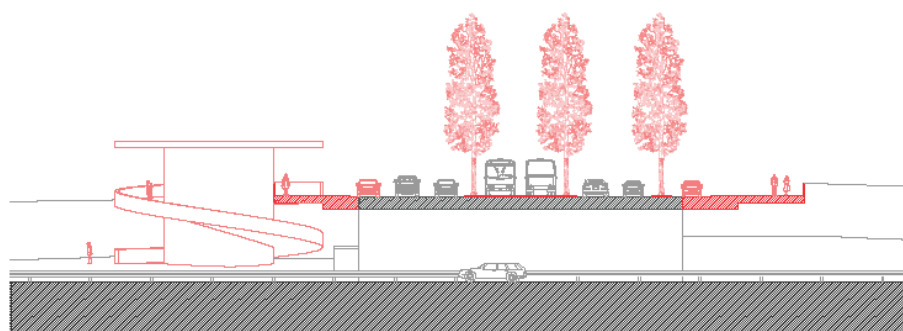


Projeto Geral B2.

A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto



Planta de Síntese – B1 segmento sobre a VCI (Via de Cintura Interna).



Perfil proposto no sector B1 da Avenida da Boavista – sobrelarguras do segmento sobre a VCI.

DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS REFERIDOS DO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DO PORTO

[Lugar do olho marinho, na proximidade da Avenida da Boavista], sem data [finais do século XVIII ou inícios de XIX], Ludovicus Ignacius de Barros Lima fecit, 100 Braças (AHMP, cota: D-CDT/A3-153).

[Plano para a continuação da Rua da Boavista desde o ponto a que se acha levada, até cruzar a Estrada de Matosinhos]. Aprovado. Porto em Camara, 30 de Março de 1854. Escala de 200 braças (AHMP, cota: D-CDT/A3-311).

“Mostra-se o projecto da continuação da Rua da Bôa Vista, e suas Travessas, desde o Passal do Priorado de Cedofeita, até ao Caminho que vae do sitio do Bom Successo para Francos freguesia de Ramade”, Levantado por Joaq.m da Costa Lima e Sampaio, Mar-

- ço de 1825. Aprovado em Junta, Maio de 1825. Escala de 150 braças (AHMP, cota: D-CDT/A3-140).
- “Os terrenos escolhidos para collocar o cemitério occidental da Cidade, são os que neste plano são assignados com as Letras A, B, C. Julho de 1855”, Aprovado. Porto em Camara em 1 de Agosto de 1855. 100 Braças (AHMP, cota: D-CDT/A3-343).
- [Nova rua para o cemitério d’Agramonte e Variante no prolongamento da nova rua já rasgada para o cemitério d’Agramonte], Aprovado em camara em 26 de Dezembro de 1873, Escalla 1:1.000 (AHMP, cota: D-CMP-03-249).
- “Planta a que se refere a deliberação da Cam. do Porto, aprovada por accordao do Cons^o de districto de 5 do corrente mez. Secretaria do Governo Civil do Porto de Maio de 1875”, Escalla: 0,004 por metro, Aprovado. Porto. Em Camara, 15 de Abril de 1875 (AHMP, cota: D-CMP-03-136-004 e 003).
- “Cópia da planta aprovada pela Exm^a Camara em 29 de Dezembro de 1873 e pelo Conselho de Distrito em 8 de Janeiro de 1874”, 1:1.000 (AHMP, cota: D-TGa-CMP-02-343-002).
- “Largo de Pereiró. Projecto para abertura de uma Rua ligando este Largo com a Avenida da Boavista no sitio da Fonte da Moura. Planta Cadastral”. 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 13 de Dezembro de 1915 (AHMP, cota: D-CMP-20-048-005).
- “Avenida da Boavista. Projecto para o alargamento entre as ruas de Azevedo Coutinho e do Pinheiro Manso. Planta geral”. Escala 1:500. Porto e Paços do Concelho, 24 de Julho de 1917 (AHMP, cota: D-CMP-03-136-006).
- “Avenida da Boavista. Projecto de alargamento d’esta Avenida entre a Rua do Pinheiro Manso e a Avenida de Pereiró aprovado em 15 de Abril de 1875. Expropriação. Planta cadastral.” Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 29 de Setembro de 1917 (AHMP, cota: D-CMP-20-064-007).
- “Avenida do Gama. Projecto de Avenida entre a rua da Cerca, na Foz e a atual Avenida da Boavista, próximo a Fonte da Moura. Variante ao projecto aprovado em 7 de Novembro de 1914. Planta Cadastral.” Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 5 de Julho de 1920 (AHMP, cota: D-CMP-03-230-004).
- “Avenida do Gama. Expropriações a realizar por motivo do alinhamento aprovado em 17 de Julho de 1923. Planta Cadastral”. Escala 1:1.000. Porto e Paços do Concelho, 7 de Dezembro de 1927 (AHMP, cota: D-CMP-20-128-004).
- “Avenida do Gama. Variante ao projecto de concordância desta Avenida com a Avenida da Boavista, aprovado em 17 de Julho de 1923. Planta Cadastral.” Escala 1:500. Porto e Paços do Concelho, 2 de Abril de 1929 (AHMP, cota: D-CMP-20-128-007).
- “Arranjo da concordancia da Avenida Dr. Antunes Guimarães com a Rua da Vilarinha e com a Avenida da Boavista (variante com o estudo da implantação dos edificios a construir). Planta Geral”, 1960. Escala 1:200 (AHMP, cota: D-CMP/4(159)).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FERNANDES, Mário G., “Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864 -1926)”, Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, FLUP, 2011 (<http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/114.pdf>).
- FERNANDES, Mário G. (coord.), *Manuel de Azevedo Fortes (1660-1749): Cartografia, Cultura e Urbanismo*, Porto, GEDES e Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006.
- FORTES, Manuel de Azevedo, *O Engenheiro Portuguez*. Lisboa, Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo.
- FORTES, Manuel de Azevedo (1722), *Tratado do Modo o mais facil e o mais exacto de fazer as Cartas Geograficas, assim da Terra como do Mar, e tirar as plantas das Praças, cidades, e edificios com instrumentos e sem instrumentos (...)*, Lisboa, Offic. de Joze Antonio Plates.
- HENRIQUES, Helena Cristina Neto (2012), *Análise morfológica de alguns espaços públicos: Cidade do Porto 1910 -1974*. Porto, FAUP (Dissertação de Mestrado, policopiado).
- OLIVEIRA, José Manuel Pereira de, 2007, 1ª edição 1973, *O espaço urbano do Porto, Condições naturais e desenvolvimento*. Porto, Edições Afrontamento.
- MEALHA, Rui P. (coord.), FERNANDES, Mário G., MEALHA, Tádzio, MAGALHÃES, Daniel, *Estudo Prévio para o Desentubamento e Reabilitação da Ribeira de Aldoar. Troço da Avenida da Boavista. Estudo de Enquadramento e Programa Base*. Porto, Câmara Municipal do Porto (policopiado).

* FERNANDES, Mário Gonçalves; MEALHA, Rui Passos (2019), “A cartografia urbana na análise morfogenética de espaços urbanos: o caso do eixo da Boavista na cidade do Porto”, VII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, *Revista Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*, nº 26-27, pp. 105-127 (<https://periodicos.ufmg.br/index.php/mhnb/article/view/16229/13018>).

Versão em inglês em:

FERNANDES, M. G. and MEALHA, R. P. (2019), “Urban cartography in the morphogenetic analysis of urban spaces: the case of the Boavista axis in the city of Porto”, *Proceedings International Cartographic Association*, 2, 30, Tokyo - <https://doi.org/10.5194/ica-proc-2-30-2019>).

Folha em branco

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.

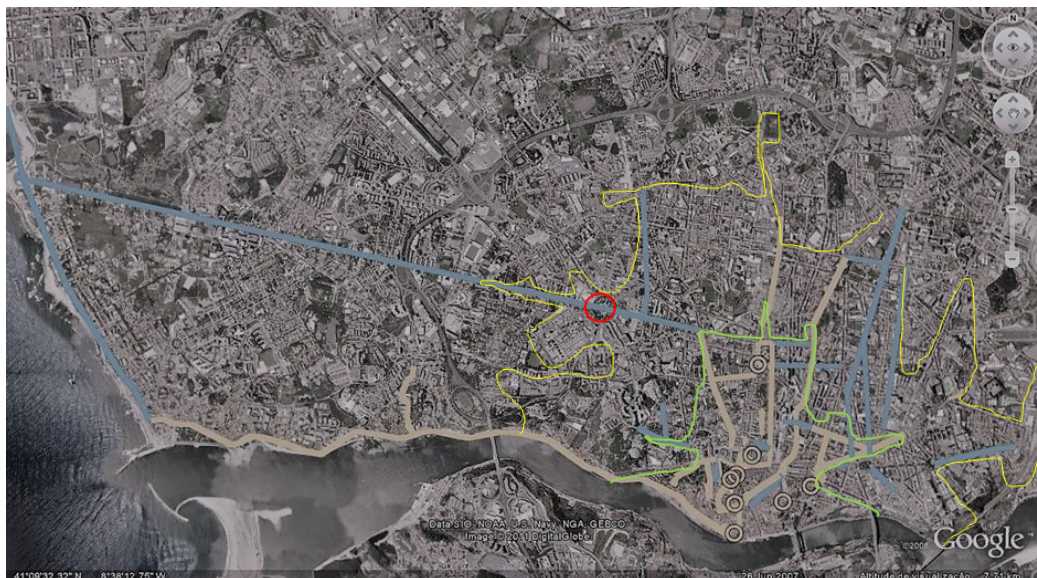


Figura 1 (desenho sobre imagem *Google Earth*).

- 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=adiario&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 relembrar 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.

Previendo-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 suplemento 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, comprehendendo 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 Cemitério Público 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 Câmara 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 Distrito”, 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 estabeleceria 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 apresentalo 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.

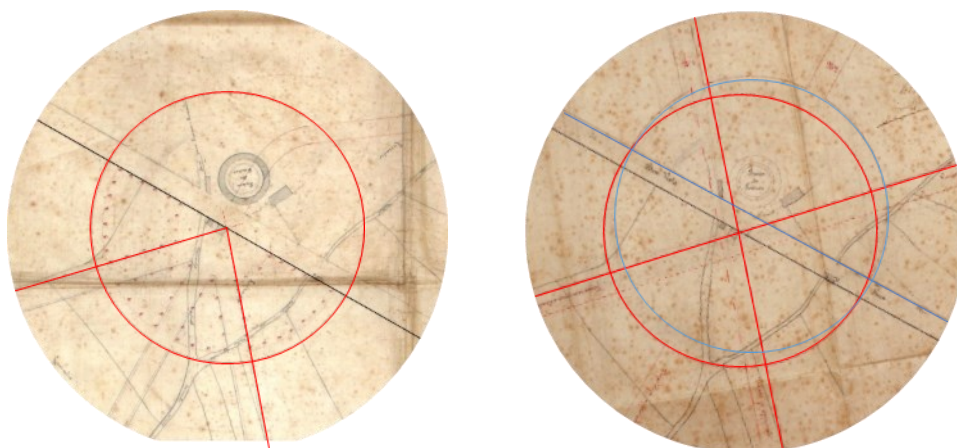
Nesta proposta, os seus autores afirmavam ter conseguido o alinhamento da radial substituta da rua das Valas pela radial de acesso ao cemitério, e argumentavam ter estabelecido “verdadeira regularidade e symetria”³⁹, com a vantagem estética dos alinhamentos retilíneos.

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

A propósito do mercado de levantamentos cartográficos urbanos no Portugal oitocentista (Chaves, 1881)

Mário Gonçalves Fernandes

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

RESUMO

Em 2011, em texto do catálogo de exposição sobre a “A Planta Topográfica da Cidade do Porto”, de A. G. Telles Ferreira (1892) onde se delineava um retrato da cartografia urbana contemporânea, com especial incidência na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, afirmou-se que, na segunda metade do século XIX, “a impossibilidade de resposta dos serviços geodésicos do Estado às crescentes necessidades de cartografia por parte das câmaras municipais, permitiu que começasse a esboçar-se um pequeno mercado para a elaboração de levantamentos cartográficos” (FERNANDES, 2011, p. 9).

Em 2019, procurando motivo ou objeto para comunicar, ao VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, assunto que envolvesse a cidade de Chaves, topou-se, no Arquivo Histórico Municipal de Chaves, com singelo documento que, embora aparentemente sem importância, remetia para aquela afirmação, contribuindo, qual peça de puzzle, para a consolidação de um discurso sobre a história da cartografia urbana e do planeamento urbano em Portugal.

Trata-se de documentação datada de Lisboa e de 1881, composta por uma missiva, dirigida ao Presidente da Câmara Municipal de Chaves e acompanhada por uma “Planta da Cidade de Chaves a 1/10.000”, cuja existência comprova e simboliza a existência de um mercado de serviços de levantamentos cartográficos urbanos, desenvolvido num contexto de existência de recursos humanos com capacidade técnica (com engenheiros militares desde o século XVIII e Manoel de Azevedo Fortes e com engenheiros civis desde as escolas politécnicas de Lisboa e Porto, criadas em 1837) e de necessidade reconhecida pelas câmaras municipais em empreender melhoramentos urbanos, quer porque a realidade o exigia, quer porque a legislação o obrigava e/ou sugeria. Com a explicitação de factos e circunstâncias pretende-se contribuir para a história da cartografia urbana em Portugal.

ABSTRACT

In 2011, in text from the exhibition catalog on “The Topographic Plan of the City of

Porto”, by A. G. Telles Ferreira (1892), where a portrait of contemporary urban cartography was outlined, with special emphasis on the second half of the 19th century and first decades of the twentieth century, it was stated that, in the second half of the nineteenth century, “the impossibility of the State's geodetic services to respond to the growing needs of cartography on the part of the city councils, allowed a small market to begin to be outlined for the elaboration of cartographic surveys” (FERNANDES, 2011, p. 9). In 2019, looking for a reason or object to communicate, at the VIII Luso-Brazilian Symposium on Historical Cartography, a subject that involved the city of Chaves, he found himself in the Municipal Historical Archive of Chaves with a simple document that, although apparently unimportant, sent to that statement, contributing, as a puzzle piece, to the consolidation of a discourse on the history of urban cartography and urban planning in Portugal. This is documentation dated from Lisbon and 1881, composed of a letter, addressed to the Mayor of Chaves and accompanied by a “Plan of the City of Chaves at 1 / 10.000”, whose existence proves and symbolizes the existence of a market for urban cartographic survey services, developed in the context of the existence of human resources with technical capacity (with military engineers since the 18th century and Manoel de Azevedo Fortes and with civil engineers from the polytechnic schools of Lisbon and Porto, created in 1837) and of the need recognized by the city councils to undertake urban improvements, either because the reality required it, or because the legislation required and/or suggested it. The explanation of facts and circumstances is intended to contribute to the history of urban cartography in Portugal.

Em 2011, em texto redigido para o catálogo da exposição “A Planta Topográfica da Cidade do Porto: Cartografia e Urbanismo”, integrada no IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica (IV.SLBCH), onde se delineou um retrato da cartografia urbana contemporânea, com especial incidência na segunda metade do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, afirmamos, a dado passo, o seguinte:

“A impossibilidade de resposta dos serviços geodésicos do Estado às crescentes necessidades de cartografia por parte das câmaras municipais, permitiu que começasse a esboçar-se um pequeno mercado para a elaboração de levantamentos cartográficos, onde não falta alguma competição, personificada nas concretizações e nas disputas, conhecidas, envolvendo Augusto Gerardo Teles Ferreira, por um lado, e Carlos Pezerat, João Goullard e Francisco Goullard, pelo outro. O primeiro elaborou as plantas de Viana do Castelo e do Porto e candidatou-se à elaboração da planta de Braga, onde perdeu para os segundos que, em conjunto ou individualmente, elaboraram a de Lisboa, tendo ainda ganho e concretizado as de Coimbra e de Braga, mas sendo relegados nas tentativas para elaborar a do Porto.” (FERNANDES, 2011, p. 9).

Em 2019, procurando motivo ou objeto para comunicar ao VIII.SLBCH

assunto que envolvesse a cidade de Chaves, topamos, no Arquivo Histórico Municipal de Chaves (agora devidamente acondicionado, embora a necessitar de cuidados empenhados de tratamento arquivístico e documental), com um singelo documento que, como minúsculo ponto de luz e parecendo sem importância, confirma aquela afirmação e contribui, qual peça de puzzle, para a consolidação de um discurso sobre a história da cartografia urbana e do planeamento urbano em Portugal.

Trata-se de documentação datada de Lisboa e de 1881, composta por uma missiva, dirigida ao Presidente da Câmara Municipal de Chaves e acompanhada por uma “Planta da Cidade de Chaves a 1/10.000”, cujo propósito se consubstanciava numa “Proposta à Ex^a Camara Municipal da Cidade de Chaves, para factura por empreitada da Planta a grande escala da mesma Cidade”. A missiva era assinada pelo Geometro topographo Francisque Goulard e pelo Engenheiro Civil Carlos de Pezerat, sendo presidente do município flaviense Joze Antunes Guerreiro, como grafado na missiva, o qual, segundo a mesma, teria “manifestado o desejo de receber uma proposta minha [de Carlos de Pezerat] para a factura, por empreitada e por um preço em globo, da planta topográfica e do nivelamento da Cidade de Chaves, por conta do Município da mesma Cidade”.

Pela leitura da missiva de Carlos de Pezerat descobre-se um texto com um conjunto de argumentos que aparenta ser uma mescla de publicitação de serviços com uma resposta a quem eventualmente solicitara um orçamento. Atente-se, por exemplo, na referência à divulgação de obra feita com a referência à elaboração da planta de Lisboa (1856/58) e da planta de Coimbra (1874), não constando a referência à de Braga (1884) por razões óbvias. Naturalmente, tenta-se convencer o cliente com alguns sublinhados de uma cartilha que, na época, se ia consolidando:

“A base de todos os projectos, estudos e melhoramentos d’uma cidade é a planta rigorosa e detalhada d’ella, mostrando não somente a planimetria em grande escala, assim como o relevo do terreno por meio de curvas de nível. O Município que não possui semelhante planta, não pode estudar convenientemente os melhoramentos que projecta.

A planimetria só, sem curvas de nível, não é suficiente para o traçado de novas ruas, rectificações d’alinhamentos, nem para encanamentos d’água ou d’esgotos.” As vantagens e as economias que um Município deve auferir d’uma planta bem elaborada, são tantas que nenhum sacrificio deve custar-lhe para realizar um resultado tam importante.”

No entanto, revelando algumas limitações de conhecimento da realidade flaviense, ambos os elementos, missiva e planta, apresentam evidentes fragilidades, desde logo porque, apesar da manifesta repetição do termo “cidade”, Chaves ainda era uma vila em 1881, apenas adquirindo o título de cidade em 1929. Depois, e principalmente, pela equívoca decisão dos propo-

nentes em relação à área a levantar e a cartografar, expressa na “delimitação da área fixada na proposta” (ver título da planta) e no 2º artigo das condições “A planta completa compreenderá a área delimitada pela faixa cór de roza da pequena planta que juntamos a presente proposta”. De facto, é surpreendente que, à época, se proponha uma área a cartografar cuja delimitação está referenciada, de forma simplista, por duas linhas de água (o Rio Tâmega e o Ribeiro de Ribelas), deixando de fora o Forte de S. Neutel, a Capela do Calvário e o pequeno arrabalde de Stº Amaro e, principalmente, o hornaveque da Madalena, erroneamente identificado na planta como “Forte”.

Estes equívocos parecem denunciar que os proponentes não conheciam *in-loco* o aglomerado flaviense, o que concorre com a grande probabilidade de a simplificada “Planta da Cidade de Chaves” (anexa à missiva) ter sido elaborada a partir de alguma das plantas militares da Praça de Chaves, datadas de finais do século XVIII ou de inícios do século XIX (por exemplo a de 1797 ou a de 1801 – ver FERNANDES, 2002, Vol. II, p. 68; 2005, pp. 379-380) existentes nos arquivos militares de Lisboa.

É provável que não tenha sido pela demonstração de desconhecimento dos proponentes em relação à realidade urbana flaviense que José Antunes Guerreiro, o presidente da câmara, não terá dado continuidade e, ao que sabemos até agora, nem respondido oficialmente, à proposta de Carlos de Pезerat. A descontinuidade do processo pode, com maior probabilidade, estar relacionada com outras razões, nomeadamente: por se tratar de uma cartografia que, como a de Lisboa – “A planta será na escala de um por quinhentos (1 por 500) mostrando os detalhes exteriores e interiores dos quarteirões, a imitação da planta de Lisboa” - não era cadastral; pelo preço apresentado que significava um encargo significativo para o erário camarário que nunca tinha orçamentado para cartografia, nem orçamentou até à Primeira República, valores anuais tão substanciais; porque, afinal, estava demorada a criação das circunstâncias e condições que permitiriam a promoção dos melhoramentos urbanos ansiados, ou seja, a concretização da “concessão e entrega das muralhas e fossos à Câmara de Chaves, anunciada pelo General Comandante da Subdivisão Militar de Chaves” (AIRES, 2000, p. 53), em 1881, mas só confirmada definitivamente em 1887, com todas as plantas a serem aprovadas e seladas apenas em 1906 (FERNANDES, 2005, pp. 126-127).

António José Antunes Guerreiro foi deputado, Par do Reino e presidente da Câmara Municipal de Chaves na maior parte dos anos da década de 1878 a 1888, durante os quais desenvolveu esforços no sentido da posse de parte das “muralhas e fossos” das fortificações militares setecentistas, visando desenvolver uma estratégia de melhoramentos urbanos no âmbito da qual se justificava a elaboração de uma planta rigorosa da aglomeração urbana. Tendo falecido em finais de 1888 (AIRES, 2000, p. 71), testemunhou a passagem das fortificações para a posse do município e desenvolveu alguns

melhoramentos sob o “risco” do Engenheiro Militar Augusto Xavier Teixeira (FERNANDES, 2005, pp.39-40), com cujo apoio foi mitigando e adiando a necessidade do levantamento cartográfico da vila.

Para compreender a dificuldade e talvez alguma relutância em empreender a elaboração da cartografia geral da vila, note-se que o valor orçamentado, em 1881, pelo Engenheiro Civil Carlos de Pezerat, perfazendo um total de 1.210\$000 reis, representava no orçamento municipal anual (25.382 \$469 reis para o ano económico de 1881) cerca de 4,77%, ou seja, um valor excessivo se recordarmos que as verbas orçamentadas pelos municípios, para cartografia, na segunda metade de oitocentos, raramente ultrapassavam os 400\$000 reis e quando pesavam entre 2 ou 3% referiam-se às tentativas de fazer levantar a *Planta Geral da Vila* ou a *Planta Geral da Cidade* (FERNANDES, 2005, pp. 48 e 331).

No caso do município de Chaves, as intenções de elaboração de cartografia geral da sede municipal, verificáveis pelos orçamentos anuais (disponíveis aos investigadores em 2000), aconteceram em 1888 e 1889, depois da já referida concessão definitiva das muralhas e fossos à Câmara Municipal, e em 1904, quando se sabia que iriam ser subscritas as plantas que definitivamente o confirmavam. Naturalmente, também se encontram referências a outros valores orçamentados a obras municipais:

- 1867/68: “Pagamento a Antonio Jose Domingos, apontador de obras deste municipio, importancia de oito kilogramas de rapé para oferecer ao Engenheiro Francisco Joaquim da Palma Silva Reis, em rasão de se ter prestado gratuitamente a levantar a planta e fazer orçamento para as obras municipaes”;
- 1868/69: “Pagamento a Bartolomeu Achilles Dejante, engenheiro civil, que veio de Lisboa a Vidago para examinar as águas minerais, levantar plantas e fazer orçamentos das obras para melhorar aquele estabelecimento”;
- 1869/70: “Gratificação a Julio Cezar Augusto Guedes, por levantar plantas e dirigir diferentes obras do municipio”;
- 1870/71: “Gratificação a engenheiros pelo serviço de levantar plantas e tirar cotas de nível em terrenos para diferentes obras que a Câmara deseja levar a effeito para melhoramento e aformoseamento desta Villa, compreendendo a formação de um cemiterio municipal, calcetamento de ruas, etc.”;
- 1871/72: “Gratificação a Engenheiros ou pessoas praticas no serviço de levantar plantas e tirar cotas de nivel”;
- 1885: “Pagamento da copia d'uma planta do projectado cemiterio desta Villa, extrahida por Domingos José Lopes Barros, de Villa Real”, o restante é, como até aqui, para “Gratificação a Engenheiros ou pessoas praticas no serviço de levantar plantas e tirar cotas

- de nível para obras municipais”;
- 1888: **“Para levantamento da planta geral desta Villa”** (350\$000 reis); o total orçamentado para cartografia foram 890\$000 reis **(correspondente a 2,6% do total da despesa orçamentada para este ano);**
- 1889: Capítulo específico para “Pessoal tecnico”, onde se orçamenta a “Gratificação a um engenheiro pelo serviço de levantar plantas e fazer orçamentos para obras municipais e fiscalização das mesmas”; **o valor orçamentado foi de 540\$000 reis (correspondente a 1,4% do total da despesa orçamentada para este ano);**
- 1904: “Para levantamento das plantas desta Villa a fim de sobre a mesma traçar alinhamentos das ruas e orientar os melhoramentos do saneamento e aformoseamento” (600\$000 reis).
(FERNANDES, 2005, pp. 344-347)

Apesar de tudo, foi necessário esperar pela Primeira República para se encontrar uma “Planta Topográfica da Villa de Chaves”, ou melhor, para que se encontrassem extensas referências à dita, elaborada em 1915/16, cujo atribulado processo se descreveu, a partir das actas municipais, existindo provas de que foi executada e enviada à Câmara Municipal de Chaves, mas da qual se desconhece qualquer exemplar (FERNANDES, 2005, pp. 52-53). Apesar da extensão, no contexto desta comunicação e numa fase em que o Arquivo Histórico Municipal de Chaves melhora paulatinamente as suas condições de investigação, não conseguimos evitar transcrever o testemunho que decorreu da investigação:

“Procuramos incessantemente qualquer folha das 21, pelo menos, que a planta possuía. Não existem espólios pessoais, quer do engenheiro José Vitorino Damásio (seu autor) quer do engenheiro Mário José Filgueiras. Tentamos localizar, sem sucesso, o processo administrativo intentado contra Nicolau Mesquita que fora presidente da câmara na década de 1920 e com o qual trabalhou o engenheiro Mário Filgueiras, que conterà ao que sabemos pela informação da publicação da defesa (Hermenegildo da Costa PINTO, 1931) alguns documentos cartográficos. Nesta publicação (pág. 57) refere-se que desapareceram, para criar dificuldades a Nicolau Mesquita, muitos documentos municipais, *antigos e modernos*, podendo estar aqui parte da explicação. O zelador do Arquivo Histórico Municipal de Chaves nunca ouviu falar em tal planta. Resta-nos, apesar de tudo, uma possibilidade: o Arquivo Histórico Municipal de Chaves não está completamente organizado e não existe qualquer catalogação, restando muita documentação por identificar, pelo que, talvez um dia se descubra algum vestígio da planta topográfi-

ca de Chaves, de 1915/16. Para já, resta-nos a Planta da vila de Chaves (ca. 1921), que poderá ter sido desenhada a partir da de 1916.” (FERNANDES, 2005, p. 197, Nota 133).

Curiosamente, a planta que desconhecemos, de 1915/16, existiu e terá contribuído para servir de base aos projetos de melhoramentos traçados pelo Eng^o Mário Filgueiras, que de facto aconteceram na Chaves da década de 1920, culminando um processo iniciado por volta de 1881, quando, enquadrada pelo Dec-Lei de 31 de Dezembro de 1864 (sobre a polícia de estradas e os Planos de Melhoramentos) e instigada pela possibilidade de posse das fortificações abaluartadas, a Câmara Municipal de Chaves decidiu tratar de abrir e arejar o aglomerado urbano, para o que terá ponderado a elaboração de uma planta que nunca existiu.

Voltando a ambas, missiva e planta anexa de Carlos de Pezerat, importa sublinhar o seu interesse e pertinência, pois, entre outros aspetos, comprovam e simbolizam a existência de um mercado de serviços de levantamentos cartográficos urbanos, desenvolvido num contexto de existência de recursos humanos com capacidade técnica (com engenheiros militares desde o século XVIII e Manoel de Azevedo Fortes e com engenheiros civis desde as escolas politécnicas de Lisboa e Porto, criadas em 1837) e de necessidade reconhecida pelas câmaras municipais em empreender melhoramentos urbanos, quer porque a realidade o exigia, quer porque a legislação o obrigava e/ou sugeria.

Anexo

“Proposta à Ex^a Camara Municipal da Cidade de Chaves, para factura por empreitada da Planta a grande escala da mesma Cidade.

(Documento junto Planta da Cidade de Chaves a 1/10.000)

Illm^o e Exm^o Snr José Antunes Guerreiro, Digm^o Presidente da Camara Municipal de Chaves.

Ill^o e Exm^o Snr. Presidente,

Tendo V^a. Ex^a. manifestado o desejo de receber uma proposta minha para a factura, por empreitada e por um preço em globo, da planta topográfica e do nivelamento da Cidade de Chaves, por conta do Município da mesma Cidade, apreço-me em dirigir a V^a Ex.^a as condições com as quaes promptifico me a executar estes trabalhos, para elaboração doas quaes me associei com o meu cunhado o Snr. Francisco Goullard, author da planta da Cidade de Coimbra.

A base de todos os projectos, estudos e melhoramentos d’uma cidade é a planta rigorosa e detalhada d’ella, mostrando não somente a planimetria em grande escala, assim como o relevo do terreno por meio de curvas de nível.

O Municipio que não possui semelhante planta, não pode estudar convenientemente os melhoramentos que projecta.

A planimetria só, sem curvas de nível, não é sufficiente para o traçado de novas ruas, rectificações d'alinhamentos, nem para encanamentos d'água ou d'esgotos.

As vantagens e as economias que um Municipio deve auferir d'uma planta bem elaborada, são tantas que nenhum sacrificio deve custar-lhe para realizar um resultado tam importante.

Os abaixo assignados, Carlos Pezerat, engenheiro civil e Francisco Goullard, geometro topográfico, tendo já executado a planta topográfica da Cidade de Lisboa para a Repartição Geodesica do Reino e para a Camara Municipal da mesma Cidade, veem respeitosaente propor á Exm^a Camara Municipal da Cidade de Chaves, executar a planta topográfica da mesma Cidade, nas condições seguintes:

1^o - A planta será na escala de um por quinhentos (1 por 500) mostrando os detalhes exteriores e interiores dos quarteirões, a imitação da planta de Lisboa.

2^o - A planta completa comprehenderá a área delimitada pela faixa cór de roza da pequena planta que juntamos a presente proposta.

3^o - O nivelamento das ruas designará as cotas referidas a um ponto qualquer da Cidade, determinado pela Exm^a Camara; Serão as cotas marcadas a tinta nas esquinas das ruas assim como na planta.

4^o - O relevo do terreno, tanto nas ruas como nos quarteirões será determinado por meio de curvas de nível estabelecidas de dois em dois metros de altitude.

5^o - As dimensões das folhas da planta serão fixadas pelo Municipio.

6^o - Os preços em globo serão os seguintes:

a - Para a planimetria, triangulação e desenho, para toda a área acima designada, Oito centos e setenta mil reis, (Reis 870\$000)

b - Para o nivelamento, cento e setenta mil reis (Reis 170\$000)

c - Para as curvas de nível, cento e setenta mil reis (Reis 170\$000)

Total geral Um conto, duzentos e dez mil reis (Reis 1:210\$000)

7^o - Os pagamentos serão mensais, na importância de cento e oitenta mil reis (Reis 180\$000) por mez, começando no fim do primeiromez dos trabalhos e continuando sem interrupções até o saldo completo.

8^o - A planta deverá ser completamente terminada no prazo de seis mezes (6 mezes) da data do começo dos trabalhos. Na esperança de sermos honrados com uma resposta favorável aceitando esta nossa proposta, asseguramos-nos, com a mais alta consideração e respeito.

De V^a Ex^a, Lisboa, aos 10 de Maio de 1881.

Muito Att^{os} Vener^{os} e Cr^{os} Obr^{os}

O Geometro topographo Francisque Goullard

Calçada de St^a Anna, 147

A propósito do mercado de levantamentos cartográficos urbanos no Portugal oitocentista
(Chaves, 1881)

O Engenheiro Civil Carlos de Pezerat
323, calçada do Salitre

Nota – No caso que a área fixada na presente proposta não seja suficiente comprometemos-nos a executar o excedente determinado pela Exm^a Camara Municipal por preços proporcionaes.

Carlos de Pezerat

Proposta à Ex.^a Camara Municipal da Cidade de
Chaves, para a factura por empreitada da Planta a grande escala
da mesma Cidade.

Documento junto
Planta da Cidade
Chaves a 1/10.000

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. José Antunes Guerreiro, Dir.^{mo}
Presidente da Camara Municipal de Chaves.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Presidente,

Tendo V.^o Ex.^o manifestado o desejo de receber uma proposta minha para a factura, por empreitada e por um preço em globo, da planta topographica e do nivelamento da cidade de Chaves, por conta do Municipio da mesma Cidade, appareço-me em dirigir a V.^o Ex.^o as condições com as quaes promptifico-me a executar estes trabalhos, para elaboração dos quizes me associi com o meu cunhado o Sr. Francisco Goullard, author da planta da Cidade de Coimbra.

A base de todos os projectos, estudos e melhoramentos d'uma cidade é a planta rigorosa e detalhada d'ella, mostrando não somente a planimetria em grande escala, assim como o relevo do terreno por meio de curvas de nivel.

O Municipio que não possui semelhante planta, não pode estudar convenientemente os melhoramentos que projecta.

A planimetria so, sem curvas de nivel, não é sufficiente para o traçado de novas ruas, rectificações d'alinhamentos, nem para os encanamentos d'agua e d'esgotos.

As vantagens e as economias que um Municipio deve auferir d'uma planta bem elaborada, são tantas.

que nenhum sacrificio deve custar-lhe para realisar um resultado tam importante.

Os abaixo assignados, Carlos de Pejerat, engenheiro civil e Francisco Gouillard, geometra topographico, tendo ja executado a planta topographica da Cidade de Lisboa para a Repartição Geodesica do Reino e para a Camara Municipal da mesma Cidade, vem respectivamente pedir à Ex.^{ma} Camara Municipal da Cidade de Chaves, executar a planta topographica da mesma Cidade, nas condições seguintes:

1.^o— A planta sera' na escala de um por quinhentos (1 por 500.) mostrando os detalhes exteriores e interiores dos quarteirões, a imitação da planta de Lisboa.

2.^o— A planta completa comprehenderá a area delimitada pela faixa cor de rosa da pequena planta que juntamos a presente proposta.

3.^o— O nivelamento das ruas designará as cotas, referidas a um ponto qualquer da Cidade, determinado pela Ex.^{ma} Camara; Serão as cotas marcadas a tinta nas esquinas das ruas assim como na planta.

4.^o— O relevo do terreno, tanto nas ruas como nos quarteirões sera' determinado por meio de curvas de nivel estabelecidas de dois em dois metros d'altitude.

5.^o— As divisões das folhas da planta serão fixadas pelo Municipio.

6.^o— Os preços em globo serão os seguintes:

a — Para a planimetria, triangulação e desenho, para toda a area acima designada, Oito centos e setenta mil reis, (Reis 870 \$ 000.)

b - Para o nivelamento, cento e setenta mil reis. (Reis 170\$000.)

c - Para as curvas de nível, cento e setenta mil reis. (Reis 170\$000.)

Total geral Um conto, duzentos e dez mil reis. (Reis 1:210\$000.)

7º - Os pagamentos serão mensaes, na importância de cento e oitenta mil reis (Reis 180\$000.) por mez, começando no fim do primeiro mez dos trabalhos e continuando sem interrupção até o saldo completo.

8º - A planta deverá ser completamente terminada no prazo de seis mezes (6 mezes) da data do começo dos trabalhos.

Na esperança de sermos honrados com uma resposta favoravel accitando esta nossa proposta, assignamos-nos, com a mais alta consideração e respeito,

De V.º E.º

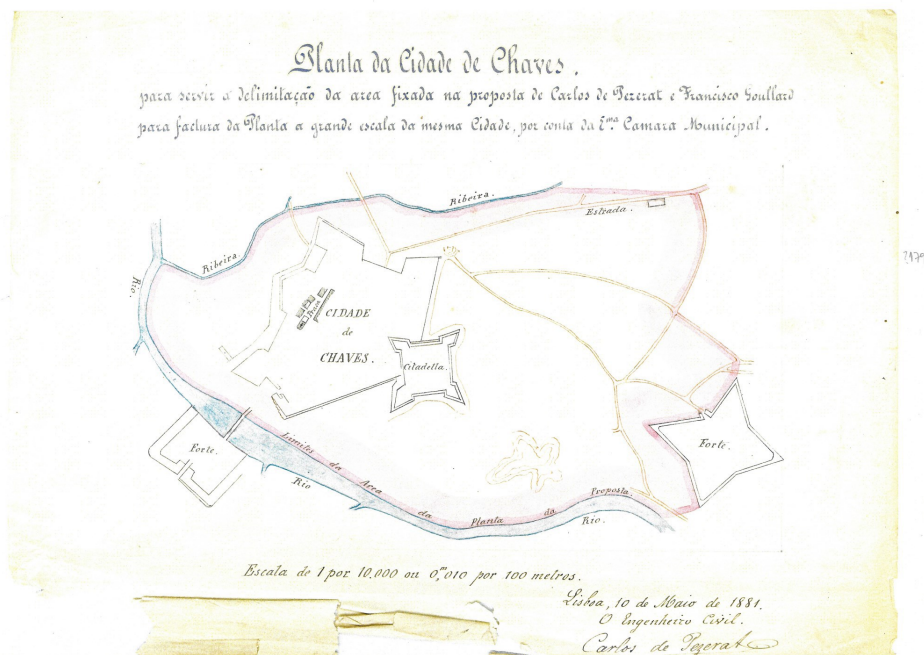
Lisboa, aos 10 de Maio de 1851.

O. Geometra topographo.	Mestre Att.º Vend.º e Cr.º Ob.º
Françisque Gondard	O Engenheiro Civil.
Calçada de S.ª Anna, 147	Carlos de Pezerat
	323, calçada do Salitre.

Nota - No caso que a area fixada na presente proposta não seja sufficiente construírem-nos a executar o excedente determinado pela Es.^{ta} Camara Municipal por preços preferenciaes.

Carlos de Pezerat

**A propósito do mercado de levantamentos cartográficos urbanos no Portugal oitocentista
(Chaves, 1881)**



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AIRES, Firmino, *Incursões autárquicas*, Vila Real, Edição Grupo Cultural Aquae Flaviae, 2000.
- FERNANDES, Mário G., "A Carta Topographica da Cidade do Porto entre a cartografia e o urbanismo português", in BRAGA, Maria Helena e FERNANDES, Mário (Coord., 2011), *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo*. Catálogo, Porto, Câmara Municipal do Porto e FLUP, p. 7-13, 2011.
- FERNANDES, Mário G. (coord.), *Manoel de Azevedo Fortes (1660-1749): Cartografia, Cultura e Urbanismo*, Porto, GEDES e Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2006.
- FERNANDES, Mário G., *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal*. Porto, FAUP Publicações, 2005.
- FERNANDES, Mário G., *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança), 1852-1926*, Porto, FLUP, 2 vols., tese de doutoramento (policopiado), 2002.
- FORTES, Manuel de Azevedo, *O Engenheiro Portuguez*. Lisboa, Officina de Manoel Fernandes da Costa, Impressor do Santo Officio, 1728: Tomo Primeiro; 1729: Tomo Segundo.

* FERNANDES, Mário Gonçalves (2020), "A propósito do mercado de levantamentos cartográficos urbanos no Portugal oitocentista (Chaves, 1881)", *Atas do VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, pp. 157-166, ISBN: 978-989-8969-57-6 (<https://slbcartografia.wixsite.com/edicao2019/livro-de-atas>).

Folha em branco

Cartografia da Vinha e do Vinho

Folha em branco

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho

Helder Marques | Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no III SLBCH, Ouro Preto, 2009 **

RESUMO

A importância económica e social da vitivinicultura em Portugal fez com que o Estado tivesse, desde cedo, demonstrado preocupações no domínio da recolha da informação com intuítos diversos, desde os fiscais até aos de regulação do mercado. Além disso, a espessura jurídica que diacronicamente foi formatando as actividades de produção e circulação abrangeu também a responsabilidade de criação de acervos estatísticos, quer por parte da administração central quer, posteriormente, por parte das comissões vinícolas regionais ou, nos restantes territórios de Portugal Continental, pela Junta Nacional do Vinho. São, justamente, os enlaces entre os diversos ambientes de produção de informação e as formas de representação cartográfica que se pretende explicitar. Nesta comunicação trataremos de explicitar uma primeira aproximação a algumas das fontes estatísticas e cartográficas relacionadas com a vitivinicultura, analisando o período que vai desde a cartografia produzida pelas comissões anti-filoxéricas, na segunda metade do século XIX, à cartografia da estruturação da rede das adegas cooperativas, produzida em meados do XX, pela Junta Nacional do Vinho, perpassando pelas “Considerações acerca da produção vinícola do norte de Portugal em 1892”, manuscrito elaborado em 1894, por José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses, pelos “Le Portugal Vinicole” e o “Le Portugal au point de vue agricole”, ambos de 1900 e coordenados por Cincinnato da Costa e Luiz de Castro, pela precocidade da demarcação das regiões vitícolas de 1907 e 1908, ou, ainda, pelos “Atlas de Portugal”, de Amorim Girão, de 1941 (1ª edição) e 1958 (2ª edição).

ABSTRACT

The economic and social importance of vitiviniculture in Portugal meant that the State had, from an early age, shown concerns in the field of information collection with different purposes, from the tax authorities to those of market regulation. In addition, the legal thickness that diacronically shaped the production and circulation activities also included the responsibility for creating statistical collections,

either by the central administration or, later, by the regional wine commissions or, in the other territories of mainland Portugal, by the National Wine Board. It's precisely the links between the different environments for the production of information and the forms of cartographic representation that are intended to be made explicit. In this communication we will try to explain a first approach to some of the statistical and cartographic sources related to viticulture, analyzing the period that goes from the cartography produced by the anti-phyloxeric commissions, in the second half of the 19th century, to the cartography of the structure of the winery network cooperatives, produced in the mid-20th century, by the National Wine Board, going through the "Considerações acerca da produção vinícola do norte de Portugal em 1892", manuscript prepared in 1894, by José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses, by "Le Portugal Vinicole" and the "Le Portugal au point de vue agricole", both from 1900 and coordinated by Cincinnato da Costa and Luiz de Castro, due to the precocious demarcation of the wine regions of 1907 and 1908, or, still, by the "Atlas de Portugal", of Amorim Girão, from 1941 (1st edition) and 1958 (2nd edition).

CARTOGRAFIAS DA VINHA E DO VINHO

Entre os primeiros contributos para a história da cartografia temática sobre a vinha e o vinho contam-se as referências efectuadas em 1950, por dois engenheiros agrónomos da Junta Nacional do Vinho, a propósito da divulgação de uma notável "Carta Vinícola de Portugal", relativa a dados de produção de 1949.

Explicitando a importância dos "cartogramas" para a construção de uma "visão de conjunto", os autores exemplificam, como "trabalhos de mérito"¹, com as "Cartas elementares de Portugal para uso nas escolas" (1878) do silvicultor Bernardino Barros Gomes e com o "Atlas de Portugal" (1941) de Amorim Girão. Depois, referenciam a cartografia especificamente relativa à vinha e ao vinho, considerando que "as mais antigas de que temos notícia datam de 1892"², da autoria de José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes, um engenheiro civil típico do fontismo, que além das actividades desenvolvidas nos caminho-de-ferro ou na direcção distrital de estradas de Braga, foi também director dos Serviços Ampelográficos da circunscrição do Norte de Portugal e viticultor de mérito³.

De facto, a cartografia temática sobre o tema é um pouco mais antiga e das "15 preciosas cartas", de 1892, atribuídas a Pinto de Menezes, apenas

¹ Américo MIGUEL e Mário GODINHO, 1950, p. 301.

² Idem, p. 303.

³ Helder MARQUES, 2000, pp. 104-105.

uma, da qual se desconhece o paradeiro, mas é descrita no manuscrito⁴, poderá ser dos anos noventa de Oitocentos e da autoria daquele engenheiro, já que as outras 14, na escala aproximada de 1:800.000, são certamente posteriores. Quem o denuncia é a base cartográfica em que foram elaborados, que representa o distrito de Setúbal, apenas constituído em 1926, e ostenta a identificação da Direcção Geral dos Serviços Agrícolas e do Ministério da Economia, apenas criado em 1940 (Decreto-Lei nº 30692, de 27 de Agosto), para além da modernidade do lettering e da referência ao Serviço Editorial da Repartição de Estudos, Informação e Propaganda, que sugerem e evidenciam a datação (figura 1).

Assim, mesmo não considerando os levantamentos da região do Douro, da primeira metade de Oitocentos e assinados pelo Barão de Forrester, devem relacionar-se os fundamentos da cartografia sobre o vinho e a vinha ao aparecimento da cartografia de base sua facilitadora, como se passou, aliás, em relação à generalidade da cartografia temática portuguesa.

De facto, o aparecimento de cartografia tratando aspectos relacionados com o cultivo da vinha e a produção de vinho, surge num contexto de proliferação de cartografia sobre os mais variados temas, potenciada quer pela relevante publicação das 37 folhas da Carta Corographica do Reino, na escala 1:100.000, iniciada por Filipe Folque em 1856 e que decorreu até 1904, quer, principalmente, com a Carta Geographica de Portugal, na escala 1:500.000, publicada em 1865 pelo Instituto Geographico.

O primeiro caso é exemplificado pelo “Paiz Vinhateiro da Bairrada”, mapa de 1867, executado sobre um extracto copiado da folha nº 13 da carta 1:100.000, onde, mantendo a escala, se identifica, a vermelho, a área de produção de “vinho tinto de embarque”, a amarelo a do “vinho branco de embarque”, e a sépia a de “vinho de consumo” (figura 2). No segundo caso, relevam-se, no âmbito deste artigo, os dois mapas, reduzidos a 1:1.000.000 e publicados por Gerardo Péry, em 1890, no Boletim da Direcção Geral da Agricultura, ambos comungando o título de “Carta Vinicola de Portugal, Produção aproximada, Media 1884 a 1888”.

Como referido noutros trabalhos⁵, a Carta Geographica de Portugal transformar-se-ia num documento incontornável da história da cartografia temática portuguesa, fornecendo a primeira imagem contemporânea da to-

⁴ Apesar de não constar junto do documento, o “Mapa-Esbôço duma carta vitivinícola da circunscrição do Norte de Portugal em 1892” é descrita por Pinto de Menezes no seu manuscrito: “Vê-se facilmente no esboço da carta vinícola com que acompanhamos este trabalho (...). O esboço distingue-as pela diversidade de cores. Adoptei n’ele a cor verde para indicar a região do Minho ao Vouga, a amarela para a do Alto Douro, a azul para a Transmontana e a roxa para designar a Beirença. Em cada cor há duas gradações; a mais leve representa os territórios em que a cultura da videira é de mediana intensidade, e a mais carregada, aqueles em que ela é mais intensa. Em todas as paróquias que se encontram na parte aguarelada, existe a cultura da preciosa ampelidea, mas em pequena escala. São pois estas manchas de cor intensa na carta, que representam territórios em que a produção excede sempre o consumo.” (José Pinto de MENEZES, 1892, pp. 69-70).

⁵ Mário G. FERNANDES, 2007.

talidade de Portugal Continental, “que podemos considerar relativamente exacta”⁶, e sendo a base cartográfica, necessária e essencial, ao desenvolvimento da cartografia temática portuguesa debruçada sobre as regiões ou a totalidade de Portugal Continental. A partir dela, cartografaram-se outros levantamentos, tratando da geologia, da morfologia, da constituição e ocupação do solo, dos cultivos e coberturas vegetais, da climatologia, entre tantos⁷. Sobre bases dela provenientes proliferaram mapas temáticos, publicados como documentos cartográficos isolados ou inseridos em estudos, relatórios e em publicações periódicas e relativos às mais variadas áreas de actividade, do caminho-de-ferro às estradas, aos faróis ou aos observatórios meteorológicos, como o exemplificam os mapas inseridos ao longo das centenas de números da Revista de Obras Publicas e Minas e do Boletim da Direcção Geral da Agricultura. Os documentos cartográficos eram da responsabilidade das mais variadas secções e direcções-gerais do Estado, mas também de empresas e de indivíduos, promovendo-se diversa qualidade cartográfica.

Entre os exemplos conhecidos que se apoiaram na Carta Geographica de Portugal, refiram-se os vários mapas de círculos proporcionais⁸, a “Carta de Portugal com a situação dos observatórios meteorológicos” (1905)⁹, o “Plano Geral da Illuminação da Costa marítima do Continente do Reino” (1906)¹⁰, os dois exemplares referidos da “Carta Vinicola de Portugal (...)”, de Gerardo Péry e de 1890, bem como os mapas insertos no Portugal au point de vue agricole, coordenado por Cincinnato da COSTA e D. Luiz de CASTRO (1900) ou as Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas, de Bernardino de Barros Gomes (1878), publicadas na escala de 1:2.250.000 e consideradas “o primeiro atlas temático publicado em Portugal”¹¹, também qualificado como “síntese pedagógico-científica”, valiosa e enquadrável “numa preocupação que tende a crescer durante a segunda metade do século [XIX]: melhorar o ensino”¹².

Paulatinamente, a cartografia temática ganhou estatuto privilegiado

⁶ Maria Helena DIAS, 1998, p. 7.

⁷ Idem, pp. 33-45.

⁸ A “Carta Indicativa do numero de correspondencias e encomenda postaes recebidas e da importancia dos vales emitidos e dos selos vendidos em cada districto durante o anno de 1888”, dos correios portugueses e existentes desde 1882 (Fernanda ALEGRIA, 1988). Nesta carta a proporcionalidade dos círculos era “calculada em relação ao raio, e não à superfície, como se demonstrou depois ser geometricamente exacto” (Suzanne DAVEAU, 1995, p. 164), sendo a mesma técnica utilizada noutros exemplos conhecidos, como no “Cartograma do rendimento das estações no anno de 1881”, dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro ou nas “Carta Figurativa da Extensão das Estradas de 1ª, 2ª e 3ª ordem, construídas em cada districto do continente do Reino até 30 de Junho de 1880” e “Carta Figurativa da Despeza Kilometrica de conservação ordinaria e de grande reparação das estradas reaes em cada districto do continente do Reino”, gravadas na Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e estampadas na Imprensa Nacional, ambas de 1881 e do Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria (Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: C-5-4B e C7-4-B, respectivamente).

⁹ Onde a representação dos postos existentes (pequenas circunferências a preto) e projectados (pequenas circunferências vermelhas) se revela uma opção cartográfica ineficaz.

¹⁰ Representando, de forma simples e sugestiva, o alcance dos faróis costeiros, em função do estado da atmosfera: “médio” (semicírculos a cheio) ou “brumoso” (semicírculos a tracejado).

¹¹ Suzanne DAVEAU, 1995, p. 165.

¹² Nicole DEVY-VARETA et al, 1990, p. VII.

enquanto instrumento de apoio à compreensão e à acção, como aconteceu no tema da vinha e do vinho, verificando-se, pelos documentos cartográficos conhecidos, a utilização da cartografia para compreender a distribuição da vinha e a estrutura territorial da produção de vinho, para monitorizar o combate ao filoxera ou para planear a rede das adegas cooperativas, neste caso já com a utilização da Carta Corográfica de Portugal na escala de 1:400.000, do Instituto Geográfico e Cadastral.

CARTOGRAFIA E PRODUÇÃO VINÍCOLA (1890–1950)

São conhecidas e reconhecidas as deficiências e a má qualidade das séries estatísticas produzidas no decorrer de todo o séc. XIX, o que perdurará até ao fim do primeiro quartel do séc. XX. Sabe-se também, pelo menos no que respeita à produção agrícola, que a esmagadora maioria da informação coeva peca, por norma, por subavaliação, sendo muitas vezes enviesada em função de interesses meramente conjunturais.

Simplificando, pode dizer-se que o modelo seguido para a recolha de informação passou por duas fases relativamente distintas, tanto na sua base organizativa, como de concepção censitária. A primeira, foi essencialmente baseada na cadeia hierárquica da aparelho de estado saído do liberalismo, competindo aos governos civis elaborar relatórios com o acervo informativo pedido pelo governo ou, no caso da agricultura, aos serviços agrícolas ou comissões especializadas a exemplo das anti-filóxicas. A segunda fase, a partir de 1886¹³, foi fundamentalmente marcada pelo Inquérito Agrícola, mandado realizar pelo decreto de 30 de Dezembro e que consubstanciou, apesar do notório insucesso, a primeira tentativa sistemática de recolha de informação, sem se apoiar, como antes, exclusivamente ou quase só em relatórios. O mesmo sucedeu ao Recenseamento geral dos gados no Continente do Reino de Portugal, em 1870, reconhecendo a sua inexactidão, inclusive, os próprios intendentos de pecuária que admitem que o valor real fosse, efectivamente, pelo menos o dobro do apurado. No que respeita aos efectivos pecuários só é minimamente fiável o arrolamento realizado em 1925¹⁴.

¹³ Nesse mesmo ano criam-se os serviços da carta agrícola do país dirigidos por Gerardo Pery. Até ao fim de 1890, estavam levantados cerca de 1 milhão e 500 mil ha à escala de 1/50000. No Minho tinham sido levantados 6923 ha, em 1889, e 7772 ha, em 1890, à escala de 1/25000, nos concelhos de Arcos de Valdevez, Ponte da Barca e Ponte de Lima, não estando, portanto, ainda nenhum deles inteiramente coberto, o mesmo sucedendo à carta agrícola da região vinhateira do Douro e da ilha da Madeira, cujos trabalhos se iniciaram à escala de 1/20000, apenas em 1889. Em 1890 estavam levantados para o primeiro caso 19998 ha e, para o segundo, 4168 ha (Gerardo PERY, 1892, 457-461). No respeito à informação produzida, importa separar aquela que é vertida na carta propriamente dita, da estatística agrícola geral, publicada sob a forma de "notas para a estatística agrícola" de algumas freguesias. Depois de 1891, decorrente da crise financeira, abrandou-se o, até então, elevado ritmo de cobertura do país que vinha de 1886, o que se agravou ainda, posteriormente a 1894, aquando da morte de Pery. Ainda assim, o levantamento da carta agrícola prossegue na primeira década do século XX, incidindo agora os trabalhos essencialmente sobre o território do Norte e Centro do país até serem, estes serviços, pura e simplesmente suprimidos em 1911 (Helder MARQUES, 2000, pp. 45-62).

¹⁴ Idem, p. 52.

Mesmo tendo em conta as naturais oscilações anuais, a produção vinícola portuguesa deve ter crescido gradualmente até à invasão do oídio, que ocorreu no início da década de 50 do séc. XIX. Sem grande importância no Douro o oídio atingiu fortemente o Entre-Douro-e-Minho e a região do Oeste, territórios comparativamente de elevada produção, o que fez diminuir as colheitas pelo menos até aos primeiros anos da década de 60, quando se generaliza o tratamento pelo enxofre. Depois, e apesar do filoxera, a produção aumentou, embora de forma menos intensa, resultado do balanço entre perdas definitivas e novas plantações.

A 24 de Maio de 1894, Paulo de Moraes, presidente da “comissão de estatística vitícola e vinícola”, em resposta aos três primeiros quesitos (1º Qual é a nossa produção vinícola? 2º Qual é a área ocupada pela cultura da vinha em todo o país? 3º Qual a área invadida pela *phylloxera*?) do inquérito mandado elaborar pela tutela ¹⁵ afirma que “sem o inquerito directo feito por peritos verdadeiramente habilitados theorica e praticamente, descendo ás devidas particularidades nos diversos centros vinhateiros, percorrendo-os para bem dizer freguezia por freguezia; observando com olhos experimentados os variados vidonhos; corrigindo com são critério todas as informações dolosa ou ignorantemente fornecidas; e, auxiliado por um levantamento simultaneo da carta vitícola do país, não será nunca possível dar resposta satisfactoria a uma parte dos quesitos que foram propostos á sua apreciação”¹⁶. Ainda assim, avança a título de estimativa que a produção vinícola nacional seria de 3.606.198 hl, para uma superfície de 187495 ha de vinha. No mesmo relatório¹⁷, indica o rendimento ha, ou seja, a produção média (hl/ha) por distrito, valores absolutamente necessários para chegar à estimativa final que apresenta para a produção relativa ao ano de 1892. Sintomaticamente e para o mesmo ano, Pinto de Menezes calcula para os distritos do Norte de Portugal volumes relativamente idênticos. Por exemplo, os valores indicados para os distritos de Viseu e Bragança são exactamente iguais. Não se pense, porém, que se trata de uma excepção ao registo de uma enorme disparidade quanto às avaliações dado que o mais provável é que Paulo de Moraes, de forma expedita, os tenha pura e simplesmente transcrito, até porque se sabe que os conhecia previamente. Outros autores e para anos diferentes, apresentam estimativas completamente díspares. Tome-se, como exemplo o cálculo da área ocupada pela vinha indicado por Gerardo Pery (1875 - 204 mil ha), pelo congresso vitícola de 1900 (250 mil ha), por Cincinato da Costa, também em 1900 (220 mil ha).

Os primeiros mapas conhecidos representando dados da produção de vinho do país, são dois na escala de 1:1.000.000, ambos denominados “Carta Vinícola de Portugal, produção approximada, Media 1884 a 1888”, elabora-

¹⁵ MOPCI, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, nº11, Imprensa Nacional, Lisboa, 1894.

¹⁶ Idem, p. 860.

¹⁷ Idem p. 864

dos no âmbito da estatística agrícola dirigida por Gerardo Péry e publicados no Boletim da Direcção Geral da Agricultura (1890) e que contemplam já, de forma bem visível, os recortes territoriais das 9 regiões agrónomicas do Continente criadas em 1886. Trata-se de mapas que comungam todas as referências e representam a produção de vinho por concelho: um através da simples inscrição dos valores numéricos no interior de cada concelho (figura 3), outro com o preenchimento da superfície concelhia por manchas gradadas (figura 4), destacando-se claramente a importância a elevada produção vinícola na maior parte dos municípios do Oeste. O primeiro não potencia qualquer aproveitamento da expressão gráfica, enquanto o segundo se apresenta como um falso mapa coropleto, já que utiliza, erroneamente, manchas gradadas para representar valores absolutos de “Intensidade de produção” concelhia, em hectolitros. Em sua honra, fica a utilização de gradções de roxo, cor cuja utilização seria repetida por outros autores.

Desde logo, por Cincinnato da Costa, que a utilizou na “Carte Viticole du Portugal” e na “Carte Viticole du Portugal”, ambas inseridas no Portugal au point de vue agricole (1900), coordenado por Cincinnato da COSTA e D. Luiz de CASTRO. Na primeira (figura 5), utiliza diferentes malhas de cor roxa, com distintos valores visuais não legendados, para reforçar a representação da produção vinícola, efectuada através de círculos de dimensões ordenadas, embora definidas arbitrariamente. Na segunda (figura 6), é inovador, ao distinguir os principais tipos de vinho, utilizando o roxo para os vinhos comuns maduros, a cor verde para os vinhos verdes e o amarelo para os vinhos licorosos, utilizando em cada caso duas intensidades de cor diferentes: “as cores fortes indicando as vinhas seguidas; as cores fracas indicando as vinhas interrompidas, de espaço a espaço, por outras culturas.”¹⁸

Ambicionando retratar fielmente o Portugal de 1900, o *Portugal au point de vue agricole* apresenta, ao longo de textos de vários autores, 14 mapas que constituem o primeiro atlas temático oficial publicado, na escala de 1:2.000.000, com recursos técnicos e financeiros demasiados, face ao desconhecimento cartográfico revelado pelos inúmeros erros de opção cartográfica e de simbolização que a maioria dos mapas contêm, constituindo, apesar disso, uma referência recorrente para historiadores e geógrafos.

