

ESCALA DE 1/200
Reservatório
Alfados



Margarida Isabel Barreto Relvão Calmeiro

URBANISMO ANTES DOS *PLANOS*: COIMBRA 1834 - 1934

Volume I

Tese de Doutoramento em Arquitetura, na Especialidade de Teoria e História de Arquitetura, orientada pelo Professor Doutor Walter Rossa e apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Novembro 2014



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Margarida Isabel Barreto Relvão Calmeiro

Urbanismo antes dos *Planos*: Coimbra 1834 - 1934

Volume I

Tese de Doutoramento em Arquitetura, na Especialidade de Teoria e História de Arquitetura, orientada pelo Professor Doutor Walter Rossa e apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Novembro 2014

Imagem da capa:

Pormenor do desenho de José Cecílio da Costa, "Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra", 1893.

["Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra", *Revista das Obras Publicas e Minas*, XXIV(1893): Estampa 3]

Com o apoio:



Margarida Isabel Barreto Relvão Calmeiro

Urbanismo antes dos *Planos*: Coimbra 1834 - 1934

Volume I

Tese de Doutoramento em Arquitetura, na Especialidade de Teoria e História de Arquitetura, orientada pelo Professor Doutor Walter Rossa e apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

Novembro 2014

Imagem da capa:

Pormenor do desenho de José Cecílio da Costa, "Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra", 1893.

["Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra", *Revista das Obras Publicas e Minas*, XXIV(1893): Estampa 3]

Com o apoio:



Ao Pedro, ao Miguel e à Ana

Agradecimentos

Este trabalho implicou um longo caminho, que não poderia ter sido percorrido sem a colaboração dedicada de um conjunto pessoas e entidades a quem devo a minha sincera gratidão.

Em primeiro lugar ao Professor Doutor Walter Rossa pela disponibilidade e confiança com que me acolheu de volta à Universidade, cinco anos passados depois da conclusão da prova final de licenciatura em Arquitetura sob sua orientação. Agradeço todo o acompanhamento, a paciência e a sabedoria com que respondeu às minhas dúvidas e as críticas sempre pertinentes e construtivas.

À Fundação da Ciência e da Tecnologia porque sem o seu financiamento este trabalho não teria sido possível. Também ao Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra por ter acolhido a minha investigação.

A todos os funcionários das várias bibliotecas que consultei em especial à Dr.^a Helena e ao Sr. Acácio Xavier da Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, à D. Lurdes Eufrásio e à Doutora Graça Simões da Biblioteca do Departamento de Arquitetura. Bem como aos funcionários do Arquivo Nacional da Torre do Tombo e do Arquivo da Universidade de Coimbra, ao Sr. José Alberto do Arquivo da ARH Centro, à D. Fernanda e à Dr.^a Paula França do Arquivo Histórico Municipal de Coimbra e às Dras. Alda Vicente, Isabel Carneiro, Manuela Perdigão e Paula Ucha do Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, pela simpatia e disponibilidade com que me auxiliaram em todas as pesquisas em especial à Dra. Isabel Carneiro pela pesquisa nos documentos não catalogados.

Um agradecimento especial para a Doutora Alice Santiago Faria e sua mãe, Dra. Ana Faria, pela generosidade com que me acolheram e me facultaram o acesso ao arquivo pessoal do Professor Doutor José Santiago Faria. Uma palavra de gratidão também para a Doutora Marta Macedo que teve a generosidade de partilhar comigo parte da sua investigação pessoal.

Agradeço também aos colegas desta jornada pelo apoio e pelas conversas produtivas que muito me ensinaram e que tornaram este percurso menos solitário e mais humano, Antonieta Reis Leite, Adelino Gonçalves, Sidh Mendiratta, Vera Domingues, Nuno Grancho e Luísa Barbosa. Ainda à Professora Doutora Luísa Trindade pelas palavras de incentivo que faziam desvanecer a insegurança e o medo.

Aos amigos que de longe ou mais perto me acompanharam e ajudaram a não perder o caminho, Ana Grácio, Carla Gomes, Nélia Filipe, Susana Duarte e Susete Pereira pelos inúmeros *mails* e em especial à Ana Cerqueira pelos desabafos dos piqueniques semanais. À arquiteta Isabel Anjinho, a quem em última instância devo o incentivo para mudar de rumo e ingressar na investigação, este agradecimento estende-se aos restantes elementos do gabinete que me incentivaram nesta decisão.

Por último à família, porto de abrigo de sempre, por me terem atenuado o peso desta jornada, pelo incentivo constante, pelo apoio incondicional e por terem compreendido as minhas ausências. Lamento que nem todos vejam este percurso finalizado, em especial o tio Lino Barreto a quem devo a revisão de parte deste texto mas que não o viu concluído. Ao meu pai e à Rita Calmeiro agradeço a leitura crítica e os reparos na redação. Aos meus pais devo a confiança que sempre depositaram em mim e devo ainda um agradecimento especial, extensivo aos meus sogros pela disponibilidade e pelo carinho com que me aliviaram de parte das minhas responsabilidades maternas, pela dedicação e pelas horas de brincadeira com os meus meninos. Ao Pedro, minha pedra angular, pelo amor, pelo carinho e por ter conseguido tornar a ausência da mãe numa constante aventura. Por fim, ao Miguel e à Ana a quem dedico este trabalho porque vem deles todo o meu alento.

Resumo

O estudo da transformação da cidade de Coimbra entre 1834 e 1934 pretende contribuir para a clarificação do que foi o início do planeamento urbano em Portugal.

Se é inquestionável a importância das transformações urbanas ocorridas durante o século XIX por toda a Europa para o desenvolvimento do urbanismo moderno, não podemos olvidar as transformações ocorridas nas cidades nacionais. Embora a uma escala mais modesta e retardada no tempo, Lisboa empreendeu também a transformação radical da sua morfologia urbana. Seguindo o seu exemplo, as principais cidades do reino iniciaram a reforma dos seus tecidos rasgando avenidas, implantando os novos equipamentos, criando parques públicos e melhorando as infraestruturas.

Tendo como mote a extinção das ordens religiosas que em 1834 deixaram vinte e dois colégios e sete conventos devolutos dentro do perímetro urbano, Coimbra, terceira cidade do Reino, foi palco de um conjunto arrojado de planos e de intenções que marcaram a cidade até aos nossos dias. Produto de uma constante negociação entre a vontade municipal e o poder central, entre as debilidades financeiras e a capacidade técnica, a cidade foi profundamente transformada dando resposta aos problemas mais urgentes de insalubridade ou propondo intervenções mais arrojadas de embelezamento e de expansão urbana ou introduzindo o progresso das modernas infraestruturas de água, saneamento, iluminação e transportes.

Da análise deste processo de transformação pretendemos apurar em que medida as intervenções então empreendidas resultaram de uma intenção empírica ou pelo contrário consciente e tecnicamente informada. Fundamentalmente, averiguar como foi instituído e definido o moderno planeamento urbano, qual o impacto das transformações políticas, técnicas e legais, ainda a importância da formação dos técnicos e da constituição de organismos técnicos, sem esquecer a intervenção dos políticos e dos cidadãos na construção da cidade moderna.

Abstract

The study of Coimbra's transformation between 1834 and 1934 aims to contribute and clarify what was the beginning of Portuguese urban planning.

If there is no doubt about the importance of the urban regeneration that occurred in the European cities during the nineteenth century for the emergence of modern urbanism, we can't neglect the transformations in national cities. Although in a different scale and delayed in time, Lisbon undertook a radical change of urban morphology. Following this example the main Portuguese cities began the reform of their tissues, tearing avenues, introducing new equipment, constructing public parks and improving infrastructures.

Taking advantage from the extinction of the religious orders that, in 1834 vacated 22 colleges and 7 convents, Coimbra's municipality drafted an audacious plan of intentions that marked the city until nowadays. Despite the financial problems and a lack of engineers the city was deeply transformed, demanding a constant negotiation between cities and central authority. The municipal council was able to respond to sanitary problems; carrying out an operation of beautification and urban expansion, as well introducing modern water infrastructures, light and trams.

Analyzing this transformation we intend to verify if it was the result of a technical and informed intention or if it was empiric. Fundamentally, determine how was established and defined the modern urban planning, the impact of political, technical and legal changes, also the importance of the technicians and the establishment of technical bodies, furthermore the intervention of politicians and citizens in building a modern city.

Abreviaturas utilizadas

AHM, Arquivo Histórico Militar, Lisboa

AHMOP, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa

AHMC, Arquivo Histórico Municipal de Coimbra, Coimbra

AHARHC, Arquivo Histórico da Administração da Região Hidrográfica do Centro,
Cioga do Campo.

ANTT, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa

AUC, Arquivo da Universidade de Coimbra, Coimbra

BGUC, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Coimbra

BMC, Biblioteca Municipal de Coimbra

IGP, Instituto Geográfico Português, Lisboa

MNMC, Museu Nacional Machado de Castro, Coimbra

COLP, Coleção Oficial de Legislação Portuguesa

DG, Diário de Governo

DR, Diário da República

c. cerca

cx. Caixa

fig. Figura

fl. Fólio

mç. Maço

s/a sem autor

s/d sem data

s/n sem numeração

Índice

Volume I

Introdução 17

Parte I

Ordenar, planear e regular o território e a cidade

Capítulo 1. Organismos e Agentes para a intervenção no território e na cidade 43

1.1. Obras Públicas: institucionalização e enquadramento das políticas de fomento do Estado 47

1.2. Administração municipal. Poder e capacidade técnica para a gestão urbanística 81

1.3. Formação técnica para as Obras Públicas 107

Capítulo 2. Enquadramento legal: das Posturas aos Planos de Urbanização. 132

Parte II

Coimbra: caso de estudo

Capítulo 3. Coimbra no início do século XIX 159

3.1. O Sítio de Coimbra: entre o Mondego e as Cercas Conventuais 160

3.2. De primeira cidade do reino a terceira cidade nacional: fundamentos para o Progresso. 169

Parte III

Coimbra, entre desígnios e concretizações: a aprendizagem do planeamento

Capítulo 4. Ensejo e pragmatismo na construção da Cidade Liberal 183

4.1. Equipamentos e Infraestruturas Urbanas 185

4.2. Primeiras reformas urbanas. Obras no cais das Ameias e a Rua de Coruche 203

4.3. A construção do edifício dos Paços do Concelho e a afirmação do poder municipal 212

Capítulo 5. A tomada de consciência da cidade e a expansão urbana 221

5.1. Gestão urbana. Vereações e serviços técnicos 222

5.2. Levantamentos topográficos 229

5.3. Projeto de Melhoramento do Largo da Portagem e a regularização do rio Mondego 238

5.4. Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz 249

Capítulo 6. As modernas redes de infraestruturas e a emergência dos Serviços Municipais	263
6.1. Abastecimento e canalização da água do Mondego.....	264
6.2. Moderna rede de saneamento.....	272
6.3. Da introdução da energia elétrica à municipalização da fábrica de gás	279
6.4. Municipalização dos transportes públicos.....	284
6.5. Serviços Públicos Municipalizados. Da gestão ao planeamento urbano	293
Capítulo 7. Dos planos à construção da cidade	297
7.1. Comissões de Melhoramento. Técnicos e planeamento para lá dos serviços municipais.	299
7.2. Novos Bairros. Planos de expansão do Bairro de Santa Cruz.....	306
7.3. Reforma da cidade Baixa. Planos e hesitações.....	317
7.4. <i>Projecto para os novos arruamentos da cidade baixa</i> , o último Plano de Melhoramentos da Baixa	328
Capítulo 8. O primeiro Plano de Urbanização da cidade de Coimbra. Do desenho urbano ao Plano	333
8.1. Primeiro levantamento aerofotogramétrico e o desenvolvimento da urbanística moderna	334
8.2. O Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra	347
Capítulo 9. Para lá da intervenção municipal. Instituições e privados na conformação da Cidade.....	351
9.1. A Igreja e a construção do primeiro Bairro Operário	353
9.2. Hospitais da Universidade de Coimbra	357
9.3. Do Lyceu Nacional aos Liceus D. João III e D. Maria.....	373
9.4. Penitenciária de Coimbra	380
9.5. Quartel de Santana	388
9.6. A nova Estação do Caminho-de-ferro	393
Capítulo 10. Edifícios antigos. Da transformação urbana ao entendimento do Património	401
Considerações finais.....	427
Fontes e Bibliografia.....	437

Volume II

Anexo A	
Barra Cronológica das Obras.....	7
Anexo B	
Quadro dos Principais Intervenientes.....	11
Anexos C	
Notas Biográficas dos Técnicos.....	25
Anexo D	
Notas Biográficas dos Políticos.....	57
Anexo E	
Peças Desenhadas.....	79

Introdução

*O Progresso é barrigudo: não cabe em ruas estreitas.*¹

Em 1870, Camilo Castelo Branco caricaturava assim a primeira intervenção de reforma urbanística de Coimbra do período liberal. Sucede que, afrontando o romantismo do escritor², tinha começado a delinear-se uma nova cidade e sobre a acanhada e insalubre Rua de Coruche tinha sido rasgada a nova e ampla Rua do Visconde da Luz. A par era inaugurada a Mala-Posta entre o Carregado e Coimbra, o telégrafo elétrico, a iluminação a gás e estudava-se a expansão da cidade para norte. Intervenções de reforma da cidade que, de resto, encontram paralelo, ainda que noutra escala, no que se passava nas principais cidades nacionais e um pouco por toda a Europa.

A emergência da cidade industrial e a consciencialização dos seus problemas de insalubridade tinham conduzido à sua crítica e a um conjunto de intervenções de reforma urbana, onde se destacaram as intervenções de saneamento de Londres (1848-1865), as grandes obras de Haussmann em Paris (1853-1869), o “Ring” de Viena (1857) ou o *ensanche* de Barcelona (1859).

Em Portugal, país periférico e assolado pelas invasões francesas e, depois, pela Guerra Civil, o processo de industrialização³ foi muito lento e este tipo de

¹ Castelo Branco Camilo, *A Mulher Fatal*. 4ª Edição (Lisboa: Parceria António Maria Pereira-Livraria Editora, 1902), 91.

² Este escritor muito dentro do espírito da época caracterizou-se pelo recurso recorrente à sátira. Neste caso particular a crítica não se limita ao progresso que exigia ruas largas mas trata-se de uma crítica à mudança de toponímia deliberada pela edilidade. A designação adotada prestava homenagem ao Diretor Geral de Obras Públicas que tinha auxiliado o município neste projeto mas foi muito contestada pela população. Sobre este político ver nota bibliográfica no anexo D. Sobre o romantismo ver José-Augusto França, *O Romantismo em Portugal: Estudo de Factos Socioculturais* (Lisboa: Livros Horizonte, 1999).

³ Sobre o processo de industrialização e as particularidades da revolução ver Armando de Castro, *A Revolução Industrial em Portugal no Século XIX* (Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1971), Manuel Villaverde Cabral, *O Desenvolvimento do Capitalismo e Portugal no século XIX* (Porto: Regra do Jogo, 1976), David Justino, *A Formação do Espaço Económico Nacional, 1810-1913*, 2 vols (Lisboa: Vega, 1988-1989), Pedro Lains, *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento Económico e Comercio Externo 1851-1913* (Lisboa: IN-CM, 1995) Jaime Reis, *O atraso*

problemas urbanos atingiram uma escala mais reduzida. Todavia a situação das cidades nacionais estava longe de ser a desejada. Ruas estreitas, não pavimentadas, formadas por casas sem ventilação nem iluminação. O abastecimento de água a partir de fontes e chafarizes escasseava na estação seca, o saneamento era praticamente inexistente, a recolha do lixo era feita para montureiras públicas situadas por vezes demasiado próximo das habitações. Nestas condições eram frequentes as epidemias. Compreende-se, por isso, que com o novo Regime liberal, a par de uma política de fomento económico assente na melhoria das vias de comunicação e das trocas comerciais, se encetassem as primeiras intervenções de reforma e melhoramento urbano emulando as experiências europeias.

A constatação da importância das transformações urbanas ocorridas neste período para a conformação das cidades contemporâneas e o seu papel no desenvolvimento do planeamento moderno motivaram este trabalho, que visa estudar o século de urbanismo que antecedeu os *Planos*. Compreenda-se nesta designação a instituição do planeamento urbanístico nacional através da figura do Plano Geral de Urbanização, pelo Decreto-lei nº 24802 de 21 de dezembro de 1934. Com efeito, embora seja inquestionável a importância deste documento, responsável pela elaboração de quase três centenas de planos, consideramos que os ensaios anteriores, marcados por um grande grau de experimentalismo, foram determinantes para a formação da consciência de uma nova forma de atuação informada e consequente.⁴

O objetivo é compreender como se processou e como foi planeado o vasto conjunto de melhoramentos, embelezamentos e de experiências de expansão do tecido

económico português: estudos sobre a economia portuguesa na segunda metade do século XIX (1850-1930) (Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993)

⁴ Françoise Choay introduziu o conceito de pré-urbanismo para caracterizar um vasto conjunto de propostas e de reflexões, provenientes de médicos, sociólogos, economistas e políticos que, criticando a cidade existente e propondo o remédio para os seus males, serviram de base, já no século XX, ao desenvolvimento da urbanística moderna. No nosso caso debruçamo-nos não sobre teorias escritas, mas sobre a prática da transformação da cidade e sobre o seu processo, como base crucial para a constituição de um novo método de planeamento urbano. Françoise Choay, *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia* (São Paulo: Perspectiva, 1997) e *A regra e o Modelo. Sobre a Teoria da Arquitectura e do Urbanismo* (Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2007), 239-249.

urbano que ainda antes da introdução dos *Planos*⁵ definiram o que hoje caracteriza as cidades nacionais, com exceção do caso singular da capital. Em tom de provocação, pretendemos evidenciar um processo urbanístico que tem sido negligenciado, alegando-se a falta de visões para a cidade e apontando o aumento da intervenção privada e da especulação imobiliária como os principais responsáveis pela forma urbana oitocentista. Não ignorando a importância da intervenção privada, considerámos fundamental reavaliar o papel da gestão municipal, responsável não apenas pelo controlo e pela regulação da forma urbana, mas também pela introdução de novos equipamentos, das modernas infraestruturas e pela expansão do tecido urbano, em especial nas cidades de média dimensão.

Não sendo possível estudar este processo para o todo nacional sem um vasto trabalho de equipa e tendo já sido realizados alguns trabalhos de fundo, nomeadamente para as cidades de Braga, Bragança, Chaves, Guimarães, Matosinhos, Viana do Castelo, Póvoa de Varzim ou Vila Nova de Gaia, escolheu-se para objeto de estudo Coimbra.⁶

Esta escolha justifica-se pela dimensão média da cidade, mas fundamentalmente por ter sido, até ao século XIX, a sede do único estabelecimento de ensino superior nacional. Facto que conduziu à monofuncionalização da cidade em torno da Universidade e dos seus Colégios, limitando o seu desenvolvimento industrial mas,

⁵ De referir que atualmente a definição de Plano, associado à palavra Urbanização, tem uma definição próxima da figura instituída em 1934 apenas ligeiramente mais alargada. Prevendo para além do desenho da estrutura urbana, da sua ocupação e zonamento, a inclusão do quadro legal (regulamento) e da necessária engenharia financeira para a sua aplicação. Segundo a Direção-Geral do Território é “um plano municipal de ordenamento do território que concretiza, para uma determinada área do território municipal, a política de ordenamento do território e de urbanismo, fornecendo o quadro de referência para a aplicação das políticas urbanas e definindo a estrutura urbana, o regime de uso do solo e os critérios de transformação do território”.

http://www.dgterritorio.pt/glossario/ordenamento_e_cidades/conceitos_igt/plano_de_urbanizacao__pu/

⁶ Mário Gonçalves Fernandes, *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: Publicações FAUP, 2005); Isabel Fontão Pereira, “A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926” (Tese de Mestrado em Geografia, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007), 80; Sandra Nunes, “A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)” (Tese de Mestrado em História Contemporânea, Porto, Universidade do Porto, 1998) e Miguel Bandeira, “O espaço urbano de Braga obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)”, vol. I, (Dissertação de doutoramento, Braga, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2001).

por outro lado, conferindo-lhe um papel de destaque por formar os bacharéis⁷ que governavam e ditavam os destinos do Império e lhe permitia arrogar o estatuto de terceira cidade nacional. A partir desta particularidade interessou-nos avaliar em que medida as relações internacionais estabelecidas entre a Universidade e as mais prestigiadas instituições científicas europeias provocaram alguma interferência no desenvolvimento da cidade e no seu planeamento. Porque, se até à Revolução Liberal a representação da Universidade nos destinos da cidade era obrigatória por lei, no período liberal a presença de professores universitários na vereação municipal foi conquistada pelo mérito. De facto, foram estes, conhecedores das reformas urbanas em curso na Europa e das principais inovações tecnológicas, que passaram a dirigir os destinos de Coimbra.

Adotamos como balizas temporais para este estudo duas datas cruciais para o desenvolvimento urbano, a primeira correspondente ao ano de 1834, marca do triunfo definitivo do liberalismo com a Convenção de Évora-Monte de 26 de maio. Para além de assinalar a extinção de todas as ordens religiosas masculinas e a nacionalização dos seus bens, promulgada a 31 de maio, esta medida desocupou um vasto conjunto de casas religiosas e de espaços conventuais, que foram rapidamente apropriados pelas novas funções do Estado liberal, ou transformados em novos terrenos de construção dentro dos tecidos urbanos já consolidados, permitindo assim reconfigurar muitas cidades nacionais. A segunda corresponde à promulgação de um outro decreto, a 21 de dezembro de 1934, que instituiu a figura do Plano Geral de Urbanização como obrigatório para todos os aglomerados com mais de 2500 habitantes. Pretendia-se impor um fim ao crescimento desordenado que se verificava na maioria das cidades.

Entre um e outro decreto decorreram cem anos, que embora marcados pela instabilidade política e económica, com tumultos, revoltas e pronunciamentos,

⁷ Pedro Tavares de Almeida concluiu que a maioria dos ministros do período da regeneração tinha frequentado a Universidade de Coimbra, sendo a maioria da Faculdade de Direito, 44,6%. Pedro Tavares de Almeida, "A Construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na "Regeneração" (1851-1890)" (Tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1995), 88-89.

foram estruturais para a construção do Estado e das cidades. Desfeitas as estruturas do Antigo Regime, seguiu-se obrigatoriamente um período de experimentação de novos modelos de administração e de gestão do território, de funcionamento e burocratização do Estado, reforma da justiça e do ensino, para além da definição de uma nova estratégia de fomento económico. Atravessando a Monarquia Constitucional, a Primeira República e a definição do Estado Novo, este período foi um período muito complexo marcado por sucessivos avanços e recuos, tendo também profundas implicações na construção da identidade e da cultura nacionais. Todavia neste estudo pretendemos especificamente mostrar como este processo influenciou uma nova forma de construção e desenvolvimento da cidade.

Uma das principais medidas do novo regime, com implicação direta no governo das cidades, foi a nova divisão administrativa do território e a respetiva reforma, que passou pela redução do número de concelhos, pela criação dos distritos e fundamentalmente por uma sucessão de Códigos Administrativos que, alternando entre visões mais ou menos centralizadoras, foi definindo as atribuições dos concelhos.⁸

Por outro, este período ficou marcado por uma estratégia de fomento económico a partir da melhoria das comunicações. O desejo de tornar Lisboa o “Cais da Europa” não se concretizou, mas com a construção da moderna rede de comunicações, estruturou-se e reconfigurou-se todo o país. A construção de uma rede de comunicações, crucial para o desenvolvimento económico,⁹ serviu ainda como veículo de controlo e de disseminação de ideias.

⁸ Para além da interferência direta na gerência local, destacamos as implicações relativas ao controlo do território e à construção da soberania nacional. Sobre este longo processo ver os contributos de José António Santos, *Regionalização. Processo Histórico, Espaço e Sociedade* (Lisboa: Livros Horizonte, 1985) e Luís Nuno Espinha Silveira, *Território e Poder. Nas origens do Estado Contemporâneo em Portugal* (Cascais: Patrimonia, 1997).

⁹ Sobre esta rede de comunicações ver os trabalhos de Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)* (Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980) e de M^a Fernanda Alegria *A Organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego* (Lisboa: Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, 1990). Antes do estudo de Maria Fernanda Alegria tinham sido desenvolvidas duas teses de doutoramento que a própria autora considera fundamentais para o entendimento do processo da construção da rede ferroviária portuguesa, em especial devido aos problemas

Marta Macedo¹⁰ demonstrou a existência de uma política de construção da nação liberal e da modernidade a partir da conformação do território pela ciência, dando destaque à construção das linhas de caminho-de-ferro na reconfiguração e domínio da paisagem. Outros estudos, como os trabalhos de Hugo Silveira Pereira,¹¹ centrando-se também na construção da rede ferroviária, analisam as suas implicações políticas e estratégicas, buscando as questões por detrás da escolha das linhas e a pertinência dos traçados. De referir, ainda alguns dos estudos de Magda Pinheiro que se centram no impacto da construção das linhas ferroviárias para o desenvolvimento das cidades e que, tal como Marta Macedo, destacam o papel dos engenheiros neste processo¹².

Além da construção da rede de estradas e caminhos-de-ferro, este processo, imbuído dos princípios de administração modernos, implicou a burocratização das Obras Públicas e a formação de um corpo técnico e científico especializado.¹³ Neste sentido, para além de se terem constituído serviços técnicos distritais incumbidos das obras emanadas pelo governo central, bem como de auxiliarem o estudo e execução das obras municipais, foi necessário reformar o ensino. Seguindo o exemplo da formação dos engenheiros franceses, o ministro Sá da Bandeira introduziu o ensino politécnico destinado a formar os novos agentes da

decorrentes do seu financiamento. Ambas foram apresentadas fora do país o que torna muito difícil a sua consulta: António Lopes Vieira, "The role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways 1850-90" apresentada à Universidade de Leicester em 1985; e Magda Pinheiro "Chemins de fer, structure financiere de l'état et dépendance exterieure au Portugal 1850-1890" apresentada em Paris em 1986.

¹⁰ Marta Coelho de Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2012).

¹¹ Hugo Silveira Pereira, "A política Ferroviária Nacional (1845-1899)" (tese de doutoramento, Porto, Universidade do Porto, 2012). Já antes este autor tinha desenvolvido na sua tese de mestrado um estudo sistemático sobre as relações que se estabeleceram entre caminho-de-ferro e parlamento, "Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares" (tese de mestrado, Porto, Universidade de Letras da Universidade do Porto, 2008).

¹² Magda Pinheiro "Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminho-de-ferro da capital", *Ler História*, nº 26 (1994): 77-91 e fundamentalmente a coletânea *Cidade e caminhos-de-ferro* (Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008)

¹³ Para além dos objetivos imediatos de garantia de eficácia e de otimização da gestão, a burocratização e a racionalização da administração aplicada ao nível do território constituiu-se como um agente de domínio e de poder. Esta questão foi inicialmente explorada por Rui Branco na sua tese de mestrado onde estudou o complexo processo do levantamento topográfico do reino e, mais tarde, foi tema de um colóquio organizado em conjunto com Pedro Tavares de Almeida. Rui Branco, *O Mapa de Portugal: Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos* (Lisboa: Livros Horizonte, 2003) e Pedro Tavares de Almeida e Rui Branco, coord., *Burocracia, Estado e Território. Portugal e Espanha (séculos XIX-XX)* (Lisboa: Livros Horizonte, 2007).

transformação do país, os engenheiros. Para lá da importância que estes técnicos assumiram e do prestígio social¹⁴ que granjearam, importa salientar as implicações da criação da Escola Politécnica, da Escola do Exército e da Academia Politécnica, em 1837, para a própria Universidade de Coimbra. Mais do que perder o exclusivo do ensino superior perdeu o exclusivo da formação de grande parte dos quadros do Estado¹⁵, mas, como veremos continuou a acompanhar as inovações tecnológicas europeias.

De referir ainda as alterações no quadro legal, em grande medida delineadas para permitir a prossecução da política de Obras Públicas. Neste sentido foi sendo alterada a legislação sobre a propriedade do solo e o direito à expropriação e, mais significativamente, foi promulgado um conjunto de diplomas que compeliu os municípios a participar na construção da rede de estradas, culminando na promulgação do *decreto sobre a construção, conservação e policia das estradas e abertura de ruas*, de 31 de dezembro de 1864, que instituiu o primeiro instrumento legal de planeamento urbanístico, o Plano Geral de Melhoramentos, obrigatório para Lisboa e Porto e para as outras cidades que o desejassem. Apesar do aparente insucesso deste decreto, veiculado pelo atraso na apresentação dos planos destas duas cidades¹⁶, devemos analisar as suas repercussões para lá da sua materialização em desenhos. As dificuldades em dispor de plantas topográficas, a par da carência de técnicos, podem justificar o aparente fracasso da medida.

¹⁴ Sobre a importância dos engenheiros veja-se de novo Marta Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal...*, Maria de Lurdes Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo* (Oeiras: Celta, 1999) e Maria Paula Diogo, “A construção de uma Identidade Profissional. A Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes” (tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994)

¹⁵ Segundo Pedro Tavares de Almeida, entre 1852 e 1890, 39 % dos ministros que compunham os vários governos eram provenientes de Escolas Militares ou da Escola Politécnica de Lisboa, no entanto a maioria, 55%, ainda era formada pela Universidade. Pedro Tavares de Almeida, “A Construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na “Regeneração” (1851-1890) ”...89-90.

¹⁶ O Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa foi apresentado pelo engenheiro Frederico Ressano Garcia só no final de 1903. O Plano Geral de Melhoramentos da Cidade do Porto, que foi apresentado em 1881 pelo engenheiro Correa Barros, embora seja assim designado limitava-se a uma memória descritiva e quadros orçamentais, sem qualquer peça desenhada. Vítor Oliveira, *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX* (Porto: U. Porto Editorial, 2013), 53.

A escassez de técnicos no terreno começou a ser resolvida no início do século XX com a estruturação das repartições de obras municipais, mas o planeamento urbanístico como atividade municipal corrente só se efetivou depois da promulgação do referido decreto-lei nº 24802 de 21 de dezembro de 1934, que instituiu o Plano Geral de Urbanização e fixou como primeira medida a obrigatoriedade do levantamento topográfico das localidades a planear. Mais do que inovador este decreto soube aproveitar as tentativas em curso no país e acompanhou as experiências europeias, nomeadamente francesas. Destacou-se da tentativa anterior por impor o levantamento topográfico prévio, pelo seu carácter obrigatório e por encarregar o estudo dos novos planos a um conjunto de novos técnicos, os urbanistas.

Referências bibliográficas essenciais

Nas últimas décadas, mas em especial desde o final da década de 1990, o conhecimento da história do urbanismo da Idade Média e Moderna, tem tido um franco desenvolvimento com a produção de um número significativo de trabalhos académicos, que têm posto em evidência a lógica de construção da cidade de origem portuguesa para lá da simples regularidade dos traçados.¹⁷ Contudo o período posterior não tem despertado o mesmo interesse.

Pese embora o aparente desinteresse da historiografia nacional, foi durante o século XIX que o urbanismo se constituiu como disciplina, difundida como tal a partir da conhecida *Teoria general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona*¹⁸, publicada em 1867 por Ildefonso Cerdà. Esta obra

¹⁷ Como síntese deste desenvolvimento veja-se Walter Rossa e Luísa Trindade. “Questões e antecedentes da “cidade Portuguesa”: o conhecimento sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica”, *Murphy. Revista de História e teoria da Arquitectura e do Urbanismo*, nº01 (2006): 79 e Manuel C. Teixeira, “O estado da arte da investigação urbana em Portugal. A investigação dos núcleos urbanos de língua portuguesa no mundo”, disponível em <http://revistas.ceurban.com/numero8/artigos/manuelcteixeira.htm>, consultado a 20.06.2014.

¹⁸ Ildefonso Cerdà, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona*, 3 vols. (Madrid: Imprensa Espanhola, 1867).

inaugural, escrita anos depois de planeado o *ensanche*, apresentava a fundamentação e os princípios que consubstanciaram o plano, delineado a partir do diagnóstico exaustivo da cidade existente e fundamentalmente definia um modelo teórico e didático para as intervenções subsequentes. Neste sentido para além de se constituir como uma obra fundamental para o conhecimento sobre o urbanismo do século XIX, importa por se assumir como paradigma para os processos que se seguiriam.

Por outro lado, também o processo de reforma de Paris foi registado por Georges-Eugène Haussmann e pelos engenheiros Eugène Belgrand e Charles-Adolphe Alphand.¹⁹ Apesar de não pretenderem definir a mesma base teórica para as intervenções, definiram modelos que se constituíram como exemplos para intervenções posteriores.²⁰ Para além da importância na construção da cultura urbanística na época, hoje interessa-nos essencialmente os estudos que estes textos, a par com os planos em si têm possibilitado contribuindo para o conhecimento do urbanismo do século XIX. Aqui devemos destacar pelo pioneirismo os estudos de David Pinkney para Paris e os estudos de Manuel de Solá-Morales e de Arturo Soria y Puig para Barcelona.²¹

Alargando a análise a outros exemplos de reforma e transformação da cidade desenvolveu-se um conjunto assinalável de estudos sobre o urbanismo da época e sobre a história do urbanismo que com leituras de síntese elencam o conhecimento atual sobre a cultura urbanística da época. Para além dos estudos gerais e já clássicos como os de Carlo Aymonino, Benedetto Gravagnuolo, Paolo Sica e

¹⁹ Haussmann, *Mémoires du baron Haussmann*, 3 vols. (Paris: Victor-Havard, 1890 e 1893), Adolphe Alphand, *Les Promenades de Paris*. I-IV (Paris: Rothschild, 1867–1873) e Eugène Belgrand, *Les travaux souterrains de Paris*. (Paris: Dunod, 1873-1877).

²⁰ Ao contrário do texto de Haussmann, tanto Eugène Belgrand como Adolphe Alphand imbuídos da lógica dos engenheiros pretendiam que as suas obras se constituíssem como compêndios. O primeiro para o planeamento de jardins e arborização de ruas, o segundo para o planeamento de sistemas de águas e esgotos.

²¹ David Pinkney, "Napoleon III's transformation of Paris: the origins and development of the idea". *Journal of Modern History*, 27 (1955); "Money and politics in the rebuilding of Paris, 1860–70.", *Journal of Economic History*, 17 (1957) e *Napoleon III and the Rebuilding of Paris* (Princeton: Princeton University Press, 1958). Manuel de Solá-Morales, et al. *Los ensanches (I), El Ensanche de Barcelona* (Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1978) e Arturo Soria y Puig, *Hacia una teoría general de la urbanización, Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815–76)* (Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1979).

Leonardo Benévolo²², destacamos alguns estudos comparativos centrados na evolução urbanística de algumas das principais cidades europeias do século XIX. Como os trabalhos de Anthony Sutcliffe e Thomas Hall que têm produzido importantes sùmulas sobre o urbanismo do século XIX em vários países, focando as formas de administração e a evolução da legislação, para além dos agentes do planeamento.²³

Salientamos ainda as reflexões que têm sido produzidas sobre as teorias e as visões coevas da cidade, que incidindo na análise de textos utópicos e reformista dão um importante contributo para compreender a cultura urbanística da época e a sua dimensão social.²⁴ Também as análises da História da Ciência e da Tecnologia têm vindo a chamar a atenção para a importância da técnica e das novas infraestruturas na conformação dos primeiros processos de transformação das cidades, expondo os processos, as práticas e os instrumentos que permitiram transformaram as velhas cidades em urbes modernas, equipadas com as novas infraestruturas de abastecimento de água, de saneamento, de transportes e de energia²⁵.

A nível nacional, apesar da existência de vários estudos sobre a história urbana local, na maioria dos casos da iniciativa dos próprios municípios (alguns dos quais

²² Carlo Aymonino, *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna* (Barcelona: Gustavo Gili, 1978), Benedetto Gravagnuolo, *História del Urbanismo en Europa* (Madrid: Akal, D.L. 1998), Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX*, 2 volumes (Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1981) e Leonardo Benévolo, *As origens da urbanística moderna* (Lisboa: Presença, 1994).

²³ Entre outros destacamos: Anthony Sutcliffe, ed. *The Rise of Modern Urban Planning, 1800–1914* (London: Mansell, 1980) e *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780–1914* (Oxford : Basil Blackwell, 1981) e Thomas Hall, *Planning Europe's Capital Cities. Aspects of Nineteenth-Century Urban Development* (Londres: E & FN Spon, 1997)

²⁴ Françoise Choay salientou o contributo de um conjunto alargado de intelectuais de varias áreas de formação que refletindo sobre a cidade e os seus problemas teve uma importância fundamental para o desenvolvimento da cultura urbanística da época, entre outros salientamos as propostas de Engels, Marx, Ebenezer Howard, de John Ruskin, de William Morris e de Camillo Sitte. Ver: Françoise Choay *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia* (São Paulo: Perspectiva, 1997) e *The modern city: planning in the 19th century* (New York, George Collins, 1969) e Peter Hall, *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planeamento e do projeto urbanos no século XX* (São Paulo: Editora Perspectiva, 2007)

²⁵ Entre outros ver: Antonio Lafuente e Tiago Saraiva, "The Urban Scale of Science and the Enlargement of Madrid", *Social Studies of Science*, 34 (2004): 531-569, Joel Tarr, "The City and Technology" em *A companion to American Technology*, ed. Carroll Pursell (Oxford: Blackweel Publishing, 2008), Joel Tarr e Gabriel Dupuy eds., *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America* (Philadelphia: Temple University Press, 1988), , Martin Melosi, *The Sanitary City: Urban Infrastructures in America from Colonial Times to the Present* (Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2000), Thomas Hughes, *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930* (London: Johns Hopkins University Press, 1983).

com um grande rigor e compulsando fontes locais fundamentais), quase não existem trabalhos que estabeleçam a articulação entre as transformações locais e a escala nacional permitindo a constituição de um quadro de conhecimento consistente sobre os processos de transformação urbana e o urbanismo no período em estudo.

Os primeiros trabalhos centraram-se na cidade de Lisboa que como capital mais cedo e mais intensamente foi sujeita a reformas urbanísticas. Nesse âmbito impõe-se referenciar o contributo inaugural de Raquel Henriques da Silva, que em dois estudos de fundo analisa a transformação da cidade desde o final da intervenção pombalina até ao século XX, salientando a importância da figura marcante do engenheiro Frederico Ressano Garcia à frente da repartição de obras municipal e o seu papel na definição de uma estratégia concertada de reforma da cidade, aplicando o modelo emulado das avenidas de Paris. Pondo fim à transformação empírica decorrente quase em exclusivo das necessidades imediatas que caracterizou o início do século XIX.²⁶

Maria Helena Lisboa, partindo também da análise da transformação de Lisboa, desenvolve um estudo em parte generalizável ao resto do país, por destacar a importância do papel dos engenheiros nas opções de transformação da cidade.²⁷ Já Ana Barata²⁸ explora as dicotomias entre a cidade projetada e sonhada e a cidade construída, numa interessante exploração dos limites da atuação municipal que ainda que aplicado à Capital pode também com as devidas ressalvas deixar antever as limitações que enfrentariam cidades de menor dimensão. Ainda o contributo de outras ciências como o estudo de Vítor Matias Ferreira²⁹ na área da sociologia ou o

²⁶ Raquel Henriques da Silva, "Lisboa romântica. Urbanismo e arquitectura, 1777-1874" (dissertação de doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1997), "As avenidas novas de Lisboa 1900-1930" (dissertação de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1986) e (ed.) *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989).

²⁷ Maria Helena Lisboa, *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, (Lisboa: Livros Horizonte, Lda, 2002).

²⁸ Ana Barata, *Lisboa 1860-1930: realidade, desejos e ficções* (Lisboa: Edições Colibri, IHA, 2010).

²⁹ Vítor Matias Ferreira, *A Cidade de Lisboa: de Capital do Império a Centro da Metrópole*. (Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1987).

contributo de Tiago Saraiva num estudo sobre a importância dos engenheiros e da tecnologia na modernização de Lisboa e na construção de uma nova cultura material³⁰. Também os catálogos das exposições *Portugal 1900* e *Lisboa em Movimento* que, divididos num conjunto diferenciado de campos, exploram a importância da construção de uma metrópole para capital do país.³¹

Sobre o Porto salientamos o contributo pioneiro de Pereira de Oliveira, que na linha da investigação geográfica apresenta um estudo aturado sobre a transformação urbana, dissecando as condições naturais e a evolução do plano urbano³². É ainda particularmente significativo o estudo de Anni Günther Nonnel³³ sobre a gestão urbanística do Porto com enfoque na evolução ou retrocesso da atuação dos vários agentes intervenientes no planeamento da cidade num período extremamente complexo, entre a atuação da Junta de Obras Públicas pombalina e a criação do novo Ministério das Obras Públicas Comercio e Indústria da Regeneração. Ainda sobre o Porto e enfatizando a sua importância política e económica durante século XIX, contamos com o estudo da zona oriental da cidade de Jorge Ricardo Pinto, em especial a relação entre a análise social e económica e a evolução morfológica do lugar. Anote-se ainda o estudo de Manuel C. Teixeira sobre as condições e a forma de habitação operária do Porto neste século.³⁴

Relativamente às cidades de menores dimensões, nos últimos anos foram produzidos alguns estudos fundamentais para compreender as particularidades dos processos de transformação de escala mais reduzida, essencialmente conduzidos por geógrafos ou historiadores.³⁵ Neste plano destacamos o contributo de Mário

³⁰ Tiago Saraiva, *Ciencia y Ciudad. Madrid y Lisboa (1851-1900)* (Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 2005)

³¹ Fundação Calouste Gulbenkian, *Portugal 1900* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Sociedade, 2000); Lisboa 94, *Lisboa em Movimento: 1850-1920* (Lisboa: Livros Horizonte, 1994).

³² J. M. Pereira de Oliveira, *O espaço Urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento* (Coimbra: Instituto de Alta Cultura, 1973)

³³ Anni Günther Nonnel, *Porto, 1763/1853. A Construção da cidade entre despotismo e liberalismo* (Porto: FAUP Publicações, 2002).

³⁴ Manuel C. Teixeira, *Habitação Popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1996).

³⁵ Entre outros destacamos: Sandra Ferreira de Carvalho Nunes, "A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)" (tese de mestrado em História Contemporânea. Porto: Universidade do Porto, 1998). Rui Cascão, "Permanência e Mudança em duas Comunidades do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910"

Gonçalves Fernandes, que analisando um conjunto de cidade do norte do país enfatiza a influência da política de melhoramentos da rede viária no desenvolvimento de uma estratégia de reforma urbana, materializada na promulgação do primeiro instrumento legal de planeamento urbano, o decreto de 31 de dezembro de 1864.³⁶ Na linha deste investigador e sob sua orientação direta, refira-se o contributo de Isabel Maria Fontão Pereira sobre Vila Nova de Gaia³⁷. Outro geógrafo, Miguel Sopas de Melo Bandeira, desenvolveu um estudo minucioso e exaustivo sobre a transformação de Braga desde o final do século XVIII até ao fim do Estado Novo, que para lá da análise da transformação morfológica da cidade, procura construir um modelo de transformação comparável com outras cidades.³⁸

Ao nível dos estudos mais gerais, sobre o planeamento regional e a organização do território impõe-se referir o contributo de Jorge Gaspar³⁹ e sobre a evolução das cidades a análise de Teresa Barata Salgueiro,⁴⁰ contudo pelo seu carácter sintético, esta análise apresenta um quadro limitado, restringindo as intervenções de urbanização à iniciativa privada e remetendo a atuação municipal a simples regulador.

Cabe ainda referir alguns estudos relativos à aplicação da legislação urbanística do Estado Novo, que procuraram revelar as semelhanças e as diferenças com os processos anteriores. Como o trabalho de Jorge Mangorrinha que com base no estudo das Caldas da Rainha como cidade termal, apresenta uma cuidada análise dos objetivos, evolução e resultados do planeamento regional orientado pelas

(dissertação de Doutoramento, Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1989); Maria João Gomes, "Praia da Granja 1860-1950. Génese, Apogeu e Declínio de uma Estância recreativo-balnear" (tese de Mestrado, Porto: Universidade Lusíada, 1998)

³⁶ Mário Gonçalves Fernandes, *Viana do Castelo — a consolidação de uma cidade (1855-1926)* (Lisboa: Colibri, 1993) e *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Povoia de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926* (Porto: FAUP Publicações, 2005).

³⁷ Isabel Maria da Encarnação Fontão Pereira, "A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926" (tese de Mestrado em Geografia, Porto: Faculdade de Letras do Porto, 2007).

³⁸ Miguel Sopas de Melo Bandeira, "O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)." (tese de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001).

³⁹ Entre muitos outros refira-se: Jorge Gaspar, *As Regiões Portuguesas* (Lisboa: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional) e *A ocupação e a organização do território: análise retrospectiva e tendências evolutivas*. (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987).

⁴⁰ Teresa Barata Salgueiro, *A cidade em Portugal: uma Geografia Urbana* (Porto: Edições Afrontamento, 1992).

intervenções nas estâncias termais.⁴¹ Incidindo sobre os Planos de Urbanização introduzidos por Duarte Pacheco, é incontornável o contributo de Margarida Souza Lôbo que avalia as consequências da legislação de 1934 e analisa as influências dos modelos europeus.⁴² Ainda sobre a política urbanística introduzida por Duarte Pacheco, destaque-se a análise ao planeamento da Costa do Sol produzida por Margarida Pereira.⁴³

Cumprir também fazer uma referência à investigação já produzida sobre o nosso objeto de estudo, Coimbra. Embora exista uma extensa lista de trabalhos sobre a cidade e sobre a sua história, aos quais vamos fazendo referência ao longo do nosso texto, estes trabalhos têm surgido de forma dispersa, quer no seio da Universidade (em revistas académicas, atas de congressos e trabalhos académicos)⁴⁴ quer por iniciativa da Câmara Municipal.⁴⁵ Acresce que a maioria destes estudos se situa fora da nossa área disciplinar, residindo o seu contributo essencialmente na ilustração dos factos urbanos. Todavia destacamos o contributo de três autores da época em estudo, António Cardoso Borges de Figueiredo,⁴⁶ António de Vasconcelos⁴⁷ e

⁴¹ Jorge Mangorinha, "A Cidade Termal: Ordenamento do Território e Turismo", (dissertação de doutoramento, Lisboa: Lisboa, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, 2009),

⁴² Margarida Sousa Lobo, *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco* (Porto: DGOTDU.FAUP Publicações, 1995).

⁴³ Margarida Pereira, "O processo de decisão na Política Urbana. O exemplo da Costa do Sol." (tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova, 1994)

⁴⁴ Entre outros refira-se: Ana Paula Margarido, "A morfologia urbana da «Alta» de Coimbra —ensaio sobre o traçado da malha e sua evolução", *Cadernos de Geografia, Instituto de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra*, nº6 (1987), 43-69; João Lourenço Roque, "Coimbra de meados do século XIX ao início do século XX, imagem de sociabilidade urbana". *Revista História das Ideias*, XII (1990); Alfredo Fernandes Martins, "Esta Coimbra-alguns apontamentos para uma palestra", *Cadernos de Geografia*, nº1 (1983): 35-78 e Pedro Dias, "Evolução do espaço urbano de Coimbra" *«Munda»*, Grupo de Arqueologia e Arte do Centro, nº2 (1981), 5-11.

⁴⁵ Com destaque para a publicação da Biblioteca Municipal *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal* que desde 1923 tem compulsado informação fundamental sobre a cidade. Entre tantos outros refira-se: J. Branquinho Carvalho, "Evolução de Coimbra", *Arquivo Coimbrão*, XVI (1958): 340-348, Raquel F. Romero Magalhães, "A urbanização da Quinta de Santa Cruz: uma nova cidade no flanco de uma velha cidade", *Arquivo Coimbrão*, XXXV (2002): 387-438, Armando Carneiro da Silva, "Notas para a história da zona envolvente do Mosteiro de Santa Cruz" *Arquivo Coimbrão*, XXXI/XXXII (1988-1989): 1-36 e António G. R. Madahil, "Algumas considerações a propósito de gravuras e litografias de Coimbra", *Arquivo Coimbrão*, XI (1952): 232-258.

⁴⁶ A. C. Borges de Figueiredo, *Coimbra antiga e moderna* (Lisboa: Livraria Ferreira, 1886)

⁴⁷ António de Vasconcelos, *Os colégios universitários de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1938); *Escritos vários* (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1987-1988) e *Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, 2 vol. (Coimbra: Imprensa da Universidade: Coimbra Editora, 1930-1935).

Augusto Filipe Simões⁴⁸ que empenhados em perpetuar os monumentos e a memória do passado, foram responsáveis por estudos importantes de divulgação da história e da arte da cidade. Ainda os estudos de José Pinto Loureiro que apesar de centrado na história local coligiu factos importantes sobre o processo de transformação da cidade.⁴⁹

Dentro da nossa área, embora para um período anterior, salientamos os trabalhos de Walter Rossa, essenciais para compreender a cidade e o seu processo de transformação até ao início do século XIX.⁵⁰ Enquanto para o período posterior destacamos os contributos de Nuno Rosmaninho,⁵¹ que apesar de incidir na reforma da Alta pelo Estado Novo apresenta referências importantes para a totalidade da cidade. Relativamente às intervenções decorrentes da legislação urbanística do Estado Novo, destacamos os trabalhos de Santiago Faria e de Joana Gaspar.⁵² que revelam a persistências de alguns planos.

Uma última referência a um conjunto de trabalhos académicos, maioritariamente no Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra, que apesar de limitados a uma área ou a um edifício têm compulsado informação importante e contribuído para o conhecimento dos processos de transformação da cidade.⁵³ Pese embora os

⁴⁸ Augusto Filipe Simões, *Esriptos diversos de Augusto Filipe Simões, colligidos por ordem da Secção de Archeologia do Instituto de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1888).

⁴⁹ José Pinto Loureiro, "Coimbra no século XIX", *Separata do Arquivo Coimbrão. Biblioteca Municipal de Coimbra*, XXIII (1967); *Coimbra no Passado* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1965); *Toponímia de Coimbra*. 2 volumes (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1960-1964).

⁵⁰ Walter Rossa, "O Espaço de Coimbra da instalação da urbanidade ao fim do antigo regime", *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 17-42 (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006) e "Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade." (dissertação de Doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2001).

⁵¹ Nuno Rosmaninho, *O Poder da Arte. O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006); "Coimbra no Estado Novo", *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 65- 91 (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006) e *O Princípio de uma "revolução urbanística" no Estado Novo. Os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)* (Coimbra: Minerva, 1996).

⁵² José Santiago Faria, "A Rua da Sofia e os estudos urbanísticos para a Baixa de Coimbra", *Monumentos*, nº 25 (2006): 130-137 e "Étienne de Gröer urbaniste à la Ville de Coimbra." (dissertação de doutoramento, Paris, Universidade de Sorbonne, 2000). Joana Gaspar, "Planos de Coimbra: a sua influência na transformação da cidade." (dissertação de Mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2006).

⁵³ Maria Raquel Penha, "Coimbra: caminhos de uma cidade. Evolução morfológica da cidade do Mondego" (prova final de licenciatura em Arquitetura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade

trabalhos mais consistentes sobre a transformação urbanística de Coimbra durante o século XIX surgiram em dois artigos de Marta Macedo.⁵⁴

Metodologia e principais Fontes

Este estudo assentou num conjunto diversificado de fontes, mas deu-se destaque aos documentos produzidos pelo município, em especial as atas das sessões da Câmara Municipal (sumariadas nos Anais Municipais⁵⁵), as *Representações às Cortes e ao Governo* para o período entre 1860 e 1913, e os orçamentos municipais que ainda existem, entre 1854 e 1910. Para além destes manuscritos, a consulta às Pastas dos Diversos que encerram a maioria dos projetos que chegaram até nós, tornou-se essencial pois, ainda que incompletos, estes documentos deram-nos a conhecer algumas das hesitações e o detalhe com que eram desenhados.

A consulta ao Arquivo Histórico da Administração da Região Hidrográfica do Centro revelou-se mais produtiva, se bem que exclusiva às obras do Mondego e de saneamento. Apesar de não estarem catalogados, foi possível encontrar alguns projetos completos, com desenhos, orçamentos e séries de preços, revelando o rigor dos técnicos, os mesmos que elaboram a maioria dos projetos executados pela Câmara Municipal, como o Plano de Melhoramentos de Santa Cruz, cuja planta surge referenciada nas Atas das sessões de Câmara Municipal, mas que não foi possível localizar.

de Coimbra, 2005); Sandra Almeida, “A Cidade Baixa, Evolução e caracterização do espaço urbano” (prova final de licenciatura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 1997); Guida Gonçalves, “Coimbra por entre linhas. O transporte colectivo sobre carris e a evolução do espaço urbano” (dissertação de Mestrado, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2010) e Ana Patrícia Ribeiro, “A Norte do Sul. Formas de transformação do território da margem esquerda do Mondego” (dissertação de Mestrado, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2006).

⁵⁴ Marta Macedo. “A Conquista do terceiro espaço – uma abordagem ao ensanche oitocentista de Coimbra”, *Monumentos*, nº 25 (2006): 122-129 e “Coimbra na segunda metade de XIX, a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade”. *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 43- 57. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.

⁵⁵ Publicados em 6 volumes, abrangendo os anos entre 1840 e 1959, por José Pinto Loureiro e Armando Carneiro da Silva.

Ainda dentro das fontes manuscritas, destacamos as consultas no Arquivo Histórico das Obras Públicas, no Arquivo Histórico Militar e no Arquivo da Torre do Tombo, onde conseguimos traçar o quadro dos técnicos do Ministério das Obras Públicas com intervenção na cidade.

Ao nível das fontes impressas, além dos vários folhetins produzidos no seguimento de alguma controvérsia com a vereação, destacamos o contributo dos relatórios de gerência, publicados por alguns presidentes do município os quais constituem um considerável manancial de informação. Ainda a imprensa da época, onde o mais consultado foi *O Conimbricense*, sempre crítico quanto à atuação das várias vereações e a *Gazeta de Coimbra*, já para o século XX. Também dentro dos periódicos e fundamental para compreender a elite científica da época destaca-se *O Instituto* que para além de divulgar as inovações tecnológicas e científicas em curso na Europa difundia o conhecimento nacional em todas as áreas desde a arte, à medicina ou à física. Com um caráter mais técnico a *Revista de Obras Publicas e Minas*, veículo privilegiado de difusão dos avanços da engenharia mas onde também se discutia os problemas económicos e sociais do país.

De ressaltar, no entanto, que num período de fortes convulsões políticas e sociais, os documentos da época, em especial os periódicos, testemunham uma realidade frequentemente inflamada por opiniões pessoais e bastante tendenciosas. Tal como os relatórios da gerência municipal, tendem a assumir um teor propagandista e político, que mais do que expor a realidade enaltecem os sucessos alcançados. Neste sentido, embora se assumam como fontes de informação importantes, limitou-se o seu recurso à ilustração dos factos apurados a partir das atas das sessões de câmara.

Revelou-se também essencial a consulta à legislação da época, publicada nas *Coleções de Legislação Oficial* ou nos *Diários do Governo*. São inúmeros os decretos que concederam os edifícios das antigas ordens religiosas, que autorizaram intervenções, que concederam autorização para a contratação de empréstimos, que aprovaram a rede de comunicações, que fixaram os vários códigos administrativos,

que definiram os vários sistemas de ensino, resumindo um conjunto de documentos legais que regulamentou todos os campos.

Todavia, para além das fontes manuscritas e impressas e dos estudos já vindos a público, a principal fonte de trabalho foi a cidade, a de hoje, que conseguimos abarcar com o olhar sobranceiro do Colégio das Artes onde tivemos o privilégio de trabalhar, mas também o esboçado na cartografia atual, que fomos desconstruindo, encontrando os traços da intenção de construção de uma nova cidade. As plantas que apresentamos resultam assim de uma ação de retrospectiva da base atual, ultrapassando erros e deformações dos levantamentos antigos, com os vestígios que hoje prevalecem. São por isso desenhos de interpretação, tal como os desenhos de reconstituição de planos dos quais não conseguimos encontrar documentos. Sempre que possível apresentamos os documentos encontrados, ainda que por vezes a sua leitura se torne pouco clara, pelo estado de conservação ou pela qualidade da reprodução, excetuam-se os documentos de grandes dimensões, impossíveis de reproduzir, cujos conteúdos deram origem aos nossos desenhos de interpretação.

Estrutura e organização do texto

Para estruturar a complexidade temática do processo de transformação da cidade, a par com o de instituição do urbanismo ao longo deste complexo século, optámos por dividir esta tese em três partes. A primeira, algo densa, mas essencial para se perceber a instabilidade geral deste período, apresenta a difícil tarefa de constituição de um aparelho técnico e de um quadro legal consolidado para a transformação e o planeamento das cidades.

Com efeito, o século XIX, pelo impacto da implantação de um novo regime, correspondeu a um período de grande experimentalismo, marcado por uma sucessão de reformas e de reestruturações que abrangeram a organização administrativa do território, das instituições governamentais e locais. Considerando

a evolução do planeamento urbano como decorrente da estratégia de construção do território emanada pelo Estado, julgámos imprescindível começar por compreender as tentativas de estruturação dos organismos técnicos incumbidos de intervir no território e na cidade.

Analisamos estas tentativas em dois subcapítulos, o primeiro incidindo na estruturação de um organismo responsável pelas Obras Públicas, com delegações nos distritos. Esta organização, muito dependente da política de fomento de construção de uma rede de comunicações, foi responsável pela difusão do conhecimento técnico e serviu de interlocutor privilegiado entre as necessidades locais e o Estado, estando na base de algumas medidas fundamentais para as cidades, como do decreto de 31 de dezembro de 1864 que instituiu a figura do Plano Geral de Melhoramentos. No entanto sofreu várias reformas, que analisaremos, e que tiveram consequências na organização ou nas atribuições das direções distritais.

No subcapítulo seguinte cabe analisar a evolução das atribuições municipais. Decorrente das reformas administrativas que, alternando entre modelos mais ou menos centralizados, foram limitando ou alargando as competências dos municípios, nomeadamente na construção de obras e na contratação de empréstimos, com repercussões na capacidade de intervenção sobre a cidade e que implicaram o início da estruturação de um organismo técnico municipal. Exploramos a dificuldade em criar uma repartição tecnicamente habilitada, o que em grande medida justifica a falta de uma estratégia de atuação.

Contudo para a organização dos serviços das Obras Públicas e para os serviços municipais, o país carecia de técnicos e neste sentido avaliamos a estratégia de formação de técnicos, com destaque para os engenheiros. Ressalvando a importância da maioria serem engenheiros militares formados na Escola do Exército, mais predispostos para as obras de infraestruturação do país, do que para a reforma das cidades. Analisa-se também o abandono a que esteve voltado o ensino da arquitetura e a importância do ensino profissional e tecnológico, fundamental

para a formação dos condutores de obras públicas, que tantas vezes substituíram os engenheiros.

No segundo capítulo analisa-se a definição do quadro legal da política dos solos, definido essencialmente a partir da estratégia de construção da rede viária e timidamente ampliado aos melhoramentos urbanos, mas que só no século XX adquiriu eficiência. Destaca-se a publicação da primeira figura de planeamento urbanístico, como consequência da rede viária, o Plano Geral de Melhoramentos, ainda os primeiros regulamentos de salubridade, com a proibição de algumas atividades insalubres ou perigosas em determinadas zonas e, mais tarde, o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas. Finalmente a publicação do decreto de Duarte Pacheco compulsando o moderno planeamento urbanístico.

Na segunda parte apresenta-se uma breve descrição de Coimbra no início do século XIX que, em grande medida, fundamenta parte da intervenção subsequente. Analisaram-se as características físicas da cidade e a sua dimensão humana, que explicam a importância da cidade no panorama nacional. Em especial a monofuncionalidade da cidade, completamente dependente da Universidade e a fragilidade desta condição.

A terceira parte incide especificamente sobre a transformação da cidade, expondo os métodos, os desígnios e as realizações. Procurámos construir uma leitura sequencial, mas nem sempre se seguiu a ordem cronológica dos acontecimentos, quer porque algumas intervenções demoraram muito tempo a materializar-se, quer porque a mudança da forma de atuação resultou mais de uma sucessão de experiências do que de roturas.

Começámos por analisar o primeiro plano de intenções, delineado no rescaldo da implantação do liberalismo. O município, em 1835, traçou um conjunto de reformas que guiaram as suas intervenções por mais de três décadas. À semelhança do que se passou na maioria das cidades, centravam-se em operações de melhoria das infraestruturas, com destaque para o abastecimento de água e saneamento, para os

novos equipamentos e para as primeiras obras de reforma urbanística, a partir do alargamento da rua de Coruche e do alteamento do cais das Ameias.

Decorrente ainda desse plano e das suas dificuldades de implementação, a par com as intervenções na rede viária nacional, iniciou-se uma nova fase de atuação que correspondeu à tomada de consciência da cidade e da capacidade de intervir. Pela mão do então presidente da Câmara Municipal, Lourenço de Almeida de Azevedo, introduziu-se o planeamento tecnicamente apoiado e delineado com base no primeiro levantamento topográfico da cidade, que deu origem ao Plano de Melhoramentos da Portagem e o Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz.

Enquanto decorriam os estudos para estes planos surgiram as primeiras tentativas de construção de uma moderna rede de abastecimento de água a partir do rio Mondego. A urgência deste empreendimento, sucessivamente adiado pela falta de interesse de investidores privados, compeliu o município a, de forma pioneira no panorama nacional, iniciar a construção dessa arrojada obra e assumir este serviço público. O sucesso desta atuação fundamentou, anos depois, a municipalização da fábrica de gás e dos transportes públicos, permitindo ao município concentrar todos os serviços urbanos, medida com importância fulcral no planeamento da cidade, mas que conduziu a inúmeros constrangimentos financeiros.

Apesar destas intervenções pioneiras a nível nacional e depois dos Planos de Melhoramentos da Portagem e da Quinta de Santa Cruz, a fase de execução destes correspondeu a um período de inação. Ao contrário do que seria de esperar depois das experiências anteriores, o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX foram marcadas por uma incapacidade de atuação. O planeamento existiu mas, ou não teve consequências por ser demasiado arrojado e carecer da participação do Estado, ou confrontado com a crescente especulação imobiliária, limitou-se a traçados reguladores, retardando a sua concretização. A implantação da República não alterou significativamente este quadro, mas o município sem um plano geral e perante a necessidade de negociar os traçados reguladores foi-se dotando de

técnicos que a par com a constituição de comissões consultivas externas, procuravam regular a cidade.

Este processo culminou na década de 1930 com a reorganização da Repartição de Obras Municipais e com o novo levantamento topográfico da cidade, que permitiu ao município iniciar o estudo do primeiro Plano de Urbanização da cidade de Coimbra, conduzido pelo arquiteto Luiz Benavente e pela Repartição de Obras Municipal. Pese embora estes esforços, em 1939 o município viu-se obrigado a contratar o urbanista Étienne de Gröer, que elaborou e apresentou em 1940 o *Anteplano de urbanização e Embelezamento de Extensão da Cidade de Coimbra*, de acordo com os princípios da urbanística moderna.

Os capítulos nove e dez apresentam-se como episódios à parte. Num analisa-se o impacto da atuação de organismos privados e das entidades públicas na construção de equipamentos fundamentais para a cidade com repercussões na forma urbana. O capítulo dez articulando-se com o que é hoje uma das principais preocupações do planeamento urbano, levanta a questão da salvaguarda do património arquitetónico na transformação da cidade. O século XIX foi responsável pelo desenvolvimento dos conceitos e dos princípios de salvaguarda e de restauro, contudo foi só a partir da Carta de Veneza de 1964 e da Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas de 1987 que a noção do património se começou a alargar à cidade, pretendemos pois examinar como a par das propostas de reforma mais progressistas se encarou a cidade existente, o que foi valorizado, classificado e preservado no processo de transformação de Coimbra.

No volume II apresenta-se um conjunto de anexos que visam clarificar a nossa análise. O anexo A apresenta uma barra cronológica das obras com o objetivo de permitir em relance verificar a simultaneidade de algumas obras e o tempo longo de outras. Segue-se um quadro de análise da evolução da composição da Repartição de Obras Municipal, da Direção Distrital de Obras Públicas do distrito, da Direção das Obras Públicas do Mondego e da Repartição de Obras Públicas Distrital. Embora fosse nosso intento apresentar a relação completa dos técnicos que intervieram

nestes serviços, tal mostrou-se impossível. Os processos individuais existentes tanto no Arquivo das Histórico das Obras Públicas como no Arquivo Histórico do Exército, raras vezes estão completos e na sua maioria limitam-se a fazer referência à progressão na carreira militar. Por isso, apesar de detetados mais nomes, não foi possível completar o quadro com todos os técnicos. Apresentamos ainda breves notas biográficas dos técnicos e dos políticos com destaque para os presidentes do município, com o objetivo de caracterizar um pouco os principais agentes da transformação urbana.

Para concluir incluímos plantas de reconstituição hipotética da cidade em seis datas marcantes. Uma planta de 1845, outra de 1875, data imediatamente posterior ao primeiro levantamento topográfico da cidade, mas já com a nova ponte de ferro, uma planta de 1893, onde já são visíveis as primeiras intervenções de expansão da cidade, uma planta de 1905, com o aterro da margem do Mondego terminado, outra de 1919 onde é visível o início da ocupação dos novos bairros e a planta de 1834 correspondente à data limite do estudo. Mas mais importantes que estas plantas de reconstituição são as plantas intercalares, de análise das principais intervenções propostas para o período que decorre entre cada uma das datas retratadas. Estas plantas, compostas por nós, condensam num só desenho as várias propostas de transformação delineadas para a cidade. A sua base é a cartografia atual e uma multiplicidade de desenhos parcelares e de documentos produzidos pelo município, como as atas das sessões de câmara, os orçamentos municipais e as representações às Cortes e ao Governo. O seu valor é meramente operativo, permitindo aferir as diferenças entre o planeado e o efetivamente construído, possibilitando assim avaliar os resultados do processo de transformação analisado.

Por fim uma última ressalva à extensão temporal do estudo. Retratamos cem anos de imensa transformação, social, política, económica e tecnológica, que se inicia na afirmação da monarquia constitucional, ultrapassou a conturbada Primeira

República e expirou quando o Estado Novo se começava a estabilizar. Reconhecemos os perigos de uma análise tão extensa, em especial pela riqueza de factos políticos e pela nossa formação de base. Contudo só o tempo longo permite um estudo aturado da evolução urbanística de uma cidade e é este o nosso objetivo de estudo.

Coimbra do início do liberalismo, acanhada e vivendo para a Universidade e para os colégios era substancialmente diferente da cidade que o Estado Novo encontrou e que reconfigurou criando a nova acrópole universitária à sua própria imagem. Esperamos com esta tese contribuir para o entendimento do que esteve entre uma e outra realidade.

Acreditamos ainda que este estudo, apesar das particularidades de Coimbra, cidade média mas sede da única Universidade Portuguesa, permite compreender o esboçar do moderno urbanismo em Portugal e fundamentalmente pode servir de base para novas investigações sobre outras cidades.

Parte I
Ordenar, planear e regular o território e a cidade

Capítulo 1. Organismos e Agentes para a intervenção no território e na cidade

“será possível estabelecer uma relação íntima entre a administração e o crescimento económico, físico e político do aglomerado, e os seus muitos ângulos poderão observar-se num golpe de vista geral”⁵⁶

No reinado de D. Maria I, a par de um conjunto de reformas estruturantes, nomeadamente do sistema administrativo e judicial, começou a esboçar-se uma política de fomento económico do reino que definiu como imprescindível um conjunto de Obras Públicas, com destaque para a melhoria das principais estradas e portos do reino. Estas obras implicavam a definição de um novo sistema técnico, administrativo e financeiro, quer para o estudo e definição das intervenções, quer para a sua execução e acompanhamento.⁵⁷ Assistiu-se assim ao início do levantamento topográfico do Reino⁵⁸, à contratação de técnicos estrangeiros para o delinear e condução das obras de maior envergadura e à reforma do ensino da

⁵⁶ Armando Carneiro da Silva, *Anais do Município de Coimbra. 1920-1939*. (Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1971)

⁵⁷ Devemos destacar a promulgação da primeira lei geral para as obras públicas de Portugal, o “Alvará regulando as obras da estrada de Lisboa a Coimbra, e Porto, e do encanamento do Mondego” de 28 de março de 1791 que confirma a intenção de um programa geral de melhoria da circulação alargado a todo o território entendido como o melhor meio de fomentar o mercado interno, a base da riqueza do país. “Alvará, 28 de março”, *COLP, Legislação de 1791 a 1801 (1828)*: 9-15. Sobre as Obras Públicas deste período ver: Artur Teodoro de Matos, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)* (Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980) e Carlos Martins, “O programa de obras públicas para o território de Portugal Continental, 1789-1809 : intenção política e razão técnica : o porto do Douro e a cidade do Porto.” 2 volumes. (Tese de doutoramento, Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2014.)

⁵⁸ Estava em curso, desde 1788, o levantamento da Carta Geográfica do Reino sob a direção de Francisco António Ciera. De salientar que esta medida, de acordo com os princípios iluministas, visava o levantamento topográfico, mas também o levantamento do cadastro do reino, pretendia-se assim conhecer o reino para melhor o governar. Este conhecimento era fundamental para delinear as obras das estradas e dos portos mas também para a prossecução das reformas iniciadas em 1790 com a reforma das comarcas, procurando uniformizar e racionalizar a administração e a justiça, centralizando o poder absoluto da coroa. Extinguindo ouvidorias e reorganizando os concelhos, extinguiu-se a organização senhorial, o poder e as jurisdições políticas dos donatários particulares e construiu-se uma nova forma de governo direto e centralizado, transposição para a forma moderna de governo do Estado-nação. Sobre a importância deste levantamento para a reforma do reino ver Rui Branco, *O mapa de Portugal. Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos* (Lisboa: Livros Horizonte, 2003) 85-91, sobre as reformas de D. Maria e a importância da organização do território para o exercício do poder e a administração da justiça ver: Ana Nogueira da Silva, *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime* (Lisboa: Editorial Estampa, 1998), 370-373 e António Manuel Hespanha, *As vésperas de Leviathan. Instituições e poder político em Portugal – século XVIII* (Coimbra: Livraria Almedina, 1994), 37-41. Sobre a formação do estado moderno centralizado em oposição ao estado tradicional ver: Michael Mann, “The autonomous power of the state: its origins, mechanisms and results”, em *States in History*, dir. John Hall, 109-136 (Oxford: Basil Blackwell, 1986).

engenharia, com a criação da Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho e a organização do Real Corpo de Engenheiros.

Apesar de abruptamente interrompida pelas invasões francesas e pela transferência da capital para o Rio de Janeiro, esta política, além das obras propriamente construídas, foi responsável pela definição de uma nova metodologia de intervenção e pela estruturação de novos organismos técnicos e administrativos de gestão do território e de acompanhamento das Obras Públicas. Destaca-se pelo carácter inovador a tentativa de 1801, exposta na chamada Lei dos Cosmógrafos que pretendia que

*em cada huma das Comarcas destes Reinos haja hum Mathematico, que seja o Cosmografo della, não somente para a execuçõ da Carta Topográfica da mesma Comarca, de baixo da Direcção da Administração (...) e bem assim para intender sobre as Obras Públicas de Pontes, Fontes, Estradas, Calçadas, Conducções de Agua e outros Officios próprios, e análogos á Profissão dos Mathematicos*⁵⁹

Esta medida visava dotar a administração local de quadros com formação técnico-científica, no caso matemáticos, capazes de auxiliarem o levantamento do cadastro da comarca, mas também projetar e conduzir as obras de melhoramentos necessárias.⁶⁰

De referir que na época a administração das Comarcas cabia ao Corregedor, formado em Direito pela Universidade de Coimbra. Todavia a administração dos Concelhos, onde se incluíam as obras de melhoramentos urbanos, estava confiada às Câmaras Municipais, dependente dos chamados “homens bons”, sem exigências

⁵⁹ “Alvará de 9 de Junho de 1801”, *COLP. 1791 a 1801* (1828):707-710.

⁶⁰ Refira-se que a reforma pombalina da Universidade de Coimbra tinha criado a Faculdade de Matemática e a Faculdade de Filosofia, eram estas faculdades científicas que preparavam os técnicos com conhecimentos de desenho técnico, de topografia, de astronomia, de hidráulica e de física. Para além da Universidade, a cadeira de Matemática era magistrada na Academia Real da Marinha, criada a 5 de agosto de 1879 em substituição da Aula Militar da Corte e era a cadeira preparatória para ingresso na única escola de engenheiros do Reino, a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho, criada pela carta de lei de 2 de janeiro de 1790.

quanto às suas habilitações.⁶¹ À parte de algumas estruturas especificamente criadas para o estudo e acompanhamento de obras de maior envergadura, (como sucedeu em Coimbra devido à reforma urbanística provocada pela reforma pombalina da Universidade) ou no caso das obras do Mondego, (onde desde 12 de maio de 1694 tinha sido criada uma Superintendência do Mondego) não existiam de forma sistemática, organismos para o levantamento ou estudo das necessidades de obras infraestruturais, nem para o seu planeamento ou acompanhamento. Cada intervenção planeada pelo Governo dava origem a um estaleiro com duração equivalente ao decurso da obra.

A revolução liberal que se seguiu retomou a reforma da divisão e da administração do território, assistindo-se a um conjunto de tentativas de organização de uma nova administração racional e burocrática.⁶² O objetivo era garantir o controlo do poder central e a eficácia de atuação, o que implicava a estruturação do território com base numa rede de organismos delegados do poder central, técnica e politicamente habilitados. A instabilidade política condicionou a execução de algumas reformas mas, no final da primeira metade do século a divisão administrativa estava estabilizada, organizando o território com a nova unidade do distrito, os concelhos tinham sido reorganizados, o mesmo sucedendo com as freguesias e, para cada uma destas unidades foi definido um conjunto de atribuições.⁶³ Depois da administração

⁶¹ No final do Antigo Regime o território estava dividido administrativamente em Comarcas, Provedorias e Concelhos. As Comarcas tinham à frente o Corregedor, um magistrado nomeado pela coroa e com funções administrativas e judiciais. As Provedorias, confiadas ao Provedor, também nomeado pelo Rei, mas com funções de administração financeira, supervisionando as finanças municipais e a cobrança de impostos. Sobre a administração local desde a origem da nacionalidade até ao período liberal ver: Maria Helena da Cruz Coelho e Joaquim Romero Magalhães, *O Poder Concelhio: das Origens às Cortes Constituintes* (Coimbra: Centro de Estudos e Formação Autárquica, 2008) e Luís Espinha da Silveira, *Territorio e Poder. Nas Origens do Estado Contemporaneo em Portugal* (Cascais: Patrimonia Historica, 1997)

⁶² Max Weber debruçou-se sobre a importância da administração burocrática dos estados modernos ver entre outros: Max Weber, "Bureaucracy" em *Economic and Society*, II, ed. Guenther Roth e Claus Wittich (Berkeley: University of California Press, 1978), 956-1005 e "Os fundamentos da organização burocrática: uma construção do tipo ideal", em *Sociologia da Burocracia*, org. Edmundo Campos (Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966). Sobre a importância da burocracia na estruturação do Estado liberal ver: Joana Estorninho de Almeida, "A Cultura Burocrática Ministerial. Repartições, Empregados e Quotidiano das Secretarias de Estado na primeira metade do século XIX" (tese de doutoramento, Lisboa, Universidade de Lisboa, 2009) e Pedro Tavares de Almeida e Rui Branco coord., *Burocracia, Estado e Território. Portugal e Espanha (séculos XIX-XX)* (Lisboa: Livros Horizonte, 2007).

⁶³ Sobre as tentativas de reforma administrativa e do território ver: Luís Espinha da Silveira, *Territorio e Poder...*

do território a burocratização do Estado alcançou todas as outras valências de governo, desde a Saúde, ao Ensino e às Obras Públicas.

Interessa-nos essencialmente analisar a institucionalização das Obras Públicas, quer ao nível da intervenção municipal, de acordo com as atribuições impostas pelo Código Administrativo, quer ao nível dos serviços delegados do poder central como eram as direções de obras dos distritos ou as direções de obras especiais, diretamente dependentes do ministério mas descentralizadas no território.

O processo foi hesitante, decorrente da instabilidade política das primeiras décadas do sistema liberal e da afinação dos processos governativos, ou simplesmente resultante das alterações da estratégia traçada. Sucederam-se reformas, reorganizações e regulamentos definindo procedimentos e hierarquias de atuação. A análise destas reformas torna-se essencial para contextualizar as formas de atuação destes organismos. No entanto, tendo em conta o arco temporal deste estudo, atravessando não só a Monarquia Constitucional⁶⁴, como a Primeira República e o início do Estado Novo, deparámo-nos, não com uma evolução ou uma estratégia linear, mas com várias linhas de atuação de acordo com as conjunturas económicas, políticas e sociais de cada período.

Pese embora esta dificuldade consideramos fundamental compreender como se constituiu e como funcionaram estes serviços, qual a sua repercussão na atuação sobre a transformação e o planeamento das cidades e não menos importante como se adequou o ensino técnico, artístico e profissional para a formação dos quadros necessários ao funcionamento destes organismos.

⁶⁴ De ressaltar, no entanto, que apesar das reformas referidas o quadro das elites administrativas, durante a Regeneração, mantinha uma grande estabilidade, embora se sucedessem ministros, ao nível das direções gerais mantinham-se os mesmos técnicos e em grande medida era esta elite administrativa que assumia o papel preponderante no controlo da política de obras públicas. Segundo os estudos de Pedro Vieira de Almeida entre 1852 e 1897 estiveram à frente da Direção Geral de Obras Publicas e Minas apenas 5 técnicos (Visconde da Luz (1852-1864) Caetano Alberto Maia (1864-1866) João Crisóstomo de Abreu e Sousa (1866-1869) Joaquim Simões Margioche (1869- 1886) e Bento Fortunato Almeida d' Eça (1886-1897). Pedro Tavares de Almeida, "A Construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na "Regeneração" (1851-1890)" (tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1995), 364-366.

1.1. Obras Públicas: institucionalização e enquadramento das políticas de fomento do Estado

Como já foi referido, desde o século XVIII que as elites portuguesas discutiam o modo de desenvolver o país. Defendiam a reforma da agricultura e a melhoria da rede de comunicações, a par da reforma administrativa. Coube ao Regime Liberal efetivar a reforma administrativa e retomar a discussão sobre o fomento da economia. Embora a questão suscitasse debates entusiastas, só a partir da década de 1840, começou a ganhar forma a estratégia de fomento da economia⁶⁵ assente na melhoria da rede de comunicações. Só dotando o país de uma rede eficaz de comunicações seria possível promover o comércio, o desenvolvimento agrícola e a produção industrial, para além de potenciar a difusão do poder central e o controlo do território pela administração burocratizada.

Pese embora as intenções apontadas, a estruturação da rede de comunicações do reino foi um processo muito moroso e hesitante. A instabilidade política e governativa, o desconhecimento do território, quer física quer estatisticamente⁶⁶,

⁶⁵ Esta estratégia decorre de um debate que se iniciou no início do século XIX em torno dos princípios da economia política, entendida como a arte de bem governar. Segundo esta nova disciplina aos Estados modernos cabia um papel de regulador da atuação dos interesses privados através da administração racionalizada e centralizada do território, o seu poder era “infraestrutural”, ou seja, mais do que manifestar-se pela força como sucedia no Antigo Regime, os novos Estados detinham o poder pela informação e pela capacidade de através da rede burocrática controlarem o território. Saint-Simon e de Michel Chevalier desenvolveram esta política económica assente nas redes de comunicação, concedendo aos engenheiros o papel preponderante, porque só estes técnicos estavam habilitados para fazer o levantamento topográfico d, e dos dados estatísticos do território. Para além de serem os únicos capazes de traçar o plano de obras de melhoria das redes de comunicações. Consequentemente era pela sua ação que se tornava possível o fomento económico e, em última instância segundo Chevalier, a transformação social. Sobre a construção desta estratégia de fomento económico a partir da melhoria das redes de comunicações e o seu enquadramento nos princípios de economia política ver Marta Coelho de Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2012):121-131, Sobre a introdução da economia política em Portugal e as diferentes apropriações da disciplina ver António Almodovar, *A institucionalização da economia política clássica em Portugal* (Porto: Edições Afrontamento, 1995) e José Luís Cardoso, “A influência de Adam Smith no pensamento económico português (1776-1811/1812)” *Contribuições para a história do pensamento económico em Portugal*, (Lisboa: D. Quixote, 1988),85-110.

⁶⁶ De referir que as portarias de 12 setembro de 1833 e de 13 de setembro de 1834 tinham encarregado Pedro e Filipe Folque de retomarem os trabalhos de levantamento da carta geral do reino, no entanto, o desenvolvimento dos trabalhos pautou-se pela instabilidade que assolava o país. Paralelamente, na década seguinte, António José de Ávila foi incumbido de estudar a melhor forma para se organizar o cadastro geral do reino e pouco tempo depois assistiu-se a uma mudança de estratégia retirando os trabalhos de

mas também a inexistência de um organismo centralizado especificamente destinado aos estudos necessários, retardaram a execução da estratégia traçada.

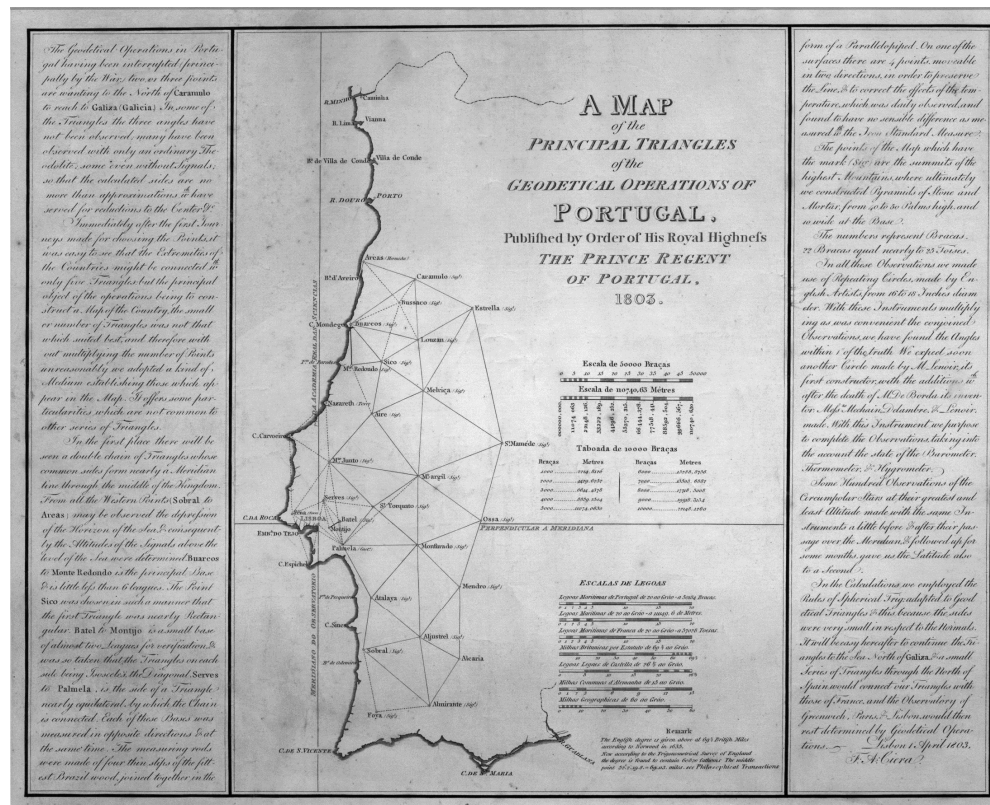


fig. 1 –Francisco António Ciera, *A Map of the Principal Triangles of the Geodetical Operations of Portugal, 1805* [London: A. Arrowsmith 1805]

Da definição da rede de comunicações do reino à organização do pessoal técnico

A primeira tentativa liberal de constituir um organismo encarregado de delinear uma rede de comunicações nacional surgiu em 1835, quando foi nomeada a *Comissão Geral dos Melhoramentos de Comunicação Interior* encarregada de:

triangulação do reino da alçada do Ministério da Guerra e criando no Ministério do Reino a Comissão Geodésica e Topográfica do Reino, responsável pelo levantamento topográfico e cadastral. Sobre o processo do levantamento do reino ver Rui Branco, *O Mapa de Portugal...*, 90. Em termos estatísticos, desde 1835 que os governadores civis estavam incumbidos de enviar os mapas anuais do distrito e em 1841 foi criada uma secção de estatística e topografia na Inspeção-geral de Obras Públicas, no entanto em qualquer destes casos os seus resultados eram praticamente nulos.

*Levantar um plano geral de estradas e pontes, encanamentos, canaes, e portos, combinando com os meios nacionais, applicaveis a esses fins [...] Propôr o methodo de um provisional e immediato melhoramento da navegação nos rios, das estradas existentes, e pontes,[...] Receber, e examinar [...] as propostas de quaisquer Companhias nacionais, ou estrangeiras*⁶⁷.

Esta comissão seria coadjuvada na província por comissões filiais criadas em cada capital de distrito.⁶⁸ Contudo a eficácia da comissão geral deve ter sido reduzida já que no ano seguinte⁶⁹, o mesmo em que o Governo publicava o 1º Código Administrativo Português, iniciou-se a criação de um organismo de carácter técnico, especificamente destinado à programação e ao controlo das Obras Públicas.

O país foi então subdividido em 3 divisões⁷⁰ (Norte, Centro e Sul), nomeando para cada uma um oficial superior do Real Corpo de Engenharia, diretamente dependente do *Ministro e Secretario de Estado dos Negócios do Reino*.⁷¹ Cada oficial tinha como missão recolher as necessidades locais levantadas pelas comissões filiais nomeadas pelo decreto de 12 de março de 1835 e as informações das repartições de obras especiais que acompanhavam no terreno as grandes obras em curso como seriam as Estradas do Douro e Obras das Barras de Viana e Porto, da Ria de Aveiro,

⁶⁷ “Lei, 12 de março de 1835”, *COLP*, desde 15 de agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835 (1837):84. A comissão era composta pelos Pares do Reino, Conde do Farrobo, Visconde Sá da Bandeira, José Francisco Braamcamp d’ Almeida Castel-Branco, pelo Conselheiro Manoel Gonçalves de Miranda, e o Doutor José Ferreira Pestana, os Deputados: Visconde de Porto Covo de Bandeira, o brigadeiro do Real Corpo d’Engenheiros Pedro Folque; os Coronéis do mesmo Real Corpo d’ Engenheiros José Dionísio da Serra, e José Feliciano da Silva Costa; o Coronel da Brigada Real da Marinha Marino Miguel Franzini; o Tenente Coronel do Real Corpo de Engenheiros Caetano José Vaz Parreiras; o Doutor Thomás de Aquino de Carvalho; e o Desembargador da antiga Relação do Porto Venâncio Bernardino de Ochoa.

⁶⁸ Apesar do estipulado pela lei, não nos foi possível detetar a criação de nenhuma comissão no distrito Coimbra, o que também pode ser explicado pela existência na cidade da Superintendência das Obras do Mondego, que estaria devidamente habitada para prestar o auxílio necessário à Comissão Geral dos Melhoramentos de Comunicação Interior. Situação diversa sucedeu em Braga, com a nomeação da referida comissão em abril de 1835. Miguel Sopas Bandeira. “O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974).” (Dissertação de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001),25.

⁶⁹ “Decreto - Lei de 18 de julho de 1836” *COLP*, desde o 1º de Janeiro até 9 de Setembro de 1836 (1836): 168-169.

⁷⁰ Segundo o artigo 1.º do Decreto-Lei a Divisão Norte era composta pelos distritos de Viana, Braga, Porto, Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda; a Divisão Centro era composta por Aveiro, Coimbra, Castelo Branco, Leiria e Santarém; a Divisão Sul por Lisboa, Portalegre, Évora, Beja e Faro.”Decreto- Lei de 18 de junho de 1836” *COLP*, desde o 1º de Janeiro até 9 de Setembro de 1836, (1836):169.

⁷¹ De assinalar que já antes existiam alguns organismos técnicos associados a determinadas obras de maior envergadura e como seriam a Superintendência das obras da Barra de Aveiro, a Superintendencia das obras do Mondego e a Provedoria dos Marachões do Mondego, a Inspeção Geral do Terreiro Publico ou a Junta da Administração da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, contudo o novo regime Liberal carecia da reforma destas instituições e da sua distribuição por todo o território. Sobre as instituições anteriores ver, Carlos Martins “ O programa de obras públicas para o território”, 696-702.

da Figueira e do encanamento do Mondego e as obras do Campo de Leiria. Findo o levantamento, os três oficiais deviam reunir e propor um “plano geral de estradas, caminhos, pontes, encanamentos, canaes, e portos, combinando com os meios possíveis as maiores vantagens económicas e políticas”⁷²

Como complemento desta rede geral de estradas cabia aos municípios e às juntas de paróquia a responsabilidade pela construção e conservação das estradas e dos caminhos dos concelhos, a par com as restantes Obras Públicas urbanas.⁷³ No entanto os poucos recursos dos orçamentos municipais e a inexistência de técnicos disponíveis para o serviço dos municípios,⁷⁴ inviabilizava a maioria das intervenções.

A Revolução de Setembro de 1836 e a instabilidade governativa condicionaram o desenvolvimento dos trabalhos de levantamento e pouco terá sido feito, como parece comprovar a recusa em 1839 de Luís da Silva Mousinho de Albuquerque, na época Inspector da Divisão Centro das Obras Públicas, em elaborar um plano de construção e conservação das estradas solicitado pelo Secretário de Estado dos Negócios do Reino, o Barão de Telheiras, evocando o desconhecimento do país e a necessidade urgente de um estudo aturado.⁷⁵ Em resposta começou a ser delineada uma nova comissão incumbida de propor, não só um plano das Obras Públicas do

⁷² “Decreto- Lei de 18 de junho de 1836” *COLP*, desde o 1º de Janeiro até 9 de Setembro de 1836 (1836):169.

⁷³ A portaria de 11 de outubro de 1836 reforçava esta atribuição das Câmaras Municipais e das Juntas de Paróquia. “Portaria, 11 de outubro de 1836”, *COLP*, desde 10 de setembro até 31 de dezembro de 1836 (1837):57. Para além das estradas municipais, refira-se a título de exemplo a obrigatoriedade da construção de cemitérios municipais e a necessidade de criar ou adaptar edifícios para albergar os novos equipamentos públicos, como escolas, asilos e repartições públicas.

⁷⁴ Lisboa era única cidade que tinha um organismo técnico, a *Inspecção de Obras Publicas em Lisboa*, que tinha sido criada na sequência das obras de reconstrução após o terramoto de 1755 e continuava encarregada de todas as obras da capital.

⁷⁵ “Parece-me impossível formar-se um plano[...]enquanto o Governo não possuir do mesmo país uma descrição exacta, circunstanciada e cabalmente desenvolvida da qual possa coligir não só as necessidades gerais mas também as locais e bem assim os meios pelos quais todas e cada uma das localidades podem melhor contribuir para a fatura dos tais melhoramentos[...] o mais urgente é fazer-se um estudo sério, profundo e regular da estatística portuguesa; isto é, uma viagem assídua e atenta do nosso pequeno Reino que produza uma descrição exacta e circunstanciada dele; não para o uso especulativo dos sábios; mas para a instrução prática do Governo e do Público”, Artur Teodoro de Matos, *Transportes e Comunicações...*, 48 citando “Ofício de 8 de Março de 1839”.

Reino, mas a forma de organização do pessoal, os meios e os sistemas de construção e reparação das obras.⁷⁶

Com efeito, as dificuldades no desenvolvimento dos estudos⁷⁷ da rede geral de circulação do reino e a complexificação das solicitações decorrente do aumento de Obras Públicas, requeriam a criação de um organismo central tecnicamente habilitado e único intermediário entre os distritos e as comissões de obras e a *Secretaria dos Negocios Interiores do Reino*.⁷⁸

No ano seguinte foi criada a *Inspecção Geral de Obras Publicas do Reino*, concentrando todos os assuntos referentes a Obras Públicas, desde o planeamento ao acompanhamento e à fiscalização de obras. A mesma portaria que criava a inspecção, nomeava *Inspector Geral* o Conselheiro Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque.⁷⁹ Este, consciente da importância da administração burocrática nos estados modernos, começou por estruturar os serviços⁸⁰, distribuindo pelos distritos da província *Delegados do Inspector Geral das Obras Publicas*,⁸¹ incumbidos de levantar as

⁷⁶ Artur Teodoro de Matos, *Transportes e Comunicações...*, 48, citando "Programa dos trabalhos de que deve ocupar-se a Comissão encarregada de propor um plano geral de Obras Publicas em todo o Reino", de 2 de Setembro de 1839.

⁷⁷ Como referido, desde 1833 que se tinha retomado os trabalhos de triangulação do Reino, no entanto as revoltas constantes e a falta de recursos não permitiam que se avançasse consistentemente. Rui Branco, *O Mapa de Portugal...*,90.

⁷⁸ Esta Secretaria criada em 1736 deu origem ao Ministério do Reino, pelo decreto de 8 de Setembro de 1859, de ressaltar no entanto que ainda antes desta data esta secretaria aparece genericamente designada por Ministério do Reino. Joana Estorninho de Almeida, "A Cultura Burocrática Ministerial...", 40. A multiplicidade de atribuições desta Secretaria conduziu à portaria de 18 de julho de 1837, subdividindo-a em cinco repartições. A 3ª Repartição compreendia a as Obras Públicas: "Administração propriamente dita, Estatística, Economia Publica, Obras Publicas, Edificios Reaes, ou Nacionaes, Estradas, Canaes, Navegação, Monumentos, Melhoramentos no Interior, Agricultura, Comercio, Industria, Artes, e Minas, Material dos Estabelecimentos Pios, e de Instrução Publica." "Portaria de 18 de julho de 1837", *COLP*. 2º Semestre de 1837 (1838): 29. Em agosto de 1843 foi novamente regulamentada e clarificada a sua organização, criando na segunda direção a repartição de Obras Publicas e Minas, separada do Comércio e da Industria. "Decreto de 2 de agosto de 1843", *COLP*, Ano 1843 (1844): 195.

⁷⁹ "Portaria de 7 de março de 1840", *COLP*, ano de 1840 (1841): 71.

⁸⁰ A nova inspecção centralizava todos os assuntos referentes a obras e a melhoramentos do Reino, definindo que "todos os requerimentos, requisições, mapas, orçamentos e quaisquer outros objectos a elas relativo, não será mais remetido ao Ministério do Reino mas ao Conselheiro Inspector Geral das Obras Publicas." A Contadoria e o Arquivo do Arsenal das Obras Publicas passavam a concentrar todos os trabalhos gerais de escrituração e contabilidade, arrecadação de documentos, memorias e planos de todos os trabalhos da nova Repartição. "Decreto, 9 de Maio de 1840", *COLP*, ano de 1840 (1841): 71-72.

⁸¹ Anos depois o número de inspetores nomeados revelou-se diminuto face às necessidades das estradas nacionais e em 30 de julho de 1849 foi criada uma portaria que desdobrou os serviços e restringiu as atribuições dos oficiais Diretores de Obras, apenas aos serviços técnicos, de execução de planos, de

principais dificuldades de circulação e no ano seguinte, “convindo ao bem do serviço estabelecer, [...] a Estatística do Reino, tão indispensável para servirem de base a muitas das providencias administrativas, assim como aos projectos, empresas, e trabalhos tendentes a promover a prosperidade publica”⁸² criou dentro da Inspeção uma Secção de Estatística e Topográfica.

Ainda em 1840, pouco depois de nomeado Inspetor-geral, Mouzinho apresentou ao Ministro do Reino o primeiro plano geral das comunicações, compreendendo uma rede de trinta estradas e intervenções nos principais rios, para além de definir a forma de financiamento e de realização destas obras⁸³. Apesar de em janeiro de 1843⁸⁴ ter sido afastado do cargo de Inspetor-geral foi este plano que esteve na base da lei de 26 de julho de 1843 que aprovou o primeiro plano das obras e os meios necessários para criar uma rede viária nacional.⁸⁵

Apesar das qualidades do plano, as debilidades da organização das Obras Públicas e a situação das finanças públicas podiam pôr em causa a sua execução. Pelo menos eram estas algumas das preocupações que levaram à entrega destas obras a uma companhia privada⁸⁶. A Companhia das Obras Públicas de Portugal, criada em

orçamentos e do acompanhamento das obras, atribuindo os serviços de contabilidade a um outro funcionário não habilitado. “Portaria, 30 de julho de 1849” *COLP*. Ano 1849 (1849):283.

⁸² “Decreto de 30 de abril de 1841”, *COLP*, Ano 1841 (1842):104.

⁸³ Este plano só foi levado ao parlamento em março 1843, depois de ter sido apresentado novamente em setembro de 1842 como proposta da entretanto criada Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino- esta Sociedade presidida pelo Duque de Palmela e composta por um conjunto de 60 cidadãos pretendia definir o “meio mais pratico de construir em breve tempo as estradas do Reino com o menor sacrifício possível dos povos”. Marta Macedo *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* (Lisboa: ICS, 2012):133-135 citando “Relatorio contendo os fundamentos, e a explicação da despesa orçada para a Repartição das Obras Publicas do Reino, e exposição do sistema fundamental para a aplicação dos fundos votados para esta repartição, e a indicação, e proposta de algumas providencias legislativas, e regulamentares, necessárias para o andamento regular deste ramo do serviço público: apresentado ao Ilustrissimo e Excelentissimo Senhor Ministro e Secretário de Estado dos Negócios do Reino, em observância da Portaria de 17 de novembro de 1840, pelo Inspector Geral Interino de Obras Publicas do Reino, Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque”, *Ministério do Reino, Relatórios da Inspeção-Geral das Obras Públicas* (Lisboa: AHMOP).

⁸⁴ Substituído por Joaquim António Velez Barreiros, futuro Barão e Visconde da Luz e futuro Diretor-geral das Obras Públicas no Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria.

⁸⁵ Em setembro de 1842 Mouzinho, em nome da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino criada no final de 1841, apresentou de novo o seu plano, servindo então de base à referida lei de 1843. Marta Macedo, *Projectar e Construir a Nação...*, 133-134.

⁸⁶ A Lei de 26 de julho de 1843 pressupunha a criação nos distritos de Comissões Fiscais do Imposto das Estradas, incumbidas da cobrança dos impostos e da gerência económica das obras, enquanto a execução de

dezembro de 1844 por um conjunto de capitalistas nacionais⁸⁷ propunha-se substituir o Estado na construção de um conjunto de Obras Públicas estruturantes para o país. Para além da rede de estradas proposta por Mouzinho o contrato assinado em março de 1845 incluía a construção da primeira linha férrea entre Lisboa e a fronteira e um conjunto de outros equipamentos como uma penitenciária para Lisboa e a alfândega do Porto.

O fracasso deste empreendimento, provocado pela instabilidade política e pela Guerra da Patuleia que inviabilizou a cobrança dos impostos e deixou o Estado em dívida para com a Companhia, veio acentuar a importância da centralização dos serviços de Obras Públicas no Estado.

Todavia, pese embora o esforço de Mouzinho na estruturação dos serviços⁸⁸, nas Direções de Obras Distritais⁸⁹ verificava-se uma grande insuficiência de técnicos, obrigando os poucos que existiam a dedicarem-se quase em exclusivo ao estudo e à construção das estradas. O que justifica a publicação da portaria de 20 de Outubro de 1850 que, sobrepondo-se à circular de 7 de maio de 1844, fixava como prioridade os trabalhos de construção de estradas, mesmo que isto viesse a pôr em causa a disponibilidade dos delegados da Inspeção-Geral para colaborar com as

todos os projetos caberia à Inspeção Geral das Obras Públicas. Contudo a carência de técnicos experientes, dificultava os estudos e os projetos e numa segunda fase a direção e fiscalização das obras. A opção por uma companhia privada com capital para contratar técnicos no estrangeiro tornava-se assim mais viável. Maria Eugénia Mata, "A Companhia das Obras Públicas de Portugal" *Working Paper* nº 186 (Lisboa: Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa, 1992), 5.

⁸⁷ Eram sensivelmente os mesmos que precisamente no ano de 1844 tinham constituído a Companhia do Tabaco, Sabão e Pólvora. Maria Eugénia Mata aponta a possibilidade de ter existido por parte do Governo alguma pressão para se constituir a Companhia das Obras Públicas encarregue da construção das obras públicas como compensação pelo monopólio concedido à Companhia do Tabaco, Sabão e Pólvora. Maria Eugénia Mata, *A Companhia das Obras Públicas de Portugal...*, 17.

⁸⁸ O decreto de 17 dezembro de 1847 tinha fixado o quadro permanente da Inspeção Geral das Obras Públicas, composto pelo Inspetor Geral, dois oficiais subalternos, três arquitetos civis, dois arquitetos desenhistas, um mestre canteiro, um mestre de alvenarias, um mestre carpinteiro e um mestre de ferreiros e serralheiros.

⁸⁹ No caso de Coimbra a portaria de 26 de abril de 1841 suprimiu a *Superintendência das Obras do Mondego* e criou uma *Direcção de Obras Hydraulicas do Mondego e das Obras do Districto de Coimbra*. A inexistência de engenheiros levou a que o cargo de diretor fosse confiado a Agostinho José Pinto de Almeida, catedrático da Faculdade de Matemática, ajudante do *Director de Obras Hydraulicas do Mondego* entre 30 de Agosto de 1814 e 24 de Abril de 1822. Sobre este técnico ver anexo C.

municipalidades nos restante melhoramentos, como tinha sido veiculado pela citada circular.

Com efeito, uma das maiores debilidades do país residia na falta de técnicos para os novos quadros da administração do Estado. Embora a reforma do ensino fosse apontada como uma necessidade premente para a constituição do Estado liberal,⁹⁰ o seu processo não foi pacífico, em especial ao nível do ensino superior.

Ministério das Obras Publicas Commercio e Industria a definição da estratégia para as Obras Públicas

O processo de estruturação de um organismo central especificamente destinado ao controlo e à promoção das Obras Públicas do país culminou na criação por Fontes Pereira de Melo de um novo ministério que aliava às Obras Públicas o Comércio e a Indústria. O decreto de 30 de agosto de 1852 criou o *Ministério das Obras Publicas Commercio e Industria*, organizado um mês depois⁹¹. A anterior *Inspecção Geral das Obras Publicas do Reino* foi extinta pelo decreto de 23 de Dezembro e em sua substituição e com o mesmo quadro de pessoal foi criada a *Intendencia das Obras Públicas do Districto de Lisboa*, especificamente destinada às obras do distrito da capital.⁹² Também em dezembro foi constituído um novo corpo consultivo, o

⁹⁰ Sobre a importância da reforma do ensino no sentido formativo da nova sociedade liberal ver, Luís Reis Torgal e Isabel Nobre Vargues “Vintismo e instrução Pública: imobilismo, reformismo e revolução”, *Biblos*, 59 (1983): 433-441, Luís Reis Torgal e Isabel Nobre Vargues, *A Revolução de 1820 e a Instrução Pública* (Porto: Paisagem, 1984) e Luís Reis Torgal “A Instrução Pública”, in *História de Portugal. O Liberalismo (1807-1890)*, dir. José Mattoso, vol.5 (Lisboa: Editorial Estampa, 1993).

⁹¹ Foi organizado em direções, sendo a *Direcção de Obras Públicas* dividida em duas repartições, Central e Técnica, e estas por sua vez divididas em duas e cinco secções, respetivamente. Cada secção tutelava tipos específicos de obras, a 1ª secção da Repartição Técnica era incumbida das estradas, pontes e caminhos-de-ferro, enquanto a 2ª secção detinha a jurisdição sobre os rios, canais e portos, dessecação de pântanos, irrigações, trabalhos geodésicos e faróis e a 3ª secção compreendia os monumentos históricos, edifícios públicos, obras de aformoseamento e recreio público.

⁹² De acordo com o artigo 3º do decreto de 23 de dezembro de 1852, à nova intendência competia: “1.º A formação dos projectos e orçamentos relativos á construcção de edificios e execução de quaisquer obras, que devem effectuar-se no Districto por conta do Estado; e bem assim as que disserem respeito á construcção dos edificios, ou outras quaisquer construcções, que existem actualmente. 2.º A execução dos mencionados projectos, quando as obras fôrem feitas por administração, e fiscalização do seu cumprimento, quando as obras fôrem dadas de empreitada. 3.º O exame e approvação dos projectos de obras particulares na cidade de Lisboa, e sua fiscalização, de acordo com a Camara Municipal, a fim de que estas obras não incommodem o

Conselho de Obras Publicas, órgão autónomo e composto por técnicos de reconhecido mérito, assumia a tutela de todas as obras de infraestruturização do reino.

Relativamente aos serviços delegados nos vários distritos administrativos detetou-se que, embora não exista qualquer referência à sua organização, se manteve a anterior em direções distritais ou especiais para obras de maior envergadura (como algumas estradas nacionais ou obras de portos e rios). Com efeito a circular de 16 de dezembro de 1852 confirmava a importância das direções distritais, obrigando as câmaras municipais a recorrerem ao auxílio dos diretores de obras públicas do distrito em todas as “obras de alguma importância, ou em relação ao seu custo, ou á dificuldade de execução”⁹³. Coimbra era a sede da *Direcção das Obras Públicas do Mondego do Districto de Coimbra*.⁹⁴

Depois de criado o ministério tornava-se necessário dar coerência ao seu funcionamento e criar um conjunto de normas capazes de garantir o desempenho dos técnicos no terreno, de acordo com a estratégia emanada pela Direcção Geral centralizada em Lisboa. Tratava-se de regular todas as variáveis desde os concursos, à gestão da obra e à forma de pagamento e, neste sentido, surgiu o *Regulamento para a administração das obras publicas, contabilidade e pagamento das despesas e sua fiscalização*, promulgado pela portaria de 14 de abril de 1856.⁹⁵ Ao nível da gestão da obra convém notar que esta portaria veio, pela primeira vez, clarificar a hierarquia de funções de acordo com as habilitações dos técnicos. Assim as divisões ficavam a cargo dos engenheiros chefes, as secções eram da responsabilidade dos engenheiros subalternos, enquanto os lanços eram confiados aos condutores⁹⁶.

público, satisfaçam aos preceitos da arte das construcções, e vão em harmonia com os melhoramentos projectados pelo Governo.” “Decreto de 23 de dezembro de 1852”, *COLP*, Ano de 1852 (1853): 788.

⁹³ “Decreto de 16 de dezembro de 1852”, *COLP*, Ano de 1852 (1853): 750

⁹⁴ Sobre os técnicos que compunham esta direcção ver anexos B e C.

⁹⁵ Definia-se a forma dos concursos públicos e a sua publicitação, bem como os pagamentos e o exame dos trabalhos com o correspondente auto de vistoria. Fixava ainda como imprescindível a inspeção regular aos diferentes distritos administrativos por inspetores da Direcção Geral das Obras Públicas e a verificação da contabilidade por Visitadores especiais, Delegados da Repartição de Contabilidade.

⁹⁶ Tornou-se necessário definir as qualificações mínimas para estes técnicos e a 3 de setembro de 1860 foi nomeada uma comissão encarregue de elaborar um plano de estudos, mas enquanto o mesmo não existisse

Três anos depois o ministro Serpa Pimentel dividiu provisoriamente o território em 5 inspeções⁹⁷, cada uma atribuída a um engenheiro civil ou militar encarregado de informar o Governo sobre os melhoramentos em curso, os ainda necessários e a forma como as várias direções distritais funcionavam. Para uniformizar a atuação destas inspeções publicou, em conjunto com o decreto, as *Instrucções pelas quaes se devem regular os engenheiros ao serviço do ministério das obras publicas, nas inspecções de que forem encarregados a que se refere o decreto d'esta data*⁹⁸.

Ainda neste ano, face ao aumento do número de registos de minas, foi decretada a primeira reorganização do Ministério, criando uma nova repartição especificamente destinada às minas e subordinada à então designada *Direcção de Obras Publicas e Minas*. Dentro da *Direcção do Commercio e Industria* criava também uma nova divisão, a *Repartição de Estatística*. De forma mais significativa criava um *Conselho de Minas* separado do *Conselho de Obras Publicas*, fundamentando esta opção na necessidade de manter a vocação civil deste conselho.⁹⁹

A prática demonstrou também a necessidade de definir um programa para a elaboração dos projetos de estradas de forma a evitar erros e incoerências e, neste sentido, o Conselho de Obras Públicas foi responsável pela regulamentação das fases de projeto decretadas a 24 de abril de 1860.¹⁰⁰

exigia-se que tivessem entre 18 e 30 anos, robustez física e conhecimentos de gramática, aritmética, geometria elementar, álgebra, trigonometria, conhecimentos sobre levantamentos de plantas e nivelamentos, sobre desenho topográfico e cálculos de cubatura das terraplanagens.

⁹⁷ "Decreto de 19 de agosto de 1859", *COLP*, Ano de 1859 (1860): 423-426.

⁹⁸ Uma inspeção nas ilhas dos Açores e Madeira e quatro em Portugal continental, compreendendo a primeira os distritos de Braga, Viana, Porto, Vila Real e Bragança; a segunda Aveiro, Coimbra, Viseu e Guarda; a terceira Leiria, Santarém, Lisboa e Castelo Branco e a quarta Portalegre, Évora, Beja e Faro. "Decreto de 19 de agosto de 1859", *COLP*, Ano 1859 (1860): 423-426.

⁹⁹ Outra alteração passou por ampliar as atribuições da Repartição de Obras Públicas compreendendo também "o processo e expediente dos negócios que dizem respeito à parte técnico e administrativa dos serviços". "Decreto de 5 outubro de 1859", *COLP*, Ano de 1859 (1860):647- 661.

¹⁰⁰ O primeiro regulamento para a execução dos projetos tinha sido promulgado em 1850, a 22 de junho pelo Barão da Luz. A nova portaria dividia os trabalhos de projeto em três partes: primeiro o reconhecimento geral do qual dependia a escolha do traçado, a segunda parte correspondia ao projeto propriamente dito, composto de desenhos das plantas, dos perfis e das obras de arte, a ultima parte correspondia às peças escritas que inclui a descrição das obras, bem como a série de preços e o orçamento. "Portaria de 24 de abril de 1860", *COLP*, Ano de 1860 (1861):147-152.

Mas apesar de regulado o desenvolvimento e acompanhamento dos trabalhos, a sua fiscalização e o conteúdo e forma dos projetos, continuava a faltar a organização do pessoal que compunha os quadros do Ministério, formado por cerca de setecentos funcionários entre engenheiros, condutores, desenhadores, fiscais de cantoneiros, apontadores entre outros. O primeiro *Regulamento Provisório do Serviço de Obras Públicas e Organização do Pessoal n'elle empregado*, organizando os técnicos de acordo com as suas habilitações e experiência surgiu no final do ano de 1860¹⁰¹. Clarificando as incumbências do serviço das direções de obras públicas dos distritos, classificando-o como serviço ordinário em oposição ao serviço especial (exclusivo de obras de grande envergadura) e aos serviços diversos. Competia a estes serviços ordinários:

*1.º A reparação e conservação das estradas, dos edificios públicos, dos telégrafos, dos pharoes, e das obras nos rios, canaes e portos do mar; 2.º Os estudos concernentes á conducção e distribuição de aguas, regas, desseccamento dos paues e drenagem; 3.º Os trabalhos de estatística, tophographia, cadastro, meteorologia, e outros análogos, que for conveniente encarregar aos directores dos districtos e aos seus subordinados; 4.º A inspecção das estradas, rios, canaes, portos de mar e pesos e medidas; 5.º Todos os estudos e construcção de obras para as quaes se julgue necessário organizar serviços ou direcções especiaes, quer ellas sejam do estado, quer municipaes, em conformidade com as portarias de 16 de dezembro de 1852 e 14 de dezembro de 1853.*¹⁰²

Depois deste regulamento provisório e em consequência do aumento da construção de obras públicas de cariz civil¹⁰³, tornou-se possível concretizar o antigo desejo de formar um quadro técnico¹⁰⁴ especificamente destinado às obras públicas, o *Corpo de*

¹⁰¹ "Decreto de 5 de dezembro de 1860" COLP, Ano de 1860 (1861): 821-833. De referir que quando foi criado o ministério a maioria dos técnicos tinha sido destacado do Ministério da Guerra. No entanto oito anos depois, graças às Escolas Politécnica, do Exército e à Academia Politécnica do Porto e, fundamentalmente à prática das obras já desenvolvidas ou em curso, começava a existir pessoal especificamente habilitado para as Obras Públicas civis.

¹⁰² Artigo 2.º do Decreto de 5 de Dezembro de 1860. "Decreto de 5 de dezembro de 1860" COLP, Ano de 1860 (1861):822 e 823.

¹⁰³ Refira-se que a 15 de julho de 1862 foi decretado um novo plano geral de estradas. Este decreto definia apenas as ligações estratégicas, ou seja as localidades que era necessário conectar, carecendo do estudo dos técnicos para as definições dos traçados. Acresce ainda a publicação da Carta de lei de 6 de junho de 1864 que obrigava à criação de comissões de viação municipais de forma a incentivar o desenvolvimento dos projetos e das obras de construção da rede de estradas.

¹⁰⁴ Em 1846 João Luís Lopes publicou *Memoria sobre o corpo de engenharia e Portugal* e dois anos depois apresentou em conjunto com João Crisóstomo de Abreu e mais dez engenheiros uma exposição sobre a necessidade de uma reforma para o corpo dos engenheiros portugueses. Marta Macedo, *Projectar e construir a*

Engenharia Civil e seus Auxiliares, promulgado pelo ministro João Crisóstomo de Abreu a 3 de outubro de 1864.¹⁰⁵ Diretamente dependente do Diretor Geral das Obras Públicas e Minas e do Ministro, este corpo era constituído por 115 engenheiros¹⁰⁶, auxiliado pelo *corpo dos architectos*¹⁰⁷, pelo *corpo dos condutores* e pelo *corpo dos telegrafistas*. Os técnicos destacados do Ministério da Guerra podiam transitar para o novo corpo e manter os seus serviços. Os novos técnicos seriam colocados de acordo com a sua formação como aspirantes de 1ª ou de 2ª classe. Os engenheiros formados na *École des Ponts et Chaussées* de Paris mantinham a distinção ao entrarem diretamente para a primeira classe, enquanto os formados pelas escolas nacionais eram colocados na segunda. Definia-se ainda como atribuição do novo corpo a reforma dos cursos de engenharia civil em Portugal por forma a equiparar os engenheiros formados no nosso país aos formados em França.

A par da definição do *Plano de Organização do Corpo de Engenharia Civil e Auxiliares*, este ministro foi responsável pela promulgação a 31 de dezembro de 1864 de três decretos que regulavam a construção, exploração e fiscalização dos caminhos-de-ferro, dos telégrafos e da rede de estradas. Com estas medidas dotava o ministério de pessoal e do enquadramento legal necessário para os grandes melhoramentos de que o país carecia. Ficava a faltar apenas o financiamento.

nação..., 61, citando João Augusto de Abreu Sousa, *Notas Biográficas do general João Crisóstomo de Abreu e Sousa*, (Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar, 1898), 54.

¹⁰⁵ Pese embora a pertinência da criação de um corpo específico para as Obras Públicas, esta medida pode ser vista como uma consequência direta da reorganização do Ministério da Guerra, datada de 23 de junho de 1864, segundo a qual era limitada a possibilidade de prestar qualquer serviço fora deste ministério.

¹⁰⁶ Organizados em função das habilitações em Inspetor, Engenheiro chefe, Engenheiro subalterno e Aspirante cada um com atribuições bem definidas. A direção dos serviços ordinários dos distritos, por exemplo cabia a um engenheiro chefe, reservando-se à categoria superior as ações de inspeção e fiscalização de todo o serviço quer ordinário quer especial ou às direções de grandes obras. Artigos 10º e 11.º do decreto de 3 de outubro de 1864. "Decreto, 3 de outubro de 1864", *COLP*, Ano 1863 (1864):777.

¹⁰⁷ Justificava-se, nos considerando do decreto a criação este corpo auxiliar pelo "abandono dos monumentos notáveis pelas recordações históricas ou pela arte, o desprezo ou ignorância d'ella nas novas edificações ou nas reparações e restauração das antigas, deslustra tanto as nações, que nenhum povo civilizado deixa de consagrar à architectura um esclarecido culto e prestar-lhe a devida protecção. Fiel interprete do passado e expressão solemne e viva do grau de civilização de cada povo, Portugal não podia, sem abdicar das suas gloriosas tradições e contradizer o seu presente, deixar de prestar também áquella excelente arte o mesmo culto e homenagem com que é acatada por entre as nações mais illustradas. É por estas considerações que o governo de Vossa Magestade entendeu necessária a criação de um corpo de architectos, com habilitações e tirocínio regulares e com remuneração condigna. Pequeno é o quadro, e nem mesmo convinha ser maior por enquanto, assim como se entendeu não dever separa-lo inteiramente do corpo de engenharia". "Decreto, 3 de outubro de 1864", *COLP*, Ano 1863 (1864): 775.

Ironicamente a crise financeira dos anos subsequentes inviabilizou a manutenção do corpo técnico e em 1868, o decreto de 30 de outubro, declarou sem efeito o anterior diploma e restituiu a plenitude das suas antigas funções à engenharia militar.¹⁰⁸ De forma a empregar os engenheiros civis entretanto admitidos ao corpo e numa aparente ação descentralizadora, foi criado um novo organismo encarregue das obras distritais e municipais, diretamente dependente dos cofres dos distritos, a denominada Engenharia Distrital. Na realidade esta medida parece apenas favorecer o corpo militar que se mantém à frente das Obras Públicas do país, mantendo-se não uma duplicação do corpo, como a lei pretendia contrariar, mas antes a duplicação nos distritos de uma repartição de obras públicas. As novas repartições distritais anexas aos governos civis eram especificamente vocacionadas para:

- 1.^o *Estudos, obras e conservação das estradas municipaes e districtaes e outras do interesse do distrito e concelhos de que for encarregada pelo governador civil;*
- 2.^o *A inspecção e fiscalização technica do serviço de pesos e medidas, cuja superintendência pertence ao ministério de obras publicas, commercio e industrial.*
- 3.^o *Qualquer direcção de obras públicas e projectos que lhe forem commettidos.*¹⁰⁹

Para além destas repartições funcionavam divisões de obras públicas¹¹⁰ que superintendiam os trabalhos das primeiras e que eram responsáveis pelo projeto, administração, fiscalização e polícia de:

- 1.^o *De estradas, pontes, edifícios e monumentos nacionais;*
- 2.^o *De obras hydraulicas;*
- 3.^o *De minas e geologia e machinas a vapor;*
- 4.^o *De florestas, salvas as disposições do decreto de 7 de julho de 1847;*

¹⁰⁸ Com resposta à extinção deste corpo foi criada em janeiro de 1869 a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses donde se destaca a publicação Revista das Obras Publicas e Minas que será durante todo século XIX o mais forte instrumento de promoção e divulgação dos trabalhos dos engenheiros portugueses.

¹⁰⁹ "Decreto de 30 outubro de 1868", *COLP*, Ano 1868 (1869): 375.

¹¹⁰ O decreto de 31 de dezembro de 1868, que definiu estas divisões distritais pretendendo reduzir o número de pessoal dependente do ministério agregou alguns distritos. O distrito de Coimbra foi associado ao distrito de Leiria, contudo dois anos depois verificando-se que esta associação não se coadunava com as necessidades do serviço, o decreto de 18 de agosto de 1870 criou uma divisão para cada distrito administrativo, mais 5 outras direções para obras específicas, como as obras dos caminhos-de-ferro ou algumas obras hidráulicas. "Decreto, 18 de agosto de 1870", *COLP*, ano 1870 (1871): 470.

5.º *De pesos e medidas*.¹¹¹

Graças a esta nova organização criaram-se duas divisões técnicas em quase todos os distritos nacionais. Em Coimbra, por exemplo, passaram a funcionar três organismos: a *Repartição de Obras Públicas do Distrito de Coimbra* anexa ao Governo Civil, na qual era 1º engenheiro, Cândido Celestino Xavier Cordeiro, a *Divisão das Obras Públicas do Distrito*, confiada ao engenheiro Mathias Heitor de Macedo, a *Direcção das Obras do Mondego e Barra da Figueira*¹¹², dirigida pelo engenheiro Manuel Espregueira.¹¹³

A criação da Repartição Distrital de Obras Públicas visava em última instância o desenvolvimento da viação municipal que as comissões de viação, criadas pelo decreto de 6 de junho de 1864, pareciam não conseguir executar. No entanto estas novas repartições compostas por um corpo técnico habilitado implicaram um aumento das despesas que, segundo Raimundo Venâncio Rodrigues, Presidente da Câmara Municipal de Coimbra, deveria antes ser aplicado à construção da rede de estradas:

A criação do corpo d'engenharia districtal, organizado pelo Decreto de 30 de outubro de 1868, longe de contribuir eficazmente para o augmento da viacção municipal, tem pelo contrario, sido um constante obstáculo ao seu desenvolvimento e um inútil gravame para os concelhos que a subsidiam [...]

N'este anno a receita realizada para a dotação da viacção foi de 3:522\$958 reis, e a quota derramada a este concelho para o pessoal da Repartição da engenharia districtal foi de 984\$690 reis, o que claramente demonstra quão cara fica a este concelho a referida

¹¹¹ "Decreto de 31 de dezembro de 1868", *COLP*, Ano 1868 (1869): 625.

¹¹² Esta direção tinha sido constituída depois do decreto de 26 de dezembro de 1867 que clarificava as atribuições do engenheiro encarregado das obras do Mondego. Antes, a lei de 12 de Agosto de 1856 tinha criado uma Associação de proprietários dos campos do Mondego a quem caberia a responsabilidade das obras de conservação dos campos e margens do Mondego, de acordo com um plano elaborado por uma comissão técnica nomeada pelo Governo. Contudo esta associação composta por uma grande variedade de proprietários nem sempre se conseguiu articular e a partir de 1865 deixou de reunir e de eleger os seus representantes. Foi então suspensa pelo decreto de 9 de agosto de 1866, que criou em sua substituição uma junta provisoria composta pelo governador civil do distrito de Coimbra, o diretor das obras do Mondego e um empregado da contabilidade do Ministério das Obras Publicas Comercio e Industria. O decreto de 1 de julho de 1867 procurando melhorar as condições sanitárias dos campos do Mondego, nomeadamente pela extinção dos arrozais criou uma Junta Central de Administração dos Trabalhos de Melhoramentos Sanitários, o que veio a dar origem à referida direção, juntando também as obras e estudos da barra da Figueira que decorriam pelo menos desde 1854.

¹¹³ Sobre a composição destes organismos ver anexo B e sobre estes técnicos o anexo C.

repartição cujo pessoal absorve entre ¼ e 1/3 da receita da viação municipal, ou proximadamente 28%.¹¹⁴

Acresce que embora o contestado decreto de 30 de outubro de 1868 definisse como encargo destas repartições o estudo e acompanhamento das várias obras municipais e distritais, a sua ação restringiu-se quase sempre e em exclusivo à viação municipal não acompanhando as restantes obras municipais, mantendo-se assim as debilidades técnicas dos municípios¹¹⁵.

Em 1886, em grande medida devido à nova lei orgânica do exército¹¹⁶, o ministro Emídio Navarro¹¹⁷ extinguiu a engenharia distrital e constituiu de novo um *corpo de engenheiros de obras publicas*¹¹⁸. Composto por 120 engenheiros militares ou civis¹¹⁹

¹¹⁴ "Representação ao Rei de 25 de fevereiro de 1871" *Representações ao Rei e às Cortes. 1866-1873* (Coimbra: AHMC/B34/35, 1866-1873), fls. 67v e 68. Comparava ainda o número de quilómetros estudados desde o início da criação da referida repartição e o custo envolvido, concluindo que os estudos feitos tinham custado cerca 169\$308 reis por quilómetro, contra cerca de 30\$000 reis por quilómetro que custaria caso as estradas tivessem sido estudadas por técnicos contratados, concluindo que neste ultimo caso haveria uma economia de cerca de 139\$300 reis por quilometro que poderia ser aplicada, com vantagem, na construção das mesmas estradas.

¹¹⁵ Como veremos na Parte III, a Câmara Municipal de Coimbra tomou consciência da necessidade de técnicos devidamente habilitados em 1863, enquanto decorriam obras tão importantes como o Cemitério Municipal, o Mercado Municipal e o alargamento da Rua de Coruche. Em consequência solicitou ao Ministério das Obras Publicas a dispensa do condutor de obras públicas José Alves de Faria, na época ao serviço da *Direcção de Obras do Distrito de Coimbra*, para a Repartição de Obras Municipais. No entanto, anos depois, em janeiro de 1869, já depois de constituída a referida Repartição Distrital de Obras Publicas, pretendendo construir um novo edifício para os Paços Municipais requereu a dispensa de um técnico da Divisão de Obras Públicas do Distrito para o estudo desse edifício, pedido que foi recusado precisamente por existir um engenheiro na Repartição Distrital que deveria ser encarregue destes trabalhos. Verificou-se porém que não foi feito nenhum estudo para o edifício, com certeza pelo volume de trabalho que cabia a esta repartição.

¹¹⁶ "Decreto de 30 de outubro de 1884", *COLP*, Ano 1884 (1885): 442-468.

¹¹⁷ Sobre este político ver nota biográfica no anexo D.

¹¹⁸ Em 1885 Fontes Pereira de Melo tinha tentado uma nova reorganização do serviço das obras públicas, criando de novo uma organização civil especificamente destinada aos serviços técnicos do ministério, o Corpo dos Engenheiros de Obras Públicas, no entanto este decreto de 18 de novembro de 1885 ficou dependente da classificação do pessoal. Esta classificação foi publicada no ano seguinte mas foi imediatamente suspensa pelo novo governo de Luciano e Castro. O corpo aprovado a 24 de julho de 1886 diferenciava-se do aprovado no ano anterior por não incluir os engenheiros de minas e das florestas.

¹¹⁹ Nos considerandos do decreto defendia-se que o novo corpo deveria ser útil em tempo de paz e de guerra, neste sentido os engenheiros civis deveriam ter preparação para auxiliar os engenheiros do Corpo do Estado-maior em caso de guerra, para isto propunha a revisão dos cursos de engenharia mas enquanto não fossem revistos exigia como condição para ser admitido no novo corpo a aprovação nas cadeiras de balística elementar, armamento, tática e comunicações militares e de fortificação. Por outro lado, enquadrava os militares já ao serviço das obras públicas nos cinquenta oficiais que poderiam ser requisitados ao ministério da guerra nos termos do §1.º do artigo 25.º da lei orgânica do exército. "Decreto de 30 de outubro de 1884", *COLP*, Ano 1884 (1885): 445.

divididos em quatro classes¹²⁰ de acordo com a antiguidade e mérito. Era auxiliado pelo *quadro auxiliar de architectos*, composto por sete arquitetos divididos em três classes e um chefe, o *quadro de conductores* composto por 120 elementos divididos em três classes e o *quadro de desenhadores*, composto por 60 elementos dividido em duas classes.

A principal alteração residiu na incorporação no Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria das Repartições Distritais.¹²¹ Justificava-se a extinção pelas influências e pressões exercidas pelos poderes locais sobre os engenheiros distritais¹²² e pela duplicação de técnicos ao serviço dos diretores de obras do distrito. Segundo o novo decreto as direções de obras distritais passavam a concentrar todos os técnicos e assumiam a responsabilidade da construção das estradas de 3ª ordem ou distritais.

A questão das influências locais e regionais era agravada pela carência de técnicos, obrigando com frequência os próprios diretores de obras do distrito a prestar serviço sob as ordens da Junta Geral na Repartição de Obras Distrital, em vez de a fiscalizar. Para fazer face a esta situação, em 1879 tinham sido publicados dois diplomas que proibiam explicitamente o trabalhos dos técnicos das divisões de

¹²⁰ O decreto de 16 de dezembro de 1886 veio clarificar a distribuição dos engenheiros de acordo com a sua classe pelas várias direções de obras. O destaque era dado aos caminhos-de-ferro onde seriam aplicados todos os engenheiros de 1ª classe, as direções de obras públicas dos distritos de primeira ordem, à exceção do distrito de Lisboa, cabiam a engenheiros de 2ª classe, o que revela claramente a prioridade atribuída quer às obras ferroviárias quer às obras da capital. "Decreto de 16 de dezembro de 1886", *COLP*, Ano 1886 (1887):895.

¹²¹ "Art. 82.º Os serviços technicos até agora a cargo das repartições districtaes passam para o ministério das obras publicas, e serão executados e dirigidos como todos os outros serviços incumbidos a esse ministério. Art. 83.º Os serviços de obras publicas municipaes continuam como até agora a cargo dos respectivos municípios, mas sujeitos á inspecção geral e aprovação do governo. § único. Quando as camaras municipaes careçam de pessoal technico para estradas ou quaesquer trabalhos de construção, poderão requisital-o ao ministério das obras publicas, pagando ellas, em folhas semanaes, as gratificações, ajudas de custo e subsídios de marcha, que a esse pessoal pertencerem". "Decreto, 24 de julho de 1886, *COLP*, Ano 1886 (1887): 437.

¹²² Nos considerandos do decreto de 24 de julho de 1886: "Os engenheiros districtaes, postos completamente á mercê das juntas geraes dos districtos e das influencias politicas das localidades, careciam totalmente da força e independencia necessárias para se opporem com proveito a estes e outros desmandos e abusos, praticados nas obras publicas districtaes.". O decreto fixava ainda no artigo 92.º que cada engenheiro não poderia ficar mais de 5 anos na mesma direção distrital ou numa direção de serviço regional, numa tentativa de evitar pressões locais ou favorecimentos de qualquer ordem decreto de 24 de julho de 1886. "Decreto, 24 de julho de 1886, *COLP*, Ano 1886 (1887): 429.

obras dos distritos ao serviço das Juntas Gerais e das comissões executivas.¹²³ Em Coimbra, pela particularidade de haver duas direcções do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria não se detetaram este tipo de situações. Aliás, sempre que o município necessitava de técnicos recorria aos técnicos da Direcção das Obras do Mondego evitando qualquer conflito de interesses.¹²⁴

Além de ter criado o *corpo de engenheiros de obras publicas*, Emídio Navarro reorganizou o ministério dando maior relevo à agricultura, criando uma Direcção-geral específica para as questões agrícolas e uma repartição de instrução agrícola¹²⁵. Os serviços de correios e telégrafos foram também integrados no ministério criando uma outra Direcção-geral. Ainda dentro da Direcção-geral de Obras Públicas separou os assuntos relativos aos caminhos-de-ferro da repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos, criando uma nova repartição. Consequência das dificuldades sentidas na construção das linhas por conta do Estado e da importância crescente das restantes Obras Públicas.

¹²³ A portaria de 1 julho de 1879 ordenou “que não continuassem os directores de obras publicas dos distritos a desempenhar conjuntamente com o serviço inerente ao seu cargo, o da engenharia districtal, para evitar, não só a acumulação de funções que são distinctas pela legislação vigente, mas também a grave irregularidade de terem aquelles funcionários de fiscalizar, na qualidade de empregados do ministério das obras publicas, os trabalhos que executassem como engenheiros remunerados pelo cofre das juntas geraes;” A portaria de 6 de setembro alargou esta incompatibilidade aos restantes empregados técnicos: “declarar que o serviço dos engenheiros e conductores de trabalhos que servem ás ordens dos directores de obras publicas nos diferentes districtos é incompatível com o das repartições districtaes de obras publicas; devendo as juntas geraes dos districtos, ou as comissões executivas, quando necessitarem de pessoal technico, requisital-o ao governo, pelo ministério das obras publicas, commercio e industrial”. “Portaria de 1 julho de 1879”, *COLP*, Ano 1879 (1879): 139 e 217.

¹²⁴ De referir que o engenheiro Cândido Celestino Xavier Cordeiro, primeiro engenheiro da repartição districtal, tinha trabalhado na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Coimbra, mas quatro anos antes de ser nomeado para a Repartição Districtal, cargo que desempenhou entre janeiro de 1869 e novembro de 1877. Relativamente ao engenheiro Adolfo Loureiro, verifica-se que entre 1875 e 1888 foi responsável por vários projetos da cidade a cargo do município, no entanto estes projetos estavam sujeitos à tutela do Diretor de obras do Distrito, não havendo assim qualquer conflito com o seu cargo de Diretor das Obras do Mondego e Barra da Figueira.

¹²⁵ De referir que foi na década de 1880 que para dar resposta ao flagelo das vinhas do Douro atacadas com a filoxera que se difundiu uma agricultura científica apoiadas em fertilizantes e inseticidas. Por outro lado como avançou Marta Macedo a difusão destes químicos só se tornou possível graças à construção da rede ferroviária que permitia o transporte dos químicos para as novas plantas, bem como do vinho. Marta Macedo, *Projectar e construir a nação...*, 247-283.

Centralização e perda de autonomia municipal em nome da economia pública no final do século XIX

A reorganização que se seguiu, decorrente da crise gerada pelo Ultimato Inglês procurou implementar uma redução das despesas, suprimindo quadros e direções. O decreto de 1 de dezembro de 1892 do ministro Pedro Vitor da Costa Sequeira, agregou a 2ª *Circunscrição Hydraulica*,¹²⁶ com sede em Coimbra, com a 1ª *Circunscrição Hydraulica*, com sede no Porto, criando um único organismo sediado no Porto, mas mantendo a designação de 2ª *Circunscrição Hydraulica*. Esta medida gerou uma forte contestação por parte do município de Coimbra, que assim perdia a oportunidade de recorrer a estes técnicos sempre que necessitasse. Por outro lado e de forma mais significativa, esta direção tinha encetado os trabalhos de alargamento do cais da cidade em 1888 e, aquela medida poderia inviabilizar a continuidade dos trabalhos, como aliás veio a suceder em 1893.¹²⁷

Além de reorganizar os serviços hidráulicos, este decreto, evocando razões económicas, implementou uma estratégia centralizadora, retirando aos municípios a capacidade de projetar as Obras Públicas. À exceção de Lisboa e do Porto todas as Obras Públicas Municipais passavam para a alçada das Direções de Obras Públicas dos Distritos a que pertenciam as municipalidades.¹²⁸ Esta medida, contestada pelas Câmaras Municipais, de Coimbra e de outras cidades, visava o controlo rigoroso das contas públicas e a redução das obras ao mínimo considerado indispensável centralmente.

¹²⁶ Criada pelo ministro Emídio Navarro pelo decreto de 12 de agosto de 1886. “Decreto 12, agosto de 1886”, *COLP*, Ano 1886 (1887): 536.

¹²⁷ Na representação de 1 de Abril de 1893 o município reclamava contra a nova organização dos serviços Hidráulicos mas a 17 de Agosto de 1893 reclamava contra a paralisação das obras do paredão do cais, lembrando que as próximas chuvas poderiam vir a destruir todo o investimento já feito. “Representação de 1 de Abril de 1893” e “Representação de 17 de Agosto de 1893”, *Representações ao Rei e às Cortes 1893-1907*, (Coimbra: AHMC, B34/38, 1893-1907) fls. 1v a 3.

¹²⁸ “Art.99º. Todos os empregados technicos e administrativos das actuaes direcção ou repartições technicas das camaras municipaes do continente e ilhas adjacentes serão considerados addidos ao ministério as obras publicas, comercio e industria, sendo-lhes garantidos os seus vencimentos, e serão convenientemente colocados nos quadros do pessoal technico, auxiliar e complementar que o governo decretar para as direcções dos distritos e para as direcções especiais [...] Art. 100.º As obras publicas municipaes de todas as camaras que não sejam as de Lisboa e Porto. Ficarão a cargo das direcções de obras publicas dos distritos a que pertencem as respectivas municipalidades”. “Decreto de 1 de dezembro de 1892”, *COLP*, Ano 1892 (1893): 907.

Em Coimbra esta medida acarretou a redução da intervenção municipal, que assim ficava dependente da Direção de Obras Públicas do Distrito, o que, em parte, pode explicar a morosidade da construção do Bairro de Santa Cruz¹²⁹ e a paralisação do plano esboçado em 1891 para o saneamento do tecido da Baixa.

Ainda em consequência destas medidas e manifestando o seu descontentamento, o município afixou o Edital de 3 de Outubro de 1895, segundo o qual as plantas dos projetos deveriam ser apresentadas em triplicado para que também a Repartição de Obras Municipal se pudesse pronunciar e concedesse as licenças depois do projeto aprovado pela Direção de Obras do Distrito¹³⁰. Dois anos depois um novo edital fixou a obrigatoriedade de os projetos serem assinados por pessoa devidamente habilitada denotando que, apesar do decreto, a Repartição de Obras Municipal mantinha a sua interferência na concessão de licenças de construção e, assim, na gestão do território municipal.

A crise de emprego que se fazia sentir na década de 1890, a par do aumento do número de obras em edifícios públicos levou o ministro Bernardino Machado a alterar a organização aprovada em 1892, criando uma direção especial responsável por todos os edifícios públicos, com destaque para os da capital, incorporando nos serviços do ministério um grande número de desempregados.¹³¹ Pese embora as vantagens sociais esta medida teve consequências desastrosas nos cofres do Estado.¹³² A primeira solução adotada passou por estender¹³³ a ação desta direção aos distritos da província, reduzindo a concentração de operários em Lisboa. Na

¹²⁹ O Plano do Bairro de Santa Cruz delineado pelo engenheiro Adolfo Loureiro carecia dos projetos de construção das várias ruas de acordo com a topografia que não tinha sido levantada. Os técnicos do município elaboraram estes estudos mas na fase de construção detetaram-se erros de concordância que obrigaram o município a pedir novos projetos aos técnicos da 2^a *Circunscirpção Hydraulica*.

¹³⁰ O decreto de 6 de julho de 1895 veio clarificar a aplicação do decreto de 1 de dezembro de 1892, conferindo às Direções de Obras Públicas dos Distritos a responsabilidade pela aprovação de todos os projetos e pelos alinhamentos.

¹³¹ Esta direção criada pelo decreto de 18 de junho de 1893 foi incorporada na *direcção de estudos e construção dos pharoes*, mas o decreto de 21 de julho de 1897 veio antes juntá-la à *direcção de estudos de fornecimento de materiais de obras publicas* e criou a *direcção de edificios públicos e fornecimento de materiaes*. “Decreto, 18 de junho de 1893”, *COLP*, Ano 1893 (1894):, 389 e “Decreto, 21 de junho de 1897”, *COLP* Ano 1897 (1898): 230-231.

¹³² Entre 1894 e 1897 o número de trabalhadores empregados nas obras dos edifícios do estado do distrito de Lisboa passou de 3300 para 7243. “Considerandos do Decreto de 3 de setembro de 1898”, *COLP. Anno 1898* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1899), 663.

¹³³ “Decreto, 4 de agosto de 1897”, *COLP*. Ano 1897 (1898):240.

prática conduziu à criação nos distritos de secções destinadas aos estudos e à construção de edifícios públicos. Em Coimbra a nova secção foi chefiada pelo engenheiro João Theophilo Goes, mas teve uma duração reduzida, visto que o aumento de despesas levou o ministro Elvino de Brito a extinguir, pelo decreto de 3 de setembro de 1898, a *direcção de edificios publicos e fornecimento de materiaes* e a de *estudos e construcção de pharoes*, conduzindo também à extinção das secções descentralizadas nos distritos.

Nesta nova reorganização a Direcção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa foi substituída por cinco organismos encarregues de partes da cidade, denominadas de Serviços de Obras Públicas, responsáveis também pela viação ordinária e pela fiscalização dos edifícios particulares de Lisboa.¹³⁴ O objetivo era manter o mesmo número de funcionários mas também descentralizar por zonas e manter o fomento da intervenção na capital.

Em dezembro do ano seguinte, o mesmo ministro, decretou um conjunto de diplomas que visaram a *reorganização da secretaria de estado dos negocio das obras públicas commercio e industria*. Por um lado procurando evitar as constantes mudanças na composição do corpo técnico, criou um quadro vitalício de funcionários, composto por 110 engenheiros, dos quais apenas 50 poderiam ser destacados do Ministério da Guerra, vincando novamente o carácter civil que as Obras Públicas deveriam assumir. Reorganizou também as corporações consultivas extinguindo a comissão superior de tarifas e criando, para além do *conselho superior de obras publicas e minas*,¹³⁵ o *conselho tecnico de obras publicas* e o *conselho tecnico de minas*. Estes novos órgãos consultivos técnicos eram compostos por engenheiros do quadro e estavam incumbidos de se pronunciarem sobre projetos e orçamentos,

¹³⁴ "Decreto, 3 de Setembro de 1898", *COLP*. Ano 1898 (1899):664.

¹³⁵ De salientar que embora o Conselho Superior de Obras Publica e Minas já existisse foi alterada a sua constituição e passou a integrar o presidente da Junta Consultiva dos Melhoramentos Sanitários, o presidente do Conselho Superior dos Monumentos Nacionais, um vogal da Comissão de Guerra, o presidente da Associação dos Engenheiros Civis e vogais do Conselho Superior de Agricultura e Comercio e Industria. A principal estranheza é, como referiu Maria Helena Lisboa a nomeação do presidente da Associação dos Engenheiros Civis, que assim era equiparada a um corpo consultivo, denotando a sua influência a nível científico e técnico. Maria Helena Lisboa *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*. (Lisboa: Livros Horizonte, 2002), 33.

programas de concurso, expropriações, contratos de empreitadas e fornecimento de materiais acima dos 1000\$000 réis, e todos os assuntos técnicos e administrativos dependentes da Direção-geral de Obras Públicas e Minas.

De salientar ainda a criação em Lisboa de um *Junta central dos melhoramentos sanitarios*¹³⁶ em parte motivada pelo surto de peste bubónica ocorrido entre 1898 e 1899 no Porto. Para além desta junta, o decreto determinava a criação em todos os distritos de uma comissão permanente de melhoramentos sanitários com a incumbência de “emitir parecer sobre as condições hygienicas das edificações que precisem de licença da camara municipal”, compostas pelo diretor de obras públicas do distrito, do facultativo municipal ou delegado de saúde e do veterinário do distrito.¹³⁷

Para rematar as reformas implementadas por Elvino de Brito, é de referir que pouco antes da reorganização do serviço e do pessoal das Obras Públicas tinha sido criado o *Conselho Superior dos Monumentos Nacionaes* pelo decreto de 9 de dezembro de 1898, que vinha substituir a Comissão dos Monumentos Nacionais criada em 1894¹³⁸.

¹³⁶ Esta junta foi incumbida de se pronunciar sobre as Obras Públicas e de estabelecer as normas e requisitos das habitações e construções, nomeadamente: “1.º Salubridade geral das povoações, urbanas e rurales, drenagem de esgotos, abastecimento de aguas, protecção de nascentes e aguas fluviaes, cemiterios, expropriação e destruição de bairros e habitações insalubres, extincção de pantanos; 2.º Condições hygienicas dos edificios de uso publico ou colectivo, taes como: quarteis, hospitaes, asylos, escolas, cadeias, theatros, mercados, e bem assim bairros operários e habitações collectivas, ou grupos de habitações urbanas destinadas ás classes pobres; 3.º Installação de banhos, thermas e estabelecimentos hydro-mineraes; 4.º Installações industriaes, fabricas e officinas; 5.º Regulamentos e condições de technica sanitaria a que tenham de submete-se toda a ordem de construcções publicas e particulares; 6.º Projectos de edificações urbanas, que careçam de licença da camara municipal de Lisboa, e que por esta serão previamente submettidos á junta central de melhoramentos sanitarios, para os apreciar sob o ponto de vista bygienico, da capacidade, arejamento, illumination, abastecimento de agua e esgotos; 7.º Projectos, elaborados no ministerio das obras publicas, que interessem á hygiene”. “Decreto, 28 de dezembro de 1899”, *COLP*, Ano 1899 (1900):928.

¹³⁷ A cidade do Porto à semelhança de Lisboa tinha uma comissão mais numerosa, composta por dois engenheiros do ministério, um engenheiro do município, para além do delegado de saúde e do veterinário do distrito. Destacava-se ainda por o seu presidente ser nomeado pelo governo, enquanto no resto do país a presidência caberia ao Diretor de Obras do Distrito. “Decreto, 28 de dezembro de 1899”, *COLP*, Ano 1899 (1900):929.

¹³⁸ Em 1882 tinha sido criada a Comissão dos Monumentos Nacionais, presidida por Possidónio da Silva mas sem organização definida. Surgiu dependente da Real Associação dos Arquitectos e Arqueólogos Portugueses, que Possidónio também presidia para dar resposta ao pedido, do Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria de uma lista de monumentos nacionais. A lista foi publicada em março de 1881 e a partir desta data esta comissão, foi desenvolvendo uma ação de estudo, levantamento e inspeção dos monumentos nacionais, apresentando em 1884 um relatório de levantamento do estado dos principais edificios e suas plantas. Depois de uma efémera tentativa de criar uma Comissão de Monumentos Nacionais do Estado dentro do também efémero Ministério da Instrução Pública, surgiu pelo decreto de lei de 27 de

Nas palavras do ministro “parece-me indispensavel sujeitar os projectos de obras de qualquer natureza, em monumentos nacionaes, á approvação prévia de uma corporação technica, que, sob o ponto de vista esthetico exclusivamente, os aprecie, por fórma que seja conservada a pureza do caracter histórico e do estylo do monumento.”¹³⁹ Apresentava ainda como grande novidade a possibilidade de recorrer à expropriação por utilidade pública dos monumentos classificados, além de criar um fundo especial destinado as ações de conservação.