Foi referência importante para Amorim Girão, que nele se inspirou para a concepção do mapa XVII, “Produção Vinícola”, publicado no Atlas de Portugal (1941). De facto, quer aqui, quer na Geografia de Portugal (1941), Amorim Girão conjugou, num só mapa, a Carte Viticole e a Carte Viticole de Cincinnato da Costa, aproveitando as cores utilizadas na primeira e substituindo os dados de produção provincial, da segunda, pela produção concelhia relativa a 1935 (litros/km²), deduzindo às superfícies dos concelhos as

¹⁸ Nota redigida no canto inferior direito da “Carte Viticole du Portugal” (1900).

áreas de altitude superior a 700 metros, consideradas “áreas não produtoras” e representadas a cinzento (figura 7). Opta ainda por denominar os territórios de produção mais relevantes facilmente identificáveis pelo leitor minimamente informado, mesmo que com volumes de produção não muito significativos, não sendo por acaso que na Região Demarcada dos Vinhos Verdes refere Monção, Basto e Amarante, ou no Alentejo, Borba e Cuba.

Globalmente, resulta num mapa de leitura sugestiva, apesar da discutível opção gráfica nas gradações das cores roxa e verde, onde se misturam as variáveis visuais grão e valor, certamente devido a condicionalismos técnicos¹⁹.

Os mesmos condicionalismos técnicos explicarão a opção gráfica para a gradação, a preto e branco, das manchas concelhias de três cartogramas publicados, em 1952, nos Anais da Junta Nacional do Vinho (JNV)²⁰. Utilizando a mesma sequência de gradação nos três mapas, no primeiro caso indevidamente, representa-se a Produção Total de Vinho em número de pipas (figura 8), a Densidade de Produção de Vinho em litros por hectare (figura 9) e a Importância Social Agrícola da Vinha, em litros por habitante activo agrícola. Estes mapas, elaborados no seio da própria JNV, possuidora de uma equipa técnica empenhada e que valorizava a cartografia como instrumento de conhecimento e decisão, constituíram parte da documentação cartográfica de apoio ao planeamento da rede de adegas cooperativas, como o foram, também, a própria cartografia das redes das adegas, publicada no mesmo texto e que abordaremos mais à frente, e mapas já publicados por outros autores, dos quais a JNV publica versões simplificadas, extraídas, respectivamente, de Amorim Girão (1941) e de Américo Miguel e Mário Godinho (1950)²¹, dois agrónomos da JNV, que haviam publicado uma Carta Vinícola de Portugal.

Estes engenheiros faziam parte da equipa da JNV envolvida no “Atlas Mundial da Vinha e do Vinho” (articulado com o Office International du Vin), na planificação da rede de adegas cooperativas e na realização da “carta vitícola [do país] a grande escala”²², neste caso cartografando, por concelho, a intensidade do cultivo da vinha (vinha densa, vinha medianamente densa e vinha dispersa²³), como o mapa de Torres Vedras (1951) exemplifica (figura 10). Além disso, sabendo-os conhecedores da obra de Amorim Girão, é sem

¹⁹ O Atlas de Portugal, de Amorim Girão, apresenta 10 mapas coropletos, de um total de 49, genericamente correctos no que se refere à expressão gráfica. Apesar da discutível opção no mapa da “Produção Vinícola” e do erro do mapa do “Movimento da População” (tema XII), com as classes de variação negativa da população, entre 1920 e 1930, a serem representadas pelas duas gradações mais claras da mesma cor, todos os mapas utilizam devidamente a variável visual valor, quer na gradação das classes, quer na escolha desta opção cartográfica apenas na representação de valores ponderados.

²⁰ A JNV, criada pelo Dec. Nº 27977 de 1937, tendo sucedido à federação dos Viticultores do Centro e Sul de Portugal.

²¹ Américo MIGUEL e Rogério OLIVEIRA, 1952, pp. 109 e 117.

²² Américo MIGUEL e Mário GODINHO, 1950, p. 301.

²³ Explicadas por Américo MIGUEL (1950, p. 188) em relação ao mapa sobre Almeirim: “Da carta vitícola em grande escala, em realização na J. N. V. As manchas a cheio representam as áreas em que mais de 2/3 são cultivadas de vinha. Nas manchas a tracejado esta cultura cobre entre 1/3 e 2/3 do terreno e nas manchas a ponteadado a vinha, bastante dispersa na mancha, não vai além de 1/3 da área total não sendo consideradas as manchas em que a vinha cobre menos de 10% da sua área total.”

surpresa que os vemos publicar a “Carta Vinícola de Portugal, Densidade de Produção, 1949”, que além de ter nascido pela “vontade de investigar, de dar mais um passo na questão da representação cartográfica da viticultura portuguesa”²⁴, demonstra preocupações pedagógicas, expressas na apresentação de “três pequenos cartogramas” retirados da “Carta da densidade de população por freguesias”, de Amorim Girão.²⁵

Nesta Carta Vitícola (figura 11), elaborada sobre uma redução e generalização, para 1:800.000, de uma base simplificada da Carta Corográfica de Portugal, originalmente na escala de 1:400.000, em vez de “colorir a mancha representativa da unidade geográfica”, como até aqui, optou-se por “desenhar curvas de igual densidade de produção segundo o método geral de desenho das curvas de nível das cartas de relevo do solo”²⁶.

O método das isolinhas já tinha sido utilizado anteriormente, mesmo em relação à produção vinícola, como referem os autores²⁷, no entanto, nunca com base em dados por freguesia, nem, sobretudo, na representação da produção vinícola em relação a todo o território de Portugal Continental. Aproveitando elementos próprios e informação “gentilmente cedida”²⁸ por Amorim Girão, sobre as áreas das freguesias, utilizaram um “índice”, resultante da divisão da produção total da freguesia pela área total da freguesia (expresso em litros/hectare), que localizaram na respectiva sede de freguesia e, embora seguindo o “critério de não desenhar qualquer curva acima das altitudes 700-800 m. por se saber que aí a vinha não vegeta regularmente”²⁹, mantiveram em todos os cálculos a utilização da área integral de cada freguesia. Os intervalos das isolinhas foram preenchidos por sete graduações da cor roxa, mantendo a sua já tradicional utilização para a representação da produção vinícola e constituindo a mais notável carta vinícola de entre todas as aqui abordadas.

CARTOGRAFIA NO PLANEAMENTO DAS ADEGAS COOPERATIVAS (1952)

Ao contrário do que ocorreu nos outros países europeus em que a viticultura era importante, as formas modernas de cooperação foram, em Portugal, não só mais tardias como ainda essencialmente dependentes do financiamento do Estado.

Nos anos 40 do séc. XX, produções anormalmente elevadas e excedentes persistentes representavam custos adicionais para os organismos de re-

²⁴ Américo MIGUEL e Mário GODINHO, 1950, p. 307.

²⁵ Idem, 1950, p. 311.

²⁶ Idem, 1950, pp. 309-310.

²⁷ “Este método já foi utilizado pelo Eng^o Agrónomo Acúrsio Rodrigues (1948) no Esboço da carta de produção de vinho tinto da região vinícola da Bairrada” (Idem, 1950, p. 310).

²⁸ Idem, p. 309.

²⁹ Idem, p. 311.

gulação, principalmente para a Junta Nacional do Vinho. Acresce o facto da dominância dos pequenos e muito pequenos produtores, muito deles dependentes dos rendimentos obtidos com a venda, não conseguirem acompanhar a modernização e melhorar a qualidade organoléptica dos vinhos, sobretudo pela manifesta deficiência no que respeita quer ao processamento dos mostos, quer à posterior conservação em adegas. Além disso, uma oferta excessivamente pulverizada, que alimentava uma miríade de intermediários, não permitia economias de escala e favorecia oscilações acentuadas nos preços.

Em 1953, face ao número muito reduzido de adegas cooperativas existentes a laborar, é aprovado pelo Ministro da Economia o plano de construção e apetrechamento de cooperativas na área de jurisdição da JNV, que determina igualmente que os organismos corporativos de coordenação económica das regiões vinícolas demarcadas elaborassem estudos relativos à constituição da respectiva rede de adegas. O plano do Douro seria aprovado em 1955, prevendo a construção de trinta unidades, distribuídas por 19 concelhos, para uma laboração de 300 mil hl. Segue-se o Plano de propagação e fomento de adegas cooperativas para a Região dos Vinhos Verdes, aprovado em 1956, por despacho do Ministro da Economia, datado de 10 de Setembro³⁰. Neste caso, os critérios de base para a localização e dimensão das 18 adegas previstas contemplaram as variáveis território (excluindo as áreas do litoral e de montanha de menor aptidão vitícola); dimensão da produção (excluindo dos cálculos os muito pequenos produtores – inferior a duas pipas, assim como os de dimensão mais elevada); escalonamento e área de influência, pela dimensão máxima de 10.000 hl e mínima de 1500 hl, dita “adega de mínima capacidade”.

A importância da cartografia como instrumento de conhecimento e decisão no processo de planeamento da rede de adegas cooperativas foi importante em quaisquer dos casos, particularmente no da JNV, bastando atentar, para o provar, na opinião dos autores, na cartografia publicada, carreada como “valiosos auxiliares” de trabalho, ou na quantidade de documentos cartográficos produzidos.³¹

Começando por delimitar uma divisão regional do País, visando a planificação do estudo do custo da produção do vinho, “com finalidades de or-

³⁰ Dactilografado, Biblioteca da Região Demarcada dos Vinhos Verdes.

³¹ “Delimitaram-se as zonas, tendo como base os seguintes elementos e trabalhos: - Estudo das características dos vinhos portugueses (área da J.N.V.) colheita de 1948 – A. R. Nunes Salvador e F. F. Franco Frazão. (...); - Atlas de Portugal – Amorim Girão; - Esboço de uma carta regional - Amorim Girão; - Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico – Orlando Ribeiro; - Livros guias das excursões do Congresso Internacional de Geografia – (Livro B, A. Fernandes Martins; Livro C, Orlando Ribeiro; Livro D, Virgínia Rau et Georges Zbyszowski; Livro E, Mariano Feio); - Zonas fito-climáticas e regiões naturais do continente português – J. Pina Manique e Albuquerque; - A Terra – Filipe Figueiredo. - Carta Corográfica de Portugal 1/400.000 – I. G. Cadastral; - Carta Itinerária do Exército 1/250.000 – E. M. do Exército; (...) - Carta Geológica de Portugal – J. F. N. Delgado e Paul Choffat; - Carta Vinícola de Portugal – Américo C. Miguel e Mário Falcão Godinho; - Delimitação das regiões produtoras de vinhos de marca – Legislação Portuguesa. (...)” (Américo MIGUEL e Rogério OLIVEIRA, 1952, pp. 158-160).

dem económica mas fundamentada essencialmente nas expressões geográficas e ecológica, procurando-se definir por este modo a região vitícola natural”³², chegou-se à constituição de 14 “zonas de interesse cooperativo” sob a jurisdição da J.N.V. (figura 12). Para cada zona³³ foi, então, estudada a localização das adegas, elaborando-se estudos preliminares com auxílio da cartografia de base, das estatísticas de produção e da carta vinícola, em elaboração na J.N.V., marcando-se “em gabinete as possíveis adegas que constituiriam a rede a planificar e ao mesmo tempo delimitadas, ‘grosso modo’, as respectivas áreas de influência, tomando como menor unidade territorial a freguesia”³⁴. Depois, esta “hipotética rede prévia” era testada pela auscultação dos representantes institucionais: presidentes de câmara e presidentes de grémios da lavoura, mas também de engenheiros silvicultores, engenheiros agrónomos e regentes agrícolas, colocados nas zonas pela J.N.V. ou por outros serviços da administração central. Finalmente, “em face das produções das freguesias interessadas na adegas e do modo como se distribuem pelos diferentes escalões de produtores, com o auxílio das cartas de grande escala 1:25.000 e 1:50.000 e ainda das cartas utilizadas no estudo preliminar, era o problema depois debatido e encarado sob os mais diversos aspectos, concluindo-se pela solução que parecia mais conveniente.”³⁵

A representação cartográfica da rede proposta seria cuidadosamente definida, decidindo-se apresentar três tipos de mapas: um para as “zonas mais importantes” - Oeste (X), Ribatejo (XI), Bairrada (V) e Leiria (VII) –, outro para as “de importância secundária” e, finalmente, “a carta de conjunto de todas as zonas”. As primeiras são “cartas de certo pormenor”, contendo “limites de concelho; limites de freguesia; limites das áreas de influência das adegas cooperativas; localização das adegas cooperativas; principais estradas; caminhos de ferro; principais cursos de água; sedes de concelho; sedes de freguesia e principais manchas de vinha”, que aqui se exemplificam com a do Ribatejo (figura 13); nas segundas eliminaram-se os limites de freguesia e as principais manchas de vinho, como se verifica na do Baixo-Mondego (figura 14); na carta de conjunto, apenas se consideram os limites e as sedes concelhias, os limites das áreas de influência das adegas cooperativas bem como a respectiva localização, acrescentando-se, naturalmente, os limites de cada zona.³⁶

³² Idem, *ibidem*.

³³ Os técnicos coordenadores foram Mário Falcão Godinho (zonas I, II, IX e XII), A. Duarte Figueiredo (zonas III, IV, V, VI e XI), Rogério V. de Oliveira (zonas VII, VIII e X) e Américo C. Miguel (zona XIII). Américo MIGUEL e Rogério OLIVEIRA, 1952, pp. 261-265.

³⁴ Idem, p. 260.

³⁵ Idem, p. 260.

³⁶ Idem, pp. 271-273.

CARTOGRAFIA NA MONITORIZAÇÃO DO COMBATE AO FILOXERA (1890-1893)

Naturalmente, não era nova a utilização da cartografia como instrumento para a acção por parte do poder central, quer a nível local, quer nacional, havendo exemplos Oitocentistas, como é o caso do combate ao filoxera.

Foi provavelmente em 1862 ou, quando muito, no ano seguinte, numa vinha situada na freguesia de Gouvinhas, município de Sabrosa, portanto em pleno Douro, que terão secado “umas cincoenta cepas”, embora somente quase dez anos volvidos se tenha atribuído tal facto à presença de um insecto microscópico que ao alojar-se na parte radicular da videira a fazia definhir, de seu nome *phylloxera vastatrix*. No decorrer dos anos 70, a proliferação do insecto, ao início relativamente lenta, tornou-se cada vez mais ameaçadora e, em 1876, perante a estupefacção dos viticultores, quando o Governo perguntava ainda “se a perda das vinhas em ambas as margens do Douro seria devido á *phylloxera*”, começavam os tratamentos pelo sulfureto de carbono.

Depois do congresso filoxérico havido em Lausane, no qual se tinha recomendado a generalização das práticas de combate já bastante divulgadas em França³⁷, o Governo nomeia ainda, em 1878, uma comissão de estudo e tratamento das vinhas do Douro. Ou seja, apenas a partir do início da década de 80 se inicia um programa de acção, ainda que não sistemático, porque sobretudo experimental, até porque ainda em 1880, os viticultores, animados com o que se passava em França, quiseram empregar o sulfureto de carbono contra o filoxera, mas não o puderam fazer por falta de insecticida no país³⁸.

Como anteriormente se disse, em 1886, no âmbito da reorganização do MOPCI, foi criada a Direcção Geral de Agricultura, reflectindo a sua estruturação organizativa a intenção de responder a três problemas fundamentais, isto é, além da velha questão das subsistências, agora também os novos desafios resultantes da difusão do filoxera, a que acresce a programação do ordenamento e expansão das matas. Pouco depois, procede-se à reorganização dos serviços regionais, suprimindo a raiz matricial que até então a figura do distrito tinha constituído, para os condensar em 12 regiões agronómicas, 9 no Continente e as restantes 3, nas ilhas. Especificamente, para o combate ao filoxera são agrupadas em duas circunscrições (criadas em 1882): a do Norte, abrangendo as cinco primeiras regiões e a do Sul, abrangendo as remanescentes (da 6^a à 12^a). Em cada uma das regiões agronómicas criam-se “Juntas Promotoras” com o fim de catalizar o esforço de modernização da agricultura, reorganiza-se o ensino agrícola e veterinário, abrem-se efectivamente as pri-

³⁷ Gilbert GARRIER, 1989, pp. 63-74.

³⁸ Aliás, apenas em 1883, quando o filoxera extravasava já largamente o território duriense, se fez a primeira inspecção geral às vinhas do país, verificando-se que estavam também afectada uma boa parte dos municípios da terra fria transmontana e alguns de elevada produção do Oeste.

meiras estações químico-agrícolas - embora pouco mais tenham feito do que análises laboratoriais a vinhos - com campos de ensaio e experimentação.

Embora tardiamente, o Estado português demonstrou no combate ao filoxera um empenhamento político que passou também por um dispêndio financeiro absolutamente inédito até à altura, embora estes recursos e, sobretudo, a quantidade e qualidade do potencial humano disponível, se mostrassem sempre insuficientes. Um investimento desta amplitude só se entende se se aduzir que as exportações portuguesas dependiam essencialmente do vinho (cerca de 2/3 do total), em particular do vinho do Porto, daí a importância deste flagelo para a economia vitícola e, por maioria de razão, para a erário público, ainda muito dependente da larga panóplia de impostos e taxas que recaíam sobre o vinho.

Seguindo as práticas que iam sendo adoptadas em França, determinam-se diversas isenções de contribuições que recaíam sobre os proprietários das vinhas filoxeradas e estabelece-se uma forte regulamentação no que respeita ao transporte e mobilidade do material infectado, de forma a conter a difusão. Neste combate facilitou-se também a instalação de fábricas de sulfureto de carbono, isentando os agricultores que o utilizavam nos tratamentos do respectivo frete de transporte e, inclusive, subvencionando o preço, promoveu-se ainda a criação de viveiros de plantas americanas, as quais, como se sabe, uma vez enxertadas em castas europeias, viriam a ser a solução encontrada para o problema³⁹.

Para um combate eficaz ao filoxera era também crucial escrutinar os territórios infectados, com o duplo objectivo de os confinar e encontrar as modalidades mais convenientes de tratamento. Ora, se o rastreio foi na década de 70 praticamente inexistente, é na de 80 que se inicia um maior e mais sistematizado esforço de monitorização. Para o que aqui interessa particularmente relevar, isto é, a monitorização da expansão dos territórios afectados pelo insecto, construiu-se, através de inquéritos e inventários *in loco*, informação que também se destinava a ser cartografada, de forma a estabelecer padrões territoriais de expansão.

Com o fim de uniformizar critérios e poder, desta forma, estabelecer comparações, aquando da publicação do diploma que determina a reformulação dos Serviços Anti-filoxéricos do Estado⁴⁰, precisa-se o que deve ser en-

³⁹ Na década de 80 foi sobretudo utilizado o sulfureto de carbono, suplantado na de 90 pela enxertia das castas europeias em videiras americanas, mais tardia, em primeiro lugar porque os viveiros do Estado não tinham capacidade para atender a todos os pedidos e, em segundo lugar, pela falta de trabalhadores qualificados em número suficiente. Ainda assim, o sulfureto de carbono foi mais utilizado a Norte, onde deu melhores resultados, que a Sul, onde se optou mais precocemente pelas novas plantações de vinhas enxertadas. "No Douro, onde a reconstituição, com videiras americanas, das vinhas europeias que a phyloxera sacrificou, tem, desde 1890, atingido um desenvolvimento considerável, tomou por isso a enxertia uma importância capital, na garantia dos novos vinhedos que vão povoando, dia a dia, os terrenos d'esta afamada região vinhateira" (Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1895, nº 4 p. 492, Relatório dos Serviços Officiaes da Estação Ampelo-phylloxerica do Norte, em 1895).

⁴⁰ Resultante da criação da Direcção Geral da Agricultura no MOPCI, que os passa a tutelar (MOPCI, DGA, Dr. N.º 285 de 15 de Dezembro de 1886, pp. 3614 e seg.).

tendido por “território indemne, filoxerado e suspeito”, definições que anteriormente não eram nem claras, nem consensuais. Postula-se então que: “Para a aplicação dos preceitos estabelecidos neste decreto, o território será classificado do modo seguinte: 1. Território indemne: é aquele que não contém nódos filoxéricos e cujo perímetro dista 20 Km das mais próximas nódos; 2. Território filoxerado: é aquele que envolve nódos filoxéricos e cujo perímetro dista 10 Km das nódos mais próximas; 3. Território suspeito: é o compreendido na facha de 10 Km, adjacente ao território filoxerado.” (Cap. I, Artº 3º).

Mais à frente, estipula-se a necessidade de reconhecimentos anuais por parte dos serviços do Estado “aos territórios indemnes e suspeitos e à facha de 10 Km do terreno filoxerado” (cap III, Art. 14º), avaliando-se a sua dimensão, explicitando-se, no mesmo artigo (§2º), que se delineará, “sobre a carta corográfica, a carta filoxérica, que deve indicar cada um dos territórios a que se refere o Artº 3º.”

De entre os diversos mapas produzidos apresentam-se apenas seis. Os primeiros três, de âmbito mais alargado, um nacional (figura 15), um do norte (figura 16) e outro do sul (figura 17), foram todos elaborados na escala de 1:1.000.000. Os segundos, relativos à sexta região agrónomica, que incluía os distritos de Castelo Branco e Portalegre, de maior escala (1:500.000) e cartografando informação relativa a anos praticamente seguidos, permitem exemplificar a questão da monitorização, verificando-se o sucessivo alastrar da mancha filoxerada entre 1888, 1889 e 1891 (figuras 18, 19 e 20, respectivamente).

Em todos, a representação das distâncias definidoras dos perímetros dos territórios legalmente previstos, cuja imagem evoca a utilização dos *buffers* hoje tão divulgados e utilizados na cartografia temática desenvolvida com suporte SIG, apesar das diferenças nas cores utilizadas (duas intensidades de amarelo no caso do mapa nacional, verde e amarelo nos do norte e do sul e rosa, amarelo e verde nos da 6ª região agrónomica), resultam na constituição de uma família de mapas temáticos, apesar das diferentes riquezas da informação complementar prestada em cada mapa, curiosamente mais rica nos mapas de menor escala, onde, através de simbologia de implantação pontual e utilizando sinais de cor vermelha com diferentes formas, se indicam e localizam “depósitos de venda de sulfureto de carboneo, viveiros de cepas americanas, postos experimentais de videiras americanas, postos de tratamento de vinhas, estações ampelo-phylloxericas, estações químico-agricolas e fabricas de sulfureto de carboneo”.

Quanto ao conteúdo, pelos mapas de conjunto, nomeadamente na “Carta Phylloxeryca de Portugal em 1892”, destacam-se claramente os territórios mais atingidos, sendo eles o Douro (3ª região), com um total de 35400 ha, e o Oeste (distritos de Santarém e Lisboa - 7ª região), com 56977 ha, para um computo total do país, incluindo as ilhas, de 122484 há, vendo-

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho

se também, ainda claramente, que a 9ª região (distrito de Faro) era, à data, a única ainda indemne. Apesar de não transparecer claramente da leitura da carta, que em virtude da coalescência dos círculos resultantes da aplicação dos perímetros previstos aparenta grande difusão no o Entre-Douro-e-Minho (1ª região), este estava, de facto, pouco afectado, perfazendo o valor total de apenas 4 ha.

Nos mapas de monitorização da 6ª região agronómica, que registam, em cada concelho, as freguesias afectadas (por exemplo, Teixoso na Covilhã ou Atalaya e Amieira no Gavião), mesmo uma leitura apressada permite verificar dois momentos na difusão do filoxera, correspondendo o primeiro à passagem do insecto para a margem esquerda do Tejo e o segundo ao alastramento em direcção a sul, galgando o caminho-de-ferro, restando indemne apenas concelhos fronteiriços, a SE.

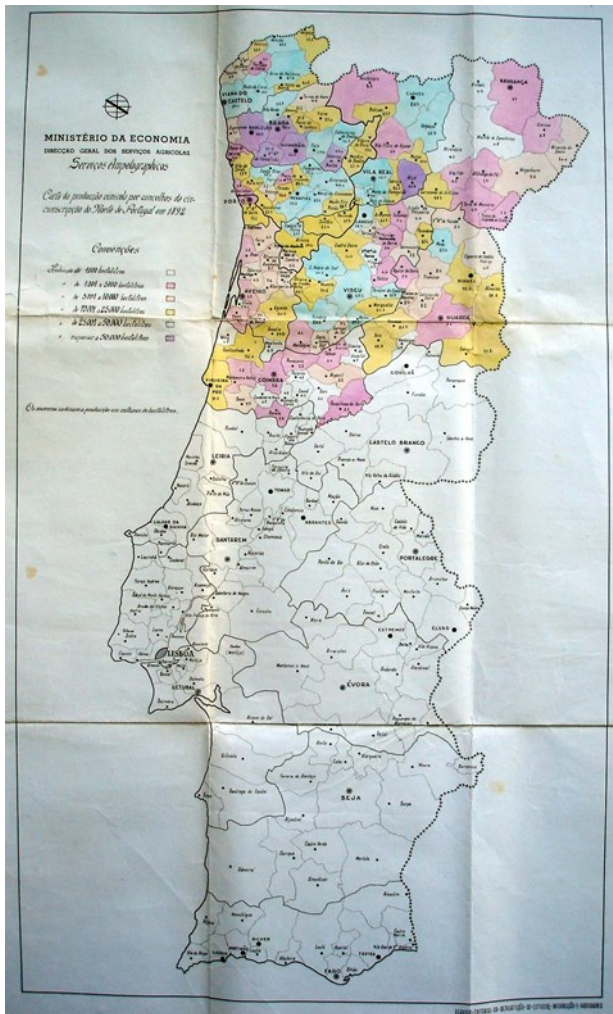


Figura 1

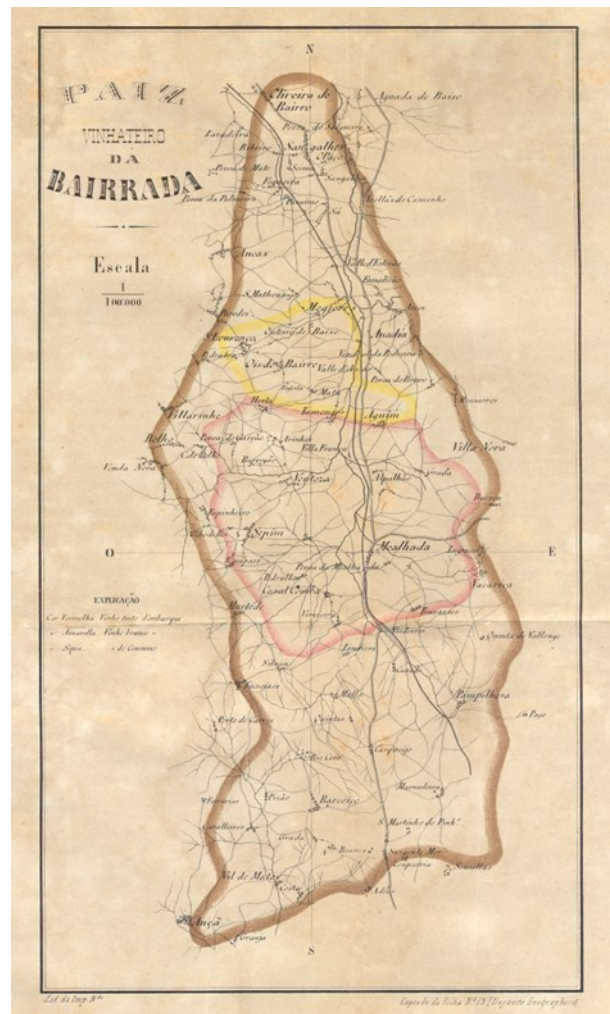


Figura 2



Figura 3



Figura 4

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho

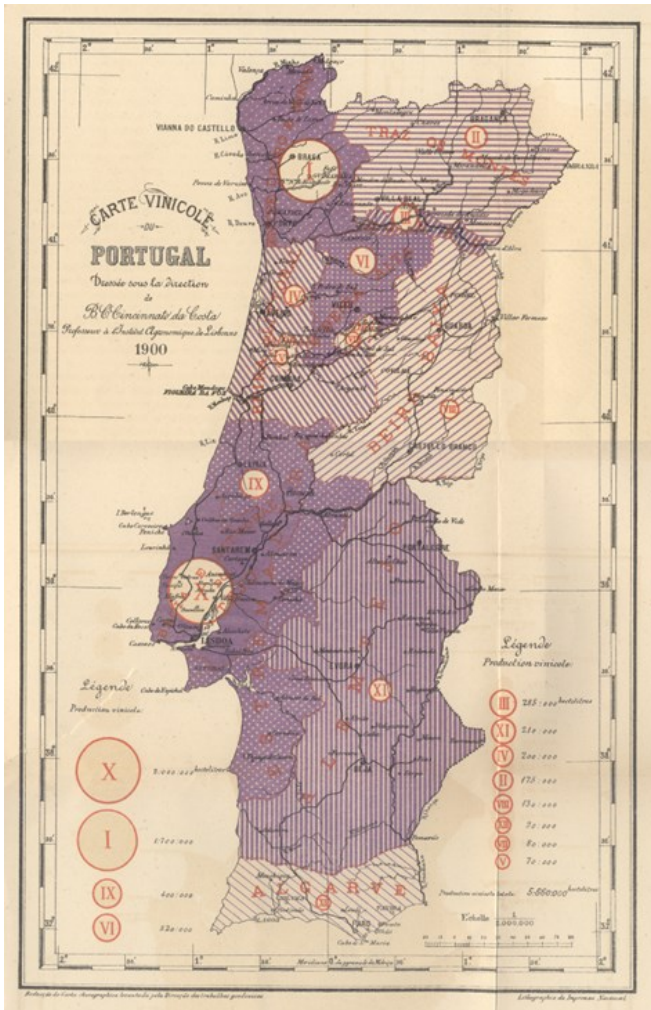


Figura 5

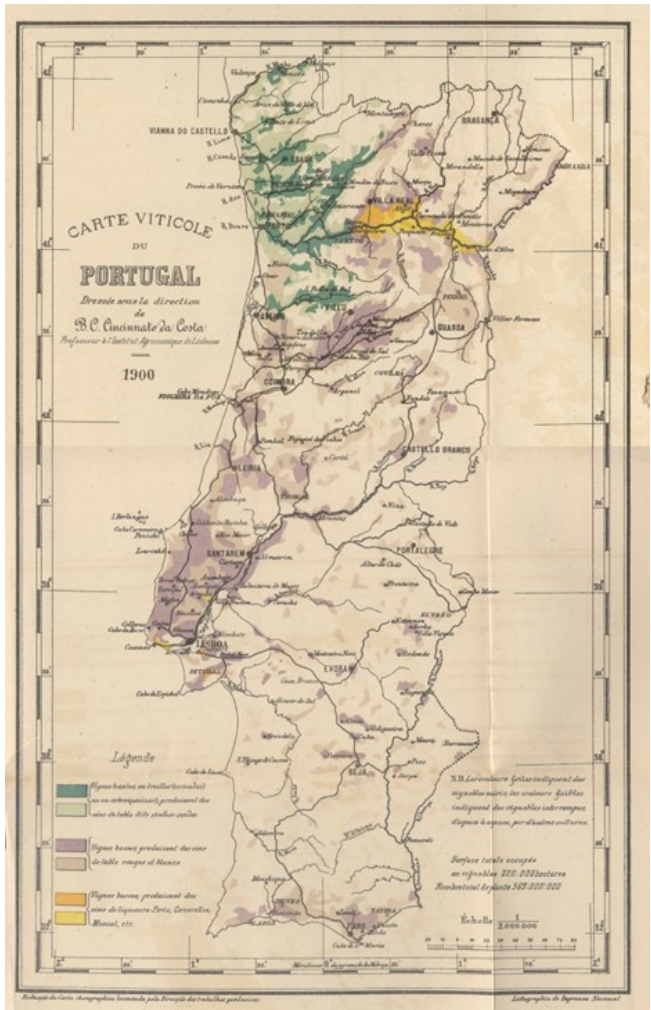


Figura 6

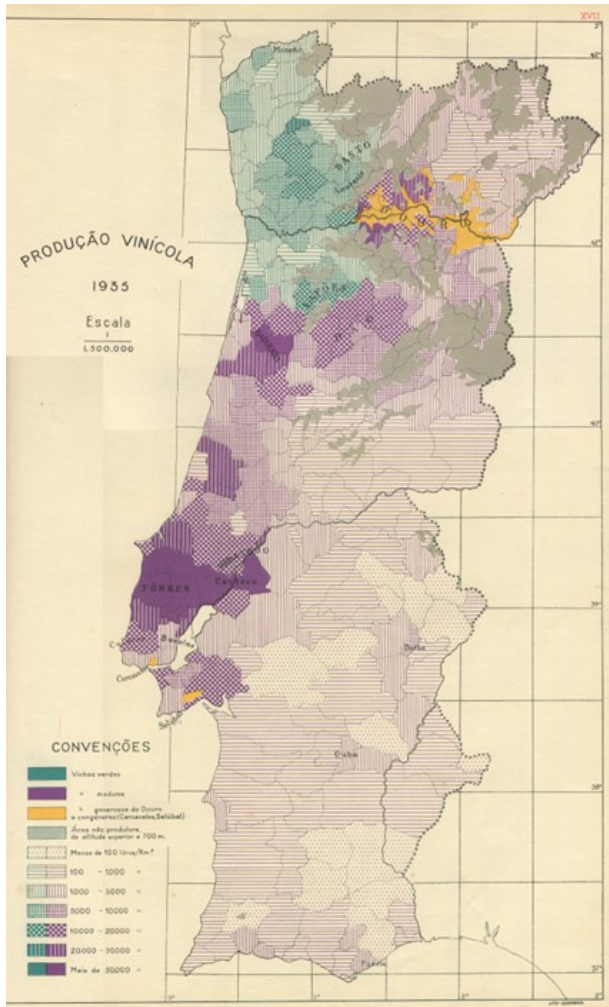


Figura 7

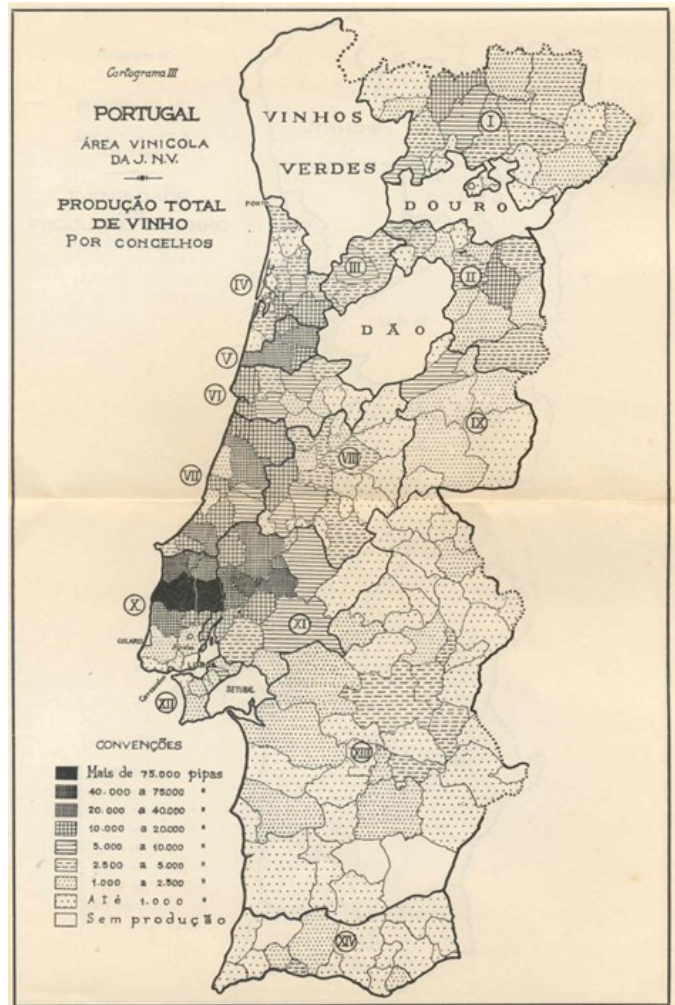


Figura 8



Figura 12

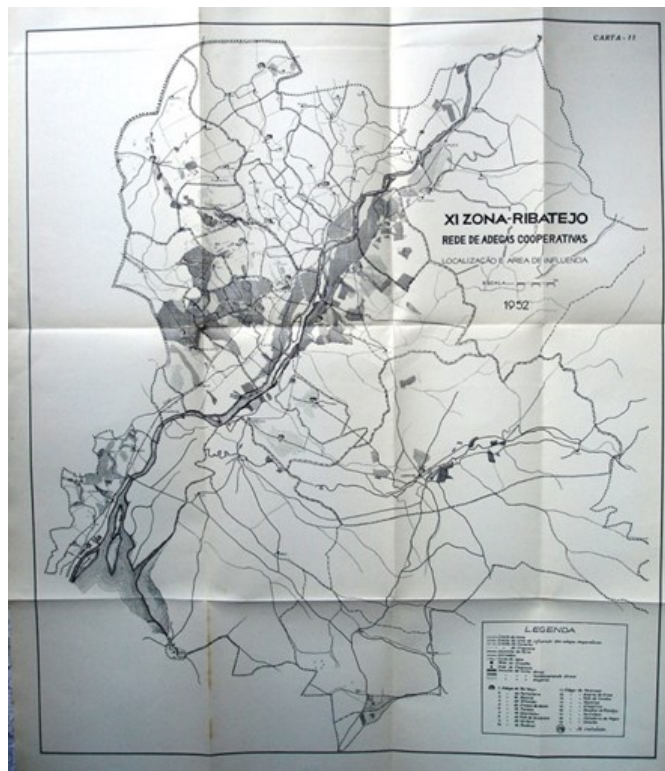


Figura 13



Figura 14

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho



Figura 15



Figura 16



Figura 17



Figura 18

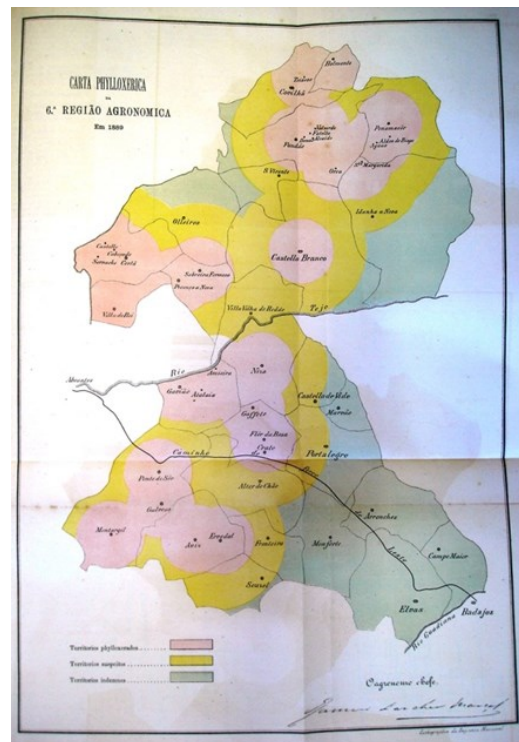


Figura 19

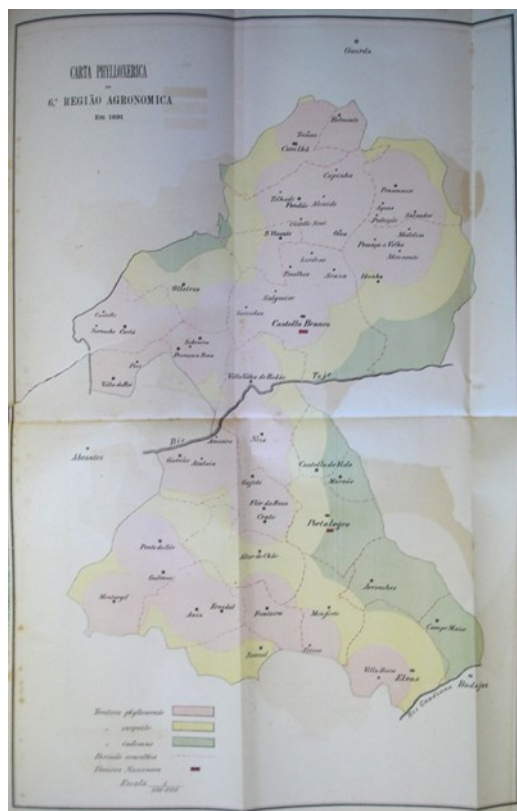


Figura 20

FONTES E DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS

- 1867 – AGUIAR, Antonio Augusto, *Visita às principaes comarcas vinhateiras no Centro do Reino no anno de 1866*, in “Memoria sobre os processos de vinificação a empregar nos principaes centros vinhateiros do Continente do Reino”, Lisboa, Imprensa Nacional, entre pp. 62-63.
- “Paiz Vinhateiro da Bairrada”, escala 1:100.000, 24x35 cm, Lit. Da Ip. N.al, Copiada da Folha nº 13 [Deposito Geographico].
- 1890 - PÉRY, Gerardo Augusto, “Estatistica Agricola, Produccão Vinicola de Portugal e Ilhas Adjacentes (Produccão Approximada Media), 1884-1888”, Direcção dos Trabalhos da Carta Agrícola e Inspecção de Estatistica Agrícola, 31 de Janeiro de 1890. Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1890, nº 2, Fevereiro, pp. 244-249.
- “Carta Vinicola de Portugal, Produccão approximada, Media 1884 a 1888”, 1:1.000.000, 42x68 cm, Menezes e Campos Des., Elaborada na Direcção dos Trabalhos da Carta Agrícola, Lithographia da Imprensa Nacional. Direcção Geral da Agricultura Estatistica Agrícola (entre pp. 249-250).
- OBS.: Dois mapas com todas as referências comuns e representando a produção de vinho por concelho: um através da simples inscrição dos valores numéricos no interior de cada concelho, outro com o preenchimento da superfície concelhia por manchas gradadas.
- 1890 - MARÇAL, Ramiro Larcher, “Relatorio Geral do Anno de 1888, pelo agronomo chefe da 6ª região agronomica Ramiro Larcher Marçal”, Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1890, nº 12, Dezembro, pp. 1197- 1248.
- “6ª Região Agronomica, Este Central, Portalegre, Siruação pryloxerica em 1888”, sem escala, 42x53 cm, Lithographia da Imprensa Nacional, 1891 (entre pp. 1248-1249)
- 1891 - MARÇAL, Ramiro Larcher, *Relatorio do agronomo subalterno da 6ª região* (1890), “6ª região agronomica, inspecção geral às vinhas em 1889”, Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1890, nº 9, Setembro, pp. 997-1015
- “Carta phylloxerica da 6ª região agronomica, em 1889”, sem escala, 35x48 cm, Lithographia da Imprensa Nacional.
- 1891 - GONDIM, Manuel Rodrigues, “Circunscricção do Norte – Inspecção da Agricultura. Relatorio de inspecção às vinhas em 1888”. Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1891, nº 4, Abril, pp. 312-330. Entre pp. 330-331:
- “Carta phylloxerica dos concelhos do districto de Villa Real, pertencentes á 2ª região agronomica, 1888”, 1:400.000, 28x29 cm.
 - “Carta phylloxerica da 4ª Região Agronomica em 1888”, 1:500.000. 36x52 cm, Lithographia da Imprensa Nacional.
 - “Carta phylloxerica da circunscricção agronomica do Norte, em 1888”, 1:1.000.000, 35x55 cm.
- 1892 - BARROS, Alfredo de V. V. Corrêa de, “Relatório da inspecção da Agricultura”, Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1890, nº 9, Setembro, pp. 1087-1144.
- Em anexo final do Boletim:
- “Carta phylloxerica da 6ª região agronomica, em 1891”, 1:500.000, 35x51 cm.
 - “Carta phylloxerica da Circunscricção Agronómica do Sul em 1891

- (Conforme o Decreto de 9 de Dezembro de 1886, por Alfredo V. V. Corrêa de Barros, inspector de agricultura". s/ autor, escala 1:1.000.000, 51x42 cm, Estampado na Imprensa Nacional.
- 1892 - RAMALHO, António Gomes (agrónomo chefe da 8ª repartição), "Serviços agrícolas regionais. Relatório do agrónomo chefe da 8ª região agronómica sobre serviços agrícolas e phylloxericos, no anno de 1891", Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1892, nº 12, Dezembro, pp. 1169-1212.
- "Carta phylloxerica da 8ª Região Agronómica, Évora, 1891", s/autor, escala 1:1.000.000, 24x27 cm (entre pp 1212-1213).
- 1893 - BARROS, Alfredo de V. V. Corrêa de, "Reconstituição da vinha Europeia pela enxertia sobre cepas americanas", Lisboa, Boletim da Direcção Geral da Agricultura, 1893, 5º anno, nº 12, Dezembro, pp. 937-1056.
- Em anexo final:
- "Carta Phylloxerica de Portugal, em 1892", Direcção Geral da Agricultura, Menezes e Campos Des., escala 1:1.000.000, 41x68 cm, "Elaborada na Direcção da Carta Agrícola";
 - "Carta phylloxerica da ilha da Madeira, em 1892", s/autor, s/escala, 26x28 cm;
 - "Carta phylloxerica da ilha de S. Miguel, em 1892", s/autor, 1:150.000, 56x33 cm.
- 1894 - MENEZES, José Taveira Carvalho Pinto de, "Considerações acerca da produção vinícola do Norte de Portugal em 1892", Porto, Direcção Geral dos Serviços Ampeleográficos (manuscrito depositado na Biblioteca da Comissão de Viticultura dos Vinhos Verdes).
Em anexo: [1940-1949] 14 mapas sobre a produção vinícola da "circunscrição do Norte de Portugal em 1892", numerados de 2 a 14, todos na escala de 1:1.000.000 e com dimensões de 91x59 cm. A base cartográfica em que são elaborados é posterior a 1940, altura em que é criado o referenciado Ministério da Economia, embora os dados sejam relativos a 1892.
- 1900 - COSTA, B. C. Cincinnato da e CASTRO, D. Luiz de (coords.), *Portugal au point de vue agricole*, Lisboa, Imprensa Nacional.
- "Carte Viticole du Portugal" (Dressé sous la direction de B. C. Cincinnato da Costa), 1:2.000.000, 32x21 cm (entre pp. 334-335).
- "Carte Viticole du Portugal" (Dressé sous la direction de B. C. Cincinnato da Costa), 1:2.000.000, 32x21 cm (entre pp. 412-413).
- 1950 - MIGUEL, Américo C., "Generalidades sobre o custo de produção do vinho. Método da conta de cultura total (O caso de Almeirim)", Lisboa, Anais da Junta Nacional do Vinho, Vol. II, pp. 159-299.
- "Carta vitícola do concelho de Almeirim", escala 1:100.000, 32x23 cm, pp. 186-187.
- 1950 - MIGUEL, Américo C. e GODINHO, Mário Falcão, "Carta Vinícola de Portugal", Lisboa, Anais da Junta Nacional do Vinho, Vol. II, pp. 301-316.
- "Carta Vinícola de Portugal, Densidade de Produção, 1949", Américo C. Miguel e M. Falcão Godinho, engenheiros agrónomos, escala 1:800.000, 80x55 cm., Dês. por Rosa Duque, 1950.
- 1951 - OLIVEIRA, Rogério V. de, "O custo de produção do vinho no concelho de Torres Vedras, sua determinação pelo método da 'conta de cultura total'", Lisboa, Anais da Junta Nacional do Vinho, Vol. III, pp. 185-289.

Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho

- "Concelho de Torres Vedras, Carta Vitícola", s/autor, escala gráfica (aprox. 1:150.000), 28x23 cm, entre pp. 200-201.
- 1952 - MIGUEL, Américo C. e OLIVEIRA, Rogério V. de, "Planificação de uma rede de adegas cooperativas para a área da jurisdição da Junta Nacional do Vinho", Lisboa, Anais da Junta Nacional do Vinho, Vol. IV, pp. 95-369.
- "Carta 1, Portugal, Regiões Vinícolas Demarcadas", s/autor, s/escala, 16x23 cm, p. 107;
- "Cartograma I, Densidade da População", s/autor, s/escala, 16x23 cm, p. 118;
- "Cartograma II, Densidade da Produção Vinícola", s/autor, s/escala, 16x23 cm, p. 119;
- "Carta 2, Zonas de interesse da área de jurisdição da J. N. V.", s/autor, s/escala, 32x23 cm, pp. 162-163.
- "Cartograma III, Portugal, Área Vinícola da J.N.V., Produção [nº de pipas] total de vinho, por concelhos", s/autor, s/escala, 32x23 cm, entre pp. 234-235;
- "Cartograma IV, Portugal, Área Vinícola da J.N.V., Densidade de produção [litros por ha] de vinho, por concelhos", s/autor, s/escala, 32x23 cm, entre pp. 234-235;
- "Cartograma V, Portugal, Área Vinícola da J.N.V., Importância Social Agrícola da Vinha, por concelhos", s/autor, s/escala, 32x23 cm, entre pp. 234-235;
- "Carta 3, I Zona-Transmontana, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 42x28 cm, entre pp. 280-281;
- "Carta 4, II Zona-Beira Transmontana, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 25,5x23 cm, entre pp. 284-285;
- "Carta 5, IV Zona-Beira Litoral Norte, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 15x23 cm, entre pp. 292-293;
- "Carta 6, V Zona-Bairrada, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 29x23 cm, entre pp. 296-297;
- "Carta 7, VI Zona-Baixo Mondego, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 23,5x23 cm, entre pp. 302-303;
- "Carta 8, VII Zona-Leiria, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:200.000), 45x50 cm, entre pp. 310-311;
- "Carta 9, VIII Zona-Baixo Zézere, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:500.000), 26x30 cm, entre pp. 314-315;
- "Carta 10, X Zona-Oeste, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:200.000), 34x45 cm, entre pp. 328-329;
- "Carta 11, XI Zona-Ribatejo, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:200.000), 47x55 cm, entre pp. 334-335;
- "Carta 12, Portugal, rede de adegas cooperativas, localização e área de influencia", 1952, s/autor, escala gráfica (1:1.000.000), 38x65 cm, entre pp. 348-349.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEGRIA, Fernanda (1988), "Sobre alguns mapas e estatísticas dos correios portugueses dos fins do século XIX", in Livro de Homenagem a Orlando Ribeiro, CEG, Lisboa, 2^o Vol. pp. 159-176.
- DAVEAU, Suzanne (1995), "A Cartografia portuguesa moderna: os mapas temáticos", in M^a Helena DIAS, coord., Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia, Lisboa, Ed. Cosmos, pp. 161-181.
- DEVY-VARETA, Nicole et al (1990), "Bernardino Barros Gomes e as Cartas Elementares de Portugal", in Cartas Elementares de Portugal, Barros Gomes, 1878, Lisboa, Imp. Nac.-Casa da Moeda, edição fac-similada, pp. I-XI.
- DIAS, M^a Helena (1998), Quatro Séculos de Imagens da Cartografia Portuguesa, Lisboa, União Geográfica Internacional, Conferência Regional 98.
- FERNANDES, Mário G. (2007), Manuais Escolares de Geografia, séculos XIX-XXI, Porto, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- GARRIER, Gilbert (1989), Le phylloxera, une guerre de trente ans 1870-1900, Paris, Ed. Albin Michel.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2^a edição 1958), Atlas de Portugal. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas). Publicação comemorativa do duplo centenário.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2^a edição 1952), Geografia de Portugal. Porto, Portucalense Editora.
- GOMES, Bernardino de Barros (1878), Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas, Aprovadas para as escolas primárias pela Junta Consultiva de Instrução Publica, e duas d'ellas duas vezes premiadas na exposição de Philadelphia de 1876. Lisboa, Lallémand Frères Typ. (1990: Edição fac-similada).
- MARQUES, Helder (2000), Modernidade e inovação na ruralidade do Noroeste de Portugal, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, tese de doutoramento (policopiada).
- MARQUES, Helder; MENDONÇA, João; SANTOS SOLLA, Xosé (2004), *Actas do III Simpósio da Associação Internacional de História e Civilização da Vinha e do Vinho*, Funchal, Ed. CEHA.
- MARQUES, Helder (1987), "A Região Demarcada dos Vinhos Verdes", Porto, *Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto - Geografia*, I Série, Vol. III, pp. 135-242.
- MARTINS, Conceição (1991), "A filoxera na viticultura nacional", Lisboa, *Análise social*, vol. XXXVI, (112-113) (3^a-4^a), 653-658.
- MATIAS, M. Goretti (2002), Vinho e vinhas em tempo de crise: o oídio e a filoxera na região Oeste, 1850-1890, Caldas da Rainha, Ed. PH.
- PEREIRA, Gaspar M. (1991), O Douro e o Vinho do Porto, de Pombal a João Franco, Porto, Ed. Afrontamento.
- PERY, Gerardo (1892), Direcção dos Trabalhos da Carta Agrícola, Relatório de 1890, Lisboa, Imprensa Nacional, MOPCI, BDGA.
- ROUDIÉ, Philippe (1994), *Vignobles et Vignerons du Bordelais (1850-1980)*, Bordeaux, Ed. Presses Universitaires de Bordeaux. Anais

* MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2009), "Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho", *III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, novembro de 2009, Ouro Preto, Brasil.

Publicado em: MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2011), "Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho". Belo Horizonte, UFMG, *Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*, Vol. XX, Tomo I, pp. 185-227.

Mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865–1908)

Mário Gonçalves Fernandes | Helder Marques

*Apresentado no IV SLBCH, Porto, 2011 **

RESUMO

Na União Europeia, sobretudo a partir da reforma da política agrícola comum de 1992, procurou-se consubstanciar políticas de extensificação, recorrendo, em parte, às memórias materiais e imateriais dos territórios da ruralidade que sempre se caracterizaram por uma densa e diversa espessura histórica. As denominações de origem protegida e as indicações de proveniência geográfica amarram-se a territórios circunscritos que remetem para autarcias e formas concretas de saber fazer, fundindo, desta forma, tradição com especificidade e identidade.

No entanto, tal não significa nada de novo dado que, particularmente para o caso da viticultura europeia, desde cedo se associou a qualidade dos vinhos à conjugação virtuosa de solo, clima, exposição solar e castas e se procurou precocemente territorializar, tal como ocorreu na demarcação pombalina do Douro, de 1756.

No decorrer de oitocentos, sobretudo depois da crise resultante da invasão do oídio, em meados do século, que levou, como hoje se sabe, a uma recomposição organoléptica com o desaparecimento de algumas castas menos resistentes e, sobretudo, com o advento do filoxera, na década de 60 de oitocentos, sucederam-se as medidas no sentido de proteger a individualidade dos vinhos, o que implicava a definição da sua territorialidade.

Nesta comunicação, numa segunda aproximação a algumas fontes cartográficas oitocentistas relacionadas com a vitivinicultura, trataremos de explicitar as formas e modalidades de construção dessa territorialidade e de analisar os documentos cartográficos abordados, caminhando-se pelos documentos cartográficos de Emiliano Augusto de Bettencourt, de 1874; pelo coordenado por Émile C. D'Oliveira Pimentel, de 1878; pelos mapas de José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes, de 1888 e 1889; fechando-se com a abordagem à precocidade da demarcação das regiões vitícolas de 1907 e sobretudo de 1908, esta ajustada às freguesias e que corresponde, no essencial, às principais regiões vitícolas portuguesas ainda hoje existentes.

ABSTRACT

In the European Union, particularly following the reform of the common agricultural policy in 1992, efforts were made to combine policies of intensification, partially based on the material and immaterial memories of rural territories which have always been characterised by a dense and diverse historical depth. The protected designations of origin and protected geographical indications are tied to circumscribed areas which represent autarkies and concretes ways of doing, thus merging tradition with specificity and identity.

However, these efforts were not really a novelty, since in the specific case of European viticulture, the quality of the wines has for centuries been associated to the virtuous combination of soil, climate, sunlight and grape varieties. These factors have long been territorialised, as in the case of the demarcation of the Douro region in Portugal in 1756, during the government of the Marquis of Pombal.

During the 1800s, particularly after the crisis arising from the mid-century powdery mildew plague, which led to an organoleptic restructuring in which some less resistant varieties disappeared, and the advent of phylloxera in the 1860s, successive measures were taken to protect the individuality of wines. This implied defining their territoriality.

In this paper, in a second approach to a number of 19th-century cartographic sources related with viticulture, we intend to explore the forms and modalities adopted in defining this territoriality and to analyse the cartographic documents selected, among which those by Emiliano Augusto de Bettencourt, from 1874; those coordinated by Émile C. D'Oliveira Pimentel, from 1878; the maps of José Taveira de Carvalho Pinto de Meneses, from 1888 and 1889. Finally, we will examine how Portugal proceeded with the demarcation of its winegrowing regions very early on, in 1907 and especially in 1908, the latter being mostly adjusted to the regions' parishes, corresponding essentially to the main Portuguese wine regions still existing today.

NOVOS DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS DA VINHA E DO VINHO

Como vários outros autores, já referenciamos a importância da Carta Geographica de Portugal, na escala 1:500.000, publicada, em 1865, pelo então Instituto Geographico, para o desenvolvimento da cartografia temática em Portugal¹. Neste sentido, é sem surpresa que aduzimos novos exemplares cartográficos, relacionados com o tema da viticultura e da vinicultura, que tiveram aquele documento como sua base cartográfica. Por outro lado e

¹ FERNANDES, Mário G. e MARQUES, Helder, 2009.

simultaneamente, é também com naturalidade que agora acrescentamos outros exemplos, que nos permitem sublinhar que a cartografia temática portuguesa se foi desenvolvendo antes do aparecimento da cartografia oficial que a suportasse e independentemente dela.

No primeiro caso, assinalam-se os seguintes três novos exemplos:

- a “Carta da Produção dos Vinhos Comuns ou de Pasto de Portugal para Servir na Exposição Internacional de Vinhos de 1874 em Londres”, delineada por Emiliano Augusto de Bettencourt (1825-1886) e publicada em 1874 na *Breve Notícia da Viticultura Portuguesa ou Resumo dos Esclarecimentos Indispensáveis Para Se Avaliar A Collecção de Vinhos De Portugal Apresentados Na Exposição Internacional De 1874 Em Londres*, a qual, apesar de não mencionar o autor, se sabe ser de Rodrigo de Moraes Soares;
- a “Carte Vinicole du Portugal”, coordenada pelo director do comércio e da indústria e elaborada pelo agrónomo Emile C. D’Oliveira Pimentel, tendo sido publicada, em 1878, na *Mémoire sur les Vins du Portugal*, agora assumidamente da autoria de Rodrigo de Moraes Soares;
- duas cartas complementares, a “Carta da Produção Vinícola da Circumscrição do Norte de Portugal, Referida À Superfície Total de Cada Concelho” e a “Carta da Intensidade da Produção Vinícola da Circumscrição do Norte de Portugal, Por Concelhos”, ambas publicadas por José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes no seu *Portugal (Circumscrição do Norte) Notícias Acerca dos Seus Vinhos*, em dois fascículos, de 1888 e 1889, respectivamente.