Evocando o exemplo de Itália, criava assim um serviço de proteção e salvaguarda dos monumentos nacionais. De ressaltar a sua composição abrangente com 20 vogais nomeados pelo ministro, para além dos inspetores das Belas Artes de Lisboa e Porto, dos diretores e dos professores de arquitetura das Academias das Belas Artes, do Inspetor dos Serviços de Obras Públicas e do conservador do Museu Nacional. Instituiu ainda uma comissão executiva de cinco membros, dois escolhidos pelo conselho e os outros três pelo ministro, sendo um engenheiro civil, um engenheiro militar e um arquiteto, de forma a incluir as várias classes do ministério com primazia para os engenheiros.¹⁴⁰

No início do século XX o ministro Manuel Francisco Vargas analisou as reformas anteriores e a composição do quadro de pessoal e verificou a incompatibilidade entre o número de técnicos e a organização aprovada. Decretou então uma nova reforma onde aumentou o número de técnicos em função do número mínimo de

fevereiro de 1894 um regulamento para a Comissão de Monumentos Nacionais existente, integrando-a no Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria sob a tutela da Direção-geral das Obras Públicas e Minas. Os seus membros desempenhavam funções gratuitamente, à exceção do secretário e tinham como competências: “a) Estudar, classificar o inventariar os monumentos nacionais; b) Propor as providências necessárias á guarda, conservação, reparação o exposição publica d'esses monumentos; c) Indicar as respetivas reparações, apropriações, aquisições e destinos; d) Informar acerca de restauração, remoção, empréstimo ou alienação dos mesmos monumentos; e) Promover a propaganda o culto publico pela conservação e pelo estudo d'esses monumentos, e de velar por eles. “No entanto a sua atuação estava sujeita à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas. “Portaria, 27 de fevereiro de 1894”, *COLP*, Ano 1894 (1895):101-102.

¹³⁹ “Decreto, 9 dezembro 1898”, *COLP*, Ano 1898 (1899): 923-924.

¹⁴⁰ Artigos 4.º e 5.º do decreto de lei de 9 de dezembro de 1898. “Decreto, 9 de dezembro de 1898”, *COLP*, Ano 1898 (1899):925.

comissões necessárias e estabeleceu uma nova forma de acesso ao quadro.¹⁴¹ Nos serviços das Obras Públicas retomou a organização do decreto de 1 de dezembro de 1892, extinguindo os serviços de Lisboa e em sua substituição criou três direções de obras públicas. Ao nível das corporações consultivas extinguiu os dois conselhos técnicos, condensando as suas atribuições no Conselho Superior de Obras Públicas e Minas e criou um novo Conselho de Tarifas relativo ao caminho-de-ferro. A principal alteração com consequências para a cidade de Coimbra foi o restabelecimento da organização dos serviços hidráulicos em circunscrições fluviais e marítimas separadas da hidráulica agrícola, sediando esta nova secção na cidade.¹⁴²

Para facilitar a fiscalização do agora denominado Conselho dos Melhoramentos Sanitários,¹⁴³ o território foi dividido em duas circunscrições uma a norte (acima do Mondego) e outra a sul (do Mondego incluído Coimbra), mantendo-se em cada distrito uma comissão delegada do conselho¹⁴⁴. A comissão do distrito de Coimbra foi instalada em dezembro de 1903 e teve como primeira incumbência organizar o *Regulamento do Concelho de Coimbra* nos termos do artigo 59º do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* de 14 fevereiro de 1903. Dois anos¹⁴⁵ depois aprovou-se uma nova organização da *Secretaria de Estado dos Negócios das Obras*

¹⁴¹ Manteve os engenheiros e os condutores em duas corporações distintas, divididas em duas secções: uma de obras públicas e outra de minas, no entanto introduz um novo método de entrada para este corpo assente na seleção prévia dos alunos, semelhante ao que se passaria em França e Itália e ao que se passava no exército. Eram escolhidos os alunos mais graduados dos cursos preparatórios passando a engenheiros alunos, que após a conclusão dos seus cursos, preencheriam as vagas em qualquer secção do corpo de engenharia. "Decreto de 24 de outubro de 1901", *COLP*, Ano 1901 (1902): 837-873.

¹⁴² O decreto de 24 de setembro de 1898 tinha criado uma brigada de estudos hidrográficos que o decreto 28 de dezembro de 1899 extinguiu, para além de ter incorporado na direção de hidráulica agrícola e fluvial os serviços de classificação das correntes de águas. O decreto de 24 outubro de 1901 voltou a separar os serviços agrícolas das circunscrições fluviais.

¹⁴³ "Decreto, 24 de outubro de 1901", *COLP*, Ano 1901 (1902): 856.

¹⁴⁴ Segundo o artigo 21º era composta pelo diretor de obras do distrito, o chefe da circunscrição sanitária respetiva, o engenheiro da câmara municipal, nos casos em que existia, o delegado de saúde o médico veterinário do distrito e um funcionário da direção de obras públicas enquanto secretário da comissão. "Decreto, 24 de novembro de 1901", *COLP*, Ano 1901 (1902):858.

¹⁴⁵ Este decreto de 21 janeiro de 1903 surge para condensar um conjunto de disposições emanadas por outros decretos, assim compreende as disposições da carta de lei de 14 de julho de 1899 e dos decretos de 28 de dezembro de 1899, de 24 de outubro e de 24 de dezembro de 1901 e de 24 de maio e 18 de novembro de 1902. "Decreto, 21 de janeiro de 1903", *COLP*, Ano 1903 (1904):7-28.

Públicas, Comércio e Indústria sem alterações ao nível das atribuições e da atuação das direções distritais.

Do Ministério do Fomento e do Ministério do Comercio e Comunicações à industrialização dos serviços públicos

A República alterou a denominação do *Ministério das Obras Públicas Comercio e Indústria* para *Ministério do Fomento*¹⁴⁶, embora mais tarde tenha retomado parte da designação anterior, passando a denominar-se *Ministério do Comércio*.¹⁴⁷ No entanto a nova organização do ministério¹⁴⁸ e dos serviços de Obras Públicas¹⁴⁹ só foi promulgada em maio de 1919, passando o ministério a denominar-se Ministério do Comércio e Comunicações.

Para além dos serviços centrais em Lisboa, mantinham-se as Direções de Obras Públicas dos distritos encarregues do estudo, construção e conservação da rede de estradas aprovada, mas sujeitas à supervisão de uma nova *inspeção de viação ordinária*. Esta inspeção dividida em três secções compreendia: a primeira os distritos de Viana do Castelo, Braga, Porto, Vila Real e Bragança; a segunda Aveiro, Viseu, Guarda, Coimbra, Castelo Branco e Leiria; e a terceira Santarém, Lisboa, Portalegre, Évora, Beja e Faro.

¹⁴⁶ “Decreto de 8 de outubro de 1910”, *COLP*, Ano 1910, 5 outubro a 31 dezembro (1911): 2.

¹⁴⁷ O novo ministério embora tenha sofrido várias amputações e acrescentos mantinha a direção geral de obras públicas e minas, embora sem a repartição e os serviços externos de minas que transitaram para o Ministério do Trabalho. “Decreto nº 3511 de 5 de novembro de 1917”, *DG*, I série, nº 191 (5 Novembro de 1917): 1066-1067.

¹⁴⁸ Passou a ser composto pela Secretaria-geral, pelas Direções-gerais de: Obras Públicas, do Comércio e Indústria, do Ensino Industrial e Comercial, dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos, dos Caminho-de-ferro, além do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, da Administração dos Correio e Telégrafos, da Exploração do Porto de Lisboa e das administrações de outros portos do país, Repartição de Turismo, Caixa de Reformas do Pessoal de Obras Públicas e a Administração dos Armazéns Gerais e Industriais. Como corporações consultivas mantinha-se o Conselho Superior de Obras Públicas, o do Comércio e Indústria, mas alterava-se a sua composição introduzindo técnicos com competências especiais para lá da antiguidade. Mantinha-se ainda o Conselho dos Melhoramentos Sanitários, o Conselho de Turismo, o Conselho de Aproveitamentos Hidráulicos, a Junta Consultiva de Caminhos-de-ferro, a Junta do Contenciosos da Propriedade Industrial e o Conselho do Ensino Industrial e Comercial. “Decreto nº 5 541 de 9 de maio de 1919”, *DG*, I Série, nº 97 (9 de maio de 1919): 780-784.

¹⁴⁹ “Decreto nº 5847-A de 31 de maio de 1919”, *DG*, Série I, 1º suplemento, nº 105 (31 de maio de 1919): 1426-A-1426-H.

As obras relativas a edifícios públicos e as intervenções em monumentos nacionais foram confiadas às direções de obras públicas distritais, ou no caso de Lisboa à Direção de Edifícios Públicos, supervisionadas por uma nova Inspeção de Edifícios Públicos centralizada no ministério.¹⁵⁰ Os serviços dos melhoramentos sanitários conservaram-se a cargo das direções de obras públicas dos distritos, sendo o território dividido em duas circunscrições sanitárias. Os serviços hidráulicos foram subdivididos em cinco divisões hidráulicas (do Minho, do Douro, do Mondego, do Tejo e do Guadiana) e uma direção dos serviços hidráulicos com sede em Lisboa. Coimbra era a sede da Divisão Hidráulica do Mondego que abrangia as bacias hidrográficas desde o Douro até ao Lis inclusive.

No ano seguinte o Governo apresentou uma nova organização para o Ministério do Comércio e Comunicações. Consciente, quer da importância das Obras Públicas, quer do seu investimento, propunha-se a criar “no momento histórico que passa, um verdadeiro ministério de reconstituição nacional.”¹⁵¹ Neste sentido a sua reforma não se limitava a uma redução do quadro e a uma reorganização de direções, propunha um novo modelo de organização para as Obras Públicas próximo das empresas privadas.

Assim, os serviços da antiga Direção-geral de Obras Públicas foram reorganizados em três organismos autónomos, a *Administração Geral das Estradas e Turismo*¹⁵², a *Administração Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais* e a *Administração dos serviços Hidráulicos*.¹⁵³ O objetivo era não apenas otimizar as despesas do ministério mas também libertar estes serviços de influências políticas. Os restantes serviços das

¹⁵⁰ Foi também organizado o pessoal técnico do Ministério passando a existir independentemente do corpo de engenharia civil um quadro de arquitetos, um quadro de condutores de obras públicas e um quadro de desenhadors. Os engenheiros eram encarregados das direções, das divisões e das várias repartições dos serviços. Aos arquitetos cabiam as secções de edifícios públicos e a direção dos trabalhos de arquitetura que lhes fosse cometidos pelos engenheiros inspetores ou chefes. “Decreto nº 5847-A de 31 de maio de 1919”, DG, Série I, 1º suplemento, nº 105 (31 de maio de 1919): 1426-C e 1426-D.

¹⁵¹ Preambulo do “Decreto nº 7036 de 17 de outubro de 1920”, DG, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1363.

¹⁵² A repartição de turismo tinha sido criada já em 16 de maio de 1911 na Secretaria-geral do ministério e transitou para a tutela do Ministério das Obras Públicas e Comunicações a 9 de maio de 1919. “Decreto nº 7:037 de 17 de Outubro de 1920”, DG, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1364-1385.

¹⁵³ Para além da alteração destes três organismos ainda passou os serviços do Conselho de Melhoramentos Sanitários para a Direção de Saúde do Ministério do Trabalho.

Obras Públicas mantinham-se organizados em administrações gerais, como os serviços geodésicos, topográficos e cadastrais, os caminhos-de-ferro do estado, os correios e telégrafos, o Porto de Lisboa, os transportes marítimos do Estado e os armazéns gerais industriais. Esta nova organização destacava-se ainda pela criação de um serviço de fiscalização de todo o ministério¹⁵⁴ que funcionava de forma independente, a *Inspecção Geral dos Serviços do Ministério*.¹⁵⁵

À *Administração Geral das Estradas e Turismo*¹⁵⁶ cabia o estudo e a execução de um plano de construção das estradas aprovadas e a reparação das mais urgentes, bem como a gestão dos fundos necessários para o estudo, construção conservação arborização e polícia das estradas a cargo do Estado. Estava ainda encarregue dos serviços de Turismo e Propaganda e da gestão dos fundos para o seu desenvolvimento. Para fazer face às reduzidas dotações inscritas anualmente no Orçamento Geral do Estado foi criado um Fundo de Viação e Turismo especialmente vocacionado para as obras das estradas.¹⁵⁷

¹⁵⁴ De referir que este ministério era responsável ainda pelo Comércio e Indústria e pelo Ensino Comercial e Industrial, e estes serviços mantinham o funcionamento em direções gerais.

¹⁵⁵ De acordo com os artigos 60º, 61º e 62º do decreto, esta inspeção compreendia quatro divisões externas de fiscalização (dos serviços de obras públicas e comunicações; dos serviços de caminhos de ferro; dos serviços de contabilidade, comércio, indústria e exploração comercial da marinha mercante e do ensino comercial e industrial) e uma repartição central de fiscalização. A divisão de fiscalização dos serviços de obras públicas era constituída por quatro brigadas técnicas: 1ª dos serviços de estradas e turismo, geodésicos topográficos e cadastrais; 2ª dos serviços de edifícios e monumento nacionais; 3ª dos serviços hidráulicos, rios e portos e a 4ª dos serviços telegrafo postais. “Decreto nº 7:036 de 17 de outubro de 1920”, *DG*, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1378.

¹⁵⁶ Este novo organismo era composto por um Conselho de Administração, um Conselho Fiscal, responsável pelo balanço e relatórios de gerência, um Conselho Geral das Estradas e Turismo, incumbido de se pronunciar sobre todo o plano geral das obras das estradas. Os serviços internos eram desempenhados por três Repartições, uma de Estradas, uma de Turismo e uma de Expediente Geral e Contabilidade. Existia ainda uma Comissão de Pontes encarregada de proceder à verificação da estabilidade e segurança das pontes e obras metálicas. “Decreto nº 7:037 de 17 de Outubro de 1920”, *DG*, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1385-1391.

¹⁵⁷ Composto pelas verbas incluídas no Orçamento Geral do Estado acrescido dos abonos do pessoal do serviço de estradas, do produto das licenças concedidas para construções e reconstruções de edifícios junto a estradas, do produto das licenças de ocupação do solo ou subsolo das estradas, do arrendamento e venda de terrenos sobrantes das estradas, do produto da venda de erva, lenha frutos estrumes recolhidos pelo serviço de estradas, das rendas dos concessionários de vias férreas sobre estradas, das portagens das pontes, das receitas das multas das transgressões dos regulamentos de polícia das estradas e hotéis, das taxas de circulação, entre outros. Artigo 23.º do “Decreto nº 7:037 de 17 de Outubro de 1920” *DG*, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1390.

Os serviços exteriores relativos aos estudos das estradas que estavam confiados às direções de obras públicas dos distritos passaram a ser centralizados em três direções de estradas, sul, centro e norte, sediadas respetivamente em Lisboa, Coimbra e Porto. Apenas os serviços de conservação e reparação se mantinham a cargo das divisões de estradas dos distritos. No caso da viação municipal, face às dificuldades técnicas da maioria dos municípios, muitas vezes incapazes de assegurar as obras de conservação e reparação, estes trabalhos poderiam ser entregues à Administração Geral das Estradas e Turismo, desde que custeados pelos municípios. Os serviços de Turismo eram confiados às comissões locais de turismo com sede nas câmaras municipais.

De salientar que o decreto defendia a construção de estradas por grandes empreitadas sujeitas a concurso público, bem como a modernização dos processos de construção, defendendo a utilização de maquinismos em vez do serviço braçal e a aplicação dos pavimentos modernos aplicados na Europa.

À *Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais*¹⁵⁸ era atribuída a direção de todos os serviços de arquitetura e construção civil do estado e a gestão dos fundos destinados à construção, reparação e conservação de todos dos edifícios públicos bem como a conservação e restauração dos monumentos nacionais, à exceção dos edifícios dependentes dos Ministérios da Guerra e da Marinha. Em conjunto com esta Administração funcionava um Laboratório destinado aos estudos de resistência e ensaios dos materiais, que serviria também o Instituto Superior Técnico.

Os serviços externos passaram da alçada das direções de obras públicas distritais para duas direções, Norte e Sul, uma com sede no Porto e outra em Lisboa. Encarregues dos projetos, orçamentos e caderno de encargos, bem como dos serviços de construção, reparação restauração e fiscalização de obras. Estas direções

¹⁵⁸ Tinha uma estrutura semelhante à Administração-Geral de Estradas e Turismo, assim era composta por um conselho de administração, um conselho fiscal e um conselho geral de Edifícios e Monumentos Nacionais. "Decreto nº 7:038 de 17 de Outubro de 1920", *DG*, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1391-1396.

eram divididas em secções de acordo com as localizações das obras em curso. Coimbra ficava assim dependente da Direção Norte, mas devido ao volume de trabalhos em curso era sede uma secção.

Apesar dos projetos e orçamentos serem das responsabilidades das referidas direções, no caso do projeto de obras de carácter monumental devia ser aberto um concurso público entre os técnicos nacionais. Relativamente às obras de construção propriamente ditas careciam também de concurso público, com a ressalva de nas obras de maior complexidade se prever a constituição de comissões administrativas autónomas, sujeitas à fiscalização da administração-geral e construídas por empreitadas parciais. Enquanto no caso de simples reparações as obras deveriam ser executadas por administração direta e por tarefas de mão-de-obra.

A *Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos*¹⁵⁹ era incumbida dos serviços de hidráulica fluvial, marítima e industrial, do seu aproveitamento e polícia, bem como da gestão dos fundos destinados a qualquer trabalho nos rios e portos. Os serviços externos eram confiados a quatro divisões hidráulicas, do Douro, do Mondego, do Tejo e do Guadiana. Sendo cada uma dividida no número de secções necessárias.

As receitas desta Administração-geral eram as incluídas no orçamento Geral do Estado, bem como o produto das licenças para construção ou reparação de presas e açudes, ou das multas, ou da receita da venda de areias, lenhas ou outros produtos provenientes dos rios.

Pouco depois estas administrações-gerais foram também alteradas. A *Administração-Geral de Estradas e Turismo* foi extinta em 1927¹⁶⁰ e em sua substituição foi criada uma

¹⁵⁹ À semelhança das anteriores administrações autónomas, era composta por um Conselho de Administração, um Conselho Fiscal e um Conselho de Geral dos Serviços Hidráulicos. Os serviços internos eram divididos em três repartições, de aproveitamentos hidráulicos, dos serviços fluviais e marítimos e de expediente geral e contabilidade. Junto do serviço central hidráulico funcionava um gabinete de estudos direccionado para o estudo das quedas de águas e o aproveitamento hidráulico. "Decreto nº 7:039 de 17 de outubro de 1920", *DG*, I Série, nº 209 (17 de outubro de 1920): 1396-1400.

¹⁶⁰ "Decreto-Lei nº13 969 de 20 de julho de 1927", *DG*, I Série, nº 153 (20 de julho de 1927): 1392-1396.

*Direcção Geral de Estradas*¹⁶¹ e uma *Junta Autónoma das Estrada*, esta última deveria funcionar apenas até se completar o plano geral de viação. Todavia em 1929, a Direcção Geral de Estradas e Turismo foi extinta passando todos os assuntos relacionados com as estradas para a incumbência da Junta Autónoma de Estradas.¹⁶²

Por sua vez a *Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais* deu lugar à *Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais* em 1929, com o objetivo de concentrar num só organismo alguns serviços que se encontraram dispersos, como a *Repartição dos Monumentos Nacionais* que funcionava na *Direcção Geral do Ensino Superior, Secundário e Artístico* do Ministério da Instrução Pública bem como a *Secção de Construções Escolares* que funcionava na *Repartição Pedagógica da Direcção Geral do Ensino Primário e Normal*, ambas do Ministério da Instrução Pública.¹⁶³

Estado Novo e a nova política de Obras Públicas

Em 1932, simbolicamente oitenta anos depois de criado o Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria, o ministro Duarte Pacheco¹⁶⁴ restabelecia

*(...)o antigo Ministério das Obras Públicas, para nele se promover a concentração de todas as obras de fomento que interessam à melhoria dos serviços do Estado e das condições económicas da Nação, mormente aquelas que pela sua importância técnica e valor económico mais convém integrar num plano metódico de realização em todo o País.*¹⁶⁵

¹⁶¹ Encarregada da manutenção corrente, conservação e polícia das estradas nacionais. Estava dividida em cinco direcções regionais: 1ª - Viana do Castelo, Braga, Porto, Vila Real e Bragança; 2ª - Aveiro, Coimbra e Leiria; a 3ª - Viseu Guarda e Castelo Branco; 4ª - Lisboa, Setúbal e Santarém e a 5ª - o Portalegre, Évora, Beja e Faro. "Decreto-Lei nº13:696 de 20 de julho de 1927", *DG*, I Série, nº 153 (20 de julho de 1927): 1393.

¹⁶² Decreto- lei nº 16 866 de 22 de maio de 1929, *DG*, I Série, nº114 (22 de maio de 1929): 1211-1212.

¹⁶³ A nova Direcção-Geral era composta pela Repartição Central, uma Direcção dos Edifícios Nacionais do Norte e uma Direcção dos Edifícios Nacionais do Sul e uma Direcção dos Monumentos Nacionais. "Decreto nº 16 791, 30 de abril de 1929", *DG*, I Série, nº 97 (30 abril de 1929): 1055-1057.

¹⁶⁴ A 5 de julho de 1932, António Oliveira Salazar tomou posse do Governo, com Duarte Pacheco na pasta do Ministério do Comércio e Comunicações e Sebastião Garcia Ramires na pasta da Agricultura. Dois dias depois o decreto-Lei nº 21:454 alterava os ministérios e Duarte Pacheco assumia o Ministério das Obras Públicas e Comunicações e Sebastião Garcia Ramires o Ministério do Comércio, Indústria e Agricultura.

¹⁶⁵ Preâmbulo do Decreto-lei nº 22 055, I Série, de 31 de Dezembro de 1932, citado por Sandra Vaz Costa, *O País a régua e esquadro. Urbanismo, arquitetura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. (Lisboa: IST Press, 2012), 97.

O novo ministério, era composto pelo Gabinete do Ministro, a Secretaria-geral do Ministério, o Conselho Superior de Obras Públicas, as Pagadorias de Obras Públicas, a Direção de Obras Públicas do Distrito da Horta, a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, a Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos, a Junta Autónoma de Estradas, a Administração-Geral dos Correios e Telégrafos, a Administração-Geral do Porto de Lisboa, a Direcção-Geral dos Caminho-de-ferro, o Fundo Especial de Caminho-de-ferro do Estado e a Junta Autónoma de Obras de Hidráulica Agrícola.

Segundo o próprio ministro, o novo ministério à semelhança do emblemático ministério criado por Fontes Pereira de Melo, deveria ser responsável pela reforma do país. Depois de anos de reformas e reorganizações que tinham interrompido as intervenções de infraestruturação do país¹⁶⁶, Duarte Pacheco retomava a política de melhoramento das vias de comunicação, gastando com estradas e portos cerca de 72% da despesa total do ministério.¹⁶⁷

Embora a orgânica do ministério só tenha sido publicada em 1935, durante o mês de setembro de 1932, o ministro decretou um conjunto de medidas que definiram a estratégia de atuação do novo ministério. Reconhecendo que “os problemas que mais interessam ao bem-estar e progresso das populações, tanto dos médios como dos pequenos centros, figura [...] o dos melhoramentos urbanos [...] acentua o Estado o seu empenho de contribuir e animar todas as iniciativas, guiando-as em obediência a um plano geral [...]”¹⁶⁸

Neste sentido incumbia a Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais da orientação técnica e da fiscalização das obras de melhoramentos urbanos e de

¹⁶⁶ Emanuel Maranha Neves, “Infraestruturas em Portugal no século XX”, in *Monumentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, (coord.) Manuel Heitor, José Maria Brito e Maria Fernanda Rollo, volume I, 409-432. Lisboa Publicações Dom Quixote.

¹⁶⁷ De acordo com Emanuel Maranha Neve, até 1939 o Ministério das Obras Públicas e Comunicações da despesa do ministério 32% foi destinado às melhorias na rede de estradas e 40% nos melhoramentos portuários) Emanuel Maranha Neves, “Infraestruturas em Portugal no século XX”...411 – 412.

¹⁶⁸ “Decreto-Lei nº 21 697 de 30 de setembro de 1932”, *DG – I Série*, nº 120 (30 setembro de 1932): 1972.

estabelecer, de acordo com as entidades locais e corporações administrativas, um programa de urbanismo e de elaborar nos seus serviços técnicos os respetivos planos ou de abrir concursos públicos entre os técnicos nacionais.¹⁶⁹ Paralelamente confiava os projetos e estudos dos melhoramentos sanitários urbanos como as redes de águas e saneamento, até aqui confiados às câmaras municipais, à Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos.¹⁷⁰ Enquanto os melhoramentos rurais (criados pelo decreto de nº 19:302 de 29 de março de 1931) passavam para a alçada da Junta Autónoma das Estradas, criando anexa à Direção dos Serviços de Conservação uma repartição responsável pelas intervenções em caminhos municipais e vicinais, chafarizes, tanques, lavadouros e obras semelhantes.¹⁷¹

Duarte Pacheco definiu ainda o meio de financiamento da sua nova estratégia, criando o Fundo do Desemprego.¹⁷² O número de desempregados na época era preocupante¹⁷³ e esta medida para além de dar resposta ao problema social da falta de emprego e à falta de mão-de-obra para as Obras Públicas tinha a vantagem de financiar as obras com um fundo independente do orçamento do ministério.

Nesse mesmo ano o Decreto-Lei nº 21 875 criou a obrigatoriedade de definir zonas de proteção dos edifícios públicos, quer os construídos e de reconhecido valor arquitetónico quer aqueles em construção. Estas zonas definidas por proposta da

¹⁶⁹ Artigo 2º do “Decreto-Lei 21697 de 30 de setembro de 1932”, *DG*, I série, nº 230 (30 setembro 1932): 1973.

¹⁷⁰ Primeiro cabia à Direção-Geral de Saúde elaborar um inquérito sobre as condições de saneamento das capitais dos distrito, cabeças de concelho, vilas e povoações mais importantes de cada concelho, depois competia à Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos a elaboração do plano de obras a realizar pelas câmaras municipais. “Decreto-Lei 21 698 de 30 de setembro de 1932”, *DG*, I série, nº 230 (30 setembro 1932): 1974.

¹⁷¹ “Decreto-Lei 21 696 de 30 de setembro de 1932”, *DG*, I série, nº 230 (30 setembro 1932): 1971.

¹⁷² Ao contrário do que era aplicado noutros países o Governo não pretendia subsidiar os desempregados, mas antes empregá-los em obras do Estado ou em empresas particulares, para isso foi criado este Fundo do Desemprego e feito o apuramento de todos os desempregados classificados de acordo com a sua experiência profissional e formação. “Decreto-Lei 21 699 de 30 de setembro de 1932”, *DG*, I Série, nº 230 (30 Setembro 1932):1975-1986.

¹⁷³ Em 1931, o decreto nº 20 222 de 15 de agosto tinha mandado realizar um inquérito ao desemprego no país, segundo o qual a maioria dos desempregados eram ajudantes e aprendizes do ramo de construção civil ou outro. Em 1932, o decreto nº 20 984 de 7 de março estabeleceu uma contribuição obrigatória por cada trabalhador no ativo (paga pelo trabalhador e pelo empregador) constituindo assim uma Caixa de Auxílio aos Desempregos. O decreto de lei 21 699 reformulou o decreto anterior transformando a Caixa de Auxílio no Fundo do Desemprego, ampliando o imposto aos trabalhadores liberais, trabalhadores do Estado e proprietários. Preâmbulo do Decreto-Lei 21 699 de 30 de setembro de 1932. “Decreto nº 21 699, 30 de Setembro de 1932”, *DG*, I Série, nº 230 (30 Setembro 1932):1975-1986.

Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, sancionada pelo Conselho Superior de Obras Públicas, impediam a aprovação de qualquer construção sem a prévia aprovação do ministério.¹⁷⁴ Esta medida ampliava as atribuições daquela direção e reforçava a sua importância no planeamento da cidade, enfatizada também pelo artigo 8º, segundo o qual os planos de urbanização eram da responsabilidade dos municípios ou da Direção-geral.

No ano seguinte, o ministro Duarte Pacheco começou a materializar a sua política através das primeiras intervenções. Primeiro transferiu para o Ministério das Obras Públicas e Comunicações a Junta Administrativa do Empréstimo para o Secundário encarregue da construção dos liceus. Em abril convidou, o vice-presidente da Sociedade Francesa de Urbanistas, Alfred Agache para o estudo de urbanização da zona da Costa do Sol, seguiu-se o início da construção do Palácio de Justiça de Lisboa, os Tribunais Cíveis do Porto, as Penitenciárias e as Cadeiras Distritais e Comarcãs, os hospitais escolares de Lisboa e Porto, para além do programa de casas económicas.¹⁷⁵

No final do ano reorganizou o Conselho Superior das Obras Públicas, órgão consultivo “destinado a coadjuvar o Governo na resolução dos problemas relativos a obras pública”¹⁷⁶ alargando-o às novas áreas de especialização, assim em vez de criar mais conselhos consultivos como sucedera nas reformas de 1892 criou antes secções especializadas nos vários ramos.¹⁷⁷ Criou assim um grande corpo de especialistas, composto por 25 engenheiros dos vários ramos, dois arquitetos (estes

¹⁷⁴ “Decreto-Lei nº 21 875 de 18 de Novembro de 1932.” *DG*, I série, nº 271- I Série (18 Novembro 1932): 2237-2238.

¹⁷⁵ Sobre estas obras e a política subjacente ver Sandra Vaz Costa, *O País a régua e esquadro...*108-117.

¹⁷⁶ “Decreto- Lei nº 23 398 de 23 de dezembro de 1933”, *DG*, I Série, nº 293 (23 Dezembro de 1933): 2196.

¹⁷⁷ A 1ª secção correspondia às Estradas e Caminhos-de-ferro; 2ª secção- Portos; 3ª secção Hidráulica Fluvial e Agrícola; 4ª secção Urbanização e Salubridade, dividida em duas subsecções - 1ª Urbanização e a 2ª de Salubridade; 5ª secção Eletricidade, dividida em duas subsecções - 1ª Produção, Transporte, Distribuição e Utilização de Energia Elétrica e 2ª Telecomunicações. “Artigo 3º do Decreto- Lei nº 23 398 de 23 de dezembro de 1933”, *DG*, I Série, nº 293 (23 Dezembro de 1933): 2197.

últimos nomeados pelo ministro)¹⁷⁸ e os representantes das várias direções-gerais do ministério.

Em 1935, pouco antes de deixar o ministério, Duarte Pacheco promulgou a reorganização do mesmo¹⁷⁹. Criava mais duas direções-gerais, uma para os Serviços Hidráulicos e Elétricos e outra para os Serviços de Viação. Formava ainda a Junta Autónoma dos Portos e uma Administração Geral dos Portos do Douro e de Leixões, equiparando-os ao de Lisboa. No entanto a principal alteração centrou-se na organização dos serviços pelo território. A Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais passou a superintender cinco direções de serviços externos, uma especificamente destinada aos monumentos e com sede em Lisboa e as restantes incumbidas dos edifícios públicos das várias regiões: Norte, Centro, Lisboa e Sul. O que denota por um lado o aumento do volume de intervenção, nomeadamente através da construção de grandes equipamentos nas principais capitais dos distritos como as escolas e os hospitais, por outro a especialização dada à intervenção em monumentos, autonomizados numa direção específica.

Ao nível da Direção dos Serviços Hidráulicos acrescentaram-se três secções encarregues dos Serviços Elétricos de Lisboa, Porto e Coimbra. Deixando antever o destaque que o governo começava a atribuir à produção elétrica, fundamental para fomentar a indústria e a economia nacional. A Direção-Geral dos Caminhos-de-ferro foi dividida em três direções externas, Norte, Centro e Sul, com sedes no Porto, Lisboa e Faro, enquanto a Direcção-Geral dos Serviços de Viação era também

¹⁷⁸ Foram escolhidos Carlos Ramos e Pórfiro Pardal Monteiro, faziam parte da subsecção de urbanização, em conjunto com três engenheiros inspetores do quadro técnico das Obras Públicas; o Diretor-geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais; um vogal, um ajudante do Procurador-Geral da República; o professor de Construções Civas ou Urbanização do Instituto Técnico ou da Faculdade de Engenharia do Porto e um engenheiro civil especializado em urbanização. Competia a esta subsecção: “emitir parecer sobre projectos de construção de edifícios públicos importantes, quer do Estado quer das corporações administrativas, sobre planos de urbanização, compreendendo especialmente o traçado de novas avenidas, ruas, largos, praças, parques, etc., ou modificação das actuais, nas cidades, vilas e quaisquer povoações com mais de 5:000 habitantes ou que sejam consideradas como centros de turismo”. “Decreto- Lei nº 23 398, 23 de dezembro de 1933”, DG, I Série, nº 293 (23 Dezembro de 1933): 2199.

¹⁷⁹ “Decreto- Lei nº 26 117 de 23 de novembro de 1935”. DG, I Série, 1º Suplemento, nº 272 (23 de Novembro de 1935): 1792-1797.

composta por três direções de viação externas, a Norte, a Centro e a Sul, mas com sede no Porto, Coimbra e Lisboa.

A Junta Autónoma de Estradas mantinha dezoito direções distritais de conservação, uma em cada distrito, enquanto os serviços de construção e reparação eram criados em função das necessidades de obras, de forma semelhante os serviços externos dos melhoramentos rurais, também divididos em função das necessidades.

Esta aparente descentralização das direções gerais em direções externas, corresponde apenas a uma tentativa de aproximação do centro de Poder da obra local, por razões práticas, uma vez que em termos reais toda a ação era tutelada centralmente. Mesmo a escolha dos diretores dos serviços externos, à semelhança de todos os outros lugares de chefia, era feita por nomeação.

No entanto, é inegável que estas reformas criaram em Coimbra, Porto, Lisboa e noutras capitais distritais um conjunto de organismos tecnicamente habilitados e com interferência no planeamento e na transformação da cidade. Em Coimbra funcionava a *Direcção de Estradas do Distrito de Coimbra*, a *Direcção de Edifícios do Centro*, a *Direcção de Viação do Centro*, a *Direcção Hidráulica do Mondego* e a *Secção dos Serviços Eléctricos de Coimbra*. Todos eles, construindo a política emanada pelo poder Central, tiveram um papel preponderante na construção da cidade.

1.2. Administração municipal. Poder e capacidade técnica para a gestão urbanística

“Não podendo as Camaras Municipais, pela falta de Empregados competentes, dar a mais conveniente direcção aos trabalhos públicos que estão a cargo dos Municipios; e desejando o Governo concorrer, quanto está ao seu alcance, para que surtam o desejado efeito os esforços das Municipalidades na parte em que são dirigidos a atingir os possíveis melhoramentos, já nas diferentes vias de comunicação no interior dos Concelhos, já em quaisquer outras obras que fõrem semelhantemente alli projectadas em beneficio dos Povos: Manda Sua Magestade a RAINHA, que o Inspector Geral das Obras Públicas expeça as ordens necessárias aos seus Delegados nos diferentes Districtos do Reino, para que, sempre que as Camaras Municipaes se lhe dirijam pedindo conselho ou instrucções sobre a melhor direcção que convenha adoptar em quaisquer obras que ellas intentem realizar dentro de seus respectivos Municipios, hajam os ditos Delegados de lhes prestar effectivamente todas a coadjuvação que naquele sentido lhes for deprecada.”¹⁸⁰

Para além da criação de um organismo responsável pelas Obras Públicas e pela política de fomento do Estado que, como vimos, acarretou um conjunto de reformas tão flutuante quanto as políticas e os governos do período em estudo, interessa analisar os intervenientes mais diretos na construção da cidade, as autarquias.

Decorre da instauração do Estado liberal a conformação de um quadro administrativo do território, contudo este processo não foi linear. Desde a Constituição de 1822 que de forma hesitante foram sendo feitas múltiplas reformas quer da divisão do território quer do sistema administrativo, alternando entre visões mais centralistas ou mais municipalistas.

A primeira Constituição¹⁸¹ introduziu um sistema profundamente liberal, cerceado quatro anos depois pela Carta Constitucional.¹⁸² Depois do período da Guerra Civil

¹⁸⁰ “Portaria, 8 de Maio de 1844”, *COLP*, Ano 1844 (1845): 82.

¹⁸¹ Promulgada por D. João VI a 23 de setembro de 1822. Ao nível do governo dos Concelhos, embora reconhecesse que o seu número era demasiado elevado, manteve-os, limitando-se a separar o poder judicial, consignado aos tribunais, do governo económico e municipal confiado às Câmaras Municipais (eleitas por sufrágio universal) e a um Administrador do Concelho.

surgiram as reformas centralistas de Mouzinho da Silveira, que embora fundamentais para a definição da nova Nação Liberal¹⁸³, geraram tanto descontentamento ao nível da administração local que conduziram à Carta de Lei de 25 de Abril e à Lei de 18 de julho de 1835 que na essência estão na base do atual sistema administrativo.¹⁸⁴

Em termos das atribuições das câmaras municipais, o decreto de Mouzinho da Silveira, reduziu a administração local à cobrança de tributos e ao recrutamento militar, sem fazer referência direta à obrigação de executar obras ou melhoramentos nos concelhos, apesar de o artigo 29º referir que:¹⁸⁵

*São conservadas e confirmadas ás Camaras Municipaes todas as suas antigas atribuições exceptuadas as que pertencem á Authoridade Judiciaria, e com a distincção estabelecida de pertencer ao Corpo Municipal a deliberação, e ao Provedor Municipal a execução do deliberado.*¹⁸⁶

Já o artigo 52º definia que aos Prefeitos e aos Subprefeitos cabia

*adquirir por seus olhos os conhecimentos locais das necessidades da Comarca, dos melhoramentos, de que ella é susceptível, e de tudo isto dar ao Prefeito uma Conta circunstanciada, o qual pelo Ministerio do Reino a fará subir á Presença do Rei com suas proprias observações.*¹⁸⁷

¹⁸² Promulgada a 19 de abril de 1826, a carta reforçou o poder do Rei, nomeadamente dando-lhe a capacidade de dissolver as Cortes, para além de ter criado uma segunda Câmara, composta por *Pares* nomeados pelo Rei.

¹⁸³ Pela mão de Mouzinho da Silveira surgiram decretos fundamentais para a reforma do Poder Judiciário, da Fazenda Pública e da Administração local. Sobre estas reformas ver: António Pedro Manique, *Mouzinho da Silveira: liberalismo e administração pública*. (Lisboa: Livros Horizonte, 1989) e Miriam Halpern Pereira, *Mouzinho da Silveira: pensamento e acção política*. (Alfragide: Texto Editores, 2009).

¹⁸⁴ Para além da divisão em dezassete Distritos, estes em Concelhos e estes em Freguesia, este diploma introduziu uma administração mais descentralizada, tornando as Câmaras Municipais eletivas e devolvendo-lhes a capacidade de executar as suas deliberações. Reduziu assim a influência do poder central que ficava limitado à nomeação do Governador Civil, uma vez que a escolha do Administrador do Concelho partia de uma lista eleita pela Câmara Municipal, à semelhança do Comissário da Paróquia que era escolhido pelo Administrador do Concelho também a partir de uma lista eleita na Freguesia. Enquanto os corpos administrativos, da Junta Distrital e da Câmara Municipal resultavam de eleições diretas.

¹⁸⁵ Acresce que de forma ambígua autorizava a contratação de “Empréstimos necessários para objectos de utilidade Geral do Concelho” e a “Contratar, pelo mesmo modo, com quaisquer Companhias Nacionaes ou Estrangeiras, para se effectuarem Obras de interesse geral do Concelho”. Pontos 5º e 6º do artigo 28º do decreto de 16 de maio de 1832. “Decreto, 16 maio de 1832”, *COLP*, 15 de junho de 1829 até 28 de Fevereiro de 1832. (1836), 91.

¹⁸⁶ Artigo 26º do Decreto 16 de maio de 1832. “Decreto, 16 de maio de 1832”, *COLP*, 15 de junho de 1829 até 28 de Fevereiro de 1832 (1836): 92.

¹⁸⁷ Artigo 52º do Decreto 16 de maio de 1832. “Decreto, 16 de maio de 1832”, *COLP*, desde 15 de junho de 1829 até 28 de Fevereiro de 1832 (1836): 95 e 96.

Contestando este sistema, o decreto de 18 de julho de 1835 ampliou as atribuições das câmaras municipais definindo especificamente a competência para “Dirigir e fazer executar as obras do Concelho”, bem como “Empreender qualquer obra nova por conta do Concelho, ou alterar essencialmente a fôrma de alguma já existente”.¹⁸⁸ De ressaltar ainda o retomar da capacidade de “Consultar e deliberar sobre todas as necessidades Municipaes, particulares, e locaes do Concelho.” De onde podemos concluir que com este decreto as Câmaras Municipais recuperavam a responsabilidade de intervir e melhorar os concelhos.

A Revolução de Setembro de 1836,¹⁸⁹ impôs um novo Governo progressista que como primeira medida dissolveu as administrações locais e restaurou a Constituição de 1822 e, em consonância com o seu ideal liberal, retomou a discussão da divisão territorial. Ainda nesse ano reduziu o número de concelhos e promulgou a 31 de Dezembro, o primeiro Código Administrativo Português.

Embora o governo de Passos Manuel advogasse uma administração mais descentralizada, o novo Código pouco mais fez que confirmar a legislação de 1835 e ampliar um pouco mais as competências da Câmara Municipal. As suas responsabilidades traduziam-se em 29 pontos de atuação, de onde destacamos:

§.1.Consultar, e deliberar sobre todas as necessidade do Municipio [...]

§.10. Empreender quaesquer Obras novas por conta do Concelho, taes como a feitura de caminhos, estradas, construcção de Pontes, calçadas, fontes etc. do uso commum dos moradores, e por elles pagas; ou alterar essencialmente alguma já existente.[...]

§.25.Contrahir emprestimos para objectos de utilidade geral do Concelho.[...]

§.26.Contractar com quaesquer Companhias Nacionaes, ou Extranjeiras para se effectuarem Obras de interesse geral do Concelho.¹⁹⁰

¹⁸⁸ Pontos 6º e 14º do artigo 23 do decreto de 18 de julho de 1835. “Decreto, 18 de junho de 1835”, COLP, 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835. (1836): 200 - 201.

¹⁸⁹ Sobre o Golpe de Estado de 9 de Setembro de 1836 ver entre outros: Maria de Fátima Bonifácio, “A Revolução de Setembro de 1836: a lógica dos acontecimentos”, *Análise Social*, III, n.71 (1982): 331-370 e Vítor de Sá, *A Revolução de Setembro de 1836* (Lisboa: Dom Quixote, 1969)

¹⁹⁰ *Código Administrativo Portuguez* (Lisboa: Imprensa da Rua de S. Julião, 1937): 24-29.

A contratação de empréstimos e ou de empresas para as obras dos concelhos, estava sujeita à autorização das Cortes, mas fundamentalmente, o novo Código reafirmava a faculdade, introduzida pela Lei de 4 de fevereiro, de lançar fintas, derramas, contribuições diretas, indiretas ou mistas, carecendo apenas da aprovação dos representantes das freguesias do concelho.¹⁹¹ Faziam ainda parte das responsabilidades das Câmaras Municipais a limpeza das ruas e praças e a sua conservação (§13.), bem como demolir edifícios em ruínas (§19.), impedir a colocação de objetos sobre a rua que pudessem cair sobre a mesma (§15.), proibir a localização de atividades poluentes (§17.) e de depósitos de combustível (§18.) em determinadas zonas da cidade.¹⁹² Começava nestes termos a surgir um conjunto de atribuições que a par com a competência para fazer posturas e “Leis para regular a policia interior e bom regimen do Concelho”(§. 27) conduziam a uma primeira noção de gestão e planeamento urbano municipal.

Quatro anos depois, as leis de 27 e 29 de Outubro de 1840 e de 16 de Novembro de 1841 inverteram a descentralização da legislação de 1835 e reforçaram o controlo sobre a administração municipal ao sujeitar as Câmaras Municipais a discutir os assuntos mais importantes, como os relativos a empréstimos e a lançamentos de impostos com um novo órgão, o Conselho Municipal.¹⁹³ Pese embora o aumento de

¹⁹¹ Embora o decreto de 18 de julho de 1835 tivesse ampliado a capacidade de intervenção da Câmara Municipal, a maioria dos Concelhos não possuía capacidade financeira para as intervenções necessárias e não tinha atribuições para lançar novas contribuições. Esta situação foi ultrapassada com a Carta de Lei de 4 de Fevereiro de 1836 que autorizou as Câmaras Municipais a lançarem contribuições diretas, indiretas ou mistas. Esta lei teve uma ampla difusão pela maioria dos municípios, provocando o aumento dos tributos sobre os principais bens de consumo. Sobre este assunto ver: António Pedro Manique, "Liberalismo e Finanças Municipais. Da extinção das sisas à Proliferação dos Tributos Concelhios", *Penélope, Fazer e Desfazer História*, nº 43 (1989): 24 e António Pedro Manique, *Mouzinho da Silveira - Liberalismo e Administração Pública* (Lisboa: Livros Horizonte, 1989)

¹⁹² A educação dos expostos, bem como o estabelecimento de escolas do ensino primário e a organização da Guarda Nacional também faziam parte dos encargos da Câmara Municipal. Mas apesar de definir as atribuições dos municípios o novo Código, não fazia qualquer referência à forma de organização dos serviços do Concelho.

¹⁹³ Este conselho era composto inicialmente pelos maiores e menores contribuintes do Concelho, mas a partir de 1841 passou a incluir só os maiores e em número igual aos vereadores. Tinham como atribuições a “discussão, e aprovação do Orçamento, á votação das contribuições municipaes, e á faculdade de contrahir empréstimos” Pretendia-se garantir o controlo dos órgãos administrativos locais e por isso “As autoridades Superiores são investidas da faculdade de fazer cumprir por seus delegados especiaes as decisões e ordens, cujo cumprimento as inferiores se mostrarem omissas, negligentes, ou refractarias;” Artigo 4.º do “Decreto, Novembro de 1841”. *COLP*, ano de 1841. (1842): 245 e Ponto 1º, Artigo 35º, “Decreto, 29 de Outubro de 1840”, *COLP*, ano 1840 (1841): 66.

controlo, mantêm-se sem alteração as atribuições das Câmaras Municipais e aumenta-se a estabilidade das mesmas, ampliando os mandatos para dois anos.

Com a sublevação militar de Costa Cabral, em 1842, iniciou-se uma nova fase política de cunho autoritário, revogando a Constituição de 1838 e restaurando a Carta Constitucional a 10 de fevereiro. Pouco depois, a 18 de Março, foi promulgado um novo Código Administrativo conservador e fortemente centralizador que vigorou até 1878 e que embora tenha representado uma mudança nas práticas administrativas ia ao encontro das principais críticas ao Código de 1836, considerado demasiado democrático para um país inculto e pobre.¹⁹⁴

No seguimento do fixado já na legislação 1840 os municípios viam a sua ação limitada, obrigados a deliberar em conjunto com o Conselho Municipal, organização com claras semelhanças com a tradicional organização da Casa dos Vinte Quatro do Antigo Regime e sujeitos ao sancionamento dos dois órgãos distritais, a Junta Geral e o Conselho do Distrito. Esta estratégia de controlo à atuação das vereações abrangia também as finanças municipais, obrigando à aprovação do orçamento pelo Conselho Municipal, para além de definir um conjunto de despesas obrigatórias e de facultativas e quais as receitas ordinárias ou extraordinárias. Permanecia a faculdade de lançar contribuições municipais diretas ou indiretas para fazer face às despesas do concelho. Embora cerceasse a autonomia das Câmaras Municipais, este Código tinha a vantagem de definir claramente a sua ação, expondo o que devia figurar nas posturas e quais eram as suas competências e as obrigações. A precisão

¹⁹⁴ Com efeito o Estado liberal fixou como critério para se ser eleitor e elegível o limite censitário, considerando que a posse de determinado nível de riqueza era condição suficiente para garantir a independência de opinião e o desempenho desinteressado da gestão pública. O código de Costa Cabral acrescentou o nível de instrução: saber ler, escrever e contar. Esta medida fomentou a criação de uma “elite que se afirma pelo poder económico e pelo mérito” e que acabou por dominar a administração local. Esta situação ganhou maior significado na província onde o número de homens elegíveis era mais reduzido, recaindo sempre sobre um grupo restrito. Sobre a evolução da governação local num Concelho rural de pequena dimensão ver a análise de Montemor-o-Novo: Paulo Fernandes, *Elites e Finanças Municipais em Montemor-o-Novo do Antigo Regime À Regeneração (1816-1851)*. (Montemor-o-Novo: Câmara Municipal de Montemor-o-Novo,1999).

com que tudo era enumerado pretendia uniformizar as práticas municipais, mas fundamentalmente compeli-la à ação das Câmaras Municipais¹⁹⁵.

A Regeneração de 1852 e o *Acto Adicional* à Carta de 5 de julho de 1852 conferiram um pouco mais de autonomia ao tornar as eleições diretas e ao baixar os limites censitários.

Do que apurámos, o concelho de Coimbra começou precisamente a partir da década de 1840 a estruturar os serviços na sua dependência para dar resposta às novas responsabilidades, nomeando um conjunto de funcionários em 1840 e 1841.¹⁹⁶ Por outro lado, em 1841 verificamos pela primeira vez a divisão da vereação em diferentes comissões, do Cartório, das Obras, da Fazenda e da Redação de Ofícios.

Acresce que, pelas atas das sessões de câmara, é possível detetar um conjunto de obras de reparação de caminhos, arranjo de aquedutos e chafarizes, bem como vistorias a obras em ruínas. Segundo o orçamento para o ano económico de 1841-1842 a Câmara Municipal previa, para além das despesas obrigatórias de sustentação dos expostos, da Guarda Nacional, da própria Câmara Municipal e da Administração do Concelho, uma despesa de cerca de 6.851\$000 réis em obras municipais, o que comparado com a receita prevista de 13:300\$000 réis¹⁹⁷ correspondia a um grande investimento em melhoramentos de ruas, chafarizes, aquedutos, cais e concertos em estradas e fontes nas freguesias rurais¹⁹⁸.

¹⁹⁵ Fixava como responsabilidade dos municípios a criação de um conjunto de equipamentos municipais como os cemitérios municipais (obrigatória desde 21 setembro de 1835 mas que enfrentou grandes dificuldades a ser cumprida) e as escolas primárias, para além da acentuar a responsabilidade na melhoria da rede de estradas municipais e distritais.

¹⁹⁶ Foram nomeados um secretário da câmara, um primeiro amanuense, um secretário do administrador do concelho, um tesoureiro da câmara e dos expostos, um amanuense dos expostos. Já existia um mestre-de-obras, um inspetor da iluminação, um alferes-mor da bandeira, um oficial de diligências e um carcereiro da cadeia.

¹⁹⁷ A despesa para expostos era de 1 232\$890 réis, enquanto para o pessoal da câmara e administração do concelho se previa 2 109\$000 réis. António Manuel Pereira, *Relatorio da Camara Municipal de Coimbra com o Orçamento da receita e despeza do Municipio para o ano económico que hade principiar no 1º de julho de 1841 e finda no ultimo de junho de 1842* (Coimbra: Imprensa de Trovão e Comp.^a, 1841)

¹⁹⁸ Refira-se que nos anos imediatos estes valores foram reduzidos consideravelmente. Aliás no orçamento para 1843-1844 a receita prevista era de 9 162\$295 e apenas previa 505\$883 para concertos em caminhos, alegando que existia uma dívida da câmara transata de 3 131\$924. No entanto o esforço com os

Este tipo de atuação, proporcionado e fomentado pelo Código Administrativo, carecia não só da vontade política das vereações eleitas, mas também da capacidade técnica. Neste domínio o município de Coimbra, à semelhança dos restantes, apenas dispunha de um mestre-de-obras e um vigia¹⁹⁹. Recorrendo, nas obras de maior envergadura, a técnicos externos, normalmente associados à Direção de Obras do Mondego e Obras Públicas de Coimbra. Apesar de alguns projetos puderem mesmo ser delineados sem o recurso a técnicos, como sucedeu com a alteração, em 1871, ao cais do Mondego no sítio do Cerieiro, delineada pelo próprio presidente do município, Raimundo Venâncio Rodrigues²⁰⁰.

A viação municipal e a estruturação dos serviços municipais

Na década de 1860, em grande medida depois da Lei de 15 de julho de 1862 ter reiterado a obrigação das câmaras municipais construírem e reparem a rede de estradas municipais, a par com o aumento da necessidade de várias obras na cidade,²⁰¹ o município de Coimbra começou a estruturar os serviços municipais.

melhoramentos era normalmente grande, como se pode corroborar pelo orçamento para 1844-1845 onde a receita se mantinha aproximada à anterior 9 989\$260 réis, mas onde o valor para as obras era já de 4 329\$900 réis ou para o ano de 1847-1848 a receita seria de 9 279\$203 e o investimento em obras de 4 008\$588. “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1843-1844”, “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1844-1845” e “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1847-1848” in *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra. 1834-1864*. (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/286, 1834-1864)

¹⁹⁹ Manuel Duarte Cruz era mestre-de-obras desde 1835 e José do Valle Serafino foi contratado para primeiro vigia em 1846. *Funcionário Municipais. 1851-1875*. (Coimbra: AHMC/ B42/9, 1851-1875): fl. 119- f120.

²⁰⁰ Raimundo Venâncio Rodrigues era lente de Matemática da Universidade de Coimbra e foi o responsável pela alteração ao projeto em curso com a construção de uma escada de acesso ao rio para o abastecimento de água por parte da população. Também foi da sua autoria o novo projeto do cemitério mas neste caso teve a colaboração no desenho e orçamento do Diretor de Obras do Distrito, João Ribeiro da Silva Araújo. Raimundo Venâncio Rodrigues, *Relatorio da Gerencia Municipal do Concelho de Coimbra nos dous biennios decorridos desde o dia 2 de Janeiro de 1858 até 31 dezembro de 1861*, (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1862),29-39.

²⁰¹ Com efeito na época discutia-se a construção do mercado municipal e a implantação da Estrada da Beira entre a Portela e a cidade, para além de decorrerem as obras do Cemitério Municipal, da rua de Coruche, do cais das Ameias, dos passeios da rua da Sofia, de reparações na rede de águas com o melhoramento do chafariz de S. Bartolomeu e do dos Estudantes, ainda várias obras de arborização e conserto de ruas como a regularização do largo do Seminário. Raimundo Venâncio Rodrigues, *Relatorio da Gerencia Municipal...*, 14-46.

Como primeira medida, o presidente António Luís de Sousa Henriques Secco dividiu os vários serviços do município em diferentes pelouros, distribuindo-os pelos vereadores²⁰². Seguiu-se o pedido de dispensa de um técnico da *Direcção de Obras do Mondego e Distrito de Coimbra* para chefiar a Repartição de Obras Municipal. Como informava o Governador Civil ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria “atendendo-a, concorre poderosamente para auxiliar a Camara, e para se evitarem prejuízos como os que por vezes já têm resultado da falta de direcção das obras d’este concelho”²⁰³

Já em 1860, durante a breve presidência do bacharel João Henriques de Morais Calado,²⁰⁴ tinha sido proposto e incluído no orçamento para o ano económico 1860-1861, a contratação de um arquiteto para a Câmara Municipal. Contudo este orçamento não foi aprovado e o aprovado, proposto pelo presidente Raimundo Venâncio Rodrigues já não incluía esta verba.²⁰⁵

O pedido de dispensa foi atendido e em abril de 1863 foi contratado José Alves Faria, condutor de obras públicas.²⁰⁶ De ressaltar que esta contratação coincidiu com

²⁰² José Francisco de Oliveira Reis ficava Vereador Fiscal; Ricardo Antunes de Macedo com o Pelouro dos Expostos e Matadouro; Ruben Pereira de Carvalho com o Pelouro da Policia Municipal, Limpeza e Policia Rural; Oliveira Rocha com o Pelouro da Arborização e Policia das Feiras; Oliveira Reis com o Pelouro do Cemitério, Iluminação e Calçadas; o Presidente com o Pelouro do Quartel da Graça; Diogo José dos Santos com o Pelouro dos Litígios e Contas da Junta de Paróquia. Ao implantar este sistema o presidente do município argumentava que “Este systema, é necessário confessional-o, prejudica um pouco a unidade de acção, mas deve dar bons resultados, sempre que cada um timbre em satisfazer as obrigações contrahidas pela acceitação do pelouro respectivo” no entanto defendia que o sucesso desta organização tinha já sido comprovado pela Câmara de Lisboa que o applicava desde 1856. Embora esta data não seja corroborada pela investigação de Maria Helena Lisboa que aponta para a existência de 16 pelouros a partir de 1852, não deixa de ser significativa a comparação do presidente entre Coimbra e Lisboa. António Luiz de Sousa Henriques Secco, *Relatorio da Gerencia da Camara Municipal de Coimbra desde 4 de Fevereiro de 1863 até 2 de Janeiro de 1864*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1864), 4 e Maria Helena Lisboa, *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, (Lisboa: Livros Horizonte, Lda, 2002): 88.

²⁰³ O Governador Civil fazia referência aos prejuízos verificados nas obras do cemitério, provocados pelos sucessivos deslizamentos de terras, que obrigaram mesmo ao abandono do primeiro projeto. “Oficio de 19 de maio de 1863”, *Registo de Correspondencia para M.O.P.C.I. 1859-1867*, (Coimbra: AUG/GCC/GID/E2/T4/314, 1859-1867), s/n.

²⁰⁴ Foi presidente apenas por 2 meses, entre 2 de abril e 09 de junho de 1860, em substituição do presidente Raimundo Venâncio Rodrigues.

²⁰⁵ De referir que precisamente neste ano a Câmara Municipal enfrentava a contestação dos seus funcionários contra os salários baixos. Questão debatida na sessão de câmara de 13 de junho de 1860, de onde resultou a proposta de 120\$000 réis de vencimento para o tesoureiro que o mesmo não aceitou, pedindo a escusa a 2 de agosto seguinte. Armando Carneiro da Silva, *Anais do município de Coimbra. 1840-1869* (Coimbra: Biblioteca Municipal de Coimbra, 1972), 341 e 342.

²⁰⁶ *Funcionários Municipais. 1851-1875* (Coimbra: AHMC. B42/9), fl. 120.

um período de maior desafogo das contas do município graças ao aumento dos tributos sobre a carne e o vinho.²⁰⁷

A nível nacional acentuava-se a estratégia de construção de uma rede de estradas nacionais, todavia apesar da Lei de 15 de julho de 1862 mantinha-se a inércia por parte da maioria dos municípios. Numa tentativa de forçar os municípios a cumprirem as suas responsabilidades o ministro João Chrysostomo de Abreu e Sousa promulgou a Carta de Lei de 6 de junho de 1864 que tornava obrigatória a constituição em cada distrito de uma *comissão de viação* encarregue de:

- 1.º *A classificação das estradas municipais;*
- 2.º *A superior inspecção e fiscalização de todas as obras de viação municipal executadas por administração ou por empreitada;*
- 3.º *A aprovação de todos os projectos de obras respectivas á viação municipal;*
- 4.º *Determinar annualmente, em vista dos orçamentos e recursos das camaras municipais, e das necessidades da viação, as obras nas estradas municipais de 1.ª classe, no seguinte anno, ouvindo previamente as camaras municipais;*
- 5.º *Apresentar todos os annos um relatorio circunstanciado sobre o estado da viação municipal do districto, com especificação dos trabalhos e despezas do anno anterior;*
- 6.º *Propor as providencias que julgar convenientes.*²⁰⁸

Os estudos seriam elaborados por empregados técnicos das Obras Públicas ou outros técnicos nomeados pela Câmara Municipal.²⁰⁹ O financiamento das obras e dos estudos cabia aos vários Concelhos, obrigados a acrescentar nos orçamentos municipais uma rubrica destinada à viação distrital.

²⁰⁷ Em janeiro de 1858 Raimundo Venâncio Rodrigues para fazer face ao aumento das despesas das obras do cemitério, do custo da iluminação a gaz e do pagamento das dívidas das câmaras anteriores aumentou a taxa sobre estes produtos o que aumentou a receita do município em cerca de 6:000\$000 réis, elevando assim o total das receitas para 26:771\$121 réis. “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1859-1860”, *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra. 1834-1864.* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/286, 1834-1864), s/n. Nos anos que se seguiram as receitas continuaram a aumentar e no ano económico de 1864-1865 tinham já ascendido a 29:152\$435 réis. “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1864-1865” *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287, 1865-1928), s/n

²⁰⁸ Artigo 3.º. “Decreto de 6 de junho de 1864”, *CLOP*, ano de 1864 (1865): 223.

²⁰⁹ Segundo o ponto 3º do artigo 12º o Governo definiria uma tarifa para regular a gratificação do pessoal técnico ou administrativo empregado no serviço de viação municipal e no ponto 4º que os Governadores Civis deveriam colocar à disposição todo o pessoal técnico que pudesse ser dispensado para o serviço da viação.

A primeira comissão de viação do distrito de Coimbra foi formada em 1864²¹⁰ e em abril de 1867 apresentava o plano geral e a classificação definitiva das estradas municipais de 1ª e 2ª classe do distrito, dando cumprimento ao primeiro ponto do decreto de junho de 1864.²¹¹ Todavia, só a partir de 1870 se assistiu ao incremento das obras da rede viária.

Para além deste decreto, decisivo por forçar a participação dos municípios nas obras de viação, a publicação nesse mesmo ano do decreto de 31 de dezembro que introduziu a figura do Plano Geral de Melhoramentos e a *Comissão de Melhoramentos*,²¹² deu o impulso definitivo à intervenção municipal. Como já outros investigadores tiveram oportunidade de corroborar, estas comissões foram responsáveis por obras de melhoramento urbanos estruturais, com destaque para as melhorias das condições de abastecimento de águas, alargamento e abertura de ruas, praças e jardins.²¹³

Em Coimbra a primeira Comissão de Melhoramentos foi nomeada a 27 de maio de 1865²¹⁴, porém, não tendo deixado qualquer tipo de registo, é hoje impossível apurar

²¹⁰ Composta pelo Governador Civil do Distrito, António Luís de Sousa Henriques Secco, por António Augusto da Costa Simões, pelo Diretor das Obras Públicas do distrito e Miguel António de Sousa. *Livro de Actas da Comissão de Viação Municipal* - 1º livro (Coimbra: AUC, GCC/TA/E2/T3/287, s/d) s/n.

²¹¹ “Ofício nº 154 de 9 de abril de 1867”. *Registo de correspondência para o MOP, 1859 a 1867* (Coimbra: AUC, GID/E1/T4/ 312, 1859-1867) s/n.

²¹² O decreto apenas especificava a composição das comissões de Lisboa e Porto. A primeira composta por um engenheiro e um arquiteto das Obras Públicas, um engenheiro proposto pela Câmara Municipal e de um vogal do Conselho de Saúde do Reino. Enquanto a comissão do Porto seria composta por um engenheiro ao serviço das Obras Públicas, um engenheiro ou arquiteto proposto pela Câmara Municipal e o Delegado de Saúde do Porto.

²¹³ Destacamos o estudo de Raquel Henriques da Silva, relativo a Lisboa, de Mário Gonçalves Fernandes relativos às cidades de Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança, de Miguel Sopas Bandeira relativo à cidade de Braga, de Sara Garcia para Vila do Conde, de Isabel Fontão Pereira relativo a Vila Nova de Gaia e de Margarida Mestre para a Covilhã. Raquel Henriques da Silva, “Lisboa romântica. Urbanismo e arquitectura, 1777-1874” (Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, 1997); Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, Viana do Castelo, Povoia de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926* (Porto: FAUP publicações, 2005); Miguel Sopas Bandeira, “O Espaço Urbano de Braga obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)” (Tese de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001); Sara Garcia, “O desenvolvimento urbano e o processo de planeamento em Vila do Conde” (Tese de mestrado, Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1998); Isabel Fontão Pereira, “A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926” (tese de mestrado, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007) e Margarida Mestre, “Evolução Urbana e Urbanística da cidade da Covilhã” (tese de licenciatura, Coimbra, Universidade de Coimbra, 2006).

²¹⁴ Composta pelo chefe da Repartição de Obras Municipais, José Alves Faria, pelo Delegado de Saúde de Coimbra, José Simões de Carvalho e pelo diretor de Obras Públicas do Distrito, Valentim Rego.

qual foi o seu real contributo. Sabemos apenas que foi a seu pedido que se adquiriu a primeira Planta Topográfica da cidade e se compraram instrumentos de desenho e medição para a repartição de Obras Municipais.²¹⁵

Apesar dos esforços do Estado em tornar os municípios mais interventivos e mais participativos na reforma do reino, não podemos olvidar que as maiores dificuldades dos organismos locais continuavam a ser a falta de disponibilidade financeira²¹⁶ e a ausência de técnicos qualificados.

Numa aparente²¹⁷ tentativa de ultrapassar este último problema surgiu a par da alteração da organização do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria de 30 de outubro de 1868 a criação da denominada Engenharia Distrital. Este organismo distrital tecnicamente habilitado e custeado pelos municípios pretendia, pelo menos em teoria, resolver estas carências técnicas, funcionando como um serviço técnico de apoio local que forneceria os técnicos para as obras dos concelhos.

²¹⁵ Segundo o orçamento para 1864-1865 pretendia-se comprar um conjunto de instrumentos para a referida repartição. "Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1864-1865" (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287, 1865-1928) s/n.

²¹⁶ Paulo Fernandes verificou que no período liberal se assistiu um aumento dos encargos dos municípios, quer pelas novas funções dos municípios (com destaque para o sustento dos expostos) quer pelo aumento dos encargos com a máquina administrativa local. Segundo este investigador a despesa mais elevada correspondia à criação dos expostos, passando para segundo as contribuições e impostos e para terceiro lugar as obras municipais. Paulo Fernandes, *Elites e Finanças Municipais em Montemor-o-Novo do Antigo Regime À Regeneração (1816-1851)*...,146 e 147. Já de acordo com os estudos de Mário Fernandes, que estuda o período subsequente e para seis cidades do norte do País, a percentagem gasta com urbanismo e equipamentos correspondia à maior fatia dos orçamentos municipais. Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, Viana do Castelo, Povoia de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*...,451. Para o caso de Coimbra verificámos que depois de 1858 os encargos com as obras municipais passaram a ultrapassar todas as outras despesas, ainda que a sustentação dos expostos mantivessem um valor muito alto. Por exemplo para o ano de 1851-1852 a despesa total foi de 9 180\$550 réis, o encargo com os expostos 700\$000 réis (7%), com vencimentos 2 461\$215 réis (27%) e as obras municipais 3 437\$735 réis (37%), no entanto para 1961-1862, dez anos depois, o valor da receita tinha sido elevado para 24 542\$4230 réis e a despesas com os exposto era de 2 453\$815 réis (10%) enquanto o valor para os vencimentos tinha sido elevado para 6 111\$600 réis (25%) as obras municipais para 6 891\$740 réis (28%). Outros dez anos depois, no ano de 1871-1872 o orçamento já previa uma receita de 47 038\$220 réis sendo 2 003\$515 réis (4%) para a sustentação dos expostos, 6 075\$52 (13%) para as repartições municipais e 21 962\$640 réis (47%) para as obras municipais e viação municipal. "Orçamento Geral da receita e despesa do município de Coimbra para o anno económico de 1851-1852" e "Orçamento Geral da receita e despesa do município de Coimbra para o anno económico de 1861-1862" *Orçamento da receita e despesa da Camara de Coimbra 1839-1864*. (Coimbra: AUC. AUC/GCC/TA/E2/T3/286)s/n. "Orçamento Geral da receita e despesa do município de Coimbra para o anno económico de 1871-1872", *Orçamento da receita e despesa da Camara de Coimbra 1865-1928* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287) s/n.

²¹⁷ Como analisámos no subcapítulo anterior, a criação deste novo organismo para as obras públicas civis, prendeu-se também com a estratégia de manter as Obras Públicas nas mãos dos engenheiros com formação militar.

A prática foi ligeiramente distinta, pelo menos no caso de Coimbra,²¹⁸ onde o trabalho deste organismo se centrou quase exclusivamente na viação municipal. No entanto, apesar da ausência de intervenção direta nas obras urbanas, o contato dos municípios com o modo de funcionamento destas repartições generalizou o modelo de projeto e construção de obras públicas devidamente suportado por projetos, compreendendo não apenas peças desenhadas mas também as escritas, com destaque para os orçamentos e mapas de medição.²¹⁹

Continuavam no entanto por resolver as debilidades financeiras dos municípios e a reduzida autonomia fixada pelo código administrativo em vigor desde 1842. Mas apesar do malogro na aprovação de um novo código administrativo,²²⁰ o decreto de 18 de agosto de 1870, ratificado pela portaria de 1 de abril de 1871, conferiu aos municípios a faculdade de deliberarem sobre a contratação de empréstimos municipais em conjunto com os Conselhos de Distrito²²¹, permitindo que a maioria dos municípios iniciasse os melhoramentos urbanos de que as cidades careciam.

O município coimbrão até 1871 tinha apenas recorrido por três vezes ao sistema de crédito para financiar as obras do cemitério municipal, para o mercado e para a regularização da rua Visconde da Luz, limitando a execução de todas as outras obras ao orçamento disponível. Porém, em consequência desta maior autonomia a

²¹⁸ Como referimos adiante, em 1873, quando o município precisou dos estudos de melhoramento da Portagem e da remodelação do edifício dos Paços do Concelho foi obrigado a contratar o engenheiro, António José de Sá, para a Repartição de Obras Municipal.

²¹⁹ Relembramos que desde 1856 que as Obras Públicas eram regidas pelo *Regulamento para a administração das Obras Públicas, contabilidade e pagamento das despesas e sua fiscalização*. "Portaria, 14 abril 1856", *COLP*, ano 1856 (1859): 128-135.

²²⁰ Em 1867, o Governo "fusionista" promulgou, por proposta de Martens Ferro um novo Código descentralizador em 26 de junho. Mas a redução do número de concelhos aliada à introdução de um novo imposto do consumo para financiar as obras municipais, conduziu à denominada "janeirinha" e à queda do Governo. Passados três anos, foi aprovado um novo código promulgado a 21 de julho de 1870, pelo Duque Saldanha mas que também não chegou a ser posto em prática, revogado pelo decreto de 24 de dezembro de 1870, devido à queda deste Governo em 29 de agosto.

²²¹ O primeiro destes decretos punha imediatamente em vigor os artigos do código de 21 de julho de 1870, referentes à contratação de empréstimos. A portaria de 1 de abril de 1871 veio apenas confirmar que estes artigos se mantinham em vigor. Nestes termos as câmaras municipais eram incumbidas de deliberar sobre os empréstimos e as suas garantias (art 121.^o n.^o1) carecendo apenas de aprovação do Conselho de Distrito em empréstimos até 10:000\$000 réis e carecendo de aprovação do Governo para valores superiores (art.123.^o único n.^o1). A Junta Geral do Distrito tinha como atribuição deliberar sobre o levantamento de empréstimos distritais (art. 210.^o n.^o 8) carecendo apenas da aprovação do Governo para empréstimos de valor superior a 10:000\$000 réis (art. 211.^o) do decreto de 21 de julho de 1870. *COLP*, ano 1871 (1872): 397-424.

Câmara Municipal encetou uma nova forma de atuação com recurso ao crédito. Mesmo nas obras orçadas com um valor superior ao teto de 10:000\$000 réis estabelecido para a dispensa da autorização do Governo, o município introduziu um novo método, dividindo as obras em fases, o que permitia votar um novo empréstimo para cada fase.²²²

O Código Administrativo delineado por Rodrigues Sampaio e aprovado 6 de maio de 1878 reiterou as tentativas do início da década aumentando a autonomia do poder local. Considerando a Câmara Municipal não só “Como administradora” mas também “promotora dos interesses municipais”²²³ extinguiu o Conselho Municipal, enquanto ao nível do distrito criou uma Comissão Distrital²²⁴ com o poder deliberativo das resoluções das Juntas Gerais, função que até aqui cabia ao Governador Civil, delegado do poder Central.

Ao mesmo tempo que alargava a autonomia dos municípios ampliava as suas atribuições ao nível da criação e gestão dos estabelecimentos de beneficência e de instrução, bem como ao nível dos serviços de assistência, como os partidos médicos, os boticários, as parteiras, os veterinários e os serviços de incêndio. Conservava-se a

²²² Em 1872 o município contratou um empréstimo no valor de 8:900\$000 réis para as “obras de defesa da cidade contra as inundações e para a construção da escola do ensino primário do bairro alto”. No ano seguinte um novo empréstimo no valor de 6:000\$000 réis para as obras de “melhoramento do largo da Portagem e aformoseamento da cidade”, reforçado em 1874 por um outro no valor de 10:000\$000 réis, e finalmente em 1876 mais 5:000\$000 réis, para a conclusão das obras. Ainda em 1876 depois de terminados os encargos com o empréstimo do mercado iniciou-se a construção dos Paços do Concelho com um empréstimo de 9:000\$000 réis, seguido de um conjunto de mais 6 empréstimos: em 1877 de 24:930\$000 réis, em 1878 de 14:994\$000 réis, em 1879 de 9:000\$000 réis, em 1880 de 9990\$000 réis, em 1881 de 9990\$000, em 1882 de 9:000\$000 e em 1885 de 6:300\$000, totalizando 93:204\$000 réis. “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1874-1875”, “Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1876-1877” *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra. 1865-1928.* (Coimbra: AUC/ GCC/TA/E2/T3/287, 1865-1928) s/n e “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico 1877-1875”, “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico de 1880”, “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico de 1881”, “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico de 1882” e “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra para o anno económico de 1885”, *Orçamentos Municipais 1874-1893* (Coimbra: AHMC, B28/26) s/n.

²²³ Artigo 103.º da Lei de 6 de maio de 1878. “Lei, 06 de maio de 1878” *COLP*, ano 1878 (1879):80.

²²⁴ Segundo o artigo 80º a Comissão Distrital era composta por três vogais da Junta Geral de Distrito eleitos por todos os vogais da Junta. Esta organização tinha semelhanças com a legislação italiana de 1865, com a espanhola de 1870 e com a francesa de 1871. “Lei aprovando o novo código administrativo, 06 de maio de 1878” *COLP*, ano 1878 (1879):80 e José António Santos, *Regionalização. Processo Histórico, Espaço e Sociedade* (Lisboa: Livros Horizonte, 1985), 108.

incumbência das obras de melhoramento do concelho acrescentando a possibilidade de nestes casos pedir a expropriação por utilidade pública ou a urgência das expropriações.

Relativamente às finanças municipais permitia o recurso ao lançamento de contribuições adicionais e à contratação de empréstimos municipais, agora apenas sujeitos à tutela da Junta Geral do distrito, desde que os juros e a amortização do novo empréstimo, em conjunto com os outros encargos de outros empréstimos já contratados, não ultrapassassem a décima parte da receita prevista no orçamento (art. 106º, § 1º). Igual limite era aplicado à contratação de empresas para fornecimentos ou para obras. (art. 106º, § 11º).

Oito anos depois o Código de José Luciano de Castro promulgado a 17 de julho de 1886 interrompeu esta tendência descentralizadora. Advogando os desequilíbrios provocados pelo lançamento de contribuições e do abuso ao crédito em alguns concelhos²²⁵, criou uma hierarquia entre os concelhos em função do número de habitantes estabelecendo valores máximos de endividamento e restringiu as suas faculdades tributárias de acordo com esta classificação.

Eram consideradas de 1ª ordem os concelhos com mais de 40 000 habitante ou os concelhos capitais de distrito, de 2ª ordem os com menos de 40 000 habitantes mas mais de 15 000 habitantes e os restantes de 3ª ordem.²²⁶ Esta classificação

²²⁵ “A organização da fazenda districtal, municipal e parochial, e a restricção das suas faculdades tributarias são sem duvida uma das partes mais notáveis do novo codigo. Já ficam ponderados, e são geralmente conhecidos os inconvenientes da anarchia, que no estado presente perturba as finanças do estado, desorganisa a fazenda dos municipios, e torna insupportavel a existencia dos contribuintes em muitos pontos do reino, onde a convergência das contribuições de todos os generos e procedências quasi exhaure a materia collectavel.(...)É um erro grave pretender sujeitar ao mesmo regimen administrativo os grandes e os pequenos municipios. Não póde a povoação rural, e o burgo sertanejo governar-se pela mesma fórma que rege a cidade populosa, industrial, cortada de fabricas e officinas, onde floresce o commercio a par da miseria, onde a civilisação e a riqueza se ostentam soberbas ao lado dos profundos infortúnios, que solicitam a todos os instantes o amparo da beneficencia, o auxilio da hygiene, e a intervenção da auctoridade publica.” Considerandos do decreto de lei de 17 de julho de 1886. “Decreto-lei, 17 julho de 1886”, *COLP*, ano 1886 (1887): 367.

²²⁶ Estes valores populacionais eram extremamente elevados. Segundo o censo de 1878 apenas Lisboa, Porto, Braga, Ponta Delgada e Funchal estariam acima dos 15 000 habitantes. Se atendermos ao censo de 1890, 4 anos depois do Código, os concelhos de Coimbra, Covilhã, Évora, Setúbal também já estariam acima dos 15 000 habitantes. Republica Portuguesa. Direcção Geral de Estatística. *Censo da população de Portugal. 7º Recenseamento Geral da População* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1933), 260-262.

determinava os limites de competência das câmaras municipais, nomeadamente para deliberar a realização de obras.²²⁷ Conservavam a capacidade para contrair empréstimos, desde que os encargos resultantes em conjunto com os existentes não ultrapassassem a décima da receita e, desde que os 40 maiores contribuintes do concelho assim o autorizassem. Para valores superiores ou para o lançamento de impostos municipais carecia da tutela da Junta Geral.

Coimbra tinha encetado em 1873 um conjunto de melhoramentos na cidade e na viação municipal, sempre com recurso ao crédito. Depois da promulgação deste código verificou-se que este sistema continuou a ser aplicado, mas com mais parcimónia. Por outro lado, como veremos adiante, a partir de 1886 iniciou-se a venda dos terrenos da Quinta de Santa Cruz o que permitiu aumentar as receitas do município.

Apesar da política de melhoramentos em curso a Repartição de Obras Municipal desde 1881 não possuía nenhum engenheiro, o que obrigava o município a recorrer a outros técnicos existentes na cidade. Como sucedeu quando, em maio de 1881, se encarregou o 1º Engenheiro da Repartição Distrital de Obras Públicas, Fortunato Augusto da Silveira Themudo Vera, do estudo do projeto para o novo matadouro. Podemos assim concluir que o município tinha prescindido de contratar um técnico para a sua repartição de obras, optando por recorrer sempre que possível aos serviços dos técnicos da repartição distrital que subsidiava. Nesta época a maioria da rede viária já estava estudada e em construção, pelo que faria sentido que esta repartição começasse a dar resposta também aos melhoramentos urbanos. Ironicamente, pouco depois, a 24 de julho de 1886 o ministro Emídio Navarro extinguiu estas repartições distritais e incorporou os seus técnicos nas Direções de Obras Públicas dos Distritos.

²²⁷ As câmaras de 1ª ordem estavam limitadas ao valor 1:000\$000 réis, as de 2ª ordem a 500\$000 réis e as de 3ª ordem a 300\$000 réis. “Decreto de 17 de julho de 1886”, *COLP*, ano 1886 (1887): 369.

Os serviços Urbanos Municipais e a conformação dos serviços técnicos do município

Apesar da limitação da autonomia municipal implementada pelo Código de José Luciano de Castro, o final da década de 1880, em Coimbra ficou marcado pela iniciativa municipal de construir uma moderna rede de abastecimento e distribuição de água a partir do rio. Esta medida completamente inovadora no panorama nacional, implicou a contratação de um avultado empréstimo de 90:000\$000 réis e de um técnico para os serviços municipais, o engenheiro Diogo Pereira de Sampaio²²⁸. Apesar de nomeado chefe da recém-criada Repartição de Águas verificou-se que a sua ação não se restringiu a esta repartição sendo requisitado sempre que necessário para o estudo de projetos da Repartição de Obras Municipais. Como sucedeu em 1889 com o projeto do alargamento da Rua do Quebra Costas.

Por outro lado, em 1889 foram inauguradas as principais ruas do novo Bairro da Quinta da Santa Cruz e os projetos particulares começaram a ganhar um grande incremento. Numa tentativa de dar resposta aos licenciamentos foi criada, em substituição do Pelouro da fiscalização das obras particulares, uma comissão especial.²²⁹ O recurso a comissões externas para a apreciação de projetos era recorrentemente utilizado, contudo e apesar de ser uma solução muito mais económica do que a contratação de um técnico para o município, não garantia a persecução de uma política urbanística.

Acresce que mesmo quando eram contratados técnicos estes permaneciam muito pouco tempo ao serviço do município. O engenheiro Diogo Pereira de Sampaio, por exemplo, esteve ao serviço do município entre novembro de 1888 e agosto de 1889, sendo substituído em julho de 1890 pelo engenheiro Amável Granger que por sua

²²⁸ Contratado a 8 de maio de 1888. *Funcionários Municipais. Cadastro. 1876-1907*(Coimbra: AHMC. B42/10)

²²⁹ Esta comissão foi nomeada em consequência do pedido de alinhamento do edifício da Academia Dramática, a 9 de agosto de 1888. Na sessão de 3 de janeiro seguinte deliberou-se extinguir o pelouro da fiscalização das obras particulares, passando esta incumbência para a referida comissão. O recurso a comissões especificamente nomeadas para um serviço de interesse público e que desempenhavam as suas atribuições de forma gratuita era na época muito frequente, de referir que todos os elementos da câmara municipal desempenhavam também as suas funções graciosamente. "Ata da sessão de 3 de janeiro de 1889" *Vereações n.º 102*, de Setembro de 1888 a 10 de Julho de 1890 (Coimbra: AHMC) fl.36v e 37.

vez deixou a repartição municipal, em outubro desse mesmo ano, ingressando nos quadros da Direção de Obras Públicas do Distrito de Coimbra. A razão da curta permanência deve-se com certeza às condições que obtinham nas Obras Públicas do Estado. Para além de melhor remuneradas ingressavam no quadro do ministério e podiam progredir na carreira, o que numa repartição de obras de uma cidade média não acontecia.

Depois da curta passagem do engenheiro Amável Granger pelos serviços municipais e depois da rede de águas entrar em funcionamento o município, pela mão do presidente Manuel da Costa Alemão,²³⁰ introduziu uma nova organização nos serviços municipais e na Repartição de Obras Municipais. Assim, optou por contratar um técnico maquinista para a direção da repartição de águas, Henrique Hybard,²³¹ e contratar um condutor de obras públicas para chefe da Repartição de Obras Municipais.²³² Mantinha ainda a comissão criada em 1888 para se pronunciar sobre os alçados dos edifícios a construir na cidade, à qual se juntou entre janeiro de 1891 e junho de 1893 o arquiteto Hans Dickel, professor da Escola Brotero. Para o estudo de projetos mais complexos continuava a recorrer a engenheiros externos, como sucedeu com o projeto de melhoramento da baixa, apresentado em 1891 pelo engenheiro da Direção de Obras Públicas do Distrito João Theophilo da Costa Goes.

Entretanto a crise económica do país e as avultadas despesas dos municípios e das Juntas Gerais dos Distritos, conduziram a uma nova reforma administrativa. O decreto de 6 de agosto de 1892 extinguiu as Juntas Gerais atribuindo as suas incumbências à Comissão Distrital, que passava a ser eleita por delegados das câmaras municipais. A par reduziu os limites para a contratação de empréstimos pelos municípios, regulou a contratação de empregados²³³ e atribuiu aos municípios

²³⁰ Era lente de Medicina da Universidade de Coimbra e mais tarde seria diretor do Hospital da Universidade de Coimbra, sendo o grande responsável pela modernização do hospital no início do século XX. Ver anexo D.

²³¹ Foi contratado a 16 de maio de 1889.

²³² Pelo que se conseguiu aferir só foi contratado o condutor de obras públicas, Joaquim Maria Monteiro de Figueiredo, para este cargo em maio de 1893.

²³³ Pelo artigo. 47.º “Os quadros dos empregados das administrações de concelho, dos corpos administrativos e dos estabelecimentos subsidiados ou fiscalizados pelo estado, serão os fixados definitivamente pelo governo, e só por decreto publicado de teor na folha oficial poderão ser aumentados, quer quanto ao

alguns dos estabelecimentos anteriormente distritais, como os asilos e a criação dos expostos.

Acresce que neste mesmo ano e dentro da política de contenção de despesas, o decreto de 1 de dezembro tinha retirado as obras públicas da alçada dos municípios.²³⁴ Apesar dos protestos apresentados contra este decreto, o município coimbrão dispensou os serviços da comissão encarregada de se pronunciar sobre os projetos de licenciamento particulares.²³⁵

Três anos depois, um novo código administrativo, promulgado por Ernesto Hintze Ribeiro a 2 de março de 1895, reiterou a extinção das Juntas Gerais do Distritos e a atribuição da viação municipal, do ensino primário e os serviços agrícolas ao Governo, cabendo aos municípios apenas a administração dos expostos. Promulgou ainda uma nova classificação em função do número de população e incremento industrial e comercial.²³⁶ Na prática aumentou o controlo sobre os orçamentos municipais, sobre regulamentos e posturas e sobre a contratação de empréstimos ou de fornecimento de materiais, serviços ou obras, mas manteve as restantes atribuições relativas à gestão urbanas.²³⁷

No município de Coimbra não se verificou grande alteração de atuação, uma vez que os valores dos encargos existentes já rondavam cerca de 17% da receita,

numero ou categoria, quer quanto ao vencimento dos empregados. § unico. Os empregados a que se refere este artigo, em caso nenhum podem ser nomeados sem concurso". O artigo 41.º definia ainda que: "Os administradores dos concelhos de primeira ordem devem ser bachareis formados em direito, ou habilitados com algum outro curso de instrução superior, especial ou secundaria, e podem ser transferidos ou demitidos nos mesmos termos em que o são os administradores dos outros concelhos." "Decreto, 6 de Agosto de 1892" *COLP*. Ano 1892 (1893): 565.

²³⁴ Decreto de 1 de dezembro de 1892, sobre este assunto ver atrás o exposto no ponto "Centralização e perda de autonomia municipal em nome da economia pública no final do século XIX".

²³⁵ O arquiteto Hans Dickel foi dispensado na sessão de câmara de 30 de junho de 1893. "Ata da sessão de 30 de junho de 1893" *Vereações n.º 104* (Coimbra: AHMC, 1892-1893), fl. 217v.

²³⁶ Classificou os concelhos de primeira ordem urbanos e os de segunda e terceira ordem, como rurais. Os concelhos de terceira ordem ficavam com atribuições reduzidas, dependentes as Câmaras Municipais da sede da comarca. De ressaltar que desde 18 de julho de 1885 que o município de Lisboa possuía uma legislação específica, este código manteve esta distinção mas ao nível da contratação de empréstimos aplicou os mesmos limites que impunha às outras municipalidades. "Decreto, 2 março de 1895" *COLP*. Ano 1895 (1896): 262-263.

²³⁷ Todas estas deliberações careciam de parecer dos 40 maiores contribuintes. "Decreto, 2 março de 1895" *COLP*. Ano 1895 (1896): 273.

inviabilizando qualquer possibilidade de aumento de despesa. No entanto no final do século o Presidente da Câmara Manuel Dias da Silva, reclamando como urgentes um conjunto de melhoramentos na cidade, reintroduziu o antigo imposto sobre a entrada de carros nas barreiras da cidade, pediu a nomeação de uma nova Comissão de Melhoramentos de acordo com o decreto de 1864²³⁸ e definiu uma nova estratégia para a cidade.²³⁹

No início do século XX, em grande medida como consequência da epidemia de peste bubónica que assolou o Porto, foi publicado o *Regulamento de Salubridade das Edificação Urbanas* (decreto de 14 de fevereiro de 1903). Segundo o artigo 59º todos os municípios eram obrigados a elaborar regulamentos de salubridade específicos para cada concelho atendendo às circunstâncias locais.²⁴⁰ Com este intuito foi nomeada a 3 de dezembro de 1903 a primeira comissão de melhoramentos sanitários de Coimbra.²⁴¹ Desconhecemos contudo os resultados do trabalho desta comissão, donde concluímos que se começou a aplicar na cidade o regulamento de 14 fevereiro de 1903, sem adaptações.

Nesta época a repartição de obras do município atravessou uma fase conturbada, pautada por uma polémica que se instalou nos jornais e que conduziu à exoneração do chefe da repartição de obras, Joaquim Maria Monteiro de Figueiredo, sendo as obras municipais confiadas a comissões técnicas externas.²⁴²

²³⁸ Nomeada a 9 de novembro de 1899, ver adiante na Parte III o capítulo 7.3 Reforma da cidade Baixa. Planos e hesitações.

²³⁹ Consciente das limitações impostas no Código Administrativo, propôs que o produto da venda dos lotes de terreno da Quinta de Santa Cruz fosse inteiramente aplicado na abertura das novas ruas projetadas, argumentando que a construção dos novos arruamentos aumentava a procura e a venda. Ao nível do abastecimento de água, considerando que já estava pago o investimento da instalação da rede, defendia uma gestão mais industrializada capaz de começar a gerar lucros, impondo a adoção de contadores.

²⁴⁰ Convém lembrar que de acordo com o decreto de 24 de outubro de 1901 as licenças de construção de novos edifícios estavam condicionadas à aprovação das então criadas comissões de melhoramentos sanitários dos distritos, cujo regulamento só foi promulgado a 17 de setembro de 1904.

²⁴¹ Era composta pelo Diretor das Obras Públicas do Distrito, o chefe da Circunscrição Sanitária e um técnico da Câmara Municipal, o Delegado de Saúde e o Médico Veterinário do Distrito.

²⁴² Esta polémica prendeu-se com alegadas falhas no orçamento do Posto de Desinfeção que segundo a imprensa e a ata das secções de câmara tinham resultado no aumento do custo da empreitada. O condutor de obras públicas, chefe da repartição alegou que as disparidades das despesas se tinham ficado a dever às alterações feitas ao projeto, já depois de este estar aprovado, decorrentes das exigências do Conselho de Melhoramentos Sanitários e de acordo com um croqui desenhado pelo vereador José Alberto, incumbido de

Só em setembro de 1904, após a municipalização da Fábrica de Gaz, o município consciente da necessidade de um técnico especializado, contratou o engenheiro de minas Augusto Eduardo Ferreira Barbosa como chefe da Repartição de Obras Municipais e, cumulativamente, chefe da nova Repartição Municipal de Águas e Gás. Contudo, o trabalho destas duas repartições revelou-se excessivo e o referido engenheiro pediu a exoneração.

Em 1905 o presidente Marnoco e Sousa separou as duas repartições e contratou dois técnicos, um condutor de obra, António Heitor para chefe da Repartição de Obras Municipais e o engenheiro químico Charles Lepierre para chefe dos Serviços Municipalizados de Águas e Gás. Graças a estes dois técnicos foi possível empreender um conjunto de melhoramentos urbanos, como a conclusão da Avenida Sá da Bandeira, a regularização do largo da Portagem com a construção do Banco de Portugal, e o estudo do Parque da Cidade no Cerieiro, bem como a reforma dos serviços da água e do gás e a instalação da tração elétrica por parte do município.

República e a difícil definição de um novo código administrativo

O novo regime Republicano, defendendo uma política de descentralização e o municipalismo, repôs em 1910 o Código Administrativo de Rodrigues Sampaio.²⁴³ Contudo conservou algumas das medidas do código de 1886, como a necessidade de aprovação do Governo em matérias como a contratação de empréstimos, criação de empregos e de contribuições diretas, contratos com companhias, nomeadamente para o abastecimento de águas e de iluminação. Basicamente as Câmaras

estudar a planta do edifício. Acresce que durante a construção houve mais um conjunto de alterações aparentemente solicitadas diretamente pelo presidente do município ao empreiteiro, ultrapassando a repartição de obras e o seu chefe que assim acabou por perder o controlo da obra. Apresentou a sua exoneração a 17 de setembro de 1903. Joaquim Maria Monteiro de Figueiredo, *Ao Público- A camara municipal de Coimbra e o ex-chefe da sua repartição de obras* (Coimbra: s/e, 1903).

²⁴³ Pelo decreto de 13 de outubro de 1910. "Decreto 13, outubro, 1910", *COLP*, Ano 1910, vol. II (1911): 5.

Municipais retomavam a faculdade de deliberar sozinhas, sobre orçamentos, posturas e a execução de obras.

Apesar de advogarem uma reforma mais liberal, os republicanos não conseguiram promulgar a almejada reforma administrativa, mantendo os corpos administrativos da antiga monarquia que tanto tinham contestado.²⁴⁴ A lei nº 88 de 7 de agosto de 1913, com um carácter provisório clarificava apenas a organização, funcionamento e competências dos corpos administrativos anteriores.

As Câmaras Municipais detinham sensivelmente as competências anteriores, usufruindo apenas de uma maior autonomia para a contratação de empréstimos, lançamento de contribuições, municipalização dos serviços, mutualismo, seguros, previdência e venda de carnes verdes, casos em que estavam apenas sujeita a referendo dos eleitores. A execução das deliberações do Senado Municipal (designação atribuída às reuniões da Câmara Municipal) cabia a um novo órgão eleito pelo mesmo senado, a Comissão Executiva.²⁴⁵ Incumbida ainda de dirigir as obras e serviços a cargo dos municípios, organizar e fazer aprovar os orçamentos municipais, propor a criação de receitas ou a criação de empregos municipais e prestar contas ao Senado Municipal da sua administração. Mantinham-se ainda as figuras do Administrador do Concelho subordinado ao Governador Civil. Por outro lado o decreto de 13 de outubro de 1910,²⁴⁶ determinava que enquanto não se

²⁴⁴ Sobre a tentativa de implantar um novo Código Administrativo ver Jorge Fernandes Alves. “Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo” *Revista da Faculdade de Letras – História*, III Série, nº 11 (2010): 33-61 e César Oliveira, “A República e os municípios”. Em *História dos Municípios e do Poder Local (dos finais da idade média à União Europeia)*, 243-285. (Lisboa: Círculo de Leitores e Autores, 1996).

²⁴⁵ De acordo com o artigo 88º a composição das Câmaras Municipais variava em função da classificação do Concelho – 1ª ordem contava com 32 vereadores; 2ª ordem com 24 vereadores; 3ª ordem com 16 vereadores. Estes vereadores elegiam depois as comissões executivas compostas nos concelhos de 1ª ordem por 9 vereadores, nos de 2ª ordem por 7 vereadores; nos de 3ª ordem por 5 vereadores. Coimbra, sede de distrito era classificada como de 1º ordem. A lei nº 621 de 23 de junho de 1916 reduziu estes valores e o decreto de 10 de janeiro de 1918 dissolveu as corporações administrativas. “Lei nº 88 de 7 de agosto de 1913”. *DG*, I Série, nº 183 (7 de agosto de 1913): 2916. “Lei nº 621 de 23 de junho de 1916”, *DG*, I Série, nº126 (23 de junho de 1916): 618.

²⁴⁶ Antes do decreto de 10 outubro, que determinava “nos concelhos onde houver Câmaras Municipais republicanas, essas câmaras sejam mantidas; naqueles onde as não houver, sejam substituídas as câmaras existentes pelas comissões municipais electivas republicanas; e nos concelhos onde não houver estas, as câmaras sejam indicadas pelo povo por eleição, ou aclamação” Em Coimbra foi aclamado Sidónio Pais no dia

realizassem eleições, os corpos administrativos eram nomeados pelos governadores civis, situação que se manteve até janeiro de 1914, quando foram empossadas as vereações eleitas nas eleições de novembro de 1913.

Neste período Coimbra, em grande medida pelo papel do novo presidente António Augusto Gonçalves, retomou a tentativa de organizar um plano de melhoramentos da cidade, solicitando a nomeação de uma comissão técnica.²⁴⁷ Apesar deste pedido, nesta época a Repartição de Obras Municipal começava a ganhar uma estrutura tecnicamente habilitada, sendo composta por um chefe condutor de obras públicas, um condutor de obras públicas auxiliar, um mestre-de-obras e um fiel de ferramentas acumulando o cargo de fiscal.²⁴⁸ Embora conseguisse dar resposta aos estudos parciais que iam sendo necessários não teria ainda capacidade para elaborar um plano geral.

A República conservou o modelo instituído pelo regime anterior de recurso a um conjunto de órgãos consultivos compostos pelas elites locais, como a *Junta de Melhoramentos Hygienicos e Esthetica*²⁴⁹ e o *Conselho de Arte e Arqueologia*.²⁵⁰ Para além

6 de outubro, substituído em janeiro seguinte por António Augusto Gonçalves, mantendo-se a restante Comissão Administrativa. “Decreto de 10 de outubro de 1910” *DR n.º 4-I Série I*, 17.

²⁴⁷ Sobre a tentativa de reorganizar uma nova comissão de melhoramentos ver adiante capítulo 7.3. Reforma da cidade Baixa. Planos e hesitações.

²⁴⁸ Em 1911 a Repartição de Obras Municipais era composta pelo chefe, o condutor António Heitor, pelo condutor auxiliar António da Costa Royo, pelo mestre-de-obras Augusto Alves de Carvalho e pelo fiel de ferramentas, Manuel Abílio Simões de Carvalho. *Funcionários Municipais. 1902-1926* (Coimbra: AHMC, B42/12), fl.28.

²⁴⁹ A portaria de 3 de maio de 1911 criou a *Junta de Melhoramentos Hygienicos e Esthetica de Coimbra*, composta por um lente da Cadeira de Higiene da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra, o presidente da Câmara de Coimbra, o presidente da Associação Comercial; o Diretor das Obras Públicas do Distrito, um delegado das Associações Operárias, um delegado da Sociedade de Defesa e Propaganda e um delegado do Governo. Estava incumbida de “proceder ao estudo dos melhoramentos hygienicos da cidade, velar para que os monumentos da mesma não sejam deformados a pretexto de reparação, impedir que novas construções se façam prejudicando a cidade na sua higiene e na sua estética e velar pelo respeito da paisagem nos arredores da cidade”. Em agosto seguinte foi constituída a primeira comissão, tendo como delegado do Governo Manuel Augusto Rodrigues da Silva. *Gazeta de Coimbra*, 19 de Agosto, 1911, n.º 15,3.

²⁵⁰ O decreto de 26 de maio de 1911 criou 3 Conselhos de Arte e Arqueologia e três Circunscrições: a 1.ª Circunscrição em Lisboa, a 2.ª Circunscrição em Coimbra e a 3.ª Circunscrição no Porto. Tinham como principais atribuições o estudo e a conservação e enriquecimento das coleções dos museus, organizar exposições destinadas a desenvolver a atividade artística, proceder à aquisição de obras de arte, classificar os monumentos da Circunscrição (nomeando para o efeito um Conselho de Monumentos) e velar pela sua conservação, promover conferências sobre estética, história de arte e monumentos nacionais, proceder ao arrolamento da riqueza artística da Circunscrição e manifestarem-se sobre todos os assuntos de arte e arqueologia. Entre 1911 e 1917 foi presidente do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra, Júlio Augusto

destes corpos existiam ainda associações de carácter local que muitas vezes instavam pela construção de obras e que eram chamadas a pronunciar-se sobre os melhoramentos da cidade, como a *Sociedade de Defesa e Propaganda*²⁵¹ ou a *Associação Comercial*. Esta medida estratégica para os cofres do Estado, que passava a dispor de órgãos não remunerados e tecnicamente habilitados, vai-se manter e até enfatizar durante o Estado Novo. Cabe ainda fazer a ressalva que o município de Coimbra, para além da Repartição de Obras Municipais, tinha constituído em 1905 uma repartição técnica para os serviços municipalizados que enfrentava dificuldades de organização, em grande medida devido à reduzida autonomia dos municípios.

Em janeiro de 1918 foi finalmente aprovada a *Regulamentação Geral dos Serviços do Município de Coimbra*.²⁵² Na mesma sessão em que se aprovou a nova estrutura da autarquia foi nomeada uma comissão²⁵³ encarregada de reiniciar os estudos de reforma da Baixa e deliberado proceder à revisão da planta da cidade. No ano

Henriques, entre 1917 e 1921 Joaquim Teixeira de Carvalho, entre 1921 e 1924 Abel Augusto Dias Urbano, entre abril e novembro de 1925 José Augusto Simas Machado, entre 1927 e 1930 Belisário Pimenta e entre 1930 e 1932 Alberto Cupertino Pessoa. “Decreto de 26 de maio de 1911”, *DG- II Serie*, nº 124 (29 de maio de 1911) e Jorge Custódio. *Renascença “Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, Durante a I República. Património da Nação*. II (Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011),115.

²⁵¹ A Sociedade de Propaganda de Portugal, também designada de Touring Club de Portugal surgiu em fevereiro de 1906, foi em grande medida, responsável pela criação no Ministério do Fomento de uma estrutura ligada ao turismo. Medida que se concretizou pelo decreto de 18 de maio de 1911 que instituiu um Conselho de Turismo e uma Repartição de Turismo. Foram criadas delegações desta sociedade em várias cidades, tinham como objetivo defender o património paisagístico cultural e arquitetónico da cidade, promovendo conferências e publicações que difundiam o património local, funcionaram até à segunda metade do século XX. A Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra foi fundada em 1909 pelo antigo presidente do município, Manuel Dias da Silva. Sobre esta Sociedade de Propaganda de Portugal ver Ana Cardoso Matos e Maria Luisa dos Santos, “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)”, *Scripta Nova*, VIII, nº 167(2004) e Susana Lobo, “Arquitectura e turismo: planos e projectos. As cenografias do lazer na costa portuguesa. Da 1.ª República à Democracia”(tese de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013),57-59 e Sociedade Propaganda de Portugal, *Estatutos Sociedade Propaganda de Portugal* (Lisboa, Typografia Universal, 1906)

²⁵² Apesar desta referencia nos anais do município, não conseguimos localizar este Regulamento, apenas localizámos o Regulamento dos Serviços Municipalizados, aprovado 11 anos depois na sessão da Comissão Administrativa de 21 de março de 1929.

²⁵³ Nomeada na sessão de câmara de 9 de janeiro era composta pelos engenheiros Abel Dias Urbano e Rodrigues Nogueira, pelo arquiteto Silva Pinto, críticos de arte António Augusto Gonçalves e Joaquim Martins Teixeira de Carvalho, presidente do Instituto, reitor da Universidade, presidentes do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra, da Associação Comercial, da Sociedade de Defesa e Propaganda e da Associação de Artistas e três proprietários: Albino Caetano da Silva, Joaquim Fernandes dos Santos e Rodrigues da Silva. “Ata da Sessão de Câmara de 9 de janeiro de 1918”, *Vereações*, nº 126 (Coimbra: AHMC, 1917-1918)fl 47.

seguinte contratou-se o engenheiro António Barbosa Alves Pereira para este levantamento.

Com o avultar de trabalho, a estrutura da Repartição de Obras Municipais começava a ganhar mais consistência, todavia, sempre que a complexidade técnica exigia continuava a recorrer-se a comissões técnicas exteriores, como sucedeu para o estudo do aformoseamento da Ínsua dos Bentos ou do projeto de saneamento da cidade em 1921 e 1923 respetivamente.²⁵⁴ Paralelamente foi nomeada a 8 de novembro de 1923, a primeira Comissão de Estética de Coimbra, composta pelo engenheiro do município, Abel Dias Urbano, o engenheiro Jorge Lucena, Diretor da 2ª Circunscrição Hidráulica e pelo arquiteto da Universidade e professor da Escola Brotero, Silva Pinto.²⁵⁵

O Estado Novo e o papel das comissões externas na gestão urbana

Em consequência do Movimento de 28 de Maio de 1926, o Governo Civil de Coimbra nomeou uma nova Comissão Administrativa enquanto não fosse aprovado um novo Código Administrativo, situação que se prolongou por dez anos, durante os quais foram nomeadas seis comissões administrativas. O Código Administrativo, promulgado a 31 de dezembro de 1936, impôs um sistema fortemente centralizado²⁵⁶ onde o presidente da Câmara Municipal, nomeado pelo Ministro do Interior, era o órgão principal, acumulando a presidência da Câmara Municipal e do Conselho Municipal.

²⁵⁴ A comissão para o estudo do aformoseamento da Ínsua dos Bentos foi nomeada a 17 de março de 1921, composta pelo Dr Wittnich Carrisso e os engenheiros Abel Urbano e Jorge Lucena. A comissão encarregada do estudo do saneamento da cidade foi constituída no dia 24 de maio, pelo Prof. Doutor João Serras e Silva, engenheiros Abel Urbano e Jorge Lucena, Delegado de Saúde e o vereador do pelouro das Obras e Higiene.

²⁵⁵ Esta comissão de forma semelhante à comissão instituída em 1889 tinha como incumbência pronunciar-se sobre os pedidos de licenciamento apresentados à Câmara Municipal, com destaque para os alçados.

²⁵⁶ Esta centralização do poder central verifica-se não apenas pela nomeação do presidente, mas sobretudo através da completa tutela de todos os assuntos municipais. De acordo com o Código Administrativo de 1936 os corpos administrativos municipais só podiam deliberar no exercício das atribuições que lhes estavam cometidas pela lei das finanças locais, as instituições locais ficaram limitadas à execução das orientações centrais. Ver Aires Ferreira Pinto, *O município Português (séculos XIX e XX)* (Coimbra: CEFA, 1996) 56.

Além destes órgãos o novo sistema administrativo fomentava a criação de órgãos especiais como a Comissão Municipal de Iniciativa e Turismo²⁵⁷ e órgãos consultivos, como a Comissão Municipal de Arte e Arqueologia²⁵⁸, a Comissão de Estética ou a Comissão Municipal de Higiene. Propostos pelas câmaras mas dependentes de aprovação superior, estes órgãos formados por membros das elites locais fomentavam o culto da identidade local e serviam de verdadeiros impulsionadores dos melhoramentos e da preservação do património local. No entanto o seu parecer não era vinculativo.²⁵⁹

Paralelamente a legislação nacional definiu pela primeira vez os serviços municipalizados como “serviços autónomos dentro da administração municipal”²⁶⁰, permitindo a aprovação em 1929 do *Regulamento dos Serviços Municipalizados*. Estruturados como serviços industriais, eram administrados por uma comissão composta por três vereadores efetivos e outros três substitutos eleitos pela Câmara Municipal. O presidente do município assumia também a presidência da comissão administrativa.²⁶¹

Por outro lado a Repartição de Obras Municipal também começava a adquirir uma estrutura mais definida e em 1933 apresentou o *Regulamento dos Serviços Técnicos da Repartição de Obras Municipais*. Embora só nos tenha sido possível localizar o

²⁵⁷ Criada ainda durante a I República pela lei n.º 1:152 de 23 de abril de 1921 e inserida na Administração Geral das Estradas e Turismo, tinha como missão promover o desenvolvimento das estâncias hidrológicas executando obras de interesse geral e desenvolvendo iniciativas para aumentar a sua frequência, depois foram difundidas a outras localidades. “Lei n.º 1152”, *DG*, I Série, n.º 84 (23 Abril de 1921): 635-636.

²⁵⁸ O decreto-lei n.º 20 925 criou as Comissões Municipais de Arte e Arqueologia que embora tenham adquirido uma designação próximas da dos anteriores Conselhos de Arte e Arqueologia, pouco ou nada tinham a ver com estes conselhos e com a sua missão de classificação do património. Estas comissões eram apenas corporações municipais compostas pela elite local que pretendia defender o património local.

²⁵⁹ Exemplo disto foi a aprovação em 26 de fevereiro de 1931 da construção de uma casa nos terrenos delimitados, pela Comissão de Estética, como rústicos entre o Penedo da Saudade e a Rua dos Combatentes

²⁶⁰ Artigo 2.º do decreto n.º 13 350 de 25 de março de 1927. “Decreto n.º 13 350”, *DG*, I Série, n.º 64 (28 março de 1927): 456.

²⁶¹ A direção dos serviços era dividida entre um diretor técnico (engenheiro diplomado) e um diretor comercial (com o curso dos Institutos Superiores de Comércio de Lisboa ou do Porto). O primeiro encarregado do controlo do funcionamento dos serviços técnicos confiados aos chefes de serviço e o outro incumbido dos serviços administrativos e comerciais. Cabia à Câmara Municipal o controlo e a aprovação mensal das contas, das tarifas, de todos os regulamentos indispensáveis ao funcionamento, bem como a aprovação de quaisquer medidas para o melhoramento dos serviços e seu financiamento. Câmara Municipal Serviços Municipalizados, *Regulamento dos Serviços Municipalizados* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929), 31.

regulamento subsequente, publicado em 1939,²⁶² é possível aferir que partir de 1933 se encetou uma nova forma de entendimento do papel do município e desta repartição no planeamento e na gestão urbanística da cidade. Nesta data, em grande parte pela ação do vereador Daniel Pedroso Baptista, começou a delinear-se uma nova estratégia, que culminou na tentativa de elaborar o primeiro Plano de Urbanização de Coimbra por esta repartição.²⁶³

Pese embora a estruturação da Repartição Municipal manteve-se o recurso a comissões técnicas, quer para a aprovação de alçados pela denominada Comissão de Estética, quer para auxiliar a elaboração do plano de urbanização ou outros projetos de maior dimensão. Estas comissões para além de fornecerem técnicos não remunerados que prestavam serviços pelo *bem comum* permitiam criar grupos de influência e pressão fundamentais para conseguir as participações do Estado.

²⁶² Segundo este regulamento, a Repartição de Obras da Câmara Municipal de Coimbra estava dividida em 5 secções: direção; secção de Estudos; secção de Fiscalização; a secção dos Armazém e a secção dos Transportes e Oficinas. Era composta pelo engenheiro diretor, pelo arquiteto chefe da secção de Estudos, um agente técnico de engenharia, um mestre-de-obras diplomado com o curso de construtor civil, dois desenhadores, um fiscal urbano de 1º classe, um fiscal urbano de 2º classe, um fiel de armazém, dois fiscais rurais, quatro motoristas e um contínuo. Tanto o engenheiro, como o arquiteto e o agente de engenharia eram nomeados pela Câmara Municipal sob proposta do vereador do pelouro das obras, enquanto o restante pessoal era também nomeado mas de acordo com a proposta do Chefe da Repartição de Obras. Câmara Municipal de Coimbra, *Regulamento da Repartição de Obras da Câmara Municipal de Coimbra* (Coimbra: Casa Minerva, 1939)

²⁶³ Em novembro de 1934 foi nomeada uma comissão para estudar o plano de urbanização, composta pelo Arquiteto Luiz Benavente, pelo Governador Civil, pelo presidente da Junta Geral, pelo presidente da Câmara Municipal, pelo presidente da Associação Comercial, pelo presidente da Comissão de Turismo, pelo presidente da Sociedade de Defesa e Propaganda e pelo engenheiro chefe da Repartição de Obras. Sobre as tentativas para elaborar este plano ver na Parte III o capítulo 7.5 Primeiro levantamento aerofotogrametico e a introdução do urbanismo moderno.

1.3. Formação técnica para as Obras Públicas

“O que é necessário, é um bom ensino. Desde a escola se fazem monarquias ou repúblicas, erguem-se ou aluem-se impérios. Ensino despótico – governo despótico[...]. Só há uma educação salvadora, e para a qual nos cumpre urgentemente apelar, para transformarmos este apoucado Portugal de hoje no grande Portugal de amanhã, digno herdeiro e continuador do heróico Portugal de outrora, honra e glória da humanidade: é a educação liberal.”²⁶⁴

Para além da análise da criação e da evolução dos novos organismos intervenientes no planeamento e transformação da cidade cumpre investigar a formação dos técnicos que os compõem²⁶⁵. Se por um lado a constituição destes organismos está relacionada com o processo de afirmação e construção do novo estado liberal assente numa política de infraestruturização do território, por outro carecia de profissionais com uma rigorosa formação científica e tecnológica, exigia novos técnicos, novos engenheiros.

Da Faculdade de Matemática e da Engenharia Militar à Engenharia Civil

Mas o que mais caracteriza e distingue a engenharia civil de ha cem annos a esta parte, alem do seu character de utilidade geral e da diuturnidade dos seus serviços pela necessidade constante da sociedade recorrer a elles, é a sua poderosa influencia, não só na prosperidade e riqueza das nações, como no progresso intellectual e moral dos povos,

²⁶⁴ Bernardino Machado. *A Universidade e a Nação* (Coimbra: M. Reis Gomes, 1904), 5-8.

²⁶⁵ Interessa-nos o processo de formação dos técnicos que vão trabalhar nos quadros do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria ou nas Repartições de Obras Municipal, no entanto este assunto ultrapassa o âmbito desta tese, remetemos para as referências bibliográficas o aprofundamento destas questões e apresentamos apenas a principais reformas do ensino quer ao nível da Universidade, do ensino da engenharia, do ensino profissional e dos arquitetos, sem nos debruçarmos exaustivamente sobre as razões e consequências destas reformas. Entre outros exemplos veja-se: Rómulo de Carvalho, *História do Ensino em Portugal* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1986); Joaquim Ferreira Gomes, *Estudos para a história da Educação em Portugal no século XIX* (Coimbra: Livraria Almedina, 1980); Marta Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* (Lisboa: ICS, 2009); Artur de Magalhães Basto, *Memória histórica da Academia Politécnica do Porto* (Porto : Universidade do Porto, 1987); Maria Marques Calado, “A Cultura Arquitectónica em Portugal 1880-1920. Tradição e inovação.” (Dissertação de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2003), Ana Isabel Ribeiro, *Arquitectos Portugueses: 90 anos de vida associativa. 1863-1953*. (Porto: FAUP Publicações, 2002); Maria Helena Lisboa, *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico : 1836-1910* (Lisboa: Colibri : IHA - Estudos de Arte Contemporânea, 2007).

*libertando-os da escravidão da miseria, e tornando-se assim uma condição forçosa da civilização a que temos chegado. Com efeito, de tal sorte existem encadeados e emparelhados estes factos, que o estado de adiantamento ou atrazo da profissão do engenheiro em qualquer povo é um indicador seguro do adiantamento ou atrazo do mesmo povo no campo industrial aberto á sua actividade.*²⁶⁶

Desde o final do século XVIII que a par com uma política de obras públicas se tinha começado a introduzir o moderno ensino da engenharia criando, em janeiro de 1790, a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho²⁶⁷. Admitia alunos com a cadeira de matemática da Academia Real da Marinha,²⁶⁸ ou da Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, e formava oficiais das várias armas e de engenharia militar. Para além da escola o decreto criava o Real Corpo de Engenheiros, um corpo que agrupava os oficiais engenheiros ao serviço da Corte e que deveria vir a ser regulado por regulamento próprio. Este corpo, ao contrário do modelo francês não se dividia entre engenharia militar e civil. Reunia antes todos os técnicos, mesmo os técnicos sem formação militar como os estrangeiros formados na École des Ponts et Chaussées de França, ou os técnicos formados nas Faculdades de Matemática e de Filosofia da Universidade de Coimbra²⁶⁹

A criação destas duas faculdades pelo marquês de Pombal em 1772 acompanhava as reformas do ensino em curso na Europa, introduzindo o ensino científico e experimental. Para além das faculdades foi necessário construir um conjunto de equipamentos anexos como o Laboratório, o Jardim Botânico e o Observatório Astronómico,²⁷⁰ que permitiram introduzir novas cadeiras de carácter mais técnico, como Botânica e Agricultura, Zoologia e Mineralogia em 1791, Metalurgia,

²⁶⁶ João Chysostomo de Abreu e Sousa "Progressos das sciencias e das artes com relação á engenharia civil nos fins do século XVIII", *Revista das Obras Publicas e Minas*. III, (1872): 58.

²⁶⁷ Instituída pela rainha D. Maria por Carta de Lei de 2 de Janeiro de 1790. "Carta de Lei de 2 de Janeiro de 1790", *COLP. Legislação de 1775 a 1790*. (1828): 578.

²⁶⁸ Esta escola criada em a 5 de Agosto de 1779 substituiu a Aula Militar da Corte.

²⁶⁹ Sobre a formação deste corpo ver Carlos Martins, "O programa de obras públicas para o território de Portugal Continental, 1789-1809 : intenção política e razão técnica : o porto do Douro e a cidade do Porto." Volume 2. (Dissertação de doutoramento, Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014), 609.

²⁷⁰ O Laboratório Químico foi construído entre 1773 e 1777, o Jardim Botânico começou a ser construído em 1772 e as obras decorreram até ao início do século XIX enquanto o Observatório Astronómico começou a ser construído também em 1772, no enquanto o projeto proposto revelou-se demasiado dispendioso e as obras foram abandonadas em 1775. O edifício definitivo do Observatório acabou por ser construído no pátio do Paço das Escolas entre 1790 e 1799.

Hidráulica e Astronomia Prática em 1801. A introdução destas cadeiras inseria-se também, na política de reforma da administração do território, encetada por Maria I a partir da reforma das comarcas e deu origem ao já referido alvará régio de 9 de junho de 1801, conhecido por Lei dos Cosmógrafos por dotar cada comarca de um matemático. Esta medida visava não só dotar a administração pública de quadros técnicos mas também fomentar a frequência dos estudos superiores da Universidade.²⁷¹ Estes técnicos para além de terem os conhecimentos necessários para dirigir e projetar as Obras Públicas necessárias às comarcas estavam habilitados para fazerem o levantamento do cadastro da comarca e assim auxiliavam os levantamentos em curso da Carta Geográfica do Reino sob direção de Francisco António Ciera. Além de crucial para a definição de uma estratégia de fomento do Reino o levantamento do cadastro permitia otimizar a cobrança das sizas.

Após a promulgação do diploma as invasões francesas e a transferência da corte para o Rio de Janeiro impediram a sua implementação, inviabilizando também a persecução da reforma dos estudos universitários. Pese embora a interrupção destas reformas prosseguiu a sedimentação do corpo de engenheiros, aprovando-se em 2 de fevereiro de 1812 o Regulamento do Real Corpo de Engenheiros²⁷².

Interessa no entanto realçar que a política de Obras Públicas lançada por D. Maria I do final do século XVIII, distribuindo engenheiros militares por um conjunto significativo de obras estratégicas de fomento das comunicações do reino, relançou o papel social do engenheiro. Realçado pelo contributo de José Manuel Carvalho Negreiros que depois de ter proposto um regulamento para o Real Corpo de Engenheiros²⁷³, iniciou em 1904 uma publicação periódica da qual só se conhecem três fascículos intitulada *Engenheiro Civil Português*, evidenciando a importância da

²⁷¹ Uma das principais razões da reforma da Universidade era a necessidade de dar resposta à falta de saídas profissionais. Universidade De Coimbra *Estatutos da Universidade de Coimbra* (Coimbra Regia Officina Typografica, 1772) 146-150.

²⁷² Elaborado por D. Miguel Pereira Forjaz, *Regulamento Provisional do Real Corpo de Engenheiros* (Lisboa: Imprensa Régia, 1812).

²⁷³ José Manuel Carvalho Negreiros, *Reprezentação que Serve de Introdução para se Projectar hum Regulamento para o Real Corpo de Engenheiros Cíviz e Todas as suas Dependências* (Lisboa: BNL, Secção XIII – Manuscritos, ms. 3558 e 3756, 1796); Antes tinha escrito um tratado de arquitetura dividido em 5 volumes escrito em 1792, com correções de 1797 denominada *Jornada pelo Tejo* (Lisboa: Biblioteca da Ajuda, 1792).

vertente civil nas obras de engenharia mais próxima do tradicional entendimento de arquitetura.²⁷⁴

O Regime Liberal, consciente da importância do ensino para prossecução da sua política de fomento e desenvolvimento interno, entendendo a instrução pública no sentido formativo da nova sociedade liberal para quem o próprio regime devia servir, iniciou uma reforma profunda do ensino.²⁷⁵ Neste sentido encetou a criação de escolas primárias e de liceus que formariam os novos cidadãos, e fundamentalmente, a reforma do ensino superior, preparando novos técnicos para projetar e dirigir as obras que fomentariam o mercado interno.

Esta reforma começou a ganhar forma e a materializar-se a partir de Outubro 1835,²⁷⁶ quando surgiu o Conselho Superior de Instrução Pública, presidido pelo ministro do Reino Rodrigo da Fonseca Magalhães e composto por mais doze eminentes liberais. As suas primeiras medidas centraram-se na Universidade.²⁷⁷ O objetivo era aproximá-la das novas necessidades, nomeadamente formando os novos quadros técnicos da administração pública. Neste sentido propunham a fusão das Faculdades de Cânones e de Leis numa única Faculdade de Direito, suprimindo a Faculdade de Teologia, cujo ensino seria remetido para os Seminários, ampliando os currículos com cadeiras como Economia Política, Direito Constitucional, Administrativo e Comercial. As faculdades de Filosofia e Matemática eram

²⁷⁴ Logo no primeiro volume definia a nova categoria de engenheiro civil: "A palavra Engenheiro he synonyma de Architecto; até certo tempo se disse Architecto civil, e Architecto Militar; ainda hoje se diz Architectura Civil e Architectura Militar; por tanto, o Engenheiro Civil, significa hum Architecto Scientifico, que tem, ou se suppoem ter todos os conhecimentos precisos relativos á sua Profissão." E em toda a obra o destaque era dado à ciência que como veremos se torna a característica fundamental da formação dos engenheiros e será responsável pela secundarização do papel do arquiteto nas novas Obras Públicas ao longo do século XIX. José Manuel Carvalho Negreiros *Engenheiro Civil Português*, Volume IV (1804): 16.

²⁷⁵ Sobre a importância da reforma do ensino no sentido formativo da nova sociedade liberal ver, Luís Reis Torgal e Isabel Nobre Vargues "Vintismo e instrução Pública: imobilismo, reformismo e revolução", *Biblos*, 59 (1983): 433-441, Luís Reis Torgal e Isabel Nobre Vargues, *A Revolução de 1820 e a Instrução Pública* (Porto: Paisagem, 1984) e Luís Reis Torgal "A Instrução Pública", in *História de Portugal. O Liberalismo (1807-1890)*, dir. José Mattoso, vol.5 (Lisboa: Editorial Estampa, 1993).

²⁷⁶ Antes, em 1821 tinha sido constituída no parlamento uma Comissão de Instrução Pública, com funções de estudo das propostas apresentadas, contudo pouco foi feito face à instabilidade política.

²⁷⁷ De referir que no ano anterior a estas medidas tinham sido extintos os privilégios da Universidade. Por decreto de 23 de maio de 1834 tinha sido suprimido o foro académico que correspondia a um regime jurídico privativo da Universidade. Tinham ainda sido extintos os Colégios de S. Pedro e de S. Paulo pelo decreto de 16 de julho; a 5 de maio tinha sido retirada a autonomia financeira da Junta da Fazenda da Universidade e no dia 18 de setembro esta Junta foi extinta e o seu património integrado no erário público.

reduzidas aos preparatórios da faculdade de Medicina, transferindo o ensino científico para um novo Instituto de Ciências Físicas e Matemáticas a criar em Lisboa. Este instituto prepararia os técnicos do Estado, ministrando os cursos de Engenharia Civil e Militar, de Marinha, de Pilotagem e de Comércio. Embora promulgada²⁷⁸ esta reforma foi pouco tempo depois suspensa pelo novo ministro Mouzinho de Albuquerque.²⁷⁹

Em resposta a Universidade, reconhecendo a necessidade urgente de uma reforma, apresentou pela mão do vice-reitor José Alexandre de Campos, a sua proposta, a qual foi promulgada a 5 de dezembro de 1836²⁸⁰. Embora tenha mantido a Faculdade de Teologia criava à semelhança da reforma anterior uma nova Faculdade de Direito munida das cadeiras de Economia Política e Direito Administrativo. Na Faculdade de Matemática introduziu as cadeiras de Arquitetura Civil, Militar e Subterrânea, de Física dos Líquidos e Arquitetura Hidráulica e de Artilharia. Na Faculdade de Filosofia acrescentou um 5º ano e criou dois cursos especiais de Agricultura e Economia Rural e Tecnologia, para além de tornar obrigatória uma cadeira de Matemática e uma de Medicina.²⁸¹

Acrescentava contudo e de forma algo inusitada mas significativamente tentando afirmar a importância da Universidade na conformação da administração liberal que:

²⁷⁸ Decreto de 7 de Novembro de 1835. COLP. Desde 1 Agosto de 1834 até 31 dezembro de 1835 (1836): 403.

²⁷⁹ Suspensas pelo decreto de 2 de dezembro de 1835. Ironicamente Mouzinho de Albuquerque tinha proposto algumas destas reformas em *Ideias sobre o estabelecimento da instrução pública, dedicadas à nação portuguesa, e oferecidas a seus representantes*, escrito enquanto esteve exilado em Paris, nomeadamente a criação em Lisboa de estabelecimentos de ensino Superior. Justificou contudo a suspensão pelos “fundados protesto e reclamações da Universidade de Coimbra, e outras alegações e representações atendíveis”.

²⁸⁰ Cumpre chamar a atenção que para além desta reforma do ensino superior a Reforma Geral dos Estudos delineada pelo vice-reitor José Alexandre de Campos e promulgada por Passos Manuel em 1836, incluía também a reforma do ensino primário (decreto de 15 de novembro) e do ensino secundário (17 de novembro). O Plano dos *Lyceos Nacionaes* determinava a criação um Lyceu em cada capital de distrito e dois em Lisboa. Em Coimbra o antigo Colégio das Artes foi transformado no *Lyceu de Coimbra*, constituindo assim uma exceção perante os seus congéneres. A portaria de 10 de outubro determinava mesmo que o reitor da Universidade seria também reitor do liceu de Coimbra com todas as funções e prerrogativas correspondentes, acresce que os professores do Liceu foram incorporados no estabelecimento universitário comparados aos lentes da Universidade.

²⁸¹ José Silvestre Ribeiro, *Historia dos estabelecimentos scientificos litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da monarchia*, vol. 9. (Lisboa : Academia Real das Ciências, 1881), 119-122.

O curso da Faculdade de Mathematica, será considerado como suficiente habilitação para os Cargos e Officios em que fôr requerida Carta de Engenheiro Civil, ou Militar, assim como para os postos das differentes armas do Exercito e da Armada, e bem assim para todos os Officios e Empregos de Fazenda para que em igualdade de circunstancias, serão preferidos aquelles que juntarem Carta de Formatura nesta sciencia.

*[...] Para todos os Cargos da Administração Geral, serão especialmente attendidos aquelles que tiverem Carta de Formatura em Filosofia.*²⁸²

Esta medida foi imediatamente contestada e em 1840 a portaria de 9 de setembro alterou o plano curricular da Faculdade de Matemática substituindo a cadeira de Arquitetura Civil, Militar e Subterrânea por uma cadeira de Geometria Descritiva, Geodesia e Arquitetura.²⁸³

A reforma do ensino da engenharia só seria decretada no ano seguinte e, à revelia da Universidade²⁸⁴, implantando um novo tipo de ensino profissionalizante de nível superior, o ensino politécnico, inspirado no modelo Francês da École Polytechnique de Paris e, significativamente, pelo ministério da Guerra. Substituindo a Academia Real da Marinha e introduzindo-lhe novos métodos de ensino e novas cadeiras, (como a Economia Política) era criada pelo decreto de 11 de janeiro de 1837 a Escola Politécnica de Lisboa. Tinha como objetivo “(...)habilitar alunos com os conhecimentos necessários para seguirem os diferentes cursos das Escólas de aplicação do Exercito, e da Marinha; oferecendo ao mesmo tempo os meios de propagar a instrução geral superior, e de adquirir a subsidiaria para outras profissões scientificas”²⁸⁵. Compreendia cinco cursos: um geral e quatro

²⁸² Artigos 108º e 109º do decreto de 5 de dezembro de 1836.

²⁸³ Para mais devemos notar que nesta época uma das grandes fragilidades da Universidade também se devia à falta de professores, com efeito quando a Universidade reabriu em outubro de 1835 quatro cadeiras da Faculdade de Matemática tiveram de ser confiadas a Agostinho José Pinto de Almeida por ser o único doutor em Matemática (Geometria e duas cadeiras Astronomia Teórica e Prática) só a 16 de junho de 1836 foram enviados dois lentes da Academia da Marinha, Filipe Folque e João Gonçalo de Miranda Peleão para auxiliarem Agostinho Pinto de Almeida nos atos desse ano. Agostinho Pinto de Almeida era ainda Diretor das Obras do Mondego e do Distrito de Coimbra, para além de ter assumido a presidência da Câmara Municipal de Coimbra entre 22 de maio de 1834 e 29 de setembro de 1834., José Silvestre Ribeiro, *Historia dos estabelecimentos...*:116.

²⁸⁴ Marta Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* ...51.

²⁸⁵ “Decreto de 11 de Janeiro de 1837”, *COLP*, 1º Semestre de 1837 (1838): 52.

preparatórios, dos quais destacamos o curso preparatório para Oficiais de Estado Maior, e de Engenharia Militar; assim como Engenheiros Civis.²⁸⁶

No dia seguinte um novo decreto do ministro Sá da Bandeira transformava a antiga Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho na nova Escola do Exército²⁸⁷, que habilitava os militares para as várias Armas e para o Corpo de Estado-maior. Exigia a aprovação prévia de um dos cursos da Escola Politécnica ou do curso da Faculdade de Matemática de Coimbra.

Estes dois decretos definiam a nova formação dos técnicos engenheiros. À imagem da Politécnica francesa a escola portuguesa pretendia fornecer os preparatórios nas várias ciências e artes, completados pelo curso da Escola do Exército que ministrava o ensino especializado nas várias áreas. O desenvolvimento da engenharia dentro do Ministério da Guerra, para além de ter a vantagem de *escapar* ao controlo da Universidade, permitia a inserção destes técnicos numa estrutura já estabilizada e bem implantada no território e fundamentalmente fortemente centralizada²⁸⁸.

No dia seguinte, Passos Manuel extinguiu a antiga Academia da Marinha e Comércio do Porto e criava em sua substituição a Academia Politécnica do Porto. Especializada nas ciências industriais tinha ainda como objetivo “formar: 1º os Engenheiros Civis de todas as classes, taes como os Engenheiros de minas, os Engenheiros construtores, e os Engenheiros de pontes e estradas; (...)”²⁸⁹. Destacava-se da congénere de Lisboa por se encontrar separada da formação militar e estar mais vocacionada para a formação civil e industrial. O leque curricular era fornecido em parceria com outras instituições de ensino da cidade. Por exemplo a cadeira de Arquitetura Civil era ministrada na Academia Portuense de Belas Artes e a de Aritmética e Geometria era lecionada no Liceu Nacional do Porto.

²⁸⁶ Os outros três cursos preparatórios correspondiam à base para Oficiais de Artilharia, Oficiais da Marinha e Engenheiros Construtores de Marinha.

²⁸⁷ “Decreto de 12 de Janeiro de 1837”, *COLP*, 1º Semestre de 1837 (1828): 82-89.

²⁸⁸ Com efeito uma das primeiras dificuldades no desenvolvimento da política de obras pública encetada por D. Maria I tinha sido a inexistência de um corpo estabilizado e coeso de técnicos. Carlos Martins, *O programa de obras públicas...*, vol II, 603.

²⁸⁹ “Decreto de 13 de Janeiro de 1837” *COLP* 1º Semestre de 1837 (1838): 94.

O ensino também estava dividido em três anos preparatórios de ensino científico geral, seguido dos cursos especiais. Visava preparar os Engenheiros Civis de todas as classes dividindo-os em Engenheiros de Minas, Engenheiros Construtores e Engenheiros de Pontes e Estradas e ainda, oficiais de Marinha, Pilotos, Comerciantes, Agricultores, diretores de Fábricas e Artistas.

De salientar apenas que o decreto que constituiu a Escola do Exército no seu artigo 40º definia que “Os Cursos de Estudos Militares, estabelecidos pelo presente Decreto para Officiaes do Corpo de Estado Maior, e das Armas de Engenharia, e de Artilheria, são as únicas habilitações para entrar naquelle Corpo, e nestas Armas.” Com efeito os engenheiros civis formados pela Politécnica do Porto não foram admitidos no Corpo Real dos Engenheiros e encontravam grandes resistências ao ingresso na Escola do Exército.²⁹⁰

Em 1859, o mesmo decreto²⁹¹ que extinguiu o Conselho Superior de Instrução Publica (subordinado à Universidade), substituindo-o por um Conselho Geral de Instrução Publica²⁹² (com sede em Lisboa e na dependência direta do Ministro do Reino), transferia a Escola Politécnica do Ministério da Guerra para o Ministério do Reino. Depois de ter conseguido ganhar destaque e afirmar o ensino politécnico em alternativa ao Universitário, pretendia-se tornar civil o ensino politécnico e alarga-lo a todas as ciências físicas e matemáticas. Neste sentido acrescentou-se aos currículos

²⁹⁰ Apesar do artigo 140º do decreto de 20 de setembro de 1844 estipular que “Os cursos preparatório para admissão na Escola do Exército poderão ser estudados na Academia Polytechnica do Porto; e na concessão das licenças aos Militares, que pretenderem estudar alguns destes cursos, serão igualmente consideradas a Escola Polytechnica de Lisboa e a Academia Polytechnica do Porto”, na prática só depois do decreto de 2 de junho de 1873 as disciplinas da Academia Politécnica passaram a ser consideradas preparatórios para a Escola do Exército. “Decreto, 20 de setembro de 1844”, *COLP*, ano 1844 (1845): 325.

²⁹¹ “Decreto de 7 de junho de 1859”, *COLP*, anno 1859 (1860): 328.

²⁹² Significativamente este novo conselho não ficava dependente da Universidade e seria composto por professores dos diversos estabelecimentos de ensino ou sócios da Academia Real das Ciências de Lisboa. O primeiro nomeado a 7 julho de 1859 era composto pelo Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Bento Rodrigues, o Professor da Faculdade de Direito Adrião Pereira Forjaz de Sampaio, o Professor da Faculdade de Filosofia José Maria D’Abreu, o Professor Jubilado da Escola Politécnica, João Ferreira Campos, o Professor do Curso Superior de Letras António Feliciano de Castilho, o Bacharel de Medicina António Ferreira Macedo Pinto, o Professor do Curso Superior de Letras Luiz Augusto Rebelo da Siva, vogais extraordinários D. José Maria Corrêa de Lacerda, o Professor Jubilado da Academia Politécnica do Porto Barão de Castello de Paiva, o Professor da Escola Medico-cirurgica de Lisboa José Eduardo de Magalhães Coutinho e o Professor da Escola Politécnica João Andrade Corvo. José Silvestre Ribeiro, *Historia dos estabelecimentos ...* vol.11, 218.

da escola uma nova cadeira de Geometria Descritiva Pura e uma de Química Orgânica e, deixava-se a possibilidade da escola alterar os cursos. Acresce que já em 1854 tinha sido construído o Observatório Meteorológico e em 1858 o Museu de História Natural da Academia das Ciências tinha passado para a sua dependência. Embora tivesse perdido a tutela militar, duas décadas depois destas reformas a maioria dos alunos continuava a ser militar.²⁹³

Podemos considerar que a par com esta transferência se iniciou uma tentativa de fomentar o ensino da engenharia civil vertido na reforma da Escola do Exército de 1863,²⁹⁴ que separou pela primeira vez o curso de Engenharia Civil do de Engenharia Militar e introduziu o sistema de frequência sem internato. De salientar ainda a intenção apontada de criar cursos específicos para os lugares de administração militar e para condutores de obras públicas.

No ano seguinte, como referido, foi constituído pela primeira vez um corpo técnico de serviço exclusivo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o Corpo de Engenharia Civil²⁹⁵. Alegando-se o exemplo de Piemonte, da Bélgica, da Holanda e de alguns estados da Alemanha como exemplos de territórios pequenos, mas com divisões claras de serviços técnicos indispensáveis para a sua boa administração, defendia-se para o caso nacional a divisão do Real Corpo de Engenheiros num corpo de engenharia militar ao serviço do exército e um de engenharia civil a cargo do Ministério das Obras Publicas Comercio e Industria²⁹⁶. O corpo então criado seria apenas um, embora dividido nas várias secções que

²⁹³ José Silvestre Ribeiro, *Historia dos estabelecimentos* ...vol.12, 290.

²⁹⁴ "Decreto, 24 de dezembro de 1863", *COLP*. Anno 1863 (1864): 826-835.

²⁹⁵ Defendia João Chrysosotomo de Abreu: "a organização de um corpo de engenharia civil póde ser de incalculável utilidade para o páiz, se for acompanhada, como é de esperar, de todas as condições e medidas capazes de a fazer prosperar." Considerandos do decreto de 3 de outubro de 1864. "Decreto, 3 de outubro de 1864, *COLP*. Anno 1864 (1865): 776.

²⁹⁶ Desde 1846 que João Luís Lopes defendia a transformação do Real Corpo de Engenheiros num "Corpo de Engenharia Nacional" com subdivisões de acordo com os vários ramos da engenharia, para além de propor a criação de um ministério independente, anexo ao Ministério do Reino ou ao Ministério da Guerra, mas com o objetivo exclusivo dos "Trabalhos Públicos", incumbido de apreciar todos os projetos e planos de construção, desde os promovidos pela Administração Central aos privados, o ministério foi criado seis anos depois mas o corpo tardou a surgir. João Luís Lopes, *Memória sobre o Corpo d'Engenharia em Portugal, sobre a Nova Organização de que carece, para os Melhoramentos Sociais do Paiz, oferecida aos senhores officiais desta distincta corporação* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1846).

compunham as obras civis - as obras públicas, as minas, as águas e floresta e a geografia e telegrafia. Complementarmente criava um corpo auxiliar de arquitetos e outro de condutores de obras públicas.

Depreende-se que a criação deste corpo dependia da formação de técnicos civis, nos vários ramos das obras civis, bem como da formação de arquitetos e de condutores para as Obras Públicas. A reforma do ano anterior da Escola do Exército tinha autonomizado a Engenharia Militar e evocado a possibilidade da constituição de um curso de Condutores de Obras Públicas. Contudo a formação destes técnicos só foi instituída nos estabelecimentos de ensino industrial de Lisboa e do Porto a partir de 1864. Apesar do Ministério da Guerra ter aberto a Escola do Exército à Engenharia Civil, não prescindia de manter o corpo dos técnicos responsáveis pelas Obras Públicas da Nação com carácter militar. Quatro anos depois o corpo foi extinto e reatada a anterior organização do Corpo dos Engenheiros. Como reação à extinção deste corpo, surgiu em janeiro de 1869 a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, que assumiu um papel fundamental na divulgação e discussão dos avanços da engenharia nacional.

Só quase no final do século se voltará a propor a criação de um corpo específico para o serviço das Obras Públicas, desta vez propondo a constituição de um corpo misto²⁹⁷, composto por engenheiros civis e engenheiros militares que estivessem ao serviço no Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria. O ministro Emídio Navarro defendia que os futuros engenheiros civis deviam ser habilitados com as cadeiras de Balística Elementar, de Armamento, Tática e Comunicações Militares e de Fortificação, servindo de reserva em caso de guerra. Evocava ainda a necessidade de uniformizar o ensino nas várias escolas nacionais, mas apesar das intenções deste ministro formado em Direito, logo desconhecendo as implicações destas alterações,

²⁹⁷ Segundo os considerandos da lei de 24 de julho de 1886: “Os engenheiros militares, que passarem a vida em trabalhos de engenharia civil, deixarão, de facto, do ser militares e idoneos para os grandes commandos, como os engenheiros civis, que passassem a vida a construir casamatas, trincheiras, reductos e outros trabalhos normaes de engenharia militar, deixariam de ser aptos para superiormente dirigirem as grandes obras e trabalhos das especialidades da engenharia civil.” “Decreto, 24 de julho de 1886”, *COLP*, anno 1886 (1867): 430.

não se verificou nem a introdução destas cadeiras nos cursos civis, nem tão pouco a tentativa de uniformizar os seus currículos.

A Academia Politécnica tinha sido reformulada pelo ministro Augusto Cesar Barjona de Freitas em 1885²⁹⁸ pouco antes de extinta a Engenharia Distrital, principal destino dos engenheiros formados por esta escola. O objetivo era aumentar a especialização nas áreas da engenharia em detrimento da vertente industrial²⁹⁹ e tinha aumentado para seis anos os cursos de Engenharia Civil de Obras Públicas, de Minas e Industriais, dando maior ênfase aos ramos da construção de vias, construções hidráulicas, mecânica e administração de obras públicas. Tinha introduzido cadeiras novas como: Geometria Descritiva, Mecânica Geral e Cinemática, Mineralogia e Geologia, Metalurgia e Arte de Minas, Química Orgânica e Química Inorgânica. Enquanto as cadeiras de Mecânica Aplicada e Construções Civis tinham sido desdobradas em três novas cadeiras.

As reformas subsequentes da Escola do Exército também começaram a dar maior relevo à Engenharia Civil e fundamentalmente à Construção. A reforma de 1894, em consonância com o desenvolvimento da política de construções de edifícios de Bernardino Machado, aumentou o número de anos do curso de engenharia civil³⁰⁰, igualando-o ao de Engenharia Militar e introduziu-lhe uma cadeira autónoma de Arquitetura e Construções Civis, Estereotomia e Serviços de Obras Públicas.

Em grande medida pela abertura de outros ramos como a eletricidade, as telecomunicações e a química, com a implantação da República surgiu uma nova

²⁹⁸ “Decreto, lei de 10 de setembro de 1885”, *COLP*. Anno 1885 (1886): 366-369.

²⁹⁹ De notar que o decreto de 30 de dezembro de 1852 tinha criado o ensino industrial, com o Instituto Industrial de Lisboa e a Escola Industrial do Porto de que aludiremos mais à frente.

³⁰⁰ Agregou o curso de minas passando o curso a designar-se Engenharia Civil e de Minas, o curso de Engenharia de Minas tinha sido criado na anterior reforma de 30 de outubro de 1892. “Decreto, 23 de agosto de 1894” *COLP*. Anno 1902 (1903): 757-768.

escola civil, o Instituto Superior Técnico, criado a partir do Instituto Industrial e Comercial de Lisboa pelo decreto de 23 de maio de 1911.³⁰¹

A nova escola lecionava os cursos superiores de Engenharia de Minas, Civil, Mecânica, Eletrotécnica, Químico-industrial, para além dos cursos elementares de Condutores de Minas e Condutores de Obras Públicas. Manteve-se a divisão em curso geral com a duração de dois anos, compreendendo as cadeiras de Ciências Físicas e Químicas, Matemática, Geometria e Desenho e os cursos especiais onde era lecionada cada especialidade. O curso de Engenharia Civil lecionava cadeiras novas como a Engenharia Sanitária, a Contabilidade Industrial, o Direito Industrial e a Estatística, para além de haver o desdobramento das cadeiras relativas a Hidráulica³⁰² e a Construções.³⁰³ Para além destas cadeiras previa-se o ensino experimental nos laboratórios e nas oficinas. Depois de concluídas todas as cadeiras era obrigatório um tirocínio de pelo menos seis meses, um projeto-estudo da especialidade do seu curso e um exame final sobre a matéria de três das cadeiras da sua especialidade.

Paralelamente, a Academia Politécnica do Porto também foi extinta no contexto da implantação da República, sendo parcialmente integrada na Faculdade de Ciências da Universidade do Porto até à criação em 1915 da Faculdade Técnica que concentrou os cursos de Engenharia.³⁰⁴ Os novos cursos continuavam a ser compostos por estudos preparatórios com a duração de três anos, cujas cadeiras eram lecionadas na Faculdade de Ciências e por mais três anos para o ensino das especialidades (Engenharia Civil³⁰⁵, de Minas, Eletrotécnica e Químico-Industrial)

³⁰¹ A Escola do Exército, então denominada Escola de Guerra passou a ministrar apenas o curso de Engenharia Militar.

³⁰² Com 4 cadeiras, a saber: Hidráulica geral; Geologia aplicada e Hidrologia; Distribuição de Águas e Saneamento e Hidráulica Agrícola; Hidrografia, Trabalhos Hidráulicos, Portos de mar e Faróis.

³⁰³ Com 4 cadeiras: Resistência de Materiais aplicada às construções civis; Processos gerais de Construção; Resistência aplicada; Construções Civis e Industriais

³⁰⁴ Organizada pelo Decreto nº 2 103 de 27 de novembro de 1915, *DG*, nº 244, I Série, 1312-1314.

³⁰⁵ O curso de Engenharia Civil era composto na parte preparatória pelas cadeiras de Álgebra, Geometria Analítica e Trigonometria Esférica; Geometria Descritiva e Estereotomia, Química, Desenho Rigoroso; Cálculo Diferencial, Integral e das Variações; Física dos Sólidos e dos Fluidos; Análise Química Qualitativa, Desenho Topográfico, Mecânica Racional, Acústica, Ótica e Calor, Eletricidade, Mineralogia e Geologia, Desenho de Máquinas. Seguido do curso especial com as cadeiras de Geodesia Prática e Topografia;

lecionadas na nova Faculdade Técnica. Para além do ensino teórico todos os cursos eram complementados com o ensino prático nos laboratórios e nas oficinas constituídas na escola, para além de preverem trabalhos externos em serviços do Estado, nomeadamente nas Obras Públicas.

Curiosamente, de acordo com Alfredo Bensaude (reformador do antigo Instituto Industrial e 1º diretor do Instituto Superior Técnico), o objetivo da nova escola era, ao contrário do que até aqui se tinha defendido, criar engenheiros para a indústria, considerando que não se poderia aumentar mais os quadros do Estado. Assistimos assim a uma reviravolta no ensino da engenharia, pela primeira vez independente das necessidades das Obras Públicas do Estado e voltado para o mercado particular. Em consonância com a política da I República que quase abandonou a política de fomento material do País.

Mas no essencial estas escolas seguiram a estrutura anterior organizada em dois níveis de ensino, sem descurar o ensino prático e o tirocínio. Ao nível dos currículos assistiu-se à introdução de uma formação mais especializada, inclusive no ensino preparatório. Ressalta as tentativas de acompanhar a evolução técnica quer ao nível das construções, introduzindo os novos sistemas construtivos, quer ao nível das novas tecnologias introduzindo os novos ramos da engenharia.