No segundo caso, em que aparentemente não se utilizou como base cartográfica qualquer documento dos serviços centrais produtores de cartografia, referem-se três exemplos relativos ao Alto Douro:

- o “Esbôço da Carta Vinícola do Douro”, sem autor, mas também publicado, em 1874, na *Breve Notícia da Viticultura Portuguesa ou Resumo dos Esclarecimentos Indispensáveis Para Se Avaliar A Collecção de Vinhos De Portugal Apresentados Na Exposição Internacional De 1874 Em Londres*;
- duas cartas publicadas em 1878 e denominadas “Carte Vinicole du Douro” e “Carte du Pays Vignoble du Haut Douro, avec indication des points attaqués par le phylloxéra”, irmanadas no mesmo documento (*Mémoire sur les Vins du Portugal*), mas relativas a temas independentes e com diferenças assinaláveis em relação à sua base cartográfica.

Passemos, então, à análise das cartas relativas a Portugal. A comparação entre cada uma das cartas referidas e a Carta Geographica de Portugal (1865), permite verificar que foi a esta que foram retiradas a sua base cartográfica, tendo-se, em qualquer dos casos, adoptado uma redução para a es-

cala de 1:1.000.000, o que levaria à generalização cartográfica, quer pela simplificação de traçados dos limites distritais ou dos rios, como pela informação seleccionada.

Aquela verificação é particularmente evidente nos casos da “Carta da Produção dos Vinhos Comuns ou de Pasto de Portugal para Servir na Exposição Internacional de Vinhos de 1874 em Londres” e da “Carte Vinicole du Portugal”, de 1878, que apresentam inúmeras afinidades entre si, decorrentes de terem surgido em diferentes publicações, mas presumivelmente do mesmo autor².

De facto, estas cartas, sendo significativamente diferentes, apresentam também muitas semelhanças, tudo apontando para que a segunda tenha sido construída a partir da primeira. Assim, as semelhanças referem-se ao contorno da linha de costa do país, ao traçado dos rios e dos limites distritais, como à linha de fronteira com a Espanha, aspecto particularmente relevante se recordarmos que, como se sabe, a fronteira ainda não estava completamente definida, nem na realidade nem na Carta Geographica de Portugal. Além disso, em ambas se apresentam regiões, constituídas por agregação de distritos, utilizando a variável visual cor e utilizando as mesmas cores para as mesmas regiões, além de que a própria toponímia regional, à excepção do caso do Minho, se encontra sensivelmente na mesma posição em ambos os documentos.

Posto isto e feita a confirmação da relação entre ambas, sublinhe-se que a segunda carta, de 1878 e elaborada para a exposição de Paris, tem uma impressão mais cuidada e é um documento mais rico, quer em relação à informação da base cartográfica, quer quanto ao conteúdo temático.

No primeiro tipo de informação, foi densificada a rede hidrográfica e acrescentada a divisão concelhia, localizando também as respectivas sedes municipais, através de pontos junto aos quais se inscreve a sua identificação e relevando graficamente os pontos quando coincidem com a capital distrital.

Quanto ao conteúdo temático, embora anuncie a representação da “produção dos vinhos”, a carta de 1874 apenas identifica e sublinha, através de pequenos borrões de cor mais intensa mas idêntica à que preenche a região respectiva, setenta e quatro topónimos reconhecidos como lugares de produção vinícola, enquanto a carta de 1878 acrescenta, àqueles setenta e quatro, novos dezanove locais de produção vinícola, totalizando noventa e três lugares vinícolas, assinalados por numeração árabe. Aliás, a carta de 1878 vai ainda mais longe, ao utilizar aquela numeração para elaborar uma “table des localités produisant des vins typiques”, onde delineia um esboço

² É o próprio Rodrigo de Moraes Soares, autor da *Mémoire sur les Vins du Portugal*, que logo no *Avertissement* (1878, p. 3), refere que “Les vins que le Portugal envoya en 1874 à l’Exposition Internationale de Londres y furent accompagnés d’une Notice dans laquelle nous avons reuni, par ordre du gouvernement, un certain nombre de renseignements relatifs à notre économi vinicole. Ce mémoire, qui est destine à la prochaine Exposition Universelle de Paris, contient la reproduction des renseignements publiés en 1874.”

de divisão regional vinícola constituída a partir da agregação de distritos, com uma única excepção constituída pela região do Douro, mais um acrescento em relação à carta de 1874, identificada como 1ª região e representada por uma cor intensa que a destaca.

Mas o conteúdo da carta de 1878 é ainda mais rico, sendo possível verificar um esforço de representação da produção vinícola concelhia, em hectolitros, através da construção de um mapa coropleto. Infelizmente, a escolha da simbologia não foi a mais adequada, sendo mesmo errónea. De facto, embora se perceba a tentativa de construir uma gradação através de manchas constituídas por linhas vermelhas, mutuamente mais afastadas para as classes de menor produção concelhia e mais próximas para as de valores mais elevados, a gradação é quebrada ao apresentar duas classes vizinhas (a de 1.000 a 10.000 e a de 10.000 a 20.000) nas quais o afastamento entre linhas é igual e apenas varia a orientação das mesmas, num caso na vertical e noutro na horizontal. Além disso, porque as linhas são vermelhas e demasiado finas e, principalmente, porque se sobrepõem às cores identificadoras das regiões, em muitos casos a informação torna-se pouco mais que ilegível.

De qualquer forma, a *Carte Viticole du Portugal*, elaborada para a exposição parisiense de 1878, sobressai como esforço assinalável na representação da produção vinícola, ainda antes dos mapas publicados por Gerardo Péry, em 1890, no Boletim da Direcção Geral da Agricultura, os “primeiros mapas conhecidos representando dados da produção de vinho do país (...) que contemplam já, de forma bem visível, os recortes territoriais das 9 regiões agrónomicas do Continente criadas em 1886”, como assinalamos em 2009, no III Simposio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, em Ouro Preto.

Também anteriores a 1890 e representando a produção vinícola, mas apenas em relação à *Circumscrição do Norte* (congregando concelhos do Norte e de parte do Centro do país), são as duas cartas publicadas por José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes, em 1888 e 1889 (a primeira representando os valores totais concelhios em hectolitros e a segunda com valores relativos em litros por hectare). Nenhum destes documentos é a carta do mesmo autor “da qual se desconhece o paradeiro, mas é descrita no manuscrito” de 1892, como referimos no III Simpósio e cuja descrição, do próprio Pinto de Menezes, aqui é repetida³.

³ Apesar de não constar junto do documento, o “Mapa-Esbôço duma carta vitivinícola da circunscrição do Norte de Portugal em 1892” é descrita por Pinto de Menezes no seu manuscrito: “Vê-se facilmente no esboço da carta vinícola com que acompanhamos este trabalho (...). O esboço distingue-as pela diversidade de cores. Adoptei n’ele a cor verde para indicar a região do Minho ao Vouga, a amarela para a do Alto Douro, a azul para a Transmontana e a roxa para designar a Beirença. Em cada cor há duas gradações; a mais leve representa os territórios em que a cultura da videira é de mediana intensidade, e a mais carregada, aqueles em que ela é mais intensa. Em todas as paróquias que se encontram na parte aguarelada, existe a cultura da preciosa ampelidea, mas em pequena escala. São pois estas manchas de cor intensa na carta, que representam territórios em que a produção excede sempre o consumo.” (José Pinto de MENEZES, 1892, pp. 69-70).

Trata-se de duas cartas que utilizam a mesma simbologia, aplicando diferentes cores para cada classe, cuja escolha nem está associada à convencional sequência espectral, nem se aproxima de qualquer gradação de valor visual, pelo que apenas pretensa e erroneamente poderia funcionar numa lógica de coropletas, resultando, pelo contrário, em mapas onde é praticamente impossível conseguir qualquer ordenação e consequente “regionalização” visual.

No entanto, assinale-se que, independentemente da ineficaz opção para a simbologia que representa o conteúdo temático, é mais um exemplar de cartografia temática cujo fundo de mapa parece ancorar-se em algum exemplar reduzido da Carta Geographica de Portugal de 1865, notando-se um mais cuidado traçado dos limites concelhios e da linha de recorte fronteiriço.

Finalmente, vejamos o caso dos exemplares cartográficos relativos ao Alto Douro. Contrariamente ao caso do mapa “Paiz Vinhateiro da Bairrada”, de 1867, que, como já referimos no III Simpósio, foi executado sobre um extracto copiado da folha nº 13, publicada em 1866, da Carta Corographica do Reino, na escala 1:100.000 e iniciada por Filipe Folque em 1856, nenhum dos três mapas do Alto Douro que aqui abordamos tem como base Carta Corographica do Reino. De facto, era impossível que esta cartografia pudesse ser a base para delinear qualquer dos mapas do Alto Douro, já que estes foram publicados em 1874 e 1878 enquanto a referida folha nº 8 apenas seria publicada em 1895. Além disso, qualquer rápida observação de comparação do traçado da rede hidrográfica representada nos mapas do Alto Douro com a correspondente rede hidrográfica constante da folha nº 8 (Vila Real), confirma a existência de inúmeras diferenças de traçado, mesmo se ponderarmos a necessidade de generalização da escala 1:100.000 para a de cerca de 1:220.000.

Assim, efectuamos a comparação com o conhecido “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro”, de Joseph James Forrester (Barão de Forrester) que, apesar de não apresentar qualquer data, se sabe ter sido concluído em 1842 (a partir de levantamentos originais ou a partir de levantamentos pontuais e de cartografia anterior de outros autores, hipótese sugerida em estudo preliminar da cartografia antiga do Douro⁴) e publicado em 1843, por gravação em Londres.⁵ Embora não sendo conclusiva, a comparação efectuada indicia que os elementos da base cartográfica do “Esbôço da Carta Vinicola do Douro”, elaborada para a exposição de Londres de 1874, estejam ancorados no “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro” ou, o que é ainda mais provável, no mais simplificado mapa geológico de Rebelo de Carvalho exis-

⁴ João GARCIA e Didiana BRANCO, 2009, p. 13.

⁵ Ver José James FORRESTER, 1843.

tente numa das “janelas” do mapa “O Douro Portuguez e Paiz Adjacente”, publicado pela primeira vez em 1848⁶ e também do Barão de Forrester, e, na parte mais a montante, no “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro”.

Tal como no caso das cartas vinícolas relativas ao país, que analisamos acima, também nas cartas relativas ao Douro as de 1878 são mais cuidadas e ricas em informação do que a de 1874. Da mesma forma, a “Carte Vinicole du Douro”, de 1878, foi elaborada a partir do “Esbôço da Carta Vinicola do Douro”, de 1874, sendo notórias várias semelhanças. Assim, em ambas se subdivide a região duriense em Douro Inferior, Alto Douro e Douro Superior, utilizando as mesmas cores (rosa, amarelo e azul, respectivamente); ambas identificam as mesmas quintas, através de pequenos rectângulos negros, bem como representam os mesmos topónimos; em ambas, as áreas urbanas de Vila Real, Lamego, S. João da Pesqueira e Regoa são representadas de igual maneira e até a indicação do Norte tem o mesmo desenho e posicionamento, apenas variando a posição do título, no qual se eliminou a palavra “esboço” para a carta de 1878.

Esta eliminação relaciona-se certamente com o facto de a carta de 1878 ser já uma carta de maior elaboração e com maior riqueza de informação, visto que neste exemplar são acrescentadas indicações em relação à qualidade dos vinhos produzidos, apresentando uma legenda onde se identificam três qualidades: a de primeira qualidade simbolizada por pequenos xis vermelhos, a de segunda com xis azuis e a de terceira qualidade através de pequenas circunferências, cuja utilização levou ao preenchimento, a negro, do interior das circunferências que representavam as localidades na carta de 1874.

Enfim, enquanto estas duas cartas estão estreitamente ligadas entre si, já a “Carte du Pays Vignoble du Haut Douro, avec indication des points attaqués par le phylloxéra” é um caso à parte e com personalidade própria, pois embora mantenha algumas semelhanças com as primeiras (como a escala, a posição dos vários elementos do mapa, as cores para as subdivisões regionais), a sua ligação ao “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro” como sua base cartográfica é ainda mais evidente e em vez de ser elaborada a partir de outra carta baseada no “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro”, como foi o caso da “Carte Vinicole du Douro”, esta “Carte du Pays Vignoble du Haut Douro, avec indication des points attaqués par le phylloxéra” é seguramente baseada no “Mappa” do Barão de Forrester e construída a partir dele e não de interposta cópia. Aliás, assim se entende a menor simplificação da rede hidrográfica, agora muito mais densa, a maior adequação da representação das áreas urbanas ou da introdução da rede de caminhos à carta de Forrester. A razão que explica que num mapa se vá buscar a base de 1874 e

⁶ Sobre as várias edições deste mapa ver João GARCIA e Didiana BRANCO, 2009, pp. 8-11.

noutro se volte à fonte primária constituída pelo “Mappa do Paiz Vinhateiro do Alto Douro”, prende-se com o facto de o conteúdo temático a representar, a difusão do filoxera, exigia maior pormenorização da informação da base cartográfica, nomeadamente da rede hidrográfica.

Já na representação do conteúdo temático principal, reencontramos uma opção errónea na simbologia utilizada, que desenha linhas de diferentes cores para delimitar as áreas de expansão do filoxera, correspondendo as diferentes cores a diferentes anos da difusão do insecto, o que resulta em grandes dificuldades na leitura, já que, como se pode verificar, a cor apresenta grandes dificuldades de legibilidade quando aplicada em implantação linear, o que neste caso é ainda reforçado pelo facto das linhas coloridas se sobreporem às manchas também coloridas que identificam as sub-regiões.

Enfim, revisitamos a fase de expansão da cartografia temática portuguesa, acrescentando-se no caso presente, da vinha e do vinho, sete documentos, notoriamente utilizados como instrumentos de conhecimento, de intervenção e de divulgação.

FONTES E DOCUMENTOS CARTOGRÁFICOS:

1874 – [SOARES, Rodrigo de Moraes], Breve Noticia da Viticultura Portuguesa ou Resumo dos Esclarecimentos Indispensaveis Para Se Avaliar A Collecção de Vinhos De Portugal Apresentados Na Exposição Internacional De 1874 Em Londres. Lisboa, Imprensa Nacional, Publicação Oficial (publicação trilingue, em português, francês e inglês).

Em anexo:

- “Carta da Producção dos Vinhos Comuns ou de Pasto de Portugal para Servir na Exposição Internacional de Vinhos de 1874 em Londres” / Del. Bettencourt (Emiliano Augusto de Bettencourt - 1825-1886), litografia, color.; 70x39 cm em folha 66x41 cm, 1:1.000.000. Lisboa: Lith. de C. Maigne; existe um exemplar na Biblioteca Nacional de Portugal (<http://purl.pt/3589>);

- “Esbôço da Carta Vinicola do Douro”, s/ autor, litografia, color., 26 x 15,5 cm em folha de 35,5 x 28 cm, escala gráfica de 1,8 cm = 4 km. Lisboa: Lith. de C. Maigne.

1878 – SOARES, Rodrigo de Moraes, Mémoire sur les Vins du Portugal. Lisboa, Imprensa Nacional.

Em anexo:

- “Carte Vinicole du Portugal”, Coordonnée d’après les indications du Directeur du Commerce et de L’Industrie par Emile C. D’Oliveira Pimentel, Agronome. 1878, litografia, color., 77x52 cm em folha de 87x58 cm, 1:1.000.000;

- “Carte Vinicole du Douro”, s/ autor, litografia, color., 26x15,5 cm em

folha de 35,5x28 cm, escala gráfica de 1,8 cm = 4 km (a legenda diferencia as qualidades de vinho em 1ª, 2ª e 3ª);

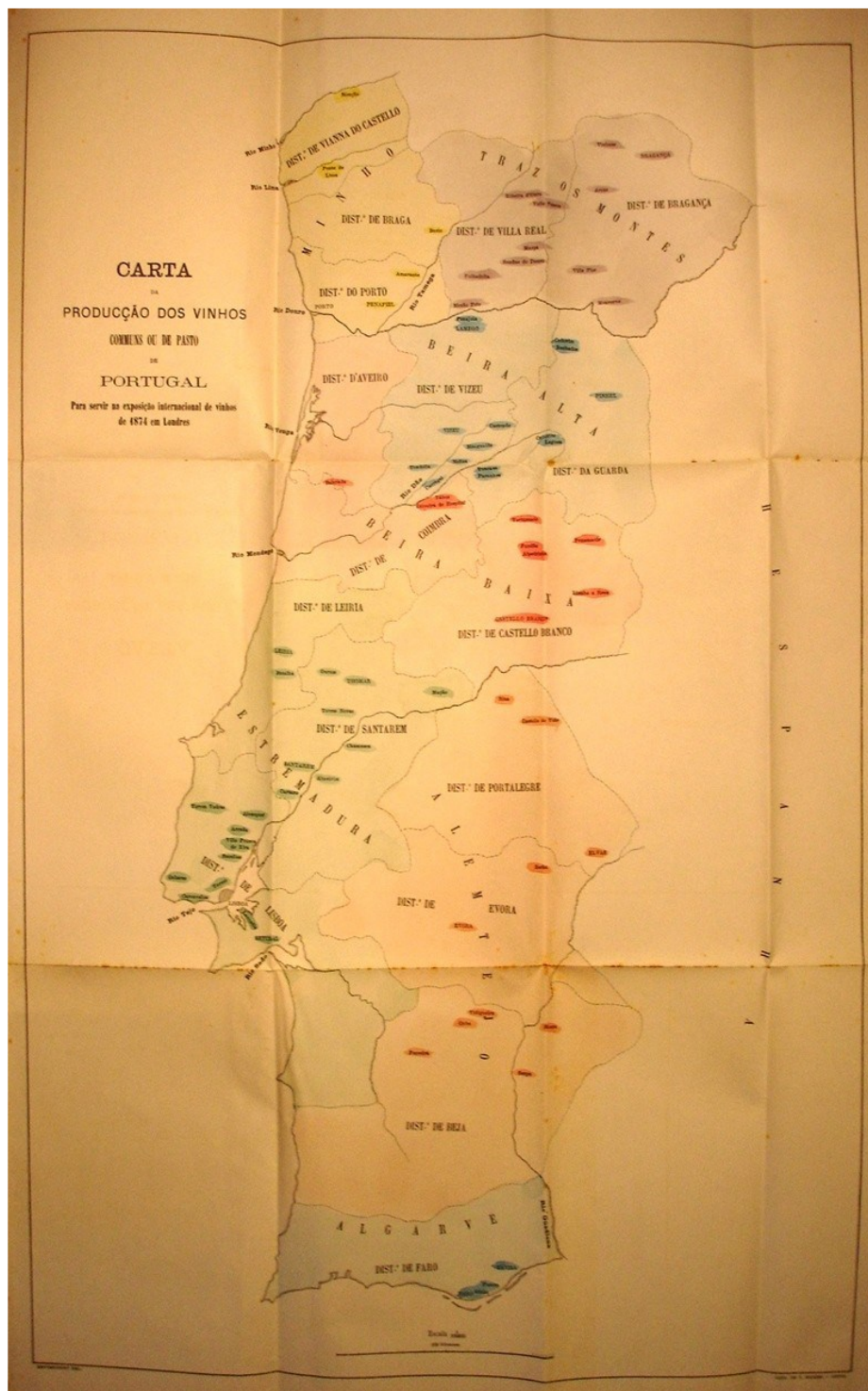
- “Carte du Pays Vignoble du Haut Douro, avec indication des points attaqués par le phylloxéra”, s/ autor, litografia, color., 28x16,5 cm em folha de 35,5x28 cm, escala gráfica de 1,8 cm = 4 km (a legenda apresenta o “limite de l’étendu attaquée et reconnue en 1872, 1873, 1874, 1875, 1876, 1877).

MENEZES, José Taveira de Carvalho Pinto de (1888 e 1889), Portugal (Circumscrição do Norte) Notícias Acerca dos Seus Vinhos, Porto, Direcção Geral de Agricultura, Typographia de António José da Silva Teixeira, 1888 Fasciculo I e 1889 Fasciculo II 160 pp., 80 pp. cada.

- “Carta da Produção Vinicola da Circumscrição do Norte de Portugal, Referida À Superficie Total de Cada Concelho, Segundo as Informações Obtidas Pelo Engenheiro José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes”. Lith. Lusitana do Porto, 27x38 cm em folha de 28x44,5 cm, sem escala (ca. 1:1.000.000), antes de texto (“Os numeros indicam a producção de cada concelho em milhares de hectolitros”). Fasciculo I.

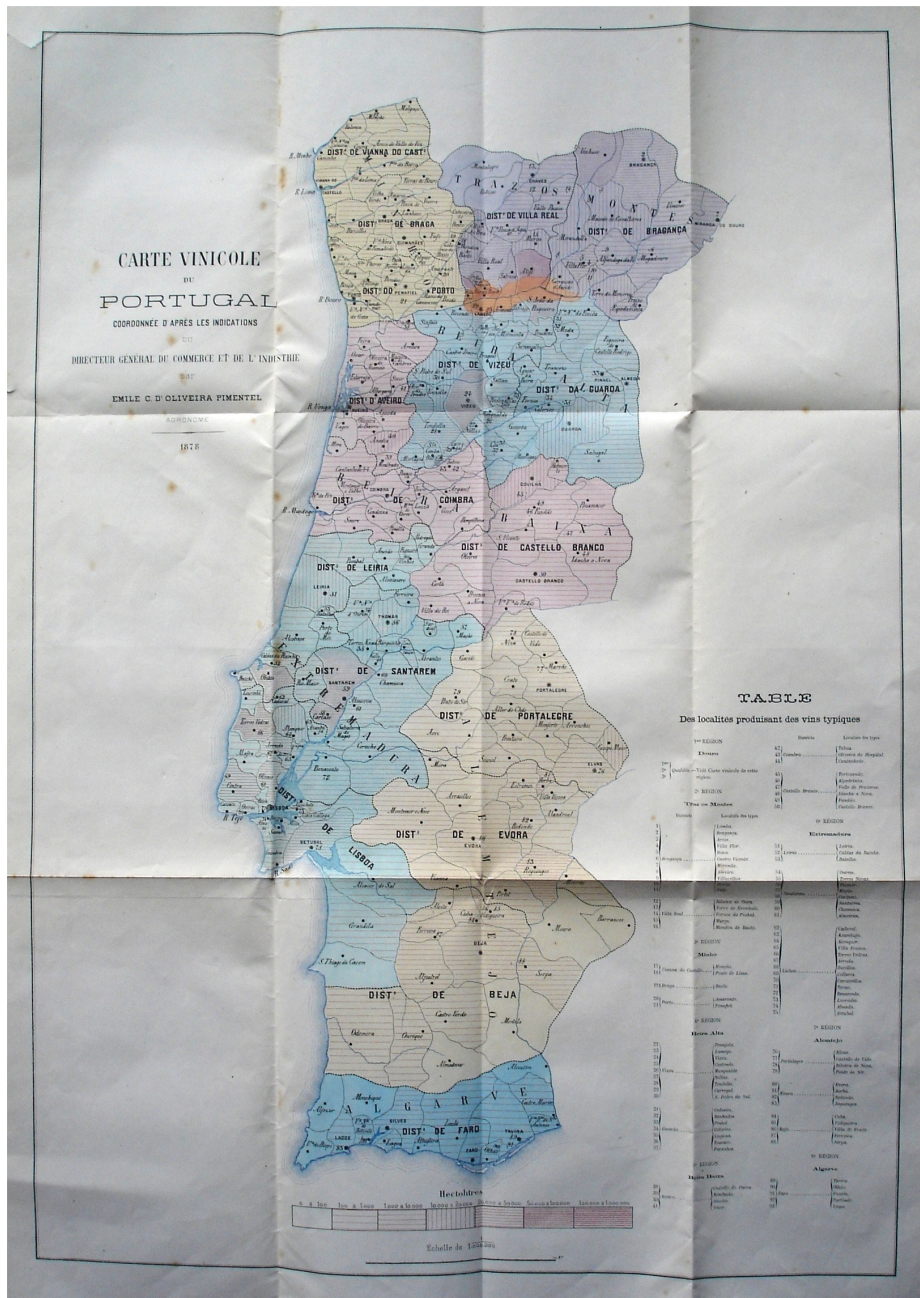
- “Carta da Intensidade da Produção Vinicola da Circumscrição do Norte de Portugal, Por Concelhos, Segundo as Informações Obtidas Pelo Engenheiro José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes”. Lith. Lusitana do Porto, 27x38 cm em folha de 28x44,5 cm, sem escala (ca. 1:1.000.000), entre pp. 80-81 (“Os numeros indicam em litros a producção que corresponde a cada hectare da superficie dos concelhos”). Fasciculo II.

MENEZES, José Taveira Carvalho Pinto de (1894), “Considerações acerca da produção vinícola do Norte de Portugal em 1892”, Porto, Direcção Geral dos Serviços Ampeleográficos (manuscrito depositado na Biblioteca da Comissão de Viticultura dos Vinhos Verdes).

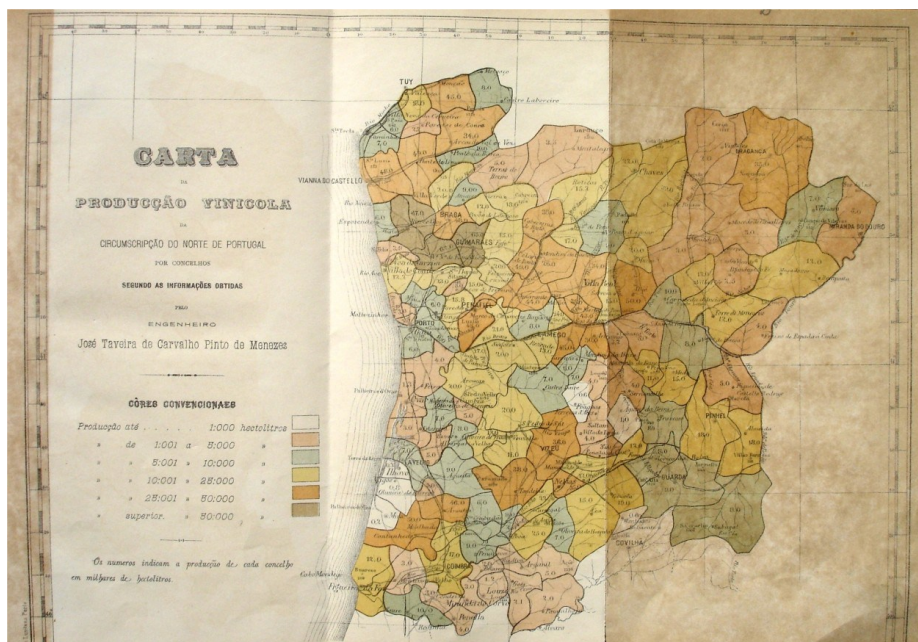


1874 - "Carta da Produção dos Vinhos Comuns ou de Pasto de Portugal para Servir na Exposição Internacional de Vinhos de 1874 em Londres".

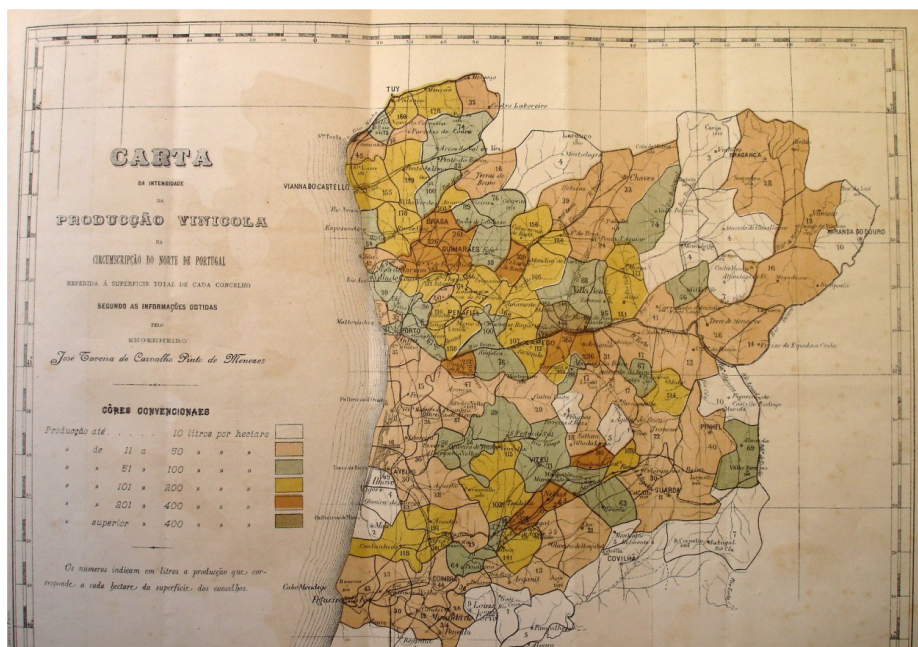
Mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865–1908)



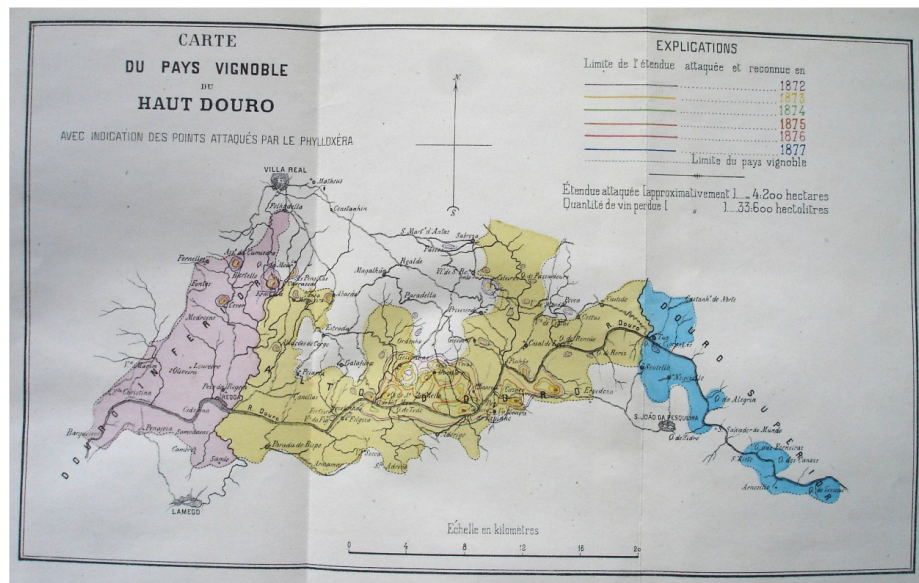
1878 - "Carte Vinicole du Portugal".



1888 - “Carta da Produção Vinicola da Circumscipção do Norte de Portugal, Referida À Superfície Total de Cada Concelho (...)”.



1889 - “Carta da Intensidade da Produção Vinicola da Circumscipção do Norte de Portugal, Por Concelhos (...)”.



1878 - “Carte du Pays Vignoble du Haut Douro, avec indication des points atteints par le phylloxéra”

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FERNANDES, Mário G. (2007), *Manuais Escolares de Geografia, séculos XIX-XXI*, Porto, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FERNANDES, Mário G e MARQUES, Helder (2009), “Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho, 1870-1950”, Actas do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2009, Brasil, Ouro Preto (http://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/fernandes_marques_cartografar-para-compreender.pdf).
- FORRESTER, José James (1843), *Correspondencias de ilustres corporações em Portugal acerca do melhoramento da navegação do Rio Douro desde a sua foz a Barca de Silvestre em Hespanha; e sobre os mapas do mesmo rio, e do Paiz Vinhateiro do Alto Douro*. Porto, Typographia Commercial Portuense.
- GARCIA, João e BRANCO, Didiana (2009), “Oporto Wine In Maps’: A Cartografia inglesa do Douro”, Actas do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2009, Brasil, Ouro Preto (http://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/garcia_branco_oporto-wine-in-maps.pdf).
- MENEZES, José Taveira de Carvalho Pinto de (1888 e 1889), *Portugal (Circumscrição do Norte) Notícias Acerca dos Seus Vinhos*, Porto, Direcção Geral de Agricultura, Typographia de António José da Silva Teixeira, 1888 Fascículo I e 1889 Fascículo II 160 pp., 80 pp. cada.
- [SOARES, Rodrigo de Moraes] (1874), *Breve Noticia da Viticultura Portuguesa ou Resumo*

Mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865–1908)

dos Esclarecimentos Indispensaveis Para Se Avaliar A Collecção de Vinhos De Portugal Apresentados Na Exposição Internacional De 1874 Em Londres. Lisboa, Imprensa Nacional, Publicação Oficial.

SOARES, Rodrigo de Moraes (1878), *Mémoire sur les Vins du Portugal.* Lisboa, Imprensa Nacional.

* FERNANDES, Mário Gonçalves; MARQUES, Helder (2011), “Os mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865-1908)”, *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, FLUP, 9 a 12 de Novembro (<http://eventos.lettras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/115.pdf>), ISBN: 978-972-8932-88-6.

Folha em branco

Mapas temáticos da viticultura portuguesa: “Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.” (1942)

Mário Gonçalves Fernandes | Helder Marques

*Apresentado no VII SLBCH, Rio de Janeiro, 2017 **

RESUMO

Em Portugal, no que à cartografia histórica da viticultura diz respeito, existem duas fases marcantes em que o uso da cartografia foi recorrente: o primeiro, descola essencialmente no dealbar do último quartel do século XIX, quando os levantamentos e publicações da cartografia de base se consolidaram, e prolongou-se, grosso modo, até à queda do regime monárquico; o segundo, iniciou-se com a fase de afirmação política do Estado Novo e encerrou-se, sensivelmente, pelos anos 50 do século passado.

No contexto dos organismos corporativos de regulação setoriais ou de fileira produtiva criados pelo Estado Novo, o caso da Junta Nacional do Vinho (1937) é incontornável. Para ela foram transferidas as competências que anteriormente estavam acometidas à Federação dos Viticultores do Centro e Sul de Portugal (1933).

É, justamente deste período o exemplo iniciático que aqui se apresenta e analisa, consubstanciado na publicação, em dois volumes, da *Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.*, cujos trabalhos de campo se iniciaram em 1939 e que refere a data de 1942 no rosto de ambos os volumes, embora tenha sido impresso, de facto, em dezembro de 1943.

Trata-se do levantamento e análise de solos, das características químicas dos mostos, bem como das condições organoléticas, dado serem recorrentes as práticas defeituosas na produção vinícola, as quais, num contexto de predomínio de pequenos produtores, só em parte seriam mitigadas com a criação, nos anos 50, da rede de adegas cooperativas.

ABSTRACT

In Portugal, in the historical cartography of viticulture, there are two important phases in which the use of cartography was recurrent: the first was essentially at the beginning of the last quarter of the nineteenth century, when the surveys and publications of the base cartography were consolidated, until the fall of the monarchical regime; the second began with the phase of political affirmation of the Es-

tado Novo, and ended in the fifties of the last century.

In the context of the sectoral or productive sector corporate bodies created by the Estado Novo, the case of the Junta Nacional do Vinho (1937) is unavoidable. For her, the competences that were previously assigned to the Federação dos Viticultores do Centro e Sul de Portugal (1933) were transferred.

It is precisely from this period that the initiatory example presented and analyzed here is substantiated by the publication in two volumes of the *Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.*, whose fieldwork began in 1939 and refers to date of 1942 in the face of both volumes, although it was actually printed in December 1943.

This is the survey and analysis of soils, the chemical characteristics of musts, as well as organoleptic conditions, since defective practices in wine production are recurrent, which, in a context of predominance of small producers, would only be partially mitigated by creation, in the 50's, of the network of wineries cooperatives.

Em Portugal, no que à cartografia histórica da viticultura diz respeito, existem duas fases marcantes em que o uso da cartografia foi recorrente: o primeiro, descola essencialmente no dealbar do último quartel do século XIX, quando os levantamentos e publicações da cartografia de base se consolidaram, e prolongou-se, grosso modo, até à queda do regime monárquico; o segundo, iniciou-se com a fase de afirmação política do Estado Novo e encerrou-se, sensivelmente, pelos anos 50 do século passado.

O primeiro período decorreu da emergência do cientismo que perpassou a generalidade das ciências da natureza, vendo-se formatar a consolidação da agronomia como ciência experimental e, correlativamente, fazendo-a ascender ao ensino superior, cujo marco de referência é, em parte, a fundação do Instituto Superior de Agronomia, em Lisboa (1852). São então relevados os conhecimentos da mecânica e, de um modo geral, de caracterização química dos solos, mas também da fisiologia da videira e respetivos repertórios ampelográficos, assim como, num período de recorrentes falsificações, da análise química dos vinhos e respetivas características organolépticas, tudo coevo da introdução da adubação química, da experimentação, do uso da máquina a vapor e da correlativa extensão (quintas experimentais, estações químico-agrícolas ou comissões de combate ao filoxera).

O segundo, é tributário da abertura de uma nova fase política e social, mais notória aquando da necessidade de afirmação do Estado Novo (1933-1974), o que nomeadamente ocorre aquando das comemorações do duplo centenário (1940). Num misto de demonstração de rigor e probidade científica pretensamente apolítica, de desejo de rutura, a cartografia, de um modo geral, foi também um instrumento imprescindível como suporte à propaganda do novo regime.

Nestes dois tempos e no que à cartografia vitícola diz respeito, pese embora as devidas diferenças, ineludíveis como é evidente, registam-se, num esforço para os tentar tipificar, essencialmente três tipos de documentos, embora entre os primeiros e os segundos existam enlances de causa e efeito já que, em vários casos, a informação foi recolhida e posteriormente cartografada com o fim de cumprir fundamentalmente o primeiro objetivo:

- i - os de divulgação, normalmente meramente ilustrativos;
- ii - os de tratamento de informação estatística resultante da avaliação de valores de produção;
- iii - os de intenção operativa, nomeadamente de monitorização.

O primeiro tipo quase se esgota nos mapas de apoio que foram produzidos aquando de exposições internacionais, onde se procurava afirmar e divulgar a vocação natural do país para a cultura da vinha, destacando-se sempre a região duriense, produtora do mundialmente conhecido vinho do Porto. De entre todos, dos quais referenciamos no IV SLBCH (2011), por exemplo, os relativos às exposições de Londres (1874) e de Paris (1878), talvez o documento mais emblemático seja a obra *Portugal au point de vue agricole*, de Cincinato da Costa et al, produzida para a exposição de Paris, em 1900, contendo as cartas *Viticole* e *Vinicole* de Portugal.

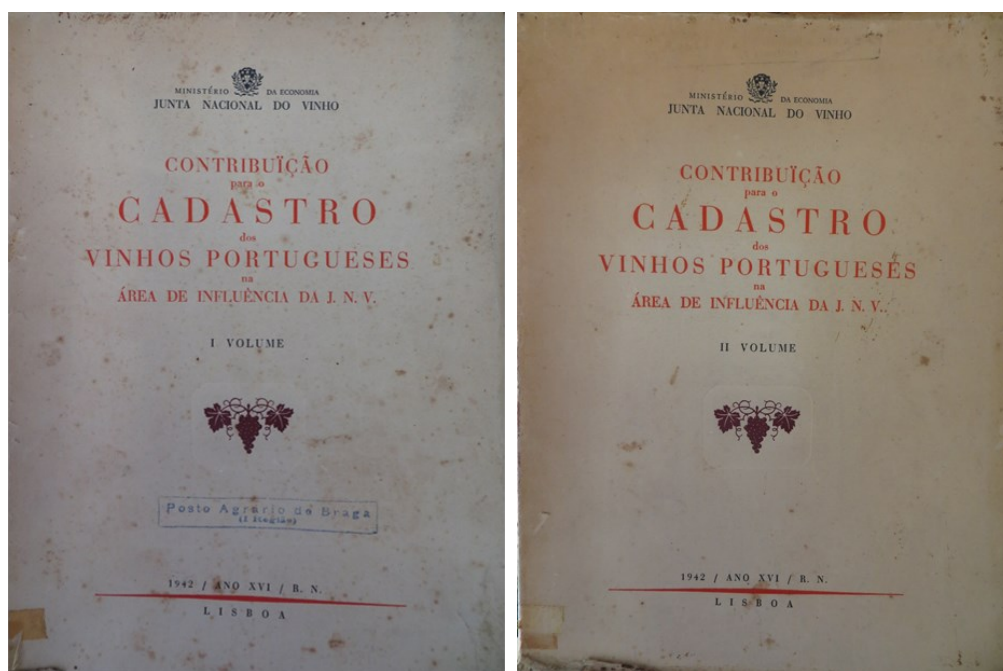
No segundo tipo cabem diversos mapas publicados, pelo menos, desde a última década do século XIX, sendo disso exemplo quer os publicados por Gerardo Pery, em 1890, no Boletim da Direção Geral de Agricultura, quer os dois mapas produzidos por José Taveira de Carvalho Pinto de Menezes (1888/89), aos quais já nos referimos noutra texto e que foram elaborados a partir da informação que recolheu relativa aos montantes que constam do seu relatório manuscrito *Considerações acerca da produção vinícola do Norte de Portugal em 1892*, só recentemente transcrito e publicado na revista *Douro 04. Vinho, história e património* (2014).

O terceiro tipo tem essencialmente fins operativos e, justamente, distingue-se dos anteriores porque a cartografia se consubstancia enquanto forma privilegiada de monitorização ou mesmo de instrumento de suporte ao planeamento, como o demonstram dois exemplos claros abordados no III SLBCH (2009). O primeiro exemplo adquiriu particular importância no período pós-filoxérico, quando o inseto ameaçava destruir os vinhedos e, assim, afetar as exportações vinícolas, essenciais na balança comercial do país. O fundamental deste repositório encontra-se inserido no Boletim da Direção Geral de Agricultura que começou a ser publicado em 1886 e cujo acervo cartográfico já abordamos (III SLBCH, Ouro Preto, 2009). No segundo exemplo, abordado na mesma oportunidade (III SLBCH, Ouro Preto, 2009), relevam-se os mapas de suporte ao planeamento da rede de adegas cooperativas, produzidos nos anos 50 pela Junta Nacional do Vinho. A ambos, junta-se agora um exemplo menor, mas metodologicamente pertinente, consubstanciado na cartografia contida na “Contribuição para o Cadastro dos Vinhos

Portugueses na Área de Influência da J. N. V.”.

No contexto dos organismos corporativos de regulação setoriais ou de fileira produtiva criados pelo Estado Novo, o caso da Junta Nacional do Vinho (1937) é incontornável. Para ela foram transferidas as competências que anteriormente estavam acometidas à Federação dos Viticultores do Centro e Sul de Portugal (1933). É, justamente deste período o exemplo iniciático que agora se apresenta e analisa, consubstanciado na publicação, em dois volumes, da *Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.*, cujos trabalhos de campo se iniciaram em 1939 e que refere a data de 1942 no rosto de ambos os volumes, embora tenha sido impresso, de facto, em dezembro de 1943.

Trata-se do levantamento e análise de solos, das características químicas dos mostos, bem como das condições organoléticas, dado serem recorrentes as práticas defeituosas na produção vinícola, as quais, num contexto de predomínio de pequenos produtores, só em parte seriam mitigadas com a criação, nos anos 50, da rede de adegas cooperativas.



Junta Nacional do Vinho (1942), *Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.*, Vols. I e II. Lisboa, Ministério da Economia, Tipografia Ramos, Afonso e Moita, Lda., dezembro de 1943.

A “região estudada”, é identificada num mapa intitulado “Regiões sobre que incide o estudo do Cadastro dos Vinhos” inserido no vol. I (entre pp. 76-77), sendo composta, genericamente, pela faixa litoral entre Aveiro e Se-

túbal e contendo, assim, duas das áreas de maior produção vinícola sob a jurisdição da Junta Nacional do Vinho, ou seja: a Norte, o território que viria a constituir posteriormente, em 1979, a região demarcada da Bairrada e, a Sul, os extensos vinhedos que se expandiram no período pós filoxérico, sobretudo no Ribatejo, e que detinham primordial importância no abastecimento do aglomerado urbano de Lisboa (como referido no Vol. I, p. 57: “Dentro da área que nós estudamos, destacam-se as seguintes zonas vitícolas: A Bairrada com a vizinhança dos Concelhos de Aveiro, Águeda e Oliveira do Bairro, Cantanhede, Torres Novas até Mafra; Arruda e o Alto concelho incluindo Alenquer, Cartaxo e os terrenos marginais ao Tejo”).

Trata-se do único mapa da obra representando a totalidade de Portugal Continental, no qual, às delimitações distritais se acrescenta a identificação das regiões demarcadas dos Vinhos Verdes, Douro, Dão e Moscatel de setúbal, legendando-as como “Regiões demarcadas”. É claro que estas regiões vitícolas, inicialmente demarcadas em 1908, embora com reajustamentos pouco posteriores no que respeita ao recorte territorial, estavam formal e legalmente fora da jurisdição da Junta Nacional do Vinho, dado que possuíam estatuto jurídico próprio, cabendo, inclusive, às respetivas comissões de viticultura regionais, bastante autónomas, o essencial da espessura jurídica de regulação.

Aceita-se que por razões de capacidade logística ou de insuficiência de meios se tivessem deixado para próximas oportunidades todo o Alentejo, as Beiras e Trás-os-Montes, já que as que foram tratadas eram de facto, à época, as mais pertinentes face aos objetivos que se pretendiam atingir.

Quer a Beira Interior, quer e a Terra Fria Transmontana tinham, além de condições mesológicas inadequadas, uma produção despicienda, de tipo camponês e, por imperar, como era recorrente, salvo um ou outro caso, o autoconsumo, não pareciam relevantes. Razões diferentes explicam a não inclusão do Alentejo, hoje uma área prestigiada e de grande produção vinícola. De facto, tratando-se de pequenos vinhedos essencialmente localizados em torno dos aglomerados rurais, ainda não era de todo previsível que o Alentejo pudesse vir a ser outra coisa a não ser o desígnio de consubstanciar o mito de corporizar o “celeiro de Portugal”. Aliás, o rompimento da charneca alentejana, que se iniciou à sombra das leis protecionistas de finais do século de XIX, prolongou-se na chamada “campanha do trigo” (1929), agora tendo como objetivo a intensificação, pensada a partir do uso generalizado de adubos químicos (quase monopólio da Companhia União Fabril), o que estava ainda, por finais dos anos 30, bem presente no imaginário coletivo, inclusive enquanto símbolo da modernidade do Estado Novo. Só depois de reconhecidos os efeitos perversos do alagamento indiscriminado da cultura cerealífera e, sincronicamente, com o início de implementação, nos anos 50, da rede de adegas cooperativas, a viticultura se expandiria.

Tratando-se de um mapa ilha, sem esquadria, sem indicação de referências de orientação e de escala, com pormenores de traçado das delimita-



“Regiões sobre que incide o estudo do Cadastro dos Vinhos”, inserido no vol. I (entre pp. 76-77).

ções distritais excessivos para a escala presumível, enfim, com uma base cartográfica e uma organização de elementos tão singela, este mapa evidencia, desde logo, a iliteracia cartográfica do anónimo autor (em nenhuma parte da obra identificado), a qual se confirma nas dezenas de documentos cartográficos subsequentes.

Para ilustrar os levantamentos efetuados, bem como os resultados das análises, além de inúmeras tabelas, foram elaborados 71 mapas temáticos, reproduzidos por zincografia, sendo 45 mapas relativos à “distribuição das amostras” recolhidas em cada um dos concelhos envolvidos (26 mapas no vol. I e 19 mapas no vol. II) e 32 “mapas a cores da área estudada” (16 para vinhos tintos e 16 para vinhos brancos), onde se representam os “valores médios”, por concelho, dos resultados das análises física e química.

Trata-se de dois conjuntos distintos e absolutamente independentes, um com mapas de cariz essencialmente locativo, o da “distribuição das amostras” (expressão comum a todos os títulos), mostrando em cada concelho os

locais onde se efetuaram as recolhas das amostras; outro conjunto com mapas coropletos, ambicionando o reconhecimento de hierarquias a partir da comparação dos “valores médios” (expressão comum a todos os títulos) relativos às características físico-químicas dos vinhos de cada concelho.

Em ambos os conjuntos de mapas se verificam claras limitações em relação às regras de elaboração de documentos cartográficos, já então conhecidas e aplicadas noutros documentos e contextos, nomeadamente a incompletude dos títulos ou a ausência de esquadria e de escala.

No entanto, assinala-se que parece terem existido dois autores dos documentos cartográficos, cada um para seu conjunto, num esforço técnico inicial e iniciático para a afirmação da JNV. Assim, nos primeiros mapas, no conjunto dos mapas sobre a “distribuição das amostras”, existe um elemento de orientação (graficamente excessivo) e nos segundos, nos mapas dos “valores médios”, não existe orientação; nos primeiros, o título está graficamente desestruturado e localizado no centro e canto superior direito, enquanto nos segundos está graficamente estruturado e localizado no canto superior esquerdo; nos primeiros, a legenda está no canto inferior esquerdo e nos segundos está no canto inferior direito; nos primeiros, o traçado dos limites concelhios é grosseiro e simplista e nos segundos o desenho dos mesmos limites é completamente distinto e pretensamente menos simplificado. Já agora, em ambos os casos, é aparentemente inglório tentar descortinar de que base cartográfica foram retirados os limites administrativos, quer concelhios quer distritais.

Em síntese, pelas próprias opções em relação à inscrição da toponímia e, principalmente, em relação às escolhas das variáveis visuais utilizadas (a cor amarela para amostras de vinho branco e a cor vermelha para as amostras de vinho tinto), os mapas sobre a “distribuição das amostras” apresentam-se como obra mais linear, algo ingénuo e, essencialmente, desfasada e desconhecida da cartografia relativa ao vinho e à vinha até então existente, enquanto os mapas sobre os “valores médios” demonstram reconhecimento da cartografia coeva ao aplicar tramas gráficas que denotam clara proximidade às utilizadas, pouco antes, no mapa sobre a *Produção Vinícola* inserido no *Atlas de Portugal*, cuja publicação “comemorativa do duplo centenário”, o geógrafo coimbrão Aristides de Amorim Girão acabara de concretizar em 1941.

No entanto, apesar de todos os 32 mapas relativos aos “valores médios” apresentarem tramas gráficas semelhantes às do mapa da *Produção Vinícola* do *Atlas de Portugal*, enquanto neste se encontra suficiente legibilidade da hierarquia ou ordenação da produção (em litros/km quadrado), naqueles a mistura das variáveis visuais utilizadas (valor, grão, orientação e forma) e as sequências escolhidas não resultam na leitura de ordenações, apesar de ser este o objetivo para a representação das distintas características dos vinhos (por exemplo: álcool em volume, acidez tartárica, alcalinidade, sulfatos, cloretos, fosfatos, tanino, ácido láctico, entre outros), cuja dife-

renciação foi realizada pela respetiva associação a cores, que se mantêm na representação dos vinhos tintos e na dos vinhos brancos (por exemplo, o “álcool em volume” é representado com as tramas de cor verde, seja no mapa dos vinhos tintos como no dos vinhos brancos; os cloretos são representados a azul e a alcalinidade a vermelho), o que leva a grande profusão da cor sem consequências benéficas, bem pelo contrário, para a legibilidade comparativa dos documentos cartográficos.

Aliás, as potencialidades de comparação que a cartografia permite foram negligenciadas, ao que parece, visto que, em relação a cada característica, entre o mapa dos vinhos tintos e o dos vinhos brancos, apenas a cor utilizada é comum, apresentando-se normalmente diferentes quer a amplitude e o número de classes, quer a sequência de tramas gráficas escolhida, o que é verificável nos exemplos que apresentamos, relativos ao “álcool em volume”, à alcalinidade e aos cloretos.

De qualquer forma, estava-se numa primeira fase, talvez inspirada e municiada pelo contexto político dos centenários, de afirmação da Junta Nacional do Vinho (1937), a qual, como outros organismos corporativos, depositava no conhecimento técnico e científico, bem como na propaganda, na cartografia, fundadas esperanças para o crescimento do país e o vencimento do Estado Novo, olhando-se para a cartografia como útil instrumento, apesar das limitações técnicas dos seus autores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COSTA, B. C. Cincinnato da e CASTRO, D. Luiz de (coords.) (1900), *Portugal au point de vue agricole*, Lisboa, Imprensa Nacional
- FERNANDES, Mário G. e MARQUES, Helder (2011), “Os mapas da territorialização vitícola portuguesa (1865-1908)”, *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*. Porto, FLUP (<http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/115.pdf>), ISBN: 978-972-8932-88-6;
- MARQUES, Helder, FERNANDES, Mário G. (2009), “Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação das adegas cooperativas da Junta Nacional do Vinho, 1870-1950”, *Atas do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Brasil, Ouro Preto (http://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/fernandes_marques_cartografar-para-compreender.pdf);
- MARQUES, Helder (2000), *Modernidade e inovação na ruralidade do Noroeste de Portugal*. Porto, FLUP, tese de doutoramento, edição do autor (policopiado) (https://catalogo.up.pt/exlibris/aleph/a22_1/apache_media/T4A7P6V4TB14J45AI5B3M5H8RH6XX9.pdf)
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2ª edição 1958), *Atlas de Portugal*. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas). Publicação comemorativa do duplo centenário.

Mapas temáticos da viticultura portuguesa: “Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.” (1942)

JUNTA NACIONAL DO VINHO (1942), *Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V.*, Vols. I e II. Lisboa, Ministério da Economia, Tipografia Ramos, Afonso e Moita, Lda., dezembro de 1943.

MAPAS EM ANEXO

Cartaxo. Distribuição das Amostras. Vol. II, entre pp. 568-569.

Sobral de Monte Agraço. Distribuição das Amostras. Vol. II, entre pp. 436-437.

Aveiro. Distribuição das Amostras. Vol. I, entre pp. 88-89.

Cantanhede. Distribuição das Amostras. Vol. I, entre pp. 144-145.

Figueira da Foz. Distribuição das Amostras. Vol. I, entre pp. 180-181.

Alcobaça. Distribuição das Amostras. Vol. I, entre pp. 316-317.

Alcool em volume. Vinhos Tintos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.

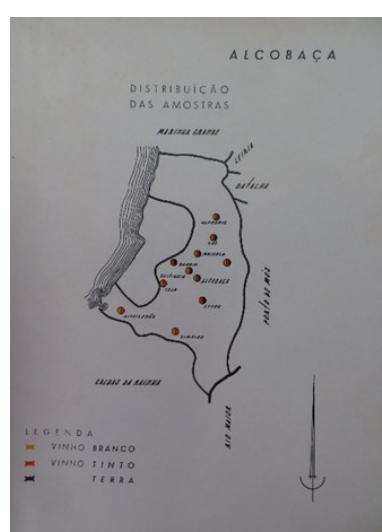
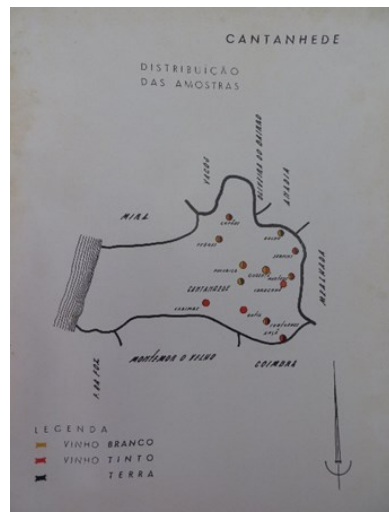
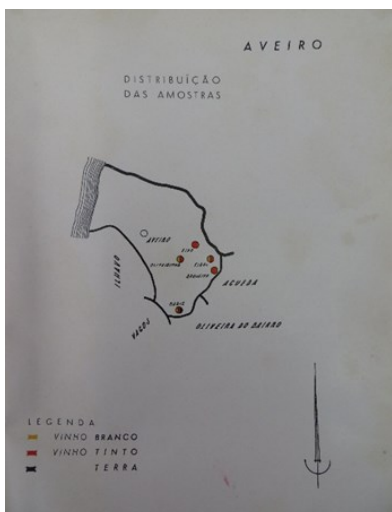
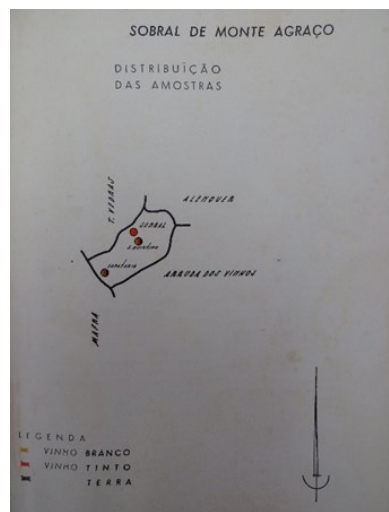
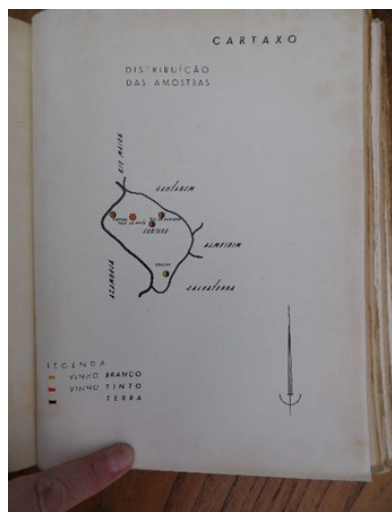
Alcool em volume. Vinhos Brancos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.

Alcalinidade. Vinhos Tintos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.

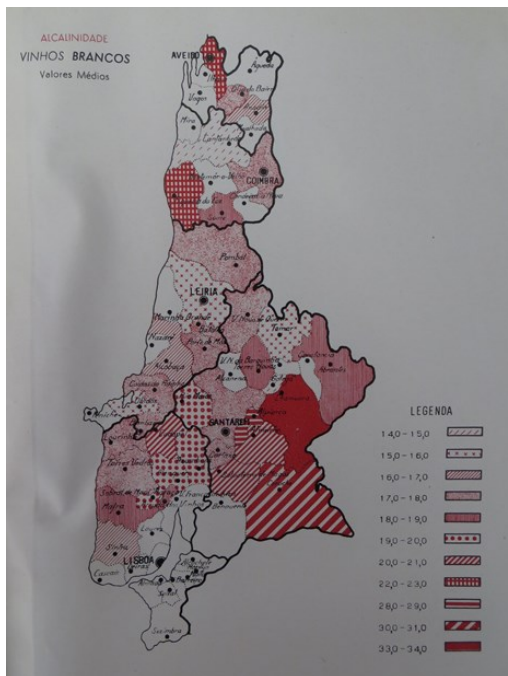
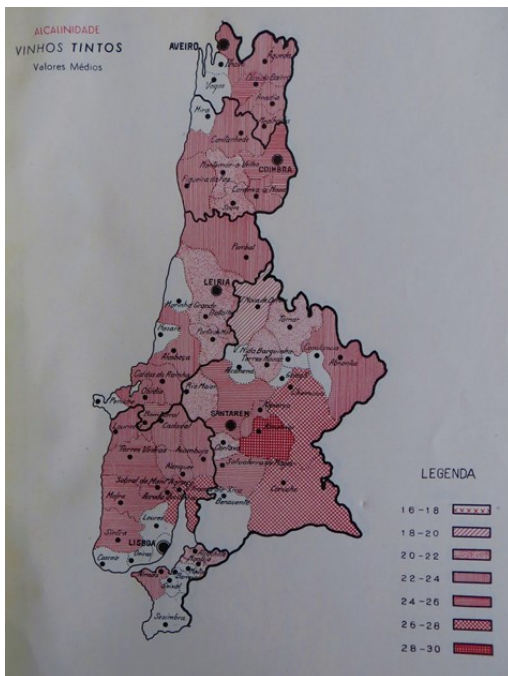
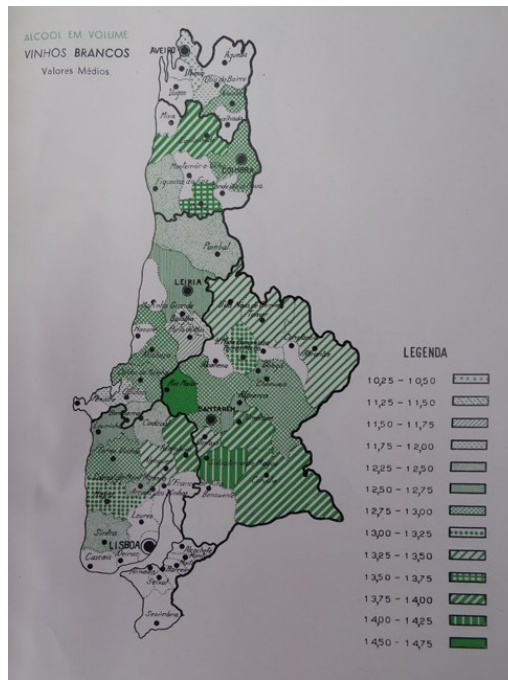
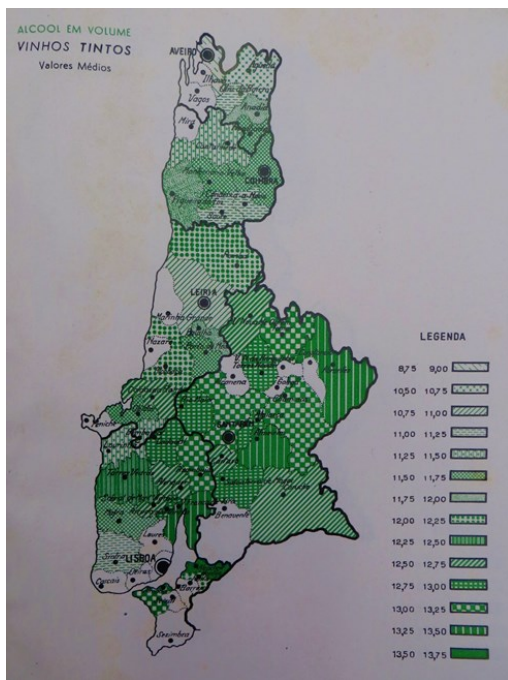
Alcalinidade. Vinhos Brancos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.