Em jeito de conclusão há que assinalar a importância que teve o estabelecimento do ensino da engenharia no contexto militar. Para além do enquadramento perfeito entre a reforma social e o regime militar, que assentava na progressão pelo mérito e não pelos privilégios de nascença, a estrutura militar perfeitamente profissionalizada facilitava a procura da nova escola onde havia uma carreira garantida. Por outro o espírito de obediência e de disciplina, bem como a submissão

Materiais e Processos Gerais de Construção; Resistência de Materiais e Estabilidade de Construções; Hidráulica Geral e Máquinas Hidráulicas; Economia Política e Contabilidade; Construções Cíveis e Higiene Técnica; Hidráulica Urbana e Agrícola; Máquinas Elétricas; Geradores e Máquinas de Vapor; Visitas, Projetos e Oficinas; Estradas e Caminhos-De-Ferro; Rios e Canais e Trabalhos Marítimos; Cimento Armado e Pontes; Máquinas Térmicas; Legislação de Obras Públicas; visitas e projetos. "Decreto nº 2 103 de 27 de novembro de 1915", DG, nº 244, I Série, 1312-1314.

a regras e a ordens que caracterizava os oficiais, tornou-se determinante no desenvolvimento da política de Obras Públicas.³⁰⁶

O ensino profissional ao serviço das obras públicas

Pouco depois de criado o Ministério das Obras Públicas Comércio e a Indústria, o ministro Fontes Pereira de Melo lembrava que “A protecção concedida á industria fabril, de que não fizer parte a educação profissional, e a viação rápida e barata, será sempre incompleta, e talvez mais arriscada do que proveitosa”³⁰⁷ e neste sentido criava o Instituto Industrial de Lisboa e a Escola Industrial do Porto.³⁰⁸ Estes novos estabelecimentos, dependentes do novo ministério e não do Ministério do Reino, como os restantes estabelecimentos de ensino, testemunham a nova visão utilitária do ensino, considerado a par com a melhoria das comunicações do reino, como os meios para o Estado contribuir para o fomento económico do país.³⁰⁹

Além da indústria e do comércio também o serviço das Obras Públicas carecia de técnicos com formação especializada, mas não superior, para a condução dos trabalhos no terreno. A portaria de 3 de setembro de 1860 do ministro Tiago Veloso Horta, evocando que “os condutores são os intermediários indispensáveis entre o engenheiro e operario, e que como taes devem possuir habilitações especiais theoricas e praticas”, nomeava uma comissão para organizar um plano de estudos para estes técnicos, mas enquanto o mesmo não fosse aprovado fixava como habilitações mínimas a aprovação em Gramática Portuguesa, Aritmética, Geometria Elementar, Noções de Álgebra, de Trigonometria, Levantamento de Plantas, Desenho Topográfico e Processos de Cálculos da Cubatura das Terraplanagens.

³⁰⁶ Sobre a importância do carácter militar da escola do exército na formação dos novos oficiais engenheiros ver Marta Macedo, *Projectar e Construir a Nação...*, 43-63.

³⁰⁷ “Decreto de 30 de Dezembro de 1852” *COLP*. Anno de 1852 (1853): 865.

³⁰⁸ O ensino industrial compreendia os três níveis de ensino (elementar, secundário e complementar) e pretendia formar toda a hierarquia de profissionais da indústria desde o diretor ao comum operário.

³⁰⁹ Cumpre também referir dentro desta perspectiva a criação em 16 de dezembro de 1852 do Instituto Agrícola de Lisboa, das escolas Regionais (Lisboa, Viseu e Évora) e das Quintas de Ensino. Em 1853 a escola de Viseu foi transferida para Coimbra.

Quatro anos depois e dois meses após a criação do primeiro Corpo de Engenheiros Civis, que previa um corpo auxiliar de Condutores de Obras Públicas, o ministro João Crisóstomo promulgou o decreto de 20 de dezembro de 1864 que reorganizou o ensino dos Institutos Industriais de Lisboa e do Porto³¹⁰ e criou novos cursos, dos quais destacamos aqueles mais vocacionados para os serviços das Obras Públicas, como o de Condutores de Obras Públicas, Condutores de Minas, Telegrafistas e Mestre-de-obras. Compostos por um arrojado leque de cadeiras³¹¹ das áreas da matemática, do desenho, da física e química, das construções e minas, estes cursos tinham, no caso dos condutores, um período de ensino prático em obras a designar.

Para além destas escolas, centralizadas nas duas principais cidades, reconhecia-se a necessidade de alargar o ensino profissional e industrial a outras cidades.³¹² António Augusto de Aguiar, em 1884 conseguiu reorganizar o ensino industrial e criar uma rede de Escolas de Desenho Industrial espalhadas pelo país (Coimbra, Covilhã, Caldas da Rainha, Portalegre, Tomar, Guimarães e Torres Novas) e três novas escolas em Lisboa e no Porto.³¹³ Nestas escolas, destinadas a preparar os mestres para as indústrias e para os ofícios necessários em cada localidade, o ensino era

³¹⁰ Para além dos dois Institutos o decreto de 20 de dezembro de 1864 previa a criação de três Escolas Industriais, nas cidades de província com maior desenvolvimento industrial como Guimarães, Covilhã e Portalegre. Estas escolas tinham um ensino de 1º grau com cursos diferentes dos previstos para Lisboa e do Porto, no entanto nem mesmo com uma menor exigência foi possível criar estas escolas. O decreto de 30 dezembro de 1869 apresentou uma reforma deste ensino reduzindo ainda mais as suas exigências mas continuou a não ser possível criar as escolas nas províncias. "Decreto, 20 de dezembro de 1864" *COLP*. Ano 1864, 955-963 e "Decreto, 30 dezembro de 1869" *COLP*. Ano 1869 (1879): 865-870.

³¹¹ 1º Cadeira- Aritmética, Álgebra, Geometria e Trigonometria e Desenho Linear, 2.º Geometria Descritiva Aplicada à Indústria, Topografia e Levantamento de Plantas e Desenho de Modelos e de Máquinas; 3.º Física e suas Aplicações às Artes, e à Telegrafia e Faróis; 4.º Química Aplicada às Artes, à Tinturaria e Estamparia; 5.º Mecânica Industrial e sua Aplicação à Construção de Máquinas, especialmente às de Vapor, Mecânica Aplicada às Construções; 6.º Construções Civas e Tecnologia Geral; 7.º Arte de Minas, Docimasia e Metalurgia; 8.º Desenho Arquitetónico e de Ornatos; 9.º Contabilidade, Princípios de Economia Industrial, Noções de Direito Comercial e Administrativo e Estatística; 10.º Língua Francesa e Inglesa.

³¹² De referir que para além das Escolas Industriais, as Academias de Belas Artes de Lisboa e do Porto também tinham como um dos seus principais objetivos formar os operários fabris e os artesãos ainda que numa vertente de formação mais artística e menos científica e técnica. É importante notar que em novembro de 1875 tinha sido nomeada uma comissão para propor a reforma do ensino das Academias e que uma das suas propostas tenha sido o alargamento do ensino do desenho a várias cidades, propondo a criação de escolas de desenho aplicado de forma a habitar os artesão e os oficinais das várias localidades. O projeto não teve seguimento mas em Coimbra foi criada com este mesmo intuito a Escola Livre das Artes do Desenho de Coimbra em outubro de 1878 que teve uma importância fundamental na formação dos operários e artesãos de Coimbra. Sobre esta escola ver Fernando Falcão Machado, "A Escola Livre das Artes do Desenho", *Arquivo Coimbrão*, XXVII-XVIII (1980):537-547.

³¹³ "Decreto 3, janeiro de 1884", *COLP*, Ano 1884 (1885): 1-2.

dividido em ensino elementar, destinado a crianças com idade inferior a 12 anos, e ensino industrial, organizado em três ramos: Desenho Ornamental³¹⁴, Desenho Arquitetural³¹⁵ e Desenho Mecânico.³¹⁶ Cabia a cada localidade escolher quais os ramos que mais se adaptavam às necessidades locais, em Coimbra fundou-se a Escola de Desenho Industrial Brotero³¹⁷ que entrou em funcionamento no dia 20 de fevereiro de 1885 com o ramo ornamental e arquitetural.³¹⁸

Pouco depois, o ministro Emídio Navarro ampliou estas escolas ao ensino comercial, separou o ensino industrial do ensino do desenho industrial e aumentou os currículos,³¹⁹ no entanto mantinham apenas o nível elementar, reservando os cursos especiais para os Institutos Industriais de Lisboa e do Porto, onde se incluíam os curso de Condutores de Obras Públicas, de Mestre de Obras, e de Desenhador.³²⁰ O curso de desenho do ramo arquitetural das escolas industriais e das escolas de desenho industrial, apesar de incluir cadeiras como Noções de Arquitetura, Desenho Rigoroso de Arquitetura e Ornato Arquitetónico, Composição e Elaboração

³¹⁴ Destinava-se aos ofícios que careciam do desenho como complemento da modelação, como pintores, estuadores, escultores, marceneiros, serralheiros, ourives, louceiros. “Decreto, 6 de maio de 1884” *COLP*. Ano 1884 (1885): 128.

³¹⁵ De acordo com o decreto destinava-se aos aprendizes de pedreiro, carpinteiros, mestre-de-obras, construtores navais, arquitetos, agrimensores entre outros. Incidia sobre o desenho geométrico e de perspectiva, estereotomia e corte das madeiras para construção, desenho arquitetural e ornato arquitetónico, desenho topográfico, desenho de cortes, plantas, perfis, projeções, detalhes e convenções do desenho. A reforma que se seguiu introduzida pelo decreto de 24 de fevereiro de 1888 retirou a referência a arquitetos. “Decreto, 6 de maio de 1884” *COLP*. Ano 1884 (1885), 128 e “Decreto, 24 de fevereiro de 1888”, *COLP*. Ano 1888 (1889):84.

³¹⁶ Destinava-se aos serralheiros, montadores, maquinistas, relojoeiros e telegrafistas. “Decreto, 6 de maio de 1884” *COLP*. Ano 1884 (1885): 128.

³¹⁷ Alterada a denominação pelo “Portaria, 5 Dezembro de 1884”, *COLP*. Ano 1884 (1885): 533. Sobre esta escola ver António Matoso Martinho, “A Escola Avelar Brotero (1884-1974). Contributo para a história do ensino técnico profissional” (dissertação de doutoramento, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1993)

³¹⁸ Foi nomeado diretor desta escola António Augusto Gonçalves, fundador e diretor da Escola Livre das Artes do Desenho, no primeiro ano só funcionou a cadeira de desenho elementar mas no segundo foram lecionadas as cadeiras de desenho de ornato, desenho geométrico, modelação, desenho arquitetónico, topográfico e de figura. António Matoso Martinho, “Professores Estrangeiros ao serviço da Escola Industrial Brotero (1888-1911)”, *Educação e Tecnologia, Revista do Instituto Politécnico da Guarda* (1997), 31.

³¹⁹ “Decreto 30 dezembro de 1886”, *COLP*, ano 1886 (1887):952- 862, regulamentadas pelo “decreto de 23 de fevereiro de 1888”, *COLP*, ano 1888 (1889):83- 93. Na sequência destes decretos e perante a afluência de alunos à Escola de Desenho Industrial Brotero, António Augusto Gonçalves, seu diretor solicitou a transformação para Escola Industrial e a ampliação dos currículos. O Decreto de 10 de janeiro de 1889 autorizou esta ampliação.

³²⁰ O decreto de 23 de setembro de 1887 definia a organização dos Institutos Industriais e Comerciais e o decreto de 3 de fevereiro de 1888 estabelecia o Regulamento dos Institutos Industriais e Comerciais de Lisboa e do Porto. “Decreto 23 setembro de 1887”, *COLP*, ano 1887 (1888):518- 523 e “Decreto 3 fevereiro de 1888”, *COLP*, ano 1888 (1889):29-54.

de Projetos e Desenho Topográfico destinava-se a habilitar carpinteiros, pedreiros, canteiros e agrimensores.

Esta reforma e a introdução de novas cadeiras exigiu novos professores, obrigando à contratação de um conjunto significativo de mestres estrangeiros, dos quais destacamos Leopold Battistini, Hans Dickel e Emil Lock colocados em Coimbra, Nicola Bigaglia e Cesare Ianz colocados em Lisboa; Giovani B. Cristofanetti, Vitorio Fiorentini, Gerar Van Kricken e Michelangelo Soá no Porto e Adolf Haussman colocado em Faro. Importa salientar que estes professores, para além da docência, exerceram as suas atividades profissionais nas localidades onde foram colocados contribuindo também assim para a construção na cidade. Esse foi o caso do arquiteto Hans Dickel, professor de desenho arquitetural na Escola Brotero, projetista de vários edifícios em Coimbra, como a Inspeção de Incêndios e a projetada Escola Brotero. Para além de ter sido nomeado pela Câmara Municipal de Coimbra para a comissão responsável por avaliar os projetos de licenciamento das construções particulares entre janeiro de 1891 a junho de 1893.

No final do século estas escolas foram alvo de mais reformas alargando os currículos e criando oficinas anexas.³²¹ Ao nível dos Institutos Industriais, alegando a necessidade de otimizar despesas foram extintos o nível elementar e os cursos especiais e superiores. Os cursos de Mestre-de-obras e de Mestre-de-obras Condutor de Obras Públicas passaram a ser lecionados em exclusivo em Lisboa e faziam parte do ramo das ciências industriais, que incluía uma grande variedade de cursos mais vocacionados para a indústria, como Técnico Industrial, Mestre de Metalurgia, Mestre Condutor de Máquinas, Mestre de Artes Químicas, entre outros. No Instituto Industrial do Porto existia apenas o ramo de arte industrial que incluía os cursos de Pintor Decorador, de Escultor Decorador e de Desenhador Industrial.³²² Esta

³²¹ Em Coimbra a escola de Desenho Industrial Brotero que ministrava os cursos de Desenho Arquitetónico e de Desenho Ornamental, foi ampliada albergando também as cadeiras de Língua Portuguesa, Aritmética e Geometria, Corografia e História Prática e Geografia Geral; Língua Francesa, Princípios de Física e Química, Física e Mecânica, Química. Possuía ainda oficinas de serralharia, entalhador e cerâmica. "Decreto, 14 de dezembro de 1897", *COLP*. Ano 1897 (1898): 467.

³²² "Decreto de 8 de outubro de 1891", *COLP*. Ano 1891 (1892): 595 – 617.

redução dos cursos dos Institutos e a abertura para um âmbito mais geral deve ser explicada pela diminuição do trabalho nas Obras Públicas do Estado provocado pela crise económica e pela conclusão do programa de grandes obras públicas traçado na Regeneração.

A I República, reduziu o número de Escolas Industriais, criou Escolas Preparatórias e transformou as Escolas de Desenho Industrial em Escolas de Artes e Ofícios, destinadas ao ensino elementar para profissionais artísticos e industriais, que não tivessem frequentado o ensino primário.³²³ O Instituto Industrial de Lisboa foi transformado no Instituto Superior Técnico, criando também a Escola de Construções, Indústria e Comércio para manter os cursos técnicos.³²⁴ O curso de Condutores de Obras Públicas passou a denominar-se de Construções Cíveis e era composto por um ano preparatório e três de especialidade, mantinha um arrojado elenco de cadeiras com denominações muito próximas das que compunham os cursos superiores. Quatro anos depois foi restabelecido o Instituto Industrial de Lisboa³²⁵ albergando o curso de Construções Cíveis e Obras Públicas.

O Instituto Industrial e Comercial do Porto, a funcionar desde a monarquia constitucional, foi desdobrado em dois institutos, o Instituto Comercial do Porto e Instituto Industrial do Porto, este com uma estrutura e cursos semelhante ao Instituto Industrial de Lisboa. Estes cursos técnicos, agora denominados gerais, passaram a ter uma duração de dois anos e a especialização foi reduzida também a dois anos, incluindo sempre uma vertente prática, para além um tirocínio de quatro meses em obras do Estado depois de concluído o curso. Introduziu-se pela primeira

³²³ Decreto de 1 de dezembro de 1918 transformou as Escolas de Desenho Industrial em Escolas de Artes e Ofícios, regulamentadas pelo decreto de 3 de outubro de 1919, as Escolas Preparatórias foram regulamentadas pelo Decreto de 19 de dezembro de 1919. A reorganização das Escolas Industriais foi determinada pelos decretos de 5 de dezembro de 1918, de 11 de janeiro, e 15 de setembro e de 19 de dezembro de 1919. Sobre o ensino industrial veja-se o relatório publicado nos considerando ao decreto de 5 de dezembro de 1918. "Decreto nº 5029", DG nº 263- I Série (5 de dezembro de 1918), 2067-2089.

³²⁴ Formava técnicos com os Cursos de Comércio, Construções Cíveis, Minas, Mecânico-Elétrico e Industrias-Química. "Decreto nº 954 de 15 de outubro de 1914", DG. Nº 188-Série I (15 de outubro de 1914), 990.

³²⁵ Incluía os cursos de Construções Cíveis e Obras Públicas, de Construções Cíveis e Obras Públicas e de Minas, Eletrotécnica, Eletrónica e Máquinas e Industrias Químicas. Decreto nº 5029 de 1 de dezembro de 1918, regulamentado pelo decreto nº 5100 de 11 de janeiro de 1919. "Decreto nº 5100", DG nº 10- I Série (15 de janeiro 1919), 89.

vez a possibilidade destes cursos servirem de preparatório para o ingresso no Instituto Superior Técnico ou na Faculdade Técnica do Porto para obtenção do grau de Engenheiro.

Seguiram-se atualizações nos currículos mas fundamentalmente denota-se o aprofundamento e a especialização das habilitações destes técnicos, aproximando-os cada vez mais do curso superior de engenharia, o que explica também o sucesso que estes técnicos alcançaram, sendo responsáveis por inúmeras obras no início do século XX.³²⁶

Formação dos Arquitetos e formação artística

Deve-se também ao governo de Passos Manuel, responsável pela consagração da reforma de todos os níveis do ensino, a criação da primeira Academia de Belas Artes destinada a:

“promover a civilização geral dos Portuguezes, difundindo por todas as classes o gosto do Bello, e proporcionando meios de melhoramento aos Officios, e Artes, pela elegância das formas dos seus artefactos, a fim de que se goze quanto antes das incalculáveis vantagens que as Nações mais cultas da Europa estão colhendo deste ramo de Instrução Publica [...]”³²⁷.

A nova Academia de Belas Artes vinha substituir a Aula de Desenho de Figura, Architectura Civil, e de Gravura³²⁸, bem como as Casas do Risco e d’Escultura.³²⁹ O decreto avançava ainda a intenção de “unir em um só corpo de Escóla todas as

³²⁶ No entanto esta situação não esteve isenta de polémicas, como relata Maria Helena Lisboa fazendo referência à contestação gerada em 1920 contra a equiparação dos condutores de obras a engenheiros auxiliares explanada no decreto nº 7036 de 17 de Outubro de 1920 que remodelou e reduziu os quadros de pessoal do Ministério do Comércio e Comunicações, esta questão teve mesmo na origem de uma greve académica em fevereiro de 1926. O decreto nº 11 988 de 29 de julho de 1926 saneou esta questão. Maria Helena Lisboa *Os Engenheiros em Lisboa...*, 45-47.

³²⁷ “Decreto de 25 de Outubro de 1836”, COLP. Desde 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836 (1837): 79.

³²⁸ Tinha sido criada em 1768 para a formação de gravadores e foi o suporte da formação de artistas plásticos, arquitetos e engenheiros militares, funcionava na Repartição de Obras Públicas e em 1823 transitou para a Intendência de Obras Publicas. Maria Marques Calado. “A Cultura Arquitectónica em Portugal 1880-1920. Tradição e inovação”. (Dissertação de Doutoramento em Arquitectura, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa Faculdade, 2003), 96.

³²⁹ Funcionava no Palácio da Ajuda. Maria Marques Calado. “A Cultura Arquitectónica...”,99.

Bellas Artes, com o fim de facilitar os seus progressos, de vulgarizar a sua pratica, e de a aplicar ás Artes Fabrís”.³³⁰ Neste sentido a instituição das Academias pretendia não só uma melhoria da cultura geral dos portugueses, mas também elevar a formação fabril e fomentar o desenvolvimento industrial do país.

Neste sentido a Academia de Lisboa para além da aula de arquitetura civil lecionava: Desenho de História, Pintura de História, Pintura de Paisagem e de Produtos Naturais, Escultura, Gravura Histórica, Gravura de Paisagem, Gravura de Cunhos e Medalhas. Para a entrada na academia era necessário saber ler, escrever e contar e para o curso de Arquitetura era necessário ter o certificado do 1º ano de Matemática dos liceus. Cada curso era atribuído a um professor que acompanhava os alunos pelos cinco anos do curso regular seguido dos estudos especiais. Previa ainda o envio de três alunos em regime de pensionistas para países estrangeiros.³³¹

O decreto definia as matérias que tinham de ser ensinadas começando com noções de Aritmética, de Geometria Teórica, Prática e Descritiva, de Perspetiva, de Mecânica e de Química. Devia ainda ensinar as cinco Ordens Gregas e Romanas e as suas aplicações, bem como noções da Construção em Pedra, Madeira e Ferro, incluindo as peças que as devem compor e os ornatos, adequação das plantas, perfis e alçados de acordo com a natureza e configuração dos terrenos e ainda os meios necessários para que os edifícios para além de comodidade e elegância tenham equilíbrio, simetria, segurança e solidez.

O ensino numa primeira fase limitava-se à cópia de estampas e só depois de familiarizados com o desenho e com as várias tipologias é que os alunos começavam a desenhar por si.³³² Este método foi alvo de numerosas críticas e pedidos de reforma, tal como a utilização quase exclusiva de modelos clássicos. No entanto a situação foi-se arrastando e nem a criação do novo Ministério das Obras Públicas

³³⁰ “Decreto, 25 de Outubro de 1836”, *COLP*. Desde 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836 (1837): 80.

³³¹ A escolha recaía sobre três alunos correspondentes a cada uma das artes, pintura, escultura e arquitetura, seleccionados por exame. Apesar da importância deste regime o primeiro concurso decorreu apenas em 1865.

³³² Decreto de 25 de outubro de 1836, artigo 53º a 56º. “Decreto, 25 de outubro de 1836”, *COLP*. Desde 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836 (1837): 85.

Comércio e Indústria, dotado em 1864 de um quadro auxiliar de arquitetos, nem a criação da Associação dos Arquitetos Civis e Arqueólogos Portugueses em 1863, pareciam ser suficientes para impulsionarem a desejada mudança.

Na década de 1870 surgiram várias propostas³³³ de reforma evocando a necessidade de introduzir estudos humanísticos de história de arte e arqueologia, para além da componente de construção, com cadeiras de Matemática, Resistência de Materiais, Estabilidade e Legislação Especial³³⁴. Ressaltam duas perspetivas para a reforma da arquitetura, uma encabeçada pelo historiador e crítico de arte Joaquim de Vasconcelos que defendia uma aproximação às artes industriais, semelhante ao modelo das *Arts and Crafts* existente em Inglaterra e na Alemanha. A outra formada por professores da Academia que defendiam um ensino mais próximo do modelo das Belas Artes francesa.³³⁵

Apesar dessas vozes críticas as debilidades foram-se arrastando e a reforma do ensino só aconteceu em 1881³³⁶ com a criação da Escola de Belas Artes de Lisboa separada da Academia. Apesar do texto legal começar por fazer referência às duas Academias, de Lisboa e do Porto no seu desenvolvimento referia apenas a Academia Real das Belas Artes de Lisboa o que veio a motivar protestos da escola do Porto que assim se viu excluída destas reformas mantendo-se a Academia de

³³³ Em 1871 uma comissão da Academia de Belas Artes de Lisboa considerava urgente a introdução de cadeiras como Anatomia Humana e Comparada, Filosofia e História da Arte. Em 1875 foi nomeada uma nova comissão (Sousa Holstein, Assis Rodrigues, António Tomás Fonseca, Vitor Bastos, Tomás Carvalho, Conde de Samodães, Tadeu Maria de Almeida Furtado, Joaquim Lobo de Ávila, Carlos Maria Eugénio de Andrade, António Augusto Teixeira de Vasconcelos, Augusto Filipe Simões, Augusto Teixeira de Aragão e Possidónio da Silva, José Maria Nepomuceno e Luciano Cordeiro) para proceder à Reforma do Ensino das Belas Artes, cujo relatório foi publicado por Sousa Holstein. Ressalvamos a proposta de Filipe Simões, professor da Faculdade de Medicina de Coimbra que propunha a criação de escolas de desenho aplicado, com cursos noturnos em Coimbra, Braga e Évora e anexo a cada escola um museu e uma biblioteca, numa clara antecipação às Escolas de Desenho Industrial que surgiram na década seguinte e no seio do Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria. Sobre estas propostas ver: Maria Helena Lisboa, *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico ...* 366- 371 e Sousa Holstein, *Observações sobre o actual estado do Ensino das Artes em Portugal, a Organização dos Museus e o Serviço dos Monumentos Históricos e da Archeologia oferecidos à comissão nomeada por Decreto de 10 de Novembro de 1875 por um vogal da mesma comissão* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1875).

³³⁴ Proposta apresentada pela Associação dos arquitetos Civis e Arqueólogos Portugueses por iniciativa do arquiteto Possidónio da Silva. Maria Calado. "A Cultura Arquitectónica...", 110.

³³⁵Sobre este tema . Maria Calado. "A Cultura Arquitectónica...", 114.

³³⁶ "Decreto, 22 de março de 1881." *COLP*. Ano de 1901 (1902): 41-46

Belas Artes do Porto sem alterações e com o plano curricular de 1836.³³⁷ A Academia de Lisboa ficou incumbida da recolha e da divulgação do património artístico³³⁸, enquanto a escola ficava responsável pelo ensino. Este dividiu-se em Curso Geral de Desenho (destinado a formar docentes de Desenho dos Liceus, Desenhadores do Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria), nos Cursos Especiais (Arquitetura Civil, Pintura Histórica, Pintura de Paisagem, Escultura Estatuaria, Gravura a talho doce, Gravura em madeira), ainda o Curso de Belas Artes com Aplicação às Artes Industriais (desenhadores de fábricas, mestre de oficinas de artes industriais) e o Curso Noturno para Operários. Estes dois últimos cursos eram uma inovação e pretendiam o fomento das artes fabris.³³⁹

Nos cursos especiais foram introduzidas algumas das cadeiras reclamadas, como Anatomia do Corpo Humano e Psicologia Aplicada à Arte, Higiene dos Edifícios, História da Arte e Estética e História da Arquitetura e Arqueologia e ainda História Geral e dos Usos e Costumes dos Povos, que denotam o despertar da preservação do património, que em grande medida se deve à atividade da Sociedade dos Arquitetos Portugueses. As cadeiras de índole mais técnica eram lecionadas na Escola Politécnica e no Instituto Industrial de Lisboa. O curso de Arquitetura Civil culminava num estágio de dois anos em obras do Estado ou particulares. Mantinha-se o sistema de pensionato no estrangeiro para os alunos selecionados.

Pese embora os intentos, a frequência das cadeiras técnicas nos estabelecimentos exteriores revelou-se muito difícil com a recusa da inscrição dos alunos da Escola de Belas Artes no Instituto Industrial, alegando a falta de aprovação superior do plano de estudos dos cursos de Belas Artes, situação que se prolongou até 1898, com grande prejuízo da formação dos arquitetos.³⁴⁰

³³⁷ Maria Helena Lisboa, *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico ...*110.

³³⁸ Nomeadamente pela organização do Museu de Belas Artes e pela realização das exposições trienais que decorriam desde a criação da Academia em 1836.

³³⁹ Refira-se que três anos depois seriam criadas as escolas de Desenho Industrial no seio do Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria. "Decreto de 3 de janeiro de 1884", *COLP*, 1884 (1885)

³⁴⁰ Maria Helena Lisboa, *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico ...*79.

Cinco anos depois desta reforma, em 1886 o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria decretava a organização do corpo das Obras Públicas e do corpo auxiliar de Arquitetos. Este quadro justificava-se pela necessidade de: “levantar a architectura da situação pouco favoravel, em que se encontra no nosso paiz [...e] se for bem succedido, animará os governos a mais largos empreendimentos no mesmo sentido.”³⁴¹. Composto por sete arquitetos (um arquiteto chefe, um arquiteto de 1º classe, dois de 2º e três de 3º classe). Estava encarregue do projeto dos edifícios de maior importância e das intervenções em monumentos nacionais, para além de estar incumbido de classificar e inventariar os edifícios que pudessem ser considerados património, e de inspecionar as escolas de desenho industrial na dependência do ministério. Pelo número reduzido de elementos e pela limitada esfera de atuação, denota-se que lhe era atribuído um papel secundário.

Em 1901, depois de constituído o Conselho de Monumentos Nacionais no seio do Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria, a Escola de Belas Artes de Lisboa foi sujeita a mais uma reforma,³⁴² mas sem grandes alterações ao nível dos currículos. Reclamava-se a introdução de cadeiras técnicas, considerando que o recurso aos Institutos Industriais não poderia servir o ensino da Arquitetura, mas este pedido não foi atendido. O curso de Belas Artes com aplicação às Artes Industriais foi suprimido alegando que este ensino já se processava nas escolas industriais.

A I República, veio restabelecer a igualdade entre as duas escolas de Lisboa e do Porto, pelo decreto de 26 de março de 1911 e pouco depois, a 29 de maio de 1911³⁴³ reorganizava os serviços artísticos e arqueológicos, extinguindo a Academia Real de Belas Artes e reformando as duas Escolas de Belas Artes. Da reforma dos serviços artísticos e arqueológicos resultou a separação dos museus da tutela das Academias

³⁴¹ Considerandos do decreto de 24 de julho 1886. “Decreto, 24 de julho de 1886” *COLP*. Ano de 1886 (1887): 430.

³⁴² “Decreto de 14 de Novembro de 1901”. *COLP*. Ano de 1901 (1902): 889-894.

³⁴³ “Decreto n.º 1 e n.º 2 de 29 de Maio de 1911. *DG n.º124-I Serie*, 29 de maio de 1911, 2244-2247. “Decreto n.º 19 760 de 20 de Maio de 1931.” *DG n.º116- I Série* (20 maio de 1931), 881-896.

e a criação de três Circunscrições e três Conselhos de Arte e Arqueologia encarregues dos museus e do inventário e proteção do património nacional.

Os cursos de Arquitetura foram reformulados, em especial o da escola portuense que como se referiu se mantinha inalterado desde 1836. O principal objetivo da reforma republicana era aprofundar a formação teórica e tecnológica, evitando assim o recurso à formação no estrangeiro. Neste sentido os cursos foram ampliados, compondo-se de um primeiro período de 3 anos de habilitação para os cursos especiais, seguindo-se os sete anos do curso especial de Arquitetura Civil, que incluía dois anos de estágio obrigatório. Contudo, mantinha-se como requisito de admissão o curso do ensino primário, o que em comparação com a formação de outros profissionais³⁴⁴ era manifestamente reduzido impossibilitando um ensino de nível superior para as Belas Artes. Assistiu-se ainda ao aumento das cadeiras de Humanidades e de História de Arte, mas também das cadeiras técnicas de Matemática, Geometria Descritiva, Topografia, Mecânica e Resistência dos Materiais, para além da introdução de novas cadeiras como Arquitetura Monumental, Conservação e Restauração de Monumentos.

Esta reforma denota, pela primeira vez uma tentativa de aproximar o ensino destas escolas às necessidades sentidas no País. Para além da introdução das cadeiras de Conservação e Restauro da Arquitetura, fundamentais para a atividade dos arquitetos, interessa ressaltar a relação que se estabeleceu entre as novas escolas e os Conselhos de Arte e Arqueologia, compostos na primeira e na terceira circunscrição pelo diretor e pelos professores das Escolas de Belas Artes, em conjunto com os diretores dos museus e alguns artistas. Estes mestres assumiam assim, para lá da docência um papel de relevo na cultura nacional.³⁴⁵

³⁴⁴ Refira-se que para a entrada nos Institutos Industriais era necessário o curso geral dos liceus e para o Superior Técnico era necessário o curso do Instituto Industrial ou da antiga escola de Construções Industrial e Comercio.

³⁴⁵ Neste sentido não deixa de ser significativo verificar que na segunda circunscrição sediada em Coimbra, onde não existia uma Escola de Belas Artes se tenha optado por nomear o diretor do Museu de Arte Religiosa, mas também os professores de desenho arquitetónico e ornamental da Escola Industrial Brotero,

Em grande medida pelo destaque dado aos monumentos e ao seu restauro, os arquitetos começam a ser considerados técnicos de nível ainda não superior, mas especializados. Distinguem-se dos engenheiros e dos construtores civis precisamente pelo conhecimento do desenho, da história e da teoria.

A partir da reforma de 1932, as então denominadas Escolas Superiores de Belas Artes, aumentaram as habilitações de base, impondo como requisito de acesso o curso complementar dos liceus, o que permitiu o aumento progressivo das exigências teóricas do próprio ensino. Pese embora a designação, o reconhecimento do grau superior só seria alcançado com a reforma de 1957.

Em jeito de conclusão é possível verificar que durante todo o período liberal os arquitetos assumiram um papel secundário na política de Obras Públicas do Estado, que só começa a ser alterado a partir do final do século, pelo incentivo dado ao culto dos monumentos. Esta posição explica-se pelos valores de progresso e desenvolvimento defendidos para o país e pelo reduzido valor atribuído à cultura artística e à função social da arte. Somou-se a dificuldade em reformar os cursos das Academias e a baixa habilitação exigida para a entrada nos cursos artísticos que impedia o aprofundamento teórico do curso de arquitetura e conduzia a uma formação deficiente, relegando estes profissionais para uma posição de inferioridade face aos engenheiros, que mesmo nas obras em monumentos nacionais assumiam os cargos de chefia.³⁴⁶ Esta situação começou paulatinamente a alterar-se com I República que elevou a formação dos arquitetos e atribuiu-lhe um papel de destaque na conservação do património, situação que ganhou um maior desenvolvimento com a nova política de Obras Públicas do Estado Novo.

dois representantes do *Instituto*, um representante da *Escola Livre de Desenho* e os professores de Desenho da Universidade. Artigo 3º “Decreto de 29 de maio de 1911”. *DG nº124-I Serie* (29 de maio de 1911): 2245.

³⁴⁶ Como referido no capítulo 1.1, mesmo quando foram definidos os serviços de classificação dos monumentos nacionais, pelo decreto de 9 de dezembro de 1898, foi definido que a comissão executiva era composta por dois engenheiros, um civil e outro militar e um arquiteto.

Capítulo 2. Enquadramento legal: das Posturas aos Planos de Urbanização.

*O triunfo da burguesia liberal arrastou consigo uma maneira de fazer cidade distinta do autoritarismo característico do Antigo Regime. Ao poder iluminado, disposto a redesenhar a capital de acordo com uma planta pensada e defendida pela engenharia militar, sucedia um poder disposto a dar iniciativa aos particulares, condicionando-os através dos poderes policiais que eram prerrogativa da administração pública e que encontravam a sua expressão desenhada na “planta da cidade” exposta para conhecimento de todos.*³⁴⁷

Para lá da existência ou, na maioria das vezes, da inexistência de um corpo técnico com conhecimentos para propor a reforma de uma cidade, era necessário um quadro legal capaz de consubstanciar a execução dos planos. Impõe-se por isso fazer a análise da criação deste quadro, verificar como se constituiu e quais eram as formas e os meios de controlo, tanto da edificação como da forma urbana.

A regulação da forma da cidade, da dimensão das ruas e dos quarteirões, bem como da construção dos edifícios tem uma origem tão remota, quanto o início da cidade. Eram, todavia, normas de conduta, que tal como controlavam a atuação da população, regulavam a atividade construtiva e tinham um âmbito local. Inicialmente eram fixadas nos forais e completadas pelos costumes³⁴⁸ e por posturas municipais³⁴⁹ que a partir de meados do século XIII se começaram a generalizar a par do uso da escrita. A fiscalização estava confiada à figura do Almotacé, funcionário municipal, a quem cabia zelar pelo direito público e pelo direito

³⁴⁷ Fernando Gonçalves, *Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)* (Lisboa: ICT, Informação Científica Urbanismo, 1989), 4.

³⁴⁸ Os costumes correspondiam a regras de conduta que eram consideradas pela comunidade como obrigatórias juridicamente. Sobre este assunto ver, António Vieira Cura “O costume como fonte de Direito em Portugal”, *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*. LXXIV (1998), 241 e Sandra Pinto, “As Interações no Sistema das Operações Urbanísticas nos Espaços Urbanos Portugueses até Meados de Oitocentos.” (Tese de Doutoramento em Arquitetura. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012), 98.

³⁴⁹ As posturas correspondiam a normas estabelecidas pela autoridade concelhia. Ver, Marcello Caetano, *Manuel de Direito Administrativo*, vol. 2 (Coimbra: Almedina, 2007), 101.

privado, nomeadamente nas questões de polícia da edificação, do mercado e do sanitário.³⁵⁰

A nível da legislação geral, desde o século XVI que as Ordenações Manuelinas³⁵¹ compilavam um conjunto de regras para o controlo da atividade construtiva aplicável a todo o território do Reino e Além-mar. Através de um regulamento para os almotacés, as Ordenações Manuelinas regularam também a atuação desta figura do poder local e garantiam assim a uniformização das práticas construtivas. Contudo mantinha-se o entendimento de que cada proprietário podia edificar como entendesse, estando apenas limitado ao direito do proprietário vizinho e ao direito público.³⁵²

O terramoto de 1 de Novembro de 1755 e a reconstrução de Lisboa alteraram, pela primeira vez, este direito de edificação dos proprietários. Com efeito a par do desenho urbano de toda a zona reconstruída, foi criado um quadro legal de exceção capaz de permitir a alteração radical da malha e da forma urbana. O alvará com força de Lei de 12 de maio de 1758 estabeleceu “os direitos públicos e privados da reedificação da cidade de Lisboa” o que na prática correspondeu à criação de um inovador sistema de perequação que garantia o direito de propriedade aos anteriores proprietários, mas também a reserva dos espaços necessários para as novas ruas, praças e jardins.³⁵³

³⁵⁰ Como refere Sandra Pinto citando Maguns Roberto de Mello Pereira, Sandra Pinto, “As Interações no Sistema das Operações Urbanísticas...”, 99.

³⁵¹ Concretamente desde 1521.

³⁵² Fernando Alves Correia, *Estudos de Direito do Urbanismo* (Coimbra: Almedina, 1997), 103 e “As Interações no Sistema das Operações Urbanísticas...”, 99.

³⁵³ Embora não se desse uma expropriação efetiva houve uma apropriação pela transformação fundiária. Na prática foi uma operação de parcelamento em que a compensação foi feita em especie através da adjudicação dos novos lotes de terrenos formados pelo Plano. Neste sentido restringia os direitos de propriedade dos anteriores proprietários subordinando-o ao plano traçado, nomeadamente ao derrogar a Constituição Zenoniana. Sobre este assunto ver Cláudio Monteiro, *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)* (Lisboa: AAPDL, 2010). “Lei sobre a reedificação da cidade, 12 de maio de 1758”, *COLP*, 1750 a 1760 (1797): 306-309.

A 12 de junho seguinte um novo diploma promulgava o Plano da Baixa e regulava a reedificação, incumbindo a *Inspeção dos Bairros de Lisboa*³⁵⁴ da fiscalização das obras e mais tarde foi criada a *Repartição de Obras Publicas*. Estes dois organismos foram responsáveis pelo controlo da edificação particular e pela construção dos novos edifícios públicos, limitando as atribuições do Senado da Câmara.

Esta Repartição deu depois origem à *Intendência das Obras Públicas* sob a direção do *Intendente Geral das Obras Públicas* a quem coube a responsabilidade do policiamento dos bairros da cidade até 1833. Só depois da vitória definitiva do liberalismo o município recuperou os seus poderes de polícia das edificações.³⁵⁵

Os decretos de 12 maio e 12 de junho, apesar de terem sido produzidos especificamente para permitir a execução do Plano da Baixa, foram ainda aplicados também na cidade do Porto, para fomentar a execução do plano de reforma da cidade delineado pela Junta de Obras Publicas,³⁵⁶ bem como na fundação de Vila Real de Santo António, no Algarve³⁵⁷.

³⁵⁴ Composta por desembargadores da Casa da Suplicação mas funcionando autonomamente deste Tribunal, foi criada logo após o Terramoto e incumbida de todas as diligências para a execução do Plano, fundamentalmente a avaliação dos terrenos e a adjudicação dos mesmos, bem como a definição dos direitos dos particulares para a reedificação. Respondia diretamente ao Regedor da Casa da Suplicação, na época o Duque de Lafões. Ver: Cláudio Monteiro, "Escrever direito por linhas rectas", in *Lisboa O Plano da Baixa Hoje*, (org.) Walter Rossa e Ana Tostões, 83-125 (Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2008), 111-114 e "Plano da Cidade, de 12 de junho de 1858", *COLP*, 1750 a 1760 (1797):310-318.

³⁵⁵ Sobre o retomar de competências da Câmara Municipal de Lisboa perante a Repartição de Obras Públicas pombalina, refira-se que desde 1818 que existia um arquiteto municipal e que em 1823 uma portaria de 20 de março tinha constituído uma comissão para ultimar as obras do Passeio Público e do Teatro Nacional à margem da repartição pombalina. Depois de 1833 intensificam-se as tentativas do município para retomar a sua autonomia e a portaria de 28 de julho de 1835 veio finalmente conceder a inspeção das obras particulares ao município. Ver Raquel Henriques da Silva, "Lisboa Romântica. Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874", (Dissertação de doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1997), 228 e 277-280.

³⁵⁶ O Porto foi alvo de uma ação desenvolvimentista programada pelo Marquês de Pombal que em 1756 criou a Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro, visando o fomento do comércio e o controlo da produção do Vinho do Porto. A par iniciou a transformação da cidade criando, em 1758, a Junta de Obras Públicas, encabeçada por João de Almada e Melo. As dificuldades em aplicar os planos delineados e os problemas do domínio dos solos conduziram à promulgação da Carta Régia de 4 de Janeiro de 1769 que aplicava o Alvará com força de Lei de 12 de maio de 1758 à cidade do Porto. Bernardo Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadás, 1758/1813* (Porto: FAUP publicações, 1985), 94 e "Carta Régia de 4 de Janeiro de 1769", *Suplemento à Collecção da Legislação Portuguesa*, ano 1763 a 1790 (1841): 200-201.

³⁵⁷ Esta vila criada a par da Companhia Geral das Reais Pescarias do Algarve de 1773 pretendia fomentar a pesca e a indústria conserveira no Algarve. Sobre o processo da fundação desta cidade fábrica ver José

Esta legislação ao sujeitar a edificação a um plano e à noção do *Bem Comum* permitiu a ascensão de um novo modo de pensar a cidade, onde o direito de propriedade e a liberdade de edificar começava a ser cerceado pelo direito público.

Devemos ainda relacionar estas medidas com as teorias higienista que começaram a ganhar forma durante o século XVIII. Com efeito em 1755 António Ribeiro Sanches tinha publicado o *Tratado da conservaçam da saude dos povos*,³⁵⁸ onde salientava a importância da morfologia urbana nas condições de salubridade e de higiene pública, para além de realçar o papel imprescindível da polícia urbana.³⁵⁹ Que, como salientou Cláudio Monteiro, foi transposta na legislação pombalina, impondo "que as Ruas da mesma Cidade, e os edificios, que nellas se erigirem, sejam reguladas, e conservadas com a policia, que se faz tão recomendavel em commum benefício".³⁶⁰

Na prática a criação, em Lisboa, da *Inspecção dos Bairros de Lisboa* e da *Repartição de Obras Publicas* e, no Porto, da *Junta de Obras Públicas* como instituições de planeamento e fiscalização, revela um novo entendimento do controle das práticas edificatórias, subordinadas ao planeamento urbanístico definido por estes organismos. Assistia-se assim à evolução de simples posturas locais, que se limitavam a assegurar a convivência de vizinhos, para um novo sistema de regulamentação de natureza policial e que impunha uma forma urbana decorrente de preocupações higiénicas e estéticas.

O regime liberal que se seguiu, preocupado em desconstruir todas as estruturas do antigo regime, extinguiu as normas antigas, bem como o cargo de almotacé.³⁶¹ De

Eduardo Horta Correia, *Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina* (Porto: publicações FAUP, 1997).

³⁵⁸ Já em 1721, Francisco da Fonseca Henriques, médico pessoal de D. João V, tinha publicado o primeiro tratado higienista português intitulado *Anchora Medicinal para conservar a vida com saúde*. Francisco da Fonseca Henriques, *Anchora Medicinal para conservar a vida com saúde*. (Lisboa: Oficina da Musica, 1721).

³⁵⁹ O conceito de polícia presente já no Tratado de Policia de Nicolas Delamare publicado na primeira metade do século XVIII assumiu um grande desenvolvimento dentro dos estados absolutistas europeus, onde o governo do soberano abarcava todas as atividades, incluindo o controlo das cidades e da forma urbana.

³⁶⁰ Cláudio Monteiro, "Escrever direito por linhas rectas", in Lisboa *O Plano da Baixa Hoje...*, 121. Citando o Alvará de lei de 12 de junho de 1759.

³⁶¹ A Constituição de 1822 definiu a divisão entre poder administrativo e poder judicial, confiando este aos tribunais. Por outro lado ao fixar a liberdade e a equidade extinguiu o antigo direito de precedência nas ações

referir ainda que o processo de elaboração do primeiro Código Civil, que veio esclarecer todas as questões do direito de propriedade, foi muito moroso e arrastou-se até 1867³⁶², numa época em que já decorria a política desenvolvimentista da Regeneração. No entanto isto não significou a inexistência de regras de controlo da edificação, estas continuavam a existir nas Posturas Municipais, no entanto limitavam-se a regular as questões sanitárias e de segurança pública, remetendo questões de direito de propriedade para a legislação geral.

Logo em 1836 o decreto de 18 de novembro impôs a obrigatoriedade da revisão das antigas posturas e a impressão de novas.³⁶³ Conservava-se assim a responsabilidade de cada município elaborar as suas próprias posturas, mas pese embora esta aparente autonomia, as novas posturas limitaram-se a transpor as atribuições municipais fixadas pelo artigo 82^a do Código Administrativo de 1836, promulgado no mês seguinte. Na prática registavam a obrigatoriedade das câmaras fiscalizarem a limpeza das ruas e a sua conservação (§13. Artigo 82.^o), a localização de manufaturas que produzissem mau cheiro, fumos ou constituíssem um risco para a saúde (§17. Artigo 82.), a localização dos depósitos de lixo e de combustíveis a fim de evitar incêndios (§18. Artigo 82.) e ainda mandarem demolir edifícios em ruínas (§19. Artigo 82.) ou fazerem obras novas, como estradas, pontes, fontes de uso comum (§20. Artigo 82.).³⁶⁴

Para além das preocupações com a segurança e com a higiene urbana que subordinavam o direito particular ao bem público, surgia enfatizada a responsabilidade municipal quanto à conservação e à construção de estradas indo ao encontro da circular de 11 de outubro de 1836.³⁶⁵ Em cumprimento com esta

construtivas. Em 1832 por sua vez extinguiu os almotacés e em 1834 extinguiu as corporações dos ofícios, extinguindo assim também os juizes dos ofícios de pedreiro e carpinteiro que assumiam um papel importante no controlo da construção. Sandra Pinto, "As Interações no Sistema das Operações Urbanísticas...",507.

³⁶² "Lei de 1 de junho de 1867", *COLP*, Ano 1867 (1868): 286-434.

³⁶³ "Decreto de 18 de novembro de 1836", *COLP*, 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836 (1837),140.

³⁶⁴ *Código Administrativo Portuguez* (Lisboa: Imprensa da Rua de S. Julião nº5, 1837): 27 e 28.

³⁶⁵ Definia a circular de 11 de outubro: "ordene ás Camaras Municipaes, e Juntas de Parochias do Districto a seu cargo, que hajam de empregar todo o cuidado, e zelo possível para promoverem o concerto, e

Circular, a Junta dos Procuradores das Freguezias do Concelho de Coimbra em junho de 1839 propôs um *Regulamento para as obras e reparos dos caminhos, pontes, fontes, &c.do Concelho*³⁶⁶ e uma nova finta paga por cada fogo em dias de trabalho sob as ordens dos *Inspectores*, ou em dinheiro.³⁶⁷

Continuava no entanto a não haver quase controlo sobre a edificação. Esta situação foi ligeiramente alterada com o novo Código Administrativo de 1842 que incumbia os municípios de regularem “o prospecto dos edifícios dentro das povoações”³⁶⁸. Esta ampliação de competências parece estar diretamente relacionada com a tentativa do Administrador Geral interino do Porto incluir nas Posturas Municipais referências aos alinhamentos das ruas e aos edifícios da cidade. Em resposta a Rainha autorizou a Câmara da cidade do Porto a “proibir em suas posturas a livre faculdade de edificar sem aprovação pela Camara da respectiva planta, comminando aos contraventores as necessarias multas, e a demolição da obra feita sem aprovação da planta, ou contra a planta aprovada.”³⁶⁹

Em Coimbra, as Posturas de 1848³⁷⁰ impunham também a obrigatoriedade de “pedir licença á Camara, para que lhe mande marcar terreno e alinhar a obra, depositando

melhoramentos das estradas, caminhos, fontes, pontes, e calçadas dos seus respectivos Concelhos, cujo reparo fôr da competência dos Municipios, applicando para esse efeito as rendas próprias dos mesmos Municipios”. “Circular de 11 de outubro de 1836”, *COLP*, 10 de Setembro até 31 de Dezembro de 1836 (1837): 57.

³⁶⁶ Câmara Municipal de Coimbra, *Regulamento para as obras e reparos dos caminhos, pontes, fontes, &c.do Concelho*. (Coimbra: Imprensa de Trovão & Companhia), 1843.

³⁶⁷ No Antigo Regime a construção e a conservação das estradas dos concelhos cabia aos habitantes de cada município, que concorriam com o seu próprio trabalho, o Regime liberal previa que estas obras fossem executadas por pessoal devidamente habilitado e custeadas pelos impostos municipais, no entanto os parcos rendimentos dos municípios conduziram à ausência de conservação da maioria das estradas. Só quatro anos depois, o decreto de 26 de julho de 1843, veio decretar a nível nacional uma contribuição extraordinária de cem réis em cada três meses, sendo contudo permitido remir a quantia de cem réis por um dia de trabalho prestado nas obras das estradas. “Artigo 3º do decreto de 26 de julho de 1843”, *COLP de 1843 em diante* (1844): 185.

³⁶⁸ Ponto VII, art. 120º do novo Código Administrativo. “Decreto, 28 de março de 1842”, *COLP*, de 1842 em diante (1843): 118.

³⁶⁹ “Portaria de 6 de junho de 1838”, *COLP*. Ano de 1838 (1839): 262.

³⁷⁰ O primeiro livro de Posturas que conseguimos encontrar data de 2 de maio de 1848, cremos que apesar da obrigatoriedade de atualizar e imprimir as posturas municipais, imposta pelos decretos de 18 de Novembro e de 31 de Dezembro de 1836, a Câmara Municipal de Coimbra foi sucessivamente adiando esta medida até 1848.

previamente uma quantia que sirva de caução ao danno publico”.³⁷¹ A atualização das Posturas de 1864 acrescentava o procedimento a seguir: “A licença so sera expedida:—1.º depois de approvada a planta respectiva; 2º depois de se ter procedido ao devido alinhamento; e 3.º depois de se haver designado o local para depósito de materiaes por tempo determinado.”³⁷² Para o melhor enquadramento desta medida, salientamos que, no ano anterior o município tinha contratado José Alves Faria, condutor de obras públicas para levar a cabo um conjunto de melhoramentos na cidade.

Começavam assim as primeiras tentativas de regular a edificação, subordinando a construção a uma planta previamente aprovada. Este controlo alcançou o seu expoente com o decreto de 31 de dezembro de 1864, que para além de introduzir a figura do Plano Geral de Melhoramentos, exigia que todos os proprietários de todas as cidades ou vilas solicitassem os alinhamentos e as cotas de nível às respectivas Câmaras Municipais. Fixava, ainda que sempre que fosse necessário ceder terreno para a estrada, era declarada a utilidade pública e os respetivos proprietários indemnizados.³⁷³ Transparecia um novo entendimento do direito de propriedade pela possibilidade de recurso à expropriação para alinhamentos e pela subordinação deste direito ao Plano Geral de Melhoramentos.

Com efeito, apesar da experiência legislativa pombalina, o regime liberal advogando os direitos individuais de cada um definia o “Direito de Propriedade em toda a sua plenitude”, o que explica que a primeira lei relativa às expropriações, decretada a 17 de abril de 1838, tenha tido uma aplicação muito reduzida, permitindo múltiplas possibilidades de recurso. Este processo foi parcialmente simplificado pelo decreto

³⁷¹ Artigo 8º da Postura 2º. Câmara Municipal de Coimbra, *Posturas Municipaes para regular a Policia e Bom Regimen da cidade de Coimbras* (Coimbra: Imprensa e Trovão, 1848), 5.

³⁷² Artigo 12º. Câmara Municipal de Coimbra. *Novo Regimento de Policia para o Concelho de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1864), 9.

³⁷³ “Art. 37.º São declaradas de utilidade publica e urgentes todas as expropriações necessárias para inteira execução do plano ordenado e feito em conformidade com os artigos antecedentes, e approved pelo governo, observando-se no processo d’estas expropriações as leis em vigor. [...] Art. 54.º Nas demais cidades, villas e povoações ficam desde já obrigados os proprietarios, que pretenderem edificar ou reedificar, a pedir na respectiva camara municipal o alinhamento e cotas de nivel.”. “Decreto, 31 de dezembro de 1864” *COLP*, Ano 1864 (1865): 1047.

de 23 de julho de 1850, promulgado na sequência da aprovação da rede de vias de comunicação do Reino. A expropriação passou a ser condicionada apenas à declaração de utilidade pública, sendo esta utilidade declarada por Lei depois da aprovação das plantas da obra projetada.³⁷⁴

Sete anos depois o Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria António José de Ávila, numa tentativa de agilizar os processos de construção da rede de estradas simplificou a declaração de utilidade pública aplicando-a a todos os casos em que existissem projetos de estradas, caminho-de-ferro e outras obras públicas aprovados pelo governo.³⁷⁵

Neste contexto surgiram as leis de 1862 e 1864 relativas às obras das estradas. A primeira relativa às estradas de 1º e 2º ordem, para além de fixar a largura das estradas permitia um tratamento diferenciado para os troços dentro das povoações, deixando ao governo a possibilidade de fixar “os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado transito” recorrendo à “declaração de utilidade publica, para o efeito das expropriações a que o governo julgar conveniente mandar proceder.”³⁷⁶ A segunda, relativa às estradas municipais, declarava as estradas municipais como *domínio público imprescritível* e os seus terrenos automaticamente sujeitos à declaração de utilidade pública depois de aprovado o projeto.³⁷⁷

O decreto de 31 de Dezembro de 1864 veio ampliar a classificação de domínio público e imprescritível das estradas e das ruas no interior das cidades e tornou “incontestável o direito que o governo tem de superintender na sua construção, conservação e policia [...] prescrever regras às edificações que forem construídas ou reconstruídas” com o objetivo de garantir a “decoração das cidades, o livre transito,

³⁷⁴ “Decreto de 23 de julho de 1850” *COLP*. Ano de 1850 (1851): 463.

³⁷⁵ Decretado pela Lei de 17 de setembro de 1857, no entanto o procedimento mantinha-se demasiado moroso quase sempre protelado por uma série de recursos, o Decreto de 8 de junho de 1859 introduziu a declaração de utilidade pública e urgência da expropriação, numa tentativa de encurtar os prazos dos recursos.

³⁷⁶ Ponto 2º e 3º do Artigo 9º. “Lei, 15 de julho de 1862”, *COLP*, Ano 1862 (1863): 207 e 208

³⁷⁷ Artigo 14º. “Carta de lei de 6 de julho de 1864.” *COLP*. Ano de 1864 (1865): 225.

a comodidade e segurança dos habitantes, a salubridade pública e a conveniência de evitar a aglomeração da população”³⁷⁸.

Neste sentido acrescentava que eram “declaradas de utilidade pública e urgentes todas as expropriações necessárias para inteira execução do plano ordenado” e ainda “Logo que seja aprovado pelo governo o plano de edificações e melhoramentos [...], ás condições d'esse plano ficam sujeitas as novas edificações, as reedificações, abertura de ruas, praças e jardins”³⁷⁹ Ou seja, pela primeira vez desde a legislação pombalina surgia uma figura legal, o Plano Geral de Melhoramentos, agora da responsabilidade das Câmaras Municipais³⁸⁰ que regularia toda a edificação e que garantia a possibilidades de expropriação para abertura de ruas mas também praças e jardins.

Apesar de promulgado num diploma de controlo e melhoria da rede de estradas, o Plano Geral de Melhoramentos surgia com objetivos claros de melhoria das condições de salubridade urbana³⁸¹. Especificamente definia que os planos tinham de atender às condições de ventilação, de abastecimento de água, indicando o sistema de esgotos, redes da água e de iluminação, sistemas de escoamento de águas do telhado, a par da definição da largura mínima e do declive máximo das ruas, largura igual ou superior a dez metros e 7% de inclinação máxima, estabelecendo ainda valores máximos para a altura dos novos edifícios em função da largura das ruas.³⁸² Reafirmava a obrigatoriedade de demolição de edifícios que ameaçassem

³⁷⁸ Considerandos do decreto de 31 de dezembro de 1864. “Decreto, 31 de dezembro de 1864.” *COLP*. Ano de 1864 (1865): 1042.

³⁷⁹ Artigos 37º e 38º. “Decreto de 31 de dezembro de 1864.” *COLP*. Ano de 1864 (1865): 1047.

³⁸⁰ Os Planos de Lisboa e do Porto eram obrigatórios, estando a sua composição expostas no decreto, as restantes municipalidades se estivessem interessadas solicitavam a nomeação de uma comissão de melhoramentos para o estudo do respetivo plano, esta comissão seria composta por 1 engenheiro, 1 vogal proposto pela Câmara Municipal e o Delegado de Saúde.

³⁸¹ Refira-se que os anos de 1856 e 1857 tinham ficado marcado pelas epidemias de cólera e febre-amarela que provocaram 6000 mortos em Lisboa. Estas epidemias deram origem ao 4º Congresso Sanitário promovido pela Academia das Ciências e de onde resultou um relatório apresentado a 21 de janeiro de 1858 que definia as bases para a salubridade da cidade. Joana Cunha Leal, “A sanitização do imaginário urbano e a cidade de Lisboa no 2º quartel do século XIX”, *Arte & Poder*, ed. Margarida Acciaiuoli, Joana Cunha Leal e Maria Helena Maia, 119 – 135 (Lisboa: Instituto de História da Arte, 2008).

³⁸² Artigo 35º do “Decreto de 31 de dezembro de 1864.” *COLP*. Ano de 1864 (1865):1046-1047.

ruína³⁸³ e apesar de manifestar a preocupação com as condições interiores dos edifícios, remetia esta regulação para um diploma posterior.

Pouco depois de entrarem em vigor, estas normas, consideradas demasiado restritivas,³⁸⁴ foram alteradas pelo decreto de 2 de julho de 1867, reajustando a relação entre a largura das ruas e a altura das edificações e permitindo um aumento significativo na altura das construções. Mas de forma a garantir as condições mínimas de salubridade acrescentou a definição da altura de cada pavimento, que seria maior ou igual a 3 metros.³⁸⁵

Pese embora as possibilidades introduzidas por este novo instrumento de planeamento, poucas foram as cidades³⁸⁶ que realmente elaboraram um plano. No entanto é possível verificar que muitas cidades como Póvoa de Varzim, Lisboa, Braga e Coimbra, apesar de não terem materializado as suas intenções numa peça desenhada global, desenvolveram um conjunto de planos parciais que no conjunto podem ser classificados como um plano geral. Condicionadas quer pela inexistência de técnicos quer pela inexistência de plantas topográficas, muitas das capitais de distrito, limitaram-se a constituir a comissão de melhoramentos que foi responsável por uma estratégia coerente de intervenção.

³⁸³ Artigo 48º, do decreto de 31 de dezembro de 1864. Esta disposição estava prevista na lei de 16 de julho de 1863, contudo limitava a sua aplicação às cidades de Lisboa e Porto. “Decreto de 31 de dezembro de 1864.” *COLP*. Ano de 1864 (1865):1048 e “Lei, 16 de julho de 1863.” *COLP*. Ano de 1863 (1864):338-339.

³⁸⁴ Em abril de 1867 foi apresentada ao governo uma petição para alterar a limitação das alturas de construção em função da rua. Alegando as irregularidades produzidas nas ruas, com prédios novos ou reconstruídos com uma cêrcea inferior aos existentes, ainda que a redução do número de pisos conduzisse à diminuição dos rendimentos dos proprietários que assim evitavam reconstruir os edifícios e recorriam apenas a obras de reparação pontuais. Finalmente evocava-se a falta de trabalho no sector da construção que assim seria ainda mais agravado. Ana Cristina Barata, *Lisboa 1860-1930: realidade, desejos e ficções* (Lisboa, Edições Colibri, 2010), 52 e 53.

³⁸⁵ Segundo o artigo 7º, para ruas de largura inferior a 5 metros a altura máxima dos edifícios passava a ser de 12 metros, para larguras de ruas compreendidas entre 5 e 7 metros a altura das construções seria inferior a 15 metros e, para ruas de largura superior a 7 metros a altura das construções não deveria ser superior a 20 metros. “Decreto de 2 de julho de 1867.” *COLP*. Ano 1867. (1868): 438.

³⁸⁶ Cidades como Viana do Castelo e Guimarães imbuídos de uma “visão haussamaniana, perspectivaram a reestruturação do conjunto de cada povoação, cosendo pontualmente a rede de circulação intraurbana preexistente e prevendo a abertura de vias estruturantes” Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal, Viana do Castelo, Povoia de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926* (Porto: FAUP Publicações,2005), 187.

Corroborando este facto, em Coimbra foram feitas várias tentativas de elaborar um Plano de Melhoramentos Geral, mas este só foi materializado no final do século. O que todavia não inviabilizou a expansão da cidade mas condicionou os melhoramentos na malha existente, visto que uma das maiores dificuldades do planeamento correspondia aos limites do direito de propriedade, que só através da aprovação de um Plano se tornava possível ultrapassar.³⁸⁷

De acordo com a legislação, à parte dos Planos de Melhoramentos aprovados, a declaração de utilidade pública restringia-se à abertura de ruas e de linhas de caminhos-de-ferro, ou à construção de edifícios públicos. Até que em maio de 1872 o ministro António Cardoso Avelino, numa tentativa de ultrapassar as dificuldades inerentes aos melhoramentos urbanos, ampliou a possibilidade de declaração de utilidade pública para a criação de praças, jardins e fundamentalmente para a construção dos edifícios adjacentes a estes espaços públicos³⁸⁸. Porém a sua aplicação foi pouco produtiva, enquanto os municípios a interpretavam como uma lei de expropriação por zonas, o Ministério do Reino parecia ter outro entendimento e os seus resultados foram praticamente nulos.

Para a reforma dos tecidos existentes, tornava-se incontestável a urgência de um instrumento mais expedito para as expropriações urbanas, no entanto a lei da expropriação por zonas³⁸⁹, publicada a 9 de Agosto de 1888, aplicava-se especificamente ao plano de Ressano Garcia para a criação do *parque da Avenida da Liberdade e ruas adjacentes e para a abertura da avenida das Picôas ao Campo Grande, e ruas adjacentes*. Tinha a novidade de permitir a expropriação do espaço destinado aos novos arruamento e de uma faixa com o valor máximo de 50 metros de largura que, depois de loteada, financiaria as obras de construção da própria rua. Mantinha-se a

³⁸⁷ Acresce que Código Civil aprovado em 1867 se revelou muito conservador da liberdade individual e acabou por aumentar as dificuldades do recurso à expropriação.

³⁸⁸ "Decreto, 11 de Maio de 1872", *COLP*. Ano 1873 (1874).

³⁸⁹ Esta lei proposta por José Luciano de Castro teve a oposição de vários deputados, como José Dias Ferreira que alegava "Este projecto, habilitando o governo a lançar mão do alheio contra a vontade de seu dono sem uma necessidade urgente de interesse publico, é syntoma eloquente do estado de decomposição moral em que se encontra a nossa sociedade politica!". Discurso proferido na sessão de 4 de julho de 1888 na Câmara dos Deputados, citado por Ana Cristina Barata, *Lisboa "caes da Europa"...*, 37.

preferência de construção dos proprietários expropriados, desde que respeitassem o plano e prazos aprovados. No caso de não haver proprietários interessados, cabia à Câmara Municipal a responsabilidade da construção, dentro dos prazos. Depois da promulgação do decreto várias municipalidades reclamaram a possibilidade de aplicação deste instrumento às suas cidades. Coimbra instou pela sua aplicação para o melhoramento da Baixa³⁹⁰ mas só o Porto conseguiu em 1911 a promulgação de uma legislação semelhante.

A I República foi responsável pela revisão da legislação existente. A lei de 26 de julho de 1912 e o decreto de 15 de fevereiro do ano seguinte definiram pela primeira vez os objetivos da expropriação por utilidade pública.³⁹¹ Prevendo a sua aplicação para intervenções de expansão urbanas, de abertura, de alargamento e regularização de vias públicas, de construção de bairros operários e para a criação de parques e jardins públicos, carecia apenas da aprovação do projeto de obras pelo Governo. À semelhança da anterior legislação lisboeta, permitia expropriar, em conjunto com os terrenos necessários para as vias, uma faixa de 50 metros de largura para posterior divisão e venda.

Dois anos depois, a Lei nº 438 de 15 de setembro,³⁹² introduziu a possibilidade de expropriação de prédios cuja reparação ou modificação tivesse sido deliberada pela Câmara Municipal e o proprietário se recusasse a fazer, ou no caso de terrenos confinantes com a via pública, quando o proprietário se recusasse a edificar de acordo com os regulamentos municipais, carecendo apenas de uma planta geral e, no caso de desconformidade entre o projeto e as obras do parecer da comissão de estética do município.

Surgia assim a primeira referência ao controlo da estética dos edifícios. Antes, um decreto de 30 de setembro de 1914, exclusivo a Lisboa, tinha introduzido a possibilidade de não conceder licenças às construções que prejudicassem as

³⁹⁰ "Representação de 18 fevereiro de 1912", *Representações ao rei ao Governo. 1907-1913* (Coimbra: AHMC, B34/38), fls.83-83v.

³⁹¹ "Decreto, 15 fevereiro de 1913", *DG, I Série*, nº 48 (28 fevereiro de 1915): 766-767.

³⁹² "Lei nº 438, 15 de setembro de 1915", *DG, I Série*, nº 186 (15 de setembro de 1915): 996.

condições panorâmicas e artísticas da cidade (artigo 4.º)³⁹³. De ressaltar contudo que os pareceres das Comissões de Estética nem sempre eram vinculativos.³⁹⁴

No final da década de 1920, de acordo com a nova política de melhoramentos urbanos e das vias de comunicação, foi publicado um conjunto de decretos que culminou no decreto nº 17 508,³⁹⁵ que introduzia o carácter de urgência das expropriações por utilidade pública sempre que existissem razões de saúde pública, ou para alargamento de ruas, ou para a construção e alargamento de escolas, hospitais e outros estabelecimentos considerados indispensáveis para o turismo, ou serviços públicos. Era apenas necessário que o projeto fosse aprovado, que fosse garantida a capacidade financeira do expropriante para concluir as obras e a definição dos prazos dos trabalhos de construção.

Três anos depois, alegando-se a necessidade urgente de criar mais emprego nas Obras Públicas, com destaque para as obras das estradas foi promulgado o decreto nº 19 502 de 20 de março de 1931, simplificando a aprovação dos projetos e introduzindo a possibilidade da expropriação sumária no próprio local.³⁹⁶ No ano seguinte, esta lei foi ampliada aos melhoramentos urbanos, que compreendiam os planos de urbanismo, a construção e reparação de escolas primárias, de escolas profissionais elementares, de liceus municipais, de hospitais e de outros edifícios de assistência, de museus e de monumentos nacionais.³⁹⁷

³⁹³ De referir ainda que este decreto atribuiu ao município de Lisboa um novo papel no planeamento da cidade, recorde-se que segundo o decreto de 31 de dezembro de 1864 tanto o Plano Geral de Melhoramentos da Capital como o do Porto, eram da responsabilidade do Governo, elaborados por comissões maioritariamente compostas por empregados da Obras Publicas e aprovados pelo Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria e não pela autarquia. “Decreto nº 902, 30 de setembro de 1914”, *DG*, I Série, nº177 (30 setembro de 1914) 897-898.

³⁹⁴ Como analisaremos, adiante, no capítulo 7, em 1931 foi autorizada a construção de um edifício no Penedo da Saudade fora dos limites fixados pela referida comissão.

³⁹⁵ Decreto nº 17 508 de 22 de outubro de 1929 que revogou o decreto nº 14 794 de 28 de novembro de 1927 e decreto nº 16466 de 6 de fevereiro de 1929. “Decreto nº 17508, 22 de outubro de 1929”, *DG*, I –Série, nº 245 (25 de outubro de 1929): 2237-2238. “Decreto nº 14 794, 28 de novembro de 1927”, *DG*, I-Série, nº 287 (27 de dezembro de 1927) 2437-2438. “Decreto nº 16 466, 6 de Fevereiro de 1929”, *DG*, I-Série, nº30 (6 fevereiro de 1929): 383-384.

³⁹⁶ Segundo o artigo 7º, as expropriações eram liquidadas por meio de arbitramento feito *in loco* por três peritos, escolhidos pela entidade proponente, pelo secretário das finanças e pelo interessado. “Decreto nº 19 502, 20 de março de 1931”, *DG*, I Série, nº 69 (24, março de 1931): 494-495.

³⁹⁷ “Decreto nº 21 697, 19 de setembro de 1932”, *DG*, I Série, nº 230 (30 setembro de 1932): 1972-1974.

Estavam assim criadas as bases para o Decreto-Lei nº 24 802 de 21 de dezembro de 1934 que introduziu a figura do Plano de Urbanização, fixando que a partir de 1 de janeiro de 1940 nenhuma expropriação por utilidade pública seria autorizada sem que a mesma fizesse parte do Plano de Urbanização aprovado.³⁹⁸

Este novo instrumento de planeamento urbanístico da responsabilidade dos municípios, embora tutelado pelo Governo a quem cabia a aprovação, era obrigatório para todas as cidades com mais de 2500 habitantes com um crescimento demográfico superior a 10%, bem como para as zonas de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico.³⁹⁹

Os novos planos visavam a melhoria da circulação e das infraestruturas de esgotos e abastecimento de água já prevista nos Planos Gerais de Melhoramento, mas ampliavam os seus objetivos, tratava-se não apenas de melhorar as condições existentes mas de prever a “sua transformação e desenvolvimento segundo as exigências da vida económica e social, da estética, da higiene e da viação, com o máximo proveito e comodidade para os seus habitantes”.⁴⁰⁰ Neste sentido para além da reforma dos tecidos existentes pretendia-se o planeamento da expansão das cidades, informado por um estudo aturado das condições locais e particulares de cada localidade que incluíam o clima, a população, mas também os monumentos existentes e as necessidades locais de melhoria de infraestruturas ou de novos equipamentos.

³⁹⁸ Pese embora o esforço efetuado nomeadamente pela Câmara Municipal de Coimbra, este ponto do decreto não foi cumprido, visto que em 1940 a maioria dos municípios apenas dispunha dos levantamentos topográficos. Coimbra como veremos foi uma exceção no panorama nacional porque tinha elaborado a planta topografia em 1834 e apresentou o plano ao Conselho Superior de Obras Públicas no final de 1940. Apesar do decreto impor a obrigatoriedade de um Plano de Urbanização para autorizar a expropriação, manteve-se alguma discricionariedade na sua aplicação, como é possível detetar pelo decreto de Lei nº 28 797 de 1 de junho de 1938 que no seguimento do decreto do ano anterior que tinha permitido a expropriação dos terrenos para o Parque de Monsanto, atribuía ao Ministro das Obras Públicas, à época Duarte Pacheco, que acumulava com o cargo de presidente da autarquia de Lisboa, a decisão sobre as expropriações. Na realidade, esta medida pretendia apenas facilitar a aquisição dos terrenos por parte do município para a execução do Plano de Urbanização em estudo. Vítor Matias Ferreira, “A Lisboa do Império e o Portugal dos Pequenos: estrutura fundiária e política urbana de Lisboa, anos de 1930-40”, *Análise Social*, vol. XIX, 77, 78, 79(1983): 693-735.

³⁹⁹ Com base nos pareceres dos Conselhos Superiores de Obras Públicas, de Higiene e de Turismo (§3.º, artigo 8.º). “Decreto-Lei nº 24 802”, *DG*, I Serie, nº 299 (21 dezembro de 1934):2139.

⁴⁰⁰ Considerandos do “Decreto-Lei nº 24 802”, *DG*, I Serie, nº 299 (21 dezembro de 1934):2138.

O decreto acrescentava ainda a necessidade de incluir regulamentos capazes de garantir a execução do plano e veiculava a necessidade de depois do plano aprovado, os urbanistas responsáveis assumirem a função de consultores do município, esclarecendo todas as questões e dificuldades que a sua execução pudesse suscitar. De ressaltar que embora o decreto fixasse as peças que deveriam compor o plano não especificava qual o grau de flexibilidade do desenho apresentado, o que conduziu à adoção linear dos traçados propostos, ignorando por vezes o seu carácter orientador.⁴⁰¹

Para além do controlo da forma urbana, a par das preocupações com a higiene pública começou também a estruturar-se um conjunto de medidas de ordenamento da cidade. Depois das normas sociais expostas nas posturas municipais tornavam-se necessário regular a implantação de algumas atividades, nomeadamente as mais poluentes ou nocivas para saúde das populações. O decreto de 27 de agosto de 1855⁴⁰² constituiu o primeiro regulamento sobre a implantação dos estabelecimentos industriais. O Duque de Loulé atualizou esta legislação e promulgou o *Regulamento para os estabelecimentos insalubres, incómodos*⁴⁰³ que classificava as atividades em três classes de acordo com a sua perigosidade e definia a sua localização. A aplicação deste regulamento conduziu às primeiras zonas industriais, afastadas dos centros das povoações.

Esta legislação foi atualizada na I República, numa fase de maior desenvolvimento industrial e de maior atenção às condições de vida da classe operária. Os decretos nº

⁴⁰¹ Esta situação conduziu estes planos ao formalismo de um plano-imagem, traduzido na Planta de Apresentação. Situação que foi contestada por Etienne de Gröer autor do *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da cidade de Coimbra*, que defendia que nomeadamente os traçados das redes deveriam ser esquemáticos permitindo a adaptação futura às circunstâncias do tempo da sua execução. Sobre o conceito de plano imagem e de plano progresso ver Andreas Faludi, *Planning Teory* (Oxford: Pergamon, 1973), 131-132 e Margarida Souza Lôbo, *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco* (Porto: DGOTDU. FAUP publicações, 1993), 219. Sobre o entendimento de urbanismo de Etienne de Gröer ver: Etienne de Gröer *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948),⁷ e “Introdução ao Urbanismo”, *Boletim da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização*, 1 (1945-1946): 17-86.

⁴⁰² “Decreto, 27 de agosto de 1855”, *COLP*, Ano 1855 (1856), 294-303.

⁴⁰³ O decreto de 21 de outubro de 1863 visava essencialmente, agilizar a os licenciamentos atribuindo estas competências ao governador civil de cada distrito. “Decreto, 21 de outubro de 1863”, *COLP*, Ano 1863 (1864): 538-551.

4351 e nº 8364 definiam as características higio-sanitárias dos estabelecimentos industriais, fixando as condições mínimas de trabalho em termos de ventilação, de cubicagem de ar e das infraestruturas mínimas.⁴⁰⁴

Quinze anos antes tinha sido publicado o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas*.⁴⁰⁵ Apesar do decreto de 31 de dezembro de 1864 ter apontado a necessidade de regular as condições interiores dos edifícios, este regulamento só se materializou depois da reforma sanitária desencadeada pelo surto de Peste Bubónica que ocorreu no Porto e dos estudos de Ricardo Jorge,⁴⁰⁶ que revelaram os perigos da falta de salubridade e impuseram a urgência do reforço dos mecanismos de controlo da saúde pública. Neste sentido, a 28 de dezembro de 1899, foi criada a Junta Central dos Melhoramentos Sanitários, dentro dos serviços do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, enquanto no Ministério do Reino eram reorganizados os Serviços de Saúde Pública. Luciano de Castro, ministro do Reino, depois de ter criado a *Direção-geral de Saúde e Beneficência Pública*⁴⁰⁷, criava o *Corpo de Saúde Pública do Reino* e em cada distrito uma Junta de Saúde Pública incumbida de,

⁴⁰⁴ “Decreto nº 4351, 29 de Maio de 1918”, *Diário do Governo*, I-Série, nº 122 (4 de Junho de 1918) e o “Decreto nº 8364, 25 de Agosto de 1922”, *Diário do Governo*, nº 181 (2 de Setembro de 1922) que publicou o “Regulamento da higiene, salubridade e segurança nos estabelecimentos industriais”

⁴⁰⁵ “Decreto, 14 Fevereiro de 1903”, *COLP*, Ano 1903 (1904):66-70.

⁴⁰⁶ Ricardo Jorge ganhou grande destaque depois da sua atuação durante a Peste Bubónica (1898-1899) na cidade do Porto, no entanto os seus estudos iniciaram-se bastante antes como Médico Municipal do Porto, onde se destacam inúmeros escritos, como Ricardo Jorge, *Higiene Social aplicada à nação Portuguesa. Conferencias feitas no Porto pelo Prof. Ricardo D’Almeida Jorge*, (Porto: Civilização, 1885) e *Saneamento do Porto, relatório apresentado à Comissão Municipal de Saneamento* (Porto: Typ de Antº José da Silva Teixeira, 1888).

⁴⁰⁷ Já em junho de 1888 se tinha discutido um projeto de lei para a criação de um serviço específico e tecnicamente habilitado para os assuntos da higiene pública. Na época estes serviços faziam parte do Ministério do Reino e só em caso de epidemias é que se constituíam comissões especiais, como sucedeu em julho de 1884 durante a epidemia de cólera que proliferava na França que levou à criação em todos os distritos do país de comissões encarregadas de um conjunto de medidas de proteção da higiene pública. Este serviço foi criado pelo decreto de 4 de outubro de 1899 e o decreto de 12 de junho de 1901 alterou ligeiramente estes serviços, regulamentados pelo “Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública” de 24 de novembro de 1901 promulgado por Hintze Ribeiro. Este regulamento confiava aos Governadores Civis dos distritos a capacidade de “demolição ou beneficiação de habitações ou construções que tecnicamente se tenha reconhecido importarem por qual quer forma perigo para a saúde publica”, para além da atribuição do licenciamento dos estabelecimentos insalubres, incómodos e perigosos. Enquanto aos administradores dos Concelhos competia fiscalizar com o delegado de saúde as “habitações colectivas e logares de reunião de qualquer ordem”. Artigos 6.º e 7.º do “Decreto, 24 de dezembro de 1901”, *COLP*, ano 1901, (1901): 1041 e “Decreto de 4 de outubro de 1899”, *COLP*, Ano 1899 (1890): 486-488.

entre outras, zelar pela “Hygiene da industria e do trabalho” e pela “salubridade dos logares e das habitações”⁴⁰⁸

Em 1903, o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas veio finalmente impor um conjunto de regras a atender na construção edifícios. Fixava as condições a atender na escolha dos terrenos, a altura dos edifícios em função da largura das ruas,⁴⁰⁹ bem como as condições de iluminação determinando as dimensões mínimas das janelas, volumes mínimos para os quartos e para as oficinas em função do número de ocupantes. Para além das infraestruturas básicas, como os depósitos de água, os tubos de queda, tubos de ventilação, latrinas e fossas. Para assegurar o controlo sobre todas as construções impunha a necessidade de licença do município para que os edifícios pudessem ser habitados.

Cada concelho devia elaborar um regulamento de salubridade adaptado às condições locais. Para as cidades de Lisboa e Porto impunha a necessidade de licenciamento de todas as construções quer as localizadas junto à via pública, quer as implantadas no interior de terrenos privados, prevenindo desta forma a construção de ilhas e pátios sem o controlo dos municípios.

Apesar da exigência de um regulamento específico para cada concelho pelo que pudemos apurar, em Coimbra, a sua publicação foi sendo sucessivamente adiada, continuando em vigor o *Código das Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra*,⁴¹⁰ até 1926, quando foi publicado o *Código de Posturas do Município de Coimbra*.

⁴⁰⁸ Ponto 4º do artigo 2.º do decreto de 28, dezembro de 1899. Esta Junta era composta pelo delegado de saúde e mais três médicos (o subdelegado e os facultativos municipais). Segundo o artigo 12º, a inspeção da salubridade era confiada ao pessoal delegado pela direção de obras públicas do distrito enquanto a inspeção das substâncias alimentares era confiada ao veterinário municipal. “Decreto de 28, dezembro de 1899” *COLP*, ano 1899 (1900): 984-985.

⁴⁰⁹ Retomava uma proporção próxima da proposta no decreto de 1864. Para ruas de largura inferior a 7 metros a fachada seria igual ou inferior a 8 metros; para ruas de largura compreendida entre os 7 e 10 metros, a altura da fachada poderia ser no máximo 11 metros, para ruas de largura entre os 10 e os 14 metros a altura das fachadas seria no máximo 14 metros e para ruas entre 14 e 18 metros a altura das construções seria no máximo 17 metros, para ruas de largura igual ou superior a 18 metros os edifícios poderiam ter 20 metros de altura o equivalente a 5 andares.

⁴¹⁰ Elaborado para substituir o *Novo Regimento de Polícia do concelho de Coimbra*, de 1863, este novo código foi aprovado na sessão de câmara de 12 de novembro de 1874, contudo a edição que consultámos data de 1893,

Este novo regulamento extremamente minucioso revela a evolução não só do planeamento urbano e a ampliação das atribuições da Câmara Municipal mas também os avanços ao nível do rigor dos projetos, regulando os processos de licenciamento de uma forma próxima da atual, enumerando as peças mínimas a apresentar, quer escritas quer desenhadas e as suas escalas.⁴¹¹ Impunha também um controlo apertado relativamente às alterações aos projetos aprovados⁴¹² e definia as habilitações dos técnicos responsáveis pelas obras⁴¹³. De acordo com o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas, fixava a obrigatoriedade de vistoria e licença da Câmara Municipal antes da ocupação dos edifícios.⁴¹⁴

tendo sido acrescentada com os editais posteriores a 1874. Em 1910 foi novamente publicado, em conjunto com os editais posteriores a 1893. Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1893) e Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra* (Coimbra: Minerva Editora, 1910).

⁴¹¹ No artigo 8º definia "§ 5º O projecto, no qual se deverão observar as leis gerais e posturas municipais em vigor, deverá ser presente em duplicado, sendo o original desenhado em papel tela, e deve constar das seguintes peças desenhadas: a) Planta topográfica do terreno em que se pretende construir, na escala de 1/500, de modo a poder-se julgar claramente da sua situação com relação à via pública e seus acidentes; b) Alçados de todas as fachadas, plantas de todos os pavimentos e todos os cortes transversais e longitudinais que forem necessários para perfeita compreensão e disposição geral do edifício e da estrutura das suas partes essenciais, como escadas, madeiramentos e canalizações, tudo devida e minuciosamente cotado e em escala não inferior a 1/100; c) Detalhes, em escala não inferior a 1/20, de todos os elementos do projectos que interessem à estética e à construção dos edifícios, completando e esclarecendo a memória descritiva;" Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas da Câmara Municipal de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, Lda, 1926), 6.

⁴¹² Segundo o artigo 5º "O proprietário que tenha obtido licença para construir ou reconstruir qualquer obra conforme o projecto apresentado, e reconhecer, no andamento da mesma obra, a necessidade de alterar no interior e, em especial no exterior, o projecto aprovado, submeterá à aprovação da Câmara um novo projecto com indicação a tinta vermelha das alterações que pretende fazer, juntando-lhe a respectiva memória descritiva das alterações a executar." E no artigo seguinte "o Proprietário e director da obra a que se refere o presente artigo serão obrigados a paralisar imediatamente os trabalhos que estejam executando sem licença ou em desarmonia com ela (...) caso de não obedecerem [...] será a obra embargada [...] §4.º As taxas de licença que a Câmara cobrará pelo pedido de alteração, quando as obras tenham sido iniciadas sem a sua autorização, são também sempre, e em qualquer caso, as que corresponderem a toda a obra em globo, com as alterações requeridas, multiplicadas por dez, ainda mesmo que embargo não tenha sido levado a efeito." Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas ...*, 1926, 5.

⁴¹³ No artigo 8º define "§ 1º Só serão recebidos e terão seguimento os projectos assinados por qualquer técnico que possua um curso que habilite para a construção civil, quando êste se ache inscrito na Repartição de Obras Municipais. (...)§3.º A nenhum técnico será aceite a inscrição sem que apresente o diploma final do seu curso" e no artigo 47.º "À testa da obra, como seu director e por ela responsável, haverá um engenheiro, arquitecto ou construtor civil, devidamente inscrito na Câmara." Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas ...*, 1926, 5 e 16.

⁴¹⁴ As vistorias eram realizadas por uma comissão composta pelo Chefe da Repartição de Obras Municipais, do condutor da mesma Repartição e do Inspector de Incêndios. Ponto 1 do artigo 53º. Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Posturas...*, 1926, 18.

Introduzia ainda a obrigatoriedade de ocupar todos os lotes, que não fossem reservados a jardins, prevendo um prazo máximo de 12 meses a contar da intimação da Câmara Municipal para o início da construção sob pena de expropriação do terreno. Este código impunha um aumento do controlo municipal sobre a edificação⁴¹⁵, chegando mesmo a ultrapassar as questões da circulação e da salubridade.⁴¹⁶

Anos depois, o *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da cidade de Coimbra*, elaborado por Etiénne de Gröer, à luz da figura do Plano Geral de Urbanização instituído pelo referido decreto nº 24 802 de 21 de dezembro de 1934, condensava todos os domínios de planeamento da cidade, apresentando para além do Plano propriamente dito uma “Regulamentação das Zonas”, uma “Regulamentação dos Talhamentos e Quarteirões” e o “Regulamento das Construções”. Delineado de acordo com os modelos internacionais de planeamento, propunha uma solução próxima da aplicada em várias cidades francesas, de subúrbio-jardim, fixando um limite máximo para o crescimento da malha urbana e desenvolvia um conjunto de 5 aldeias satélite em alternativa à cidade.

Destacava-se dos planos precedentes por partir de uma análise cuidada da situação existente e por propor uma estratégia de planeamento futuro para a cidade. O Plano, “baseando-se na economia, na higiene e na arte”⁴¹⁷ estruturava a cidade a partir da rede de comunicações (articulando todos os meios de transporte), do zonamento (fixando os usos e a densidade de ocupação do solo, com destaque para a habitação que representaria 85% da superfície da cidade). De forma exemplar, este

⁴¹⁵ O controlo da edificação a nível nacional só ganhou forma em 1951, com a aprovação do decreto-Lei nº 38 382, promulgando o “Regulamento Geral das Edificações Urbanas” que apesar das várias alterações ainda se mantém hoje em vigor.

⁴¹⁶ Artigo 57.º Todas as paredes, muros ou edificações que confinem com a via pública ou possam vêr-se das ruas ou outro lugar público, e que se acharem revestidas de cantaria ou azulejos, estucadas, pintadas a óleo ou a fresco, serão caiadas, quando a Câmara o julgar necessário, pelo menos de 5 em 5 anos. §1.º Iguualmente serão lavadas e reparadas as cantarias, azulejos e quaisquer outros revestimentos ou elementos decorativos, quando a Câmara o julgar necessário. §2.º Se as paredes, muros ou edificações pintadas a óleo ou a fresco, por deterioração das tintas, apresentarem mau aspecto, será o proprietário intimado para, dentro de um prazo razoável, renovar a pintura” Câmara Municipal de Coimbra. *Código de Postura ...*, 1926,19.

⁴¹⁷ Etienne de Gröer, *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948),2.

plano, definia ainda as tipologias de edificação, as condições mínimas de iluminação e ventilação e alguns princípios de estética urbana.

Pese embora a importação de um novo modelo de cidade é possível discernir uma linha de continuidade entre este Plano e as anteriores propostas de reforma e expansão urbana, resultante por certo das orientações da autarquia mas também da evolução da noção de planeamento urbanístico que se vinha a desenvolver desde meados do século XIX.

Podemos pois considerar que apesar da importância estratégica e simbólica⁴¹⁸ da criação dos Planos Gerais de Urbanização, imposta pelo ministro Duarte Pacheco, estes planos na prática representam mais a sistematização do que vinha a ser timidamente delineado desde meados do século XIX do que um momento de rutura.

Mas para além da regulamentação do uso do solo, das redes de infraestruturas, com destaque para as vias de comunicação, do zonamento e das características dos edifícios, cabe ainda, fazer uma breve referência a um conjunto de documentos legais especificamente relacionados com a construção de habitação operária. As condições de habitação da classe trabalhadora era uma das principais preocupações da época, não só por razões sociais, mas porque em grande medida a salubridade da cidade dependia da criação de bairros salubres propiciadores de um ambiente saudável. Neste sentido, uma das formas de proteção da saúde pública dos cidadãos era o fomento da construção de habitações salubres acessíveis à população de

⁴¹⁸ Partilhando da perspectiva avançada por Sandra Vaz Costa, consideramos que estes planos ao advogarem a importância do ordenamento das cidades para o bem comum, aliado à aplicação do Fundo do Desemprego e à consequente produção de riqueza (pelos próprios melhoramentos urbanos e pela valorização local) tornaram-se mais do que instrumentos de gestão urbana, tornaram-se meios para a difusão da ideologia do Estado Novo. Sobre estes planos e a sua importância simbólica ver Sandra Vaz Costa, *O País a régua e esquadro. Urbanismo, arquitetura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. (Lisboa: IST Press, 2012).

menores recursos, pese embora os intentos este foi um processo muito moroso e com resultados aquém das expectativas.⁴¹⁹

A estratégia inicial passou pela criação de incentivos para que os proprietários construíssem edifícios para arrendar. A carta de lei de 17 de maio isentava a contribuição predial dos prédios urbanos construídos para arrendamento a baixos custos,⁴²⁰ no entanto o seu resultado foi muito reduzido. Pouco depois, em 1883 os ministros Fontes Pereira de Mello e Hintze Ribeiro apresentaram um projeto de lei com vista a fomentar a construção de casas de renda económica, acrescentava mais benefícios como a isenção do registo dos terrenos e a utilização gratuita da madeira das matas nacionais para a construção. Embora este projeto tenha sido sucessivamente alterado nunca chegou a ser aprovado⁴²¹.

A I República, empenhada na melhoria das condições das classes operárias, promulgou o decreto de 12 de novembro de 1910, que entre outras medidas congelava o valor das rendas por dez anos. Pese embora os intentos de proteção do proletariado este decreto teve consequências desastrosas no parque habitacional devido à redução do investimento na conservação dos edifícios e em novas construções. Em 1918 foi criado um programa de construção de casas económicas para Lisboa e para o Porto mas sem resultados⁴²². A ditadura militar imposta pela

⁴¹⁹ Verificou-se aqui como noutros países da Europa uma inadequação entre o mercado habitacional e as necessidades de habitação, maioritariamente para a população de menores recursos. Como destacou Carlos Nunes Silva este problema justificável pelas próprias leis do mercado que compreensivelmente tende a produzir sempre o que der mais lucro e não o que é necessário, conduziu inevitavelmente as famílias de menores rendimentos a habitações degradadas e com rendas de baixo custo. Este autor analisa o posicionamento e as medidas de intervenção/regulação pública para ultrapassar a carência de habitação salubre a baixos preços no início do século XX no nosso país, com destaque para a cidade de Lisboa. Carlos Nunes Silva, "Mercado e políticas públicas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século XX", *Análise Social*, XXIX, nº127 (1994): 655-575.

⁴²⁰ A Lei de 17 de maio de 1880 fixava como limite máximo de renda para gozar de uma isenção de cinco anos, 50\$00 réis anuais. Oito anos depois uma lei de 2 de agosto ampliou a isenção para 10 anos mas qualquer um destes diplomas teve um efeito reduzido e este benefício foi abolido em julho 1899 "Lei, 17 de maio de 1880" *COLP*, ano 1880 (1881): 60-62 e "Lei, 2 de agosto de 1888", *COLP*, ano 1888 (1889): 277 e "Lei, 29 de julho de 1899", *COLP*, ano 1899 (1900):271-272.

⁴²¹ A 7 de maio de 1901, Guilherme de Santa Rita, propunha também como incentivo que nas duas principais cidades do país, um terço dos terrenos pertencentes aos extintos conventos pudesse ser cedido pelo Estado para a construção de casas económicas. José Caeiro da Matta, *Habitações Populares, «Estudos económicos e financeiros»* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1909), 183.

⁴²² Segundo os estudos de Fátima Loureiro de Matos este programa não teve qualquer resultado no Porto. O programa foi definindo pelos decretos nº 4137 de 24 de abril, decreto nº 4163 de 25 de abril e decreto nº 4415

revolução de 1926 procurou repor um mercado habitacional mais liberal, reformando a contribuição predial e permitindo a atualização das rendas⁴²³ para além de ter reintroduzido o programa de casas económicas,⁴²⁴ no entanto o resultado continuou a não ser o esperado.

Os primeiros resultados surgiram depois do Decreto-Lei nº 23 052⁴²⁵ promulgado pelo Estado Novo⁴²⁶ em 1933. Segundo este decreto, o Estado para além de conceder facilidades na aquisição de terrenos, isenção de impostos e empréstimos com taxas de juro baixas, amortizáveis a longo prazo, criava um Fundo das Casas Económicas para financiar a sua construção.⁴²⁷ À semelhança do programa de casas económicas definido em 1928,⁴²⁸ aplicava-se o modelo inglês impondo “moradias de família, com quintal”⁴²⁹. Em 1938 o Governo ampliou o programa, abrangendo mais

de 12 de junho “Decreto nº 4163, 25 de abril”, *DG*, I – Série, nº 91 (25 abril de 1918):528, “Decretos nº 4415, 12 de junho”, *DG*- 1ª Série, nº 142 (28 de junho de 1918):1016. Sobre os resultados do programa no Porto ver: Fátima Loureiro de Matos, “Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956.” *Análise Social*, XXIX, nº127 (1994): 685.

⁴²³ Decreto nº 15 289, de 30 de Março de 1928. Para assegurar a justiça social da atualização das rendas criou um Fundo Nacional de Construção e Rendias Económicas que devia auxiliar a construção de habitações de renda económica e os inquilinos, no entanto não chegou a ter execução. Carlos Nunes Silva, “Mercado e políticas públicas em Portugal...:659.

⁴²⁴ Apontava os erros do anterior programa e aplicava o exemplo do programa de “Inglaterra (...) onde já hoje se encontram milhares de famílias proprietárias da sua casa, independentes e ajardinada, com condições de segurança e salubridade”. “Decreto nº 16 055, 22 de Outubro de 1928”, *DG*, I – Série, nº 243 (22 de Outubro de 1928):2167. Definia um custo máximo de construção, o tipo de construção e o valor máximo da renda fixado com base em dez por cento do capital empregado.

⁴²⁵ Este decreto criava os Serviços de Construção de Casas Económicas junto do Ministério das Obras Públicas e a Repartição das Casas Económicas, no Instituto Nacional do Trabalho e Previdência. “Decreto-Lei nº 23052, 23 de Setembro”, *DG*, I- Série, nº 217 (23 de Setembro de 1933): 1664-1671.

⁴²⁶ Sobre a política habitacional do Estado Novo ver Marielle Gros, *O Alojamento Social sob o Fascismo* (Porto: Ed. Afrontamento, 1982) e Carlos Nunes Silva, *Política Urbana em Lisboa - 1926-1974* (Lisboa: CEG/INIC,1994).

⁴²⁷ Composto pela verba proposta pelo orçamento de Estado para Casas Económicas acrescido das participações das Câmaras Municipais, corporações administrativas e organismos corporativos, de donativos e legados particulares, das rendas das casas depois de construídas e dos rendimentos dos títulos do respetivo fundo. Artigo. 7º “Decreto-Lei nº 23052, 23 de Setembro”, *DG*, I- Série, nº 217 (23 de Setembro de 1933): 1665.

⁴²⁸ Este programa, evocando o caso inglês, defendia a construção de casas isoladas ou geminadas, definindo desde a largura da rua, às infraestruturas mínimas e aos materiais. “Decreto nº 16 055, 22 de Outubro de 1928”, *DG*, I – Série, nº 243 (22 de Outubro de 1928):2168.

⁴²⁹ Artigo. 12º “Decreto-Lei nº 23052, 23 de Setembro”, *DG*, I- Série, nº 217 (23 de Setembro de 1933): 1665.

famílias⁴³⁰ e lançou um novo programa para a construção de 1000 casas desmontáveis especificamente destinado à cidade de Lisboa.⁴³¹

Na década de 1940 multiplicam-se os programas de acordo com os estratos da população⁴³² e criaram-se os novos programas de casas para famílias pobres⁴³³, de casas de rendas económicas⁴³⁴ e de casas de rendas limitadas⁴³⁵ que conduziram à construção entre 1932 e 1950 de cerca de 16 000 fogos sociais, maioritariamente nas cidades de Lisboa, Porto e Coimbra,⁴³⁶ o que revela a influência da política habitacional e destes instrumentos legais no urbanismo destas cidades.

Concluindo, durante o século em estudo, as preocupações com a salubridade, com a circulação, com o conforto e com a administração do território ditaram uma nova forma de atuação e controlo sobre a construção da cidade. Conduzindo paulatinamente à conformação de um complexo quadro legal capaz de regular e subordinar as iniciativas particulares à vontade e à estratégia definida quer pelo poder central quer pelos municípios definido desde a ocupação e uso dos solos às características físicas e formais dos edifícios.

Num primeiro momento através das Posturas Municipais e da polícia urbana, depois pelo Plano Geral de Melhoramentos primeiro instrumento de planeamento

⁴³⁰ O programa de 1938 só podia ser aplicado às famílias dos sócios dos sindicatos nacionais, dos funcionários do Estado, dos corpos administrativos, de empregados das empresas concessionárias de serviços públicos e de outras em colaboração com o Estado. Definia ainda restrições quanto à idade e às condições de saúde do agregado.

⁴³¹ O novo programa foi lançado pelo “Decreto-Lei nº 28912, 12 de Agosto”, *DG*, I Série, nº 186 (12 de agosto de 1938):1197-1201.

⁴³² Definiram-se mais duas classes de casas e ampliou-se o programa de casa económicas às cidades de Coimbra e de Almada “Decreto- Lei nº33 278, 24 de Novembro de 1943”, *DG*, I Série, nº 256 (24 de Novembro de 1943):823-827.

⁴³³ Criado em 1945 destinava-se às famílias que não tinham acesso ao programa das casas económicas por razões económicas.

⁴³⁴ Criado em 1945 destinava-se à classe média excluída do programa das casas económicas mas com o mínimo de recursos financeiros

⁴³⁵ Criado em 1947, este programa pressupunha a construção privada mas controlada pelo Governo, nomeadamente quanto ao valor das rendas e as condições de acesso.

⁴³⁶ Carlos Nunes Silva, “Mercado e políticas públicas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século XX”, *Análise Social*, XXIX, nº127 (1994): 670.

urbanístico de nível nacional,⁴³⁷ que condicionou o direito de todos à força legal de um plano, imposto às duas principais cidades mas que se alargou a tantas outras. Apesar de parco em desenhos difundiu-se a obrigatoriedade de pedir alinhamentos e mesmo sem o plano traçado no papel um pouco por todas as cidades foram-se esboçando estratégias de modernização, ordenamento e regulação por parte dos municípios. O controlo sobre o interior dos edifícios e a melhoria das suas condições de salubridade só seria regulado com o complemento do Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas no início do século XX e a par destes instrumentos foi também necessário limitar o direito de propriedade aos ditames dos planos e criar incentivos para a execução de novos bairros salubres.

Daqui resultou grande parte do que caracteriza as cidades atuais, mas mais do que os resultados destes instrumentos firmou-se a necessidade de regular e condicionar o espaço urbano e os edifícios através do planeamento urbanístico exposto num plano e executado pelo município, criando assim as bases necessárias para o que é ainda hoje o ordenamento e o planeamento urbano em Portugal.

⁴³⁷ Sublinhe-se, como apontado já por outros investigadores, o pioneirismo deste instrumento mesmo a nível europeu, tendo sido antecedido apenas pela legislação espanhola de 29 de junho de 1864, a *Ley General para la Reforma, Saneamiento, Ensanche y otras Mejoras de las Poblaciones*. Pese embora, ao contrário do caso espanhol onde esta legislação foi uma consequência da experiência dos *ensanches* de Barcelona e Madrid, a legislação nacional não resultou de nenhuma intervenção numa cidade, antes constituiu-se como um instrumento instigador da reforma urbana. Sobre a novidade do decreto nacional ver: Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal*110.

Parte II
Coimbra: caso de estudo

Capítulo 3. Coimbra no início do século XIX

É o districto de Coimbra um dos mais importantes do paiz. Da sua posição geographica; de ser cortado na sua maior extensão por um rio navegavel, que termina em uma barra de movimento commercial muito grande; da sua riqueza agricola e industrial; da sua população e extensão superficial; e, finalmente, de ser a séde do primeiro estabelecimento scientifico do paiz, deriva naturalmente a sua importancia⁴³⁸.

A análise de um processo de mudança pressupõe conhecer primeiro o estado do objeto antes da ação de transformação. Neste caso o estudo da evolução de Coimbra ou, melhor do seu urbanismo implica uma caracterização, ainda que sumária, da cidade. Consciente da realidade complexa que constitui uma cidade e com âmbitos que ultrapassam a dimensão desta tese, analisaremos resumidamente a dimensão física da cidade, a sua posição estratégica no território nacional e as próprias condicionantes do meio físico que a conformam, bem como a sua dimensão social, patenteada nos números dos censos, mas também as suas principais atividades e especificidades, fundamentais para a construção da sua identidade.

⁴³⁸ Adolpho Loureiro, “Estudos sobre o Districto de Coimbra”, *Portugal Pittoresco*, I, nº4 (1879):52.

3.1. O Sítio de Coimbra: entre o Mondego e as Cercas Conventuais

O primeiro problema hygienico fundamental, que se levanta em Coimbra, é o que deriva da implantação geographica da cidade na margem direita do Mondego, no ponto preciso em que á bacia alta torrencial do rio se succede o cône de dejecção sedimentar do estuario inferior.

Traduz-se na vida historica da Coimbra ribeirinha por um esforço constante de adaptação mechanica da população a um solo accessivel ás innundações do rio, ameaçado de ser subvertido pela elevação progressiva do alveo e dos campos marginaes. Exprime-se nas condições actuaes da cidade baixa, na sua configuração topographica em goteira de fundo inferior ao nivel das aguas do Mondego, na natureza do seu solo artificial formado de entulhos e terras removidas e na humectação constante do seu subtractum tellurico. Reflete-se na pathologia da cidade pelo impaludismo, que durante muito tempo foi uma característica da nosographia coimbrã e que ainda hoje o é na nosographia dos campos de Coimbra.⁴³⁹

No início do século XIX, Coimbra implantada na margem do rio Mondego era uma cidade de reduzida dimensão, dividida entre a colina da Alta onde se localizavam a Universidade e os Colégios, e a Baixa implantada no vale do rio, concentrando as atividades comerciais e manufatureiras. Na margem esquerda do Mondego em torno do Mosteiro de Santa Clara a Velha e do Convento de S. Francisco e na encosta junto ao novo Mosteiro de Santa Clara implantavam-se alguns edifícios mas sem grande expressão no conjunto da cidade.

A implantação estratégica na colina de transição entre o Alto e o Baixo Mondego favoreceu o desenvolvimento da cidade como entreposto mercantil, no ponto de intersecção dos percursos entre a serra e o mar e entre o norte e o sul do país, a cidade floresceu no ponto de intersecção da antiga estrada romana *Olisipo-Bracara Augusta* com o rio.

⁴³⁹ José Sobral Cid, *Coimbra. Demografia e Higiene*. 2º volume (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1902), XII.



fig. 2 – s/a, Planta de Coimbra e seus Contornos sobre o Rio Mondego, [final do século XVIII] (Instituto Geográfico Português, Inv. N.º CA 393)

Se por um lado o rio era, com as suas barcas serranas,⁴⁴⁰ a principal via de circulação e transporte dos produtos hortícolas e das manufaturas vindos da Beira, por outro, obrigava a um esforço constante das populações da Baixa para evitar as inundações frequentes e a elevação progressiva do álveo.⁴⁴¹ Com efeito, desde o século XVI⁴⁴²

⁴⁴⁰ A barca serrana era uma embarcação que conseguia navegar com uma altura muito reduzida de água semelhante ao barco rebelo que existe ainda hoje na ria de Aveiro. As barcas circulavam entre o Porto da Raiva em Penacova e a Figueira da Foz. Em meados do século XIX navegavam ainda cerca de 2 centenas de unidades. João Lourenço Roque, “Coimbra no século XIX, Urbanística e sociabilidade”, in *Homenagem da Misericórdia de Coimbra a Armando Carneiro da Silva (1912-1992)*, coord. Maria José Azevedo Santos. Viseu: Palimage, 2003.

⁴⁴¹ Segundo Adolpho Loureiro em 600 anos teria sido de 4,96m ou seja cerca de 8mm por ano. Adolpho Loureiro, “Memória sobre o Mondego e Barra da Figueira”, *Revista das Obras Públicas e Minas*, VI (1874), 467.

⁴⁴² Em 1515, procedeu-se à construção de um forte muro na margem direita. Apesar de serem obras de iniciativa camarária só foram concretizadas com o patrocínio de D. Manuel I. Três anos depois o empreiteiro Gonçalo Madeira foi encarregado de construir um bom cais de pedra junto à ponte. No século XVIII à luz dos desenvolvimentos da ciência hidráulica iniciou-se uma nova visão sobre os problemas não só das inundações da cidade de Coimbra mas também dos campos do Mondego. Em 1790 Padre Estevão Cabral apresentou um rigoroso estudo intitulado “Sobre os danos do Mondego no Campo de Coimbra e o seu remédio”, segundo o autor os problemas sentidos na cidade eram em grande parte consequência da falta de encanamento do rio a jusante, desde os campos do Mondego de Coimbra até à Figueira. De acordo com este projeto iniciaram-se as obras de encanamento do rio criando um novo álveo do rio e criou-se a Mata do Choupal mas, as obras ficaram inacabadas não chegando à cidade de Coimbra. Sobre as intervenções manuelinas ver Walter Rossa, “Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade.” (Dissertação de Doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2001), 551-558 e sobre as obras projetadas por Estevão Cabral ver Adolpho Loureiro, “Memória sobre o Mondego e Barra da Figueira”, *Revista das Obras Públicas e Minas*, VI (1874), 335-356, 391-430, 435, 479 e 515. Ainda sobre as intervenções de encanamento do rio do final do século XVIII e início do século XIX ver, Carlos Martins, “O programa de obras públicas para o território de Portugal Continental, 1789-1809: intenção política e razão técnica: o porto do Douro e a cidade do Porto.” Volume 2 (Dissertação de doutoramento. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2014), 750-766.

que se procurava regularizar as margens do Mondego e elevar as mesmas, mas todas as intervenções se revelavam ineficazes.

A antiga Ponte de Pedra, profundamente remodelada por D. Manuel I em 1513, foi sendo paulatinamente assoreada e no início do século XIX era recorrentemente galgada pela subida da cota das águas.⁴⁴³ O seu tabuleiro, construído a cerca de 21,46 metros acima do zero hidrográfico da Figueira da Foz, estaria em 1872 apenas a cerca de 4,41 metros acima do nível da cota de estiagem, o que deixaria apenas cerca de 2,65 metros de passagem entre o arco mais alto e o nível médio das águas, tornando-se um óbvio obstáculo à passagem das águas.⁴⁴⁴ Acresce que na estação invernosa para cheias normais o nível das águas subiria entre dois a três metros, podendo a atingir, em cheias excepcionais, seis metros como sucedeu em 1872.⁴⁴⁵

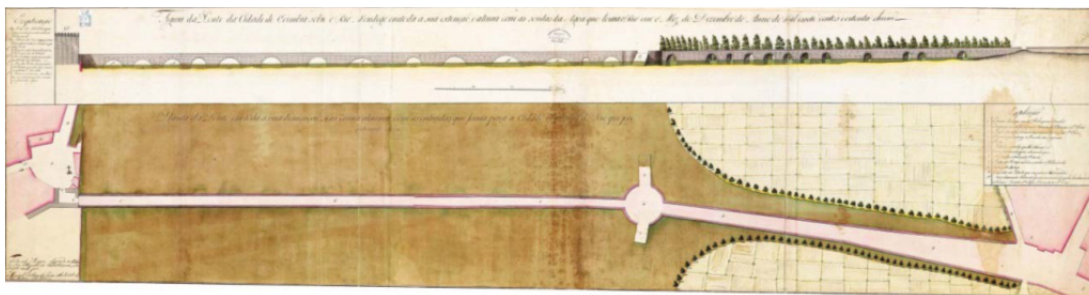


fig. 3 –Manuel Caetano de Sousa, Ponte da cidade de Coimbra sobre o Rio Mondego em toda a sua extensão e altura, com as sondas de água que levava o Rio em o Mez de Dezembro de mil e sete centos e oitenta e hum. Manuel Caetano de Sousa, architecto das três Ordens Militares, 1781 (Lisboa: Direcção de Infra-Estruturas do Exército, 3856-2-18A-110)

⁴⁴³ Sobre a remodelação projetada por Diogo Pires-o-Moço que implicou a reedificação de uma nova ponte a uma cota significativamente mais alta que a antiga ponte afonsina ver Walter Rossa, "Diversidade: urbanografia...551-558. Sobre o assoreamento da ponte ver Jorge de Alarcão. *As Pontes de Coimbra que se afogaram no rio.* (Coimbra: Ordem dos Engenheiro, 2012).

⁴⁴⁴ Já Domingos Vandelli em 1790 apelidava a ponte de obstáculo, o mesmo sugerem os relatos de Filipe Simões: "por ocasião de certas cheias. Os barqueiros só com grande incommodo e com perigo de vida faziam passar os barcos por baixo da ponte, diminuindo com esforços inauditos a parte fluctuante por meio de fortes pressões, que exerciam fincando as costas nas concavidades dos arcos e os pés e mãos sobre as cargas ou o bordo dos bateis." Domingos Vandelli, "Memória sobre o encanamento do rio Mondego". *Memórias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, 3 (1791):14 e Filipe Simões, *Escritos diversos.* (Coimbra: Imprensa da Universidade,1888),12.

⁴⁴⁵ Os valores adotados correspondem aos indicados por Adolpho Loureiro em 1874. Há vários valores quer para a cota do tabuleiro da ponte quer para a cota de estiagem. Mas mais do que a diferença destes valores, importa não esquecer que o tabuleiro não estava de nível, sendo o seu ponto mais baixo junto ao O que seria facilmente inundado. De acordo com os estudos para a construção da nova ponte metálica, em curso em 1860, o tabuleiro da antiga ponte estaria à cota 20,85 m do lado da cidade e à cota 17, 30m junto ao O. Adolpho Loureiro, "Memoria sobre o Mondego..." :467e 468 e *Boletim das Obras Públicas*, nº 7 (julho 1866):38.

Para além dos inconvenientes para a cidade, esta situação afetava a circulação da principal estrada nacional, a estrada Lisboa-Porto, tornando urgente a construção de uma nova ponte. Efetivamente, já em 1781, enquanto se estudava o melhoramento desta estrada e o encanamento do rio Mondego, Manuel Caetano de Sousa tinha efetuado o levantamento da ponte, o que nos leva a crer que na altura se planeasse a sua reforma ou mesmo substituição.⁴⁴⁶ Anos mais tarde em 1848 por ocasião de uma grande cheia foi feito um segundo levantamento mas a ponte só foi substituída em 1875.⁴⁴⁷

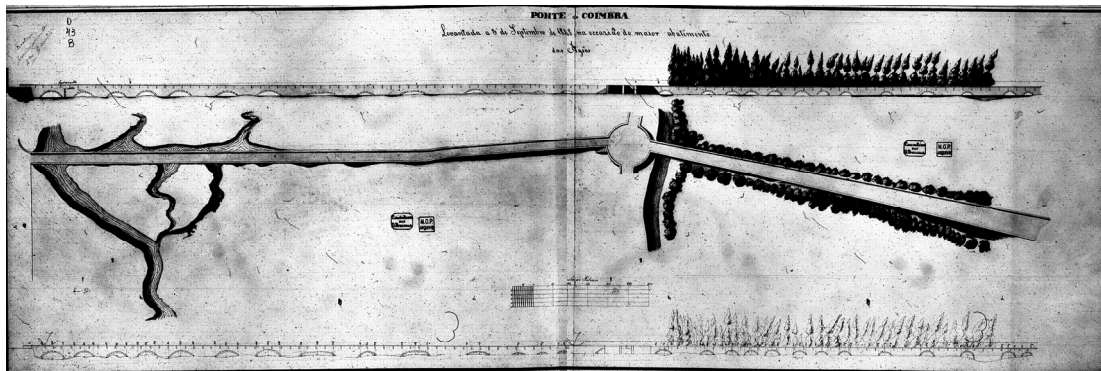


fig. 4 – s/a, Ponte de Coimbra levantada a 3 de Setembro de 1848 na occasião do maior abatimento das Agôas, 1848. (Lisboa: AHMOP, D 43).

Para além dos inconvenientes da falta de atravessamento, as cheias que recorrentemente invadiam a zona ribeirinha criavam péssimas condições sanitárias, conduzindo frequentemente a epidemias de cólera, febre tifoide e malária.⁴⁴⁸ Esta situação precária era agravada pela elevada concentração de população, atraída à zona baixa pela facilidade de acesso e circulação. Efetivamente, apesar de sujeita à fúria das águas e de estar implantada sobre camadas sucessivas de entulhos

⁴⁴⁶ Recorde-se que no final do século XVIII, D Maria I tinha começado uma campanha de melhoria das comunicações do Reino. O alvará de 28 de Março de 1791, para além de incluir as instruções para a estrada de Lisboa ao Porto incluía um conjunto de providências para a obra do encanamento do Mondego. Desconhecemos com rigor as obras realizadas, mas embora a ponte de Coimbra não tenha sido substituída, em 1798 foi criado o primeiro serviço de diligências nacional que atravessava a ponte de Coimbra.

⁴⁴⁷ Para além da cheia de 1848, importa lembrar que em 1843 tinha sido promulgada a lei de 26 de julho que para além de definir os meios para a construção das estradas, definia pela primeira vez a rede de estradas principais do reino, onde se incluía esta estrada.

⁴⁴⁸ Importantes epidemias de Cólera ocorreram nos anos de 1833, 1855 e 1856, uma epidemia de varíola em 1889 e uma epidemia de febre tifoide em 1887. José Sobral Cid, *Coimbra. Demografia e Higiene*. 2º Volume (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1902), 118.

arrastados pelo rio, era na Baixa que se localizavam as principais atividades comerciais e artesanais da cidade.

A Alta, por seu turno, embora fosse o núcleo fundacional, foi sendo progressivamente abandonada,⁴⁴⁹ até que no século XVI foi convertida em campus universitário. A Universidade ocupou o antigo Paço Real e em volta, instalaram-se uma série de Colégios. A partir desta data a importância e a principal atratividade da cidade residia no seu carácter universitário e estendia-se a todo o Império.

Com a Universidade funcionavam 25 Colégios, divididos em três tipos: o Colégio das Artes, destinado à preparação dos candidatos à Universidade, lecionando as diversas humanidades designadas Escolas Menores em oposição às Escolas Maiores correspondentes às quatro faculdades que formavam a Universidade; os Colégios Reais de S. Pedro e de S. Paulo, destinados aos licenciados e aos bacharéis da Universidade que se preparavam para a carreira universitária; e os restantes vinte colégios de várias ordens religiosas e militares, albergando os alunos, clérigos ou leigos que frequentavam a Universidade. Apesar de cada colégio possuir regulamentos próprios e um reitor⁴⁵⁰, todos os seus ocupantes, desde professores, estudantes e criados, gozavam dos mesmos privilégios e isenções da Universidade e submetiam-se aos seus Estatutos.

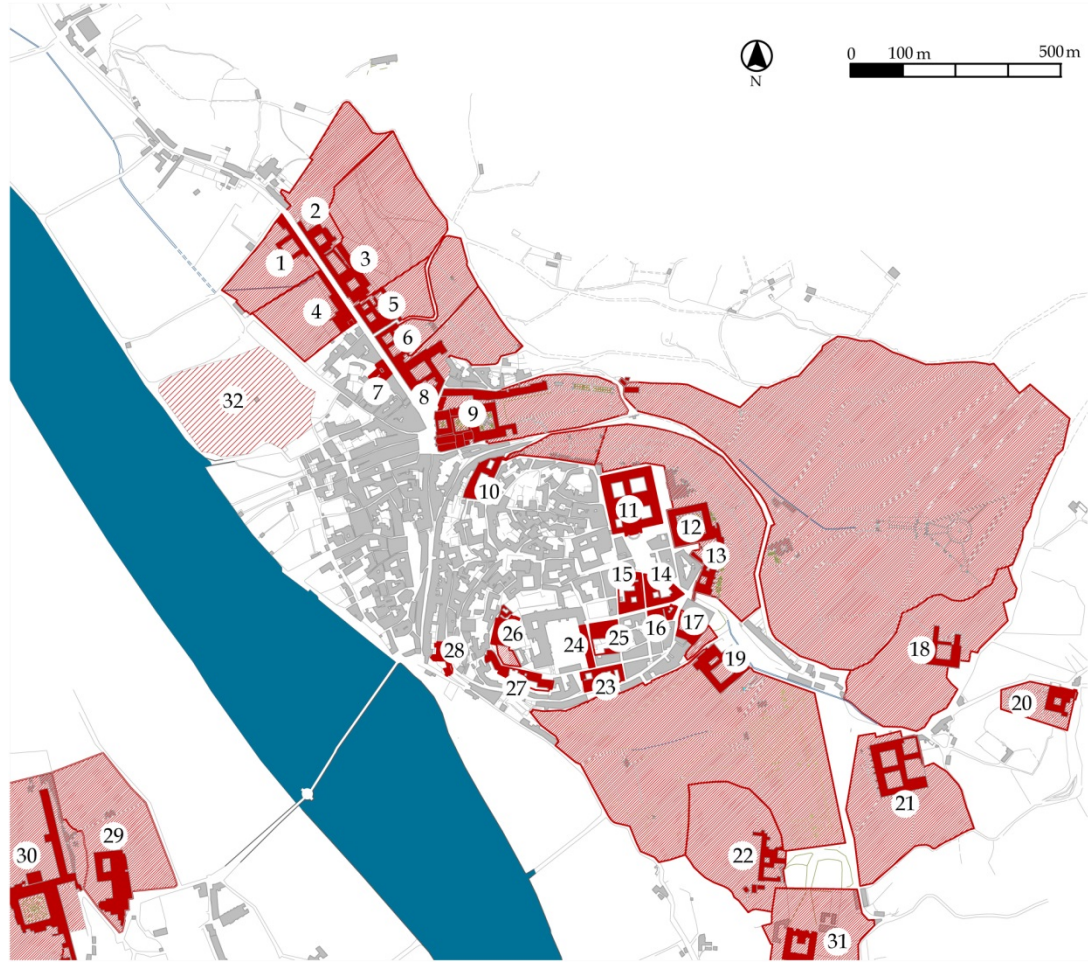
A instalação destas instituições alterou profundamente a cidade e a sua morfologia. Implantadas nos limites da cidade criaram uma cinta que condicionou ou melhor impediu a expansão urbana. Com efeito, analisando a planta da cidade podemos constatar como estes edifícios (dezassete⁴⁵¹ na parte Alta da cidade e oito⁴⁵² ao longo

⁴⁴⁹ O processo de abandono do núcleo fundacional localizado numa elevação em detrimento da zona baixa de topografia mais fácil nos finais da Idade Média, é um processo comum a outras cidades nacionais.

⁴⁵⁰ À exceção do Colégio das Artes que depois da expulsão dos jesuítas em 1759, passou a ser dirigido pelo Principal da Sé de Lisboa. António de Vascelos, "Os Colégios Universitários", in *Escritos Vários*. (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1987), 210.

⁴⁵¹ Colégio dos Cônegos Regentes de Santo Agostinho ou Colégio da Sapiência, Colégio de Jesus, Real Colégio das Artes, Colégio de S. Jerónimo, Colégio dos Militares, Colégio de S. Bento, Colégio de S. João Evangelista ou Colégio dos Loios, Colégio de S. Boaventura, Colégio de S. Paulo 1º Eremita, Colégio de Cristo de Tomar, Colégio de São José ou dos Marianos, Colégio de Santa Rita ou dos Grilos, Colégio de Santo António da Pedreira, Colégio de Santo António da Estrela, o Colégio Real de S. Pedro, Colégio Real de S. Paulo e Colégio da Santíssima Trindade.

da Rua da Sofia), se destacavam quer pela volumetria quer pelo espaço ocupado pelas suas cercas que no essencial delimitavam a zona urbana da cidade.



1.Colégio de S.Tomás; 2.Colégio de S. Pedro; 3.Colégio da Graça; 4.Colégio de S. Domingos; 5. Colégio do Carmo; 6.Colégio do Espírito Santo; 7.Colégio de S. Boaventura; 8.Colégio das Artes; 9.Mosteiro de Santa Cruz; 10.Colégio de St. Agostinho; 11. Colégio de Jesus; 12. Real Colégio das Artes;13. Colégio de S. Jerónimo; 14. Colégio dos Lóios; 15.Colégio de S. Boaventura; 16.Colégio S. Paulo 1ºEremita; 17.Colégio dos Militares; 18. Colégio de Tomar; 19. Colégio de S. Bento; 20. Convento de St. Tereza; 21. Convento de Santana; 22. Colégio de S. José;23.Colégio da St. Trindade; 24.Colégio Real de S. Pedro; 25. Colégio Real de S. Paulo; 26.Colégio de St. Rita; 27.Colégio St. Ant. Pedreira; 28. Colégio St. Ant. Estrela; 29.Convento de S. Francisco; 30. Mosteiro de St. Clara; 31. Seminário Maior; 32. localização hipotética do antigo Convento de S. Domingos

fig. 5 – Planta de reconstituição da cidade em 1845 com a indicação dos Colégios e Conventos e respetivas cercas.

Além desses edifícios, destacam-se ainda seis complexos religiosos: o convento de São Francisco da Ponte e o mosteiro de Santa Clara implantados na margem esquerda do Mondego; os mosteiros de Santana e de Santa Tereza e o Seminário Episcopal na zona da Alta e, finalmente, o mosteiro de Santa Cruz, na Baixa.

⁴⁵² Colégio de São Tomás, Colégio de S. Pedro, Colégio da Graça, Colégio do Carmo, Colégio do Espírito Santo ou de S. Bernardo, Colégio de São Domingos, Colégio de São Boaventura e Colégio das Artes.

Como podemos verificar pela figura 5, o conjunto destes edifícios e as respetivas cercas ocupava uma área superior à área dos bairros da Alta e da Baixa, para além de delimitar a cidade a norte, nascente e sul, criando em conjunto com o rio uma *cinta* que impedia a expansão da cidade.



1. Sé Nova; 2. Igreja de São João de Almedina; 3. Igreja de S. Salvador; 4. Igreja de S. Pedro; 5. Sé Velha; 6. Igreja de Igreja de S. Cristovão; 7. Igreja de S. Tiago; 8. Igreja de S. Bartolomeu; 9. Igreja de Santa Cruz; 10. Igreja de Santa Justa;

fig. 6 – Planta de reconstituição da cidade em 1845 com a indicação das principais Igrejas.

À parte destes grandes e imponentes edifícios, a cidade do início do século XIX era marcada por um denso casario de fraca qualidade, com construções de vários pisos em ruas de reduzida largura, mal insoladas e ventiladas⁴⁵³. A sua arquitetura era de um modo geral muito simples, sobressaindo apenas algumas igrejas. Na cidade alta,

⁴⁵³ Luísa Trindade, *A casa corrente em Coimbra: dos finais da Idade Média aos inícios da Época Moderna* (Lisboa: Câmara Municipal, 2002), 152- 153.

a Sé Nova, antiga Igreja Jesuíta e incluída no Colégio de Jesus e as Igrejas de São João de Almedina, São Salvador e São Pedro; a meia encosta, a Sé Velha e a Igreja de São Cristóvão; e na Baixa, a velha e adulterada Igreja de S. Tiago, a Igreja de S. Bartolomeu que dava nome à praça onde ambas se localizavam e a Igreja de Santa Cruz do antigo Mosteiro. Fora de Portas, no Bairro de Santa Margarida, a nova Igreja de Santa Justa.

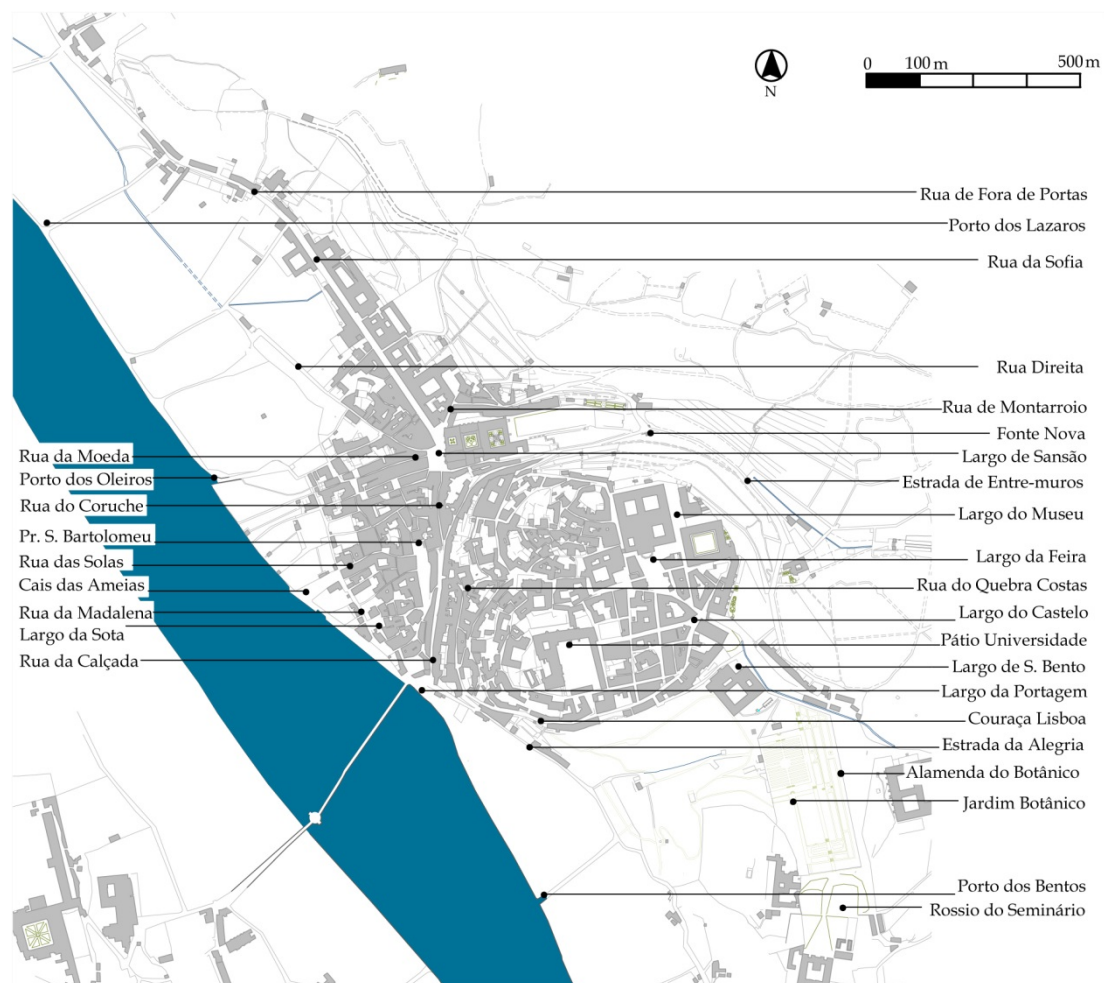


fig. 7 – Planta de reconstituição de Coimbra no início século XIX com as indicação das ruas principais, praças e largos.

A cidade estava bipolarizada entre a Praça de S. Bartolomeu na Baixa e o largo da Feira na Alta. Ambos centros de comércio e, enquanto no primeiro estava implantada a sede do poder municipal, o segundo albergava o poder religioso do Cabido. Para além destas duas praças ainda o Largo da Portagem, o Largo de

Sansão, o Cais da Ameias e o Largo da Sota na Baixa e na Alta, o Largo da Sé Velha, o Largo de S. João e o Terreiro da Universidade.

Relativamente à morfologia urbana podemos ainda detetar que de entre as ruas estreitas e irregulares sobressaíam pela largura e importância, na zona Alta as couraças de Lisboa e dos Apóstolos, junto à Muralha Sul e Norte respetivamente, a rua Larga, a rua das Fangas,⁴⁵⁴ a rua do Museu, a rua dos Estudos, a rua do Quebra Costa e a Rua do Cabido, que embora muito íngremes correspondiam ao acesso mais direto entre a Alta e a Baixa. Na Baixa destacavam-se a rua da Calçada e a rua do Coruche, esta última não pela dimensão que era muito reduzida, mas essencialmente porque ambas correspondiam ao troço da estrada Lisboa Porto que atravessa a cidade entre o acanhado largo da Portagem e a Praça de Sansão de onde partia a mais larga rua da cidade, a Rua da Sofia.

⁴⁵⁴ Atual Rua Fernandes Tomás.

3.2. De primeira cidade do reino a terceira cidade nacional: fundamentos para o Progresso.

Coimbra é a terceira cidade do reino, a despeito da má vontade dos Bracarenses; capital da provincia da Beira; cabeça de Bispado, de comarca, e hoje de um Distrito Administrativo; teve voto em côrtes com assento no primeiro Banco; foi residencia dos Reis portuguezes até ao tempo do Sr. D. João I.; capital da Monarchia, e n'ella se celebraram côrtes em diversas epochas; foi a primeira séde do tribunal da Relação, depois transferido para Santarém, e mais tarde para Lisboa.

*Qual outra reune tantos titulos de celebridade?*⁴⁵⁵

Os números da população

Em grande parte pela sua posição geográfica e estratégica, Coimbra foi, desde sempre, uma das principais cidades de Portugal. A sua importância remonta ao período anterior ao início da nacionalidade e explica a intervenção de D. Afonso Henriques que consagra a cidade como primeira capital nacional e a base para a Reconquista.⁴⁵⁶ A mudança da capitalidade para Lisboa conduziu a cidade a um período de estagnação e decadência, que foi amplamente ultrapassado quatro séculos depois com a implantação da única Universidade Portuguesa. Com efeito, a população na segunda metade do século XVI aumentou para o dobro,⁴⁵⁷ a cidade expandiu-se com a abertura da Rua da Sofia e densificou-se com a instalação dos

⁴⁵⁵ António Luiz de Sousa Henriques Secco, *Memoria historico-chorographica dos diversos concelhos do districto administrativo de Coimbra*. (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1853), 41-42.

⁴⁵⁶ Coimbra era a cidade mais importante de Portugal, quer pelo número de habitantes, quer pela sua importância económica e militar e D. Afonso Henriques levou a cabo uma profunda reforma da cidade, que passou pela criação da ponte sobre o Rio Mondego, a reforma do sistema defensivo e de todas as suas igrejas, com destaque para a Sé Catedral, para além da implantação do Mosteiro de Santa Cruz, primeiro Panteão Real e sede da Chancelaria Régia. Estas obras, segundo Walter Rossa constituem aquela que será uma das primeiras operações europeias de criação de uma cidade capital, simbólica e representativa do poder real. Walter Rossa "DiverCidade: urbanografia do espaço de Coimbra...", Walter Rossa, "Ensaio sobre a itinerância da capitalidade em Portugal", in *Cortes, cidades, memórias: trânsitos e transformações na modernidade*, (org.) Libby Douglas Cole, 10-23 (Belo Horizonte: Centro de Estudos Mineiros, 2010) e Walter Rossa, "Urbanismo e Poder na Fundação de Portugal: a reforma de Coimbra com a instalação de Afonso Henriques", in *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*, (org) Maria do Carmo Ribeiro e Arnaldo Sousa Melo, 127-143 (Braga: CITCEM, 2012).

⁴⁵⁷ Segundo o numeramento da população do país ordenado por alvará de D. João III, em 17 de Julho de 1527, a cidade de Coimbra contaria com 5220 moradores e em 1580 rondaria já os 10 000 habitantes. Armando Carneiro da Silva, "Evolução Populacional Coimbrã", in *Arquivo Coimbrão*. XXIII (1968): 217.

novos complexos colegiais na Alta. Seguiu-se um período de estabilidade demográfica e urbanística que se manteve até ao início do século XIX.⁴⁵⁸

Coimbra, composta por nove freguesias urbanas (Sé ou N. Sra. da Assumpção, S. João de Almedina, S. Pedro, S. Christovão, S. Bartolomeu, S. Thiago, S.^{ta} Justa, Salvador e S. João de S.^{ta} Cruz) albergava, segundo aquele que pode ser considerado o primeiro recenseamento geral da população portuguesa conduzido por D. Rodrigo de Sousa Coutinho, Presidente do Real Erário e Secretário de Estado da Fazenda, 15 203 habitantes em 1801.⁴⁵⁹ Era assim a quarta cidade mais populosa do Reino.⁴⁶⁰ As duas maiores cidades distinguiam-se claramente das restantes, mas apresentavam valores muito diferentes entre si, Lisboa contava com 164 731 e o Porto com 44 218 habitantes. Seguiu-se Braga, que por mercê de um grande desenvolvimento manufatureiro⁴⁶¹ registara ao longo do século XVIII um forte crescimento demográfico, atingindo então 16 266 habitantes.

Apesar da relevância deste levantamento, importa assinalar a fragilidade dos números apurados, nomeadamente para o caso de Coimbra, já que não contabilizava nem os estudantes, nem os religiosos dos vários colégios.⁴⁶² Ora se

⁴⁵⁸ A reforma pombalina da Universidade embora seja responsável pela transformação urbanística de parte da zona da Universidade não teve grande significado na morfologia urbana do conjunto da cidade.

⁴⁵⁹ Este levantamento revelava as preocupações iluministas com o conhecimento da população, entendida como a força e a riqueza do país de forma semelhante ao que se passava no resto da Europa. Este levantamento teve início em novembro de 1901, lembramos que neste mesmo ano, a 9 de junho tinha sido decretada a Lei dos Cosmógrafos. Os arcebispos das várias dioceses foram encarregados de fornecer os mapas exatos da população de cada freguesia e a 11 de janeiro seguinte, Pina Manique enviou uma ordem a todos os corregedores das comarcas para elaborem os mapas das populações agrupadas por idades e sexos, bem como mapas de casamentos, óbitos e nascimentos relativos a 1801, de acordo com os mapas levantados pelos párocos de cada comarca. Fernando Pereira de Sousa, "A População Portuguesa..."58-59.

⁴⁶⁰ De salientar que embora Coimbra fosse a quarta cidade mais populosa do Reino, era ultrapassada pela vila de Setúbal que já na época contava com 15 348 habitantes e 3552 fogos. Setúbal era um dos mais ricos centros urbanos do reino, donde partiam anualmente cerca de 400 a 500 barcos. Era o principal distribuidor de sal do mercado nacional, para além de exportar cerca de 20 000 pipas de vinhos brancos e moscatéis e ainda laranjas e limões. Maria da Conceição Quintas, *Setúbal, Economia, sociedade e cultura operária. 1880-1930*. (Lisboa: Livros Horizonte,1998).

⁴⁶¹ Podemos considerar a cidade de Braga a par com a cidade da Covilhã como os principais centros pré-industriais do país.

⁴⁶² O recenseamento geral conduzido a partir do levantamento paroquial, não contabilizava numerosas pessoas, como muitos dos militares das Forças Armadas, integrados em unidades militares ou em navios de guerra que tinham capelães e não estavam inseridos em paróquias, o clero regular, a população estudantil dos conventos e dos colégios, incluindo os seus criados, uma vez que um dos privilégios dos religiosos e pessoas dependentes destas casas era a isenção da sujeição paroquial. Os expostos também não foram contabilizados, nem a população flutuante como os mendigos, ciganos e marginais. Nem os pescadores que

considerarmos que no ano letivo de 1801-1802, cursavam a Universidade e o Colégio das Artes 1 525 estudantes⁴⁶³ e que habitavam nos colégios cerca de 2 000⁴⁶⁴ religiosos, obtemos um aumento de pelo menos, 3 500 indivíduos, elevando Coimbra para terceira cidade mais populosa do reino. Posição que afincadamente defendeu durante todo o século XIX, como veremos adiante.

O novo levantamento geral, conduzido pelo *Encarregado da Comissão de Estatística*, Coronel Marino Miguel Franzini⁴⁶⁵, em 1820 e publicado em 1826 no *Almanach Portuguez*, revelou que tanto a cidade de Lisboa, como o Porto tinham aumentado significativamente a sua população contabilizando 210 000 e 60 000 habitantes, respetivamente. Braga ocupava o terceiro lugar⁴⁶⁶ com 14 430 habitantes e a cidade de Coimbra contabilizava 13 100 habitantes.⁴⁶⁷ De salientar que este recenseamento contabilizava à parte 25 000 militares, “Tropa de Linha de todas as Armas, e Veteranos não compreendida a Guarnição de Lisboa, e Porto (...)”, 5 830 “Religiosos regulares e mais pessoas anexas, que habitão em 346 Conventos (...)” e 4500 “Religiosas, Recolhidas e Educandas, e mais pessoas anexas, que habitão em 138 Mosteiros(...)”⁴⁶⁸ que se encontravam distribuídos pelas várias povoações fora das cidades de Lisboa e Porto, uma vez que os situados dentro destas cidades tinham

andavam em alto mar, nem os funcionários públicos em comissão de serviço nas Colónias. Nem os presos, nem os doentes hospitalizados ou em Casas de Misericórdia, nem todas as pessoas de outras religiões ou simplesmente todos aqueles que não faziam parte dos confessados e não tinham obrigações religiosas, como os doentes mentais ou os estrangeiros que trabalhavam no país.

⁴⁶³ Universidade de Coimbra, *Relaçã dos Estudantes Matriculados na Universidade de Coimbra no anno Lectivo de 1801 para 1802*. (Coimbra: Real Imprensa da Universidade,1802), 49.

⁴⁶⁴ Armando Carneiro da Silva “Evolução Populacional Coimbrã”...: 251.

⁴⁶⁵ Engenheiro da Real Marinha nasceu em Lisboa, em 12 de Janeiro de 1779. Filho de Miguel Franzini, um matemático italiano trazido de Veneza pelo Marquês de Pombal para organizar o ensino da Matemática em Portugal. Foi diretor do Arquivo Militar, inspetor da Cordoaria Nacional, Deputado às Cortes, Ministro da Fazenda, Conselheiro de Estado, Par do Reino, recebeu a Grande Cruz e foi Comendador da Ordem de Cristo. Ao nível das ciências teve um importante papel ao nível da Cartografia e da Hidrografia, da Meteorologia e da Estatística. Em 1814 foi nomeado Presidente da Comissão de Estatística e Cadastro do Reino onde teve o importante papel de definir os princípios que deviam nortear a atividade estatística. Maria de Fátima Nunes, *O Liberalismo Português: Ideários e Ciências. O universo de Marino Miguel Franzini (1800-1860)*. (Lisboa: INIC-CHCUNL,1988).

⁴⁶⁶ A vila de Setúbal contabilizava 14 900 habitantes mas ainda não tinha sido elevada a cidade.

⁴⁶⁷ Este é o valor que efetivamente foi publicado no *Almanach Portuguez* de 1826, e não o valor de 13 400 publicado por Armando Carneiro. Armando Carneiro da Silva “Evolução Populacional Coimbrã”...: 254 e “Notícias estatísticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal e Ilhas do Oceano Atlântico” *Almanach Portuguez* (1826):5.

⁴⁶⁸ “Notícias Estatísticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal...1826,5.

sido incluídos na “respectiva população”. Esta diferença de critério explica, certamente, parte do desfasamento entre a evolução destas duas cidades e as restantes, aliás o mesmo levantamento informa-nos que excluindo estes militares e religiosos a população de Lisboa reduzia 13 170 indivíduos totalizando assim 196 830 habitantes.⁴⁶⁹

Pese embora o crescimento destas duas cidades, o início do século XIX correspondeu a um período de estagnação demográfica, marcado por anos de elevada mortalidade provocada pela guerra, fome e epidemias subsequentes, consequência também das más condições climatéricas que conduziram a fracas colheitas de trigo, centeio e milho entre 1793 e 1804 e que pode explicar a redução da população. Por outro lado, à semelhança do referido para o censo de 1801, a contabilização dos religiosos dos 22 colégios e 6 conventos de Coimbra faria aumentar muito significativamente a população da cidade.

Ainda em 1826, o diploma de 7 de Agosto⁴⁷⁰ que promulgava as normas para as eleições dos deputados às cortes gerais, das eleições paroquiais e provinciais, incluía um mapa da população portuguesa. Neste, o concelho de Coimbra surgia com apenas 8 freguesias urbanas e uma população total de 12 703 habitantes, valor inferior ao anteriormente apurado, mas justificado pelas exclusões ao direito de voto.⁴⁷¹

Já na segunda metade do século XIX, depois de criada a Comissão Central de Estatística do Reino, dependente do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria realizou-se, em 1864, o primeiro recenseamento da população portuguesa nos moldes da estatística europeia da época.⁴⁷² Direcionado para a população de

⁴⁶⁹ “Noticias Estatísticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal,..1826,17.

⁴⁷⁰ José dos Santos Clemente (coord.) *Documentos para a história das Cortes Gerais da Nação Portuguesa*, volIII (Lisboa: Imprensa Nacional, 1883),123.

⁴⁷¹ Eram excluídos todos os menores de 25 anos, com exceção dos casados ou militares desde que maiores de 21, os bacharéis formados e os Clérigos de Ordens Sacras, eram ainda excluídos os filhos que ainda estivessem em casa dos pais, bem como os criados, os religiosos de comunidades e todos aqueles que tinham rendimentos inferiores a cem mil réis anuais.

⁴⁷² A Comissão Central de estatística foi criada em 1857. “Decreto, 08 de Agosto de 1857” *COLP*, Ano 1857 (1858):343.

facto, considerava todos os moradores desde *um mez aos de mais de cem anos* e totalizou 492 124 habitantes no continente. Coimbra, com 12 727 habitantes, passou a ocupar a quinta posição entre as cidades mais populosas. Lisboa contava na época com 163 763 habitantes, o Porto tinha tido um crescimento impressionante, alcançando 86 751 habitantes enquanto Braga chegava aos 18 831 e Setúbal (elevada a cidade em 1860) contava com 12 747 habitantes, ultrapassando Coimbra apenas por vinte habitantes.⁴⁷³

	1801	1820	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930
Lisboa	164 731	210 000	163 763	187 404	391 206	356 009	435 359	486 372	594 390
Porto	44 218	60 000	86 751	105 838	146 739	167 955	194 009	203 091	232 280
Braga	16 266	14 430	18 831	19 755	23 089	24 202	24 647	21 970	26 962
Coimbra	15 203	13100	12 727	13 369	16 985	18144	20 581	20 841	27 333
Setúbal			12 747	14 798	17 581	22 074	30 346	37 074	46 398
Évora			11 518	13 046	15 134	16 020	17 901	16 148	22 061

Quadro 1 – População das principais cidades entre 1801 e 1930 [“Noticias Estatísticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal... “*Almanach Portuguez* (1826):5 e *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900*. Volume I. (Lisboa: Imprensa Nacional, 1905), 30]

Assim, embora a cidade continuasse a reclamar o lugar de terceira cidade do reino, verificamos que a evolução da população não caminhava neste sentido. No entanto tanto o poder local como a imprensa e os organismos da cidade, nomeadamente a Universidade, evocavam frequentemente o seu estatuto de terceira cidade nacional. Esta questão ganhou acuidade ao longo de todo o século e ficou exposta na recusa

⁴⁷³O censo de 1864 deu origem à publicação *Censo de 1864. Relação das freguesias do continente e ilhas. População, sexos, fogos, divisão civil, judicial, militar e eclesiástica*, da autoria de João da Costa Brandão de Andrade em 1866, que apresenta o valor de população de cada freguesia, no entanto o valor apresentado para o total das quatro freguesias urbanas, não coincide com o valor publicado no censo de 1900 referente a 1864. Segundo esta obra a população das quatro freguesias urbanas totalizaria 13 195 habitantes, valor bastante acima dos anteriores 12 727 publicados no censo. Enquanto as duas freguesias rurais, Santa Clara e Santo António dos Olivais, contabilizavam 1 406 e 3 167 habitantes, respetivamente. Não nos foi possível determinar a razão da variação entre os valores encontrados mas optámos por considerar os valores publicados no censo de 1900, no quadro V que apresenta a comparação entre as várias cidades do país e o seu crescimento, dado pelos censos de 1864, 1878, 1890 e 1900. *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900*. Volume I. (Lisboa: Imprensa Nacional, 1905), 30, João da Costa Brandão de Andrade, *Censo de 1864. Relação das freguesias do continente e ilhas. População, sexos, fogos, divisão civil, judicial, militar e eclesiástica* (Lisboa: Typ. Gazeta de Portugal, 1866) e Armando Carneiro da Silva "Evolução Populacional Coimbrã"...:68.

do município em participar no III Congresso Municipalista⁴⁷⁴ por lhe ter sido atribuído o quarto lugar na presidência da mesa do referido congresso. Embora caricata, esta situação revela o destaque dado à hierarquia das cidades nacionais.

No entanto para além do carácter simbólico desta posição, devemos lembrar que a distribuição das receitas pelos vários distritos era definida em função do número de população, já o número dos cidadãos eleitores tornava-se fundamental para a obtenção de benesses do Governo Central e para a prossecução das aspirações locais.

A Dimensão Universitária

*"...a cidade tinha nos últimos tempos tido um notável desenvolvimento industrial e comercial, de tal forma que a cidade tem perdido um pouco a sua característica essencialmente académica, característica que lhe vinha de remotas eras"*⁴⁷⁵

Para lá dos números da população, importava a capacidade de atratividade de Coimbra. A instalação definitiva da Universidade no ano de 1537, para além da revolução urbanística sobejamente conhecida⁴⁷⁶, acarretou uma revolução social e económica na cidade, reconfigurando todas as atividades locais.