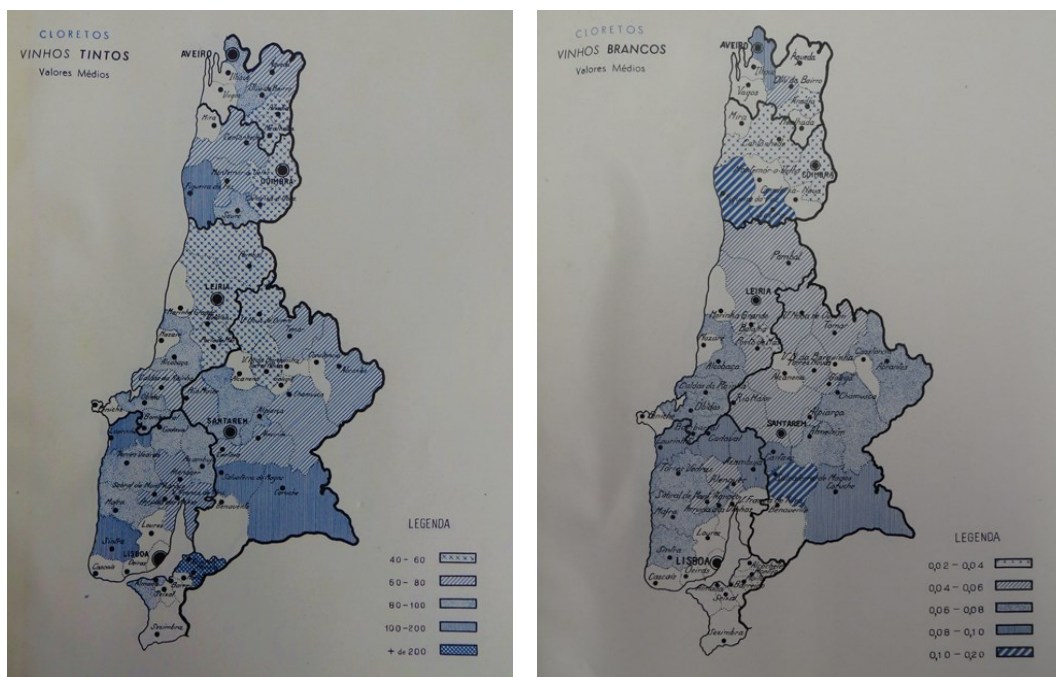
Cloretos. Vinhos Tintos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.

Cloretos. Vinhos Brancos. Valores Médios. Vol. II, entre pp. 746-747.



Mapas temáticos da viticultura portuguesa: "Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V." (1942)





* FERNANDES, Mário Gonçalves; MARQUES, Helder (2019), "Mapas temáticos da viticul-tura portuguesa: a "Contribuição para o Cadastro dos Vinhos Portugueses na Área de Influência da J. N. V." (1942)", VII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, *Revista Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico*, nº 26-27, pp. 216-238 (<https://periodicos.ufmg.br/index.php/mhnpj/article/view/16235/13023>).

Resumo em inglês em:

FERNANDES, M. G. and MARQUES, H. T. (2019), "Thematic cartography of Portuguese winegrowing (1850-1952)", *Abstracts International Cartographic Association*, 1, 77, Tokyo - <https://doi.org/10.5194/ica-abs-1-77-2019>.

Em busca do(s) mapa(s) perdido(s): coalescência e fragmentação das demarcações pombalinas na definição territorial da região demarcada do Douro (1757–1761)

Helder Marques | Mário Gonçalves Fernandes

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

RESUMO

Independentemente da sua dimensão, as demarcações regionais vitícolas possuíam uma dada territorialidade, sincronicamente vertida ou não em mapas, o que implicava uma espacialidade concreta, identificável por contornos precisos que delimitavam um espaço mais ou menos homogêneo, o que se consubstanciava numa continuidade territorial, normalmente sem enclaves, não havendo fragmentação e sendo, portanto, a coalescência a regra. O recorte territorial obedecia à individualização de características organoléticas suficientemente distintas e irrepetíveis, dado resultarem, em boa medida, quer de um dado “terroir”, quer de condições pedoclimáticas relativamente semelhantes, fatores que, somados às castas dominantes utilizadas, conferiam ao vinho a “tipicidade” facilmente reconhecível pelos consumidores. Além disso, cada demarcação regional implicava uma moldura e enquadramento jurídico de regulação, com maior ou menor espessura jurídica.

Embora possam ser explicitadas por outras formas, as demarcações são frequentemente delimitadas cartograficamente. No caso das setecentistas demarcações pombalinas, apesar do “Mappa do Rio Douro” ou “Mapa das terras vizinhas ao rio Douro”, a transcrição comentada dos textos coevos, relativos às demarcações de 1757, 1758 e 1761, publicada pelo Engenheiro-Agrónomo Álvaro Moreira da Fonseca, na obra “As Demarcações Pombalinas no Douro Vinhateiro”, em 1949, referencia a possível existência de um (ou vários) mapa(s) das demarcações pombalinas.

Entre demarcações e cartografias, analisam-se os mapas conjeturais alternativos que Álvaro Moreira da Fonseca publicou, os quais, apesar de algumas fragilidades patenteadas, devem ser reconhecidos como importante contributo cartográfico para o tema das demarcações Pombalinas, o que constituiu objetivo essencial explicitado por aquele engenheiro.

ABSTRACT

Regardless of their size, the regional viticultural demarcations had a given territoriality, whether synchronously poured into maps or not, which implied a concrete

spatiality, identifiable by precise contours that delimited a more or less homogeneous space, which consisted of a territorial continuity, normally without enclaves, there is no fragmentation and, therefore, coalescence is the rule. The territorial outline obeyed the individualization of sufficiently distinct and unrepeatably organoleptic characteristics, as they result, in good measure, either from a given "terroir" or from relatively similar pedo-climatic conditions, factors that, added to the dominant grape varieties used, conferred wine the "typicality" easily recognizable by consumers. In addition, each regional demarcation involved a legal regulatory framework, with a greater or lesser legal thickness.

Although they can be explained in other ways, the demarcations are often delimited cartographically. In the case of the eighteenth-century "pombalinas" demarcations, despite the "Mappa do Rio Douro" or "Mapa das terras vizinhas ao rio Douro" ("Map of the lands neighboring the Douro river"), the commented transcript of the current texts, related to the demarcations of 1757, 1758 and 1761, published by the Engineer-Agronomist Álvaro Moreira da Fonseca, in the work "The Pombaline Demarcations in the Douro Wine Region", in 1949, mentions the possible existence of one (or several) map(s).

Between demarcations and cartography, we analyze the alternative conjectural maps that Álvaro Moreira da Fonseca published, which, despite some patented weaknesses, should be recognized as an important cartographic contribution to the theme of Pombaline demarcations, which was an essential objective explained by that engineer.

AS DEMARCAÇÕES

Na Europa, as demarcações regionais vitícolas foram não só diacronicamente as mais precoces como também as que definiram a substância e essência das atuais indicações de proveniência geográfica e mesmo de designações de origem. Quase todas estabelecidas no período pós-filoxérico, no caso de Portugal em 1908, obedeciam a requisitos e propósitos bastante semelhantes.

Possuíam, independentemente da sua maior ou menor dimensão, e em primeiro lugar, uma dada territorialidade, sincronicamente vertida ou não em mapas, o que implicava uma espacialidade concreta, identificável por contornos precisos que delimitavam um espaço mais ou menos homogêneo, o que se consubstanciava numa continuidade territorial, normalmente sem enclaves, não havendo fragmentação e sendo, portanto, a coalescência a regra. Em segundo lugar, o recorte territorial obedecia à individualização de características organolépticas suficientemente distintas e irrepetíveis, dado resultarem, em boa medida, quer de um dado "terroir", quer de condições pedo-climáticas relativamente semelhantes, fatores que, somados às castas dominantes utilizadas, conferiam ao vinho a "tipicidade" facilmente reconhecível pelos consumidores. Em terceiro lugar, cada demarcação regional

implicava, ou veio a implicar, uma moldura e enquadramento jurídico de regulação, com maior ou menor espessura jurídica, consoante os casos.

Tudo o que acima se diz tem que ver com o facto de comumente se aceitar que o Douro foi a primeira região vitícola demarcada, pouco depois da criação da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, em 1756. Majestática e monopolista, tal como o tinham sido as anteriores conotadas com o absolutismo e associadas ao Marquês de Pombal. É evidente que, em bom rigor, não se pode aceitar de forma descontextualizada a associação simplista às verdadeiras demarcações que ocorreram muito posteriormente.

No fundo, as demarcações pombalinas não mais fizeram do que fazer transitar para o território uma prática que já anteriormente era corrente sobretudo por parte dos negociantes ingleses que, sem possuir grandes propriedades no Douro, operavam no comércio do vinho a partir da cidade do Porto e que eram recorrentemente acusados de se aproveitar de forma inapropriada do aumento da exportação que dispara a partir do último quartel do século XVII e que se prolonga por quase toda a primeira metade do século XVIII. A queda dos preços a partir dos anos cinquenta apoquentas eclesiásticos e grades proprietários durienses, principais instigadores da formação da Companhia, onde detinham os lugares decisórios e gozavam de prerrogativas recorrentemente vistas como demasiado discricionárias.

Em todo o caso, porque não só territorialmente estabelecida a destrinça entre os vinhos de ramo e de embarque, como também pela abertura da região nos xistos de Barqueiros e Barrô e fecho no canhão da Valeira, os contornos são, de facto, relativamente semelhantes aos que foram definidos em 1908 se se excetuar, como é evidente, o Douro Superior, só há pouco mais de um século incorporado.

Não custa aceitar que as demarcações pombalinas e, posteriormente, as marianas, foram assumidamente fragmentadas e nunca tiveram a coalescência como matriz, a não ser num ou outro caso, mais como discurso retórico do que verdadeiro desígnio ou intencionalidade. Excluíram-se, pelos mais diversos motivos, territórios intercalares ou demasiado afastados dos classificados como produzindo vinho de embarque, argumentando-se, no primeiro caso, não ser evidente a dominância vitícola em termos de ocupação do solo, ou, no segundo, pese embora a qualidade do vinho que poderia ser eventualmente considerado como de embarque, remetendo o motivo da exclusão para a sua excentricidade, o mesmo é dizer para a distância, em si mesmo, porque aumentava a dificuldade de fiscalização por parte da companhia do transporte e, inerentemente, a eficácia de controle.

O(S) MAPA(S)

Entre os documentos conhecidos relativos ao processo de instituição

da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro e às demarcações pombalinas existem duas missivas que referenciam um mapa do Rio Douro. A primeira, datada de 28 de Julho de 1757 e assinada por “Sebastião Joseph de Carv^o e Mello”, refere um “Mappa do Rio Douro” enquanto a outra, datada de 1772 e enviada por Mesquita e Moura ao Marquês de Pombal, referencia um “Mapa das terras vizinhas ao rio Douro” de 1757 (OLIVEIRA e MARINHO, 1983, entre pp. 48-49). Trata-se do mesmo mapa, uma representação esquemática e simplificada da posição relativa das “terras vez^{as} ao R.^o Douro”, numeradas de 1 a 105, de jusante para montante, começando em “Entre ambos os rios”, na margem direita, voltando à foz e terminando em S. João da Pesqueira, na margem esquerda.

É um mapa que, depois de copiado e extraído de junto dos quadros adjacentes que originalmente descrevem aspetos relativos à produção vinícola das terras representadas, foi profusamente publicado e é sobejamente conhecido, mas não é o único mapa referido na documentação, nem corresponde à representação das demarcações então ordenadas e concretizadas, pelo que a busca cartográfica continua, na senda do labor desenvolvido pelo Engenheiro-Agrónomo Álvaro Moreira da Fonseca, expressado na obra, em três volumes, “As Demarcações Pombalinas no Douro Vinhateiro”, publicada pelo Instituto do Vinho do Porto, em 1949.

Movido pela primordial curiosidade surgida ao deparar “com os primeiros e autênticos marcos pombalinos” (Vol. I, p. 11), além de publicar o referido “Mappa do Rio Douro” (Vol. I, entre pp. 54-55), Álvaro Moreira da Fonseca transcreveu e comentou os textos coevos relativos às demarcações de 1757, 1758 e 1761, considerando, a partir deles, a existência de um mapa das demarcações e porfiando na respetiva busca, com “pesquisas no Arquivo Nacional da Torre do Tombo” (Vol. I, p. 12) tendo em vista “encontrar o mapa das demarcações que, pelos documentos compulsados, sabíamos ter existido, mas do qual não havia o menor vestígio” (Vol. I, p. 13).

Na verdade, considerando que, nos textos setecentistas compulsados, as referências à cartografia utilizam recorrentemente a expressão “carta topográfica” é possível que não tenha existido “o mapa das demarcações”, mas antes os vários mapas das demarcações, parciais, de grande escala, a qual era, na época, a característica incontornável na aplicação do termo topográfico. Apesar de tudo, com este pressuposto, o potencial aumento do número de documentos cartográficos apenas acrescenta, na mesma medida, a perplexidade face ao desconhecimento do paradeiro de qualquer exemplar levantado pelos “officiaes de Infantaria com exercício de Engenharia que dirigirão as ditas Demarcações, para reduzirem a Carta Topografica dellas aos precisos limites das mesmas Instrucções” (Vol. II, p. 18).

Com infrutíferos resultados no que toca ao achamento do(s) mapa(s), Álvaro Moreira da Fonseca tratou de proceder à reconstituição cartográfica das demarcações, seguindo as informações da documentação setecentista e

apoiando-se, segundo as suas palavras, nas “cartas do Estado Maior na escala de 1/50.000” (Vol. I, p. 15), as quais lhe terão sido de “enorme auxílio” apesar das “deficiências graves [que] apresentam”, o que exemplifica com alguns casos (Vol. I, pp. 15-17).

De qualquer forma, Álvaro Moreira da Fonseca concebeu três mapas que, de alguma maneira, pretenderam substituir-se aos mapas das demarcações e que são os seguintes:

- “As Demarcações do Ano de 1757”, sem escala [ca. 1:80.000], 77 x 56 cm (Vol. I, entre pp. 234.235;

- “As Demarcações do Ano de 1758”, 1:80.000, 77 x 56 cm (Vol. II, entre pp. 342-343; contém janela com representação do Rio Douro desde a faz até Mesão Frio, na escala de 1:100.000;

- “As Demarcações do Ano de 1761”, 1:80.000, 77 x 56 cm (Vol. II, entre pp. 291-292; contém janela com representação do Rio Douro desde a faz até Mesão Frio, na escala de 1:100.000.

Trata-se de documentos cartográficos cuja base cartográfica aparenta corresponder à série cartográfica 1:50.000, iniciada em finais do século XIX (ALEGRIA e GARCIA, 1995, p. 80) e, aqui, generalizada para a escala de 1:80.000, no caso do Alto Douro e para a escala de 1:100.000 no caso da janela que abarca o tramo desde a foz do Douro a Mesão Frio. Como todas as séries cartográficas, esta também possui folhas com datas de edição bastante diversas, o que explica que a folha 9C, da cidade do Porto, porque tem data de edição de 1915, ainda não presente na malha urbana a Avenida Marechal Gomes da Costa (cujo processo de abertura decorreu durante a década de 1920 e se concluiu em 1931), enquanto as folhas relativas ao Alto Douro têm datas de edição entre 1934 e 1940 (10A, 1937; 10B, 1934; 10C, 1935; 10D, 1940; 11^a, 1940; 11C, 1940; 14^a, 1940; 14B, 1934; 15^a, 1936).

Para todos os efeitos, a escala 1:50.000 foi desde sempre elaborada pelo Instituto Geográfico e Cadastral e a referência de Álvaro Moreira da Fonseca ao Estado Maior, pode derivar apenas do facto de as ter conseguido através desse organismo que, naturalmente, as poderia possuir. Aliás, apesar de as escalas do Serviço Cartográfico do Exército serem as de 1:25.000 e 1:250.000 e as do Instituto Geográfico e Cadastral serem as de 1:50.000 e 1:100.000, a necessidade de articulação e partilha entre ambas as instituições foi legalmente sublinhada em 1932, a propósito da criação dos Serviços Cartográficos do Exército (revertendo a fusão, acontecida em 1929, da Secção de Cartografia do Estado Maior com o Instituto Geográfico e Cadastral), afirmando-se então que todas aquelas cartas “constituirão um sistema harmónico na repartição das fôlhas, escalas, nomenclaturas, quadrícula e sinalização convencional” (Diário do Governo, I Série, nº 276, Artº 5º, alínea c)).

Voltando aos mapas das demarcações concebidos por Álvaro Moreira da Fonseca, importa sublinhar que a tarefa não terá sido simples, quer por todas as razões que o mesmo explicita, nomeadamente, na interpretação dos

textos das demarcações “quando, durante os meses dos anos de 1944 e 1945 a Direcção do Instituto [do Vinho do Porto] nos permitiu percorrer a Região com o fim de identificarmos estas demarcações” (Vol. III, p. 301), quer tecnicamente, já que os mapas tiveram que ser desenhados por generalização a partir das folhas originais da carta 1:50.000, reduzindo -se alguma informação (nomeadamente, a eliminação da simbologia relativa à representação da topografia) e acrescentando- se as cores que identificam as áreas de cultivo dos diferentes vinhos, ou seja “acrescentandosse as individuaçoens que são indispensáveis para se distinguirem os vinhos das cinco diferentes qualidades que vão declaradas na Instrução ou Idêa que ajuntarey a esta carta debaixo do numero primeiro.” (Vol. I, p. 51). Essas ‘individuaçoens’ correspondem, linearmente, à utilização da progressão espectral das cores para a simbolização, ou seja, adequando a variação do preço dos vinhos à variação dos comprimentos de onda na banda visível do espectro electromagnético:

“E para que as referidas individuaçoens fiquem sempre distintas, e possam ser perpetuadas e publicas assim neste Reino como fora delle se notarão os terrenos que produzem vinhos finos ou de Feitoria com hum banho de vermelho, os que produzem os vinhos de preço de trinta reis, com um banho de amarello, os que produzem o vinho de vintém, com banho verde, os que produzem o vinho de quinze reis com banho roxo, e os que produzem o vinho de doze reis e meyo com banho azul; Ficando todos os mais Terrenos de vinho de dez reis sem algum desentivo, e na cor natural do papel em que se estampar a referida carta.” (Vol. I, pp. 51-52).

A utilização da progressão espectral aparenta ser uma prática da época, como, aliás, o exemplifica a posterior utilização no mapa hipsométrico (Wallis, H. M., Robinson A. H., 1987, pp. 145-146) que levaria, inclusivamente, a convencionar- se aquela progressão com a expressão “cores hipsométricas”. A aplicação das cores nos três mapas das demarcações é desigual, com um resultado menos conseguido no mapa relativo a 1757 e mais satisfatório no de 1761; aliás, o resultado neste ou o exemplo de utilização da cor no Atlas de Portugal de Aristides de Amorim Girão, de 1941, permitem eliminar as justificações relacionadas com limitações técnicas da impressão a cores em relação ao mapa de 1757 e pensar, antes, num gradual ajustamento das cores, desde a impressão do mapa do volume I até à impressão do mapa do Vol. III.

Entretanto, a sequência de cores aplicadas não correspondem rigorosamente à sequência espectral prevista visto que, ao verificar que as referências das “individuaçoens” apresentavam uma lacuna por não apresentar “a cor destinada à zona produtora de vinhos de 15\$000 que haviam de ser vendidos a 25 réis” (Vol. I, p. 52), Álvaro Moreira da Fonseca desvirtuou a

subjacente progressão espectral ao acrescentar-lhe um castanho claro entre o amarelo e o verde.

Além disso, Álvaro Moreira da Fonseca fez “enriquecer” visualmente os mapas, criando nova simbologia (que conjuga cores com tramas e com símbolos de implantação pontual) para representar situações não previstas, normalmente relacionadas com alguma incerteza ou com a associação de tipos de vinhos (por exemplo: “Zona Provável de Feitoria” e “Vinhos Brancos de Feitoria” no mapa de 1757; “Vinho Branco de Feitoria e Tinto de 10\$500 Reis” ou “Vinhos de 6 \$400 Reis e Provenientes de Xantoados, Arvores e Ramadas”, entre outros, nos mapas de 1758 e 1761.

Finalmente, apesar de alguma fragilidade patente na escolha da simbologia acrescentada, na ausência de escala no mapa de 1757 e no posicionamento dos poucos elementos de mapa apresentados, importa reconhecer a importância do contributo cartográfico conjectural para o tema das demarcações Pombalinas, o que constituiu o objetivo essencial explicitado por Álvaro Moreira da Fonseca. De facto, foi o próprio Álvaro Moreira da Fonseca quem referiu que “os mapas não deverão ser vistos à lupa, nem poderão traduzir com fidelidade total os factos [mas] representam contudo, e com muita aproximação, as demarcações levadas a efeito” (Vol. I p. 18), sublinhando ainda que “se algum valor este estudo vier a ter, esse advém-lhe, certamente, quer da inclusão do mapa que representa a Região Pombalina de impossível reconstituição até hoje por falta dos necessários elementos, quer ainda dos materiais que extraímos do pó dos arquivos e que nos permitem recompor tão importante capítulo da história do Douro Vinhateiro” (Vol. I, p. 14).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEGRIA, M. Fernanda e GARCIA, João C., “Aspectos da evolução da Cartografia portuguesa (séculos XV a XIX)”, in M^a Helena DIAS, coord., Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia, Lisboa, Ed. Cosmos, pp. 27-84, 1995.
- GIRÃO, Aristides de Amorim, Atlas de Portugal. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas), 1941 (2^a edição 1958).
- FONSECA, Álvaro Moreira, As Demarcações Pombalinas no Douro Vinhateiro, Porto, Edição do Instituto do Vinho do Porto, 3 Vols., 1949.
- OLIVEIRA António Braz e MARINHO, M. José (Orgs.), *“Devassa a que mandou proceder Sua Magestade no Territorio do Alto Douro pelo Desembargador Antonio de Mesquita e Moura [1771-1775]”*, Lisboa, Ministério da Cultura, Série Documental da Biblioteca Nacional, 1983.
- ROBINSON, Arthur H. e WALLIS, Helen M., Cartographical Innovations, An International handbook of Mapping Terms to 1900. Londres, Map Collector Pub. e ICA, 1987.

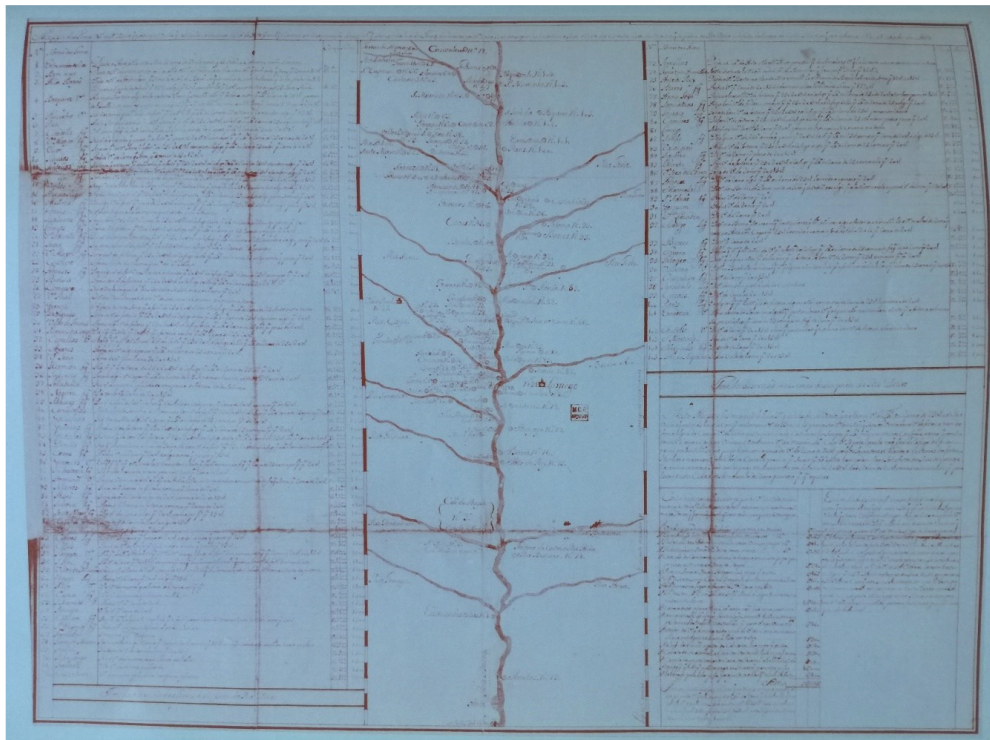


Figura 1 - Mappa das terras vizinhas ao rio Douro (...).

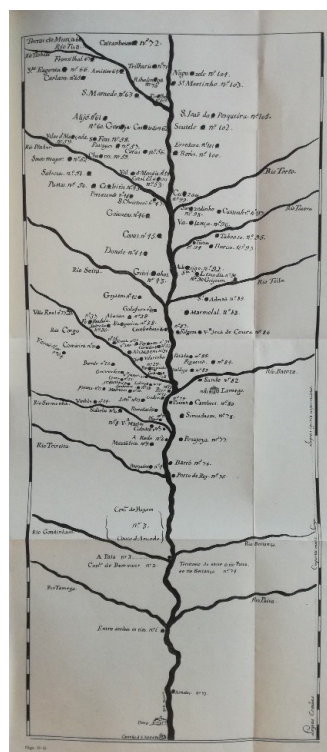


Figura 2 - Mapa do Rio Douro

Em busca do(s) mapa(s) perdido(s): coalescência e fragmentação das demarcações pombalinas na definição territorial da região demarcada do Douro (1757-1761)

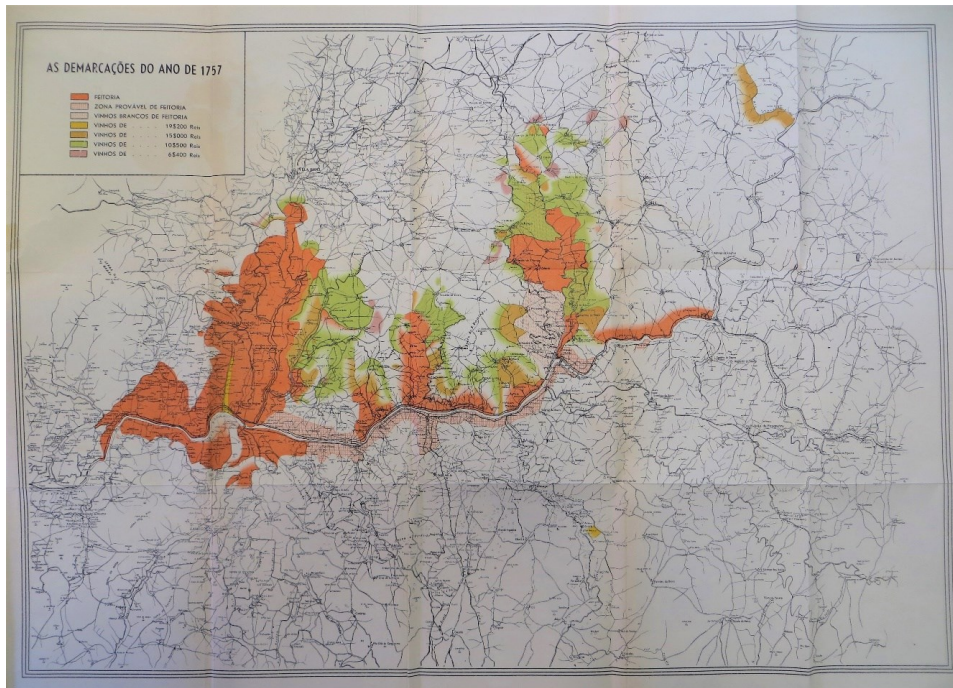


Figura 3 - "As Demarcações do Ano de 1757".

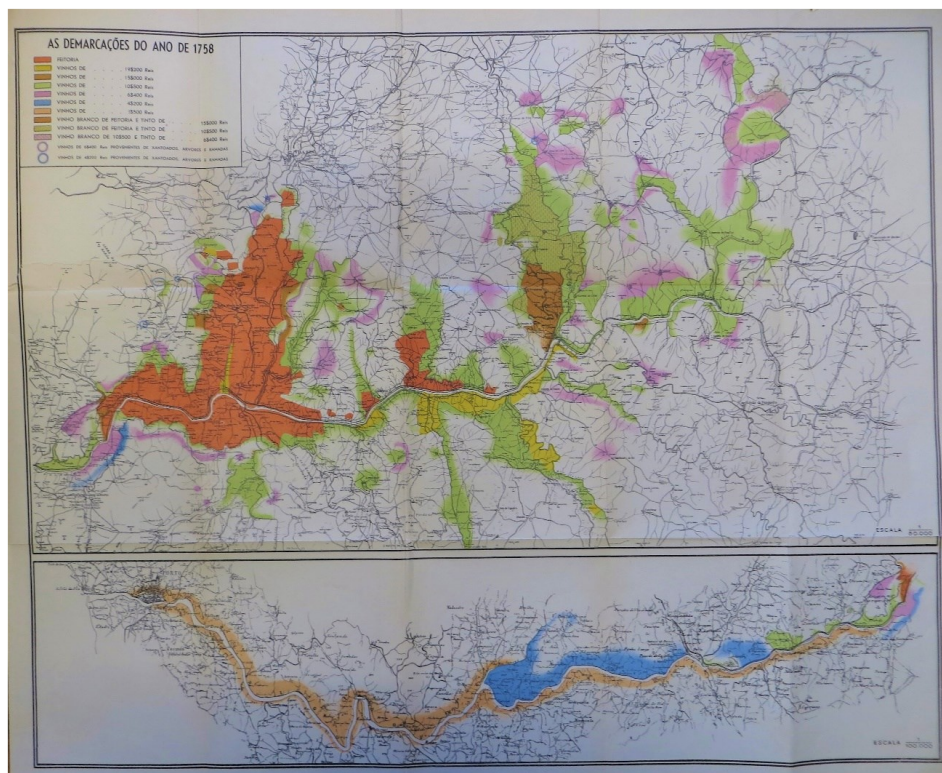


Figura 4 - "As Demarcações do Ano de 1758".

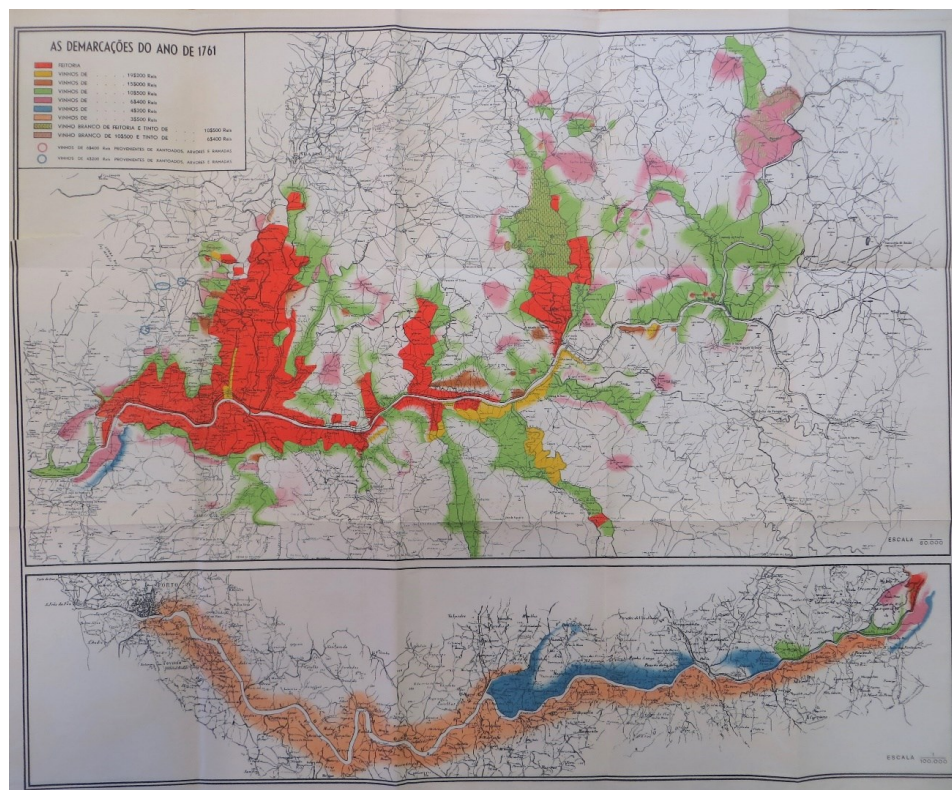


Figura 5 - “As Demarcações do Ano de 1761”.

* MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2020), “Em busca do(s) mapa(s) perdido(s): coalescência e fragmentação das demarcações pombalinas na definição territorial da região demarcada do Douro (1757-1761)”, *Atas do VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, pp. 243-252, ISBN: 97 8-989-8969-57-6 (<https://slbcartografia.wixsite.com/edicao2019/livro-de-atas>).

Cartografia e Turismo

Folha em branco

Os guias de viagem, a cartografia e os fundamentos do turismo

Luís Saldanha Martins

*Apresentado no IV SLBCH, Porto, 2011 **

RESUMO

Pretende-se, neste texto, demonstrar que existe uma forte relação entre o crescimento dos guias de viagem, o aumento da cartografia incluída nessas publicações e a divulgação das viagens no «continente», alargando a prática do «grand tour» para além do “tourist” em formação. O estabelecimento da paz, a melhoria das vias e dos meios de transporte, bem como o aumento da velocidade, constituíram razões imediatas para algumas das mudanças ocorridas que permitiram promover e reforçar o gosto pelas viagens ao longo do século XIX, com consequências evidentes nos aumentos registados.

O ambiente de época bem como alguma “tradição” que possa ter tirado partido da influência de obras publicadas ainda no século XVIII, permitiram alimentar e estender o prazer das viagens para lá da procura do conhecimento característico de setecentos. As condições criadas constituíram a pedra basilar em que foram firmados os processos precursores do turismo, numa muito estreita relação com a diversificação de guias, de autores, de editores, de produtores de cartografia ou de gravadores, num ciclo que talvez se aproxime do fim perante toda a panóplia tecnológica que torna obsoleta a utilização destes velhos companheiros de viagem. Com recurso a informação recolhida sobre alguns guias de viagem de referência, nomeadamente os guias Baedeker, é produzida uma leitura breve, ainda que elucidativa, de algumas das tendências verificadas bem como de alguns momentos de referência na utilização da cartografia à medida que aumenta o número de publicações.

ABSTRACT

It is intended, in this text, to demonstrate that one strong relation exists between the growth of the traveller's guides, the increase of the enclosed cartography in these publications and the spreading of the voyages in the “continent”, widening the practice of “grand tour” beyond “tourist” on formation. The establishment of peace, the improvement of the roads and of transportation systems, as well as the increase of speed, had constituted immediate reasons for some of the occurred

changes that had allowed to promote and to strengthen the pleasure of voyages the long of XIXe century.

This epochal scenario as well as some influence of works published in XVIIIe century, had allowed to feed and to extend the pleasure of voyages for there of the search of the knowledge along this century. This basis conditions had constituted the fundamental element where the precursory processes of the tourism had been firmed, in one very narrow relation with the diversification of guides, authors, publishers, producers of cartography or engravers, in a cycle that perhaps is near the end facing all the technological innovations that turn out obsolete the use of these old partners of voyage. With resource of the information collected about the traveller's guides, namely the Baedeker's guides, is produced a short reading, despite elucidative, of some of the trends verified as well as of some moments of reference in the use of the cartography with the increases of the publication's numbers.

Autores e/ou editores como Baedeker, Murrey ou Joanne, lançaram ao longo do século XIX, em edições sucessivas e em versões crescentemente apuradas, guias de viagem que seriam transformados em instrumentos basilares do turismo actual. O modelo construído, foi transformado num padrão vulgarizado entre as editoras e apreendido pelos viajantes, ou potenciais viajantes, que reconheceram a utilidade destes livros guia na preparação ou no apoio a viagens realizadas, sobretudo, no continente europeu.

Ao longo do século XVIII, de qualquer forma, são já numerosas as publicações disponíveis com conteúdos que variam entre os relatos de viagem, a abordagem geográfica e os protótipos dos livros guia. Constituem obras de registo de conhecimentos, de divulgação de experiências e de apresentação de novos territórios, já com assinalável sucesso entre a população europeia à procura de novos conhecimentos e informações.

Uma das principais alterações ocorridas neste período que poderá definir uma clara, ou no mínimo mais expressiva, tendência de evolução destes livros guia manifesta-se através do aumento do número de elementos iconográficos mas também, e sobretudo ao longo da segunda metade do século XIX, da cartografia associada às publicações.

Trata-se, antes de mais, da consequência directa de processos de inovação ocorridos na imprensa, com a tipografia ou a litografia, mas também em resultado do acumular de saberes através do aumento das viagens ou da mudança social e cultural que permitem o alargar do interesse por estas publicações.

Ao longo deste texto, tentar-se-á tornar evidente que a especialização da maioria destes guias foi incorporando, crescente e significativamente, suporte cartográfico. Esse suporte passou, igualmente, por mudanças de escala, e entre elas assistiu-se à inclusão de cartografia urbana. Depois da representação de algumas das regiões nos primeiros trabalhos publicados, a

qualidade do detalhe aumenta, enquanto surge a cidade, primando pelo rigor e pela quantidade de plantas na exacta medida em que as edições vão acontecendo e os livros guia são estendidos a novos países ou regiões ou à medida que os levantamentos vão estando disponíveis.

A importância dos meios envolvidos será tão significativa que são as editoras com maior expressão no mercado e, por isso, com maior capacidade de penetração que alargam mais rapidamente a inclusão de cartografia, facto que por si só permite inferir da dimensão de meios necessários para ampliar esta vertente dos guias de viagem. Quando comparados com guias «independentes», uma das características que mais facilmente distingue uns e outros passa pelas diferentes formas de ilustração, ou pela inclusão de documentação cartográfica, em plano de evidência em muitas publicações, mais abundante e diversificada nos projectos editoriais com continuidade, a exemplo dos guias Baedeker.

A evolução do século XIX parece, assim, tornar evidente a sofisticação e especialização dos guias de viagem à medida que melhora a capacidade técnica de produção editorial, à medida que aumentam as deslocações e, em especial, à medida que aumenta a velocidade com que se deslocam os viajantes.

Dir-se-ia que guias, cartas e viagens, constituem um triângulo incitador e premonitório da actividade turística, numa fase em que a difusão do fenómeno é ainda fortemente balizado pelo elegante «tour». Nestes trabalhos já não estará tão presente o gosto pelo conhecimento do século XVIII, definitivo e respeitável, preparatório inclusivamente do «Grand Tour» (NUGENT, 1749), mas antes a divulgação de locais a visitar com percursos a realizar, não apenas por uma aristocracia a consolidar o processo de formação, mas antes por europeus em actividades de lazer (ou ócio) à procura de «delícias» (ROGISSART, 1706; COLMENAR, 1707), para saborear, ou do «indispensável» (PEQUEGNOT, 1842), a visitar. Encerra-se o período dos viajantes ilustrados e inicia-se o período dos viajantes românticos despreocupados.

A paz e a prosperidade europeias, alicerçam as componentes da mudança, a exemplo da velocidade, do arranque de exposições universais ou do culto cosmopolita, enquanto a vontade de conhecer novos mundos amplia um vasto mercado de livros guia que são editados em Londres (Murrey, Leigh e O'Shea) ou em Coblenz (Baedeker) e Paris (Maison e Galignani), sucessivamente mais sofisticados, com mais informação e mais especializada, tanto segundo uma perspectiva territorial como temática.

A evolução dos guias firma-se num modelo sucessivamente reproduzido até atingir um padrão standardizado que aproxima de modo especialmente evidente o formato das publicações editadas, ao ponto de estes modelos, com reduzidas excepções “contaminaram” os guias actuais. Entre as várias alterações que vão sendo registadas torna-se particularmente evidente o aumento do peso da cartografia, em número, diversidade e qualidade da

informação disponibilizada, facto que também torna patente uma existência consolidada entre viajantes – agora turistas – de uma literacia cartográfica que justifica a presença destes instrumentos de suporte ao turista. No entanto, é possível antever, até pelas transformações mais recentes a que se tem assistido, o fim anunciado deste fulgurante período de promoção e crescimento dos guias de viagem. Assim, se os guias tem uma existência de bastante mais de dois séculos, se contribuíram fortemente para a difusão da cartografia entre um público mais alargado, para além de quem pudesse ter adquirido formação militar, se continuam pujantes, bem como a cartografia que os integra, também é evidente que foi atingido um limiar de mudança que não permite recuos e que poderá transformar esta cartografia, essencialmente o suporte mais comum em papel, em documentação tornada obsoleta face ao avanço irrecusável dos suportes digitais.

GUIAS DE VIAGEM – O TURISTA LEVADO PELA MÃO

«... O principal objecto deste volume é tornar o viajante tão independente quanto possível dos proprietários da terra, cocheiros e guias, permitindo-lhe meticolosamente gozar e apreciar os objectos de interesse com os quais se cruza no seu tour» K. Baedeker, 1861, p. III.

Os guias de viagem têm uma existência longa de mais de duzentos anos. Antecederam, indubitavelmente, o turismo tal como é definido nos fóruns contemporâneos ainda que constituam parceiros de percurso do «tourist» que animou o espírito e a prática do «Grand Tour», povoando cidades e caminhos do velho continente europeu.

Os guias de viagem constituem, ainda, uma dimensão mais operativa da literatura de viagem, amplamente difundida com o Romantismo, e consequência directa da vulgarização do interesse geográfico que estimulava as grandes viagens científicas do século XVIII.

O tema objecto deste texto tem, assim e à partida, uma quantidade significativa de ramificações, constituindo também por isso, como acontece com o turismo na actualidade, uma relevante bacia de confluência de saberes, domínios e subdomínios científicos, absolutamente essenciais e, com frequência, complanares e sobreponíveis mesmo quando reciprocamente se ignoram. Os estudos e os projectos – de literatura, cultura, história, património, geografia, cartografia ou turismo – são numerosos, formando uma nebulosa ainda em expansão, facto justificável em primeiro lugar pelo interesse que o tema continua a despertar ou, ainda, por um deslumbramento que pode afectar o estudioso e investigador quando mergulha em tantas obras até aqui “desconhecidas”, que renascem no exacto momento em que são colocadas «on-line», quando uma qualquer biblioteca disponibiliza a versão digital. En-

tão, o admirável século XIX revela-se em todo o seu esplendor ficando o investigador preso numa teia densa de informações e processos que contribuem para o conhecimento de um percurso pontuado de motivos de interesse mas também, e sobretudo, para uma melhor compreensão do significado dos guias de viagem em décadas recentes.

Na actualidade, os guias constituem elementos fundamentais entre a panóplia de ferramentas que integram a bagagem do turista, difundindo através de um modelo estabilizado ao longo destes cerca de duzentos anos conteúdos simplificados e/ou simplificáveis de proximidade imediata, fáceis de aceder e entender, que em simultâneo certificam e sublinham o essencial e «obrigatório». Entre o “cuidado com os carteiristas” ao ambiente acolhedor de visita obrigatória, das poucas horas até aos vários dias, do bairro central à periferia ou do mercado popular ao museu especializado, uma infinidade de informações estruturadas por temática ou importância atinge o visitante com um frenesi que impele à descoberta da proposta de visita seguinte.

A EXPLOÇÃO DE GUIAS

O número de publicações cresceu rapidamente ao longo do século XIX, com uma incidência muito especial a partir dos anos cinquenta, atingindo na actualidade números muito expressivos. Repare-se que a livraria Amazon.com a partir da chave de pesquisa “livro de viagem” referencia para Londres cerca de 3500 obras, cerca de 3100 para Nova Iorque e 1700 para Paris. Para as áreas turísticas portuguesas a distribuidora “on-line” identifica cerca de 180 para Lisboa, 150 para a Madeira e 110 para o Algarve¹. Na mesma linha de orientação a casa editorial Baedeker produziu entre 1850 e 1900, entre os registos conhecidos seguramente por defeito, quase 700 edições dos mais diversos guias de viagem, enquanto numa perspectiva mais académica o tema, desde meados do século XIX, tem suscitado interesse muito diversificado por parte dos investigadores, em especial aqueles mais direccionados para o turismo.

Ou seja, desde as obras de arranque que marcaram as primeiras décadas do século XIX, contribuindo para definir a estrutura padrão dos guias de viagem, este domínio editorial tem mantido um crescimento muito significativo que no caso particular dos guias Baedeker teve o período culminante na última década do século XIX. De qualquer forma, a publicação e a edição constituem actividades amplamente divulgadas sendo muito variados os nomes e as casas associadas, assim como se vieram a revelar muito numerosos os autores de guias de viagem.

¹ Informação recolhida no endereço «amazon.com» em Setembro, revisitado em Outubro de 2011.

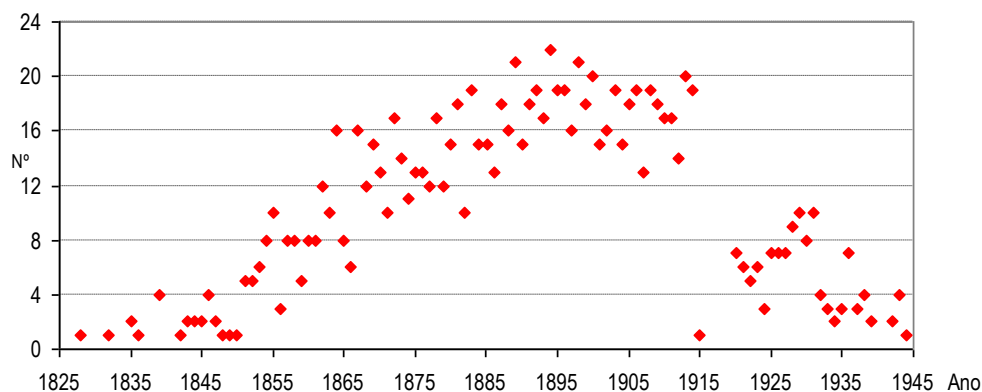


Figura 1. Evolução do número de edições da casa Baedeker (1828-1944)

ANTECEDENTES E APONTAMENTOS FUNDADORES DOS GUIAS DE VIAGEM

As viagens de investigadores, exploradores e comerciantes, o aparecimento e crescimento da imprensa, a literatura, entre a descrição e o texto científico, constituem elementos basilares no aparecimento dos guias de viagem. Desde o século XVIII, todavia, são identificáveis guias de viagem com estruturas e formatos de apresentação da informação que se aproximam das obras consolidadas e vulgarizadas ao longo do século XIX.

Diversos textos surgidos no século XVIII, entre as obras consultáveis, representavam já uma primeira abordagem direccionada para o viajante individual como será exemplo «Les delices de l’Espagne & du Portugal»², da autoria de Juan Alvarez de Colmenar de 1707, numa edição referenciada a Leide (Leyden) com a responsabilidade de «Pierre Vander Aa». A obra foi apresentada na sequência da boa recepção por parte do público das «delices de l’Italie»³ publicadas em 1706 em três tomos. A edição de 1715, «revûë, corrigée e beaucoup augmentée», apresenta o editor agora como «Marchand Libraire»,

² A obra apresenta um subtítulo significativamente ilustrativo: «Les delices de l’Espagne & du Portugal, où l’on voit Une description exacte des Antiquitez, des Provinces, des Montagnes, des Villes, des Rivieres, des Ports de Mer, des Forteresses, Eglises, Academies, Palais, Bains, &c. De la Réligion, des mœurs des habitants, de leurs fêtes, généralement de tout ce qu’il y a de plus considerable à remarquer. Le tout enrichi de figures en taille douce, dessinées sur les lieux mêmes, par Don Juan Alvarez de Colmenar». Na edição publicada em 1715 a última frase tem a seguinte redacção: «... Le tout enrichi de Cartes Geographiques, très-exactes & de figures en Taille-douce dessinées sur les lieux mêmes, par ...». As edições de 1707 e 1715 foram da responsabilidade do «Marchand Libraire» Pierre Vander Aa (Leide). Já em 1741, é publicada a obra «Annales d’Espagne et de Portugal, ...» igualmente por «Don Juan Alvarez de Colmenar» com a responsabilidade editorial de François L’Honoré et Fils (Amsterdam).

³ «Les Delices de L’Italie ou Description exacte de ce Pays, de ses principales Villes, et de toutes les raretez, qu’il contient... Enrichis de Figures en taille-douce» (1706). Em 1707 foram publicadas «Les delices de la Grand’ Bretagne, & de L’Irlande: Où sont exactement décrites Les Antiquitez, les Provinces, les Villes ... La Réligion, les mœurs des habitans, leurs jeux, leurs divertissemens, et généralement tout ce qu’il y a de plus considerable à remarquer». Apesar do comentário depreciativo constante nos «Annales...» sobre a extensão do texto nas «Delices», comparando por exemplo o conteúdo dedicado ao Porto, os dois textos são exactamente iguais e as duplicações / repetições de texto não são todavia exclusivas do caso citado.

acrescentando referências iniciais ao “enriquecimento” da obra através da inclusão de cartas geográficas “muito exactas”, elemento ausente das indicações de apresentação da edição de 1707. Na primeira edição avultam as “figuras” desenhadas “nos próprios locais”, afirmação que indicia, já à época, preocupações com a fiabilidade e autenticidade da informação representada (em alternativa a uma viagem imaginária como é possível encontrar em obras do século XVIII) e remete, por exemplo, para uma polémica relativamente recente a propósito do conhecimento, por parte dos autores de alguns dos guias actuais, dos locais que promovem, aproximando significativamente estes dois exemplos, separados por quase três séculos.

Já em 1741, no prefácio dos «Annals d’ Espagne et de Portugal», igualmente da autoria de Juan Alvarez de Colmenar, quando é feita alusão a «Les delices...» é acrescentado que essa obra «étoit infiniment plus recommandable par les Figures, que par la description qu’on y donnoit de l’ Espagne & du Portugal» (Annales, 1741, t1, p. IV)⁴. Os Annals foram editados em Amesterdão na casa «François L’Honoré & Fils», pretendendo “enriquecer” a publicação com “cartas geográficas e muito belas figuras”. De qualquer forma, nestes trabalhos a procura de lugares exóticos e do pitoresco, como Capel sublinha, torna-se uma faceta bem evidente constituindo uma parte importante do interesse pelas viagens no século XVIII.

No «Grand Tour», com uma primeira edição datada de 1749, Nugent começa por sublinhar a importância da procura das descrições exactas e da notícia preciosa que não deverá escapar à curiosidade do viajante, componentes que se inscrevem na «novidade do método» utilizado na obra. A dimensão referente à formação constitui um aspecto incontornável, e ainda que admita que o «gentlemen» deva possuir alguns conhecimentos de geografia, como nem sempre será o caso, são apresentadas descrições gerais dos diferentes países, das pessoas, maneiras, costumes, língua, conhecimentos, arte ou religião, descrição da prosperidade ou declínio do comércio com referência às principais feiras. Entre os assuntos tratados merecem ainda menção a moeda, os meios de transporte, os horários das refeições ou os preços.

Geograficamente, as descrições das várias “jornadas” são iniciadas pela cidade capital, seguindo-se uma passagem pelas diferentes “províncias” até não deixar sem visita qualquer lugar merecer de notícia. Relativamente às descrições dos lugares notáveis “não foram poupados esforços” para as tornar as mais exactas possível, incluindo avaliações pessoais onde as relações de viajantes “aprovados” ou as notas dos melhores geógrafos não estivessem disponíveis. No final das descrições das cidades principais são feitas referências às estalagens mais significativas e às melhores “houses of ac-

⁴ Apesar do comentário depreciativo constante nos «Annales...» sobre a extensão do texto nas «Delices», comparando por exemplo o conteúdo dedicado ao Porto, os dois textos são exactamente iguais e as duplicações / repetições de texto não são todavia exclusivas do caso citado.

commodation”. Um outro aspecto que é objecto de atenção passa pela cartografia e pela inexistência de cartas numa fase em que tecnicamente seria especialmente difícil encontrar soluções satisfatórias neste domínio específico. Afirma Nugent:

We intended to accompany this work with maps, the use of which is so very necessary to travellers; but upon mature reflection, we have altered our mind, as nothing of that sort could be inserted in a book of so small a size, but what must be so paltry and imperfect, as would rather mislead than instruct the reader. Gentlemen ought therefore to be provided with larger maps which they may carry about them without much trouble, by rolling them upon round sticks.

To conclude, as this is the first attempt of the kind towards improving that noble and ancient custom of travelling, a custom so visibly tending to enrich the mind with knowledge, to rectify the judgment, to compose the outward manners, and to form the complete gentleman, it is humbly hoped that the intent may be acceptable to the public, though we should happen to have failed in the execution. («The Grand Tour», 1749, p. VII).

Neste período, e até finais de século, merecem ainda destaque por constituírem obras construídas seguindo uma estrutura diversa, a partir de cartas escritas em 1760 no caso da publicação «A journey from London to Genoa, Through England, Portugal, Spain and France» por Joseph Barette impresso por T. Davis (3^a ed. 1770) ou, mantendo um cunho de dominante pessoal, «An Account of the most Remarkable Places and curiosities in Spain and Portugal» por Udal ap Rhys, impresso por Osborn em 1749. São ainda numerosos os guias de cidade publicados, destacando-se desde logo a «Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto...» por Agostinho Rebelo da Costa (1789) que, entre os motivos para a publicação, para além das muitas inexactidões a corrigir e do repúdio pela cópia sistemática entre autores, evoca a importância do tipo de «obra» ao ponto de terem sido, como afirma, elaboradas descrições de «Pariz, Orleans, Bourdeaux, Marselha [ou de] Londres, Cantorberi [e] Yorck». A cidade do Porto «... merece tão pouco a alguns Geógrafos estrangeiros que absolutamente falam dela com pouca ou nenhuma exactidão. Copiam-se uns aos outros e os erros se multiplicam infinitamente» (Rebelo da Costa, 1789, p. IX).

Muitos dos trabalhos constituem relatos na primeira pessoa que são transformados, rapidamente, numa forma de convite à realização de percursos idênticos, minuciosos apontamentos de viagem para «gozo pessoal» como destinados a «assistir» os amigos quando viajam para o estrangeiro (A Hand-book for travellers on the continent..., Murray, 1836). O arranque dos guias de viagem, todavia, passa também pela consolidação de uma nova fór-

mula e pelo fortalecimento de uma organização em parte proposta no «Grand Tour», que será vulgarizada como o modelo da viagem ao continente.

A VIAGEM AO CONTINENTE

O tema das viagens, tendo entrado indubitavelmente no conhecimento do europeu no século XVIII, já ao longo do século XIX foi-se banalizando passando a constituir algo de mais próximo, desejável e concretizável. A publicação e sucessivas reedições de obras tão diversas como as viagens de James Bruce às nascentes do Nilo, do Capitão Cook pelos mares do sul ou de Norden ao Egipto⁵, constituíram importantes espoletas de um interesse que foi consubstanciado com a melhoria técnica na indústria livreira, com o aumento da facilidade de deslocação pelos estradas, rios e canais europeus, ao que se acrescenta a evolução do transporte ferroviário em particular no segundo quartel do século XIX. Ao conjunto de factos enunciado cabe acrescentar o significado da pacificação europeia posterior a Waterloo, que veio permitir deslocações seguras pelo espaço europeu, nomeadamente pelo sul, mesmo quando eram identificáveis bolsas de insegurança por exemplo nos Alpes em resultado do desmembramento dos exércitos⁶.

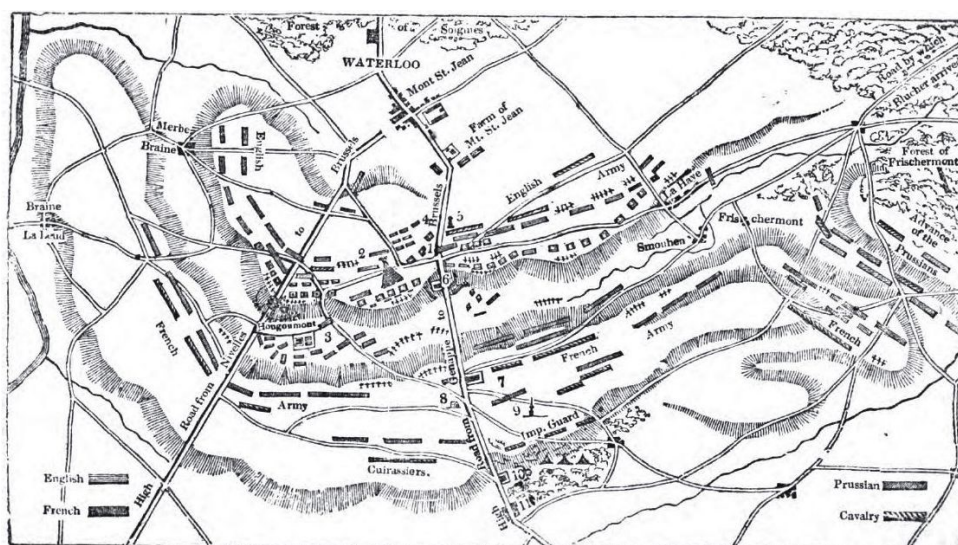


Figura 2. O campo de batalha de Waterloo (Murray, «A hand-book for travellers on the continent: being a guide through Holland, Belgium ...», 1838, p. 153).

⁵ Veja-se por exemplo a *Bibliothèque Portative des Voyages*, Traduite de l'Anglais Par Mm. Henry et Breton, Tome I-XLII, PARIS, Mme Vo LEPETIT, libraire, rue Pavée-Saint-André-des-Arcs, n.º 2. 1817.