⁴⁷⁴ O III Congresso Nacional Municipalista realizou-se no salão nobre da Câmara Municipal de Lisboa, nos dias 10, 11 e 12 de Junho de 1922 e contou com 287 congressistas em representação de 12 Juntas Gerais de Distrito e 159 Câmaras Municipais. O objetivo era a discussão de uma nova organização administrativa menos centralista e de acordo com os ideais federalistas da República. Apesar do distrito de Coimbra não ter sido representado neste congresso, participou no ano seguinte nos Congressos Provinciais levando à alteração da proposta da divisão do país em províncias, assumindo-se como capital da província da Beira Baixa. Devemos lembrar que na anterior divisão em províncias, Coimbra pertencia à província do Douro e esta discussão vai ser retomada até à reforma administrativa introduzida pelo Estado Novo. A instabilidade política e militar de 1924 veio encerrar esta tentativa republicana de constituição de um código civil municipalista. Sobre as propostas de reformas dos municípios ver: Ernesto Castro Leal, "A Ideia Federal no Republicanismo Português (1910-1926)", *Revista de História das Ideias*, 27 (2006): 251-291.

⁴⁷⁵ Declaração do presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal, em reunião do Senado de 27 de junho de 1925. Armando Carneiro da Silva da, org. *Anais do Município de Coimbra (1920-1939)* (Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1971), 162

⁴⁷⁶ Sobre este tema veja-se Walter Rossa "DiverCidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade. Coimbra" (dissertação de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2001)

No início do século XIX, quebrado o monopólio do ensino superior com criação das Escolas Médico-cirúrgicas e o ensino politécnico em Lisboa e no Porto e criado o novo ensino liberal separado dos antigos Colégios, seria espectável que em Coimbra se assistisse a uma nova reforma social e económica. Tal não sucedeu, apesar de Coimbra ser a única cidade do distrito,⁴⁷⁷ o desenvolvimento manufatureiro e comercial foi muito reduzido e retardado.⁴⁷⁸

De forma análoga ao resto do país, o distrito permanecia eminentemente rural⁴⁷⁹ e com a maioria da população a dedicar-se à agricultura. Apesar da “Revolução agrícola” em curso na Europa, no nosso país mantinha-se a produção agrícola de subsistência ou para consumo nos mercados locais. Pese embora, começava paulatinamente a introduzir-se pela mão de alguns latifundiários mais cultos, novos tipos de cultura e novas formas de cultivo. Difundidos através de tratados ou simplesmente em artigos e periódicos começou a divulgar-se e incentivar-se uma nova agricultura apoiada no conhecimento científico.⁴⁸⁰ Os seus efeitos foram lentos

⁴⁷⁷ A Figueira da Foz foi também elevada a cidade em 1882.

⁴⁷⁸ Como concluiu José Amado Mendes, a industrialização da cidade surge-nos desfasada dos exemplos nacionais e europeus uma vez que ocorreu numa fase tardia e com uma fraca intensidade. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra. Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927* (Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1984),389.

⁴⁷⁹ Na primeira metade do século XIX existiam apenas 24 cidades no continente- Braga, Penafiel, Porto e Viana do Castelo em Entre Douro e Minho, Bragança e Miranda em Trás-os-Montes, Aveiro, Castelo Branco, Coimbra, Guarda, Lamego, Pinhel e Viseu na Beira, Leiria, Lisboa e Tomar na Estremadura; Beja, Elvas e Portalegre no Alentejo, Faro, Lagos, Silves e Tavira no Algarve, correspondendo a população urbana a cerca de 19 a 21% do total de população, sensivelmente em linha com a Europa meridional, que em 1800 apresentava um taxa de urbanização de 18%. A.H. de Oliveira Marques e Paulo Lopes Matos, “A Base demográfica”, in *Nova História de Portugal. Portugal e a Instauração do Liberalismo*, vol. IX, (coord.) Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, 13-45 (Lisboa: Editorial Presença, 2002),23 e 24-26.

⁴⁸⁰ Destacaram-se um conjunto de obras, como a reedição do manual de Frei Teobaldo de Jesus Maria, cuja primeira edição datava de 1719: Teobaldo de Jesus Maria, *Agricultor Instruído* (Lisboa, 1817); de José Diogo Mascarenhas Neto, “Cathecismo de Agricultura”, *Annaes das Sciencias, das Artes e das Letras*, tomo III (1819); de Felix Avelar Brotero “Reflexões sobre a agricultura em Portugal; sobre o seu antigo e presente estado; e se por meio de Escolas Rurales practicas, ou por outros elle pode melhorar-se”, *Historia e Memorias da A.R.S.L.*, tomo IV (1815) e de José Acúrcio das Neves, “Memoria sobre a Agricultura”, *Memoria sobre os meios de melhorar a industria portugueza, considerada nos seus diferentes ramos* (Lisboa, 1820). Ainda as primeiras publicações periódicas especificamente relacionadas com a agricultura como *Collecção de Instrucções sobre a Agricultura, Artes e Industrias* de 1831, a *Encyclopedia Rural* de 1841 e o *Guia para os lavradores e Conservador da Saude dos Povos* de 1846. Sobre o progresso na agricultura ver A.H.de Oliveira Marques, “A revolução técnica”, in *Nova História de Portugal...* vol IX: 67.

não só pela resistência das populações em aceitar os novos conhecimentos mas mais pelas dificuldades decorrentes da própria propriedade.⁴⁸¹

Em 1878, o engenheiro Adolpho Loureiro, num relatório relativo ao estado industrial e agrícola do distrito lamentava a elevada subdivisão da propriedade que impedia a implantação da agricultura com recurso aos modernos meios mecânicos.⁴⁸² Ao mesmo tempo que lembrava que à semelhança do resto do país existia uma área imensa subaproveitada e inculta.⁴⁸³ Enaltecia por isso a fertilidade das terras do distrito que compensavam as debilidades apontadas.

Nos campos do Mondego, aproveitando também as obras hidrográficas do Mondego começava a proliferar a cultura do arroz em detrimento da anterior cultura do milho e do feijão, mas a produção de qualquer um destes produtos ultrapassava as necessidades do distrito, exportando-se grande parte para o resto do país. Nesta zona produzia-se também trigo e cevada mas maioritariamente para consumo da região, tal como sucedia com o azeite e vinho, produzido nos subúrbios da cidade.⁴⁸⁴ Em compensação a produção da laranja, da cebola e de frutos secos como a noz e a castanha eram maioritariamente exportados para o Brasil e para Inglaterra.

⁴⁸¹ Uma das maiores dificuldades da implementação da revolução agrícola residia na propriedade imperfeita do regime senhorial que impedia o desenvolvimento das teorias fisiocráticas. Embora no final do século XVIII se tenha assistido ao início da ocupação dos baldios e pastos comuns e às primeiras tentativas de desamortização de terras até aqui inalienáveis esta transformação de propriedade foi muito limitada. Mais do que permitirem a entrada do capitalismo nos campos estas medidas assimilaram os baldios aos bens dos concelhos e sujeitavam-nos ao pagamento da terça ao Tesouro da Coroa o que acabava por afetar essencialmente os anteriores utilizadores, ou seja a população mais desprotegida ou os criadores de gado não terratenentes. Fernando Figueiredo “Os Vectores Económico – financeiros”, in *Nova História de Portugal...*, vol. IX, 92 e 93 e Orlando Ribeiro, *A Evolução Agrária no Portugal Mediterraneo. Notícia e comentário de uma obra de Albert Silbert* (Lisboa: Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1970), 40.

⁴⁸² Adolpho Loureiro, “Estudos sobre o Districto de Coimbra. Extratos do relatório apresentado em 28 de fevereiro de 1878 ao actual Governador Civil do Distrito de Coimbra, para acompanhar os productos industriaes e agricolas do Districto, destinados á ultima exposição universal”, *Portugal Pittoresco*, 1, nº4 (1879):55.

⁴⁸³ Admitia que cerca de dois terços da área total do país estavam incultos. Adolpho Loureiro, “Estudos sobre o Districto de Coimbra. ...”, *Portugal Pittoresco*, 1, nº4 (1879):54.

⁴⁸⁴ Manoel Dias Baptista, “Ensaio de huma descripção, física, e Economica de Coimbra, e seu arredores”, *Memorias Económicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa para o adiantamento da Agricultura, das Artes e da Industria em Portugal e suas Conquistas*, Tomo I, (1783):294 e 295.

A partir da segunda metade do século XIX, depois de construída a Linha do Norte e melhorado o Porto da Figueira assistiu-se ao aumento da produção para exportação, com destaque para o vinho e para a aguardente, produzidos em todos os concelhos, desde a Beira à Bairrada.⁴⁸⁵ Apesar do sal, produzido na Figueira da Foz, conservar o papel de destaque ao nível das exportações do seu porto.

Já a produção artesanal e manufatureira limitava-se essencialmente ao abastecimento do distrito, com destaque para o consumo na cidade pela população universitária. João Lourenço Roque⁴⁸⁶ e José Amado Mendes defendem que o desenvolvimento manufatureiro e, mais tarde, industrial se ficou a dever à procura por parte da população universitária. Com destaque para o vestuário (alfaiatarias e sapatarias), a construção (carpinteiros e pedreiros)⁴⁸⁷ e a alimentação (fabrico do pão, pastelaria, confeitaria, conservaria de frutas e doces, licores e gasosas).

Implantada nos concelhos da Lousã e de Gois, a produção de papel, também dependente do consumo da Universidade e da Imprensa da Universidade,⁴⁸⁸ foi uma das indústrias do distrito que melhor acompanhou o desenvolvimento tecnológico,⁴⁸⁹ adquirindo grande importância a nível nacional.⁴⁹⁰ As primeiras

⁴⁸⁵ Adolpho Loureiro, "Estudos sobre o Distrito de Coimbra...", *Portugal Pittoresco*, 1, nº7 (1879):103.

⁴⁸⁶ Segundo João Lourenço Roque deve-se ao peso da população académica o elevado número de alfaiates e sapateiros, bem como o número de carpinteiros e pedreiros essenciais para o arranjo das casas que os estudantes alugavam. João Lourenço Roque, "Coimbra no século XIX, breve imagem urbanística e social", in *Homenagem da Misericórdia de Coimbra a Armando Carneiro da Silva (1912-1992)*. (Viseu: Palimage,, 2003).

⁴⁸⁷ Embora o autor faça questão de afirmar que a contabilização destes ofícios tal como os ligados ao vestuário, se torna bastante difícil pela ausência de registos com vista a escapar ao pagamento de impostos José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*,78-79.

⁴⁸⁸ A Imprensa da Universidade tinha uma importância fundamental a nível nacional, equipada desde 1867 a vapor e desde 1905 a gás, foi extinta em 1934 por razões aparentemente políticas. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 263.

⁴⁸⁹ Com efeito deve-se à Companhia de Papel de Góis a introdução precoce da energia elétrica na vila de Góis a partir de 1 de janeiro de 1912, com energia produzida pela central hidroelétrica de Monte Redondo que abastecia a fábrica da Ponte do Sotão. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 279.

⁴⁹⁰ Esta localização estava relacionada com a existência de água em abundância, combustível (inicialmente a lenha e na década de 1920 a hulha branca) e mão-de-obra (que devido à natureza dos solos tinha uma aplicação muito limitada na agricultura). José Amado Mendes identificou oito manufaturas de papel, três das quais conseguiram alcançar um desenvolvimento significativos no século XX, no entanto a dificuldade de transporte impediu um maior desenvolvimento. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 184-185.

unidades ditas industriais⁴⁹¹ instaladas dentro da cidade de Coimbra⁴⁹² estavam ligadas à produção de têxteis (linho, lã e algodão) ou ao fabrico de loiça doméstica,⁴⁹³ adquirindo projeção nacional a partir do início do século XX.

Pese embora este desenvolvimento Coimbra manteve-se iminentemente uma cidade de serviços, concentrando os novos serviços do Estado Moderno, como as várias repartições (administrativas e da fazenda), o Tribunal, a Penitenciária, as escolas e fundamentalmente os Hospitais e a Universidade. Nem mesmo depois da perda da exclusividade do ensino universitário com a criação das Universidades de Lisboa e do Porto, a Universidade de Coimbra perdeu a primazia.

Mantendo-se o que afirmava Manoel Dias Baptista, no final do século XVIII, nas *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa para o adiantamento da Agricultura, das Artes e da Industria em Portugal e suas Conquistas*: “a respeito dos habitantes da Cidade observa-se, que a maior parte deles se sustenta á custa da Universidade, e dos seus membros, podendo ocupar-se huma não pequena parte desta gente no exercício da agricultura, e das artes.”⁴⁹⁴

Como concluiu José Amado Mendes, foi o peso do meio académico que fomentou o desenvolvimento de determinadas atividades económicas como o comércio e o alojamento e que retardou o desenvolvimento industrial da cidade.⁴⁹⁵ Esta

⁴⁹¹ Dentro das atividades manufatureiras anteriormente referidas apenas a carpintaria de Gomes Leite no Arnado se destacou por em 1880 já empregar a máquina a vapor. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 78-79.

⁴⁹² Dentro da cidade as primeiras indústrias com alguma dimensão localizavam-se na freguesia de Santa Clara que embora fosse considerada freguesia rural começava ganhar importância. Refira-se que em 1894 se organizou a Exposição Industrial e Agrícola da Freguesia de Santa Clara, donde se deduz que a freguesia estava efetivamente munida de uma grande variedade de artífices, mas apesar de concentrar a atividade industrial só foi integrada na área urbana em 1939. José Amado Mendes, “Exposições Industriais em Coimbra na segunda metade do século XIX”, *O Instituto*, 139 (1979): 49 a 52.

⁴⁹³ A manufatura de olaria tradicional existente no início do século XIX e fomentada por nomes como Domingos Vandelli ou Manuel da Costa Brioso deu lugar depois de anos de estagnação e já no século XX à primeira produção industrial da cidade que em conjunto com o desenvolvimento dos meios de transporte permitiu a afirmação da indústria coimbrã a nível nacional. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 183.

⁴⁹⁴ Manuel Dias Baptista, “Ensaio de uma descrição, física e económica de Coimbra, e seus arredores” ...: 298.

⁴⁹⁵ Segundo o autor verificava-se ainda uma subordinação às cidades de Lisboa e do Porto que concentravam quer a mão-de-obra especializada quer os empresários. José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 389.

peculiaridade explica um conjunto de medidas levadas a cabo em Coimbra contra a possibilidade de perda do número de consumidores, como os protestos da Associação Comercial de Coimbra contra o desmembramento da Faculdade de Direito, pelo Governo, em 1913.⁴⁹⁶ Ao mesmo tempo que como veremos adiante, dificultou a introdução de alguns melhoramentos urbanos dependentes de capitalistas, e da burguesia que tinha uma fraca projeção em Coimbra.

⁴⁹⁶ José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra...*, 308 citando AACIC, pasta de documentos avulso, sem referência.

Parte III

Coimbra, entre desígnios e concretizações: a aprendizagem do planeamento

Capítulo 4. Ensejo e pragmatismo na construção da Cidade Liberal

“Lembrou o Presidente a conveniência que haveria em promover a regularidade das ruas, e edifícios da cidade, não consentindo na construção de novos edifícios, sem reparação dos antigos, senão debaixo de certo alinhamento, e modelos previamente determinados pela camara, o que alem d’outras razões, apoiou com o exemplo d’outras Nações cultas da Europa, que assim o estão praticando.[...] lembrando o vereador Faria, que todas essas grandes medidas lhe agradavão muito, porem só poderião ser practicéveis em cidades florescentes como Paris, Lisboa, Porto, e não em Coimbra, que éra digo que está sendo uma cidade decrepita, e, para assim dizer, retrograda”⁴⁹⁷

O dia 8 de maio de 1834, perpetuado na memória da cidade pelo nome de uma das suas principais praças, corresponde ao dia da entrada em Coimbra do exército liberal. Nove dias depois era assinada a convenção de Évora-Monte pondo fim à guerra civil e dando como vitoriosa a causa liberal. Significativamente, ainda no mesmo mês era decretada uma das principais medidas delineadas pelo novo regime liberal: a extinção das as casas religiosas masculinas e a apropriação dos seus bens pela fazenda nacional. Esta sequência de acontecimentos, onde devemos ainda incluir a nomeação, a 22 de maio, da primeira Câmara Municipal liberal, acarretará transformações profundas na cidade de Coimbra.

No ano seguinte,⁴⁹⁸ a vereação traçava um extenso plano de intenções de reforma da cidade que, embora não tenha tido execução imediata, serviu de base a muitas das reformas introduzidas até ao final do século. Esta permanência deve-se não tanto há genialidade do plano, mas mais às necessidades subjacentes. O Plano previa a cedência de parte dos antigos colégios e cercas para a instalação de múltiplos equipamentos fundamentais à cidade, como, a cedência da cerca unida dos colégios

⁴⁹⁷ “Acta da sessão de 14 de fevereiro de 1835”, *Vereações*, nº77, 1834-1836 (Coimbra: AHMC), fl. 38.

⁴⁹⁸ Este plano foi exposto num conjunto de representações e ofícios, apresentados entre janeiro e maio de 1835, onde a Câmara delineava os melhoramentos mais urgentes da cidade. “Ata da sessão de 3 de janeiro de 1835”, *Vereações*, nº 77... fl. 24v e 25 e “Representação da Câmara de 10 de Janeiro de 1835”, *Títulos Originais*, 1, 1835-1858 (Coimbra: AHMC), fl.1 e finalmente “Resposta de 30 de maio de 1835 à circular do Perfeito do Douro de 12 do corrente...”, *Registo de Correspondência 1829-1835*, Tomo IV (Coimbra: AHMC), fls.72.

dos Jerónimos e dos Jesuítas e a cerca do Convento de São Francisco para a criação de dois cemitérios municipais, um em cada margem do rio, bem como terreno para a construção de um matadouro público na cerca do extinto Mosteiro de Santa Cruz e parte dos seus edifícios para a instalação das repartições judiciais administrativas e da fazenda e o pátio do mesmo mosteiro para o mercado público. Pretendia ainda instalar um quartel no Colégio da Graça, um hospício no Colégio de Santo António da Pedreira, a cadeia pública no Colégio da Estrela e um instituto agrícola na quinta de São Jorge nos arrabaldes da cidade. Bem como, a cedência da Quinta de Santa Cruz para jardim público e de duas minas de águas do Colégio de São Bento e a água do Colégio da Sapiência. À parte dos edifícios das antigas congregações religiosas, o município apontava a necessidade de construir uma rede de escoamento das águas da cidade baixa, a construção de um dique ao longo do rio, o alargamento da Rua de Coruche e a instalação de iluminação pública.

À semelhança do que se passava noutras cidades⁴⁹⁹, o destaque ia assim para equipamentos indispensáveis à salubridade urbana, como os cemitérios, os estabelecimentos de venda e processamento dos alimentos, como o mercado e o matadouro, os equipamentos de alojamento e concentração de pessoas, como o quartel, a cadeia e o hospício, sem esquecer o abastecimento de água, fundamental para a limpeza e higiene da cidade e a iluminação pública, imprescindível não só pelo conforto mas pelo policiamento das ruas. O alargamento da rua de Coruche, correspondente ao troço da estrada Lisboa-Porto, insere-se na dupla intenção de melhorar a circulação de veículos e pessoas e de saneamento do tecido urbano pelo aumento da ventilação e insolação.

⁴⁹⁹ Ver por exemplos os estudos sobre Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves, Bragança, Vila Nova de Gaia, Matosinhos e Braga. Mário Gonçalves Fernandes, *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: Publicações FAUP, 2005), 138; Isabel Fontão Pereira, *A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926* (Tese de Mestrado, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007), 80; Sandra Nunes, *A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)* (Tese de Mestrado, Porto, Universidade do Porto, 1998), 152 e Miguel Bandeira, *O espaço urbano de Braga obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)*, I, (Dissertação de doutoramento, Braga, Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2001), 95.

As debilidades financeiras do município, a demora nas ajudas da parte do governo, ou mesmo a ausência deste apoio, levaram a que este plano, traçado apenas com intenções, fosse sendo adaptado e com um grande empirismo convertido num conjunto de intervenções que merecem ser analisadas.

4.1. Equipamentos e Infraestruturas Urbanas

Matadouro

Dos vários equipamentos apontados como essenciais para o funcionamento da cidade, o primeiro a ser criado foi o matadouro municipal.⁵⁰⁰ Antes mesmo de cedido o edifício, o município deliberou ocupar o antigo edifício do palheiro da Quinta de Santa Cruz, “na esperança de que pelo governo não seria negado á camara aquele pequeno recinto”⁵⁰¹. Não foi de facto, instalando-se o matadouro municipal neste velho edifício até à construção de um novo na década de 1890.

⁵⁰⁰ Estes equipamentos eram fundamentais para a salubridade pública, o que justifica que a maioria das cidades tenha construído ou reformado matadouros. Chaves (1866); Vila Real (1888); Viana do Castelo (1876.) Póvoa do Varzim (1872/1873) e Braga (1835/1837) Mário Gonçalves Fernandes, *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, 2005), 140-141 e Miguel Sopas Bandeira, “O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974).vol.I (tese de doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001), 394.

⁵⁰¹ “Ofício de 6 d’outubro de 1837 para o dito administrador remeter...”, *Registo de Correspondência*, Tomo IV, 1829-1835 (Coimbra: AHMC), fls. 52v e 58v. Já no ano anterior se tinha feito o pedido de parte do Convento Velho de S. Domingos para construir o indispensável matadouro, não tendo tido qualquer resposta avançou-se com a proposta de janeiro de 1835, na qual o matadouro surge como mais um dos equipamentos fundamentais a construir nos terrenos das corporações religiosas. “Representação da comissão municipal interina ao duque de Bragança de 2 de julho de 1834”, *Registo de Correspondência*, Tomo IV, 1829-1835...,fl. 9, “Representação da Câmara de 10 de Janeiro de 1835”... fl. 37e “Ofícios de 13 e 22 de julho para o subprefeito d’ esta cidade...” *Registo de Correspondência 1829-1835*, Tomo IV (Coimbra: AHMC), fls. 72, 88 e 91.



fig. 8 – Planta com a implantação do matadouro

Mercado Municipal

Também a criação de um espaço específico para a venda dos produtos de consumo diário era considerada imprescindível, mas revelou-se um processo muito complexo⁵⁰². Desde o século XV que a Praça de São Bartolomeu servia de mercado. No entanto, no início do século XIX, a exiguidade do espaço levou à utilização de outros locais para a venda de alguns produtos, como os cereais que começaram a ser comercializados no largo de Sansão junto à Igreja de Santa Cruz⁵⁰³.

Como referimos, em maio de 1835 o município solicitou a cedência do “pateo do mosteiro de Santa Cruz com as lojas que tinham em circunferência para o mercado

⁵⁰²A construção de mercados municipais neste período foi comum à maioria das cidades nacionais, o Mercado de Guimarães foi inaugurado em 1872, o de Póvoa do Varzim em 1873, o de Vila Real em 1885 e o de Bragança em 1903-1906. Em Viana do Castelo, foi construído um Mercado do Peixe em 1883 mas anos depois em 1892 foi construído um novo mercado. Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana...*,141-143.

⁵⁰³ Para além desta, havia a feira franca, semanalmente às terças-feiras no Largo da Feira, instituída por D. João III em 1540 em benefício da Universidade. Existia ainda, desde 1835, no rossio de Santa Clara a feira mensal denominada dos 23. A feira dos porcos realizava-se às terças-feiras no bairro de São José junto ao Jardim Botânico.

publico de consumo diário”⁵⁰⁴ porém só passados cinco anos, as vendeiras foram transferidas para o referido pátio, e sob protesto, pois reclamavam contra a escolha de um local fora dos circuitos habituais da população. De notar que ainda se mantinha a venda de produtos na Praça de São Bartolomeu, espaço central da Baixa.

Os protestos aumentaram quando em maio de 1857 foram transferidas para a horta de Santa Cruz, um espaço mais amplo, mas ainda com menor visibilidade. A partir desta data e verificando-se que era necessário construir um espaço fechado e com as necessárias condições de higiene e salubridade, iniciou-se uma acesa discussão entre o município, que pretendia implantar o novo edifício no terreno cedido do Mosteiro de Santa Cruz, e a população, representada pela imprensa da época e pela associação de comerciantes, que propunham a implantação do novo edifício no Largo da Sota, situado junto da Rua da Madalena, entre o Largo das Ameias e o Largo da Portagem.

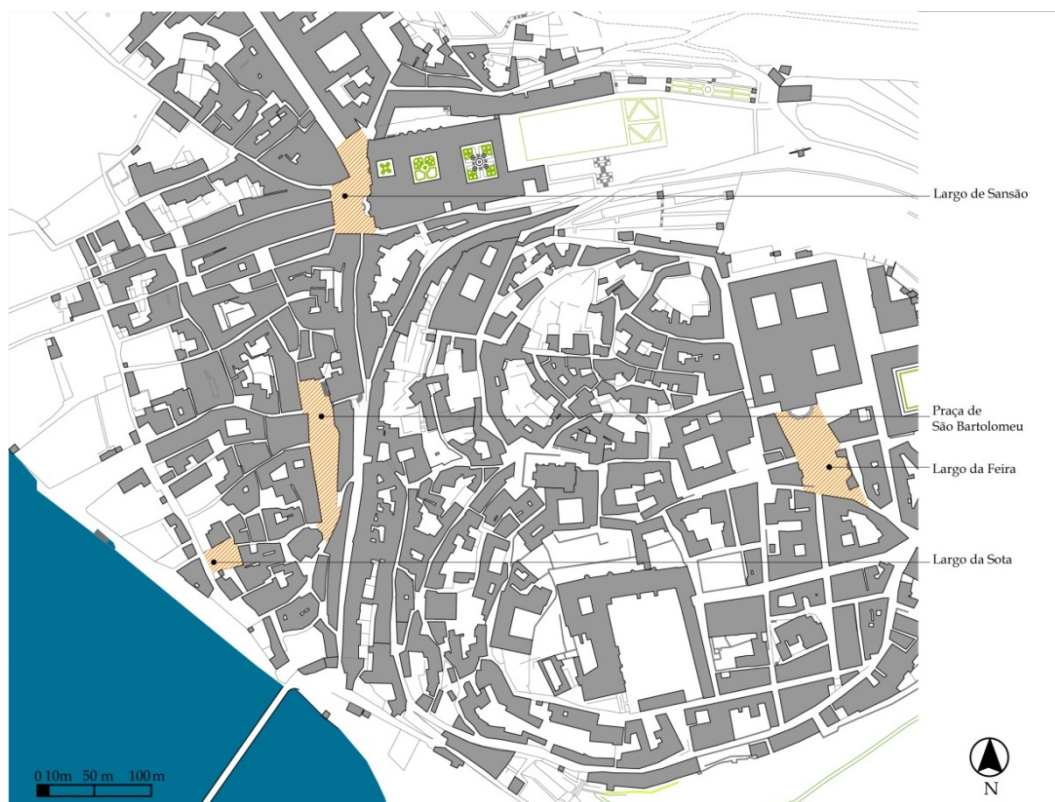


fig. 9 – Planta com a indicação dos locais de comércio diário

⁵⁰⁴ “Ofício da mesma de 30 de maio 1835, em resposta à circular do prefeito do Douro...”, *Registo de Correspondencia*, Tomo IV, 1829-1835 (Coimbra: AHMC), fls 72. A cedência do antigo Mosteiro de Santa Cruz foi oficializada pela Carta de Lei de 30 de julho e pelo auto de posse de 11 de setembro de 1839. “Ata da sessão de 17 de dezembro de 1836”, *Vereações*, 77, 1837-1839 (Coimbra: AHMC) fls. 233.



fig. 10 – J. Levy, Ferrier et Soulier, *Igreja de Santa Cruz*, 1875 [Alexandre Ramires, *Passado ao Espelho* (Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra, 2006), 60]

O primeiro estudo para a construção de um edifício para mercado foi apresentado em 1858 pelo empresário Hardy Hislop.⁵⁰⁵ Considerava as duas possíveis implantações, mas concluiu que a opção pela Horta de Santa Cruz era cerca de 30% mais económica do que a escolha do Largo da Sota.⁵⁰⁶ Pese embora, a situação financeira do município não permitia este investimento e a situação manteve-se, até que em janeiro de 1866 no discurso de tomada de posse, o novo presidente, Manuel dos Santos Pereira Jardim deixava a promessa:

“Uma terra importante como a nossa, é a mais ilustrada do paiz, empenha-se deveras em que acabe este triste espectáculo, ás vezes tão pouco edificante pelas palavras descompostas e scenas de pugilato entre mulheres. Mas aonde deverá ser construído o

⁵⁰⁵ Este empresário inglês tinha sido o responsável pela Companhia Central Peninsular dos Caminho-de-ferro que tinha sido criada em 1852 para a construção da linha férrea entre as margens do Tejo e a fronteira espanhola. O primeiro troço entre Lisboa e o Carregado foi inaugurado em outubro de 1856, mas no ano seguinte o Governo rescindiu o contrato com a empresa. Era desde 1856 o concessionário da iluminação a gás em Coimbra e, desde 1855, no Porto.

⁵⁰⁶ A 9 de julho Hardy Hislop apresentou a planta do novo mercado, tendo a Câmara Municipal solicitado mais esclarecimentos a fim de determinar qual a melhor implantação. Na sessão de dia 20 de Junho foram apresentados os orçamentos, prevendo para a construção no Largo da Sota 100 000\$000 réis, sendo 15000\$000 réis para expropriações e na Horta de Santa Cruz de 70 000\$000 réis. *Documentos (oito) que acompanham a petição para contrahir o empréstimo de treze contos de réis para a construção de um mercado no lugar da Horta de Santa Cruz*, Maço III. Pasta XVII (Coimbra: AHMC, B15/3).

mercado? Hábitos arreigados, commodidades particulares, e interesses commerciaes disputam todos sobre este ponto.

Nós estudaremos a questão tanto pelo lado económico como da conveniência e aformoseamentos da cidade.”⁵⁰⁷

Com efeito dois meses depois, o condutor das Obras Públicas Cândido d’Oliveira Cortez,⁵⁰⁸ apresentou o projeto para a construção de um mercado com capacidade para 1071 pessoas, na horta de Santa Cruz. A planta, composta por um retângulo de 51 por 21 metros propunha bancas de exposição no centro com capacidade para 80 vendedeiras e, no perímetro, 20 lojas com dois balcões cada uma, um servindo o interior e o outro, dando diretamente, para a via pública.⁵⁰⁹ Em consequência surgiram vários artigos na imprensa defendendo a localização na baixa, no largo da Sota, evocando a oportunidade de com esta intervenção se proceder à reforma urbanística do insalubre tecido urbano.⁵¹⁰ Pese embora a pertinência destas reclamações a edilidade debatia-se com uma grande falta de meios que inviabilizavam a opção da reforma urbanística. Em Outubro desse mesmo ano, iniciou-se a construção na Horta de Santa Cruz e, no ano seguinte, o Mercado D. Pedro V era inaugurado.⁵¹¹

⁵⁰⁷ *O Conimbricense*, 3 de janeiro, 1866, nº1245, 2.

⁵⁰⁸ Trabalhava na Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, sobre este técnico ver anexo C.

⁵⁰⁹ “Projecto de 16 de Março de 1866 de Cândido d’Oliveira Costa”, *Documentos sobre o mercado da Sota e de D. Pedro V*, Diversos Maço III. Pasta XVII (Coimbra: AHMC, B15/3), doc. nº 17.

⁵¹⁰ Sobre o assunto ver uma série de artigos da imprensa local, nomeadamente em *O Conimbricense*. Com destaque para os números de 10 de Março, de 20 de Março, de 31 de Março onde se publicava uma representação da Associação Comercial a solicitar que não fosse escolhida a Horta de Santa Cruz e finalmente a 14 de abril: “é possível acaso, que o bairro baixo de Coimbra continue em parte soterrado? Não há-de o caminho de ferro da Beira, construída a estação das Ameias, ajudar ao levantamento da cidade? Não terão de fazer-se muitas expropriações? Não há de a municipalidade ajudar esta grandiosa obra? Pois se é assim, a prudencia pedia que se aguardasse para então a escolha do local do mercado, que deve ser quanto possível, próximo do actual centro do commercio. Então póde marcar-se o ponto para essa construção e sem despeza grande fazer-se um mercado digno da terceira cidade do reino. [...] Faça [...] outros melhoramentos a camara municipal: e não se precipite a enterrar o mercado num local, aonde faltam grande numero de condições, e que acarretará á municipalidade um despeza, que representa um verdadeiro desperdício” *O Conimbricense*, 14 de abril 1866, nº 1274, 1.

⁵¹¹ “1ª Pedra Mercado de Santa Cruz, 28 de Fevereiro de 1867”, *Inaugurações, 1858-1897* e “Inauguração do Mercado, 17 de Novembro”, *Inaugurações, 1858-1897* (Coimbra: AHMC, B16/30),.s/n.

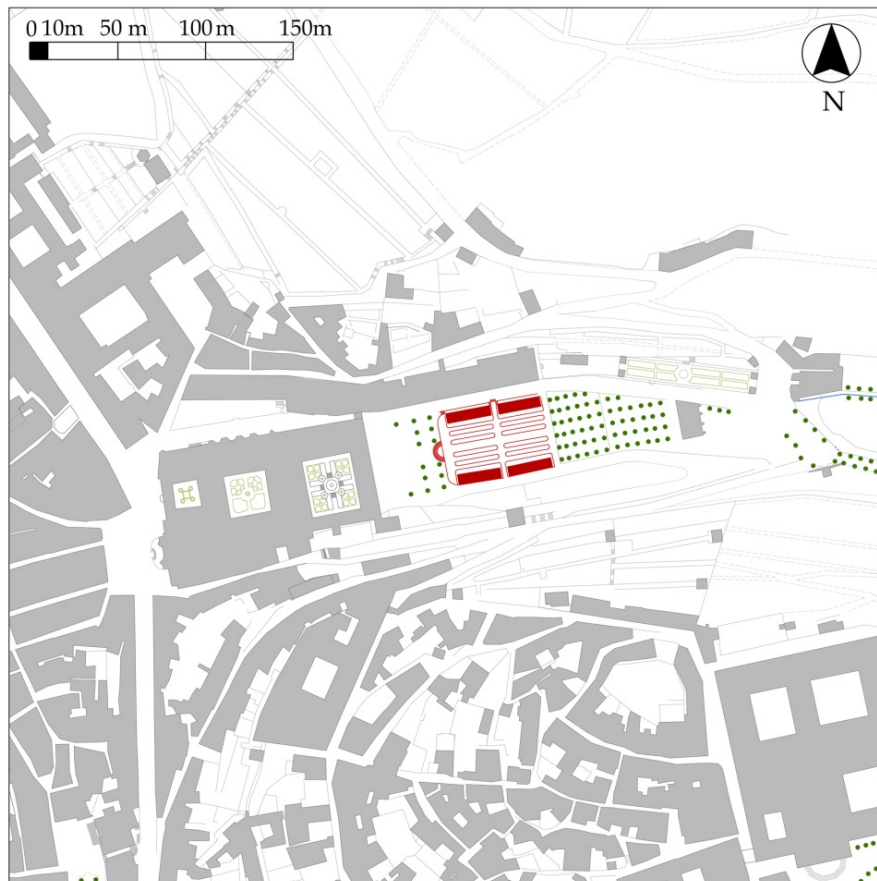


fig. 11 – Planta de reconstituição da implantação do Mercado D. Pedro V, inaugurado no dia 17 de Novembro de 1867.

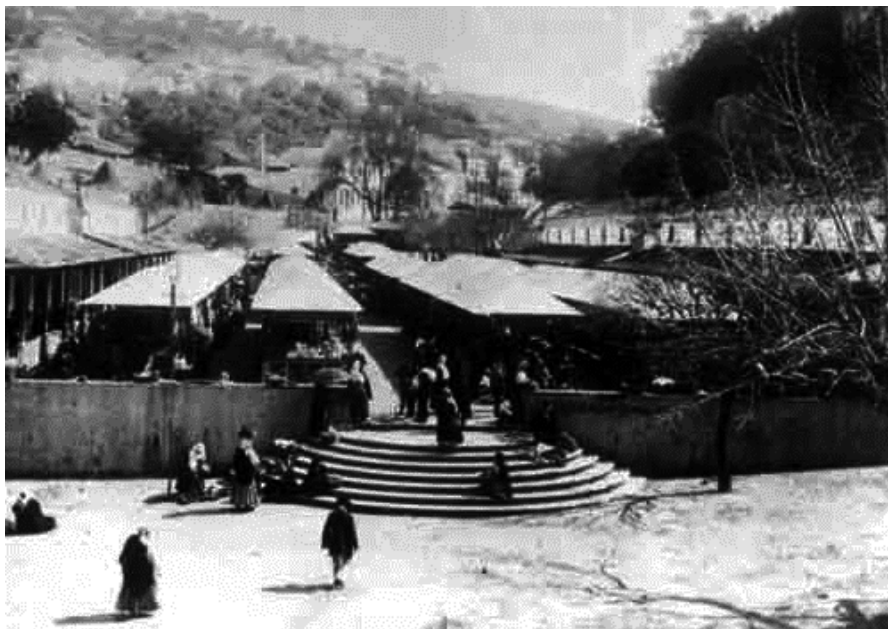


fig. 12 – s/a, Mercado D. Pedro V, [final do século XIX] [Coimbra: BMC-B 289]

Cemitério Municipal

A intenção de construir um cemitério municipal em Coimbra surgiu de forma precoce antes do decreto de 21 de setembro de 1835, que fixou a obrigatoriedade de todas as povoações delimitarem terrenos para a construção de cemitérios públicos e proibiu os enterramentos noutra local⁵¹². Em grande parte esta iniciativa deve ser relacionada com o Hospital de Nossa Senhora da Conceição, que em 1779, no decorrer da reforma pombalina da Universidade, passou para a administração da Faculdade de Medicina e, foi transferido para o ângulo noroeste do Antigo Colégio de Jesus, construindo-se um pequeno cemitério na sua cerca para enterramento dos mortos do hospital.⁵¹³ Dimensionado de acordo com os 60 doentes diários que em média ocorriam ao antigo hospital, rapidamente se tornou insuficiente. Situação agravada pela epidemia de cólera que assolou a cidade em 1833.⁵¹⁴

⁵¹² O decreto de 21 setembro de 1835 surgiu em consonância com a legislação sanitária europeia criada depois da epidemia de cólera, que assolou a Europa no início do século XIX. A 8 de outubro, seguinte, um novo diploma, aprovou o regulamento dos cemitérios públicos e atribuiu às Câmaras Municipais a responsabilidade da sua delimitação, construção e conservação, ainda que sob tutela do Administrador Geral do Distrito. Mas, esta medida não teve uma aplicação fácil, quer pela resistência das populações em alterar um hábito secular, quer pela constante falta de recursos dos concelhos para adquirir terrenos adequados aos enterramentos. O que justifica a circular de 4 de setembro de 1836 e a portaria de 10 de janeiro de 1838 que reforçam a obrigatoriedade da aplicação desta medida em todas as povoações, levando mesmo a que esta última portaria fixe novamente um prazo de 30 dias para dar cumprimento às medidas de 1835. “Decreto de 21 setembro de 1834”, *COLP*, 15 de agosto de 1834 até 31 dezembro de 1835 (1837), 326-328, “Circular, 4 setembro de 1836”, *COLP*, 1º janeiro até 9 setembro de 1836 (1836), 224-225 e “Portaria, 10 janeiro de 1838”, *COLP*, ano 1838 (1838), 15.

⁵¹³ Construído a norte do Hospital, separado deste pela antiga Rua do Cemitério Velho, hoje rua do Cirurgião Inácio Duarte, teria uma superfície de 13 832 palmos e capacidade para 294 sepulturas. Em 1852 era claramente insuficiente para os enterramentos dos doentes do Hospital, tendo o Hospital pedido parecer aos Professores da Faculdade de Medicina e ao Prelado da Universidade para criar um cemitério provisório na cerca do extinto Colégio dos Jesuítas ou na cerca do Colégio das Artes, mas estas cercas revelaram-se inadequadas e deliberou-se começar a fazer o enterramento dos mortos do hospital no terreno da Conchada destinado ao cemitério da cidade. “O Cemiterio”. *O Observador*, 31 de janeiro, 1852, nº 476, 3. Para além deste cemitério, encontramos referência ao cemitério da Roda dos Expostos, correspondente ao quintal da Casa da Roda em Montarroio ou depois da sua transferência para o Dormitório do antigo Mosteiro de Santa Cruz, ao quintal compreendido entre este dormitório e a rua que ligava a Montarroio.

⁵¹⁴ Sobre as epidemias que assolaram a cidade ver: João Lourenço Roque, “Epidemias no distrito de Coimbra no século XIX (1830-1870)”, *Revista Portuguesa de História*, XXXIV(2000):1-152.

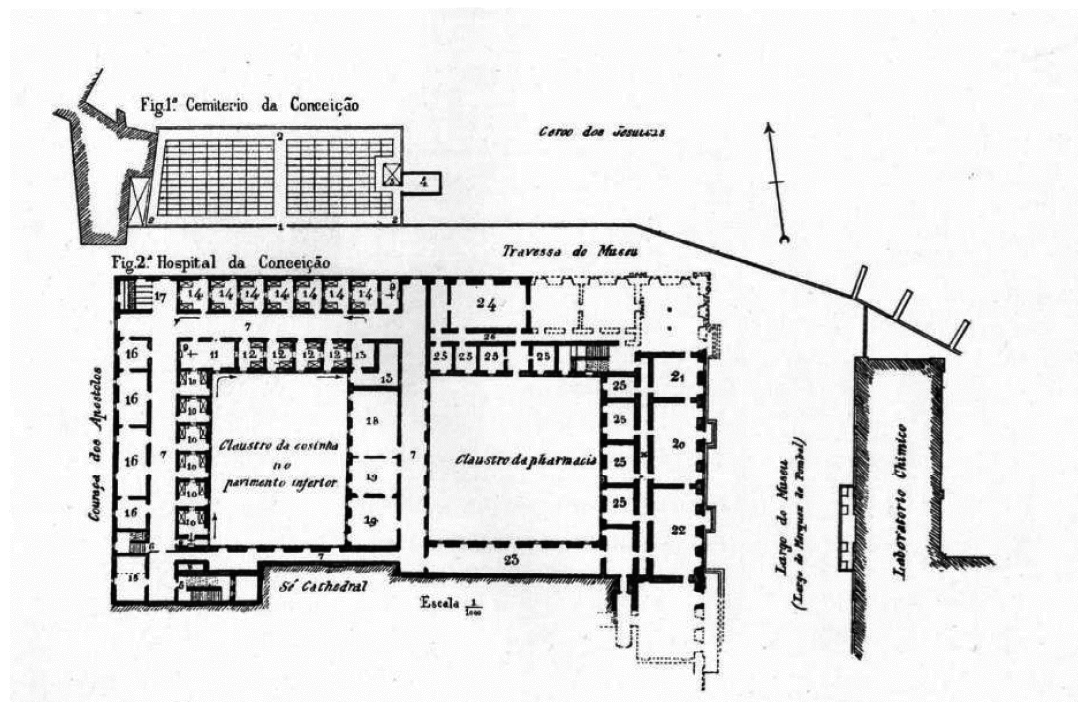


fig. 13 – s/a, “Hospital da Conceição” [e cemitério anexo], 1852. [Cemitério da Conchada (Coimbra: AHMC)]

Por outro lado, a construção de cemitérios fora dos núcleos urbanos ganhava cada vez mais prática.⁵¹⁵ O primeiro texto publicado em Portugal sobre o assunto, da autoria de um professor da Faculdade de Filosofia, Vicente Coelho de Seabra Silva Telles⁵¹⁶, começava por justificar que essa memória “seria desnecessária (...) se as Luzes das Sciencias Naturaes estivessem essas espalhadas entre nós”. Defendia que para fazer face ao problema se aplicasse um dos meios mais usados na Europa, construindo grandes e espaçosos cemitérios fora das povoações, em sítios “(...)bem lavados dos ventos, e humedecidos pelas chuvas, cujo terreno seja barrento, ou

⁵¹⁵ A primeira legislação a nível europeu surgiu em 1765 na capital francesa e estendeu-se a todo o país pelo decreto real de 1776, no entanto não teve uma aplicação generalizada, sendo ignorada na maioria das cidades francesas. Em Portugal os enterramentos faziam-se ainda essencialmente dentro das igrejas ou nos seus recintos. Apesar dos exemplos de construção de novos cemitérios fora do perímetro da cidade, como foi o caso do cemitério da nova cidade de Vila Relá de Santo António, sob o desígnio do Marquês de Pombal e do cemitério de Ourique da responsabilidade do Intendente Pina Manique, construído na periferia da cidade de Lisboa, quase sem repercussões no panorama nacional. António Francisco Queirós, e Julie. Rugg, “The development of cemeteries in Portugal c.1755-c.1870”, *Mortality: Promoting the interdisciplinary study of death and dying*, 8, nº2 (2008): 113-128. Disponível em <http://dx.doi.org/10.1080/1357627031000087370>.

⁵¹⁶ Vicente Silva Telles, *Memoria sobre os prejuizos causados pelas sepulturas dos cadáveres nos templos e methodo de os prevenir* (Lisboa: Officina da Casa Litteraria do Arco do Cego, 1800).

misturado com alguma arêa, ou terra calcarea e fazer as sepulturas fundas ao menos de 7 palmos”.⁵¹⁷

No entanto, apesar da intenção precoce de construir dois cemitérios municipais,⁵¹⁸ o processo para a implantação do primeiro foi moroso, passando pela cedência da cerca do antigo Colégio de Tomar,⁵¹⁹ que se revelou pouco adequada para a instalação pretendida e, pela consequente expropriação da Quinta da Conchada, na colina a norte da cidade. As obras começaram em setembro de 1852, mas envolveram uma série de desabamentos e problemas na edificação dos muros, que obrigaram à paralisação das obras no início de 1858.⁵²⁰ O novo presidente Raimundo Venâncio Rodrigues delineou um novo projeto⁵²¹, implantado a nascente do anterior, numa zona menos declivosa, recomeçando as obras em março de 1858.

⁵¹⁷ Vicente Silva Telles, *Memoria sobre os prejuizos causados pelas sepulturas dos cadáveres nos templos ...*,25.

⁵¹⁸ Sobre a construção dos cemitérios em Portugal ver Maria Manuel de Oliveria, “In memoriam, na cidade” (tese de doutoramento, Guimarães, Universidade do Minho, 2007), para o caso do Porto numa análise comparada com outras cidades ver José Francisco Ferreira Queiroz, “Os Cemitérios do Porto e a Arte Funerária Oitocentista em Portugal” (tese de doutoramento, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002) e para a análise dos cemitérios de Lisboa ver Paula André Vieira, “Os Cemitérios de Lisboa no século XIX. Pensar e construir o novo palco da memória” (tese de mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1999). Refira-se apenas como exemplo a data de construção de alguns cemitérios municipais: Aveiro 1838, Évora 1840, Vila Real 1841, Funchal 1844, Horta 1846, Viseu 1856 e Braga 1878.

⁵¹⁹ Esta cerca foi cedida ao município a 15 de setembro de 1841, oficializada pela portaria de 4 de maio de 1848. No entanto após vistoria, o local revelou-se inadequado e em outubro de 1845 escolheu-se um novo terreno no alto da Conchada.

⁵²⁰ O projeto inicial desenhado pelo engenheiro Carlos Ribeiro de acordo com os cálculos e ideias do médico Costa Simões era composto por uma planta retangular, semelhante ao projeto de Loudon para o cemitério de Histon Road, em Cambridge, adaptava-se ao terreno criando três desníveis. Tinha a novidade de projetar a primeira casa mortuária para a realização de autópsias. Se tivesse sido construída seria a primeira do país, três anos depois foi construída uma no Hospital de S. José. A planta da capela, casa mortuária e casa do guarda constam do projeto publicado na obra António Augusto da Costa Simões, *Noticia histórica dos hospitais da universidade de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1882),108,est 2º e 341. Sobre o modelo de Loudon, bastante utilizado em Portugal ver Maria Manuel de Oliveria, “In memoriam”,...CXII.

⁵²¹ Contou com a colaboração do engenheiro João Ribeiro da Silva Araújo, Diretor de Obras do Distrito, que mandou desenhar a planta e elaborou o orçamento, de salientar que Raimundo Venâncio Rodrigues era Professor da Faculdade de Matemática, tendo por isso um conhecimento rigoroso da geometria e do desenho técnico. O novo cemitério estruturava-se em duas partes: o parque de acesso, triangular e o cemitério de planta hexagonal com a capela a eixo da entrada principal. A forma adotada, invulgar para um cemitério mas mais facilmente adaptável à topografia do local, foi descrita pelo presidente no *Relatório da sua Gerência Municipal*, mas apesar da descrição detalhada o resultado obtido embora algum rigor geométrico nos limites, apresenta uma divisão interior muito disforme. Raimundo Venâncio Rodrigues, *Relatorio da Gerencia Municipal do Concelho de Coimbra nos dous biennios decorridos desde o dia 2 de Janeiro de 1858 até 31 dezembro de 1861* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1862), 30-38.

Em setembro de 1860, o Cemitério Municipal de Coimbra foi benzido e aberto, mas as obras prolongaram-se até 1872, data da bênção da capela.⁵²²



14 – Planta com a implantação do Cemitério

⁵²² Em 1860 foi comprada pela Câmara Municipal uma capela que estava no Paço do Bispo em estado de ruína para se instalar provisoriamente uma capela no cemitério municipal. Esta capela provisória foi benzida no dia 2 de novembro de 1862 e funcionou durante quase 10 anos. A partir de 1874 começou-se a projetar o alargamento do cemitério, passando a incluir parte dos taludes do projeto apresentado por Costa Simões. Estas obras prolongam-se até 1888, quando foi demolido o muro que separava os dois cemitérios. “Orçamento ordinário da receita e despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o ano civil de 1888”, *Registo de Orçamentos, 1883-1899* (Coimbra: AHMC, B28/28), s/n.

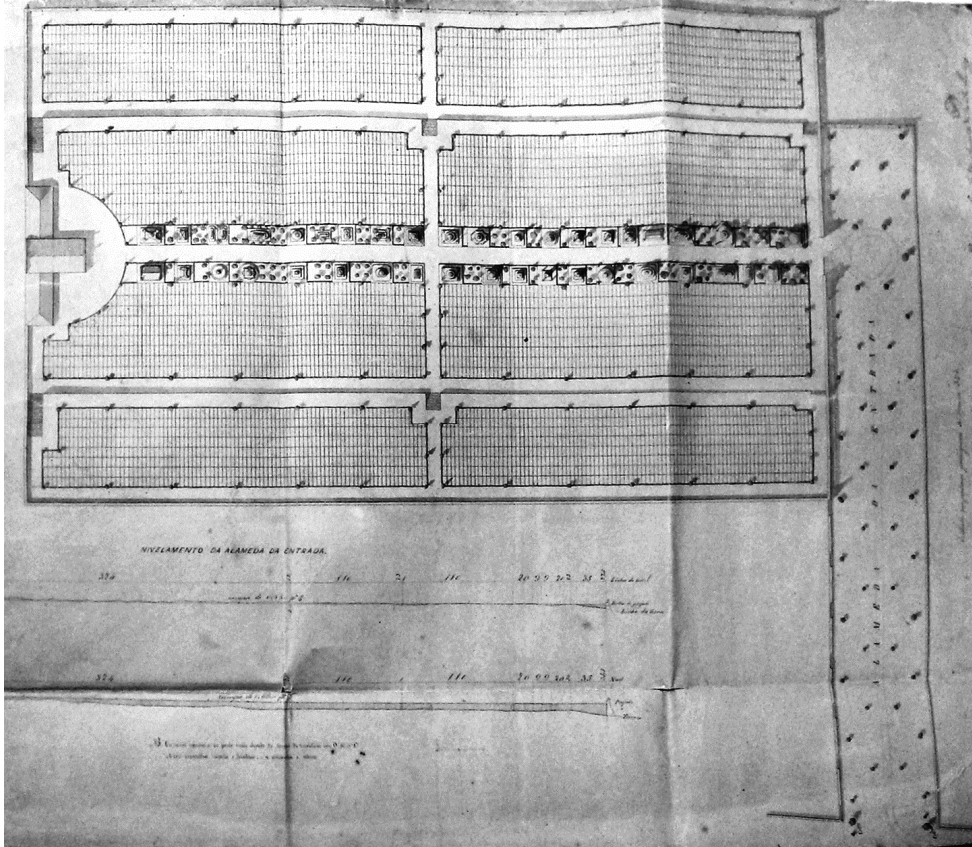


fig. 15 – s/a, “Plano Geral do Cemitério no Alto da Conchada”, 1857 [Cemitério da Conchada (Coimbra: AHMC) nº2]

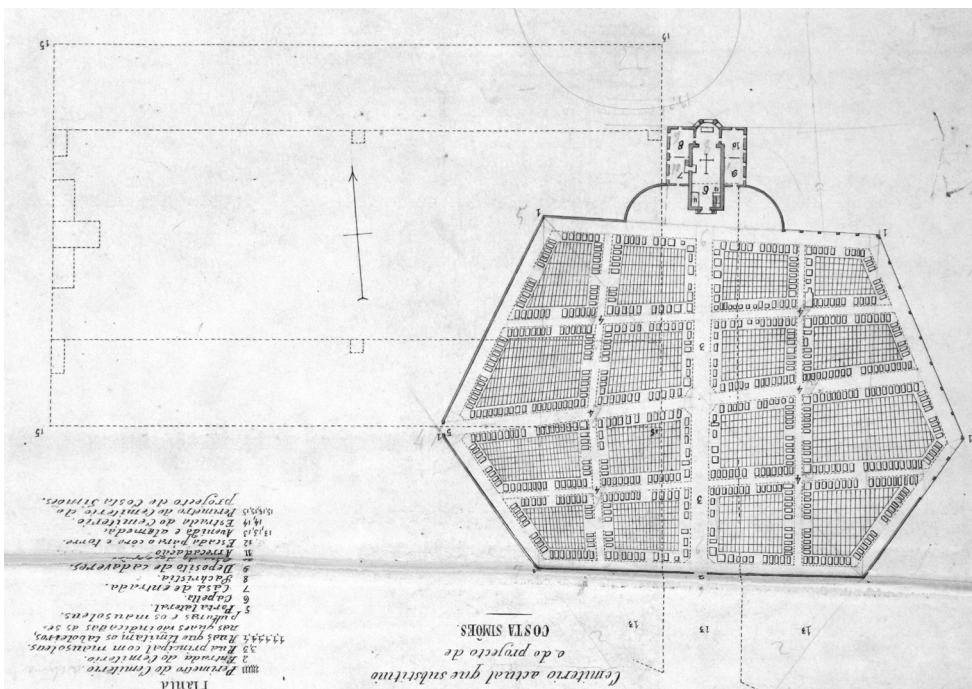


fig. 16 – s/a, “Cemitério actual que substituiu o do projecto de Costa Simões”, 1858. [a tracejado os limites do primeiro projeto de Costa Simões] [Cemitério da Conchada (Coimbra: AHMC)]

Quartel

O município em 1835 reclamava contra os custos do aboletamento das tropas estacionadas na cidade e solicitava, para o efeito, a cedência do Colégio da Graça. Esta reclamação foi atendida no ano seguinte,⁵²³ porém em janeiro de 1842, antes do antigo edifício ter sido convertido, perante a chegada de uma força de 200 homens o município viu-se obrigado a criar um novo tributo para fazer a instalação do Quartel e instalar provisoriamente a referida tropa no extinto Colégio do Carmo.⁵²⁴ Quatro anos depois, em outubro de 1846, enquanto decorriam as obras no Colégio da Graça a necessidade de albergar as tropas deslocadas para lutarem na guerra civil da Patuleia⁵²⁵ exigiu a ocupação novamente do Colégio do Carmo⁵²⁶ e também do Colégio da Trindade. Pacificado o país, voltou o aquartelamento apenas para o Quartel da Graça, porém, os altos custos da sua manutenção, para além de exigirem tributos específicos, acarretaram uma série de diferendos entre a Câmara Municipal e o Ministério de Guerra, acabando este por assumir a gestão do Quartel da Graça e tomar posse do edifício em abril de 1867.⁵²⁷

⁵²³ "(...)os tres Edificios dos extinctos Conventos de Santa Cruz, Graça e S. José do Marianos da dita Cidade de Coimbra, afim de serem applicados - o pr.^o para a Caza das Audiencias do Jury, Cadea, camara, Adm.ao do Conc.^o, e do correio; o segundo p.^a servir de Aquartelamt.^o de tropa; e o terceiro finalm.te para n'elle se estabelecer o Hospital de S. Lazaro. "Ofícios da Comissão Interina do Crédito Público e da Administração Geral participando a cedência dos edifícios dos extinctos conventos de Santa Cruz, da Graça e de São José dos Marianos", *Títulos Originais* (Coimbra: AHMC), fls. 3.

⁵²⁴ Na sessão de 20 de janeiro de 1842 foi aprovada pelo Conselho Municipal e pela Câmara Municipal a criação do tributo de 10 réis sobre o alqueire de sal, 20 réis sobre o alqueire de azeite e 50 réis sobre cada almude de jeropiga ou aguardente redonda. A. Carneiro da SILVA, *Anais do Município de Coimbra. 1840-1869...*,53.

⁵²⁵ A revolta iniciou-se 1846 no Minho, denominada *Maria da Fonte*, a população manifestava-se contra a subida de impostos e provou a queda do Governo de Costa Cabral. A seguir o duque de Palmela foi convidado por D. Maria II a formar novo governo, mas a 6 de outubro foi deposto e chamado o marechal Saldanha para constituir outro governo, como consequência constituiu-se no Porto a Junta Provisória do Governo Supremo do Reino e a 9 de Outubro iniciou-se uma guerra civil que terminou, com a Convenção do Gramido de 29 de Junho de 1847.

⁵²⁶ Este Colégio tinha sido cedido pela carta de lei de 23 de abril de 1845 à Venerável Ordem Terceira para ali estabelecer um hospital para os seus irmãos pobres mas enquanto decorreriam as obras, iniciadas em agosto de 1846, foi transformado em quartel para albergar as tropas que lutavam na guerra da Patuleia. António de Vasconcelos, "Os Colégios Universitários de Coimbra", *Escritos Vários*. (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra,1987),188.

⁵²⁷ Depois de anos de disputas e reclamações entre o município que não podia custear as despesas com as tropas e o Governo Civil que recorrentemente reclamava mais obras, em agosto de 1864 foi negociada a reversão do antigo Colégio para a Fazenda Nacional (com exceção da Cerca), passando as despesas do quartel para a responsabilidade do Estado, o município comprometia-se apenas a participar com 2 500\$000 réis as obras de reparação do degradado edifício. As obras iniciaram-se em outubro de 1865, mas o acordo não foi cumprido tendo o Governo Civil pedido a continuação da sustentação das tropas em trânsito.



fig. 17 – Planta com a localização do Colégio da Graça e respetiva cerca

Cadeia

A cadeia da cidade, situada no Largo da Portagem, logo à entrada da cidade, encontrava-se em péssimas condições de salubridade e, para além de constituir um perigo para a saúde pública, dava uma má imagem a quem entrava em Coimbra vindo do sul. Numa época em que as preocupações com a higiene pública ganhavam destaque, a Câmara Municipal reclamou junto do Governo a construção de uma nova cadeia. Inicialmente solicitou o Colégio de Santo António da Estrela incluindo a capela anexa e os terrenos contíguos, ambos para utilização dos presos. No entanto este edifício foi vendido em hasta pública a um particular.

Só em agosto de 1866 foi feita a entrega definitiva do edifício e no ano seguinte passou finalmente para a alçada do Ministério da Guerra.

Em 1853, mantendo-se a situação precária da cadeia da Portagem e impulsionado pela fuga de alguns presos, o Governador Civil nomeou uma comissão para elaborar os estudos necessários para a instalação da cadeia no antigo Mosteiro de Santa Cruz, cedido ao município. No ano seguinte, iniciavam-se as obras, que, depois de várias dificuldades, começaram a ser dirigidas pela *Direcção das Obras Públicas do Distrito*⁵²⁸. A nova cadeia entrou em funcionamento em setembro de 1856, mas alguns anos depois também este edifício se revelou demasiado pequeno.



fig. 18 – Planta da localização da cadeia da Portagem e de Santa Cruz

Entretanto, a reforma do sistema penal tinha decretado⁵²⁹ a construção de três cadeias penitenciárias e apesar de a lei prever a criação destes novos estabelecimentos apenas em Lisboa e no Porto, Coimbra gozando da sua centralidade geográfica e por ser sede da Faculdade de Direito procurou também

⁵²⁸ A comissão nomeada para acompanhar as obras revelou-se incapaz de as conduzir e a 24 de março de 1855 solicitou-se a autorização ao Governo para que as obras fossem mandadas executar pela *Direcção de Obras Públicas do Distrito*. “Informação sobre a construção e arranjo da Cadeia Distrital de Coimbra”, *Correspondência Recebida de Diversas Autoridades*. 1848-1865 (Coimbra: AUC/GCC/TA/E4/T2/256), doc. nº 9.

⁵²⁹ “Lei, 1 de julho de 1867”, *COLP*, ano 1867 (1868): 269-274.

construir uma nova Cadeira segundo o modelo penitenciário nos terrenos do antigo Colégio de Tomar. O empreendimento revelou-se demasiado arrojado e a Junta Geral do distrito, responsável pela obra, conseguiu vender o edifício ao Ministério da Guerra, permanecendo a cadeira comarcã ou distrital em péssimas condições no antigo mosteiro de Santa Cruz, só no início do século XX seria transferida para um novo edifício junto da nova cadeia Penitenciária.⁵³⁰

Abastecimento de Água

O plano de intenções que esteve por detrás da criação do conjunto de equipamentos que temos vindo a expor, teve início na representação de 21 de junho de 1834,⁵³¹ apresentada pela comissão municipal, nomeada em maio anterior, que começava por solicitar a cedência de duas minas de água do antigo Colégio de S. Bento e a porção de água que de noite corria para o Colégio da Sapiência. Significativamente a primeira necessidade detetada pela nova vereação liberal correspondia a uma infraestrutura essencial, o abastecimento de água. Longe ainda de almejar o abastecimento domiciliário, procurava incrementar a rede de distribuição existente, composta por um conjunto de chafarizes e fontes espalhados pela cidade,⁵³² com apenas alguns abastecimentos particulares.

A pretensão foi atendida, embora cedendo antes as águas da Ribela em conjunto com o Mosteiro de Santa Cruz. Mas rapidamente, o aumento da população voltou a

⁵³⁰ Sobre a Penitenciária ver capítulo 9.4.

⁵³¹ "Representação da Comissão municipal interina ao duque de Bragança em 21 junho e 2 de julho de 1834": *Registo de Correspondência*, IV, 1829-1835 (Coimbra, AHMC), fls.8 e 9.

⁵³² O levantamento e estudo destas fontes já se encontra publicado, ver Martins de Carvalho "Fontes e Chafarizes de Coimbra e suas Imediações", *Arquivo Coimbrão*, VI (1942): 154-203 e José Maria Lemos, *Fontes e Chafarizes de Coimbra*. (Coimbra: Câmara Municipal, 2004). Destacamos na zona da cidade baixa o chafariz da praça de São Bartolomeu, a Fonte da Calçada situado na junção da Rua da Calçada com a Rua de Coruche, o Chafariz de Sansão, substituído em 1839 pelo Chafariz de Duas Bicas instalado na parede do antigo Mosteiro de Santa Cruz, a Fonte da Bica no pátio da Inquisição, o Chafariz da Fonte da Cadeira situado junto à torre de Santa Cruz, a Fonte da Madalena junto à Horta do mosteiro e a Fonte Nova situada junto à entrada da Quinta de Santa Cruz. Na Alta o Chafariz da Feira situado no largo da feira, o chafariz do largo da Sé, o chafariz da Sé Velha no angulo noroeste do adro da Sé Velha, a fonte junto aos Arcos do Jardim no Bairro Sousa Pinto, o Chafariz de Santana no largo do mesmo nome e a fonte do Cidral junto ao Penedo da Saudade.

agravar as carências do sistema, em especial no verão.⁵³³ A Câmara Municipal procurou minimizar o problema com reparações pontuais e com a limpeza regular dos canos gerais, mas a solução definitiva só foi alcançada com o abastecimento de água a partir do rio Mondego executada no final do século.

Iluminação Pública

Para além do abastecimento de água, à semelhança de Lisboa, Porto e Évora, o município programava instalar a iluminação pública na cidade.⁵³⁴ Introduzida em Lisboa, no ano de 1802 pelo intendente de polícia Pina Manique, que mandou colocar candeeiros a azeite em todas as esquinas das principais ruas da cidade, constituía um acréscimo de segurança e de conforto, permitindo prolongar “o dia pela noite dentro”⁵³⁵. Um ano depois de solicitada, na noite do dia 27 de Novembro de 1836, as principais ruas e praças da cidade começaram a ser iluminadas com candeeiros alimentados a azeite⁵³⁶.

Neste mesmo ano, na capital, começavam os primeiros esforços para a introdução da iluminação a gás e para a construção da primeira fábrica de gás. O processo, em parte condicionado pela instabilidade política do período, foi complexo, mas em

⁵³³ No final da década de 1850 começaram a surgir várias reclamações quanto à falta de água em alguns chafarizes. A Câmara Municipal mandou vistoriar e fazer limpezas nos canos gerais, em 1858 e a partir de 1860 o município começou a desviar outras nascentes para a rede geral, como as águas do antigo Colégio de São Bento e do Convento de Celas ou as sobras do Jardim Botânico.

⁵³⁴ “Resposta de 30 de maio de 1835 à circular do Perfeito do Douro de 12 do corrente...”, *Registo de Correspondência 1829-1835*, Tomo IV (Coimbra: AHMC, 1829-1835), fls.73.

⁵³⁵ Jorge Custódio, “As infraestruturas: os canais de Lisboa”. Em *Lisboa em Movimento. A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos*, org. Sociedade Lisboa 94, 93-137 (Lisboa: Livros Horizonte, 1994),98

⁵³⁶ Este pedido surge no referido ofício de 30 de maio, em conjunto com a reclamação para a criação de uma Guarda Municipal e surge, depois do decreto de 19 de Abril de 1834, que atribuiu à Câmara Municipal de Lisboa a responsabilidade pela iluminação, pela polícia e pelas estradas. Ainda que especificamente direcionado para a capital, este decreto acabou por repercutir-se nas restantes municipalidades, que entenderam ser da sua atribuição qualquer um destes melhoramentos. Com efeito tanto o município do Porto, como Setúbal e Coimbra iniciaram nesta altura a iluminação da cidade.

1849 a primeira rede nacional de iluminação e distribuição a gás entrou em funcionamento.⁵³⁷

Neste contexto, dezoito anos depois de instalada a primeira iluminação pública nas ruas de Coimbra, o presidente Cesário de Augusto de Azevedo Pereira defendeu a sua substituição pelo novo sistema a gás, utilizado em Lisboa e no Porto e em várias cidades europeias.⁵³⁸ Além da melhoria da qualidade da iluminação pública, o novo sistema permitia a distribuição de gás aos domicílios. Ainda em 1854 foi assinado o contrato do exclusivo do abastecimento de gás para iluminação pública e usos particulares com o empresário inglês Hardy Hislop, concessionário da iluminação na cidade do Porto.⁵³⁹

Dois anos depois, a fábrica de gás⁵⁴⁰ implantada na Rua de Fora de Portas foi inaugurada e Coimbra tornou-se a terceira cidade portuguesa a ser iluminada por este tipo de energia.⁵⁴¹ Apesar de algumas reclamações pontuais, este sistema de iluminação foi amplamente difundido pela cidade e dez anos depois de inaugurado,

⁵³⁷António Alves Caetano, "Luz e sombras na vida de Lisboa em meados do século XIX: a fundação da Companhia Lisbonense de Iluminação a Gaz." (Comunicação apresentada no XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica. Urbanismo e Infraestruturas Urbanas, Lisboa, Museu da Água da EPAL, 1998), 14, Mercedes Arroyo e Ana Cardoso Matos, "La modernización de dos ciudades: las redes de gas de Barcelona y Lisboa (Siglos XIX y XX)", *Scripta Nova, revista eletrónica de geografia e ciencias sociales*, XIII, nº 296(6) (2009) e Ana Cardoso Matos "Urban Gas and Electricity Networks in Portugal: Competition and Collaboration (1850–1926)", *Quaderns D'Història de L'Enginyeria*, XII (2011): 117-138.

⁵³⁸ Em Lisboa os primeiros projetos de iluminação a gás datam de 1836, mas a rede só entrou em funcionamento em 1848, concessionada à Companhia Lisbonense de Iluminação a Gás, responsável pela construção em 1847 da fábrica de gás na Boavista. Jorge Custódio, "As infraestruturas: os canais de Lisboa". Em *Lisboa em Movimento...* 98. Como comparação refira-se que a cidade de Barcelona era iluminada a gás desde 1843. Em Inglaterra este tipo de iluminação pública era usado desde 1809 e, até 1850, foi difundido por todas as aglomerações com mais de 2000 habitantes. Em França começou a ser vulgarmente utilizado a partir da década de 1820. Mercedes Arroyo e Ana Cardoso Matos, "La modernización de dos ciudades: las redes de gas de Barcelona y Lisboa..." e José Amado Mendes, *A Área Económica de Coimbra. Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927*. (Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1984), 263 e 63.

⁵³⁹ Na sessão de 6 de Março de 1854, deliberou-se contratar a instalação dos serviços de iluminação a gás com Hardy Hislop e as condições do contrato foram aprovadas em maio seguinte. A. Carneiro da Silva, *Anais do Município de Coimbra. 1840-1869...*, 242 e "Condições para a iluminação da cidade de Coimbra por meio de gaz de 30 Maio de 1854", *Diversos Maço III*, Pasta I (Coimbra: AHMC/B15/3), doc. 1. Em 1857 foi constituída por este empresário a Companhia Conimbricense de Iluminação e Gaz que passou a ser a empresa fornecedora da iluminação pública e do gás.

⁵⁴⁰ Produzia o gás a partir de carvão e teria capacidade inicialmente para alimentar 250 luzes públicas e 2500 particulares, com uma reserva de mais 25%.

⁵⁴¹A cidade de Braga inaugurou também a iluminação a gás neste ano e em 1893 foi a vez da cidade de Setúbal. Bruno Cordeiro, "A iluminação pública em Lisboa e a problemática da história das técnicas". (Tese de Mestrado, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 2006), 96.

contava com 220 candeeiros públicos⁵⁴² e uma ampla rede de canalizações que abastecia a maioria das habitações.⁵⁴³ Em 1894 o contrato de iluminação foi revisto garantindo o aumento de 130 candeeiros públicos.



fig. 19 – [Alçado do gasómetro] , extrato de “Plan of Gas Work for the city of Coimbra”, [1854] [Iluminação a gás (Coimbra: AHMC, B37/2)]



fig. 20 – Planta de reconstituição da rede de gás e com a implantação da fábrica de gás

⁵⁴² Valores presentes no orçamento do ano económico 1867-1868. “Orçamento da despesa e receita para o ano económico de 1867-1868”, *Orçamentos da receita e despesa da Câmara Municipal do concelho de Coimbra.1867-1868* (AUC/CGG/TA/E3/T3/276), s/n. Refira-se a título de exemplo que em Lisboa em 1852 já tinham sido instalado 2318 candeeiros. Bruno Cordeiro, “A iluminação pública em Lisboa...”, 36.

⁵⁴³ Embora alguns higienistas se manifestassem contra este tipo de iluminação dentro das habitações pela combustão do oxigénio e produção de ácido carbónico, a iluminação a gás foi amplamente difundida na iluminação particular e pública. Sobre esta questão ver os estudos de Proust que em 1881 ainda demonstrava receios quanto à aplicação deste tipo de iluminação em espaços fechados, apresentado por António Augusto da Costa Simões, *Construções Hospitalares (noções gerais e projectos) com referência aos Hospitais da Universidade* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890), 414.

4.2. Primeiras reformas urbanas. Obras no cais das Ameias e a Rua de Coruche

Apesar da pertinência e da importância das obras apontadas, a obra de maior impacto na beneficiação da cidade era, sem dúvida, a construção do cais ao longo do rio, com vista a proteger a Baixa das invasões do Mondego. Implicava obras de alteamento e regularização do cais das Ameias e a construção de um paredão que conseguisse limitar as cheias do rio, além de permitir dispor de um amplo e aprazível passeio público à beira rio.

Melhoramento reclamado desde o século XVIII⁵⁴⁴, “presentemente desejava muitos, e requerem, que por todo o comprimento da Cidade, e ainda mais adiante se levante alto muro, o qual defenda das inundações todas as ruas baixas”⁵⁴⁵ foi sendo sucessivamente adiado, até que em junho de 1837 começaram timidamente as obras de aterro do Cais das Ameias, provavelmente sem um plano devidamente delineado⁵⁴⁶ que quatro anos depois, foi alargado até à ponte.

Efetivamente, só em agosto de 1856 foram decretadas as obras do encanamento do rio desde a ponte de Coimbra até ao mar encarregando o Diretor de Obras do Mondego de elaborar o respetivo projeto, apresentado só em 1872. Segundo conseguimos apurar, as obras de alteamento efetuadas entre 1837 e 1872 revelaram-se ineficazes para conter as cheias, em grande parte pela carência de meios financeiros, mas também conhecimentos técnicos, criando mesmo sérios problemas

⁵⁴⁴ Como referido no capítulo 3.1, devem-se a D. Maria I as primeiras medidas para o encanamento do rio Mondego e para melhorar a sua navegabilidade desde o mar até Coimbra, encarregando em 1791, o professor de hidráulica Padre Estevão Cabral do estudo das obras necessárias. Contudo o plano delineado centrava-se nos campos do Mondego, defendendo que a regularização do álveo, melhoraria o escoamento e consequentemente o assoreamento do rio e as cheias da cidade. Remetia a construção do muro das Ameias para uma solução de recurso subsequente. Em 1872, Adolfo Loureiro, diretor das Obras do Mondego e Barra da Figueira estudou um novo projeto que para além de regularizar o álveo do rio criou dois diques insubmergíveis junto à cidade como analisaremos no capítulo 5.