⁶ O tema à tratado numa nota - a «Advertisement» - inscrita tanto em «Travels on the continent: written for the use and particular information of Travellers» da obra de Mariana Starke de 1820, editada por Murray como em «Information and directions for travellers on the Continent», uma quinta edição da mesma autora (Paris, Galignani, 1826).

De qualquer forma, a paz libertou as planícies europeias das forças contendoras e os visitantes começaram a chegar à medida que os anos de guerra iam sendo ultrapassados em favor de uma nova vontade de viajar que os países também estimulavam. Benjamin Colbert num interessante texto sobre viagens refere explicitamente a importância da restituição da paz citando um artigo publicado na «The Edinburgh Review, or Critical Journal» referente a Março ... Agosto de 1817. O texto pode ser lido como a chave da explosão das viagens e dos guias de viagem.

«The restoration of peace has, as might have been foreseen, produced a vast number of Books of Travels. When our countrymen are pouring in swarms over every part of the Continent, carrying with them their sons fresh from College, and their daughters full of romance, and eager for composition – when countries which, two or three years ago, were wholly locked up from our inspection, or only accessible to persons of a mere than ordinarily adventurous spirit, now lie as invitingly open to the sober citizen and his worthy family, as Margate or Brighton, it could not but follow that the press should groan with many a Tour – much Travel – and sundry masses of Letters that never paid postage.» «The Edinburgh Review, or Critical Journal». Art. V. Travels through France and Germany, in the Years 1815, 1816, and 1817, comprising a View of the Moral, Political, and Social State of those Countries; interspersed with numerous Historical and Political Anecdotes, derived from Authentic Sources. By J. Jorgenson, Esq. 8vo. pp. 432, Cadell & Davies. London, 1817. p. 371.

Os guias de viagem que marcaram o crescimento deste tipo de publicação incluem autores como Mariana Starke (Itália), Shreiber (Reno), Reichard (França e Bélgica) ou William Beckford (Itália, Espanha e Portugal). Entre os editores, livreiros e impressores avultam claramente Baedeker e Murray, complementados por nomes como Leigh, Engelmann ou Galignani, ainda que Karl Baedeker e John Murray figurem simultaneamente como autores e editores.

As designações das diferentes publicações, também face à diversidade de autores e editores, são muito variadas constituindo uma incontornável evidência do(s) objectivo(s) a atingir na relação com os viajantes. «Travels on the continent: written for the use and particular information of travellers» de Mariana Starke e edição de John Murray, constitui um título que marca as primeiras décadas do século XIX estando na base da consolidação do interesse pelas viagens. Os fundamentos da obra assentam na republicação das «Letters from Italy» pretendendo constituir-se como «Guide for travellers», uma publicação de apoio aos viajantes que regressam ao continente depois da “paz de 1814”. Os guias tornavam-se necessários, segundo Starke, como «testemunho ocular» das alterações que tiveram lugar na sequência

dos acontecimentos dos últimos vinte anos⁷ que alteraram profundamente «a ordem das coisas», no que respeita às estradas, acomodações e obras de arte. Mariana Starke remete para uma das questões mais constantes dos guias, aquela que se refere ao conhecimento pessoal dos locais descritos, dando razão aos “críticos” que referem as cópias sucessivas e despudoradas de textos. Conforto, informação e gastos, na linha do «The Grand Tour», constituem preocupações explícitas no arranque da obra suscitando referências ao alojamento e às estalagens que aumentaram na França, Suíça e Itália ou à qualidade das estradas ao longo das quais «fine bridges» vieram substituir «ferry-boats» particularmente perigosos.

UMA JORNADA PELAS BELEZAS DO LUGAR

As obras recolhidas e consultadas, com dimensões variáveis entre as cerca de duzentas e mais de setecentas páginas, constituem uma notável colecção de soluções com uma diversa capacidade de sedução sobre os visitantes. Da jornada ao itinerário, do turista ao viajante, do prazer ao pitoresco e às belezas, do manual ao guia ou da Escócia ao Reno, a variedade de títulos revela tanto da variedade de autores, editores e tipógrafos, como sobre a diversidade dos turistas, das suas origens e dos seus destinos.

A journey... The tourist's pocket journal... A hand-book for travellers on the continent ... The travellers' guide down the Rhine... An account of the principal pleasure tours ... Black's picturesque tourist ... Guide du voyageur sur ... Itinéraire descriptif et historique des bords du Rhin ... Manuel des voyageurs sur le Rhin ... Manuel du voyageur ... Leigh's new pocket road-book of Scotland ... The beauties of Scotland ...

De qualquer forma, para além das cidades – Londres e Paris – da sempre presente Itália – de Veneza, a Florença, a Pisa e a Roma –, o Reno – da nascente à foz – afirma-se, a partir das primeiras décadas do século XIX, como um destino de eleição, nomeadamente com as publicações dos trabalhos de Schreiber, Joanne e Baedeker. Por meados dos anos cinquenta “graças aos caminhos-de-ferro e aos barcos a vapor, pode-se aí fazer interessantes excursões que não exigem nem muito tempo nem muito dinheiro”⁸. Joanne refere o rápido crescimento dos viajantes no Reno, entre Colónia e Mainz, de

⁷ A «Introdução» está datada de Outubro de 1819. «Travels on the continent ...», 1820, p. xi.

⁸ Traduzido do prefácio de Adolphe Joanne – «Itinéraire descriptif et historique des bords du Rhin du Neckar et de la Moselle», Paris, L. Maison, Editeur, 1854.

18.000 em 1827 para cerca de 1.000.000 em 1853, assente no aparecimento da “Compagnie de Cologne”, a primeira a estabelecer um serviço regular de navegação a vapor, e posteriormente com o início de actividade da “Compagnie de Dusseldorf”, que nasce por finais dos anos trinta⁹.

Quadro 1. Passageiros transportados entre “Mayence” e “Cologne”

Ano	Nº passageiros
1827	18000
1837	150000
1839	487000
1840	636000
1851	800000
1853	± 1000000

Fonte: Adolphe Joanne, 1854, p. Xxxiii

Registe-se, de qualquer forma, que independentemente das referências aos percursos pelo Sul da Europa até ao Mar Mediterrâneo, inclusivamente sendo possível ler, por inícios do século XIX, que os londrinos conheciam melhor Roma do que alguns dos bairros populares da capital britânica, ou o grande interesse por territórios distantes do Médio Oriente, da Ásia ou de Africa, os europeus são confrontados com numerosas publicações sobre o Reino Unido, Escócia ou Irlanda assim como sobre o Reno, da foz à nascente. Estas orientações sublinham que a divulgação das viagens grandemente estimulada pelos transportes, pela vertigem da velocidade e pelo agrado da comodidade, teve na primeira metade do século XIX uma muito significativa expressão de proximidade, para destinos visitáveis em três ou quatro dias com a melhoria dos meios de transporte disponíveis.

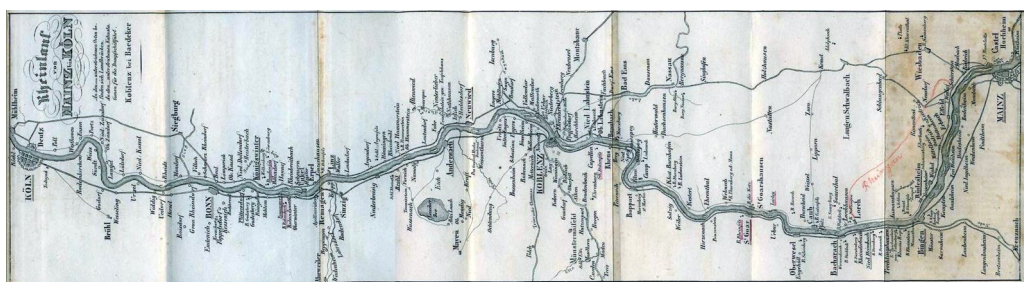


Figura 3. O Reno de Colónia a Mainz

⁹ Adolphe Joanne, 1854, p. xxxiii.

DAS INTENÇÕES DOS AUTORES E DOS INTERESSES DOS VIAJANTES

Exactos, sensatos e sucintos (*accurately, sensibly and succinctly*) são adjectivos empregues pelo periódico *Nation* de Nova York para elogiar o guia Baedeker nos anos sessenta do século XIX. Estes qualificativos transcritos para autopromoção e incluídos em diversas publicações deste editor constituem referências essenciais aos guias de viagem e não apenas deste incontornável editor.

Os debates travados, os comentários produzidos ou as afirmações contidas em diversos prólogos e introduções, bem como os aspectos destacados em trabalhos de investigação, permitem acrescentar outros atributos igualmente relevantes para o sucesso, para a «aceitação», destas publicações a exemplo da fiabilidade da informação e dos autores, pressupondo que o conteúdo dos guias reflecte a experiência vivida nos locais citados. Acresce a dimensão prática ou operativa dos guias, incluindo as preocupações com o preço dos serviços disponíveis tanto do transporte, como do alojamento ou do acesso a locais de visita, bem como preocupações muito claras com a qualidade do alojamento disponível, significando a inclusão na lista dos hotéis uma certificação implícita ao estabelecimento.

O conteúdo dos livros e a qualidade da informação veiculada acarretam igualmente cuidados com a origem e a idoneidade das fontes como está patente na publicação de Murray sobre a Itália do Norte (1858) quando cita explicitamente o recurso a autores de referência sobre arquitectura, história de arte ou arqueologia. Alguns dos lugares visitados justificam igualmente a inclusão de informação sobre produção agrícola – o vinho nos guias Baedeker – e industrial, sobre estradas, pontos de vista – a procura da vista de pássaro em algum campanário como propõe Murray – moeda e passaportes.

Algumas das edições de John Murray, dos anos trinta a cinquenta, transcrevem textos de autores e figuras de referência com “máximas e sugestões” que constituem, acima de tudo, a apologia das viagens com conteúdos que tocam o conhecimento, a formação, a experiência ou o prazer. Assim como é possível negar esse deleite quando no «Handbook for travellers in Portugal» é afirmado, com enorme sobrançeria e seguramente com uma notável proximidade ao sentir da época, que «... um português parece no presente incapaz de compreender a ideia de viajar por prazer através do seu país» (Murray, 1855 ou 1864, p. ix).

Baedeker destaca a opinião da imprensa pondo em evidência algumas das qualidades mais relevantes das publicações como a dimensão adequada a um manuseamento fácil, a quantidade de informação conforme com o interesse do viajante, a purga do excesso de particularidades ou o arranjo e a gestão da cartografia.

«Baedeker's Paris is an excellent book for nine out of every ten visitors

to Paris. It tells all they want, and not more than they want ... Although it contains much letter-press, it will really go easily into the pocket. The maps are very ingeniously managed. Calais, Boulogne, Dieppe and Rouen have all their maps and short remarks. The routes to London, the Rhine and Switzerland are all described. There are also numerous plans». London, 1865. Reader.

«We should be inclined to prefer Baedeker, who judiciously notes briefly the more essential points, but has not room to distract you with too many particulars; and you are not tempted to waste time in reading when you should be looking ... The numerous maps and plans of cities with which the work is furnished are the best and most conveniently arranged we have ever seen in a guide-book». Edinburgh, 1867. Scotsman.

OS GUIAS E A CARTOGRAFIA

“With travelling map”. Esta referência consta da capa do «Handebook for Belgium and the Rhine» de John Murray publicado em Londres em 1852. A inclusão de mapas e plantas¹⁰ nos guias de viagem constituiu um importante argumento de afirmação dos guias e em simultâneo um elemento de distinção entre os diversos projectos editoriais. Sendo certo que a cartografia representa uma pequena parte do saber fazer relacionado com este tipo de publicação, não é menos certo que entre as componentes mais facilmente distinguíveis se encontra a cartografia representada. A cartografia já para Nugent no Grand Tour constituía um instrumento fundamental do viajante mesmo quando o autor escreve ser difícil incluir cartografia adequada em publicações de tão reduzidas dimensões ainda que este desafio possa ter sido superado seguramente em Londres e em Paris na segunda metade do século através de plantas publicadas em tiras paralelas desdobráveis.

A cartografia traduz, no entanto, bastante mais da evolução dos guias de viagem na medida em que se torna evidente ao longo do século XIX uma redução do número de páginas e o aumento dos mapas e plantas. O aumento dos guias ocorre com o aumento da experiência das casas editoras e constitui um elemento distintivo das publicações objectivamente com maior divulgação a exemplo dos guias Baedeker, Murray, já citados, ou dos guias Joanne. A informação é apresentada de forma mais ajustada às viagens a realizar e perde um pouco do carácter enciclopédico que possa ter exibido essencialmente ao longo do século XVIII e parte do século XIX, sendo possível, a partir da estrutura de um único guia, publicar diversos outros.

¹⁰ A utilização dos termos «mapas» e «plantas» representa uma tradução expedita, sem outras preocupações conceptuais, de «maps» e «plans» das versões em língua inglesa, enquanto em francês são empregues «cartes» e «plans» e em alemão «karten» e «planen».

O «Itinéraire descriptif et historique des Bords du Rhin...», de Adolphe Joanne, «renferme un véritable atlas – quinze cartes e douze plans de villes – qui a été dressé et gravé tout exprès, d’après les meilleures cartes allemandes, par M. Dufour, Mademoiselle Marie Dufour, MM. Gérin, Sengteller et Langevin» (Joanne, 1854, pp. j-k). As cartas incluídas no trabalho servem de suporte aos itinerários descritos com a sucessão de etapas assinaladas e descritas.

No Manual do viajante na Suíça, Joanne dedica alguns parágrafos da introdução a uma avaliação das diversas cartas disponíveis que podiam, à época, ser utilizadas pelos visitantes. É feita referência logo na página de título à inclusão da carta de Keller, por ser a única “transportável”, ainda que no capítulo “H” a propósito de “Cartas e plantas” seja afirmado que a referida carta não merecia a reputação de que gozava na medida em que tinha sido mal gravada e era muito inexacta.

A relação dos guias com a cartografia, de qualquer forma, será mais facilmente analisada a partir da informação disponível para os guias Baedeker. Reunindo dados a partir de páginas promocionais dos guias, de consultas em bibliotecas digitais, da consulta do catálogo da “Library of Congress” sobre os livros de bolso (hand-books) Baedeker e o endereço electrónico bdkr.com, foi possível identificar a estabilização do número de páginas dos livros guia, inclusivamente com diminuições entre os anos cinquenta e os anos noventa, e o aumento do número de mapas e plantas.

A cartografia tanto através do número de mapas como de plantas aumentou significativamente a partir dos anos cinquenta correspondendo também ao aumento do número de guias editados. Torna-se claro que a car-

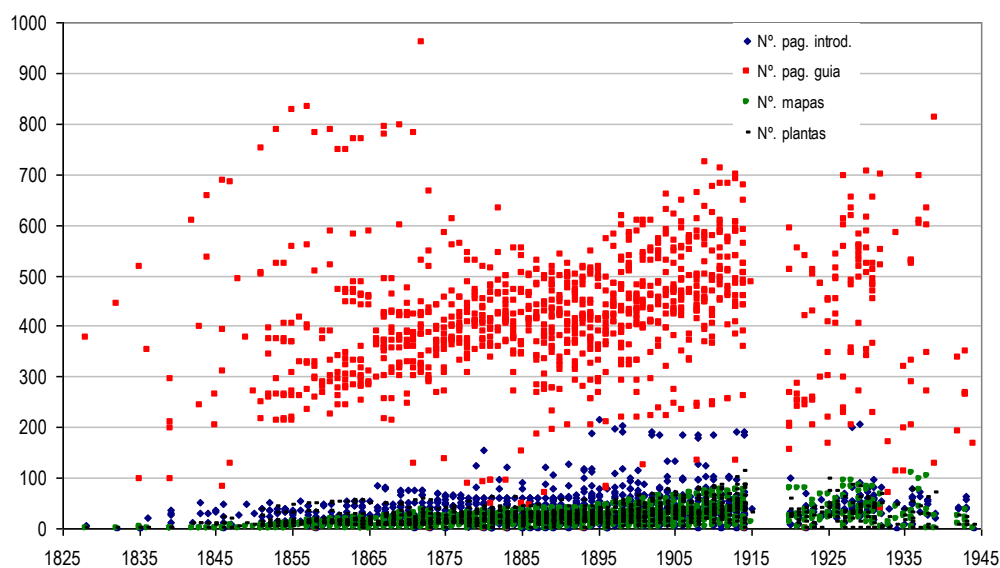


Figura 4. Evolução do número de páginas, mapas e plantas dos guias Baedeker.

tografia constitui o mais forte elemento de diferenciação dos guias, substituindo amplamente a iconografia de períodos anteriores e, admitindo como verosímeis as afirmações de críticos e autores, com a aceitação e satisfação geral dos viajantes.

Acresce que a cartografia para além da estrutura que foi estabilizada pelos anos 30, ainda que com aproximações a obras anteriores como é exemplo o «Grand Tour», constitui um dos elementos com maior significado na mudança a que se vai assistindo, inclusivamente na forma de comunicação com os viajantes.

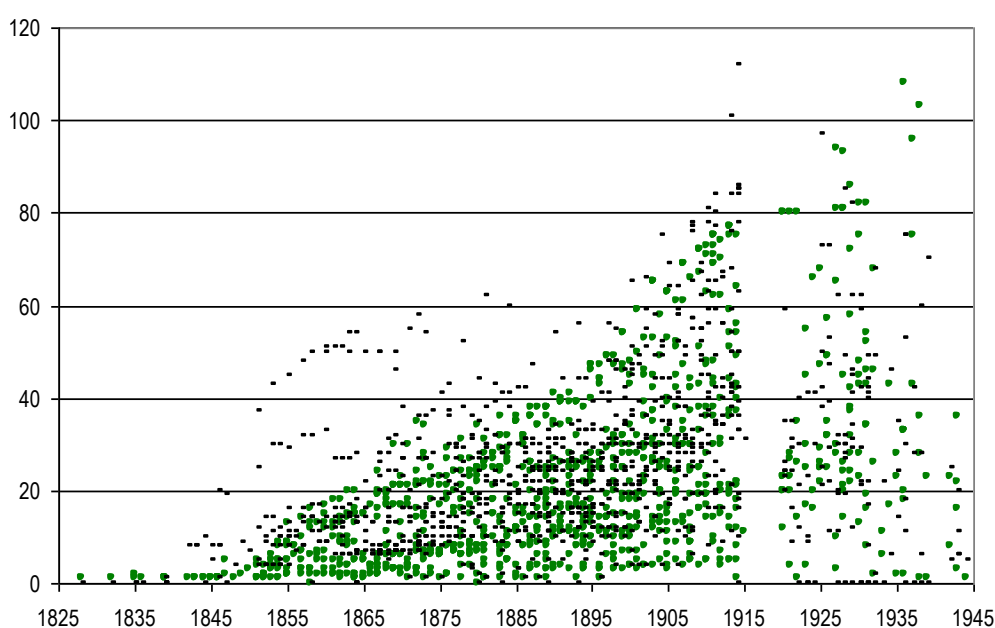


Figura 5. Evolução do número de mapas e plantas incluídos nos guias Baedeker.

Entre os elementos mais destacados introduzidos pelos guias Murray sublinhe-se, pelos anos cinquenta, a organização da informação a partir de uma quadrícula de referência inscrita em cartas do «Hand-book for travelers on the continent...» como as de “Amsterdam” ou “Antwerp”, identificáveis pelo menos a partir de 1853. Na primeira é utilizado o sistema de coordenadas A1 / H6, enquanto na segunda as coordenadas inscritas são Aa / Hg, ambas gravadas por J. & C. Walker. A gestão da informação nas cartas dos guias Baedeker passa inicialmente pela inscrição de uma numeração que acompanha os edifícios e monumentos mais importantes, lista inscrita na mesma página da carta, permitindo dessa forma agilizar a leitura por parte dos utilizadores dos livros. Pelos anos 60 são identificáveis modos de comunicação nos guias Baedeker semelhantes aos dos guias Murray.

A cartografia tem de qualquer forma um significativo papel na forma-

ção de base, contribuindo para clarificar a organização da viagem pelos menos entre os mais inexperientes. No guia dos «Bords do Rhin... » afirma-se que as cartas não sendo demasiado detalhadas serão suficientes para orientar o estrangeiro, que fará bem em marcar previamente os edifícios e locais a visitar com “lápiz vermelho”, preparando uma síntese dos percursos a seguir (Baedeker, 1862, p. iv).

LANÇAR DEBATES FUTUROS

O reverendo John Wilson Cunningham na obra «Cautions to Continental Travellers», de 1818, alertava para os perigos da moda das viagens e da contaminação de costumes a que estariam expostos os mais de 90.000 ingleses que, depois de 1814 apenas em dois anos, partiram para destinos continentais. O aviso, obviamente, não foi suficientemente atempado ou levado em linha de conta e a moda das viagens turísticas rapidamente se vulgarizou. Anos volvidos, os sucessores desses pioneiros, no registo de alguns cronistas, transportavam na bagagem um Murray e um Byron, obras que definiam balizas entre a orientação e o sentimento.

Viajantes de outras nacionalidades percorriam do mesmo modo esta Europa em fase de consolidação de novos processos organizativos pelo Reno, pela Suíça ou pela Itália, na medida em que eram fortalecidas as fundações de um continente a «encolher» através da instigação de um trinómio constituído pela paz, pelas estradas e pela velocidade. A este conjunto deve ser sobreponível uma outra dimensão que assegura a relação entre viagens, cartografia e turismo, realçando aspectos centrais do processo de evolução civilizacional intensificado ao longo do século XIX e que os elementos apresentados ao longo deste trabalho permitem evidenciar. Os dois planos evocados firmam-se no cruzamento com os grandes acontecimentos do século XIX – do vapor às exposições universais – na vontade de conhecer que agora parece transcender amplamente o “selecto” e restrito grupo integrado por uns quantos “tourists”, em fase de formação.

Pelos anos quarenta e cinquenta do século XIX, o forte crescimento das viagens, que por exemplo os números dos passageiros transportados no Reno evidenciam, foi acompanhado também pelo crescimento da publicação de guias de viagem e em simultâneo pelo aumento do número de cartas que os integram, constituindo um facto em evidência nos dados disponíveis. Os fragmentos de leitura e de pesquisa “carreados” permitem, de alguma forma, colocar em evidência neste texto o peso e a importância crescente da cartografia inscrita nos livros guia a partir de meados dos anos cinquenta até finais do século. Ficam por tratar, de qualquer forma, diversos aspectos relevantes sobre o percurso dos autores, dos editores, dos distribuidores ou dos produtores de cartografia. Ficam igualmente por tratar as relações entre os

editores e os processos de tradução e distribuição, assim como será ainda necessário discutir o problema da cópia e das sérias acusações trocadas entre autores e editores, entre as quais avulta a denúncia de Louis Maison acerca do plágio de Baedeker ao trabalho de Joanne sobre o guia da Suíça.

Finalmente, torna-se evidente que os livros-guia, dispensando floreios de erudição e dispensando o excesso de informação, foram ao indispensável, encontrando-se em torno da cartografia uma importante ferramenta de apoio aos viajantes, muito para além do “tourist” como em diferentes momentos foi sublinhado neste texto, e simultaneamente uma incontornável vertente de inovação, em debate e apuramento pelo menos desde os trabalhos do século XVIII, que orientou o “mergulho” no conhecimento de novos países e no prazer da viagem tendo por parceiros inumeráveis livros-guia.

BIBLIOGRAFIA E FONTES (IMPRESSAS E ELECTRÓNICAS)

- BAEDEKER, Karl – *A Handbook for travellers on the Rhine, from Switzerland to Holland*, London / Coblenz, J. Murray / K. Baedeker, 1861, 260 p.. url: <http://www.google.com/>
- BAEDEKER, Karl – *Les Bords du Rhin depuis Bâle Jusqu'à la frontière de Hollande*, 5^a ed., Coblenz, K. Baedeker, Éditeur, 1862, 334 p.. url: <http://www.google.com/>
- Baedeker's handbook(s) for Travellers. A bibliography of English editions published prior to World War II.* Library of Congress Cataloging in Publication Data, Williamhouse-Regency, Inc. 1975, Greenwood Press. 1976.
- BARETTI, Joseph – *A journey from London to Genoa, Through England, Portugal, Spain and France*, 3^a ed., T. Davis, 1770.
- BEEVERELL, James – *Les Delices de la Grand Bretagne & de L'Irlande*, Leide, Pierre Vander Aa, 1707.
- CAPEL, Horacio – *Geografia y arte apodémica en el siglo de los viajes*, «Geo Crítica», Universidad de Barcelona, Año IX. Nº 56, Marzo de 1985. <http://www.ub.edu/geocrit/geo56.htm>
- COLBERT, Benjamin – *Bibliography of British travel writing, 1780 – 1840, the European tour, 1814–1818 (excluding Britain and Ireland)*. http://www.cardiff.ac.uk/encap/journals/corvey/articles/printer/cc13_n01.html
- COLMENAR, Juan Alvarez De – *Les Delices de L'Espagne Et Du Portugal*, Leide (Leiden), Pierre Vander Aa, Tome 1- 5, 1707.
- COLMENAR, Juan Alvarez De – *Les Delices de L'Espagne Et Du Portugal, Nouvelle edition, Revüe, Corrigée et beaucoup Augmentée*, Leide, Chez Pierre Vander Aa, 6 Tomes, 1715.
- COLMENAR, Juan Alvarez De – *Annales d'Espagne et de Portugal*, Amsterdam, François L'Honoré & Fils, 1741 (quatro volumes).
- COSTA, Agostinho Rebelo da – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto*, Porto, 1789.

- CUNNINGHAM, J. W. – *Cautions to continental travellers*, 2^a ed, London, 1823 (1^aed. 1818).
<http://www.archive.org/>
- DEVY-VARETA, Nicole – *Les Voyages de savants en Europe et le développement des idées géographiques dans le Portugal du XIXe siècle*, «Finisterra», XXXIII, 65, 1998, pp. 175-183.
- FÚSTER, Luís Fernandez – *Historia general del turismo de masas*, Alianza Editorial, 1991.
- GARCIA, João Carlos; MOREIRA, Luís Miguel – *El geógrafo trabaja en su casa: espaços portugueses na produção cartográfica de Tomás López*, «Península. Revista de Estudos Ibéricos», n.º 5, 2008: 103-125. <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/4709.pdf>
- HINRICHSEN, Alex W. – *Baedeker's Travel Guides 1832-1990*, 2nd edition, 2008. url: bdkr.com.
- JOANNE, Adolphe – *Guide du voyageur en Europe*, 2^a ed., Paris, Hachette, 1867, 984 p..S.
- JOANNE, Adolphe – *Itinéraire descriptif et historique des bords du Rhin du Neckar et de la Moselle*, Paris, L. Maison, Editeur, 1854.
- JOANNE, Adolphe – *Manuel du voyageur en Suisse et dans la vallée de Chamonix*, 11^a ed., Paris, L. Maison, 1853, 544 p..
- LEMA, Paula Bordalo – *Desde a origem, uma geografia das viagens*, «Finisterra», nº XXXIV, 67-68, 1999, pp. 37-45.
- MATOS, Ana Cardoso de; SANTOS, Maria Luísa F.N. dos – *Os guias de turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais de século xix às primeiras décadas do século xx)*, Geo Crítica, Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, núm. 167, 15 de junio de 2004. <http://www.ub.edu/geocrit/>
- MURRAY, John – *A Handbook for travellers on the continent: being a guide to Holland, Belgium, Prussia, and Northern Germany and along the Rhin, from Holland to Switzerland*, London, 1836, 462 p..
- MURRAY, John (ed.) – *A Handbook for travellers on the continent: being a guide to Holland, Belgium, Prussia, Northern Germany and the Rhin from Holland to Switzerland*, 9^a ed., London, John Murray, 1853, 567 p..
- MURRAY, John (ed.) – *A Handbook for travellers in Northern Italy*, Seventh Edition, London, 1858.
- MURRAY, John (ed.) – *A Handbook for travellers in Portugal*, London, 1855.
- MURRAY, John (ed.) – *A Handbook for travellers in Portugal*, Third Edition, London, 1864.
- NUGENT, Thomas – *The grand tour. Containing an exact description of most of the cities, towns, and remarkable places of Europe*, London, S. Birt, Volume 1-4, 1749.
- PEQUEGNOT, A . – *L'Indispensable, ou nouveau Conducteur des Étrangers dans Paris*, Paris, Danlos Editeur, 1842.
- RAUCH, André – *Le voyageur et le touriste*, «In Situ» [En ligne], 15, 2011, mis en ligne le 29 juin 2011. <http://insitu.revues.org/533>.
- ROGISSART, A. de – *Les Delices de L'Italie*, Leide, Pierre Vander Aa, 1706.
- STARKE, Mariana – *Information and Directions for Travellers on the Continent*, Fifth Edition, Paris, A. and W. Galignani, 1826.
- STARKE, Mariana – *Travels on the continent: written for the use and particular information of Travellers*, London, John Murray, 1820.

Luís Saldanha Martins

SERRANO, Maria del Mar – *Viajes y viajeros por la España del siglo XIX*, «Geo Crítica», Universidad de Barcelona, Año XVII. Número: 98, Septiembre de 1993. <http://www.ub.es/geocrit/menu.htm>

RHYS, Udal Ap – *An Account of the most Remarkable Places and curiosities in Spain and Portugal*, London, J. Osborn, 1749.

VERDIER, Nicolas – *Les formes du voyage: cartes et espaces des guides de voyage*, «In Situ» [En ligne], 15, 2011, mis en ligne le 29 juin 2011. URL : <http://insitu.revues.org/573>.

ENDEREÇOS ELECTRÓNICOS POR URL: (UNIFORM RESOURCE LOCATOR)

<http://openlibrary.org/works/>

<http://www.archive.org/>

<http://www.bdkr.com/>

<http://www.google.com/>

* MARTINS, Luís Saldanha (2011), “Os guias de viagem, a cartografia e os fundamentos de turismo”, *Atas do IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, FLUP, 9 a 12 de Novembro (<http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/113.pdf>), ISBN: 978-972-8932-88-6.

Cartografia, Progresso e Turismo: apontamentos sobre o “Mappa Excursionista de Portugal” de 1907

Luís Paulo Martins | Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no V SLBCH, Petrópolis, 2013 **

RESUMO

O «Mappa excursionista de Portugal» publicado pela Sociedade Propaganda de Portugal, em 1907, constitui a base do debate promovido ao longo deste texto. Pretende-se, no essencial, cruzar linhas de conhecimento entre a cartografia e o turismo sobretudo na medida em que constituem componentes integrantes do processo de desenvolvimento tão do gosto das elites da transição de século.

Esta primeira década do século XX viu, por isso, ser consolidado em Portugal um novo interesse pelas viagens e o acesso a documentos cartográficos de ampla difusão como a Carta da União Velocipédica Portuguesa ou o «Mappa de Portugal para o automobilismo».

O Mappa Excursionista surge assim com características semelhantes a outras cartas temáticas com uma base que, ancorada na descendência da Carta Geographica de Portugal publicada em 1865, sustenta a importância em conhecer as terras e as paisagens do país muito em particular as localidades, praias e termas que integravam a lista de «Logares» proposta pela SPP no início de século.

ABSTRACT

The "Mappa excursionista de Portugal" (Excursionist Map of Portugal) published by the Society Propaganda of Portugal, in 1907, represents the basis of debate promoted thru this text. It is intended, essentially, cross lines of knowledge between cartography and tourism in particular since they are integral components of the development process as is promoted by the elites in century transition.

This first decade of the twentieth century saw therefore be consolidated in Portugal a new interest in travel and the access to cartographic documents of wide distribution, as the map of Portuguese Cycling Union or Portuguese Map to the automobile.

The Excursionist Map of Portugal thus emerges with similar characteristics to other thematic maps with a base that is anchored in the Carta Geographica of Portugal published in 1865, supports the importance of knowing the country and

landscapes of the country very particular localities, beaches and spa which comprised the list proposed by the SPP at the beginning of the century.

Tempos de vertigem marcaram o arranque do século XX em Portugal. Homens de bem defensores do progresso aspiravam a um país novo que rompesse com as dependências e que se afirmasse pelo desenvolvimento e reconhecimento nacionais e internacionais.

Um Portugal a encolher pelos avanços nos transportes, com perto de 2400 quilómetros de linha férrea em exploração ou com os sucessos da navegação marítima, inspirava novas e audaciosas iniciativas.

Progresso reclamava-se! O discurso entusiasmado e entusiasmante sucedia-se sobre o crónico atraso de Portugal, a fraca exploração de recursos ou a promoção do património pátrio, diversificando-se quer os temas quer os fóruns. Em posição de destaque encontra-se a Sociedade Propaganda de Portugal, que arrancou em 1906, apostando na difusão de uma imagem renovada do país - um Portugal no caminho mais próximo entre a Europa e a América.

O progresso num Portugal a “ encolher” justificava também o aparecimento de novos instrumentos de trabalho e, em simultâneo, de identificação nacional. Os trabalhos desenvolvidos nas últimas décadas do século XIX de «triangulação fundamental e nivelamento de precisão» pelos serviços geodésicos nacionais permitiram alicerçar a publicação de um conjunto de cartas temáticas, sintomáticas do progresso experimentado pelo país nos caminhos-de-ferro, na distribuição postal, na circulação automóvel ou na circulação velocipédica.

Chegar fácil e rapidamente aos mais diferentes pontos do país significou também a aquisição de uma consciência nacional e da manifestação de orgulho pelas «belezas» que povoavam um país tão desprezado sobretudo por aqueles que continuavam a incluir no estatuto social a visita ao estrangeiro na velha linha do «grand tour». Daí a importância e o significado da carta excursionista de Portugal publicada pela SPP como manifesto sobre as imensas qualidades dos «Logares que merecem ser visitados» em 1907.

A «PROPAGANDA DE PORTUGAL» E O MAPPA EXCURSIONISTA

A «Sociedade Propaganda de Portugal» (SPP) editou «fora do texto», com o primeiro número do «Boletim» «O Mappa de Portugal» designado «Mappa Excursionista de Portugal». A SPP foi fundada em Fevereiro de 1906 e o «N.º 1» do «Boletim da Sociedade de Propaganda de Portugal» foi publicado em Julho de 1907, um ano depois da publicação do «Decreto de appro-

vação dos Estatutos» no Diário do Governo de 18 de Julho de 1906.

Entre os fins perseguidos pela Sociedade incluía-se o «... desenvolvimento intellectual, moral e material do país e, principalmente, esforçar-se por que elle seja visitado e amado por nacionaes e estrangeiros»¹.

O grande e principal impulsionador deste projecto, de difícil e longa gestação, foi Leonildo de Mendonça e Costa que desde 1888 acalentava a ideia de criar uma «instituição idêntica» aquela responsável por produzir um «album de vistas e descrições... das cidades austriacas» que era disponibilizado no «único comboio de luxo que saia da nossa capital» em direcção a Madrid e encontrado por Mendonça e Costa numa viagem Lisboa – Barcelona².

O «Mappa excursionista» foi distribuído aos associados da «Propaganda de Portugal» mas igualmente enviados aos caminhos de ferro para poder ser afixado como instrumento informativo para os visitantes utentes dos comboios nacionais. O documento publicado foi-o no quadro das acções de divulgação empreendidas pela SPP com a firme intenção de «fazer a propaganda do nosso paíz, promover n'elle os melhoramentos necessarios para o tornar visitável por estrangeiros e desenvolver o gosto pelo excursionismo em Portugal»³.

Os trabalhos da SPP foram sendo alargados desde a informação geral ao comércio hortícola, ao estabelecimento do «sud-express»⁴ com frequência diária ou ainda a promoção do porto de Lisboa para as ligações transatlânticas com Buenos-Ayres. A sociedade adquiriu algum protagonismo na promoção hoteleira, nomeadamente através da criação de um Guia Prático, nos esforços para a abolição dos passaportes facilitando a circulação fronteiriça, promovendo excursões para sócios e estrangeiros ou, ainda, editando «um folheto ilustrado sobre Portugal, ... impresso a expensas da Companhia Real e da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, e que foi redigido pelo habil especialista d'esse genero litterario, o sr Marcel Monmarché»⁵.

Em Janeiro de 1910 no número 1 do 4º ano de publicação o «Mappa excursionista» é republicado sem alterações no mapa ainda que na nova versão esteja inscrito um texto apologético de apresentação. «Todo o bom Portuguez deve pertencer á Sociedade Propaganda de Portugal cujos fins são: Promover o desenvolvimento intellectual, moral e material do país, tornal-o conhecido, admirado e amado por nacionais e estrangeiros e facilitar excursões e outras vantagens aos sócios. - Sede em Lisboa, rua Garrett, 103, 2º. A frase, como seguramente ficou evidente, corresponde a parte da justifi-

¹ vd. o Artigo 1º dos Estatutos da “Sociedade Propaganda de Portugal” publicados no Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa, N.º 1, Julho 1907, pp. 7-10.

² L. Mendonça e COSTA – Apontamentos para a historia da “Propaganda Portugal” in Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 1.

³ Acta da sessão inaugural em 26 de fevereiro de 1906. in Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 5.

⁴ O «sud-express» realizava o trajecto Lisboa – Hendaye – Paris.

⁵ Relatório da direcção provisoria apresentado á assembleia geral de 18 de dezembro de 1906. in Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 12.

cação para a reunião promovida por Leonildo de Mendonça e Costa, apresentada aos sócios fundadores da Propaganda de Portugal e transcrita para a acta da sessão de 28 de Fevereiro de 1906.

A CARTOGRAFIA TEMÁTICA E O MAPPA EXCURSIONISTA

Embora existam exemplares de cartografia temática anteriores, a proliferação de cartografia sobre os mais variados temas foi potenciada apenas a partir da segunda metade do século XIX, decorrendo quer da publicação das 37 folhas da Carta Corographica do Reino, na escala 1:100.000, iniciada por Filipe Folque em 1856 e terminada em 1904, quer, particularmente, da divulgação da Carta Geographica de Portugal, na escala 1:500.000, publicada em 1865 pelo então Instituto Geographico.

Por um lado, utilizando alguns dos exemplos mais importantes, a Carta Corographica do Reino serviu de fonte para a elaboração da Carte Hypsométrique du Portugal 1900 de Paul Choffat⁶ e foi um dos apoios para o labor cartográfico de dois renomados geógrafos portugueses, Amorim Girão e Orlando Ribeiro, ambos procurando a identificação e destrição de lugares em mapas representando a população dos censos de 1940, o primeiro no seu esforço de delimitação de freguesias e o segundo procurando o posicionamento mais adequado para os pontos utilizados como simbologia cartográfica.

Por outro lado, como tem sido recorrentemente referido⁷, a Carta Geographica de Portugal transformar-se-ia num documento incontornável da história da cartografia temática portuguesa, fornecendo a primeira imagem contemporânea da totalidade de Portugal Continental, referenciada como “relativamente exacta” por Maria Helena Dias (1998, p. 7), no contexto instrumental e de conhecimento da época, e constituindo a base cartográfica, necessária e fundamental, ao desenvolvimento da cartografia temática portuguesa debruçada sobre regiões ou a totalidade de Portugal Continental. A partir dela, cartografaram-se outros levantamentos, tratando da geologia, da morfologia, da constituição e ocupação do solo, dos cultivos e coberturas vegetais, da climatologia, entre tantos⁸. Sobre bases dela extraídas proliferaram mapas temáticos, publicados como documentos cartográficos isolados ou inseridos em estudos, em relatórios e em publicações periódicas e relativos às mais variadas áreas de actividade, dos caminho-de-ferro às estradas, aos faróis ou aos observatórios meteorológicos, como o exemplificam os ma-

⁶ Paul CHOFFAT – *Aperçu de la Géologie du Portugal*, in B. C. CINCINNATO DA COSTA; D. LUIZ DE CASTRO (direc.) - LE PORTUGAL AU POINT DE VUE AGRICOLE, Lisbonne, Imprimerie Nationale, 1900, pp. 1-50.

⁷ https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/fernandes_marques_cartografar-para-compreender.pdf. (MARQUES, H. e FERNANDES, M. G., 2009).

⁸ Maria Helena DIAS, 1998, pp. 33-45.

pas inseridos ao longo das centenas de números da Revista de Obras Publicas e Minas e do Boletim da Direcção Geral da Agricultura. Os documentos cartográficos eram da responsabilidade das mais variadas secções e direcções-gerais do Estado, mas também de empresas e de indivíduos, promovendo-se diversa qualidade cartográfica.

Como referenciamos noutros contributos, entre os exemplos conhecidos que se apoiaram na Carta Geographica de Portugal, refiram-se os vários mapas de círculos proporcionais, a “Carta de Portugal com a situação dos observatórios meteorológicos” (1905), o “Plano Geral da Illuminação da Costa marítima do Continente do Reino” (1906), os dois exemplares da “Carta Vinicola de Portugal, Produção aproximada, Media 1884 a 1888”, de Gerardo Péry e de 1890, bem como os mapas insertos no Portugal au point de vue agricole, coordenado por Cincinnato da COSTA e D. Luiz de CASTRO (1900) ou as Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas, de Bernardino de Barros Gomes (1878), publicadas na escala de 1:2.250.000 e consideradas, por Suzanne DAVEAU (1995, p. 165), como “o primeiro atlas temático publicado em Portugal” e também, por Nicole DEVY-VARETA e João C. GARCIA (1990, p. VII), como uma “síntese pedagógico-científica” valiosa e enquadrável “numa preocupação que tende a crescer durante a segunda metade do século [XIX]: melhorar o ensino”.

A todos devem acrescentar-se, no contexto desta comunicação, o «Mappa de Portugal para o automobilismo» publicado pela Colonial Oil Company com Manuel Egreja como gravador (1905), a «Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro» sob a coordenação e desenho de Henrique Loureiro e gravação de Pires Marinho, publicado pela União Velocipédica Portuguesa (1905), a «Carta de Portugal com a rede ferro-viaria, Principaes thermas e pontos de interesse a visitar» de Tavares Pereira (1907) e, naturalmente, também o «Mappa Excursionista de Portugal», que é reproduzido em anexo⁹.

O MAPPA EXCURSIONISTA E A «FAMÍLIA» CARTOGRÁFICA

Trata-se de um documento cartográfico cujas características evidenciam claramente a sua filiação e os seus objectivos. Assim, a comparação visual com outros documentos permite afirmar que, embora a sua base cartográfica não decorra linearmente da Carta Geographica de Portugal de 1865, o Mappa Excursionista, como noutros casos, também deve a sua existência àquela carta, mesmo se de forma indirecta, por interpostas cópias reduzidas, como por exemplo, a partir da Carta de Portugal, na escala de 1:1.000.000, gravada em 1871 na Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, por Mesquita Samora, a partir da Carta Geográfica na escala de 1:500.000. A car-

⁹ As referências reproduzidas integram a «Biblioteca Nacional Digital».

ta de 1871 serviu de base para a Carta de Distribuição de espécies florestais, de 1881, e poderá ter-se relacionado também com a Carta Xylographica de Portugal, de 1876 e de Bernardino Barros Gomes.¹⁰ Aliás, mais do que a comunhão do posicionamento de alguns elementos, como o caso do título à época normalmente localizado no quadrante superior esquerdo, têm em comum a sequência de linhas paralelas de contorno das formas do litoral.

Para todos os efeitos, o Mappa Excursionista assenta numa base cartográfica pertencente à “família” da Carta Geographica de Portugal, mesmo que certamente por descendência indirecta e ainda atenuada por intencional simplificação, visando objectivos específicos e claros de divulgação massificada, nomeadamente em todas as infra-estruturas associadas ao caminho-de-ferro, o elemento em que assenta a concepção do documento da Sociedade de Propaganda de Portugal. De facto, logo na primeira observação do mapa se percebe que as opções em relação à simbologia pretendem relevar a rede ferroviária, o ainda principal meio de transporte coevo, representado com um vermelho de maior cromatismo, em torno do qual foi construído o Mappa Excursionista. Note-se, aliás, como reforço da importância do caminho-de-ferro, a ausência, na legenda, da referência às caldas de Chaves, pois o comboio ainda chegava apenas a Pedras Salgadas. Depois, em camadas visualmente secundarizadas, as redes de estradas reais e “districtaes” pela ausência de cor e a informação hidrográfica por um azul de baixa intensidade, ambas convenientemente simplificadas. As cores, além dos condicionalismos técnicos da época, denotam o conhecimento das convenções internacionais já acordadas, nomeadamente em relação ao relevo, o qual, enquadrado na intenção do documento, é representado de forma simplificada, talvez excessivamente, esquecendo as curvas de nível e retomando opções antigas de delimitação de cumeadas e de sombreamento, ainda escolhidas e características nos manuais escolares coevos.

Temos, enfim, um documento cartográfico relevante no contexto de um tema que começava a afirmar-se como importante actividade cultural e económica num Portugal com frequência afastado das grandes tendências internacionais.

O TURISMO, A SPP E OS PRIMÓDIOS DO TURISMO

A organização central do turismo português dava os primeiros passos com a criação da «Sociedade Propaganda de Portugal» e logo desde o arranque ficou patente alguma dificuldade de articulação entre a expectativa central promovida pelas figuras que criaram a SPP e a realidade concreta do país.

¹⁰ Maria Helena DIAS, 1998, p. 38.

A lista dos «Logares que merecem ser visitados», criada através de critérios que os documentos disponíveis não permitiram ainda identificar, omitem algumas das principais cidades do país enquanto algumas das localidades mais dinâmicas e empenhadas na captação de visitantes são esquecidas, a exemplo da Granja, Óbidos, Marvão ou Castelo de Vide. Duma forma geral o Alentejo e o «Reino do Algarve», que merecem referência por exemplo nos guias Murray¹¹ ou Baedeker¹², apenas vêem destacados Évora e Monchique, enquanto internacionalmente lugares como Estremoz, Vila Viçosa, Beja, Faro ou Vila Real de Santo António, são indicados nas páginas destes guias de referência.

Acresce que relativamente às «águas minerais e praias principais» as propostas de visita divergem de algumas das «autoridades» incontornáveis de períodos anteriores ou de propostas provenientes de outras fontes coevas. Ramalho Ortigão nas obras «As praias de Portugal» e «Banhos de Caldas e Águas Minerais» apresenta um rol de propostas bastante diferente das incluídas no mappa excursionista, enquanto na «Carta de Portugal com a rede ferroviária, Principaes thermas e pontos de interesse a visitar» a lista da termas é bem mais diversificada indicando a Curia, S. Pedro do Sul ou Melgaço excluídas da proposta da «Propaganda de Portugal». O Luso, as Caldas da Saúde, Monfortinho ou as Termas do Peso, de qualquer forma, não surgem neste período nas indicações identificadas sabendose a importância de alguns estabelecimentos hoteleiros nestes lugares termais. Quanto às praias é evidente a orientação a Norte na procura de lugares mais temperados e concorridos, sublinhando-se o reduzido interesse na costa alentejana ou algarvia.

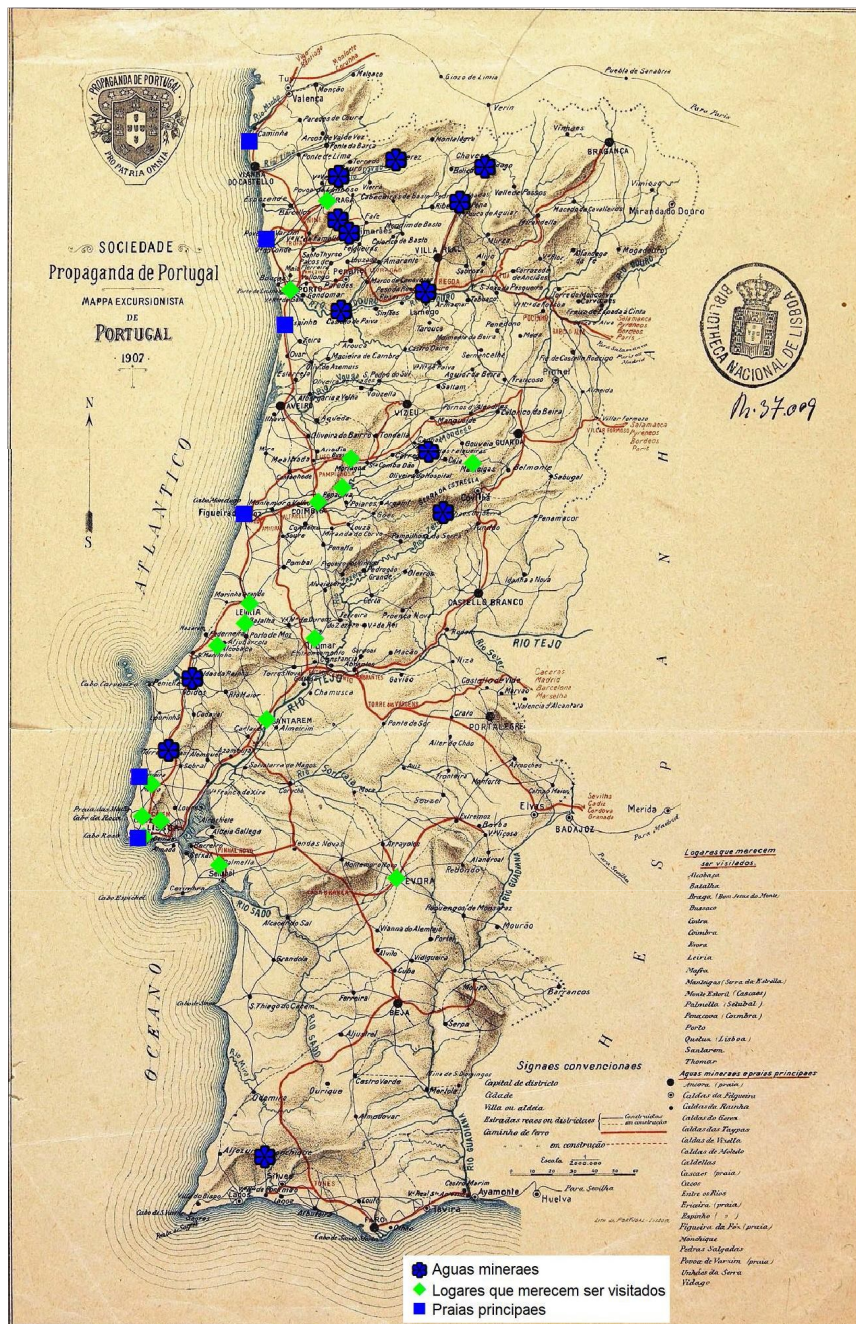
O Mappa Excursionista parece constituir, ainda, um excelente exemplo das características que tão bem marcam a oposição entre políticas nacionais e locais e, por maioria de razão, a organização do turismo nacional. Ou seja, tornam-se evidentes as dificuldades em estabelecer consensos no plano nacional – independentemente de não serem questionáveis neste quadro as boas intenções dos responsáveis da «Propaganda de Portugal» – e a enorme apetência para filtrar diferenciadamente a realidade nacional valorizando ou desvalorizando de modo discricionário as iniciativas e as dinâmicas locais.

O Mappa excursionista, finalmente, representa a capacidade da SPP colocar ao serviço do turismo os instrumentos que o início do século XX foi banalizando, representa o esforço de desenvolvimento do país num somatório de iniciativas individuais mais ou menos consequentes, promove a difusão da rede ferroviária e rodoviária ainda em expansão, articulando a maioria das localidades do território nacional, como, por último, fixa algumas das contradições do percurso do turismo português, com iniciativas raramente sintonizadas entre o nacional e o local, e por vezes a divergir das opções centro europeias em matéria de viagens e turismo.

¹¹ A Handbook for Travellers in Portugal, London, John Murray, 1887, p. 331.

¹² Karl BAEDEKER - SPAIN AND PORTUGAL HANDBOOK FOR TRAVELLERS, LEIPSIC, 1913.

O Mappa Excursionista parece constituir, ainda, um excelente exemplo das características que tão bem marcam a oposição entre políticas nacionais e locais e, por maioria de razão, a organização do turismo nacional. Ou seja, tornam-se evidentes as dificuldades em estabelecer consensos no plano nacional – independentemente de não serem questionáveis neste quadro as boas



Lugares de visita propostos pela «Propaganda de Portugal»

Cartografia, Progresso e Turismo: apontamentos sobre o “Mapa Excursionista de Portugal” de 1907



«Mapa excursionista de Portugal 1907»
 Fonte: SPP. BND - URL: <http://purl.pt/22201/2/>

AUTOR(ES): Sociedade de Propaganda de Portugal / ESCALA: 1:2000000 / PUBLICAÇÃO:
 Lisboa: Lith de Portugal, 1907 / DESCR. FÍSICA: 1 mapa: litografia, color.; 32,00x20,20 cm
 em folha de 32,90x21,80 cm
 NOTAS: Contém escala gráfica de "60" Km.
 CDU: 796.5(469)"1907"(084.3) / 914.69(084.3) / 912"19"(084.3).

intenções dos responsáveis da «Propaganda de Portugal» – e a enorme apêndice para filtrar diferenciadamente a realidade nacional valorizando ou desvalorizando de modo discricionário as iniciativas e as dinâmicas locais.

O Mappa excursionista, finalmente, representa a capacidade da SPP colocar ao serviço do turismo os instrumentos que o início do século XX foi banalizando, representa o esforço de desenvolvimento do país num somatório de iniciativas individuais mais ou menos conseqüentes, promove a difusão da rede ferroviária e rodoviária ainda em expansão, articulando a maioria das localidades do território nacional, como, por último, fixa algumas das contradições do percurso do turismo português, com iniciativas raramente sintonizadas entre o nacional e o local, e por vezes a divergir das opções centro europeias em matéria de viagens e turismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- A Handbook for Travellers in Portugal*, London, John Murray, 1887, 331.p..
- Acta da sessão inaugural em 26 de fevereiro de 1906*. Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 5.
- BAEDEKER, Karl - *SPAIN AND PORTUGAL HANDBOOK FOR TRAVELLERS*. LEIPSIC, 1913.
- CHOFFAT, Paul – *Aperçu de la Géologie du Portugal*, in B. C. CINCINNATO DA COSTA; D. LUIZ DE CASTRO (direc.) - *LE PORTUGAL AU POINT DE VUE AGRICOLE*, Lisbonne, Imprimerie Nationale, 1900, pp. 1-50.
- COSTA, L. Mendonça e – *Apontamentos para a historia da “Propaganda Portugal”*. Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 1.
- DIAS, Maria Helena – *Quatro de séculos de imagens da Cartografia Portuguesa*. Lisboa: UGI – Conferência Regional 98; 1998.
- Estatutos da “Sociedade Propaganda de Portugal”*, Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa, N.º 1, Julho 1907, pp. 7-10.
- MARQUES, H. e FERNANDES, M. G. – *Cartografar para compreender: a viticultura portuguesa, da difusão do filoxera à estruturação da rede das adegas cooperativas pela Junta Nacional do Vinho*. https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/fernandes_marques_cartografar-para-compreender.pdf
- Relatorio da direcção provisoria apresentado á assembleia geral de 18 de dezembro de 1906*. Boletim da Sociedade Propaganda de Portugal, Lisboa N.º 1, Julho 1907, p. 12.

* MARTINS, Luís Paulo; FERNANDES, Mário Gonçalves (2013), “Cartografia, Progresso e Turismo: apontamentos sobre o ‘Mappa Excursionista de Portugal’ de 1907”, *V Simposio Luso-Brasileiro de Cartografia Historica*, Petropolis, Brasil, Novembro de 2013.

O contributo da Cartografia Temática para a difusão do Turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura

Luís Paulo Martins | Helder Marques | Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no VI SLBCH, Porto e Braga, 2015 **

RESUMO

Entre o último quartel de oitocentos e o fim da década de 20 século passado, Portugal assistiu a transformações profundas nas acessibilidades, no tecido social ou nas práticas das populações. Além disso a instrução pública, a popularização do conhecimento ou o consubstanciar da identidade nacionais alteraram profundamente a relação dos portugueses com o território. O encurtar do país, as viagens e as preocupações com o progresso passaram a integrar as referências de amplos segmentos das populações muito em particular de início do século XX.

A publicação de cartografia diversa sobre Portugal, disponível no catálogo digital da biblioteca Nacional, mostra a visibilidade destes documentos e a utilidade no apoio à circulação em Portugal, por velocípede, automóvel ou comboio, incorporizando as mudanças em curso. Acresce que os documentos cartográficos, apesar da especialização que exigem, são publicados por distintos editores sendo escassos os pontos de contacto identificáveis. O processo de aumento da literacia cartográfica que estas cartas testemunham culmina na publicação e distribuição da Carta de Portugal pelo jornal o Século, em 1909.

A publicação das cartas de Portugal, em simultâneo, está associada a movimentos com enorme significado na difusão dos novos veículos, no aumento da velocidade nas deslocações, na penetração social destas inovações e na expansão das viagens nomeadamente como forma de propagandear as belezas nacionais, o motivo por excelência para o crescimento do turismo português.

ABSTRACT

Between the last quarter of XIX century and the end of second decade of last century, Portugal saw profound transformations in accessibilities, in social tissue or in population's practices. In another way public instruction, popularization of knowledge or the formation of national identity, changed profoundly the relation between the Portuguese's and theirs territory. The shrinking of the country, the trips and the preoccupations with progress, become part of the references of large segments of the population most

particularly in the early twentieth century.

The publication of varied cartography about Portugal, in the digital catalogue of National Library, shows the visibility of these documents and the utility in support of circulation in Portugal by bicycle, auto-mobile or train. Furthermore, the cartographic documents, despite they require specialized knowledge, are published by different publishers and there are few contact points identifiable. The process of increasing the cartographic literacy that these letters testify culminates in the publication and distribution of the letter of Portugal by the newspaper "O Século", in 1909.

At the same time the publication of the maps of Portugal is associated with actions with enormous significance in the diffusion of new vehicles, increased speed on travel, social diffusion of these innovations and travel particularly as a way to publicize national beauties, the main motive to Portuguese tourism.

O texto apresentado pretende, no essencial, mostrar a estreita relação entre a produção cartográfica, o conhecimento do país e o esforço pelo desenvolvimento, que permite apelar à entrada de visitantes, e por maioria de razão ao turismo como instrumento de abertura de Portugal ao exterior. A produção e a difusão de cartografia de modo massificado nos inícios do século XX traduz, igualmente, a assunção de novas preocupações com o todo nacional sublinhando "personalidade" e virtudes que, em linhas gerais, sobreviveram até à atualidade. De qualquer forma regista-se em Portugal uma contradição persistente na medida em que, apesar de serem identificáveis períodos de enorme fulgor e dinâmica de transformação social, cultural ou territorial, as grandes questões permanecem por resolver.

Ao mergulhar no passado são identificáveis períodos nos quais a vontade de mudança fica evidente tanto nas iniciativas relatadas como no conteúdo dos textos produzidos ao serviço do interesse do país. Entre o último quartel de oitocentos e o fim da década de 20 do século passado, encontramos um desses períodos durante o qual Portugal assistiu a transformações profundas na mobilidade interna, na organização social, na distribuição da população ou na base económica. Ainda assim, quando lemos alguns dos mais insignes personagens fica-se com a sensação que, apesar da transformação modernizadora, não há forma de resolver os nossos crónicos problemas e uma entrevista à "ilustração portuguesa" ou um discurso num encontro político dos primeiros anos do século XX podem ter o mesmo significado e a mesma amplitude dos congéneres atuais.

UM TERRITÓRIO E UMA SOCIEDADE EM RECOMPOSIÇÃO

Durante a segunda metade do século XIX o país foi sujeito a uma pro-

funda redefinição das acessibilidades, nomeadamente pela construção do essencial da rede de caminho-de-ferro, pela construção da rede de estradas (reais, distritais e municipais) e pelas obras de melhoramentos portuários, tornando-se um país mais curto, nomeadamente no litoral. Simultaneamente, houve um reforço das infraestruturas de comunicação de apoio à navegação, nomeadamente dos faróis, de comunicação pelo telégrafo ou pelos correios. O país tornou-se também bem mais seguro permitindo garantir deslocções sem sobressaltos na proteção da revolução técnica e da velocidade.

O processo de industrialização sobretudo polarizado pelas duas principais cidades e que atraiu muitos migrantes rurais, recompôs igualmente o tecido social. Uma pequena burguesia urbana ligada ao balcão, às atividades alfandegárias ou à administração pública, lê agora jornais e segue as novelas e folhetins desde Camilo, a Dumas ou Conan Doyle. Além disso a estruturação dos sindicatos, ou de uma certa elite operária, cujo papel ultrapassou largamente a mera reivindicação de melhores salários e condições de trabalho, contribuiu, paralelamente ao Estado, a instrução pública, até como forma de consubstanciar a igualdade de oportunidades e, sobretudo, de formação plena da cidadania, o que também passou pela popularização dita “democratizante” do conhecimento/reconhecimento do país, outrora, nomeadamente no Antigo Regime, reserva da aristocracia ou dos altos quadros da administração pública.

Enfim, entre meados de oitocentos e, pode dizer-se, o fim da década de 20 do século passado, assistiu-se a transformações profundas na mobilidade interna, na organização social, na distribuição da população e na base económica.

UM PAÍS A CONHECER E A VALORIZAR

Nascer e morrer sem ter saído do bairro urbano de residência passa agora por atavismo e as viagens deixam de ser meramente oníricas para se tornarem factuais. O comboio invade o país profundo, desconhecido, multiplicando as oportunidades de comunicação entre a capital e o Portugal a descobrir.

As transformações registadas, que integram a valorização do turismo português, assentam, no que é essencial, na dimensão patriótica, no enaltecimento das «belezas» do país e na valorização das tradições, componentes especialmente significativas desde finais do século XIX até aos primeiros anos do século XX. O reacender do patriotismo é vertido em textos literários que seguem a fórmula do romance histórico, emergindo os heróis que deram a vida pela pátria, assim como é perpetuada a memória plasmada em monumentos pétreos ou na azulejaria que invade quase tudo, das residências burguesas às estações do caminho-de-ferro, inclusivamente.

A classificação de monumentos nacionais a partir da primeira década do século XX, depois de um longo debate preparatório em grande medida impulsionado pelos princípios enunciados por Alexandre Herculano, constitui uma parte deste processo com especial significado na identificação dos monumentos mais significantes, da Torre de Belém ao Castelo de Guimarães.

A atração pela contemplação do pinturesco/pitoresco, feito da pretensa intrínseca beleza das paisagens portuguesas, permitiu divulgar lugares idílicos entre as terras mais ou menos desconhecidas, mais ou menos contrastantes, talvez e sobretudo a partir da perspectiva que a capital proporciona, de um Portugal a descobrir. Todas essas paisagens assumem uma feição estética distinta e todas consubstanciam uma forte carga simbólica que transcresce da diversidade para a unidade da nação. A planura alentejana pardacenta, o vigor granítico das serras da Estrela e do Gerês, o verde pujante e exuberante do Minho, a magnitude telúrica do Douro vinhateiro, são parte integrante de uma só coisa. As regiões deste Portugal evidenciam contrastes simultaneamente tão distintivos - porque somos e nos queremos diferentes - e tão identificados com o todo nacional - porque afinal só existimos como coletivo - num conjunto de quadros irrepetíveis perdidos na monotonia de caminhos inseguros que agora as novas vias e os novos meios de transporte dão a conhecer.

A valorização do saber popular, das vetustas alfaias à arte que se plasma nos motivos decorativos, passando pelo reavivar de contos e lendas ancestrais, porque a identidade de uma nação, assim o prescreveu o romantismo, se perscruta nas tradições e memórias populares enquanto repositório identitário. Os estudos desenvolvidos na transição do século XIX para o século XX atestam-no, a exemplo dos realizados por Theophilo Braga sobre contos tradicionais¹, como se pode ler no prefácio do "Cancioneiro de músicas populares":

«Vê-se como estes aspectos da Vida são um documento científico para penetrar o genio dos povos, Hoje mais do que nunca, convém a Portugal estes estudos; porque na decadência que por toda a parte nos ameaça, a revivescencia do genio nacional depende da vitalidade da sua tradição»².

¹ Theophilo Braga (19--). Contos tradicionaes do povo portuguez : com um estudo sobre a novellistica geral e notas comparativas. Porto: Livr. Universal. 2 vol.

² Cesar A. das Neves; Gualdino de Campos (1893). Cancioneiro de musicas populares contendo letra e musica de canções, serenatas, chulas, danças, descantes, cantigas dos campos e das ruas, fados, romances, hymnos nacionaes, cantos patrioticos, canticos religiosos de origem popular, canticos liturgicos popularisados, canções polítticas, cantilenas, cantos marítimos, etc. e cançonetas estrangeiras vulgarizadas em Portugal. Collecção recolhida e escrupulosamente trasladada para canto e piano por Cesar A. das Neves; coordenada a parte poetica por Gualdino de Campos; prefaciado pelo Exmo Sr. Dr. Theophilo Braga. V. 1, fasc. 1 (1893)-V. 3, fasc. n. 75 (1899). - Porto: Typographia Occidental, 1893.

UM TERRITÓRIO A REPRESENTAR

Com o incremento do interesse pelo território, no dealbar da implantação dos alicerces do turismo nacional, a produção de cartografia de apoio à circulação automóvel, velocipédica ou ferroviária constituiu um contributo essencial. Esta produção cartográfica encontra o seu arquétipo na linha definida por Barros Gomes nas «Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas» «destinadas a attrahir efficazmente a attenção para as condições physicas e sociaes realmente mais notáveis da nossa terra...»³, ainda que acrescente novas preocupações e fundamentalmente traduza uma nova linguagem de comunicação.

A "Carta Chorographica de Portugal" do engenheiro José A. F. de Madureira Beça, editada em 1901 com os Distritos e Concelhos do Continente, constitui a base cartográfica mais profusamente utilizada na vasta panóplia de mapas e roteiros que a partir de 1905 começam a ser publicados. Na segunda metade do século XIX a cartografia temática sofreu um significativo incremento, decorrendo quer da publicação das 37 folhas da Carta Corographica do Reino, na escala 1:100.000, iniciada por Filipe Folque em 1856 e terminada em 1904, quer da divulgação da Carta Geographica de Portugal, na escala 1:500.000, publicada em 1865 pelo Instituto Geographico. A Carta Geographica de Portugal, elaborada com recurso a técnicas avançadas e precisas, serviu de base à elaboração de diversos outros documentos de cartografia temática - a exemplo da referida carta do engenheiro José A. F. de Madureira Beça, de 1901 - constituindo, simultaneamente, o suporte à difusão da imagem e do conhecimento do país como um todo.

Tendo como fontes alguns dos documentos disponíveis no acervo da Biblioteca Nacional de Lisboa, foram publicadas cartas com informação para utilizadores do caminho-de-ferro, para velocipedistas e/ou automobilistas. Foram ainda publicadas cartas como complemento de jornais e revistas com ampla difusão na época, o que parece atestar a importância que estes documentos adquirem entre a população às portas da implantação da República. A Carta Corographica de Portugal constitui um documento de ampla divulgação orientado para um público vasto sendo assim diferente nos objetivos de outras cartas de cariz mais técnico, com outras finalidades e necessariamente outro detalhe a exemplo da Carta Corográfica do Reino, na escala de 1:100.000. Aquela, para além da informação administrativa inclui, igualmente, referências ao "estado da rede ferro viária e das estradas ordinárias" que atingem, no arranque do século, uma apreciável extensão.

³ Do Prefácio das «Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas» por Bernardino Barros Gomes (1878).

AS CARTAS DISPONÍVEIS NA BIBLIOTECA NACIONAL DIGITAL

A corrida ao digital alterou profundamente a relação entre investigadores e os documentos de referência utilizáveis. Este «lugar comum» pretende destacar tão só a oportunidade em visitar bibliografia ou cartografia, permitindo o acesso em primeira mão a documentos de conhecimento restrito. A consulta destas fontes mais facilmente valida os estudos realizados e permitirá novos impulsos em diferentes domínios de investigação. As oportunidades abertas com o franquear do acesso deverá torna-se tão mais interessante quanto maior a diversidade de perspectivas traçadas sobre os documentos divulgados.

O interesse por documentos da colecção digital da Biblioteca Nacional de Portugal revelado com a apresentação deste texto não se esgota nesta breve resenha, apenas dá continuidade a diferentes interesses de investigação que animam os autores e neste contexto se mostraram convergentes.

Quadro 1. Cartas digitalizadas da colecção da BN de Portugal (1901-1909)

Titulo	Desenho/gravação/autoria	Ano
Carta Chorographica de Portugal	Beça, José A. F. de Madureira; grav. Martins, Alves e Egreja	1901
Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro	Loureiro, Henrique; Marinho, Pires; União Velocipédica	1905
Mappa das estações em 31 de Dezembro de 1905	Real Instituto de Socorros a Náufragos Portugal	1905
Mappa de Portugal para o automobilismo	Egreja, Manuel	1905
Itinerario para automoveis e cyclistas: Lisboa, Santarem, Porto de Moz, Batalha e Leiria	Castro, J.; Sociedade Portuguesa de Automóveis, ed. com.; Tipografia do Anuário Comercial	1906
Carta de Portugal com a rede das estradas construídas até Maio de 1909 e com a divisão administrativa DECRETADA ATÉ 1900	Portugal. Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos	1907
Carta de Portugal com a rede ferroviária : principais termas e partes interessantes a visitar	Pereira, Tavares	1907
Mappa excursionista de Portugal	Sociedade de Propaganda de Portugal	1907
Carta das estancias thermo-minerais de Portugal	Pereira, Tavares	1908
Mappa de Portugal	O Século	1909

A publicação, entre 1901 e 1909, do conjunto identificado de cartas, decorre essencialmente da necessidade de informação sobre o comboio, o automóvel ou a bicicleta, à medida que avançavam as infraestruturas ferroviárias e rodoviárias. Corresponde a um período de produção massificada de cartografia que chega a um público alargado de residentes e visitantes através dos meios de difusão existentes. Rompendo com o conhecimento exclusivo dos militares e de alguns especialistas, o início de século corresponde a um período de identificação do país como um todo tanto a partir da capital e das visões mais eruditas como de grupos organizados que em excursões ou a título individual vão alargando o conhecimento do país. Essa procura de conhecimento e de informação sobre Portugal traduz preocupações de desenvolvimento que transcendem a classe dirigente, passando a envolver figuras de referência da intelectualidade nacional. Os grandes propósitos de início do século XX, passavam por desenvolver o país enquanto era fortalecida a identidade pátria. O conhecimento do país tanto pela representação cartográfica como pela visita, através da expansão do turismo, constituíam instrumentos essenciais da ideia de progresso reflectindo o encurtar do país tanto porque se chega mais facilmente à capital como porque a capital carece de mais e melhor informação sobre a “província”.

AS INSTITUIÇÕES, OS EDITORES E OS GRAVADORES

Entre as cartas publicadas e disponíveis no acervo digital da Biblioteca Nacional o principal denominador comum passa pela escolha da escala 1:2.000.000 para a maioria dos documentos publicados. Em sentido contrário evidencia-se uma grande dificuldade na uniformização da informação, tanto pela diversidade dos elementos referenciados como pelas omissões registadas.

Num conjunto relativamente restrito de cartas regista-se uma grande diversidade de informação sobre as instituições e os profissionais associados às publicações disponíveis no arquivo digital da biblioteca nacional. A informação recolhida e organizada, no quadro dois, corresponde a elementos muito variados a exemplo de coordenação e autoria, gravação e desenho, editor, publicação e escala. Nos dados disponíveis torna-se evidente uma grande diversidade de coordenadores, editores e promotores da publicação de cada um dos documentos. Apenas no plano da gravação existem pontos de contacto entre cartas através de Manuel Egreja e Tavares Pereira, ambos envolvidos na gravação e desenho de um número significativo de documentos, de acordo com a informação disponível no catálogo da biblioteca nacional.

Quadro 2. Elementos sobre a coleção de cartas digitalizadas da BN de Portugal (1901-1909)

Ano	Coordenação / Autoria	Gravação / Desenho	Editor	Publicação	Escala
1901	José A. F. de Mardureira Beça	Martins, Alves e Igreja	Manuel Gomes	-	1:500.000
1905	-	M. Igreja grv.	-	Colonial Oil Company	1:1.000.000
1905	Henrique Loureiro	José Pires Marinho	-	União Velocipédica Portuguesa	1:2.000.000
1905	Real Instituto de Socorros a Náufragos	-	-	Ca. Nac. Editora	1:2.100.000
1907	-	-	Lith. De Portugal	SPP	1:2.000.000
1907	-	Tavares Pereira	-	-	1:2.000.000
1908	-	Tavares Pereira	-	-	1:2.000.000
1909	-	-	A Editora - Lisboa	Século	1:500.000

REVOLUÇÃO DOS TRANSPORTES

Uma das principais senão a principal faceta da mudança na transição do século XIX para o XX passou pela profunda mudança nas acessibilidades através do comboio, primeiro, e do automóvel, depois. A revolução dos transportes que teve lugar permitiu conhecer um país que permanecia ignorado da maior parte dos portugueses em especial da intelectualidade nacional. Depois dos principais centros terem recebido o comboio, o automóvel foi responsável por permitir conhecer os interstícios de um país com muitas belezas naturais, com “pontos de interesse a visitar” ou “lugares que merecem ser visitados”, de acordo com os diferentes conteúdos das cartas publicadas.

Entre os meios de transporte a bicicleta granjeou igualmente inúmeros adeptos permitindo ao país velocipedista entrar em ebulição. Com a difusão da bicicleta surgiram as primeiras publicações periódicas e os espaços dedicados à novidade velocipédica, a exemplo de "O Velocipedista", fundado no Porto em Março de 1893, da abertura do Velódromo Rainha D. Amélia nas "traseiras do Palácio dos Carrancas" no Porto ou, ainda, da previsão de lugar para “patinagem e pista velocipédica” nos projectos da Rua dos Banhos que visavam potenciar o aproveitamento balnear da Póvoa de Varzim de finais do século XIX⁴.

⁴Mário G. Fernandes, 2005, p. 132.

Daí, basta uma curta pedalada até à publicação, em 1905, da "Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro" "... para comemorar o 6º aniversário da fundação da União Velocipédica Portuguesa", com ampla informação sobre as estradas secundárias transitáveis. A rápida penetração da bicicleta em grande medida terá sido impulsionada pelas competições realizadas desde as últimas décadas do século XIX até aos percursos e às ligações pioneiras de "aventureiros" ao longo do país ou de Lisboa a Paris.

A carta da "Colonial Oil Company" traduz outra dimensão do fulgor que percorria a sociedade portuguesa. Importadora e distribuidora de gasolina, a empresa patrocina a publicação da carta numa altura em que o automóvel e, de um modo geral, a revolução tecnológica avança chegando aos mais recônditos e interessantes lugares de Portugal, deslumbrando aqueles que conheciam tão só as maravilhas do estrangeiro e desconheciam o país profundo, do Gerês à Madeira.

DESENVOLVIMENTO E PROPAGANDA DE PORTUGAL

O turismo nas palavras de Leonildo de Mendonça e Costa constituía no início do século XX uma poderosa alavanca para o desenvolvimento do país. Atrair visitantes a Lisboa ou ao resto de Portugal, provenientes da Europa ou da América do Sul, seria uma forma adequada de criar as estruturas e os equipamentos de acolhimento e sobretudo as condições para dar a conhecer um país por descobrir.

O discurso da Sociedade Propaganda de Portugal incidia tanto na formação hoteleira como, sobretudo, na divulgação de documentos que dessem a conhecer de forma circunstanciada as características do país, em particular o país servido pela rede de caminho-de-ferro. Assim, o "Mappa excursionista de Portugal" foi um dos instrumentos dessa propaganda dando a conhecer lugares a visitar e discriminando praias e termas. Difundido nos comboios e estações de caminhos-de-ferro tinha como objetivo principal orientar o visitante na descoberta de Portugal.

Foi um período que corresponde igualmente ao surgimento de grandes hotéis por todo o país, nas cidades, nas praias e nas termas, assim como, de forma particularmente simbólica, uma fase de consolidação da identidade pátria, consubstanciada, entre outras formas, no levantamento e classificação dos principais monumentos nacionais.

As cartas que centraram a nossa atenção são, assim, quer o resultado do aprimoramento técnico, da vontade de identificar e de dar a conhecer um país, com gentes e história, que se desagrega perante as fracturas políticas e os atavismos ancestrais, como são símbolos da modernidade que se introduzia nos mais diferentes domínios de actividade. São a representação de um

país que se encurtava, de modo até então impensável, com a vertigem da velocidade, que impulsiona para o conhecimento e a divulgação de Portugal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BOLETIM DA SOCIEDADE PROPAGANDA DE PORTUGAL (1907-1913). Lisboa. S.P.P..
- BRAGA, Theophilo (sd). Contos tradicionais do povo português: com um estudo sobre a novellística geral e notas comparativas. Porto: Livr. Universal. 2 vol. url: <http://purl.pt/230/4>
- 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.
- GOMES, Bernardino Barros (1878). Cartas elementares de Portugal para uso das escolas. Lisboa, Lallement Frères Typ. url: <http://purl.pt/760>
- «Ilustração portuguesa» (1903-1924). url: <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/IlustracaoPort/IlustracaoPortuguesa.htm>
- MARTINS, Luís Paulo; FERNANDES, Mário G. (2013). "Cartografia, progresso e turismo: apontamentos sobre o "Mappa Excursionista de Portugal" de 1907". V Simposio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Petrópolis, Brasil.
- NEVES, Cesar A. das; CAMPOS, Gualdino de (1893). *Cancioneiro de musicas populares*. Collecção recolhida e escrupulosamente trasladada para canto e piano por Cesar A. das Neves; coordenada a parte poetica por Gualdino de Campos; prefaciado pelo Exmo Sr. Dr. Theophilo Braga. V. 1, fasc. 1 (1893)-V. 3, fasc. n. 75 (1899). - Porto : Typographia Occidental, 1893. url: <http://purl.pt/742/4>

CARTOGRAFIA

- Beça, José A. F. de Madureira; grav. Martins, Alves e Igreja (1901). Carta chorographica de Portugal. url: <http://purl.pt/22847/2/>
- Loureiro, Henrique; Marinho, Pires; União Velocipédica (1905). Carta de Portugal contendo as estradas de Macadam e caminhos-de-ferro. url: <http://purl.pt/22123>
- Real Instituto de Socorros a Náufragos Portugal (1905). Mappa das estações em 31 de Dezembro de 1905. url: <http://purl.pt/22599/2/>
- Igreja, Manuel (1905). Mappa de Portugal para o automobilismo. url: <http://purl.pt/21978/2/>
- Castro, J.; Sociedade Portuguesa de Automóveis, ed. com.; Tipografia do Anuário Comercial (1906). Itinerario para automoveis e cyclistas: Lisboa, Santarem, Porto de Moz, Batalha e Leiria. url: <http://purl.pt/25638>
- Portugal. Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos (1907). Carta de Portugal com a rede das estradas construídas até Maio de 1909 e com a divisão administrativa decretada até 1900. url: <http://purl.pt/22482>

O contributo da Cartografia Temática para a difusão do Turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura

- Pereira, Tavares (1907). Carta de Portugal com a rede ferroviária : principais termas e partes interessantes a visitar. url: <http://purl.pt/22214/2/>
- Sociedade de Propaganda de Portugal (1907). Mappa excursionista de Portugal. url: <http://purl.pt/22201/2/>
- Pereira, Tavares (1908). Carta das estancias thermo-minerais de Portugal. url: <http://purl.pt/22192>

* MARTINS, Luís Paulo; MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2016), "O contributo da Cartografia Temática para a difusão do Turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura", *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, FLUP, pp. 267-274 (ISBN digital: 978-989-8648-56-3; <https://drive.google.com/drive/folders/0BwsJ4eeTvIPXcEVYSU9YM0FhWjA>).

Folha em branco

Os mapas insertos nas descrições e guias de viagem a Portugal editados nos séculos XVIII e XIX

Luís Paulo Martins | Helder Marques | Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no VII SLBCH, Rio de Janeiro, 2017 **

RESUMO

A inclusão de mapas nos guias de viagem vulgarizou-se a partir do segundo quartel do século XIX, sobretudo com editores como Murray ou Baedeker, enquanto a sua difusão adquiriu significado a partir de meados do século.

Embora existam semelhanças com obras antes publicadas, sobressaindo o simbolismo de destriça social do “grand tour”, estes guias consubstanciam um novo período, com nova moldura informativa orientados para novos públicos, do “tourist” à média burguesia ascendente. Esta panóplia informativa, até pela inclusão de mapas de suporte aos itinerários propostos – de grande ou pequena escala¹– destriça tanto a fase anterior como a seguinte mais seletiva e especializada.

Duma forma sinótica, estes guias revelam a modernidade decorrente do sedimentar do espírito naturalista, difundido por protobotânicos e protozoólogos, mas também a matriz romântica do conhecimento sensível, que releva peculiaridades e estética paisagista, diversidade de costumes ou confere identidade à multiplicidade de povos e nações.

Pretende-se realizar uma caracterização de mapas incluídos em guias, muitos disponíveis em bibliotecas virtuais, procurando escrutinar o lugar que tiveram nas narrativas sobre Portugal enquanto destino de viagem. Embora com os excursos necessários e, existindo pelo menos dois editores a publicarem guias com cerca de vinte anos de intervalo (1864/1887 e 1869/1889) procedemos, no essencial, ao escrutínio dos fundamentos que eventualmente possam justificar a razão e o porquê dos editores incluírem mapas diferentes – no rigor e diversidade de informação – nas várias publicações.

ABSTRACT

The inclusion of maps in travel guides became popular from the second quarter of

¹ No presente texto não se abordam os mapas de grande escala, como as plantas urbanas de Lisboa ou do Porto.

the nineteenth century, especially with publishers such as Murray or Baedeker, while their diffusion was been significant from the middle of the century.

Although there are similarities to previously published works, emphasizing the symbolism of social differentiation of the grand tour, these guides constitute a new period, with a new informative framework geared towards new audiences, from the "tourist" to the ascending middle bourgeoisie. This informational panoply, even by the inclusion of maps of support to the proposed itineraries – of great or small scale – distinguishes both the previous period as the more selective and specialized phase that follow.

In a synoptic way, these guides reveal the modernity arising from the sediment of the naturalistic spirit, spread by protobotanists and protozoologists, but also the romantic matrix of sensitive knowledge, which reveals peculiarities and aesthetic landscaping, diversity of customs or confer identity to the multiplicity of peoples and nations.

It is intended to carry out a characterization of maps included in guides, many available in virtual libraries, seeking to scrutinize the place they had in the narratives about Portugal as a travel destination. Although with the necessary ramblings, as at least two editors published travel guides about twenty years apart (1864/1887 and 1869/1889), we proceed to the scrutiny of the foundations that may possibly justify the reason and why editors include different maps – in the rigor and diversity of information – in the various publications.

PREÂMBULO

“... There are three main requisites to a Portuguese tour; ... good health, good temper, and the right time of year ... The first is essential for those who have to pass the extremes of heat and cold in one day, to live on such fare as broa and vinho-verde (maize-bread and the ordinary wine of the country) ... Good temper, which the handbooks for all European countries make so great a requisite, is ten times more essential here than elsewhere ; not only because a Portuguese will not be hurried, and will do your work in his own way and at his own time, but because, though the easiest of all people to be led, he is the worst to be driven ... "The right time," says an experienced observer, " in which to go, is April, before the spring showers are ended, and while the clouds give their shadows to the valleys, or their graceful drapery to the hill ...” (Murray, 1855/ 1856/ 1864/ 1875).

Desde sensivelmente a segunda metade do século XVIII e sobretudo no decorrer do século XIX, assistimos a um acelerado aumento da mobilidade, quer de pessoas, quer de mercadorias, consolidando a mundialização da

economia, cuja génese se encontra na expansão marítima dos países ibéricos. Com a melhoria da segurança que se registou nas estradas, antes só adequadas a percorrer a cavalo ou por mula², depois com o intensificar do transporte marítimo, nomeadamente pela recurso ao barco a vapor, ou ainda pela consolidação do transporte ferroviário, sobretudo na segunda metade do século XIX, ocorreram profundas transformações tanto nos planos intelectual como comportamental.

O sucesso de autores de livros de viagem ou de editoras especializadas em guias de viagem, a exemplo de John Murray ou Karl Baedeker, é uma das múltiplas consequências das mudanças ocorridas. No entanto, a inclusão de mapas nos guias consultados remete-nos, todavia, para o século XVIII, já que trabalhos como os «Annales d’Espagne et de Portuga»l de Juan Alvarez de Colmenar (1707/ 1715/ 1741) ou a «Descrição topografica e historica da cidade do Porto» de Agostinho Rebelo da Costa (1789) disponibilizam na publicação mapas, respetivamente, de Portugal e da Província de Entre Douro e Minho, permitindo sublinhar um reconhecimento precoce da importância da identidade territorial através do conhecimento e da literacia cartográfica. Antes disso, e para o caso português, ainda que não contivessem material cartográfico e tenham permanecido manuscritas até bastante tarde, convém também relevar pelo menos as descrições territoriais e paisagísticas insertas quer no “Tratado sobre a provincia dentre Douro e Minho e suas avonanças copilado por mestre antonyo ...”. (1512) ou a “Descripção do Terreno em roda da cidade de Lamego duas leguas; Suas producções, e outras muitas cousas ...” (1531-1532), de autoria de Rui Fernandes.

Importa registar que a comparência de cartografia nos guias em análise nem sempre teve preocupações evidentes de rigor científico. Daí que outros, como é o caso «O’Shea’s Guide publicado to Spain and Portugal» de 1869 e 1889, o segundo numa fase técnica e tecnologicamente mais avançada, incluam mapas simplificados optando por versões com pouca informação e escasso rigor, ainda que seja evidente a utilidade no reconhecimento, ainda que simplificado, do território com a leitura dos mapas incluídos nas publicações.

Caracterizar os mapas incluídos em diversos guias, hoje em boa parte acessíveis em bibliotecas virtuais, a exemplo da BN de Portugal, permite estabelecer a articulação com diferentes fontes de informação sobre Portugal enquanto destino de viagem, essencialmente ao longo do decorrer do século XIX, o que poderá constituir um exercício enriquecedor para o conhecimento da construção da identidade pátria e do modo como Portugal seria identifica-

² “For the present, however, with the exceptions above named, and that of the steamer which runs at uncertain intervals between Lisbon and Porto, the traveller must trust entirely to horses or mules.” (Murray, 1855, p. XV). No essencial a afirmação é repetida na publicação de 1889: “In remote districts, where no omnibus, diligencia, mala-posta, or carriage-road exists, the traveller must trust entirely to horses or mules.” (Murray, 1889, p. 16).

do a partir do exterior. Em simultâneo, verificando-se existirem, com origem em editores diferentes a exemplo de Murray ou O'Shea, publicações editadas com cerca de duas décadas de intervalo, 1864/1887 e 1869/1889 respetivamente, pretende-se evidenciar alguns dos elementos destacáveis nos processos de atualização dos mapas que integram as diversas publicações.

A EXPANSÃO DOS LIVROS E GUIAS DE VIAGEM E A DIFUSÃO DO CONHECIMENTO

Com se disse, o século XIX, entre a força do vapor, a ampliação do conhecimento e da instrução ou os avanços cosmopolitas das sociedades mais evoluídas, assistiu ao grande “boom” das viagens por terra e por mar. Os livros guias constituíram um forte impulso para as experiências das elites mais instruídas e os editores de referência que, a partir de 1840, produziram e vulgarizaram guias de viagem referentes aos principais destinos europeus e outros como o Egipto ou a Índia. As viagens tinham adquirindo visibilidade sobretudo com a divulgação em sociedades de conhecimento, a exemplo das de Geografia, dos feitos de exploradores como Louis Bougainville, James Cook ou A. Humboldt, este na transição do século XVIII para o século XIX.

O prestígio dos guias de viagem, pela difusão conseguida, pelos públicos atingidos e por comentários publicados na imprensa coeva, também transcritos nos prefácios destas obras, é inquestionável. Lembre-se que no ano de 1859 John Murray editou “A Handbook for India” e “On The Origin of Species” por Charles Darwin³, factos editoriais de enorme alcance.

Em muitos casos, e face à imperfeição dos documentos cartográficos disponíveis procura-se produzir cartas e figuras realizadas no local ele mesmo («ont été dessinées sur les lieux mêmes», Colmenar, 1707, p. 5), o que configura uma preocupação de alinhamento com o cientismo emergente, também geográfico, evitando – descartando – o conhecimento fantasiado, a ilusão ou a imaginação desmedida. Nas palavras do autor das «delícias» referindo-se aos textos escritos por espanhóis ou portugueses a propósito dos respetivos países, são descrições vagas, hiperbólicas e pouco exatas, o que não admira num contexto marcado pela contra-reforma e pelo gosto pelas obras hagiológicas, de que é exemplo o “Ageológico Lusitano dos sanctos e varoens illvstres em virtvde do reino de portvgal e svas conquistas ...” de

³ O título da publicação “On the Origin of Species” tem como subtítulo “By means of natural selection or the preservation of favoured races in the struggle for life”. by Charles DARWIN, M.A., Fellow of the Royal Geological, Linnaean, etc., Societies; Author of “Journal of Researches During H. M. S. Beagle’s voyage round the World”. London: John MURRAY, Albemarle Street. 1859.

Jorge Cardoso e D. António Caetano de Sousa, publicado originalmente entre 1652 e 1744.

A inclusão de cartografia e desenhos de monumentos nos livros de viagens constitui, por isso, uma significativa rotura com o período de meras descrições pouco precisas e inspiradas em relatos sucessivamente transcritos, sem fontes identificadas e por vezes distorcidas. Ocorrem deste modo tentativas de objetivação e de territorialização da informação à medida que os livros de viagem tentam chegar a diferentes públicos como refere Don Juan Alvarez de Colmenar⁴. De qualquer forma, alguns dos guias do século XIX foram escritos pelos editores que também compilavam textos de origens diversas; o editor das “delícias” PIERRE VAN DER Aa, eventualmente, poderá encaixar neste quadro, tanto mais que se trata de um geógrafo holandês autor de numerosas obras.

Se na época renascentista Sá de Miranda (partiu para Itália em 1521, numa prolongada estadia de 5 anos, tendo visitado Roma, Veneza e Milão) e quase todos ditos eruditos só o eram depois de um banho de classicismo também nas ruínas da Toscana, seguem-se depois os ditos naturalistas a partir da expansão marítima hispânica, nomeadamente protobotânicos e protozoólogos. Depois vem o “grand tour” romântico, de conhecimento sensível à diversidade de povos e de paisagens, e é aqui que se situam as descrições de Portugal (incluindo os mapas de Portugal que eram conhecidos nomeadamente em França e Alemanha). Nalguns casos trata-se de meras descrições de usos e costumes assim como das paisagens, já não agora as exóticas dos trópicos mas antes as dos países periféricos da Europa, ainda que mal conhecidos como é afirmado no arranque do “A Handbook for travellers in Portugal”, o que ocorre na transição do século XVIII para o XIX e, o mesmo se lê na “Flore portugaise ou description de toutes les plantes qui croissent naturellement au Portugal” de autoria dos naturalistas alemães Hoffmannsegg e Link, publicada em fascículos entre 1809 e 1840, sendo que neste último também se encontram tentativas de correção dos mapas que tinham sido feitos em cima do terreno. Claro que tudo isto ocorreu antes da implementação do caminho de ferro e da abertura que ocorre após a Regeneração e que culmina na propaganda e no autoconhecimento do país. A análise deste último aspeto foi já feita em textos anteriores que trataram diversas dimensões do quadro identitário português a propósito dos mapas de finais de XIX e início de XX⁵.

⁴ A informação disponível sobre o autor é manifestamente insuficiente.

⁵ Luís P. Martins; Mário G. Fernandes; (2013). “Cartografia, progresso e turismo: apontamentos sobre o ‘Mappa Excursionista de Portugal’ de 1907”. V Simposio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Petrópolis. Luís Paulo Martins; Helder Marques; Mário G. Fernandes (2016). “O contributo da cartografia temática para a difusão do turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura”. Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, p. 267-274.

FORMAS DE CONHECIMENTO DIVERSIFICADO, MULTIDIRECIONADO E ATUALIZADO

Sábios, geógrafos, estudiosos da guerra, negociantes, viajantes e curiosos encontram segundo as palavras do autor numerosos elementos de interesse nas “delícias” de Espanha e Portugal:

«Les Savans y verront, je m' assure, avec plaisir les belles Antiquitez, que nous y avons ramassées; les Géographes y trouveront l'exactitude de la Géographie; les gens de Guerre y apprendront quelles sont les Places fortes qui servent à la défense des Provinces; les Négotians y verront les lieux où le commerce est le plus florissant, & les choses dont il s'y fait un plus grand debit; les Voyageurs, qui ont vu l' Espagne & le Portugal, pourront repasser avec plaisir sur les beautez qu'ils y ont vues, & ceux qui ont dessein d'y aller, apprendront ici par avance ce qu'ils y trouveront de plus digne de remarque; enfin les Curieux de toute sorte de rang & de profession y apprendront l'état de l'Espagne & du Portugal par rapport à la nature, au gouvernement & au peuple qui l'habite.» (Colmenar, 1707, p. 7).

Os guias referidos ao longo deste texto referem, em particular os editados por Murray, a cartografia mais relevante que pode ser utilizada como fonte complementar. Em 1887 no guia Murray é produzido um comentário sobre a cartografia incluída com o seguinte teor, numa tradução livre: “O melhor mapa geral de Portugal e o único contendo as linhas de caminho de ferro construídas ou projectadas é o de Fred. Perry Vidal (1884) que pode ser comprado em Lisboa na Ferreira, Rua Aurea por 1000 reis ou 1500 reis colorido. Escala 1:600000. O mapa Vogel 1:1500000 no Stieler's Hand Atlas (Stanford, Charing Cross) é o melhor numa “small scale”. Este texto diverge significativamente daquele que se pode ler na edição de 1864: “... It follows that many maps of the country are extremely inaccurate. The best map, though on a small scale, is that published by the, Useful Knowledge Society; certainly the worst is Wyld's Chorographical Map, 1846. The former forms a travelling companion; the latter so mis-spells names, so misplaces situations, and is so utterly incorrect in its boundary-lines, that he who trusts in it will be most sorely disappointed. Most honourable exceptions, however, must be made of the Baron de Forrester's magnificent map of the Douro (Weale) from original surveys; and of the smaller map, attached to the Prize Essay: the former is one of the finest maps ever published” (Murray, 1864, p. x-xi).

É evidente que o mapa de Portugal de Murray de 1864 ainda não conhece a existência da *Carta Geographica de Portugal* de 1865, bastando observar o caso de Aveiro, por exemplo, para reconhecer soluções de repre-

sentação arcaicas e recorrentes em inúmeros mapas anteriores construídos a partir de colagens e ajustamentos de outros. Em contraponto, também é claro que o mapa de Portugal de Murray publicado em 1887 já reconhece a *Carta Geographica de Portugal* de 1865, de forma direta ou indireta, no primeiro caso tendo de basear-se também noutro mapa que incluía parte de Espanha (já que aquele não prolonga a representação pelo território espanhol) ou, no segundo caso, sendo extrato de algum mapa da península que, por sua vez, já considere o rigor da informação da *Carta Geographica de Portugal* de 1865.

Entre os mapas incluídos nas publicações do século XVIII sobre Portugal com formato guia de viagem, merecem um especial destaque a “Nouvelle Carte du Portugal et Algarve...” e a “Provincia de Entre Douro e Minho”. O mapa representando Portugal e denominado “Nouvelle Carte du Portugal et Algarve, avec les grands chemins, etc.” é uma das inúmeras versões organizadas a partir de outros mapas e assentes em representações mais ou menos arcaicas, as quais, com a imprensa, proliferaram pela Europa nomeadamente com o comércio promovido pelos impressores da Flandres, da Holanda e da Alemanha (Maria Fernanda Alegria e João Carlos Garcia, 1994, p. 11). Não sendo fácil enquadrar, entre dezenas, aquele exemplar publicado nos «Annales d’Espagne et de Portuga»l de Juan Alvarez de Colmenar (1741), Tome Troisieme, Amsterdam, Chez François L’Honoré & Fils, é elementar afirmar a sua filiação numa tradição que se alicerça em reproduções de exemplares baseados em inúmeras derivações a partir de vários autores, de entre os quais se salientam os mapas de Fernão Álvares Seco (ca. 1562), Nicolas Sanson d’Abbeville (1654) e Pedro Teixeira de Albernaz (1662), apresentando-se o último como a fonte mais plausível e recorrente para a maioria das publicações conhecidas (Luís Moreira, 2012, pp. 69-90).

Quanto ao mapa denominado “Provincia de Entre Douro e Minho”, incluído na “Descrição topográfica e historica da cidade do Porto” de Agostinho Rebelo da Costa (1789), trata-se de uma cópia/reprodução do mapa com o mesmo nome incluído em *Os Mappas das Provincias de Portugal*, de João Silvério Carpinetti Lisbonense, publicado em 1762, o qual se baseou em mapas já existentes gravados por Grandpré em 1730, parecendo os mapas de Carpinetti corresponder, segundo Luís Moreira (2012, p. 159), “a uma versão ligeiramente ‘retocada’ da original de Grandpré” (ver Luís Miguel Alves Bessa Moreira, 2012, *Cartografia, Geografia e Poder: o processo de construção da imagem cartográfica de Portugal, na segunda metade do século XVIII*, Guimarães, Universidade do Minho, tese de doutoramento, policopiada, pp. 112 e 157-161). A certeza de que a versão utilizada por Agostinho Rebelo da Costa (1789) é a de Carpinetti, prende-se com o facto de, tal como neste, a cartela com o título ser geometrizada e a escala se localizar “na parte inferior do mapa e fora da esquadria, sendo um segmento de recta dividido em nove partes, em ‘Leguas Portuguezas de 18 ao gráo” (Luís Moreira,

2012, p. 159). Aliás, não surpreende a utilização por parte de Agostinho Rebelo da Costa, em finais do século XVIII, dos mapas de Carpinetti, visto que “estes mapas tiveram grande recetividade entre o público”, sendo vendidos em Lisboa e “reeditados pouco tempo depois” (Luís Moreira, 2012, pp. 158-159).

EPÍLOGO

“In taking up The Handbook for Portugal the tourist must remember that he is about to read a description of a country less known to Englishmen than any other in Europe. There are fewer means of acquiring a knowledge of its local history and topography than are to be found with respect to any other kingdom; local guides, except for one or two of the largest cities, are almost unknown; large topographical works are extremely rare, and scarcely to be procured out of the country; the tours of English travellers are for the most part so inaccurate as to be worse than nothing; and a Portuguese seems at present unable to comprehend the idea of travelling for pleasure through his country.” (Murray, 1855).

“... L’Espagne & le Portugal ont été peu connus des Etrangers dans ces derniers Siécles, soit à cause du peu de commerce qu’ils ont avec les Espagnols & les Portugais, soit parce qu’on voit peu des Voyageurs tentez d’aller visiter ces Royaumes, soit enfini parce que les Espagnols & les Portugais eux-mêmes ne se sont pas empressés à faire connaitre leur pays aux autres, par de bonnes & d’exactes descriptions. ...” (Colmenar, 1707, p. 28, preface de l’auteur).

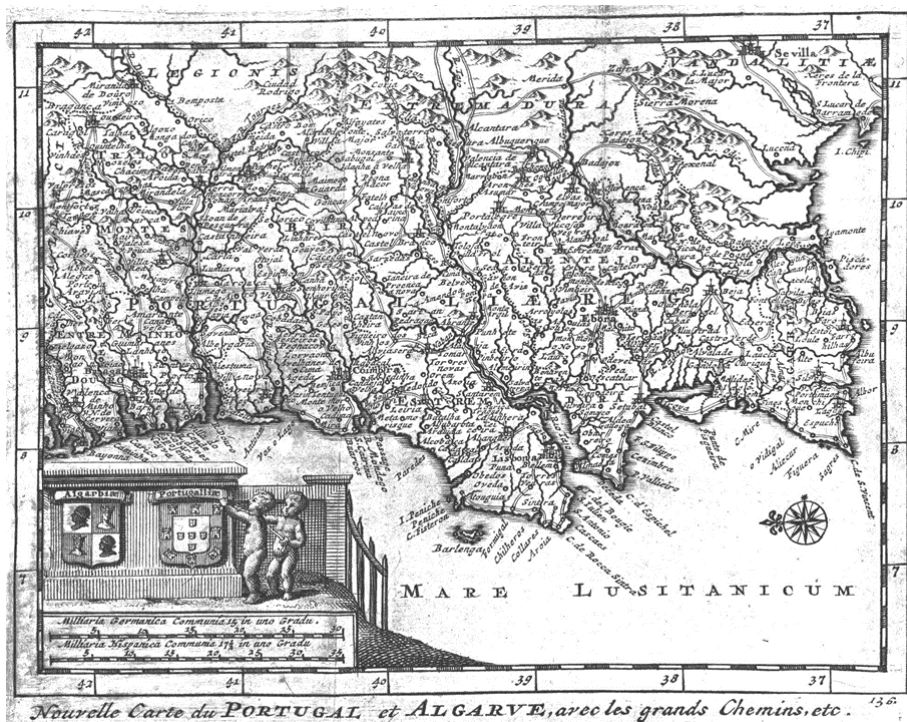
Ou seja, aparentemente todos os autores tanto no século XVIII como XIX dizem algo de semelhante, como mais tarde as mesmas afirmações continuam a integrar o discurso ainda que agora em publicações nacionais. Desconhecem-nos e desconhecemo-nos, apesar da cartografia. Nos guias de viagem consultados, como na atualidade, o discurso sobre os destinos de viagem é desenhado para concidadãos com preocupações e formas de leitura das diferentes realidades idênticas aos destinatários do discurso. Assim, a narrativa sobre os territórios quando da autoria de residentes surge frequentemente apologética enquanto as construções dos autores publicados, pretensamente mais realistas, enfermam de algum moralismo e as apreciações comparativas são particularmente desfavoráveis ao Sul mediterrâneo e lento. Este desajuste da realidade poderá servir, mesmo se forçado, como analogia para caracterizar a cartografia inserta, por vezes arcaica e raramente tirando proveito do rigor que a cartografia nacional coeva já permitia, particularmente no século XIX.

FONTES

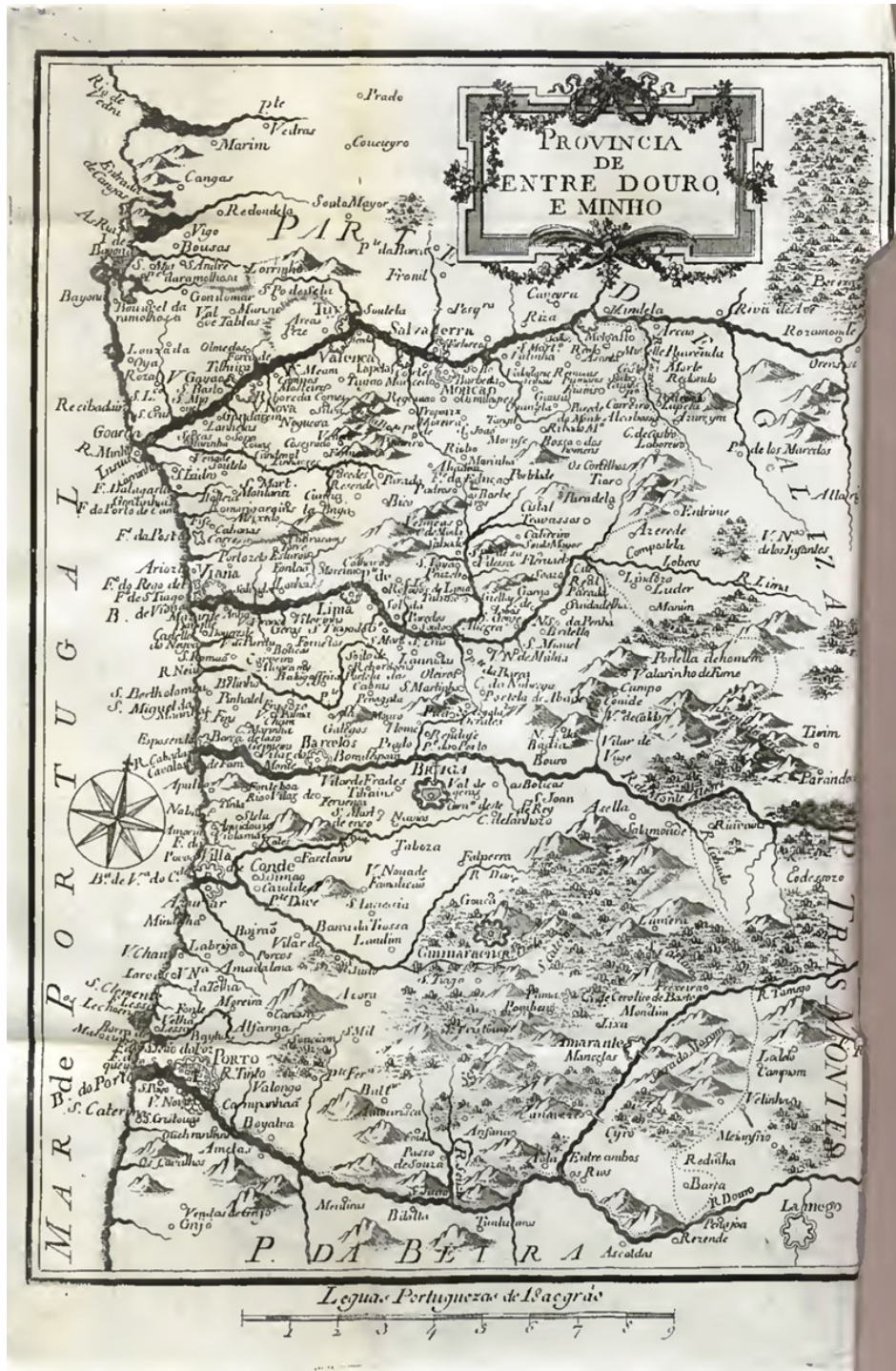
- A Handbook for travellers in Portugal. A complete guide for Lisbon, Cintra, Mafra, The British Battle-Fields, Alcobaça, Batalha, Oporto, &c. Third Edition, Carefully Revised. With a Travelling Map (1864). London: John MURRAY, Albemarle Street. Paris: Galignani and Co.; Stassin and Xavier. Lisbon: Matt. Lewtas. <http://purl.pt/17115/4>
- A Handbook for travellers in Portugal. A complete guide for Lisbon, Cintra, Mafra, Evora, the British Battle-Fields, Santarem, Alcobaça, Batalha, Coimbra, Busaco, Oorto, Braga, Guimarães, The Caldas and mountains-Passes, &c. Third Edition, Carefully revised. With a Plan of Lisbon and a travelling Map (1875). London: John MURRAY, Albemarle Street. Paris: Galignani and Co.; Boyveau. Lisbon: Matt. Lewtas. <https://books.google.com>
- A Handbook for travellers in Portugal. With a Travelling Map (1856). Second Edition. London: John MURRAY, Albemarle Street. Paris: Galignani and Co.; Stassin and Xavier. <https://books.google.com>
- A Handbook for travellers in Portugal: A complete guide for Lisbon, Cintra, Mafra, Evora, the British Battle-Fields, Santarem, Alcobaça, Batalha, Coimbra Bussaco, Oporto, Braga, Bragança, the Baths and mountain-passes, &c. with a short account of Madeira, the Azores, and the Canary Islands (1887). Fourth Edition, Carefully Revised. With plans of Lisbon and Oporto and a Travelling Map. London: John MURRAY, Albemarle Street. Paris: Galignani and Co.; Boyveau. Lisbon: Matt. Lewtas. <http://purl.pt/17160>
- COLMENAR, Don Juan Alvares de (1707). *Les Delices de l'Espagne & du Portugal*, Tomo I, Leide, Chez Pierre Vander Aa.
- COLMENAR, Don Juan Alvares de (1741). *Annales d'Espagne et de Portugal*, Tome Troisième, Amsterdam, Chez François L'Honoré & Fils.
- COSTA, Agostinho Rebelo da (1789). *Descrição topografica e historica da cidade do Porto*, Porto: na Officina de Antonio Alvarez Ribeiro.
- Handbook for travellers in Portugal. With a Travelling Map* (1855). London: John MURRAY, Albemarle Street. Paris: A. & W. Galignani and Co.; Stassin and Xavier. <https://books.google.com>
- Hints to travellers in Portugal, in search of the beautiful and the grand. with an itinerary of some of the most interesting parts of that remarkable country (1852). London: John Murray, Albemarle Street.
- Hints to travellers in Portugal, in search of the beautiful and the grand. with an itinerary of some of the most interesting parts of that remarkable country (1853). - Second edition. - London: John Murray, Albemarle Street.
- Nouvelle Carte du Portugal et Algarve avec les grands Chemins grabado de Alvares de Colmenar en 1715 in COLMENAR, Don Juan Alvarez de (1715). *Les Delices de l'Espagne & du Portugal*, Tomo I, Leide, Chez Pierre Vander Aa.
- O'Shea's Guide to Spain and Portugal (1889). Edited by John LOMAS. Eighth Edition Edinburgh: Adam & Charles Black Paeis: Galignani, MDCCCLXXXIX. <https://archive.org/details/osheasguidetospa00osherich>

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

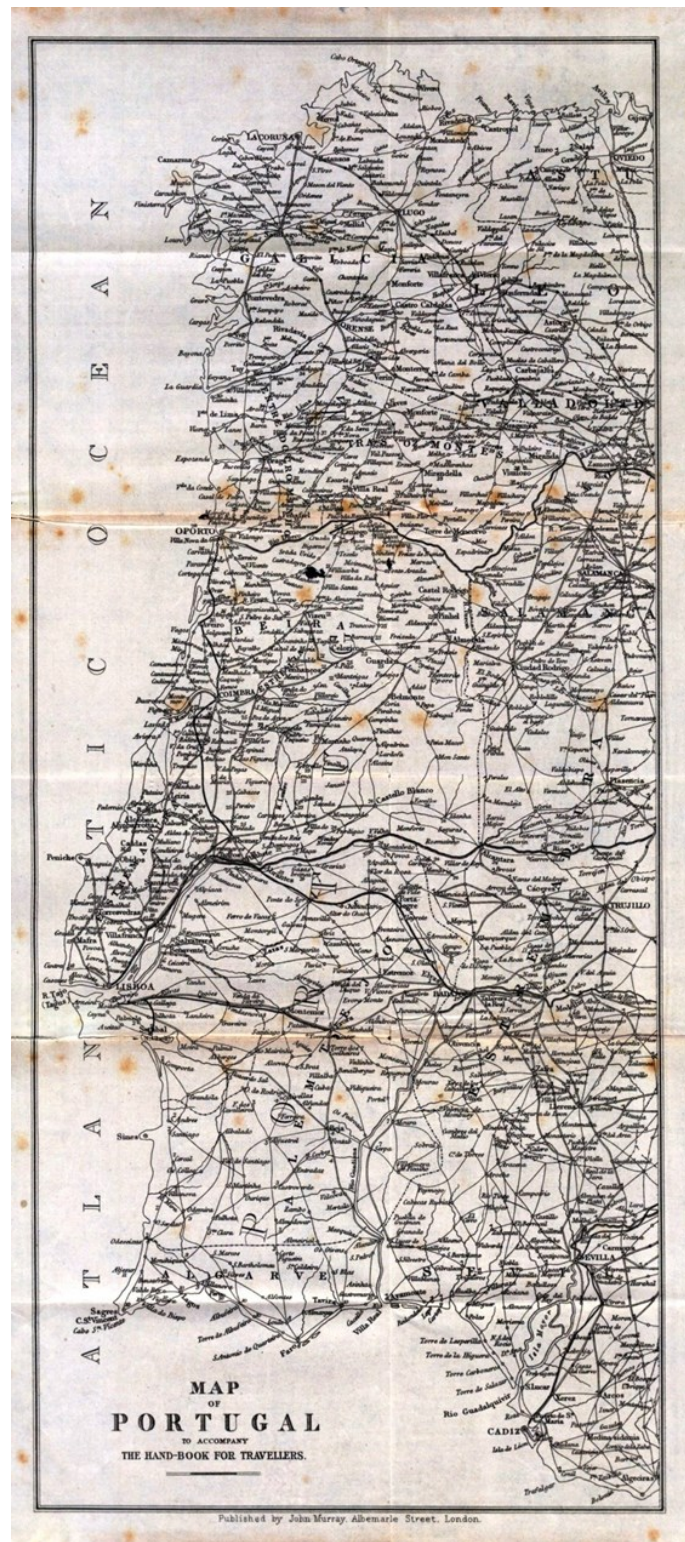
- ALEGRIA, Maria Fernanda e GARCIA, João Carlos, 1994, *Cartografia Impressa nos séculos XVI e XVII Imagens de Portugal e Ilhas atlânticas*. Lisboa, Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses.
- MARTINS, Luís P.; FERNANDES, Mário G. (2013). “Cartografia, Progresso e Turismo: apontamentos sobre o ‘Mappa Excursionista de Portugal’ de 1907”, *V Simposio Luso-Brasileiro de Cartografia Historica*, Petropolis, Brasil, 2013-11-26.
- MARTINS, Luís P.; MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário G. (2016). “O contributo da Cartografia Temática para a difusão do Turismo em Portugal: exemplos e apontamentos de leitura”, *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, FLUP, pp. 267-274. (ISBN digital: 978-989-8648-56-3; <https://drive.google.com/drive/folders/0BwsJ4eeTvlPXcEVYSU9YM0FhWjA>).
- MARTINS, Luís Saldanha (2011). *Os guias de viagem, a cartografia e os fundamentos do turismo*. In IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica, Porto, Novembro de 2011. (<http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/113.pdf>; ISBN digital: 978-972-8932-88-6).
- MOREIRA, Luís Miguel Alves Bessa, 2012. *Cartografia, Geografia e Poder: o processo de construção da imagem cartográfica de Portugal, na segunda metade do século XVIII*, Guimarães, Universidade do Minho, tese de doutoramento, policopiada.



Annales d' Espagne et de Portugal, par Don Juan Alvarez de Colmenar, Tome Troisieme, Amsterdam, Chez François L'Honoré & Fils, 1741.

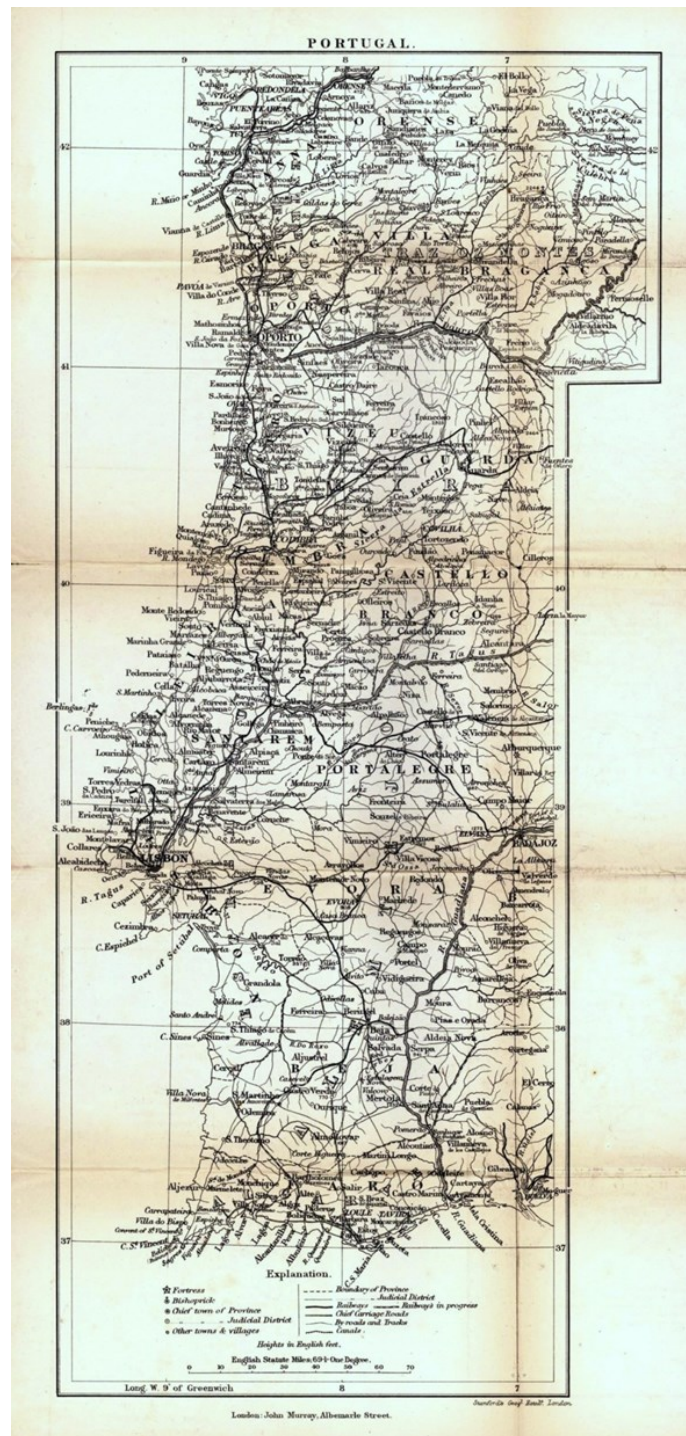


Descrição topografica e historica da cidade do Porto, Agostinho Rebelo da Costa, 1789.

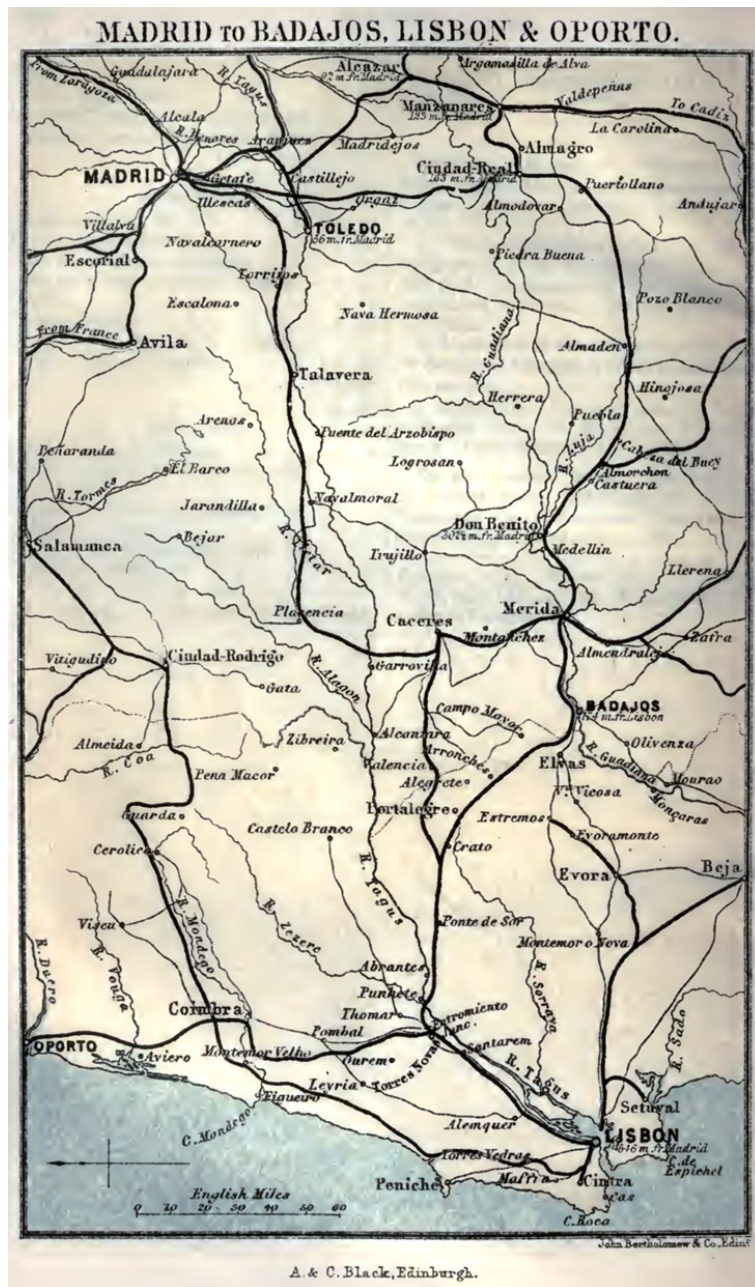


A Handbook for travellers in Portugal .. With a travelling map. 1864

Os mapas insertos nas descrições e guias de viagem a Portugal editados nos séculos XVIII e XIX



O'Shea's Guide to Spain and Portugal, 1889.



O'Shea's Guide to Spain and Portugal, 1889.

* MARTINS, Luís Paulo; MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2019), "Os mapas insertos nas descrições e guias de viagem a Portugal editados nos séculos XVIII e XIX", *VII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Revista Arquivos do Museu de História Natural e Jardim Botânico, nº 26-27, pp. 86-103 (<https://periodicos.ufmg.br/index.php/mhnb/article/view/16228/13017>).

Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo

Luís Paulo Saldanha | Mário Gonçalves Fernandes

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

RESUMO

No âmbito do Roteiro Turístico e Económico de Portugal, entre 1945 e 1977, foram produzidas 194 publicações, 136 das quais referentes a representações de concelhos de Portugal Continental. A editora visava concretizar uma ampla cobertura do território nacional, tendo como principais objetivos, como está explicitado na designação, a promoção turística e a informação económica sobre os municípios representados. Assumiu, igualmente, uma muito evidente dimensão cultural, identificável nos elementos simbólicos presentes nos documentos produzidos, tanto associáveis ao património material como imaterial concelhio.

Conhecimento científico, política e cultura cruzam-se na organização dos roteiros ROTEP. Com o patrocínio de Amorim Girão que enquadra a produção dos roteiros, fica evidente a moldura científica, enquanto a tutela política se manifesta através do apoio, em alguns dos números, do Ministério da Educação Nacional e do Secretariado Nacional da Informação e Turismo. Já a dimensão cultural surge com a valorização de elementos tradicionais, exaltados em tantas das dimensões incluídas nas representações, constituindo marcas identitárias destas publicações, inequivocamente identificáveis na organização da maioria dos documentos consultados.

Assim, os documentos produzidos pelo ROTEP, a grande maioria com a organização do fotógrafo Camacho Pereira, contribuíram para ampliar o conhecimento dos municípios e das regiões, acompanhar as transformações que ocorreram pelos anos quarenta do século XX e vincar os elementos de diferenciação territorial, permitindo simultaneamente aprofundar o debate sobre as temáticas do turismo e da cartografia, vigentes durante o Estado Novo, tendo como primeiro argumento um dos motes da publicação: “Com a ROTEP o Turista sabe o que tem a ver no local que visita...”.

ABSTRACT

Within the scope of the Touristic and Economic Roadmap of Portugal, between 1945 and 1977, 194 publications were produced, 136 of which refer to representa-

tions of municipalities in Mainland Portugal. The publisher aimed to achieve a wide coverage of the national territory, having as main objectives, as explained in the name, tourist promotion and economic information about the municipalities represented. It also assumed a very evident cultural dimension, identifiable in the symbolic elements present in the documents produced, both associated with the material and immaterial heritage of the municipality. Scientific knowledge, politics and culture intersect in the organization of ROTEP scripts. With the sponsorship of Amorim Girão that frames the production of the scripts, the scientific framework is evident, while the political tutelage is manifested through the support, in some of the numbers, of the Ministry of National Education and the National Secretariat for Information and Tourism. The cultural dimension, on the other hand, comes with the valorization of traditional elements, exalted in so many of the dimensions included in the representations, constituting identity marks of these publications, unequivocally identifiable in the organization of most of the consulted documents. Thus, the documents produced by ROTEP, the vast majority with the organization of photographer Camacho Pereira, contributed to expand the knowledge of municipalities and regions, to accompany the transformations that occurred in the forties of the 20th century and to emphasize the elements of territorial differentiation, allowing simultaneously deepen the debate on the themes of tourism and cartography, in force during the Estado Novo, having as a first argument one of the motives of the publication: “With ROTEP the Tourist knows what has to do in the place he visits...”.

OS MAPAS DO ROTEIRO TURÍSTICO E ECONÓMICO DE PORTUGAL

Tendo como referência o acervo da Biblioteca Nacional de Portugal (BNP), consultado através do “Catálogo Geral”, disponível “online”, foram identificadas 194 referências, 172 respeitantes a 136 concelhos e as restantes a mapas de diferentes escalas com dominância “regional”¹.

Precisamente, num destes mapas, o roteiro do “Entre Douro e Minho” de março de 1959, pode ler-se que a “publicação [seria] constituída por 273 mapas” produzidos a um ritmo de três mapas por mês, permitindo completar a cobertura proposta, há época a totalidade dos municípios de Portugal Continental, em menos de oito anos.

Apesar da ambição expressa em 1959, o trabalho desenvolvido, com registo na BNP, saldou-se por cerca de metade da proposta inicial, não tendo sido identificados outros roteiros municipais em consultas realizadas em diferentes bibliotecas. Na Biblioteca Municipal do Porto, igualmente inte-

¹ <http://catalogo.bnportugal.gov.pt/> (consulta efectuada em 2 de outubro de 2019).

grante da rede de bibliotecas com “depósito legal”, foi encontrada uma lista de cerca de cinquenta roteiros que decalcam os existentes na BNP. Acresce, a título de curiosidade, ter sido possível identificar na Universidade de Toronto, entre outras bibliotecas que reúnem alguns exemplares, uma “caixa 19” que surge associada a cerca de cem mapas turísticos do ROTEP ainda que não acrescentem novos municípios aos que constam da lista da Biblioteca Nacional de Portugal.

O âmbito e a escala locais dos roteiros publicados refletem a organização administrativa saída da revisão do Código Administrativo de 1936², que recupera a escala da “província”, ainda que corra a par de um conjunto muito variado de iniciativas à escala regional. Talvez por isso, podem ser encontrados documentos com uma representação supra concelhia ou regional, a exemplo do Algarve, Entre Douro e Minho, já referido, Mapa dos arredores de Lisboa ou Viseu e Serra da Estrela, produzidos a escalas compreendidas entre 1:100.000 e 1:200.000. O processo de consolidação do Estado Novo baseado na renovação das principais instituições públicas e da respetiva imagem, acelerado depois da aprovação da Constituição de 1933, integrou iniciativas organizadas pelos municípios, a exemplo dos roteiros analisados, como de expressão regional em grande parte idealizadas e implementadas pelo Secretariado de Propaganda Nacional (SPN), criado também em 1933.

A organização promovida pelo novo Código Administrativo reforçou o peso do concelho na estrutura administrativa do Estado Novo, não diluiu a importância dos distritos e recuperou a escala e cultura da “província”. De facto, o debate sobre a organização do país, prolongando o discurso académico de dominante regionalista assente em perspetivas científico-académicas defendidas por geógrafos como Aristides de Amorim Girão, da Universidade de Coimbra, não foi erradicado com a publicação do código administrativo. Esta matriz regional condicionou inclusivamente algumas das criações do SPN de âmbito cartográfico como as incluídas na revista *Panorama* e que mais tarde serviram de inspiração por exemplo a alguns dos mapas publicados no “Portugal País de Turismo” de finais dos anos cinquenta do século passado. Ou seja, neste período conviviam duas linhas de política, uma de pendor mais municipalista e outra de cariz mais regional, onde avultava a organização do país em províncias, recorrentemente utilizada para a assunção identitária e, como não, para a propaganda de Portugal.

Neste sentido, o patrocínio de Amorim Girão validando a pertinência e reconhecendo a utilidade dos roteiros, introduz uma dimensão de credibilidade à iniciativa que parece sair reforçada com a chancela do “Ilustre Autor da ‘Geografia de Portugal’ e Diretor da Faculdade de Letras de Coimbra”.

² Ministério do Interior (1936). Decreto-Lei 27424 [Aprova o Código Administrativo]. I Série nº 306. Dre. 31 Dez 1936.

Num texto em que enaltece a observação direta e indireta, Amorim Girão refere-se a um “*filósofo antigo*” que advertia para as vantagens do conhecimento direto – «*vale mais a coisa conhecida por si que pela imagem dela*» [ainda que] “*com frequência a representação gráfica de um objecto [possa] entrar melhor no nosso espírito do que a sua realidade nos entra pelos olhos. A imagem das coisas, quando bem escolhida e bem traduzida, torna-se deste modo um poderoso auxiliar da visão directa, reduzindo por assim dizer a multiplicidade à unidade, fazendo avultar nas suas linhas gerais os factos dominantes da superfície terrestre*”³.

Finalmente, os roteiros criados e publicados pelo ROTEP assentam predominantemente na escala 1:50.000 (Amorim Girão refere que “*todos os mapas concelhios se baseiam sobre a Carta de Portugal na escala de 1:50 000*”), ou seja, entre as referências bibliográficas dos mapas disponíveis na BNP é possível verificar que mais de um terço foram efetivamente produzidos a esta escala, ainda que, no total, mais de noventa tenha sido produzido entre as escalas 1:40.000 e 1:75.000. Justifica-se lembrar que a produção da Carta Militar à escala 1:25.000 realizada pelos Serviços Cartográficos do Exército (Decreto nº 21904 de 24 novembro 1932), terá ajudado a ampliar a base de conhecimento do território português, aprofundando e completando a informação disponível, servindo de base à Carta Itinerária de Portugal e permitindo a elaboração, por generalização, de escalas inferiores e 1:25.000, mas superiores a 1:50.000.

DEPOIS DO "MAPPA EXCURSIONISTA DE PORTUGAL" DE 1907

Estudar a evolução do turismo através de documentos de apoio à viagem, como guias, roteiros ou cartas itinerárias permite colocar em evidência, de modo muito simplista, o crescimento ou decréscimo da atividade turística, como permite sopesar a visão exterior de autores/viajantes e de turistas/escritores em contraponto com a aceitação do turismo entre as populações residentes nos lugares de turismo.

Assim, parece existir uma relação direta entre o aumento do número de turistas e a produção de documentação, significando inversamente períodos de maior instabilidade com fraca produção de documentos, tendo como referência os catálogos das bibliotecas consultadas, a exemplo da Biblioteca Nacional de Portugal, que denunciam o número de entradas de viajantes e de turistas.

Depois de uma fase de significativo entusiasmo registado na segunda

³ Aristides de Amorim Girão in *Entre Douro e Minho* [Material cartográfico] / organização de Camacho Pereira. Lisboa: ROTEP - Roteiro Turístico e Económico de Portugal, 1959.

metade do século XIX, com um notável aumento do número e tipo de documentos disponíveis para utentes mais ou menos letrados, a segunda década do século XX caracterizou-se por um abrandamento ou mesmo queda na edição de guias ou roteiros. As razões são conhecidas tanto em termos nacionais como internacionais e desde logo avulta o período da 1ª Grande Guerra com consequências dramáticas em todos os domínios e também no inevitável declínio do número de guias de viagem editados. Internamente verificaram-se acontecimentos que oscilaram entre o entusiasmo de um novo regime e o sofrimento da guerra ou da doença, gerando grande instabilidade, desde o regicídio, à implantação da República, à participação na Grande Guerra, à epidemia de “pneumónica”, à agitação política que desembocou no movimento da Ditadura Nacional e depois à instauração do Estado Novo.

A instabilidade que marcou este período da vida nacional teve evidentes consequências na diminuição drástica de guias de viagem e mapas turísticos como é possível verificar comparando o número e tipo de publicações existentes na Biblioteca Nacional ou em motores de pesquisa na rede global a exemplo do Google Books.

Tão pouco descola deste quadro a publicação de mapas do Automóvel Clube de Portugal que depois de divulgar o primeiro mapa em 1913 só em 1929 publicou a segunda edição. Depois desta data e como reflexo das alterações na rede viária e do notável crescimento dos veículos automóveis, aumentaram a frequência e a regularidade na publicação do mapa de estradas.

O crescimento do turismo no início do século XX decorreu a par de um processo de tomada de consciência da pátria e dos seus valores, bem como do aumento de rigor nos documentos cartográficos de suporte e “propaganda” à atividade turística. Este aumento de rigor decorreu a par da revolução técnica, a exemplo dos transportes, do aumento da velocidade nas deslocações, no encurtar do país, da europa e do mundo. O aumento da precisão nas representações, a sofisticação técnica que foi sucessivamente introduzida em tantas dimensões, entre elas a cartografia, constituiu uma das mais marcantes facetas do último quartel do século XIX e dos primeiros anos de arranque do século XX.

O debate criativo, no entanto, desde finais da primeira década e, em Portugal, ao longo da segunda década, introduziu elementos de discussão que começaram por abalar a lógica positiva, racional e desenvolvimentista que tinha impulsionado o debate na transição do século XIX para o XX. A crise instala-se mesmo quando possam ser exaltados “maquinismos em fúria!” pelo apego cosmopolita ao progresso e ao avanço tecnológico de quem canta em verso o conflito com tantos que restam “Inatingíveis por todos os progressos / Fauna maravilhosa do fundo do mar da vida!”⁴.

⁴ Álvaro de Campos (1914). “Ode Triunfal”. In “Orpheu”. Revista Trimestral de Literatura, nº 1. TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO, Lisboa, 1915. A edição foi da responsabilidade de António Ferro.

O BOOM DO TURISMO E A REESTRUTURAÇÃO ADMINISTRATIVA

A consolidação do Estado Novo, para além da aprovação e referendo da Constituição de 1933, passou pelos atos de propaganda impulsionados pelo SPN, criado também em 1933, e por um conjunto de iniciativas internas e externas visando a promoção do regime. Tendo a “política do espírito” como quadro de referência ideológica, publicitando articuladamente o país no estrangeiro, incluindo a participação em feiras, exposições ou conferências, lançando internamente as comemorações dos “centenários”, o concurso “a Aldeia mais Portuguesa de Portugal” ou apoiando as artes, entre tantas iniciativas, os anos trinta do século XX permitiram firmar as bases do regime que duraria mais quatro décadas.

As medidas implementadas, ao visarem dar a conhecer Portugal interna e externamente, tinham associada a intenção de captação de visitantes nacionais e estrangeiros para um “país de turismo” ainda em processo de afirmação. Complementarmente, as políticas prosseguidas face à guerra civil em Espanha ou aos movimentos nacionalistas europeus e a tensão internacional crescente, terão sido insuficientes para incentivar um crescimento nas entradas de viajantes. Em 1932 foram 91.073 os passageiros desembarcados nos “portos do Continente e Ilhas”, 56.242 em 1935 e 40.727 em 1940.

Na informação consultada, de qualquer modo, surge uma enorme novidade ao ser incluído no Capítulo X - “Comunicações” do Anuário Estatístico de Portugal, um quadro com o número “18” referente ao “Serviço de turismo em 1932”. Este quadro incluiu uma coluna referente ao “total de excursionistas por vapor” – com o registo de 40.364 “excursionistas”, 53.003 em 1933 e 57.771 em 1934. A designação “Turismo” passa a figurar em 1935, contendo igualmente dados de 1934, referindo-se ao “número de excursionistas”, com um total de 53.315, enquanto o valor sobe em 1936 para 60.481, ano a partir do qual os valores entraram em declínio, tendo atingido, em 1939, os 16.181 de excursionistas entrados em Portugal. De qualquer forma, de modo redutor, o título do quadro dezasseis, no qual surge “Serviço de turismo”, refere-se ao “número de navios entrados no porto de Lisboa por nacionalidades e número de excursionistas”, deixando perceber a importância reconhecida à capital como porta de entrada de excursionistas.

A navegação aérea, que dava os primeiros passos, surge referida em 1929 e 1930, com 79 e 200 “pessoas transportadas”, respetivamente, e depois, em 1935, com um total de 113 passageiros registados, refletindo o movimento da linha Lisboa-Tanger e acrescentando uma nova dimensão aos movimentos de visitantes.

O reconhecimento, através das estatísticas dos anos trinta, do aumento da dimensão dos contingentes de passageiros, turistas e excursionistas, estrangeiros e portugueses, desembarcados nos portos ou aeroportos e, a partir de 1939, dos que se movimentaram “pelas fronteiras do Continente” –

Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo

aéreas, terrestres e marítimas – parece refletir a tendência geral de normalização das viagens. As estatísticas nacionais, para além de traduzirem, com a inclusão de quadros específicos, o crescimento da importância do fenómeno turístico decorrente dos esforços do Estado, seguramente sob a organização do SPN, para divulgar a imagem do país, também evidenciam a dificuldade inicial da “Direcção Geral de Estatística” em estabilizar a informação em torno de conceitos relevantes.

Neste contexto de consolidação do “Estado Novo”, com a propaganda do regime e o crescimento do número de visitantes, nacionais e estrangeiros, a edição e publicação de documentação de suporte à viagem passou a ter maior significado, nomeadamente com publicações icónicas como o Guia de Portugal (1924)⁵.

Quadro 1. Dados sobre passageiros, excursionistas e “turismo” incluídos no Anuário Estatístico de Portugal (1929-1940).

Anos / referencias estatísticas	Movimento de passageiros, por portos do Continente e Ilhas ... N.º de passageiros desembarcados	18. Serviço de turismo em 1932 ... Total excursionistas por vapor	16. Serviço de turismo. Número de navios entrados no porto de Lisboa por nacionalidades e número de excursionistas	28. Excursionistas conduzidos pelos navios entrados no porto de Lisboa	27. Turismo. N.º de excursionistas conduzidos pelos navios entrados, em 1935, no porto de Lisboa	VII - Serviços Aéreos Portugueses ... Número de pessoas transportadas ... Total	IV. Navegação aérea 33. Movimento na linha Lisboa-Tanger	33. Movimento de estrangeiros e portugueses pelas fronteiras do Continente - Total	Via aérea	Fronteira terrestre	Fronteira marítima
1929	63159					79					
1930	68945					200					
1931	62706										
1932	91073	40364									
1933	86942		53003								
1934	57983		57771		57771						
1935	56242			53315	53315		113				
1936	61515			60481			193				
1937	62887			33901			239				
1938	65537			35905			355	59955	2017	21865	36073
1939	56694			16181			438	68967	2170	27180	29114
1940	40727						1008	64623	6264	38874	19485

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, Anuário Estatístico de Portugal.

⁵ Esta obra foi antecedida, em 1923, pelo “Guia de Évora e seus arredores: espécimen do Guia de Portugal” – “colaborado pelos mais distintos escritores e dirigido” por Raúl Proença que, com “alguns homens de valor... cerca de 1921, constituíram o chamado grupo da Biblioteca”. Santanna Dionísio (1985). “Prefácio” [1965], in Guia de Portugal, 2ª ed., vol. IV, Tomo I, Entre-Douro e Minho. I. Douro Litoral. Fundação Calouste Gulbenkian.

ROTEIROS E DIVULGAÇÃO MUNICIPAL

A produção da ROTEPE, de acordo com a informação recolhida no Catálogo Geral da Biblioteca Nacional, decorreu entre 1945 e 1977, como foi referido. Depois de uma fase inicial de crescimento irregular e lento, entre os anos de 1951 e 1964, foi registado o período de maior produção de roteiros, situando-se em valores anuais iguais ou superiores a oito roteiros, o que aconteceu em nove dos catorze anos do intervalo, correspondendo o ano de 1953 ao de maior produção, com treze roteiros. Depois de 1970 os valores decresceram, com dois ou três roteiros publicados por ano, até 1977, último ano para o qual foram encontradas referências.

Em 1959 foi publicado um “Mapa turístico”, a uma escala próxima dos 1:200.000 do Entre Douro e Minho⁶, que justifica uma referência particular na medida em que inclui um texto de Amorim Girão (integralmente transcrito, em anexo, pelo interesse que encerra) com alusões à organização da coleção e à leitura que o geógrafo faz dos conteúdos simbólicos constantes dos roteiros, bem como das analogias que poderiam ser estabelecidas com produções equivalentes em França ou na Alemanha.

«Tanto quanto posso avaliar pelo exame de alguns mapas da coleção que me foram mostrados, a iniciativa de *Rotep* tem em vista conjugar o efeito das cartas corográficas (todos os mapas concelhios se baseiam sobre a Carta de Portugal na escala de 1:50 000) com a resenha descritiva das guias turísticas, dicionários e enciclopédias geográficas ou históricas, num sistema de ilustração que faz lembrar o de H. MANN para a Alemanha ou o de J. Pinchon em *Les Provinces de France Illustrées*. Pela selecção das cores, dos sinais simbólicos e dos desenhos feitos sobre fotografias, procura apresentar-se a imagem de cada região tanto quanto possível aproximada da realidade. E só devemos lamentar que as naturais dificuldades da execução e da apresentação ao público de uma obra tão vasta, e a necessidade de nela recorrer simultaneamente a diversos artistas, não permitam que se dêem os mapas na mesma escala e se adopte sempre o mesmo estilo de representação.»

A. de Amorim Girão (Anexo 1)

O texto de Amorim Girão parece indiciar múltiplas preocupações entre o quadro científico, as técnicas utilizadas ou a coerência da obra face à

⁶Entre os primeiros trabalhos de recolha de informação de base para a elaboração deste texto que suportaram inclusivamente a apresentação oral e esta segunda versão para publicação nas atas do colóquio, surgiu com a autoria de Luís Miguel Moreira um texto sobre a publicação da ROTEPE de 1959 intitulado “Cartografia, turismo e propaganda: o mapa ROTEPE do Entre Douro e Minho, 1959” nos Cadernos de Geografia nº 40 – 2019, Coimbra, FLUC - pp. 101-117.

Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo

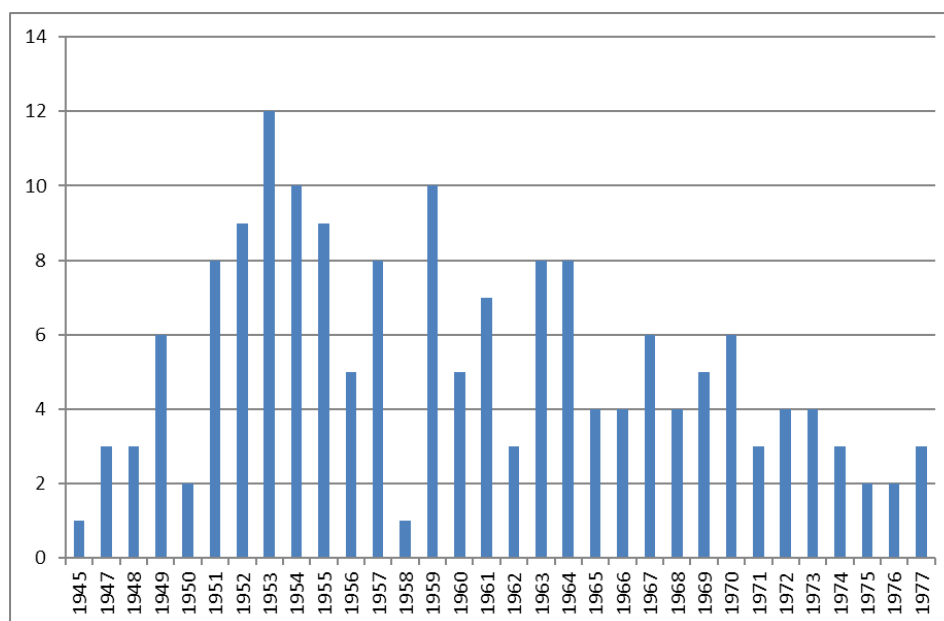


Figura 1. Produção anual de roteiros municipais da ROTEP (1945-1977).

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal, Catálogo Geral.

diversidade de autores envolvidos. Destaca-se, de qualquer forma, no esforço de enquadramento dos roteiros para além do debate do binómio observação-visão acima referida, a preocupação em tentar integrar a coleção na produção científica da época, remetendo para H. MANN autor de um “sistema de ilustração ... para a Alemanha” ou para J. Pinchon (Joseph Porphyre Pinchon, 1871- 1953, ilustrador) autor de “Les Provinces de France Illustrées”. O facto desta obra ser organizada para a juventude, sendo de divulgação e merecendo, eventualmente, menor reconhecimento científico, pode traduzir, por parte do Mestre de Coimbra, algumas dúvidas não explicitadas em relação ao valor e significado da coleção que “apadrinha”.

De qualquer forma, Amorim Girão reconhece a importância dos roteiros permitindo que «sob os nossos olhos [possam] desfilarem a qualquer hora todos os concelhos do País na sua especial configuração geográfica e na diversidade das suas condições naturais e humanas, relevo do solo, revestimento vegetal, vias de comunicação, monumentos mais importantes, particularidades turísticas e etnográficas, além de vários outros motivos de interesse local».

APONTAMENTOS SOBRE UMA CARTOGRAFIA CRIATIVA

Entre as temáticas rurais, da produção industrial, da tradição cultural, do património monumental e arquitetónico ou dos transportes, entre o com-

boio moderno que percorre a planície de Cortegaça em Ovar ou os novos aeroportos, os roteiros turísticos e económicos de Portugal reúnem uma vasta panóplia de elementos com significado municipal, que neste texto são identificados apenas nas grandes linhas.

Os roteiros integram um conjunto de “indicações gerais sobre o concelho”, uma breve resenha histórica, que varia de acordo com o autor, plantas das localidades e mais frequentemente da sede de concelho, uma carta de enquadramento, legenda ou “convenções”, brasão do concelho, legenda e a carta do município. A fotografia está amplamente presente nos roteiros da ROTEP e muitas delas constituem excelentes documentos de leitura da paisagem.

A organização da coleção de roteiros foi da responsabilidade do fotógrafo Camacho Pereira, permitindo, talvez por isso, como sublinha Amorim Girão, que muitos dos elementos representados correspondam a «desenhos feitos sobre fotografias» conferindo rigor e proximidade entre as representações e a realidade municipal reproduzida e a ampla profusão de fotografia nos documentos publicados.

Os símbolos pictóricos utilizados nos guias da ROTEP, evocam documentos como o “Portugal Etnográfico” ou o seu gémeo “Imagens de Portugal – Regional Scenes” publicados em obras de Amorim Girão e que denotam a existência de um contexto técnico e artístico na área das artes gráficas que se vinha desenvolvendo desde a Primeira República, permitindo o aparecimento de contributos inovadores, nomeadamente no âmbito dos manuais escolares, como, entre outros o *Compêndio de geografia elementar para o ensino oficial*, de Mário de Vasconcelos e Sá, que publicou e reeditou mais de uma dezena de manuais escolares de Geografia, entre 1921 e 1943, “apresentando uma profusão de imagens até aí nunca vista, atingindo a ordem das centenas: inúmeras fotos (...), gráficos de figuras, geométricas e pictóricas, proporcionais e de sectores; mapas gerais e mapas temáticos” (FERNANDES, 2008, pp. 9-10). No caso concreto dos ROTEP as imagens pictóricas exprimem-se entre a matriz rural, a modernidade industrial, as referências culturais e o património arquitetónico e monumental. A matriz rural surge abundantemente ilustrada nos roteiros municipais consultados e em dois exemplos entre muitos, nos de Felgueiras e de Castelo Branco, é possível identificar: “Vinho Verde, Trigo, milho, centeio, feijão, Perdizes, Cabras, Gado Ovino, Galinhas, Vacas, Batatas” e “Coelhos, ovelhas, gado caprino, gado ovino, gado bovino, porcos, perdizes, Sobreiro, cortiça, Azinheiras, Mel, Lagar de azeite, Olivais, Trigo, centeio, laranjas”. Já a indústria aponta outros tantos elementos a saber: “Hidro-electrica, Pentes, Fôrmas de Calçado, Calçado, Industria de decoração e iluminação de romarias, Bordados, Fabrico manual de bordados (Lixa), Serração, Sedas e algodão, Ferramentas, Móvel de madeira, Móveis cirúrgicos” e “Lacticínios. farinha para gado, Te-lha, destilação, lanifícios, cardagem” (figuras 3 e 4).

As referencias culturais são igualmente muito diversas e encontram-se entre o fabrico artesanal de bordados ou artefactos para as atividades agrícolas, mas abrangem igualmente os locais de festas e romarias, a doçaria regional e a gastronomia, santuários e representações de tocadores de música popular. Na dimensão do património arquitetónico e monumental em Felgueiras são identificáveis entre outros: os Cruzeiros de S. Adrião, de Pombeiro e o de Barrosas, a Ponte Romana sobre o Rio Ferro, o Dolmen e dois Crastos. Está também representado o Portal da Casa de “Simães” (Simães) e a Casa de Sergude do arquiteto Marques da Silva, de 1923.

PISTAS PARA FUTUROS TRABALHOS

Com os roteiros turísticos e económicos de Portugal o país revela-se como uma colorida “cascata” sanjoanina repleta de figuras do quotidiano popular, esporadicamente sobre um quotidiano erudito de arquitetura monumental, militar ou religiosa.

Estátuas, batalhas, o Padrão da Memória no Mindelo (pelo “desembarque das tropas liberais 6/7/1832”) em Matosinhos, povoam os roteiros municipais publicados pelos ROTEP. Mas, essencialmente, a base económica municipal, as tradições e o património cultural constroem um retrato muito impressionante dos territórios representados.

Os roteiros constituem excelentes exemplares da imagem iconográfica que o Estado Novo criou a partir dos anos trinta e da intervenção das suas instituições, tanto do poder central como local, caldeado com o discurso académico regionalista impulsionado por geógrafos possibilistas.

Os passos seguintes passarão, naturalmente, pelo aprofundamento da busca de possíveis ligações entre os autores dos desenhos utilizados nos ROTEP e os de outros grafismos plasmados nos documentos gráficos coevos, envolvendo, nomeadamente, quer a propaganda institucional do Estado Novo, as ilustrações dos manuais escolares de Geografia ou as obras de divulgação com raiz científica coordenadas por Amorim Girão, nomeadamente, a partir dos anos trinta, o “Esbôço duma Carta Regional de Portugal” (1ª edição de 1930 e 2ª edição de 1933), as “Divisões Regionais de Portugal” (1941) e a “Geografia de Portugal” (1941, 2ª edição 1951), sublinhando-se, como referência de partida, o mapa “Imagens de Portugal – Regional Scenes”, publicado por Amorim Girão, o qual teve, certamente, grande influência no design e nas imagens de propaganda e de divulgação turística coeva.

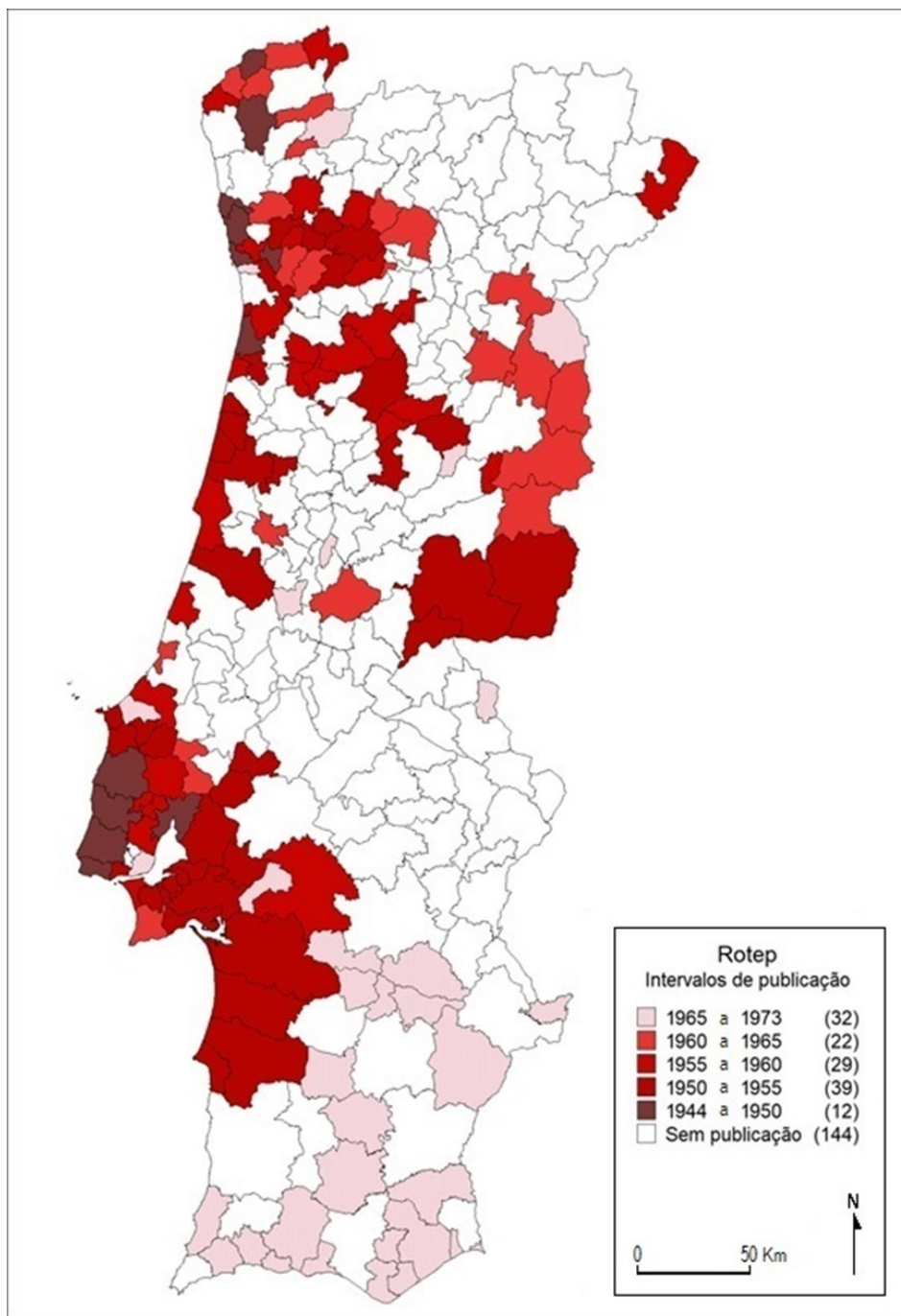


Figura 2. Fases de produção de ROTEP - Roteiros turísticos e económicos de Portugal (1945-1977).

Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo

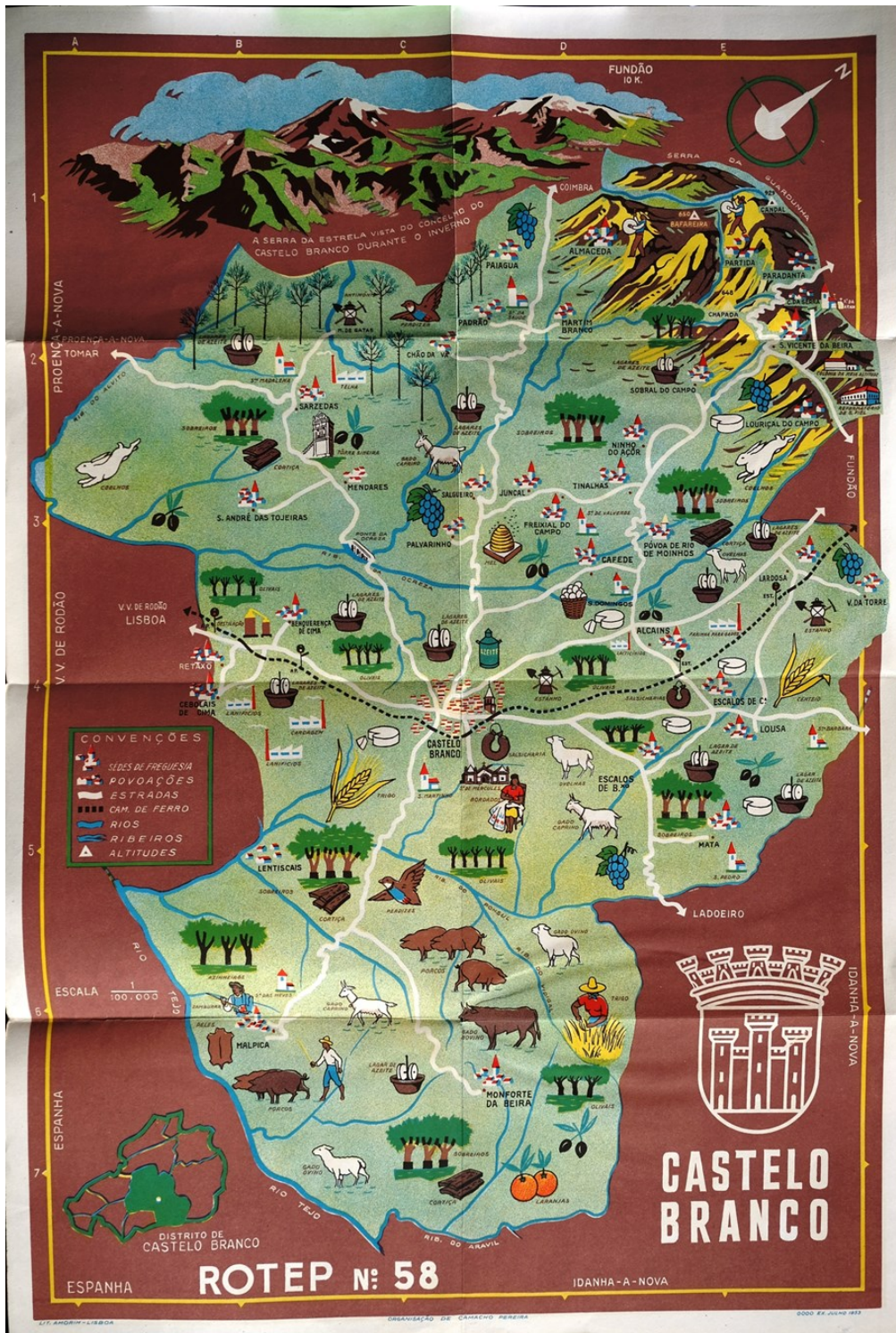


Figura 3. Imagem extraída do ROTEP nº 58 (Castelo Branco).



Figura 4. Imagem extraída do ROTEP nº 175 (Felgueiras).

Anexo 1 - "Apresentação" do Roteiro Turístico e Económico de Portugal por Amorim Girão (1959).

APRESENTAÇÃO

Pelo Ilustre Autor da "Geografia de Portugal" e Director da Faculdade de Letras de Coimbra

Ex.^{m.º} Sr. Prof. Dr. Amorim Girão

Por três formas podemos tomar conhecimento de um país: 1) pela *observação directa* das diversas regiões que o constituem; 2) pela *imagem* delas, tal como em conjunto a encontramos mais ou menos deformada nas cartas geográficas, ou parceladamente mas fielmente reproduzida nos álbuns de fotografias e nos quadros dos pintores e desenhadores; 3) pela *descrição literária* de quem, tendo percorrido essas regiões, melhor soube ver e sentir as suas paisagens físicas e humanas, e delas nos deu uma interpretação exacta e sugestiva.

Nos dois primeiros casos, as noções entram directa ou indirectamente pelos olhos do corpo. No último, entram mais pelos olhos da alma: *par coeur*, como aqui estaríamos tentado a dizer, se à expressão francesa não correspondesse um sentido específico bem diferente.

Muitos homens de ciência, dominados pela primacial importância da análise *in loco* das coisas, e convencidos, como o falecido Prof. MICHOTTE de Lovaina, de que *on ne voit bien qu'avec ses pieds*, hão-de dizer talvez que só a observação directa pode considerar-se fonte limpa do conhecimento geográfico. E nós julgamos conveniente deixar bem expresso que cada um desses meios de informação tem o seu lugar próprio, e por tal forma que nenhum deles poderá em verdade dispensar a incontestável vantagem dos outros.

É preciso distinguir, como pretende HETTNER, entre a visão que se tem directamente pelos sentidos exteriores — visão animada, multiforme, e por tal motivo dispersiva — e a *visão mental*, que se obtém pela coordenação no espírito de conceitos elaborados através de imagens que se viram ou de leituras que se fizeram — visão sintética, comparativa e relacional, sem dúvida mais simples e mais esquemática, mas, precisamente por isso, mais clara, mais precisa, até mesmo às vezes mais penetrante. E assim se compreende que certos autores nos tenham dado admiráveis interpretações geográficas de países longínquos que nunca visitaram; e que os seus trabalhos não tenham melhorado em interesse e rigor científico, quando sobre eles voltaram a escrever depois de os visitarem.

Embora o filósofo antigo muito judiciosamente advertisse que «vale mais a coisa conhecida por si que pela imagem dela», com frequência a representação gráfica de um objecto pode entrar melhor no nosso espírito do que a sua realidade nos entra pelos olhos. A imagem das coisas, quando bem escolhida e bem traduzida, torna-se deste modo um poderoso auxiliar da visão directa, reduzindo por assim dizer a multiplicidade à unidade, fazendo avultar nas suas linhas gerais os factos dominantes da superfície terrestre.

Tanto quanto posso avaliar pelo exame de alguns mapas da colecção que me foram mostrados, a iniciativa de *Rotep* tem em vista conjugar o efeito das cartas corográficas (todos os mapas concelhos se baseiam sobre a *Carta de Portugal* na escala de 1:50 000) com a resenha descritiva das guias turísticas, dicionários e enciclopédias geográficas ou históricas, num sistema de ilustração que faz lembrar o de H. MANN para a Alemanha ou o de J. PINCHON em *Les Provinces de France Illustrées*. Pela selecção das cores, dos sinais simbólicos e dos desenhos feitos sobre fotografias, procura apresentar-se a imagem de cada região tanto quanto possível aproximada da realidade. E só devemos lamentar que as naturais dificuldades da execução e da apresentação ao público de uma obra tão vasta, e a necessidade de nela recorrer simultaneamente a diversos artistas, não permitam que se dêem os mapas na mesma escala e se adopte sempre o mesmo estilo de representação.

Não obstante isso, uma vez completa a colecção, sob os nossos olhos poderão desfilar a qualquer hora todos os concelhos do País na sua especial configuração geográfica e na diversidade das suas condições naturais e humanas, relevo do solo, revestimento vegetal, vias de comunicação, monumentos mais importantes, particularidades turísticas e etnográficas, além de vários outros motivos de interesse local. E ficamos esperando que a análise assim efectuada dentro das quatro paredes de um gabinete de trabalho, e sem os inevitáveis incómodos da deslocação, há-de despertar em muitos o propósito de a algumas regiões portuguesas fazerem a sua visita, e dará mesmo ao turista desejoso de ver bem e depressa a preparação necessária para ela.

Será preciso dizer mais em abono das vantagens desta iniciativa, e em justificação dos votos que fazemos neste lugar por que a sua realização venha a ser coroada do melhor êxito? Coimbra, Abril de 1947.

A. de Amorim Girão.

EDIÇÃO PATROCINADA PELOS

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL e
SECRETARIADO NACIONAL DE INFORMAÇÃO, CULTURA POPULAR E TURISMO

APRESENTADA pelo Ilustre Professor DR. AMORIM GIRÃO

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- CAMPOS, Alvaro de (1914). “Ode Triunfal”. in “Orpheu”. Revista Trimestral de Literatura, nº1. Typographia do Commercio, Lisboa, 1915.
- DIONÍSIO, Santanna (1985). “Prefácio” [1965], in Guia de Portugal, 2ª ed., vol. IV, Tomo I, Entre-Douro e Minho. I. Douro Litoral. Fundação Calouste Gulbenkian.
- FERNANDES, Mário G.. *Manuais Escolares de Geografia: 1830-2008*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto (<http://ler.letras.up.pt/site/default.aspx?qry=id01id1178&sum=sim>), 2008.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2ª edição 1958), *Atlas de Portugal*. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas). Publicação comemorativa do duplo centenário.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2ª edição 1951), *Geografia de Portugal*. Porto: Portucalense Editora.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1959) “Apresentação”, in Entre Douro e Minho [Material cartográfico] / organização de Camacho Pereira. Lisboa: ROTEP - Roteiro Turístico e Económico de Portugal, 1959.
- MOREIRA, Luís Miguel (2019). “Cartografia, turismo e propaganda: o mapa ROTEP do Entre Douro e Minho, 1959” nos Cadernos de Geografia nº 40 – 2019, Coimbra, FLUC - pp. 101-117.
- PINCHON, Joseph Porphyre (1929). Les Provinces de France Illustrées. Paris. Ed. Blondel la Rougery, 2ª edição. <https://www.davidrumsey.com/>
- ROTEP (1953). Castelo Branco. Organização de Camacho Pereira. Cruz Quebrada. ROTEP - Roteiro Turístico e Económico de Portugal, N° 58.
- ROTEP (1953). Concelho de Felgueiras. Organizado por Camacho Pereira; [texto de] M. Antonio Fernandes; fotos Camacho. Cruz Quebrada. ROTEP - Roteiro Turístico e Económico de Portugal, N° 175.

FONTES:

- <http://catalogo.bnportugal.gov.pt/> (consulta efetuada em 2 de outubro de 2019)
- Instituto Nacional de Estatística (1929 ... 1940), Anuário Estatístico de Portugal. <http://www.ine.pt>

* MARTINS, Luís Paulo; FERNANDES, Mário Gonçalves (2020), “Os mapas do Roteiro Turístico e Económico de Portugal (ROTEP) e a promoção municipal em representações cartográficas do Estado Novo”, *Atas do VIII Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, pp. 253-266, ISBN: 978-989-8969-57-6 (<https://slbcartografia.wixsite.com/edicao2019/livro-de-atas>).

Cartografias Outras

Folha em branco

Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’

Helder Marques | Mário Gonçalves Fernandes

*Apresentado no V SLBCH, Petrópolis, 2013 **

RESUMO

A institucionalização inicial da Geografia em Portugal aconteceu de forma alheia à Cartografia. Contudo, a consolidação da Geografia haveria de decorrer em dois momentos, marcados por duas personagens cujas posições e opções se formataram e propagaram, entre outros aspectos, também na Cartografia e a partir da Cartografia.

A década de 1940 começou com um importante acontecimento no âmbito cartográfico, a publicação do Atlas de Portugal e da Geografia de Portugal, ambos de 1941 e de Amorim Girão, e terminou com outro acontecimento de grande relevância em muitos aspectos e também, o que aqui nos interessa, no âmbito cartográfico, o congresso da UGI, organizado por Orlando Ribeiro em 1949.

O caso da representação cartográfica das “Montanhas Pastoris de Portugal”, então publicado, constitui, implícita e explicitamente, um dos episódios mais interessantes.

ABSTRACT

The initial institutionalization of geography in Portugal happened so alien to Cartography. However, the Geography consolidation would take place in two phases, marked by two names whose positions and options is formatted and propagated, among others, also from the Cartography and with Cartography.

The 1940s began with an important event within cartographic publication of Atlas of Portugal and Geog-raphy of Portugal, both of 1941 and Amorim Girão, and ended with another event of great importance in many aspects as well, which here interests us within cartographic, the IGU congress, organized by Orland-do Ribeiro in 1949.

The case of cartographic representation of the “Montanhas Pastoris de Portugal” then published, is, im-plicitly and explicitly, one of the most interesting episodes.

OS MOMENTOS

Em Portugal a institucionalização da Geografia, enquanto ramo autónomo do conhecimento científico fez-se, comparativamente com uma boa parte dos países europeus, num tempo relativamente tardio. Prova disso, é o empenho de afirmação do carácter científico da disciplina, reivindicando um quadro metodológico, analítico e teórico próprios, levadas a cabo na Universidade de Lisboa por Silva Telles (1860-1930), como se pode ler, por exemplo, na comunicação que apresentou, com o título *L'Enseignement supérieur de la Géographie*, ao IX Congresso Internacional de Geografia (Genève/1908) e, portanto, sem grandes ou mesmo nenhuma preocupações quanto à cartografia temática.

Depois, decorrente da criação das renovadas Faculdades de Letras em Coimbra e Lisboa (1911), estavam criadas as condições para o início dos verdadeiros estudos universitários de Geografia em Portugal. Amorim Girão (1895-1960) doutora-se na Universidade de Coimbra com a tese *Bacia do Vouga, estudo geográfico* (1922) e depois, em Lisboa, Orlando Ribeiro (1911-1997) com a tese *A Arrábida - Esboço geográfico* (1935), vindo a ser estes professores os principais esteios destas duas escolas. Se o primeiro trabalho dá já à cartografia temática algum relevo, a sua importância será, no entanto, dilatada aquando das comemorações do “duplo centenário”, que pretendiam configurar a consolidação política interna do Estado Novo¹(1933-1974), subsequente à ditadura militar de 1926, quando, sob a sua direcção pública, em 1941, o Atlas de Portugal e, pouco depois, a Geografia de Portugal, onde são inseridos profusos e diversificados exemplares de cartografia temática.

Desde muito cedo que os geógrafos do século passado tentaram compreender a diversidade regional do país, atendendo à sua reduzida dimensão territorial, sem recorrer à mistificação oitocentista que pretendia explicar o Portugal independente a partir de teses “naturalistas” (diversidade climática e geomorfológica, continuidades e descontinuidades na Península Ibérica) e “patrióticas” (especificidade étnica, cultural, linguística, etc.) que teriam gerado a nação (daí os lusitanos), em ambos os casos com o fim de sustentar uma reconstrução mítica da história que o Estado Novo retomará para vestir a “raça portuguesa”.

Simplificando, os geógrafos basearam-se fundamentalmente em três

¹ Nas áreas rurais, onde a pobreza era endémica, não foram apenas os terra-tenentes que reordenam o poder, também gente letrada e conservadora, com mais ou menos laivos de paternalismo, o fez. Inauguram-se fontenários e fazem-se pequenas obras públicas que legitimam a aceitação da hierarquia social, que se queria assente em valores morais plasmados num patriotismo insuflado pelo catolicismo conservador. A pacificação daí decorrente foi vista como antítese das práticas especuladoras de uma boa parte dos republicanos e mações, que no fundo desdenhavam os camponeses pobres. Camponeses há muito cansados de serem manipulados nas diversas “patuleias”, de morgados que compravam votos e distribuem empregos no sistema de rotação parlamentar, de estradas que cruzaram as suas terras, impotentes que eram de alterar em seu favor fosse o que fosse.

princípios:

i – as características atlânticas setentrionais e as mediterrâneas a sul, sublinhando Orlando RIBEIRO no *Mediterrâneo e o Atlântico* (1945) que não se trata apenas de diferenças bioclimáticas e pedológicas, mas também percursos históricos marcados, a Sul, pela estrutura fundiária decorrente da reconquista e pelos sistemas de rega de origem árabe e, no Norte, pela rega e sistema de cultura mais intensivos, ao que acrescem os sistemas de montanha agro-pastoris. Hermann LAUTENSACH ao sublinhar que em Portugal se conjugam estas duas influências climáticas releva o facto de as fronteiras entre as áreas cultivadas e a floresta não ser tão nítida como nos países do Norte da Europa;

ii – um Norte montanhoso e rústico, “castrejo”, de relevo vigoroso que inclui serras e planaltos que se estendem e incluem o maciço central que estabeleceria uma espécie de fronteira em relação à planura e aos campos abertos do Sul;

iii – a complementaridade entre os “portus” litorais, no sentido de Pirenne, ou de antigos assentamentos urbanos, que entrelaçam burgos mercantis, normalmente situados na embocadura de rios mais ou menos navegáveis que os estendem até à montanha, com as rotas marítimas e os negócios de “grosso trato” acrescentando, precocemente, dimensão à cidade dos ofícios, dilatando as relações atlânticas nomeadamente com a Flandres e cidades Hanseáticas.

Não admira, portanto, que a montanha, ou as serras, tenham sido recorrentemente diferenciadas, procurando-se estabelecer as cotas de transição para estes territórios, a partir das quais a economia agro-silvo-pastoril seria dominante e o povoamento rural adquiriria o carácter essencialmente concentrado. Paul Chofat (1906) tinha já estabelecido no seu mapa hipsométrico a cota dos 700 metros, reproduzida depois em Amorim Girão e em Orlando Ribeiro, naturalmente com pequenas variações analíticas decorrentes de situações morfológicas concretas, em todo o caso por valores relativamente próximos. As serras transportavam também os seus mitos, praticamente isoladas até ao período da emigração europeia da década de 50/60 do século passado, mantinham-se como repositório do arquétipo da lusitanidade.

Ora, contrariamente a um mito aceite na época e depois ingenuamente mantido, ainda que admitindo que se encontrava já em extinção (o famoso «comunismo primitivo» das comunidades camponesas de montanha), na serra a exploração dos bens indivisos pelos aldeões não era colectiva, mas antes essencialmente individual e, além disso, muito desigual: as pastagens e os pousios sujeitos à livre pastagem eram explorados por cada um proporcionalmente (*pro rata*) à sua riqueza em meios de produção e não sendo o benefício de modo nenhum partilhado. Seja como for, a montanha entrelaça estes conteúdos mais ou menos míticos que importava desvendar porque nela e quase só nela se mantinham ainda a “essência” do ser português. A virgindade de costumes, a comunhão com a natureza, a dura sobrevivência, os saberes imateriais com

as suas lendas², ainda não corrompidos lá residiam, importava desvendá-los.

Orlando Ribeiro esteve presente no Congresso Internacional de Geografia que decorreu em Amesterdão (1938) e disse ter ficado impressionado quer com a excelência da organização, quer com a qualidade científica das comunicações. Emmanuel de Martonne (1873-1955) foi nesta altura eleito presidente da UGI. Um segundo tempo de consolidação da geografia portuguesa, coincide com a afirmação externa do Estado Novo e corresponde à realização em Portugal do subseqüente congresso que teve lugar em Lisboa, em 1949³.

Na secção IV (Geografia Humana e Geografia Económica) importa para aqui relevar o tratamento de dois temas. O primeiro “Les types et les formes de la vie pastorale, spécialement dans les pays agricoles” (pp. 9-115), onde essencialmente se reporta a transumância de ovinos e caprinos com particular relevo para os diversos países da bacia do mediterrâneo e onde se inclui o artigo “Montanhas pastoris de Portugal...” de Orlando Ribeiro e M. Augusta Plácido Santos, cuja cartografia temática é, neste artigo, escrutinada. O segundo, de certa forma complementar ao anterior, tratou o tema “Les habitations rurales: types, classification, répartition. Quels sont les éléments ou dispositifs qu’il faut considérer dans leur étude géographique” (pp. 107-156) onde se utilizou uma forte ilustração fotográfica relativamente aos materiais utilizados e à arquitectura (alçados, plantas, etc.), tema aliás recorrente na época em toda a Europa, sobretudo a partir dos anos 30. Também em Portugal e quase sincronicamente se realizaram estudos semelhantes revelando um crescente interesse pelas condições de conforto e higiene da habitação rural, como foi o caso do “Inquérito à Habitação Rural” de Lima Basto e Henrique de Barros com a publicação do primeiro volume em 1943.

A CONCEPÇÃO E REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA

A década de 1940 começa com um importante acontecimento no âmbito cartográfico, a publicação do Atlas de Portugal e da Geografia de Portugal,

² “Apenas o mistério dos impenetráveis matagais e das penedias altas, onde as rochas se sobrepõem em milagroso equilíbrio, inspira superstições e sustos, com sabor de lenda, sempre facilmente enraizáveis nas almas simples. A noite é temida e respeitada, porque esconde os lobos corpulentos (sempre maiores do que de dia) que uivam lugubrememente, fazendo ecoar o seu clamor de fome, de serra em serra. Também, ao luar, as moras encantadas estendem sobre os rochedos meadas alvíssimas de linho e penteiam, caprichosamente, as fartas cabeleiras que – dizem – são de fios de ouro...” (Eugénio de Castro Caldas, in Lima Basto e Henrique de Barros, 1943, p. 75).

³ Depois da segunda guerra e porque Salazar tinha durante o seu decurso assegurado a manutenção da ditadura, Portugal adere em 1949 à NATO, consagrando a sua posição geopolítica, enquanto sincronicamente, a Leste, se assistia à ocupação militar e a puchs que tinham claramente a mão da União Soviética. É, portanto, neste contexto de afirmação externa do país, como membro tolerado do bloco “ocidental” - sendo a ditadura vista como um mal menor no contexto da guerra fria - que se organiza o congresso em Portugal. Convém acrescentar que a abertura a uma democracia tão livre como na livre Inglaterra se revestiu de um feroz ataque a toda a oposição, nomeadamente pelo quase completo aniquilamento do PCP, pela polícia política do regime. Coisas como esta, o Congresso, eram, como não poderia deixar de ser, bem-vindas.

ambos de 1941 e de Amorim Girão, e termina com outro relevante acontecimento, entre outros aspectos e no que aqui nos interessa, também no âmbito cartográfico, o congresso da UGI, organizado por Orlando Ribeiro em 1949, como já se referiu. Referenciada, noutro contexto (M. FERNANDES, 2007), a cartografia das obras de Amorim Girão, façamos uma incursão na cartografia inserta nas actas do XV Congresso Internacional de Geografia, a qual, aliás, não é abundante. De facto, apesar da importância concedida à “Cartographie” que constitui uma secção que lhe é estritamente dedicada, além do espaço ocupado por outro tipo de imagens, como fotos, cortes e esquemas, apenas cerca de 80 das quase 2290 páginas que constituem os quatro volumes publicados apresentam mapas, normalmente de pequena dimensão, a preto e branco e, para a época, nada surpreendentes, quer pelas opções gráficas, quer pelas cartográficas.

Contudo, um conjunto de quatro mapas⁴ inseridos na comunicação “Montanhas Pastorais de Portugal, tentativa de representação cartográfica”, de Orlando RIBEIRO e M. Augusta Plácido SANTOS (1950), assumem, desde logo, particular relevância. O destaque inicial prende-se com o facto de serem os de maior dimensão (desdobráveis de 31,5x38 cm em folha de 35x44,5 cm) e os únicos, entre todos, impressos a cores. Depois, vistos com alguma atenção e lido o texto a que se associam, tornam-se mais e particularmente assinaláveis, por um lado, pela opção gráfica de ordenação visual, por outro pela incontornável ligação a uma das candentes questões cartográficas coevas, a representação de informação ao nível da freguesia, bem espelhada em comunicações relativas à representação da população de 1940 publicadas no tomo I das próprias actas do congresso de 1949.

A surpresa em relação à opção gráfica de ordenação da informação decorre do facto de existir já uma longa prática, adequadamente estabelecida, de utilização da gradação do valor gráfico (variação claro/escuro) para a ordenação de informação relativa, o que pode ser exemplificado pelos casos, entre outros, de Bernardino Barros Gomes e de Amorim Girão⁵, que Orlando Ribeiro bem conhecia.

Assim, apesar dos autores afirmarem que “escolheram-se os termos que tornassem o mapa expressivo, graduando-se a escala de cores de modo que sobressaíam rapidamente as características essenciais de cada área ou maciço.” (Orlando RIBEIRO e Maria Augusta P. SANTOS, 1950, p. 65), não se

⁴ Posicionados entre as páginas 68 e 69 do Tomo III, dedicado à Secção IV (*Géographie Humaine et Géographie Économique*), os mapas pretendiam representar “as relações que se afiguram mais expressivas da sua estrutura pecuária: entre gado miúdo (ovelhas e cabras) e gado grosso (bois) (mapa I), entre ovelhas e cabras (mapa II), que dão ideia da composição dos rebanhos, e número de bovinos (mapa III) e de cabeças de gado miúdo (mapa IV) por 100 habitantes.” (Orlando RIBEIRO e M. Augusta Plácido SANTOS, 1950, p. 64).

⁵ A “Carta da Povoação Concelhia de Portugal, 1876” de Bernardino Barros Gomes (1878), bem como vários mapas coropletos do *Atlas de Portugal*, de 1941 e de Amorim Girão, utilizam devidamente a variável visual valor na gradação de classes de valores ponderados.

encontra explicação para a utilização de diferentes cores (na sua dimensão tonalidade) visando a construção de uma ordenação visual, normalmente apenas aceitável na utilização da sequência espectral para ordenar as classes de altitude em mapas hipsométricos, pois apesar de não ser uma sequência ordenada para a percepção humana, é utilizada por tradição e convenção. No caso presente, nem da sequência espectral se trata, mas antes de uma sequência entre cores “quentes” (para os valores mais baixos) e cores “frias” (para os mais elevados), dos amarelos aos azuis (excepcionalmente, no mapa da figura 2 acrescentam-se dois verdes de diferente valor gráfico), o que apenas permite uma leitura morosa e pouco eficaz das “características essenciais de cada área ou maciço”.

A questão relativa à representação de informação que se encontrava expressa ao nível da freguesia, quando ainda não existiam bases cartográficas com os respectivos limites administrativos, à excepção de algumas áreas particulares, foi resolvida através da implantação de círculos de igual dimensão nas sedes de freguesia situadas na sua totalidade ou em parte, acima dos 700 metros de altitude⁶. Nesta opção cartográfica encontra-se implícita uma certa crítica aos que recentemente haviam ‘construído’ uma base cartográfica por freguesia para representar a densidade populacional, numa disputa bem espelhada em comunicações publicadas no tomo I das próprias actas do congresso de 1949.

De facto, quer Amorim Girão quer Orlando Ribeiro apresentaram comunicações relativas à representação da população de 1940, o primeiro explicando (Tomo I, pp. 226-238) o seu mapa “Portugal - Densidade da População por Freguesias (1940)”, que havia publicado em 1948, o segundo abordando (Tomo I, pp. 276-280) “Une nouvelle carte de la répartition de la populations au Portugal”, que publicaria em 1951.

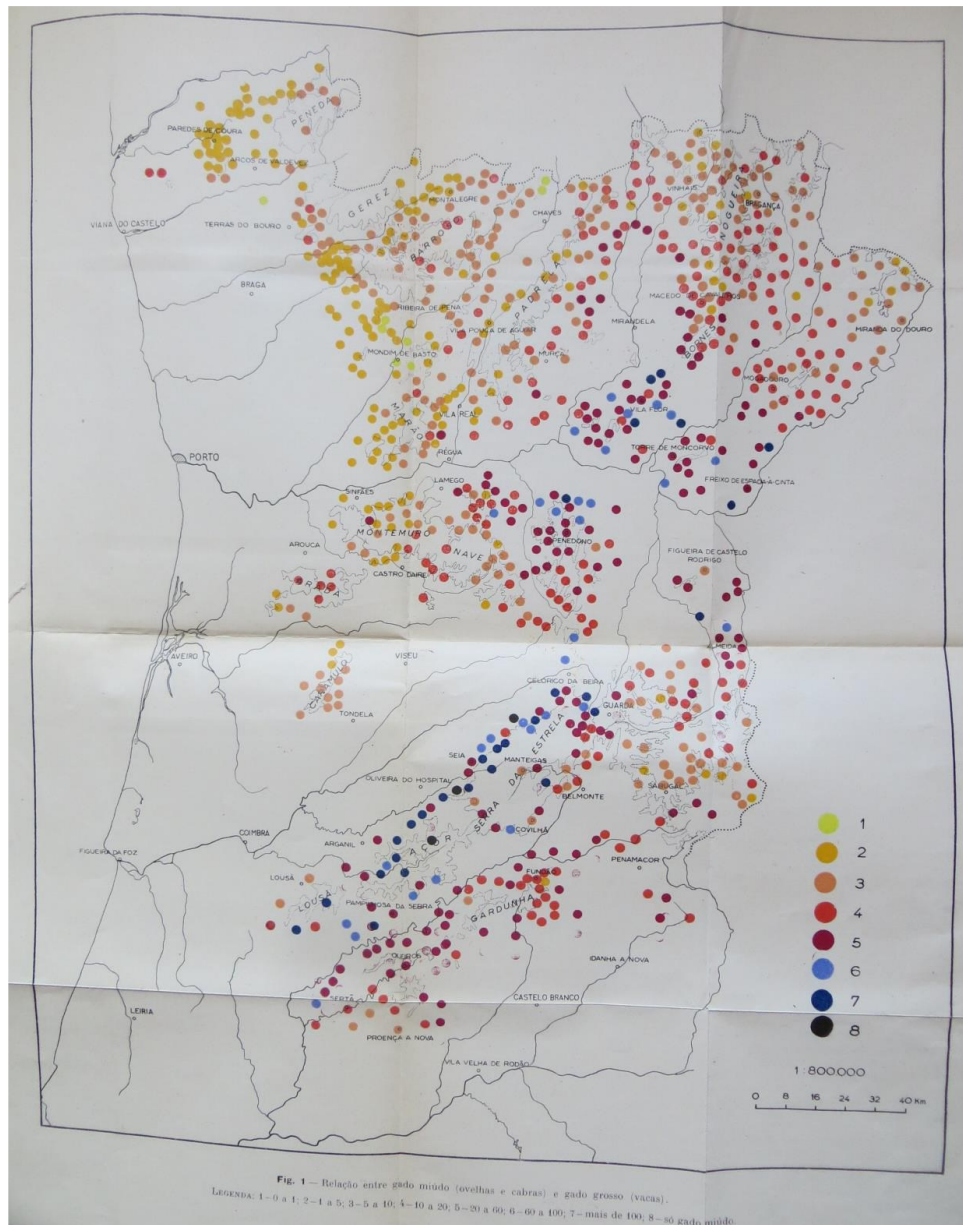
Assim, na recorrente escala de 1:500.000 utilizada para mapas murais isolados desde a publicação, em 1865, da Carta Geographica de Portugal, ambos coordenaram a elaboração de mapas com a informação dos censos populacionais de 1940, em representações construídas a partir da cartografia de base existente, de maior escala, na procura e destrição de lugares. O primeiro no seu esforço de delimitação de freguesias, o segundo procurando o posicionamento mais adequado para a implantação pontual da simbologia cartográfica utilizada (pontos e símbolos proporcionais para lugares com mais de 1000 habitantes). O primeiro referindo que “a necessidade de fazer

⁶ “Adoptou-se por isso o processo de figurar, na sede de freguesia, por meio de um círculo, as relações que se afiguram mais expressivas da sua estrutura pecuária. (Orlando RIBEIRO e Maria Augusta P. SANTOS (1950, p. 64). “Marcaram-se nos mapas todas as sedes de freguesia situadas a mais de 700 metros e ainda aquelas que, estando a menor altitude, têm parte importante da sua área acima daquela curva de nível. Para individualizar os principais maciços montanhosos representou-se a curva de 800 metros; mas fizeram-se os apuramentos, dum modo geral, para todos os planaltos, cimos e cristas cuja maior extensão fica acima dos 700 metros.” (Orlando RIBEIRO e Maria Augusta P. SANTOS, 1950, p. 65).

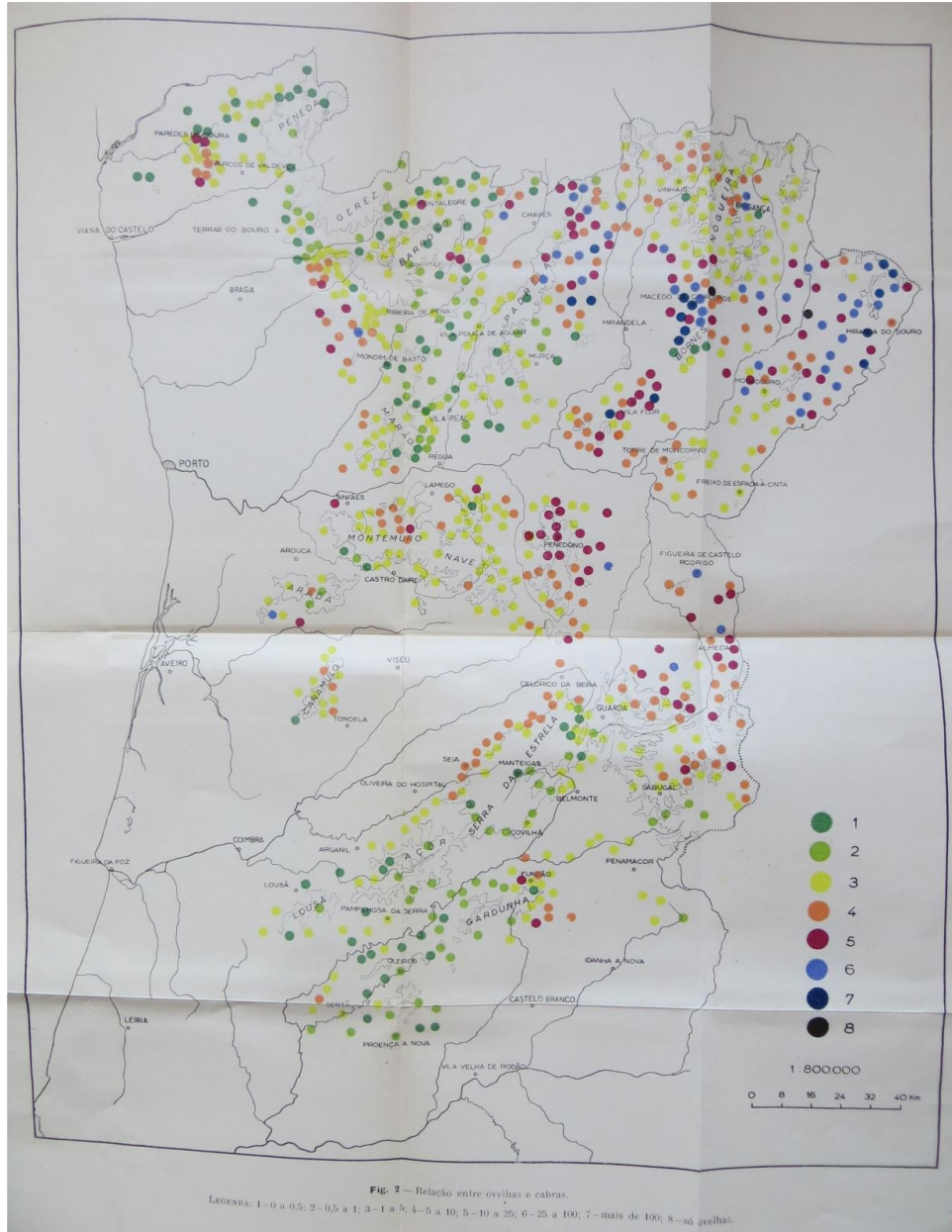
o estudo pormenorizado da densidade da população portuguesa levou-nos a organizar um esboço de divisão que julgamos servir para o almejado fim”, mesmo reconhecendo que “nem sempre será possível traçá-la com rigor” (Amorim GIRÃO, 1950, Tome I, p. 226), o segundo sublinhando que “nous avons renoncé à dresser une carte de la densité de la population pour plusieurs raisons. La superficie des unités administratives les plus petites (communes, freguesias), n’est connue que pour une partie du Sud du pays. On pourrait, à l’aide des recensements de 1911 et 1940, qui indiquent tous les lieux-dits de chaque commune, et de plusieurs dictionnaires géographiques, établir approximativement les limites de ces dernières. Mais des erreurs grossières dans le calcul des superficies respectives seraient à prévoir.” (Orlando RIBEIRO, 1950, Tome I, pp. 276-277).

Ambos encetavam um debate em torno das questões relativas ao rigor das bases cartográficas, nomeadamente por freguesias, e às opções cartográficas para a representação da população. As primeiras começaram a resolver-se com a publicação da Carta Administrativa do Atlas Nacional do Ambiente, em 1979, enquanto as segundas continuaram a alimentar debates e opiniões⁷.

⁷ M. H. DIAS, 1990 e 1991.



Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da 'Montanha'



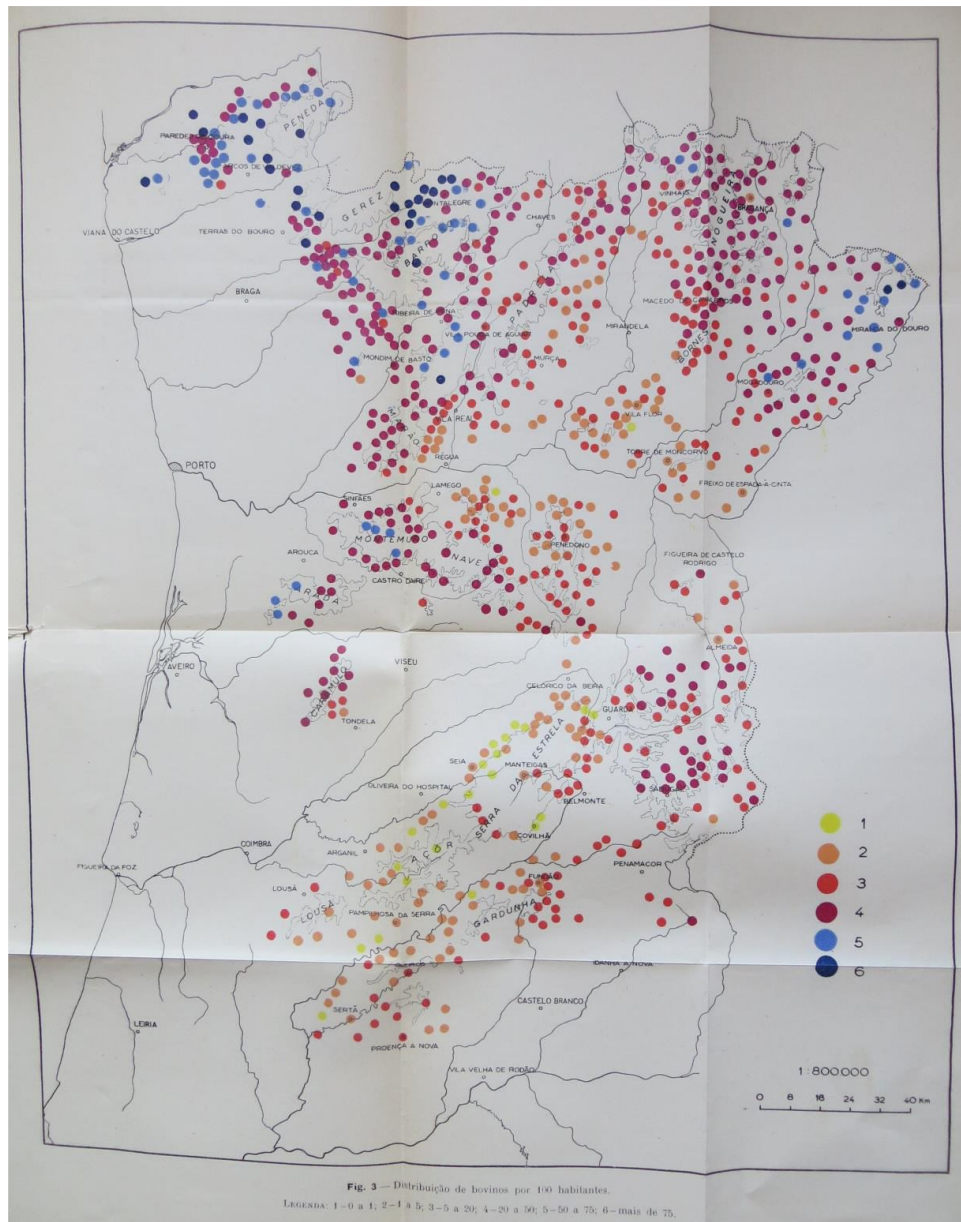
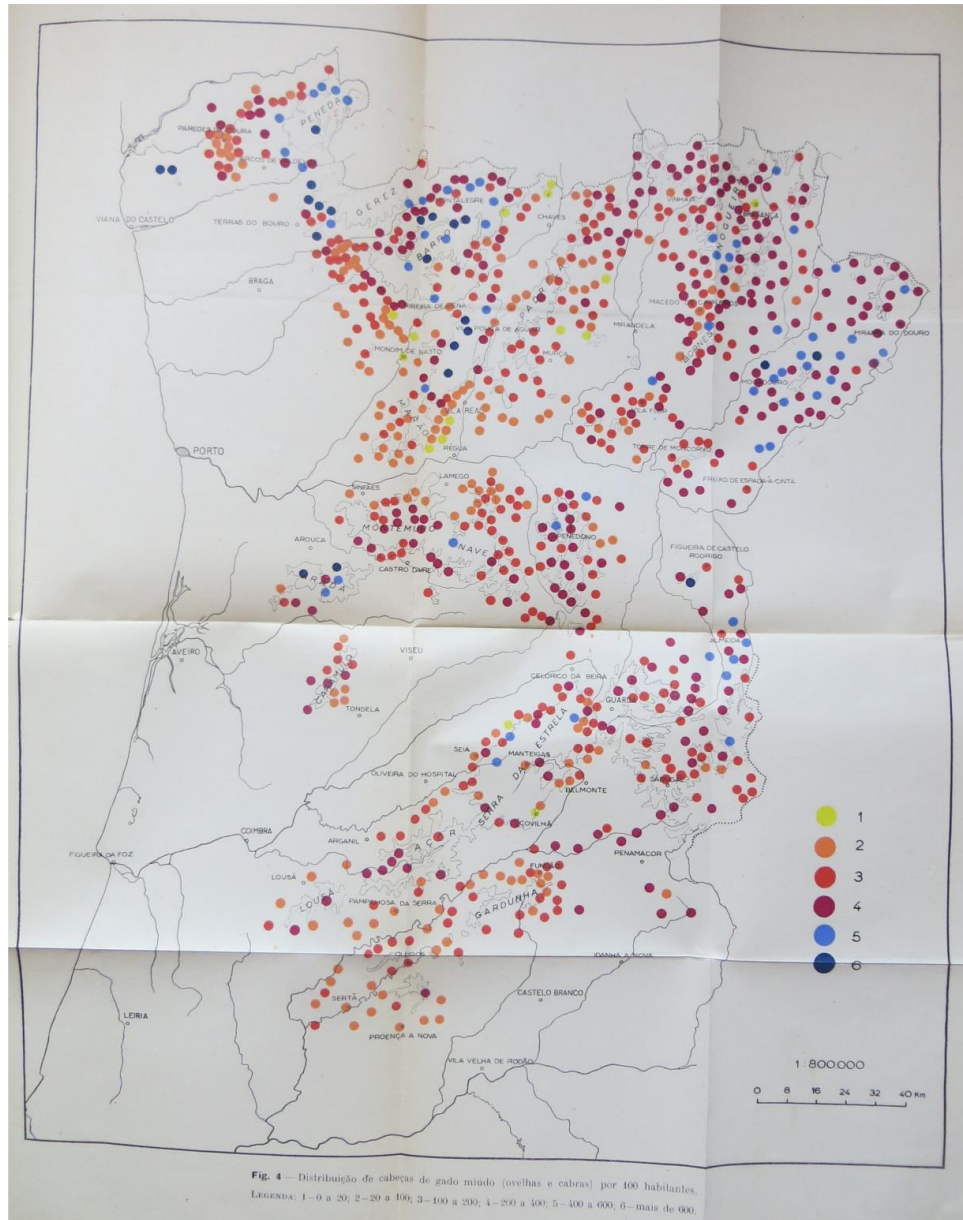


Fig. 3 — Distribuição de bovinos por 100 habitantes.
 LEGENDA: 1 — 0 a 1; 2 — 1 a 5; 3 — 5 a 20; 4 — 20 a 50; 5 — 50 a 75; 6 — mais de 75.

Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da 'Montanha'



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BASTO, E. A. Lima; BARROS, Henrique de (1943), *Inquérito à habitação rural*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa.
- DIAS, M^a Helena (1991), *Contributos para o Atlas de Portugal: O Mapa da Distribuição da População Portuguesa em 1981*, Lisboa, CEG/INIC, Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica, n^o 10,
- DIAS, M^a Helena (1990), “Mapas de pontos: o interesse de uma velha tradição cartográfica”, Lisboa, CEG, *Finisterra*, XXV, 49, pp. 57-85.
- FERNANDES, Mário G. (2007), *Manuais escolares de Geografia (Séculos XIX - XXI)*, Porto, FLUP (http://aleph20.letras.up.pt/exlibris/aleph/a20_1/apache_media/NKM6Q64GKFAVK1ESV9T44P3XL9C1EA.pdf).
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2^a edição 1958), *Atlas de Portugal*. Coimbra: Gráfica de Coimbra (texto) e Lito-Coimbra (mapas). Publicação comemorativa do duplo centenário.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1941, 2^a edição 1951), *Geografia de Portugal*. Porto: Portucalense Editora.
- GIRÃO, Aristides de Amorim (1950), “Portugal - Densidade da População por Freguesias (1940)”, Lisboa, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949*, Tomo I, pp. 226-238)
- GOMES, Bernardino de Barros (1878), *Cartas Elementares de Portugal para uso das escolas, Aprovadas para as escolas primárias pela Junta Consultiva de Instrução Publica, e duas d'ellas duas vezes premiadas na exposição de Philadelphia de 1876*. Lisboa, Lalle-mant Frères Typ. (1990: Edição fac-similada com estudo introdutório de Nicole DEVY-VARETA et al).
- RIBEIRO, Orlando (1973), “Um mestre da Geografia do nosso século. Emmanuel De Martonne (1873-1955)”, Lisboa, *Finisterra*, Vol. VIII, n^o 16, pp. 163-264.
- RIBEIRO, Orlando (1950), “Une nouvelle carte de la répartition de la populations au Portugal”, Lisboa, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949*, Tomo I, pp. 276-280.
- RIBEIRO, Orlando (1945), *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. Coimbra: Coimbra Editora.
- RIBEIRO, Orlando e SANTOS, M. Augusta Plácido (1950), “Montanhas Pastoris de Portugal, tentativa de representação cartográfica”, Lisboa, *Comptes Rendus du Congrès International de Géographie, Lisbonne, 1949*, Tome IV, pp. 59-69.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de (2003), “Da evolução dos estudos geográficos na Universidade de Coimbra”, in Fragmentos de um retrato inacabado. A Geografia de Coimbra e as metamorfoses de um país, ALMEIDA, A. Et al (Coord.), Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Reitoria da Universidade de Coimbra, pp. 23-31.

* MARQUES, Helder; FERNANDES, Mário Gonçalves (2013), “Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’”, *V Simposio Luso-Brasileiro de Cartografia Historica*, Petrópolis, Brasil, novembro de 2013.

A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal

Mário Gonçalves Fernandes | Helder Marques | Nuno Oliveira

*Apresentado no VI SLBCH, Porto e Braga, 2015 **

RESUMO

O património cartográfico de um país percorre caminhos inusitados e, por vezes, os documentos surgem onde não os esperávamos, acrescentando-nos ensinamentos insuspeitados. A *Carta da População de Portugal*, de 1929 e do Eng^o Constantino Cabral, existente no Parque Biológico de Vila Nova de Gaia, apresentada e analisada aqui, foi construída a partir de folhas da *Carta Corographica do Reino*, na escala 1:100.000, e constitui um importante contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal, integrável nas representações de implantação pontual de valores absolutos da população do país, que começaram a surgir nesta época com a responsabilidade de geógrafos académicos.

ABSTRACT

The heritage cartographic of a country runs unusual ways and, sometimes, the documents emerge where we were not expecting them and adding us unsuspected teachings. The *Carta da População de Portugal*, 1929 and of the engineer Constantino Cabral, existing at the Parque Biológico de Vila Nova de Gaia (Biological Park of Vila Nova de Gaia), presented and analyzed here, was constructed from sheets of *Carta Corographica do Reino*, with scale 1:100.000, and is an important contribution to the history of Thematic Cartography in Portugal, being integrated in the representations of absolute values of the population of country, which began to emerge at this time to responsibility of academic geographers.

A *Carta da População de Portugal*, de 1929, do Eng^o Constantino Cabral, surgiu num contexto de proliferação de cartografia temática sobre os mais variados assuntos, potenciada pela importante cartografia de base publicada a partir de meados do século XIX, entre a qual se destaca a *Carta Geographica de Portugal*, na escala 1:500.000, publicada em 1865 pelo Institu-

to Geographico e a publicação das 37 folhas da *Carta Corographica do Reino*, na escala 1:100.000, iniciada por Filipe Folque em 1856 e concluída em 1904, muito depois da sua morte.

Naturalmente, porque foi a primeira carta moderna, publicada, a apresentar a totalidade de Portugal Continental e porque permitia a representação de assuntos abrangentes e de alguma generalização, são em grande número os exemplares de cartografia temática conhecidos que assentam na Carta Geographica de Portugal, sendo menos frequentes os exemplos construídos, na escala 1:100.000, a partir de folhas da Carta Corographica do Reino e raríssimos os que utilizam a totalidade constituída pelas 37 folhas, como é o caso do documento objeto da presente análise.

Ora, neste contexto, a *Carta da População de Portugal*, de 1929, sendo mais um exemplo é também um exemplar notável com características suficientes para constituir uma referência na história da cartografia temática em Portugal. De facto, além de ser um dos raros exemplos de cartografia temática que utiliza como base a totalidade das folhas da primeira série cartográfica portuguesa, vem, pelo assunto tratado e pela forma de representação, contribuir para enriquecer dois aspetos daquela história: a representação da população e a utilização dos círculos proporcionais. Na representação da população, porque é enquadrável entre os documentos que, durante o segundo quartel do século XX, “vulgarizaram as representações pontuais de valores absolutos da população” (DIAS, H., 1990, p. 57), fazendo-o ao nível da freguesia. No tipo de representação, porque contraria a técnica utilizada, anteriormente e noutros temas, para o cálculo da proporcionalidade dos círculos, aplicando-a em relação à superfície do círculo e não ao comprimento do raio, assim melhorando a exatidão geométrica.

Mas vamos aos documentos, pois, verdadeiramente, devem referir-se dois documentos: a original Carta da População de Portugal, de 1929 e existente no Parque Biológico de Vila Nova de Gaia, e a Carta Demográfica de Portugal, de 1930 e arquivada na Biblioteca da Universidade de Aveiro.

“Carta da População de Portugal, Escala da Carta: 1/100.000, 37 folhas, Escala dos círculos de população (Censo de 1920): 1 milímetro quadrado por cada 10 habitantes.” Eng^o Constantino Cabral, 1929; dimensões de cada folha: 61x88 cm - Parque Biológico de Vila Nova de Gaia.

“Carta Demográfica de Portugal com as populações por freguesia (censo de 1920) em 37 mapas (S.I.). Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração dos Caminhos de Ferro, Escala dos Mapas 1:250.000, Escala dos Círculos de População = 1 mm² por 62 1/2 Habitantes, Junho de 1930”. – “Tiragem limitada a 20 exemplares numerados, reproduzidos das cartas originais a 1/100.000 existentes no arquivo da Administração dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, que vão rubricados pelo autor. Constantino Cabral, eng^o A.P.P. [Academia Poli-

técnica do Porto].”; dimensões do livro: 26x39 cm (mancha cartográfica: 23,5x34 cm) - Biblioteca da Universidade de Aveiro.

Na busca inicial, efetuada na web, a partir do conhecimento da Carta da População de Portugal (1929) encontramos o segundo documento, a Carta Demográfica de Portugal (1930), cuja observação direta, na Biblioteca da Universidade de Aveiro, permitiu concluir tratar-se de uma simples reprodução do primeiro documento, pelo processo de heliocópia e em formato reduzido (figuras 1 e 2), pelo que, não apresentando qualquer alteração de conteúdo e aparentando ter como único objetivo a possibilidade de alguma divulgação (restringida a 20 exemplares), centraremos a presente análise apenas na Carta da População de Portugal.

A Carta da População de Portugal é constituída pelas 37 folhas impressas da Carta Corographica do Reino, tendo cada folha sido retalhada em oito retângulos, devidamente colados em tecido de forma a tronar-se dobrável, à semelhança das cartas de campo (figura 3). Basicamente, o desenhador/executor trabalhou, sobre as folhas adquiridas no Instituto Geográfico e Cadastral (identificado em cada folha com carimbo/selo branco, onde também se refere a Direcção dos Serviços Técnicos e Topográficos e a Divisão de Publicação de Cartas), em dois momentos cronológicos e em dois tempos metodológicos. Cronologicamente, tendo em conta as datas subscritas pelo Eng^o Constantino Cabral e inscritas no canto inferior direito de cada folha, os momentos de execução foram Agosto e Dezembro de 1929 (em Agosto, as folhas n^o 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 20 e 21; em Dezembro as restantes folhas – figura 4); metodologicamente, em primeira fase foram introduzidos ajustamentos à informação de base original das folhas da Carta Corographica do Reino, acrescentando-se, em segunda fase, a informação temática relativa à população residente do Censo de 1920.

Os ajustamentos da informação de base prenderam-se com a intenção de salientar três elementos considerados fundamentais pelo autor: os topónimos relativos às sedes de concelho e às freguesias, os primeiros literalmente sublinhados por um segmento de reta sob o respetivo topónimo e em ambos os casos pelo acentuar do preto e do contraste das letras em relação ao fundo de mapa; a rede hidrográfica principal e principais afluentes, com os traçados fluviais a serem aguados de azul, cor também utilizada para salientar as águas do contorno costeiro, de onde resultou algum ruído prejudicial para a leitura cartográfica; finalmente, a rede ferroviária foi relevada através do avivar das linhas pretas correspondentes, mais grossas para a “via larga” e mais finas para a “via estreita”.

Para a representação da informação temática, relativa à população residente do Censo de 1920, a opção recaiu na técnica dos círculos proporcionais. Desenhados com a cor vermelha, o que contrasta adequadamente com o fundo do mapa, os círculos foram inscritos sobre ou na proximidade dos

topónimos das freguesias, na maioria dos casos sem a destrição da circunferência, a qual apenas é demarcada, pela diferença da saturação da cor (a circunferência mais intensa e o círculo mais transparente), nos concelhos com valores populacionais elevados e com muitas freguesias pequenas o que implica a agregação dos valores das freguesias centrais, como acontece nos casos de Lisboa, Porto, Braga, Coimbra e Guimarães (num ou outro caso, apesar da agregação dos valores de população num mesmo círculo não foi utilizada aquela diferenciação visual, como no caso de Viana do Castelo, onde foram adicionados os valores de Monserrate e de St^a Maria Maior). Assim, embora generalize alguma da informação nas áreas mais populosas, evita a complexificação e simplifica a leitura, utilizando ainda a diferença de saturação ao aumentar a intensidade do vermelho nas superfícies dos restantes círculos que se sobrepõem (figuras 5 e 6).

Naturalmente, a conjugação de dois documentos com cariz territorial com datas díspares (Censos de 1920 e a Carta Corographica do Reino levantada durante toda a segunda metade do século XIX) colocaram problemas de adequação, nomeadamente, as mudanças de nomes de freguesias ou a inexistência, no mapa, de freguesias entretanto criadas, em ambos os casos referenciadas no Censo e, inversamente, as freguesias mencionadas no mapa mas sem valores referidos nos Censos. Nas primeiras situações, foram corrigidos ou acrescentados os topónimos, enquanto na segunda, frequente no Alentejo onde várias freguesias se encontravam anexadas a outras nos Censos de 1911 a 1930 (para o caso do distrito de Évora, ver *X Recenseamento geral da população*, 1960, Tomo I, Vol. I, pp. 139-143), o autor representou o círculo correspondente ao total populacional junto ao topónimo referido no Censo de 1920 e desenhou setas saindo dos topónimos correspondentes às freguesias anexadas e convergindo no círculo da freguesia anexadora (veja-se o exemplo do Redondo - figura 7).

Embora não apresente uma legenda explícita, porque foi registado junto a cada círculo/topónimo o valor de população correspondente, é possível, com o cálculo de algumas raízes quadradas e a construção de um ábaco (figura 8), verificar que não foi utilizada a proporcionalidade dos comprimentos dos raios, ou dos diâmetros, como era normal na cartografia temática anterior (Suzanne DAVEAU, 1995), assentando antes na proporcionalidade da superfície dos círculos como é geométrica e tecnicamente mais adequado. Curiosamente, este sinal de modernidade é apenas mais um contributo para a valorização da Carta da População de Portugal, a qual, apesar de surgir em contexto empresarial privado, deve ser integrada nas representações de implantação pontual de valores absolutos da população, de responsabilidade de geógrafos académicos, que começaram a surgir nesta época, entre os anos 20 e 50 do século XX (Maria Helena DIAS, 1991, p. 11).

Na verdade, Maria Helena Dias refere-se às “representações pontuais”, ou seja, tendo como base de representação a técnica de mapas de pontos.

Contudo, quer em alguns dos exemplos que refere, quer na proposta de representação que propõe para a representação da “distribuição da população” em 1981, considera a técnica do mapa de pontos e a dos círculos proporcionais. Os exemplos em relação a Portugal Continental são: o mapa de H. Lautensach, de 1932, na escala 1:1.500.000, relativo à população residente de 1920 e utilizando os círculos proporcionais para os valores superiores a 9750 habitantes (Maria Helena DIAS, 1991, pp. 13-14); o mapa sob a responsabilidade de Orlando Ribeiro, de 1955, na escala de 1:500.000, sobre a população residente de 1940, que usa a proporcionalidade a partir de 950 habitantes (Maria Helena DIAS, 1991, pp. 22-21); o mapa da *Distribuição da População, 1981*, concebido por Maria Helena Dias, na escala de 1:1.000.000, onde, como nos anteriores, o valor de cada ponto corresponde a 500 habitantes, mas que integra os círculos proporcionais a partir dos 500 habitantes, quer no mapa de Portugal relativo à população residente de 1981, quer nos seus “ensaios” com a população de 1911 e de 1940 (Maria Helena DIAS, 1991, pp. 52-55).

Naturalmente, outros exemplos de representação de valores absolutos da população são referidos (Maria Helena DIAS, 1991, p. 13), como o de Fernandes Martins em relação à Bacia do Mondego, de 1940, e os de Amorim Girão sobre a Bacia do Vouga, de 1922, sobre a Serra de Montemuro, de 1940, e, principalmente, os do Atlas de Portugal, de 1941 e 1958 (2ª edição). No entanto, embora em qualquer destes casos sejam utilizados pontos e diferentes tamanhos de círculos, por vezes conjugados com diferentes tamanhos de quadrados, mas sem relação de proporcionalidade, importa lembrar que pontos e círculos têm afinidades e “não são sistemas de representação totalmente distintos: os primeiros, sempre iguais, ocorrem isolados ou agrupam-se (...) enquanto os segundos diferem no tamanho, mas sempre numa relação directa entre a figuração gráfica e os dados numéricos e entre o número e o tamanho” (Maria Helena DIAS, 1991, p. 146), seja ou não uma relação de proporcionalidade.

Assim, a Carta da População de Portugal, de 1929, deve ser integrada, por direito próprio, neste distinto conjunto das representações pontuais de valores absolutos da população, “destronando” o mapa de H. Lautensach (1932) no título de “primeiro mapa”, “reportando-nos ao conjunto do país” (Maria Helena DIAS, 1991, p. 11), visto que, embora construído sobre uma base cartográfica na escala de 1:100.000, as decisões sobre o tamanho e a proporcionalidade dos círculos, bem como sobre todas as opções técnicas, foram incontestavelmente ponderadas tendo em conta a totalidade das 37 folhas da Carta Corographica do Reino e portanto do conjunto do país, desde os 486.372 habitantes de Lisboa aos 124 de Agra de S. João. Aliás, construindo-se a composição do respetivo puzzle e imprimindo-se o resultado à escala “clássica” dos mapas de Portugal Continental, normalizada a partir da Carta Geral do Reino de 1865, encontra-se um resultado que permite uma leitura e análise adequada e pertinente (figura 9).

De facto, independentemente da grande quantidade de informação da base cartográfica de cada folha da *Carta Corographica do Reino*, o salientar das redes hidrográfica e ferroviária e o relevo adquirido pelos círculos com a utilização da cor, tornam-na num documento bem sugestivo e legível, possibilitando a verificação da estruturação nacional e regional do povoamento em 1920 e mantendo a possibilidade de utilização individualizada de cada folha para abordagens mais localizadas.

Naturalmente, as possibilidades técnicas de então não permitiam as reduções e reproduções que hoje são possíveis. De qualquer forma, mesmo com as limitações técnicas coevas, a restrita divulgação deste documento, não permitiu que fosse inserido e considerado como contributo para os ensaios dos anos 20 e 40 (Maria Helena DIAS, 1991, p. 25), cujo processo se desenvolvia na academia, entre os geógrafos, como bem demonstra o “debate” entre Amorim Girão e Orlando Ribeiro em torno das questões relativas ao rigor das bases cartográficas, relativamente às freguesias, e às opções cartográficas para a representação da população (MARQUES, H.; FERNANDES, M. G., 2013).

De qualquer forma, a cartografia temática ia ganhando estatuto privilegiado, quer enquanto instrumento utilizado pelos académicos para a análise e o conhecimento, quer como apoio à compreensão e à ação por parte de quem intervinha no território, como aparenta ter sido o caso da Carta da População de Portugal da responsabilidade do Engenheiro Constantino de Figueiredo Cabral (1885-1959).

O Eng^o Constantino Cabral nasceu na cidade do Porto, onde se licenciou em Engenharia civil e de Minas na Academia Politécnica, teve um percurso profissional sempre ligado aos transportes ferroviários. Entre 1912 e 1920 pertenceu aos quadros da CP, onde iniciou a carreira profissional, tendo ingressado, em 1920, na Companhia dos Caminhos-de-Ferro do Vale do Vouga, onde permanece como Engenheiro Chefe de exploração até 1926. Ruma então a Lisboa onde desempenha o cargo de Engenheiro-Diretor da mesma companhia junto da administração, até 31 de Dezembro de 1946, regressando, em 1947, à CP, quando esta absorveu a Companhia dos Caminhosde- Ferro do Vale do Vouga.

Entretanto, assessorou o Ministro Duarte Pacheco na conceção da moldura legislativa reguladora dos sistemas de transporte, foi delegado das companhias de via estreita no Conselho Superior de Viação e foi Presidente da Comissão Reguladora do Comércio dos Metais no início da segunda guerra mundial. No que aqui interessa, sublinhe-se que o facto de ter sido, a partir de 1926, assessor principal da administração dos Caminhos-de-Ferro do Vale do Vouga, ao que acresce ser esta Companhia a detentora do alvará dos transportes rodoviários complementares da estrutura ferroviária, contribuirá para explicar a elaboração dos mapas aqui tratados, nos quais se relevam as vias ferroviárias e se pode observar a distribuição da população, segundo o Censo de 1920, importante elemento para previsões de potenciais utilizadores de serviços de transporte.

A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal

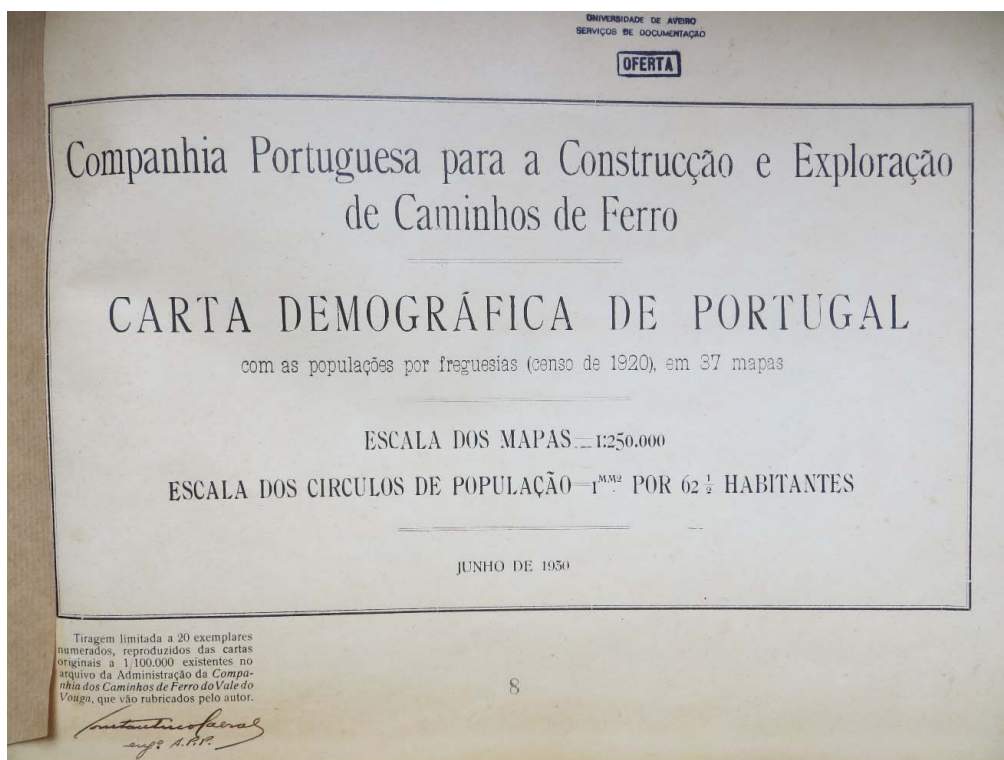


Figura 1 – Carta Demográfica de Portugal (1930), folha de rosto

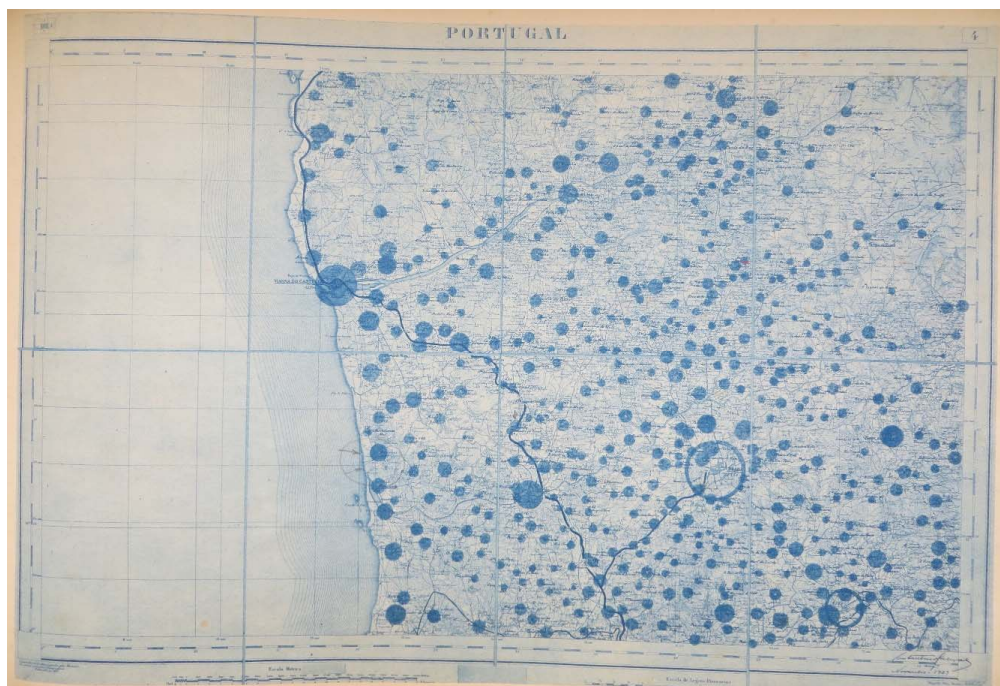


Figura 2 – Carta Demográfica de Portugal (1930), folha nº 4



Figura 3 – Exemplo de verso de folha da Carta da População de Portugal (1929), folha nº 7

1 Valença dez/29	2 Tourém dez/29	3 Rio de Onôr dez/29	
4 Viana do Cast. dez/29	5 Chaves dez/29	6 Bragança dez/29	
7 Porto ago/29	8 Lamego ago/29	9 T de Moncorvo dez/29	
10 Aveiro ago/29	11 Viseu ago/29	12 Almeida dez/29	
13 Coimbra ago/29	14 S. da Estrela ago/29	15 Penamacor dez/29	
16 Pombal ago/29	17 Cast. Branco ago/29	18 Idanha a Nova dez/29	
19 Peniche dez/29	20 Tores Novas ago/29	21 Portalegre ago/29	22 N.S. Esperança dez/29
23 Liaboa W dez/29	24 Lisboa E dez/29	25 Estremoz dez/29	26 Elvas dez/29
27 Lisboa S dez/29	28 Barreiro dez/29	29 Évora dez/29	30 Granja dez/29
	31 Sines dez/29	32 Beja dez/29	33 Amarleja dez/29
	34 Odemira dez/29	35 Mértola dez/29	
	36 Lagos dez/29	37 Faro dez/29	

Figura 4 – Esquema de junção com indicação de datas de inserção da informação temática

A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal

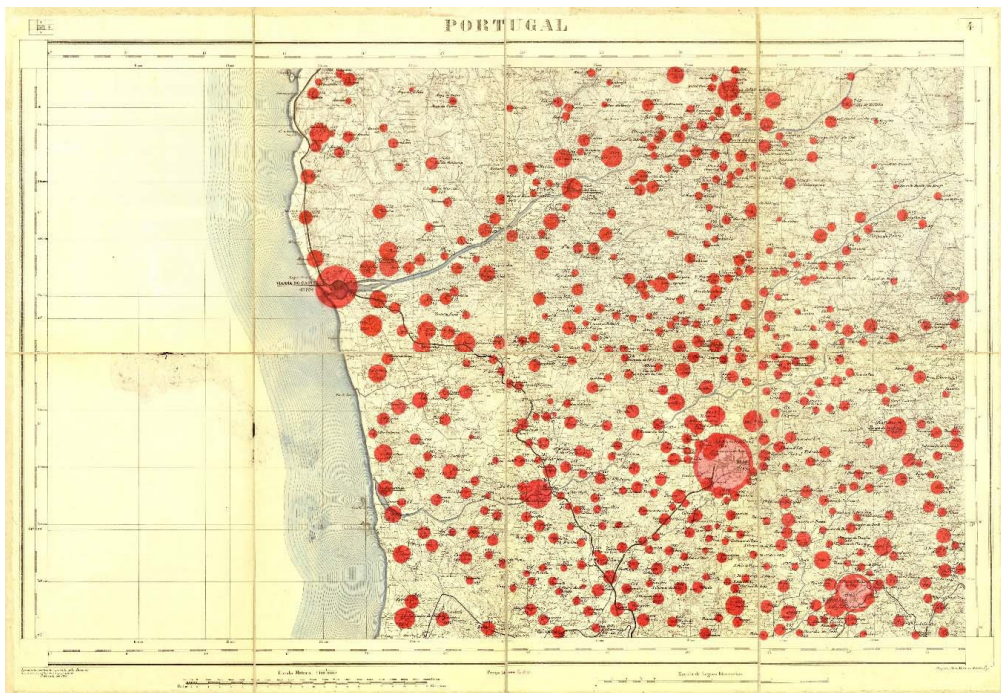


Figura 5 - Exemplo de folha da Carta da População de Portugal (1929), folha nº 4

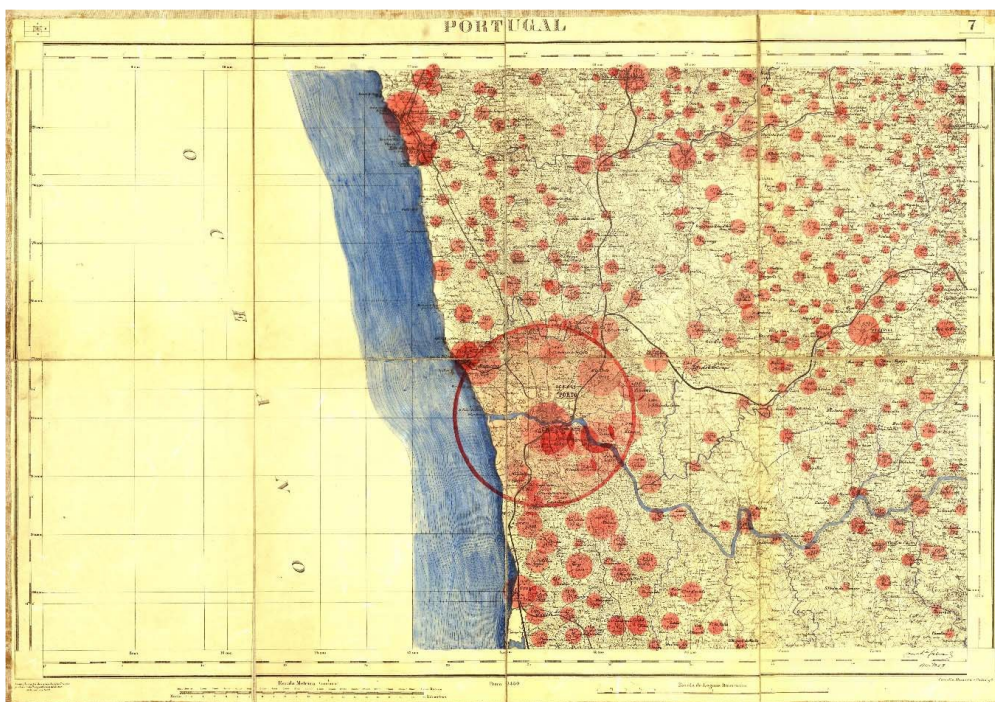


Figura 6 - Exemplo de folha da Carta da População de Portugal (1929), folha nº 7

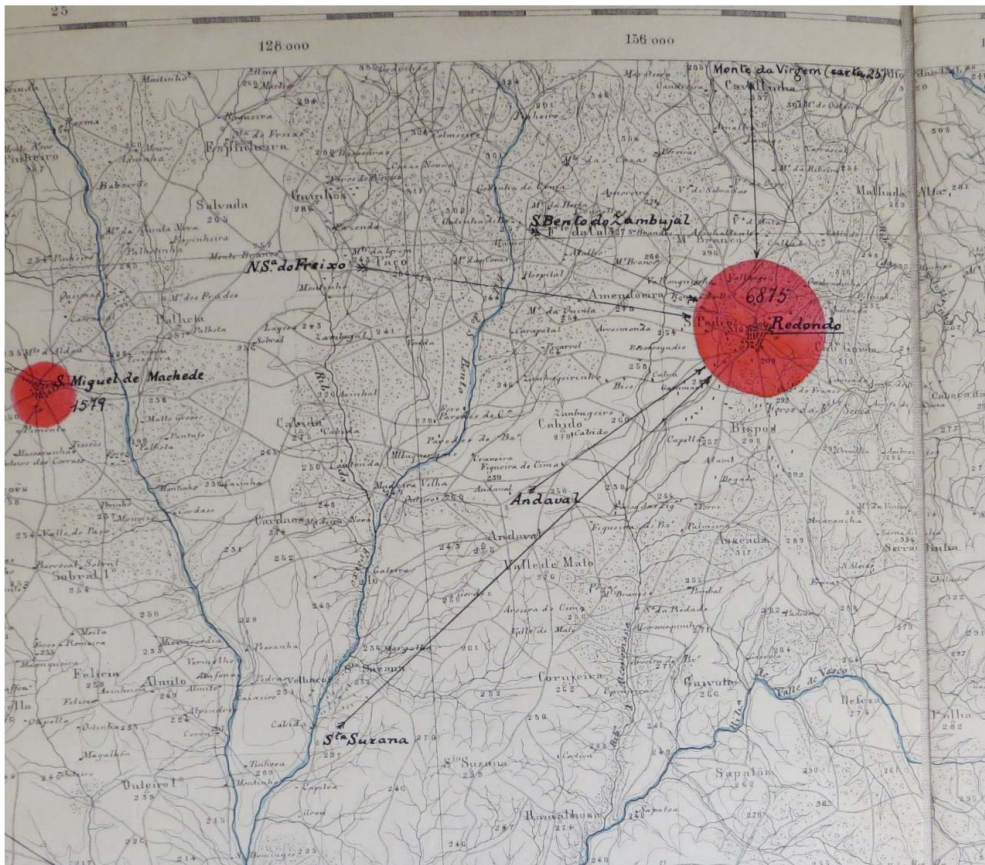
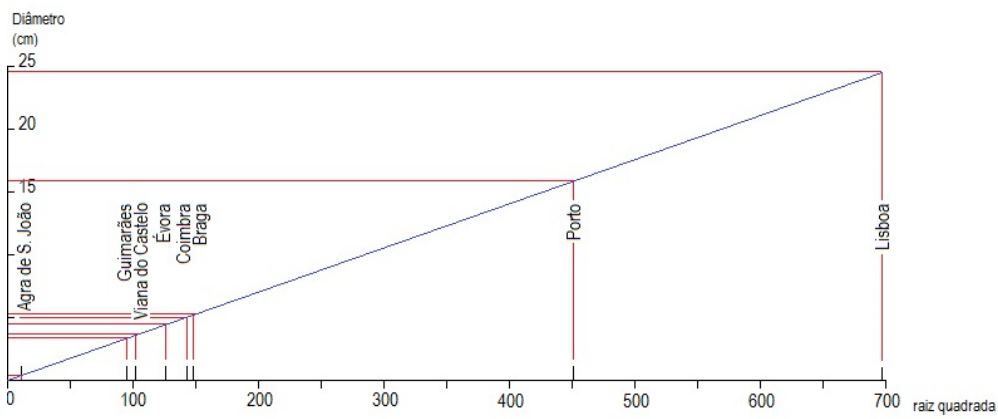


Figura 7 - Exemplo de técnica de indicação de freguesias anexadas.



Ábaco com as raízes quadradas dos valores da população de 1920 e os diâmetros dos círculos do mapa de 1929

Figura 8 - Ábaco demonstrativo da proporcionalidade da superfície dos círculos da Carta da População de Portugal (1929)

A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal

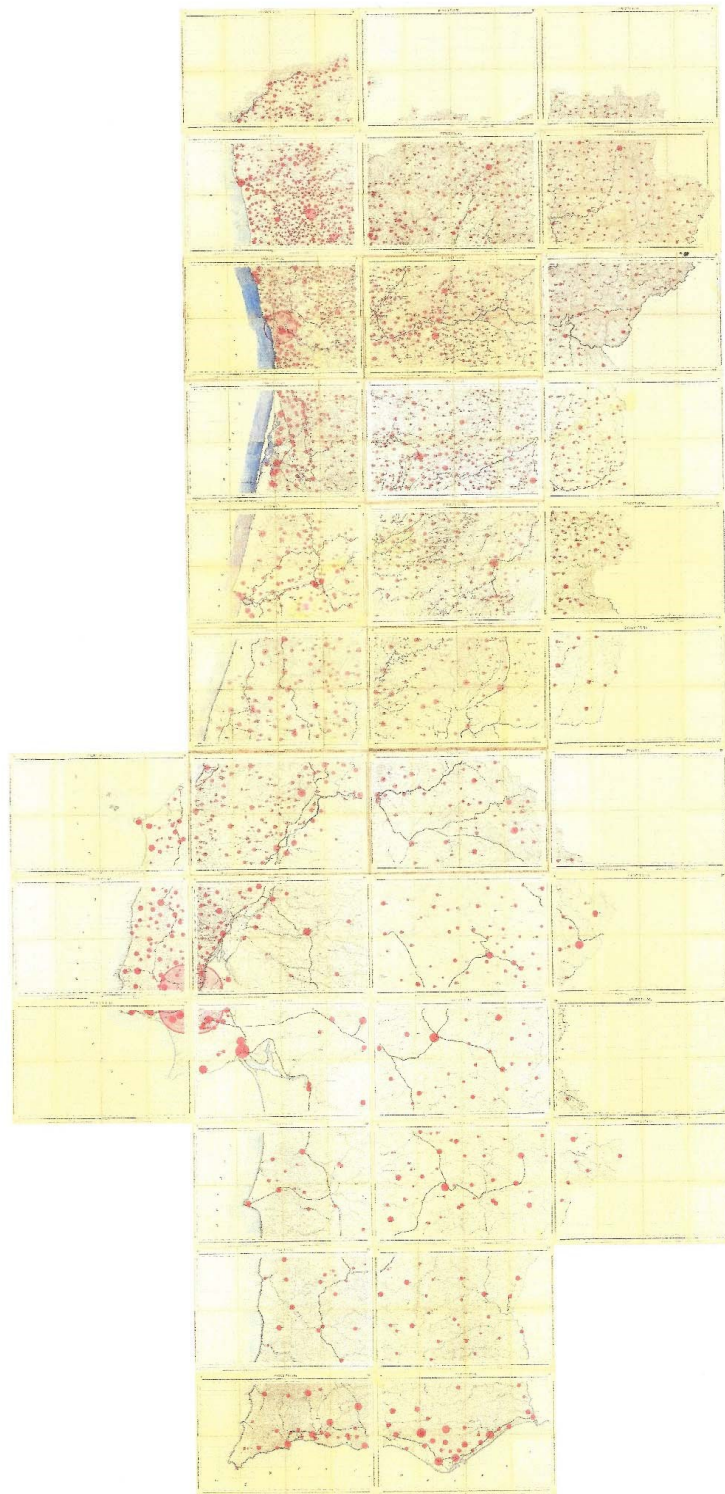


Figura 9 – Mapa de junção das folhas da Carta da População de Portugal (1929)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANUÁRIO do Instituto Politécnico do Porto do ano letivo 1902 /1903, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1903.
- DAVEAU, Suzanne (1995), “A Cartografia portuguesa moderna: os mapas temáticos”, in Maria Helena DIAS, coord., *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*. Lisboa, Ed. Cosmos, pp. 161-181.
- DIAS, Maria Helena (1991), *Contributos para o Atlas de Portugal: O Mapa da Distribuição da População Portuguesa em 1981*. Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, INIC, Linha de Acção de Geografia Regional e Histórica, Relatório nº 10.
- DIAS, Maria Helena (1995, coord.), *Os Mapas em Portugal, da tradição aos novos rumos da cartografia*. Lisboa, Ed. Cosmos.
- DIRECÇÃO Geral de Estatística (1923), *Censo da População de Portugal, 1920*. Lisboa, Imprensa Nacional.
- INSTITUTO Nacional de Estatística (1961), *X Recenseamento geral da população, 1960*. Lisboa, Imprensa Nacional, Tomo I, Vol. I.
- MARQUES, H.; FERNANDES, M. G. (2013), “Dois momentos de consolidação da Geografia em Portugal e a concepção e representação cartográfica da ‘Montanha’”, *V Simposio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Petrópolis, Brasil.
- GAZETA dos Caminhos de Ferro (1940 e 1946), nº 1271, pp. 785 a 788; nº 1394, pp. 125 e 126.
- GAZETA dos Caminhos de Ferro (1958), “Uma entrevista com o Sr. Eng^o Constantino de Figueiredo Cabral, antigo director de Exploração do caminho de ferro do Vale do Vouga”, Cinquentenário do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1704, 16 de Dezembro de 1958, pp. 529-531.
- GAZETA dos Caminhos de Ferro (1959), “Nota necrológica”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1715, 1959, p. 226.

* FERNANDES, Mário Gonçalves; MARQUES, Helder; OLIVEIRA, Nuno (2016), “A Carta da População de Portugal (1929): um contributo para a história da Cartografia Temática em Portugal”, *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, FLUP, pp. 241-250 (ISBN digital: 978-989-8648-56-3; <https://drive.google.com/drive/folders/0BwsJ4eeTvlPXcEVYSU9YM0FhWjA>).

Folha em branco

ISBN: 978-989-8969-79-8

Este trabalho é financiado por fundos nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, I.P., no âmbito do projeto «Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território – UIDB/04084/2020.