⁵⁴⁵ Estevão Cabral, “Memória sobre os danos do Mondego no campo de Coimbra, e seu remédio”, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, tomo 3 (1789): 201-218.

⁵⁴⁶ A primeira referência que encontramos a um Projeto do Cais das Ameias, data de 7 de outubro de 1852, quando é aprovado pela Rainha D. Maria II.

de salubridade pela entrada da água do rio na canalização de esgoto da cidade⁵⁴⁷. Reclamava-se também o imprescindível alteamento da velha ponte, processo iniciado em 1859⁵⁴⁸ e decretado pela Carta de Lei de 10 de setembro de 1861, mas que permaneceu até 1873 em estudo.

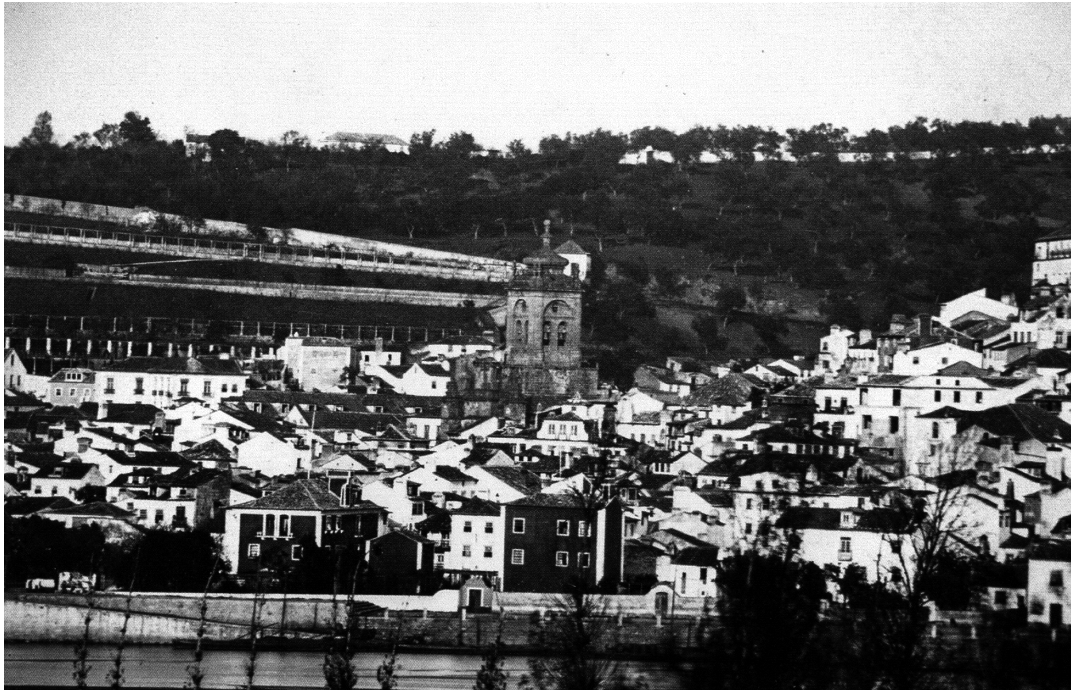


fig. 21 – A. Fillon, [margem do rio entre o Largo das Ameia e a ponte, visível as escadas para o largo já alteado] c. 1860 [Alexandre Ramires, *Passado ao Espelho* (Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra, 2006), 47]

A par da regularização do Cais das Ameias, apontado como melhoramento essencial para a salubridade da cidade, em 1835 o município apontava também a necessidade de alargamento da Rua de Coruche. Com efeito, depois de ter estudado

⁵⁴⁷ Os muros do cais tinham “sido mal traçados, e muito peor construídos, bastando dizer que eram fundados sobre grades de estacaria, cortada acima da estiagem, d’onde resultava que tendo um d’estes muros sido aproveitado para uma das paredes do cano mestre que corre ao longo do caes, por baixo d’elle entravam as aguas do rio ou saíam os esgotos conforme a altura das aguas no rio, sucedendo que na estiagem, quando o caudal do Mondego era muito diminuto, se viam os esgotos saír para os areaes, ou transportados pelas aguas irem estendendo muito longe a infecção.” Comunicação do engenheiro Adolfo Loureiro apresentado numa sessão da Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. “Acta da sessão ordinária de 6 de abril de 1889”, *Revista das Obras Publicas e Minas*, XX, nº233 e 234 (1889): 155.

⁵⁴⁸ Em 1859, foram discutidas duas propostas, uma do empresário inglês Hardy Hislop de uma ponte suspensa de três vãos e uma proposta de Belser & de Lerne, engenheiro-chefe dos estudos da obra do caminho-de-ferro de Lisboa ao Porto, utilizando o Sistema Nerville, com doze vãos. O Conselho de Obras Públicas deliberou aproveitar os pilares existentes da velha ponte manuelina, mantendo os vãos desiguais, o que inviabilizaria o último sistema e atendendo ao avultado valor da obra, recomendou mais estudos. “Consulta ao Conselho de Obras Publicas de 7 de outubro de 1859”, *Conselho de Obras Publicas e Minas. Livro de registo de consultas* (Lisboa: AMOP), fl. 63.

e orçado as obras de regularização da rua da Calçada que ligava a ponte à Rua de Coruche e que pretendia iniciar a breve prazo, instava para que o Governo participasse no alargamento desta última rua alegando que:

“Alem de central a toda a Cidade, serve demais ao transito de todo Norte do Reino para a Capital, e acha-se tão disforme, que apesar de não ser muito longa, tem tortuosidades em varias direcções, que impedem a vista de uma extremidade á outra, e é sobre tudo tão estreita, que em quasi toda ella não pode passar um Cavalleiro apar d’um carro: e em consequência é sempre húmida, e doentia, e que apenas em alguns pontos lhe penetrão os raios do sól em certos momentos ficando lhe o resto inteiramente inacessível: de sorte q estabelecendo-se deligencias entre o Porto e Lisboa virão encontrar um grandíssimo obstáculo no meio da terceira Cidade do reino, por que difficilmente lhes dará passagem! Esta obra tão necessária como útil para o aformoseamento da Cidade, viria a fazer a rua o centro do commercio, e certamente é esta epoca em que mais afoitamente se devera emprender por que há um recurso para a indemnização do alojamento interino dos seus moradores, nos extintos Collegios da rua da Sofia, que pela maior parte não acharão compradores.”⁵⁴⁹

As obras de regularização dos passeios da Rua da Calçada iniciaram-se no ano seguinte e também no final desse ano se principiou o alargamento e alteamento do Largo da Portagem junto à ponte, demolindo a capela, o pelourinho e a devoluta torre de portagem.⁵⁵⁰ Verifica-se assim que estas obras, já projectadas e orçadas em 1835, se articulavam com um plano mais vasto que incluía o alargamento da principal rua da cidade e troço da estrada de Lisboa-Porto, bem como a regularização das margens do Mondego e do Largo da Portagem, para além da imprescindível ponte nova a uma cota mais alta.

⁵⁴⁹ “Officio de 14 d’Abril de 1835 para o Prefeito do Douro respondendo à Circular de 23 de Março sobre o estado das obras publicas correntes, ou projectadas”, *Registo de Correspondência*, IV. 1829-1835 (Coimbra: AHMC), fls61 e 61v.

⁵⁵⁰ Na sessão de câmara de 28 de Novembro de 1836 deliberou-se a “demolição da torre sobre a ponte em razão de serem necessários os entulhos della para altear o largo da Portagem” J.C. Aires de Campos, *Catálogo dos objectos existentes no Museu de Archeologia do Instituto de Coimbra* (Coimbra: Imprensa Litteraria, 1877), 53-54.

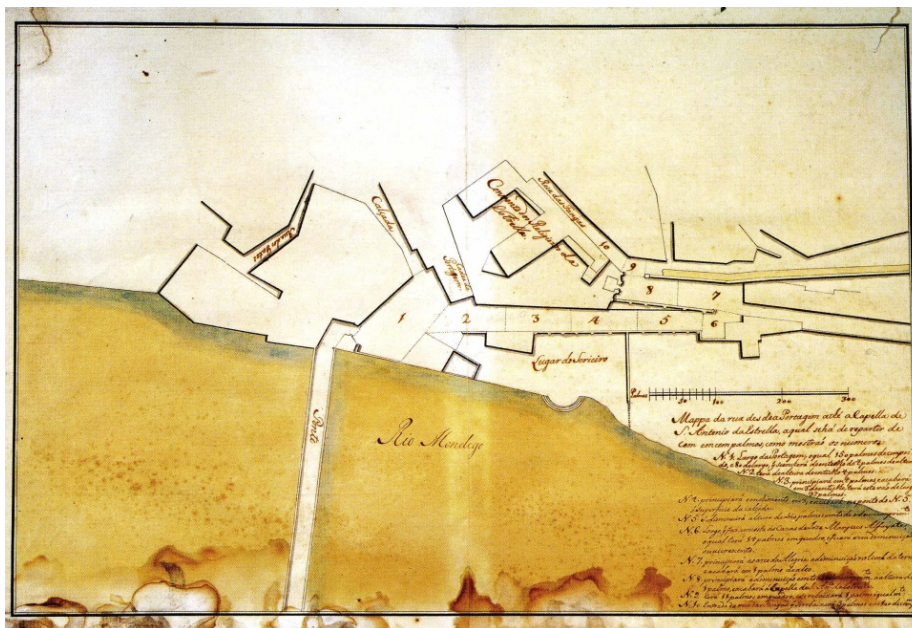


fig. 22 – José Carlos Magne, *Mapa de ruas desde a Portagem até à capela de St. António da Estrela*, [último quartel do século XVIII] [Coimbra: Museu Nacional Machado de Castro, Inv.nº2938]

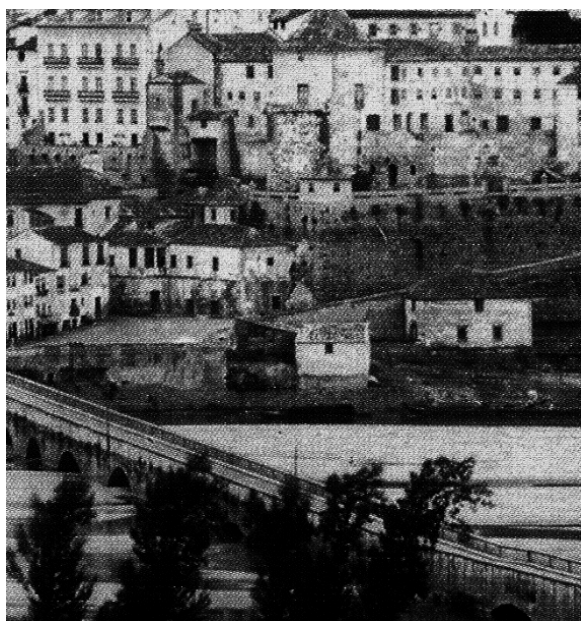


fig. 23 – Vigé & Plessix, *Largo da Portagem* [sendo visível a cadeia demolida em 1857], 1856 [Alexandre Ramires, *Passado ao Espelho* (Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra, 2006), 47]

De forma concertada, mas muito morosa, este primeiro conjunto de intervenções de reforma urbana marcou de forma indelével a paisagem urbana da cidade junto ao rio e materializou o primeiro plano de embelezamento promovido pelo

município.⁵⁵¹ Este conceito difundido no século XVIII, especialmente na sequência das renovações de Paris e das principais cidades francesas⁵⁵², defendia a reforma e o saneamento da cidade através de intervenções pontuais, de alargamento e regularização de praças e ruas, construção de alamedas e jardins públicos, com destaque para as entradas das cidades.⁵⁵³

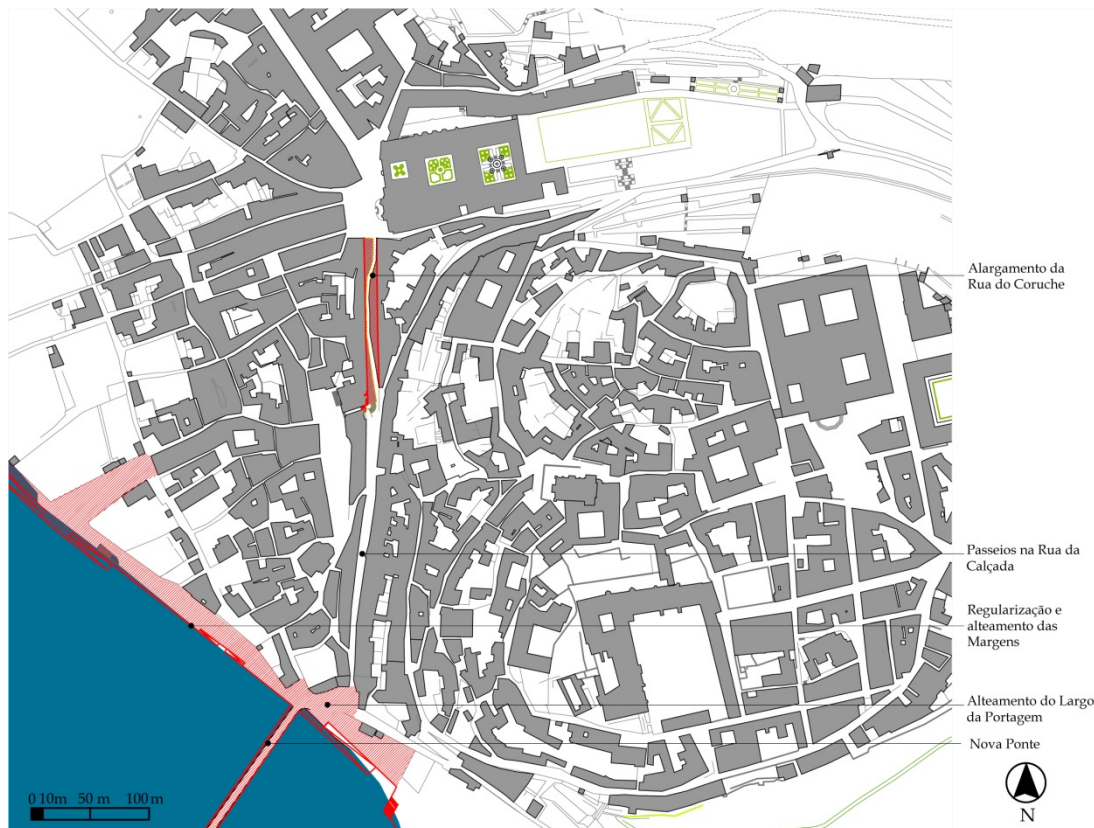


fig. 24 –Planta com a indicação dos melhoramentos almejados: regularização das margens, alargamento da Rua do Coruche, calcetamento da Rua da Calçada e Nova Ponte.

Pese embora a boa vontade do município para a execução deste plano, as obras das margens, bem como a ponte, estavam dependentes do poder central, não só pelas

⁵⁵¹ Veja-se de forma mais pormenorizada este processo em Margarida Relvão Calmeiro, “A Paisagem Urbana oitocentista. Embelezamento e política urbana na renovação da imagem de Coimbra”, *CEM/ Cultura, Espaço & Memória*, «Paisagem», 4 (2013): 71- 90.

⁵⁵² Estas operações de embelezamento urbano, guiadas por regulamentos e pela definição de alinhamentos adquiriam uma grande pertinência por associarem às preocupações práticas de melhoria de circulação e salubridade, preocupações estéticas, materializadas na arquitetura, nas avenidas arborizadas e nos jardins, para além do seu simbolismo político, impondo uma imagem de poder e controlo. Sobre o conceito de embelezamento urbano veja-se: Jean-Louis Harouel, *L’Embellissement des villes* (Paris: Picard Editeur,1993).

⁵⁵³ “A beleza e a magnitude de uma cidade dependem principalmente de três coisas: as suas entradas, as suas ruas e os seus edifícios.” Era assim que em 1753 o abade Laugier definia os elementos chave que conformam uma cidade e o seu embelezamento. Marc-Antoine Laugier, *Ensayo sobre la Arquitectura* (Madrid: Ediciones Akal, 1999), 128.

debilidades financeiras que caracterizavam as contas municipais, mas porque todas intervinham em domínios de tutela governamental. Os cais, do domínio da Superintendência do Encanamento do Mondego e a Rua de Coruche tal como a ponte, enquanto troço de uma estrada de 1ª ordem, dependiam do Ministério do Reino. Esta dupla tutela embora vantajosa por permitir a comparticipação dos cofres centrais no custo das intervenções, geralmente retardava as intervenções, dependentes dos estudos e da disponibilidade financeira central.

Exemplo desta morosidade é o processo de construção da nova ponte metálica em substituição da antiga ponte manuelina assoreada pelo rio. Os primeiros estudos datam de 1859, mas só três anos depois foi publicado o decreto autorizando o seu projeto e construção e, finalmente, em 1873 teve início a sua construção. O caso da rua do Coruche, embora também tenha sido um processo moroso, ilustra as vantagens desta dupla tutela, consagrada pela alteração da sua toponímia para Rua Visconde da Luz em agradecimento ao então *Director-Geral das Obras Públicas*. Apesar de incluída no plano delineado em 1835, só vinte e dois anos depois, sob a presidência de António Augusto da Costa Simões, foi solicitado e aprovado o traçado da rua, proposto pelo Diretor das Obras Públicas do Distrito, João Ribeiro da Silva Araújo.⁵⁵⁴ Pela dimensão das expropriações e dos consequentes realojamentos, esta obra só se tornou possível pela pelo auxílio do governo que, participou com um terço do valor do seu custo, para além de ter aprovado o empréstimo contraído pela Câmara de Coimbra.⁵⁵⁵

A intervenção assume um carácter exemplar porque, dentro do espírito da época, para além de definir os alinhamentos, procurou traçar uma rua moderna garantindo

⁵⁵⁴ Este plano apresentado na sessão de 19 de março de 1857, surgiu depois do Diretor de Obras Públicas do distrito ter solicitado a intervenção em janeiro de 1855 e depois de uma representação da Câmara Municipal de 5 de Março de 1857, que solicitava a concessão do edifício da Misericórdia que tinha de ser demolido e a nomeação de uma comissão para orçar as despesas com as expropriações e para negociar com os proprietários afetados. A planta com a nota das casas a expropriar foi aprovada pelo Conselho de Distrito por acórdão de 28 de Abril de 1857.

⁵⁵⁵ Empréstimo de 16 000\$000 com o Banco Comércio do Porto autorizado por Carta de Lei de 7 de Setembro de 1857 que determinou ainda a expropriação das casas sitas na rua de Coruche em Coimbra e o alinhamento e reconstrução da mesma rua, segundo a planta aprovada pelo Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria. "Orçamento da Direcção de Obras Publicas do Distrito de Coimbra de 5 de Junho de 1857", *Rua Visconde da Luz. 1858-1860, Expropriações*, (Coimbra: AHMC. B36/4).

a qualidade estética do conjunto através de regras que definiam o tipo e altura das cantarias de portas e janelas, os remates da fachada e a forma e prazos de construção.⁵⁵⁶

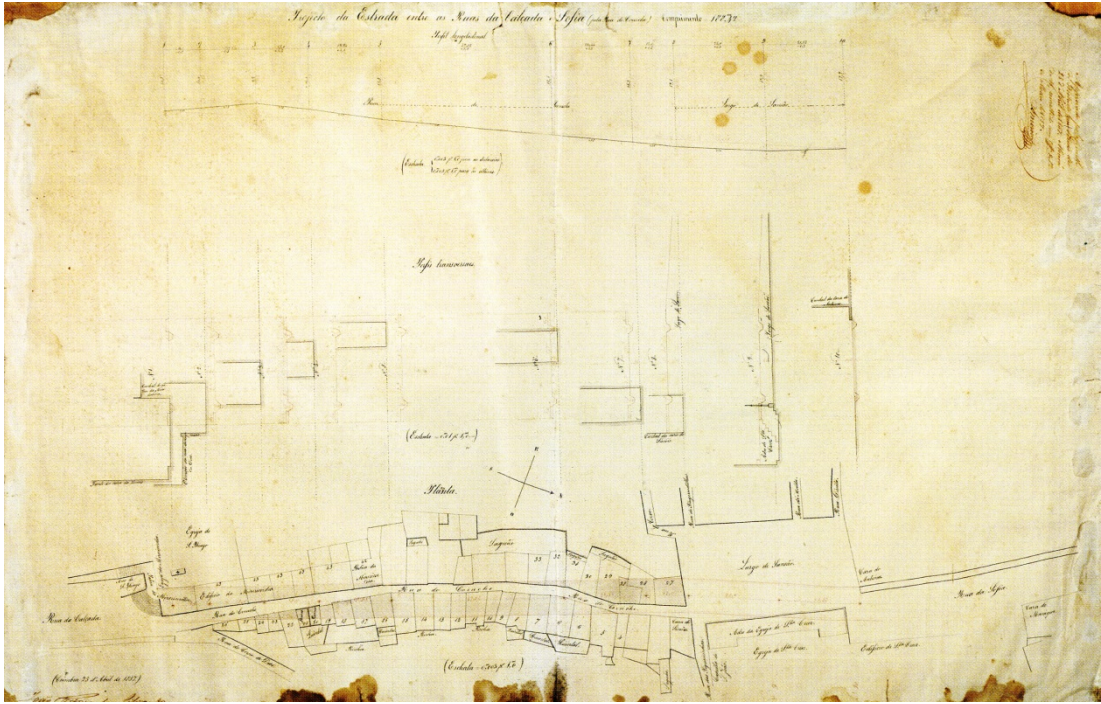


fig. 25 –João Ribeiro Silva, *Projeto da estrada entre as ruas da Calçada e da Sofia*, 1857 (Coimbra: MNMC, Inv. N.º 2873)

As obras iniciaram-se simbolicamente pela demolição da Casa da Misericórdia, no dia 14 de Setembro de 1858⁵⁵⁷ e decorreram até 1866. Apesar das dificuldades

⁵⁵⁶1.ª – As frontarias das cazas, sua altura, e n.º dos andares, suas portas e janelas serão reguladas conforme um dos três riscos já aprovados pela Camara; excepto na sua parte superior, que poderá ter beiraes de telhas. 2.ª- Todas as aguas dos beiraes serão conduzidos por caleiras, que devem comunicar por meio d’um tubo ao cano metido na parede que vá desagoar occultamente no cano geral. 3.ª- Quando o proprietário não tenha satisfeita a 2º condição a Camara mandará fazer a obra ahi indicada á custa do mesmo proprietário. 4.ª- A Edificação das frontarias deve ficar concluída dentro do praso de dous anos contados do dia em que houver entrado no Cofre Municipal a importância da quantidade do terreno vendido.[...]7.ª Qualquer modificação que o dono do terreno queira fazer no risco adoptado será d’acordo com a Camara, tendo sempre em vista a regularidade e symetria das frontarias” .“Condições para a edificação de Prédios na Rua Visconde da Luz”, *Rua Visconde Da Luz, 1858-1860-Expropriações* (Coimbra: AHMC, B36/7), fls. 17 e 17v.

⁵⁵⁷ A Misericórdia, a 13 de fevereiro de 1858, tinha cedido a parte necessária do edifício construído sobre a Igreja de S. Tiago para o alargamento da rua solicitando apenas o resto do edifício e os materiais da parte expropriada. Para avaliar a importância da obra veja-se que na inauguração estiveram presentes o Governador Civil do Distrito, o Vigário Capitular da Diocese, o Conselho de Distrito, a Câmara Municipal, o Conselho Municipal, o Diretor de Obras Publicas do Distrito, o Governador Militar, o Juiz de Direito e Delegado do Procurador Régio e o Administrador do Concelho, “Inauguração de 14 de Setembro de 1858”, *Inaugurações – 1858-1897* (Coimbra: AHMC, B16/30)

iniciais, podemos afirmar que esta intervenção marcou o início da atuação da Câmara Municipal na transformação urbanística e no planeamento da cidade⁵⁵⁸.

Neste sentido, veja-se o plano traçado, na mesma época, para o Cais do Cerieiro, a montante da ponte, mas que por falta de apoio governamental e de verbas do município foi adiado. Previa a construção de um cais e de um passeio público sobre o rio para recreio da população:

“Ao deplorável estado em que actualmente se acha o sitio denominado –Logar do Cerieiro- prestou atenção esta Camara, deliberando unanimemente proceder alli à construção d’uã doca, e d’um caes em continuação do que já existe, e resguarda a cidade das inundações do Mondego, sendo do mesmo tempo um dos nossos mais bellos passeios. [...] O estrangeiro que visitar Coimbra não encontrará um sitio lúgubre, qual hoje é, e em perfeito contraste com tantas bellezas, que aformozeam este lado da cidade; gozará de uma vista aprazível e harmónica com o resto do panorama que se desenrola em toda esta linha, que banha as aguas do Mondego.

Não data de hoje, nem sae de nós o pensamento da obra projectada. A todas az administrações camarárias se tem apresentado a ideia da continuação do caes, assim abaixo das Ameiaz, como acima da Ponte, no logar do Cerieiro a terminar na ínsua de João Gomez Vianna; e se ate hoje não foi levada a effeito esta ultima parte, cauzas independentez da vontade dos illustrez vereadores, que nos precederam, deram a isso logar. A construcção do caes, como a obra de maiz vulto d’este municipio, tem sido sempre uã questão económica, que umas vesez a necessidade adiou, outras a proporção dos recursos deixou mesquinha, e acanhada: mas em todaz as epochaz desde mil oitocentoz trinta e quatro fôï reconhecida a sua necessidade, e importância, andou sempre na ordem do dia dos melhoramentoz municipaez de maior alcance e o orçamento traria annualmente para ella a verba d’um conto de reis⁵⁵⁹

⁵⁵⁸ De referir que este processo para além da complexidade da execução enfrentou ainda a oposição de alguma população, em especial a expropriada e ainda do pároco da igreja de Santa Cruz que contestou o alteamento da rua que provocou um grande desnível para a entrada da mesma igreja. “Ata sessão de 31 de dezembro de 1858”. *Vereações nº 81*, 18850-1853 (Coimbra: AHMC). Enfrentou ainda a crítica de alguns românticos como atesta a citação de Camilo Castelo Branco na pagina 15 ou o artigo do arqueólogo João Correia Ayres de Campos publicado em *Literatura ilustrada : jornal para todas as classes no jornal* que critica a demolição da capela de S. Ildefonso da Igreja de S. Tiago em nome do progresso e da engenharia. Ayres de Campos, “Apontamentos Históricos de Coimbra, O progresso e a rua de Coruche”, *Literatura ilustrada : jornal para todas as classes*, nº 8 (19 de fevereiro, 1860), 62.

⁵⁵⁹ “Exposição ao Governador Civil de 7 de Maio de 1858”. *Obras do Cais do Cerieiro*, Pasta 2 (Coimbra: AHMC, B37/2)

Apesar da pertinência deste plano, a construção do Passeio Público entre as Ameias e a ponte, o alteamento e regularização do Largo da Portagem e a construção da nova ponte foram adiados até 1873.⁵⁶⁰

No entanto devemos ter em consideração que a década de 1860 foi um período decisivo na definição das vias de comunicação que servem a cidade. No ano de 1864 foi inaugurada a linha de caminho-de-ferro entre Coimbra e o Carregado e entre Coimbra e Vila Nova de Gaia. Apesar da estação (atual Coimbra B) ter sido implantada no Padrão, a grande distância do centro da cidade e mais uma vez sob protestos da população, a chegada do comboio facilitou, sobremaneira a relação entre a cidade e o resto do país.

Para além da linha de caminho-de-ferro, também o traçado atual da Estrada da Beira foi definido nesta década.⁵⁶¹ O traçado ao longo da margem direita e entroncando no Cais do Cerieiro foi uma das principais conquistas das vereações desta época⁵⁶². As obras iniciaram-se em 1868 e a nova estrada tornou-se em mais um dos argumentos evocados para as obras no Cais do Cerieiro.⁵⁶³

⁵⁶⁰ No entanto devemos ter em conta que apesar de adiado, sempre que as verbas municipais o permitiam, tanto as margens do rio, como o Largo da Portagem eram pontualmente alteados com materiais de demolições, como se pode verificar pela lei de 16 de abril de 1859 que cedeu o edifício da cadeia municipal à câmara para que fosse demolido e os seus materiais aproveitados para o aterro do referido largo.

⁵⁶¹ Embora esta estrada figurasse já no plano de estradas definido pela lei de 15 de julho de 1852, este plano definia apenas os extremos e alguns dos pontos de passagem. Os primeiros estudos apontaram duas hipóteses, uma pela margem direita, próximo do adotado e outra pela margem esquerda, que embora fosse ligeiramente mais longa era mais simples de construir e mais económica por não atravessar o rio Mondego e dispensar a ponte da Portela, mas acabou por ser preterido por não servir os interesses de Coimbra. Embora de acordo com o texto legal da portaria de 12 de março de 1863 a escolha tenha sido apenas condicionada à menor distância, face às pressões da Junta Geral e da Câmara Municipal parece-nos inverosímil.

⁵⁶² Depois de escolhido traçado pela margem direita, discutiam-se duas hipóteses para o entroncamento da estrada na cidade. A primeira pela margem do rio até ao Largo da Portagem, tendo a desvantagem de estar sujeita às cheias do rio, a segunda hipótese previa a ligação pela zona alta da cidade junto ao Seminário. Apesar de não reunir o consenso da população a escolha acabou por recair na margem do Mondego, exigindo a construção da estrada em aterro. "Ofício nº 11 de 9 de março de 1863", "Ofício nº 40 de 15 de junho de 1864" e "Ofício nº 143 de 14 de dezembro de 1866", *Registo de Correspondência para o Ministério das Obras Públicas Comunicações e Transportes 3/1/1859 a 27/12/1867* (Coimbra: AUC/GCC/GID/E1/T2/314) s/n.

⁵⁶³ Em 1869 o município pedia a aprovação do projeto apresentado no dia 12 de maio de 1866 de regularização da ligação entre o Largo da Portagem e a Estrada da Beira junto ao Cerieiro, oferecendo para o efeito a comparticipação de 1:500\$000 réis. "Ofício nº 37 de 8 de março de 1869". *Registo de Correspondência para o Ministério Das Obras Públicas Comunicações e Transportes 3/1/1868 a 29/12/1880*, (Coimbra: AUC/GCC/GID/E1/T2/315) s/n.

4.3. A construção do edifício dos Paços do Concelho e a afirmação do poder municipal

A instalação da Administração do Concelho e da Câmara Municipal num edifício especificamente criado para o efeito, símbolo do poder municipal e em consonância com o exemplo de outras cidades⁵⁶⁴ correspondeu, no nosso entender, ao processo de transição entre os objetivos de atuação das primeiras vereações liberais, maioritariamente preocupadas com a resolução imediata de problemas práticos e de salubridade e, um novo modo de atuação, consciente do seu papel na construção, não só da cidade contemporânea mas também da cidade futura.

Quando em 1835 foi solicitada a cedência do antigo mosteiro de Santa Cruz para albergar as várias repartições públicas pretendia-se, com pragmatismo, resolver os problemas práticos da necessidade de instalação das várias repartições públicas, não só da Administração do Concelho e da Câmara Municipal, mas também das repartições judiciais e distritais.

A opção de concentrar num só edifício todas estas funções otimizava as despesas de conservação e manutenção mas, fundamentalmente permitiu a criação de um novo centro da cidade, onde confluíam todos os assuntos, administrativos, judiciais e da fazenda, favorecido pela colocação do mercado, primeiro no pátio de Santa Cruz e depois na horta de Santa Cruz. Embora o desenvolvimento deste centro possa não ter sido completamente intencional, vai assumir uma importância fundamental no desenvolvimento da cidade a partir do vale da Ribela no final do século.⁵⁶⁵

Segundo a portaria da Comissão Interina do Crédito Público de 30 de Novembro de 1836, o velho mosteiro foi posto à disposição do Administrador-geral do Distrito

⁵⁶⁴ O aumento dos serviços camarários obrigou grande parte dos municípios a intervir nos edifícios dos Paços do Concelhos, como Póvoa do Varzim (1870) ou a mudarem-se para novos edifícios, como Bragança (1962), Chaves (1861), Vila Real (1848), Guimarães (1924), Vila Real (1915) Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal...*, 143-145.

⁵⁶⁵ De referir que antes do período liberal a Câmara Municipal reunia na Praça de S. Bartolomeu, local onde também se localizavam as restantes repartições públicas, bem como o mercado diário.

para Casa de Audiência do Júri, Cadeia, Câmara e Administração do Correio e, no dia 17 de dezembro seguinte foi entregue ao município.⁵⁶⁶ No mesmo dia a vereação fez a vistoria e a divisão do conjunto edificado pelas várias repartições, reservando o restante para arrendar e assim custear as obras de conservação.⁵⁶⁷ Esta distribuição previa a simples apropriação dos espaços, supondo apenas intervenções pontuais, como a abertura de portas ou a construção de escadas de madeira, o que parece ter conduzido a que algumas repartições acabassem por se implantar noutros locais⁵⁶⁸. Por outro lado, foram-se instalando outros serviços como a Roda dos Expostos no antigo Dormitório do Pilar, a Mala-Posta e a Escola Mutua, junto à horta de Santa Cruz e a cadeia junto ao antigo pátio.⁵⁶⁹

Em 1856, o presidente António Augusto da Costa Simões, aproveitando uma visita à cidade do Visconde da Luz e alegando as avultadas despesas de transformação e conservação do conjunto edificado,⁵⁷⁰ propôs uma nova divisão entre a Câmara Municipal e as várias Repartições Distritais. Esta medida previa uma organização mais lógica e a concentração das várias repartições, mas fundamentalmente

⁵⁶⁶ Esta portaria surgiu no seguimento de uma portaria de dia 17 de novembro do ministério da Fazenda. Por ofício de 10 de dezembro de 1836 o Administrador Geral ordenava ao Administrador do Concelho que fosse dado auto de posse à Câmara Municipal, dado na Sessão de Câmara seguinte, a 17 de dezembro. Mas a cedência ao município só foi ratificada pela Carta de Lei de 30 de julho e pelo auto de posse de 11 de setembro de 1839. "Ata da sessão de 17 de dezembro de 1836" *Vereações*, 77, 1837-1839 (Coimbra: AHMC) fls. 233, A. Carneiro da Silva, "Informação Histórica Acerca do Edifício de Santa Cruz, apresentada na Sessão de Câmara de 19 de Julho de 1844" *Anais do Município de Coimbra 1840-1869...*,103-104 e "Carta Lei, 30 de julho de 1839", *COLP*. Ano de 1939 (1840): 249. Ver também José Pinto Loureiro, "Antigas Dependências do Mosteiro de Santa Cruz. Petição e Fundamentos", *Arquivo Coimbrão*, XV, (1957):288.

⁵⁶⁷ No ano seguinte foi feito por auto de 21 de abril de 1837 uma nova distribuição, determinando-se que a Câmara Municipal ficava incumbida da administração e conservação do edifício, utilizando para este efeito as verbas provenientes das rendas das partes do edifício que fosse possível arrendar ou qualquer outro rendimento pudesse retirar do edifício ou dos terrenos anexos, salvaguardando no entanto que não se poderia exigir para estas obras de conservação qualquer investimento superior ao rendimento obtido. A. Carneiro da Silva, "Informação Histórica Acerca do Edifício de Santa Cruz, apresentada na Sessão de Câmara de 19 de Julho de 1844" *Anais do Município de Coimbra 1840-1869...*,103-104.

⁵⁶⁸ A primeira divisão feita pela vereação concedia o antigo refeitório para a sala das audiências do júri, no entanto o seu estado de conservação levou a que as audiências decorressem noutros espaços como na antiga Torre de Almedina e depois na Igreja do extinto Colégio da Trindade. O antigo refeitório foi arrendado como celeiro em 1845 e a partir de 16 de fevereiro de 1866 foi emprestado à Sociedade dos Artistas para a sua sede. Também as repartições distritais instaladas na ala norte do mosteiro foram transferidas para o Colégio dos Loios na década de 1860. "Ofício de 27 de Setembro de 1841 declarando ao administrador do concelho que no refeitório de Santa Cruz era impossível e indecente fazerem-se as audiências" *Registo de Correspondência*, 7, 1841 (Coimbra: AHMC) fls. 64-67.

⁵⁶⁹ A Roda dos Expostos foi transferida para os edifícios do mosteiro de Santa Cruz em 1848, a Mala Posta em maio de 1855 e a Cadeia em 1856.

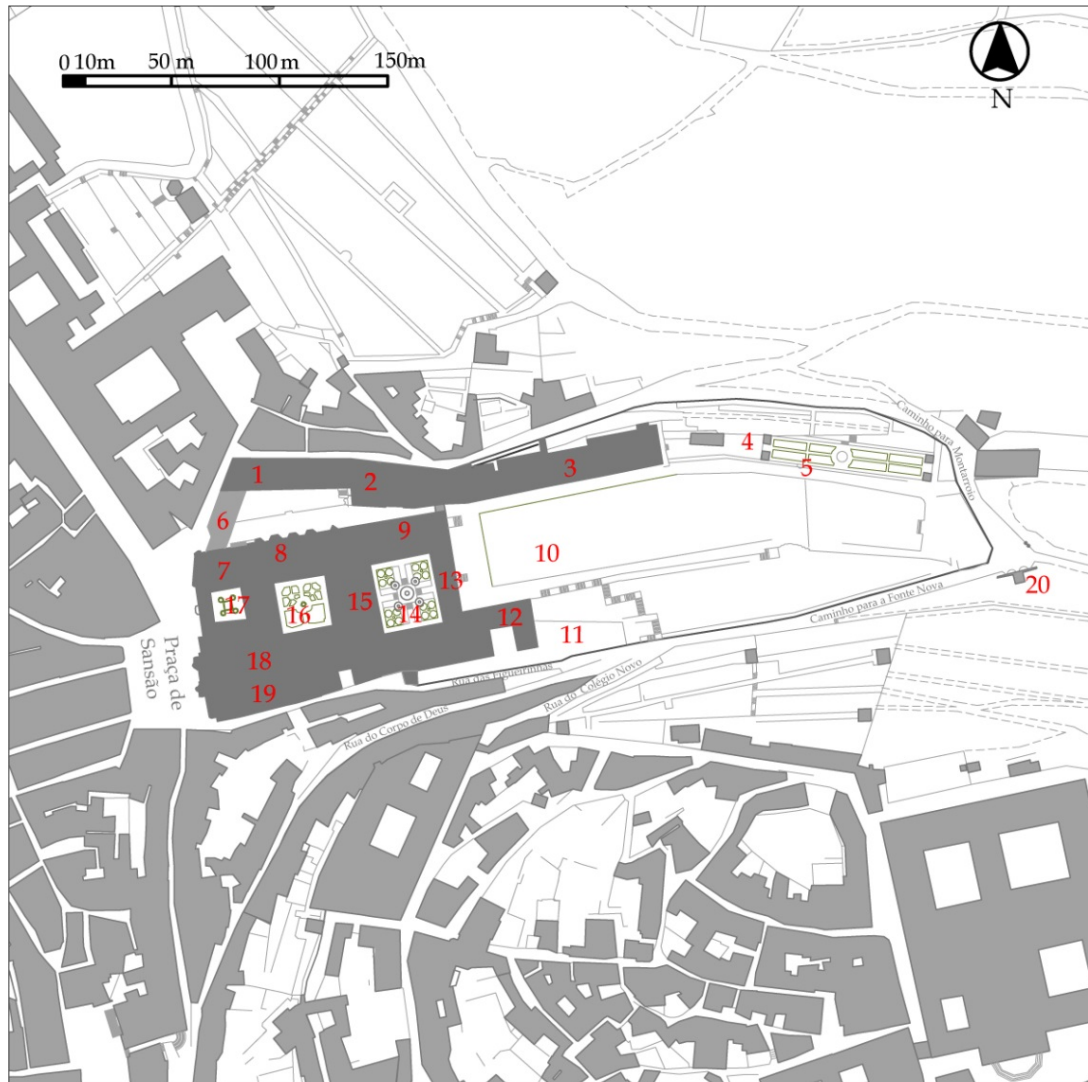
⁵⁷⁰ Nesta altura decorriam as obras de adaptação da ala norte para albergar a Cadeia, obra que como referimos não teve o patrocínio governamental sendo custeada apenas pelo município.

procurava libertar o município do pesado ónus da conservação de todo o edifício, atribuindo às repartições distritais o encargo da conservação e transformação das suas dependências.

Mas apesar do apoio do *Director Geral das Obras Publicas*, que inclusive participou as obras de transferência da Escola Mútua para o Colégio da Graça e, da Administração do Concelho para as salas onde estava a secretaria da Câmara, o município manteve a responsabilidade de custear todas as obras quer da Cadeia, quer da Roda dos Expostos.

Segundo esta nova divisão o edifício era dividido em dois, concentrando a Câmara e a Administração do Concelho na parte do edifício compreendido desde a Praça de Sansão até à parede nascente do Claustro da Igreja, cortando o dormitório de São Francisco pelo limite nascente do refeitório, enquanto no restante edifício até à Horta eram instaladas as repartições distritais e a Administração do Correio. A ala norte mantinha-se destinada à Cadeia Distrital e à Roda do Expostos.

Se, por um lado, o município não se conseguiu libertar do ónus pesado da manutenção do edifício, por outro lado, a nova divisão, concentrando as funções da Câmara e da Administração do Concelho, permitiu que alguns anos depois o município avançasse com a construção de um edifício novo para os Paços do Concelho.



1- Cadeia Distrital; 2- Torre de Santa Cruz; 3- Roda dos Expostos; 4- Cerco dos expostos; 5- Fonte da Madalena; 6- Corpo demolido, tinha sido ocupado pela Casa do Correio; 7- Câmara Municipal, no piso superior e Administração do Concelho, no piso térreo; 8- Tribunal e Cartórios, no antigo Refeitório e em parte do piso superior do Dormitório de S. Francisco (em 1866 o Refeitório foi cedido à Sociedade dos Artistas) ; 9- Casa do Correio; 10- Espaço destinado ao Mercado; 11- Cerco do Noviciado; 12 Antiga carpintaria; 13- Direção de Obras Públicas do Distrito e Telégrafo; 14- Claustro da Manga; 15- Direção de Obras Públicas do Mondego e Repartição de Pesos e Medidas; 16- Claustro dos Anjos; 17- Claustro das Limeiras; 18- Igreja de Santa Cruz; 19- Antiga Igreja de São João das Donas arrendada a um particular; 20 Fonte Nova

fig. 26 – Planta com esquema das ocupações do antigo Mosteiro (c.1856) (elaborado de acordo com o Termo da divisão do Edifício de Santa Cruz, pelas diferentes repartições publicas.)

A primeira referência⁵⁷¹ à necessidade de “reconstruir a casa das Sessões da Câmara e suas dependências [...] segundo as regras da Arte”, datada de 1845, lembrava a necessidade de chamar um arquiteto do Porto ou de Lisboa para fazer o projeto da obra, mas provavelmente por falta de verbas o assunto foi esquecido.

⁵⁷¹ Na sessão de Câmara de 9 de outubro de 1845. A. Carneiro da Silva, *Anais do Município de Coimbra 1840-1869*...,126

Vinte anos depois o quadro de pessoal do município mantinha-se sensivelmente na mesma sem técnicos qualificados,⁵⁷² dependendo, em obras de maior complexidade, da contratação de técnicos externos ou da colaboração das direções de Obras Públicas existentes na cidade (Direção de Obras Públicas do Distrito, Direção das Obras do Mondego e da Barra da Figueira e a partir de 1864 também a Repartição de Obras Públicas distrital). Por isso, quando o município começou a delinear a vontade de construir um edifício especificamente destinado aos Paços do Concelho, solicitou a colaboração da Rainha alegando que:

*“esta vereação não tem pessoal tecnico de que possa dispor para os estudos que demanda aquella obra. Resolveu pois a Camara se representasse perante Vossa Magestade pedindo-lhe, a bem da população d’esta cidade e da administração d’este município seja servido ordenar que pela Direcção d’Obras Publicas d’este Districto sejam feitos [...]os estudos necessários nos Paços d’este Concelho, cuja reconstrução, sendo de reconhecida necessidade, a vereação deseja emprehender. A Casa dos Paços do Concelho n’esta cidade não tem proporções alguma para o estabelecimento das repartições publicas, que aqui se acham constituídas.”*⁵⁷³

Em resposta a esta representação o governo clarificou que de acordo com a nova organização dos serviços das Obras Públicas, devia ser encarregado, o engenheiro da Repartição Distrital de Obras Públicas, dependente dos cofres do concelho.⁵⁷⁴ Pese embora esta recomendação, em março de 1875 a Câmara voltou a alegar que:

“Para que estas obras se emprehendam com um bom resultado são necessários estudos importantes, feitos por pessoa de competência e que conheça as necessidades de cada uma

⁵⁷² Embora ainda não existisse nenhum engenheiro municipal, o município tinha contratado um condutor de obras, José Alves Faria no dia 9 de abril de 1863. Este condutor pertencia à Direção de Obras Públicas do Distrito, até que em maio desse mesmo ano o município, alegando a necessidade urgente de um empregado para dirigir as obras municipais, solicitou ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria que o dispensasse para ficar ao serviço do município e fosse por ela retribuído. “Ofício de 19 de Maio de 1863”, *Registo de Correspondência para o MOPCI, 3-1-1859 a 27-12-1867* (Coimbra: AUC/GCC/GID/E1/T2/314), s/n.

⁵⁷³ “Exposição de 18 Janeiro de 1869”, *Representações ao Rei e às Cortes. 1866-1873* (Coimbra: AHMC/ B34/35), fls. 45. Já em 20 janeiro de 1864 se tinha solicitado uma nova planta para os Paços do Concelho ao Diretor de Obras Publicas do Distrito.

⁵⁷⁴ Resposta comunicada na sessão de câmara 13 de fevereiro 1869. Como referimos no capítulo 1.1, em 1868, o decreto de 30 de outubro que extinguiu o recém-formado *Corpo de engenheira civil*, criou em cada distrito uma Repartição Distrital de Obras Publicas anexa ao Governo Civil, dependente dos cofres distritais e municipais e especificamente destinada às obras distritais e municipais. Em consequência da resposta do Governo, o presidente Lourenço de Almeida Azevedo, em maio de 1872, solicitou que o Governador Civil encarregasse o engenheiro distrital de elaborar o projeto, no entanto provavelmente devido ao excesso de atribuições não parece ter sido realizado nenhum estudo, o que justificou a representação seguinte, três anos depois.

das repartições [...] Muito pôde por isso o Governo de vossa Magestade coadjuvar a camara de Coimbra, ordenando que estes estudos sejam feitos por alguma das direcções d'obras publicas, estabelecidas nesta cidade, ou pela do Mondego ou pela do districto."⁵⁷⁵

Novamente este pedido não foi atendido e a vereação que se seguiu, presidida por Lourenço de Almeida Azevedo, determinada neste empreendimento, contratou o engenheiro da Academia Politécnica do Porto, Alexandre Simões da Conceição, encarregando-o dos referidos estudos. Em paralelo solicitou a introdução de um imposto sobre os carros que transitavam na cidade a fim de com este novo tributo suportar um empréstimo para esta e outras obras em curso na cidade.⁵⁷⁶

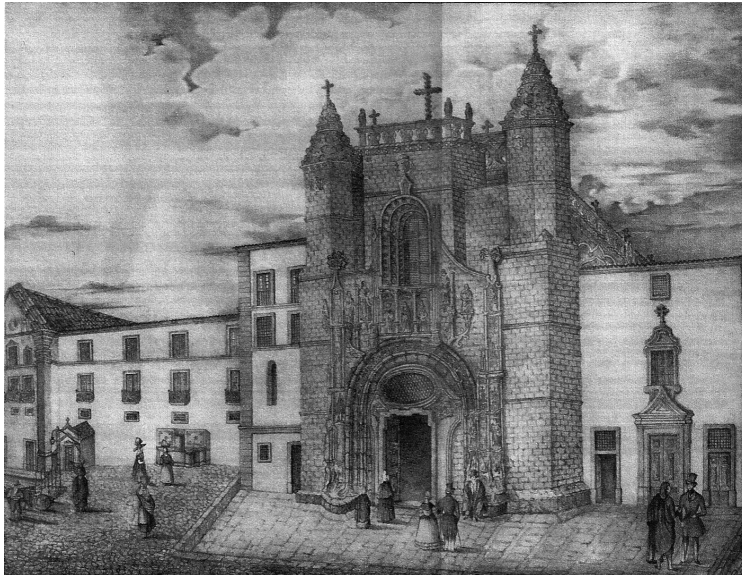


fig. 27 –Alçado do velho mosteiro [1ª metade séc XIX] [Pedro Dias, *Memórias de Santa Cruz, Catálogo da exposição* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2003), 69]

As obras iniciaram-se ainda neste ano, mas não sem antes se ter enfrentado uma acesa polémica levantada pelo jornal *O Conimbricense* ⁵⁷⁷ e que chegou ao Parlamento, envolvendo inclusive a *Associação dos Architectos Civis*. Em causa estaria a alegada destruição do antigo mosteiro e a perda do seu valor artístico e monumental, mas o município esclareceu que “É[ra] metade d’um dormitório que nada recomenda. [...]é[ra] uma mole de alvenarias sem gosto, sem comodidade,

⁵⁷⁵ “Representação de 24 de Março de 1875”, *Representações ao Rei e às Cortes- 1874-1880* (Coimbra: AHMC/B34/36), fls.19 e 19v.

⁵⁷⁶ “Representação de 20 de janeiro de 1876”, *Representações ao Rei e às Cortes- 1874-1880*, (Coimbra: AHMC/ B34/36), fls.24v e 25.

⁵⁷⁷ “ A Camara Municipal e os novos Paços do Concelho”, *O Conimbricense*, nº 3018, 1876, 1 e “A Camara Municipal”, *O Conimbricense*, nº 3573, 8 de novembro, 1881, 1.

sem arte, sem elegância, enfim sem titulo algum que justifique a sua conservação⁵⁷⁸ e a obra avançou. A oposição do periódico acompanhou toda a obra, que malogradamente decorreu com graves falhas,⁵⁷⁹ levando ao aumento desmesurado do custo da obra.⁵⁸⁰

No dia 13 de agosto de 1879, a vereação reuniu pela primeira vez no novo edifício e em abril de 1881 foi inaugurado o tribunal instalado no piso inferior, todavia as obras interiores arrastaram-se até 1886.

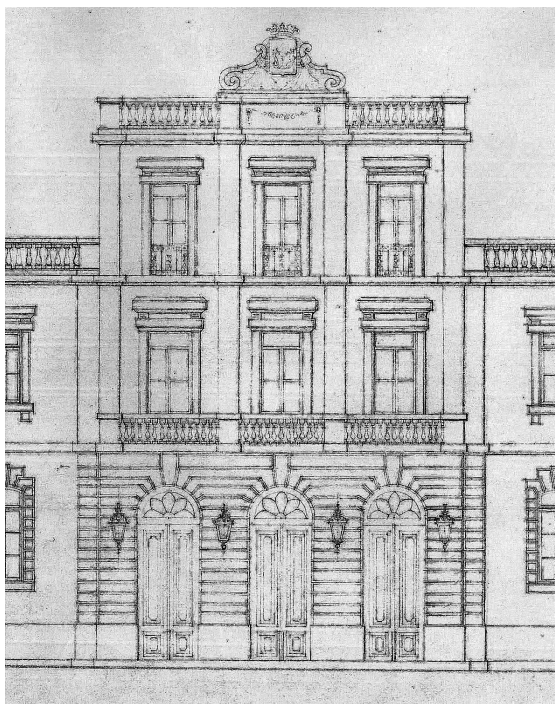


fig. 28 – Alexandre Conceição, [Cópia do desenho da fachada dos Paços do Concelho de Coimbra, adaptação do Mosteiro de Santa Cruz. Século XIX] [Paula França, Maria Fernanda Ribeiro e Nuno Ferreira, *O Poder, o Local e a Memória. 1111-2011* (Coimbra: AHMC/CMC, 2012), 21]

⁵⁷⁸ "Representação de 19 de Fevereiro de 1876", *Representações ao Rei e às Cortes- 1874-1880*, (Coimbra: AHMC/B34/36), fl25-27:27.

⁵⁷⁹ A falha mais caricata e mais comentada nos jornais prende-se com o brasão que coroa o frontão da fachada mandado fazer em Lisboa, executado com as armas da cidade invertidas. As outras falhas prendem-se essencialmente com erros de orçamento ou com alterações em obra.

⁵⁸⁰ Para além do primeiro empréstimo com a Companhia de Credito Predial Português de 9 contos de réis tornou-se necessário recorrer a mais sete empréstimos até à conclusão da obra. O segundo, em 9 de maio de 1877, de 25 contos de réis, o terceiro, a 9 de outubro de 1878, de 15 contos de réis, o quarto, a 24 de janeiro de 1879 no valor de 9 contos de réis, o quinto e o sexto, a 13 de dezembro de 1880, de 10 contos de réis, cada um e, finalmente, o sétimo aprovado com um novo projeto para a conclusão da obra a 17 de janeiro de 1882, no valor de 9 contos de réis.



fig. 29 – Edifício atualmente

Esta obra representativa do poder municipal demorou quase 35 anos a passar do plano das intenções para a realidade. Pontuada de insucessos e contratempos acabou por ser concretizada no início de uma nova fase para a cidade, em que se encetava outra forma de planeamento, mais estudado, mais consequente e, como veremos, suportado por técnicos informados.

Pese embora, a construção dos Paços Municipais, obra carregada de simbolismo, representou o último vestígio da atuação empírica, pragmática e personificada que marcou os primeiros anos de atuação das câmaras liberais. Foi a vontade firme do presidente Lourenço de Almeida Azevedo que ultrapassou as críticas e conseguiu realizar esta obra. Tal como antes, Manuel Pereira dos Santos tinha construído o mercado na Horta de Santa Cruz, contra os protestos da população. Ou António Augusto da Costa Simões tinha estudado a reforma da rua de Coruche, com extensas expropriações e o alteamento da praça de Sansão frente à Igreja de Santa Cruz. Além de ter dado início à construção do cemitério municipal, obra que Raimundo Venâncio Rodrigues abandonou, executando um novo projeto delineado

por si, ao mesmo tempo que intervinha no cais das Ameias e construía um novo acesso no Cais do Cerieiro debaixo de grande contestação⁵⁸¹.

Processos conturbados, marcados pela reduzida disponibilidade financeira que restringiu sempre as obras ao mínimo indispensável, descurando muitas vezes a estética e a forma⁵⁸² e pelo débil conhecimento técnico que obrigou a fazer e refazer obras, com grandes dispêndios de tempo e dinheiro⁵⁸³.

Além destas intervenções, destacou-se a introdução da rede de iluminação a gás, por uma companhia privada substituindo os candeeiros a azeite. Bem como uma pequena melhoria na rede de distribuição de águas e a construção de outros equipamentos fundamentais não só para a cidade como para o distrito, como a cadeia e o quartel.

⁵⁸¹ Referimo-nos à construção de uma escada de acesso ao rio para abastecimento de água, construída em agosto de 1871, já depois de ter sido aberto o primeiro concurso para a rede de abastecimento de água a partir do Mondego, demonstrando o pouco interesse do presidente Raimundo Venâncio Rodrigues nesta obra. Ver as críticas à construção das escadas em: “As obras do caes do Cerieiro”, *O Conimbricense*, n.º 2507, 5 agosto, 1871, 2.

⁵⁸² Sintomático foi a apropriação do Mosteiro de Santa Cruz apenas pela construção de escadas e divisões interiores ou a construção da rua Visconde da Luz que apesar de prever a uniformidade de fachadas, não conseguiu cumprir o plano delineado.

⁵⁸³ A obra do primeiro cemitério é disso um bom exemplo, ou as sucessivas obras do cais que pouco melhoraram a situação existente.

Capítulo 5. A tomada de consciência da cidade e a expansão urbana

“Por 1850, Coimbra continuava ainda o velho burgo académico, iluminando-se a candeeiros de azeite, sem águas canalizadas, nem esgotos, nem vias férreas, nem estradas, nem escolas, dormitando letargicamente à sombra da Universidade, e restabelecendo-se penosamente e com lentidão do enorme abalo sofrido com a extinção das congregações religiosas que mantinham nada menos que 7 mosteiros e 22 colégios.”⁵⁸⁴

A cidade delineada nos primeiros anos do Liberalismo demorou mais de três décadas a ser construída. Os edifícios e terrenos das antigas corporações religiosas foram na sua maioria convertidos nos novos equipamentos públicos, as infraestruturas existentes foram melhoradas e novas foram introduzidas, como a iluminação. Mas o processo foi muito moroso e revelou as debilidades do município, sem meios técnicos nem financeiros para alguns melhoramentos essenciais. Acresce que a maioria das realizações só ocorreu na segunda metade do século, favorecido pela conjuntura nacional de estabilidade política e pela estruturação de um organismo especificamente encarregado das Obras Públicas, o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, que fomentou sobremaneira a criação de uma rede de comunicações nacionais e que forçou os municípios a agir no mesmo sentido.

⁵⁸⁴ José Pinto Loureiro, *Anais do Município de Coimbra. 1870-1889* (Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1937): IX-X.

5.1. Gestão urbana. Vereações e serviços técnicos

O empirismo e o pragmatismo que caracterizaram as primeiras experiências de reforma e melhoramento da cidade resultaram em grande medida, da carência de técnicos nos quadros da edilidade e nos serviços distritais. Como analisámos no capítulo 1 a criação de cargos técnicos quer nos distritos, quer junto dos concelhos não foi um processo linear.

Mas, como sede de distrito, Coimbra concentrava todas as funções decorrentes da administração do distrito. Assim para além do Governo Civil funcionava a *Direcção de Obras Públicas do Distrito* e ainda a *Direcção de Obras do Mondego e Barra da Figueira*.⁵⁸⁵ Estas duas direcções, delegadas do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria⁵⁸⁶ auxiliavam o município em todas as obras de maior complexidade, tal como impunha a circular de 16 de dezembro de 1852.⁵⁸⁷

Este facto parece ter contribuído decisivamente para a inércia do município em contratar técnicos para a Repartição de Obras Municipal. Como já referimos, só pela mão do professor de Direito, António Luís de Sousa Henriques Secco, que depois de ter organizado os serviços municipais em Pelouros, distribuídos pelos vários vereadores e, perante as diversas obras em curso na cidade solicitou ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria⁵⁸⁸ a dispensa do condutor de obras

⁵⁸⁵ Numa primeira fase estas duas direcções correspondiam a uma só denominada *Direcção de Obras do Mondego, estradas e obras publicas de Coimbra* mas a partir de 1867 as Obras do Mondego foram associadas à da Barra da Figueira separando-se das do distrito. Ver anexo B.

⁵⁸⁶ Sobre a composição das várias direcções que trabalharam na cidade veja-se o anexo B.

⁵⁸⁷ “Manda Sua Magestade a Rainha declarar ao Governador Civil de Aveiro, para o fazer constar às Camaras Municipaes do Districto a seu cargo, que todas as vezes que as ditas Camaras houverem de effectuar obras de alguma importancia, ou em relação ao seu custo, ou á dificuldade de execução, devem, nos termos da Portaria do Ministerio do Reino de 7 de Maio de 1844, consultar o Director das Obras Públicas do Districto, tanto sobre a conveniencia do trabalho projectado, como ácerca do modo mais conveniente de o levar a effeito; e que para a direcção dessas obras lhes cumpre sempre nomear pessoas, que tenham sufficiente conhecimento e prática para bem desempenhar semelhante serviço.”Circular de 16 de dezembro de 1852” *COLP*, Anno 1852 (1853):750.

⁵⁸⁸ “Oficio de 19 de maio de 1863”, *Registo de Correspondência para M.O.P.C.I. 1859-186* (Coimbra: AUG/GCC/GID/E2/T4/314), s/n.

públicas José Alves Faria, ao serviço da *Direcção de Obras do Mondego e Barra da Figueira*.⁵⁸⁹

Lembramos que a nova política de fomento das comunicações do Reino, introduzida pela Regeneração, tinha decretado a obrigação das câmaras municipais tratarem da execução da construção e reparação das estradas municipais impondo a criação em cada distrito de uma *comissão de viação*⁵⁹⁰. Pese embora a criação em 1864 da comissão de viação do distrito de Coimbra, existia uma grande indefinição relativamente às suas atribuições especialmente pela falta de financiamento para fazer frente às muitas obras de reparação que as estradas do concelho careciam.⁵⁹¹

Em resposta o decreto de 30 de outubro de 1868, depois de ter extinguido o recém-formado Corpo dos Engenheiros Civis criou em cada distrito, uma Repartição de Obras Públicas do Distrito dependente diretamente do Governador Civil e dos Concelhos. Esta situação muito contestada pelo município de Coimbra, sobrecarregado não só com a execução da nova rede viária mas também com os custos desta nova repartição, parece não ter tido os efeitos desejados, pelo menos no que concerne às obras urbanas.

Embora não exista hoje qualquer documentação referente aos trabalhos desta repartição⁵⁹² que nos permita avaliar a sua importância real no desenvolvimento das obras públicas de nível local e distrital, conseguimos detetar que pelo menos ao nível do projeto das obras municipais da cidade, não havia qualquer referência a nenhum dos técnicos que compunham a referida repartição.⁵⁹³ Donde deduzimos

⁵⁸⁹ *Funcionários Municipais. 1851-1875* (Coimbra: AHMC/B42/9), fl 120.

⁵⁹⁰ "Decreto, 6 de junho de 1864", *COLP*, Ano 1864 (1865): 223.

⁵⁹¹ Existem várias representações da Câmara Municipal ao Rei e às Cortes solicitando a contribuição para as várias obras viárias. "Representação de 29 de janeiro de 1866", "Representação de 26 de junho de 1867", "Representação de 15 de julho de 1868", *Representações ao Rei e às Cortes- 1866-1873*. (Coimbra: AHMC. B34/35).

⁵⁹² Com efeito, não conseguimos encontrar documentação específica relativa nem a esta repartição, nem à direção de obras públicas do distrito, no entanto em 1937 ocorreu um grave incêndio no edifício do Governo Civil que segundo os relatos da época teriam destruído grande parte do arquivo. Conseguimos apenas localizar o que resta dos documentos da Direcção de Obras do Mondego e Barra da Figueira, existentes hoje no arquivo histórico da Administração Hidrográfica do Centro em Cioça do Campo..

⁵⁹³ Apesar de em dezembro de 1868 a Câmara Municipal ter intercedido junto do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria para que fosse colocado nesta nova Repartição de Obras do distrito o

que teriam trabalhado essencialmente nas obras das estradas do distrito. Corroborando esta hipótese verificou-se que no final da década de 1870, depois do município ter aumentado progressivamente as taxas sobre os géneros e sobre os rendimentos do trabalho permitindo ampliar a dotação da viação municipal, o número de intervenções em estradas foi ampliado significativamente.⁵⁹⁴

Pese embora, cinco anos depois de constituída a referida repartição, o município pretendendo levar a cabo um conjunto significativo de obras urbanas, das quais destacamos o novo edifício para os Paços Municipais e a reforma do Largo da Portagem, sentiu “como necessidade impreterível a criação”⁵⁹⁵ do lugar de engenheiro municipal e a estruturação da Repartição de Obras Municipal.

Por outro lado, a 31 de dezembro 1864 tinha sido promulgado o *decreto sobre a construção, conservação e policia das estradas e abertura de ruas*, que consagrou o primeiro instrumento nacional de planeamento urbano, o Plano Geral de Melhoramentos, obrigatório para as cidades de Lisboa e Porto, mas extensível a todas as outras cidades que o pretendessem aplicar⁵⁹⁶.

Com efeito o município coimbrão celebrou a promulgação deste decreto e pouco tempo depois de ter sido publicado, o Visconde das Canas, recentemente

engenheiro Cândido Celestino Xavier para o lugar de 1º engenheiro. “Ofício n 178 de 28 de Dezembro” *Registo de Correspondência Governo Civil para o MOP, 3-1-1868 a 29-12-1880* (Coimbra: AUC/GID /E1/T4/313) s/n.

⁵⁹⁴ Para avaliar o número e a dimensão das obras refira-se que em 1874 estavam ao serviço da viação municipal 10 cantoneiros e que em 1883 eram já 19 cantoneiros. Mais significativamente, em 1873 foi levantado um elevado empréstimo de 40:000\$000 réis para a construção da rede de estradas. “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o Anno Economico 1874-1875” e “Orçamento Geral da Receita e Despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o Anno Civil 1883” *Orçamentos Municipais, 1874-1883* (Coimbra: AHMC/ B28/26),s/n.

⁵⁹⁵ Justificação apresentada no orçamento para o ano económico de 1873-1874, para a criação do lugar de engenheiro municipal. “Orçamento Geral de Receita e Despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o anno económico de 1873 a 1874”, *Orçamento da Receita e Despesa da Camara de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: AUG/GCC/TA/E4/T3/287), s/n.

⁵⁹⁶ Várias cidades trataram de requerer a nomeação de uma comissão de melhoramentos. Viana do Castelo (1871), Guimarães (1863/1869), Covilhã (1882), Vila Nova de Gaia (1884). Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal...*, 111-125; Margarida Mestre, “Evolução Urbana e Urbanística da cidade da Covilhã” (Tese de Licenciatura em Arquitetura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2006), 40; Isabel Fontão Pereira, “A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926”(Tese de Mestrado em Geografia, Porto: Faculdade de Letras do Porto, 2007), 73;

empossado Presidente da Câmara, solicitou a nomeação de uma comissão para elaborar um plano para Coimbra:

“Foi motivo de verdadeiro jubilo para esta municipalidade a publicação do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 que vem corresponder aos votos que esta vereação fazia para que a cidade de Coimbra acompanhasse o movimento progressivo que uma estação do caminho de ferro e o desenvolvimento da nossa viação lhe deveria necessariamente imprimir. [...] Senhor! Antez que metade da cidade fique sepultada sob as areias do Mondego, é necessário traçar no papel uma nova cidade tal como deverá ser a que nos alicerces da antiga se erguer á maneira da phenix(...)

Ainda o Decreto de 31 de Dezembro jazia na pasta do Vosso Ministro das Obras Publicas, e já d’uma das cadeiras desta vereação tinha partido a proposta de se mandar proceder aos estudos necessários para um plano geral de melhoramentos nesta terra. O que talvez então ainda não fosse oppurtuno, é-o hoje, depois de removidas algumas dificuldades pelo mencionado Decreto. A câmara Municipal de Coimbra na conformidade do § 1º do art.52º do Decerto de 31 de Dezembro, reclama perante vossa Magestade o beneficio que foi concedido ás Câmaras de Lisboa e Porto.⁵⁹⁷

Concedido o benefício⁵⁹⁸, o município nomeou o condutor de obras públicas ao serviço da repartição municipal, José Alves de Faria para a sua representação na comissão.⁵⁹⁹ Desconhecemos em concreto qual foi o contributo desta comissão, uma vez que não conseguimos encontrar aos seus estudos, mas foi graças à sua ação que o município iniciou o processo para a compra da primeira planta da cidade,

⁵⁹⁷ “Representação de 18 de fevereiro de 1865”, *Representações ao Rei e às Cortes- 1860-1865* (Coimbra: AHMC, B34), fl. 83.

⁵⁹⁸ A comissão para a elaboração do Plano Geral de Melhoramentos foi nomeada pelo decreto de 27 de maio de 1865. Composta pelo condutor de obras José Alves Faria, o delegado de saúde do distrito, José Simões de Carvalho e pelo Diretor de Obras Públicas do distrito de Coimbra Valentim Evaristo Rego. Refira-se apenas que este engenheiro militar era diretor na Direção das Obras Públicas do Porto e Barra da Figueira e tinha sido nomeado cumulativamente diretor da direção de Obras Públicas do distrito em julho de 1864, lugar que desempenhou até dezembro de 1865. Esta acumulação de funções e a sua transferência em dezembro seguinte terão dificultado os trabalhos da comissão. “Decreto 27 de maio”, *COLP*, ano 1864 (1865): 174.

⁵⁹⁹ Deliberada na sessão de 5 de maio de 1865, na mesma data em que se recebeu o ofício nº 27, da 1ª Repartição das Obras Publicas solicitando a indicação por parte do município de quem o deveria representar na referida comissão. “Ofício da Câmara Municipal nº 597 de 15 de maio de 1865”, *Obras públicas- 1865-1920* (Coimbra: AUC/GCC/ILFS/E12/T2/989), s/n.

levantada vinte anos antes,⁶⁰⁰ bem como aumentou o investimento nas obras de melhoramento de ruas e largos.⁶⁰¹

Apesar da intenção do município e das tentativas de melhoramento o município ainda não estava preparado para mudar de atuação faltava ainda a experiência da construção de alguns equipamentos fundamentais, como a conclusão do Cemitério, a edificação do Mercado e o início das obras dos cais das Ameias e do Cerieiro. Estes projetos embora devedores da estratégia traçada em 1835 e das obrigações do município, fixadas pelo Código Administrativo de 1842⁶⁰² fomentaram o desenvolvimento de uma nova atitude, quer pela constante oposição da população quer pelas dificuldades técnicas, quer por último e de forma muito significativa por exigirem uma estratégia concertada de execução, incluindo a contratação de empréstimos financeiros e um consequente e ponderado aumento de impostos para custear as obras delineadas.

Paralelamente, o investimento e as obras da viação municipal terão dado o último impulso para que o município começasse a assumir um novo papel na construção e planeamento da cidade. Se atendermos aos orçamentos e às obras orçadas entre 1864-1865 e 1872-1873 verificamos que houve um aumento de mais de 60% e, em relação ao ano imediatamente posterior, o aumento é já de 180%. Mas em compensação mais de metade do valor destes dois últimos anos correspondeu a obras e despesas da viação municipal, enquanto as obras públicas municipais conservaram um valor estável.

⁶⁰⁰ “Orçamento Suplementar ao orçamento da receita do município de Coimbra para o ano económico de 1865-1866”, *Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928*, (Coimbra: AUC, GCC/TA/E2/T3/287) s/n.

⁶⁰¹ Por exemplo no ano económico de 1866-1867 gastou 2000\$000 réis no “reparo de ruas e calçadas, embelezamento e limpeza d’estas”, no ano seguinte gastou 1000\$000 réis em “melhoramentos de avenidas” e mais 1000\$000 réis nos reparos da rua e do jardim junto à estação Telegráfica e mais 400\$000 réis em “expropriações na Rua Larga para embelezamento” e no ano de 1868-1869 gastou 2320\$000 réis em “Reparos e alargamentos de ruas e embelezamentos d’estas”. “Orçamento Geral da receita do município de Coimbra para o ano económico de 1866-1867”, *Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: GCC/TA/E2/T3/287) s/n.

⁶⁰² Efetivamente, desde o Código Administrativo de 1842 que os municípios estavam obrigados a empreender um conjunto de obras públicas, como a conservação dos Paços Municipais e restantes edifícios a cargo do município, a reparação e conservação de estradas, construção e conservação de fontes e chafarizes, construção e manutenção dos cemitérios entre outros.

Isso permite-nos concluir que foi a viação municipal que cimentou o processo de execução das Obras Públicas, ampliado ainda pela necessidade de recurso à contratação de um avultado empréstimo, autorizado pelo decreto de 28 de julho de 1869, mas apenas levantado quatro anos depois.⁶⁰³

Efetivamente foi a partir da construção da rede viária municipal, imposta pelo decreto de 6 de junho de 1864, que o município se familiarizou com as obras públicas e com a sua gestão. Referimo-nos à gestão financeira⁶⁰⁴ mas essencialmente à gestão técnica, concretamente, depois de reclamar contra “a criação do corpo d’engenharia districtal, organizado pelo Decreto de 30 de Outubro de 1868, [que] longe de contribuir eficazmente para o augmento da viação municipal, tem pelo contrario, sido um constante obstáculo ao seu desenvolvimento, e um inútil gravame para os concelhos, que a subsidiam”⁶⁰⁵ o município resolveu operar uma viragem na sua própria forma de atuação e “colocar á testa de taes trabalhos um engenheiro com os conhecimentos convenientes, não só com o fim d’estudar as obras, que vao ser emprendidas, elaborar os projectos e orçamentos respectivos [...], mas ainda para a direcção e inspecção das obras de construção e reparação” criando o lugar de engenheiro municipal, “vantajoso pela celeridade e boa ordem que o desenvolvimento destes trabalhos devem ter, por não dependerem d’uma repartição estranha ao município.”⁶⁰⁶ Esta medida permitiu ao município levantar o empréstimo referido, mas fundamentalmente correspondeu ao despontar de uma

⁶⁰³ O decreto de 28 de julho de 1869 autorizou o município a contratar um empréstimo de 40 000\$000 réis para o desenvolvimento da viação do concelho. O plano esboçado pela comissão de viação municipal, apresentado ao governo em abril de 1867, previa a construção de 75 quilómetros, sendo 33 de 1ª classe e 42 de 2ª classe, orçadas no total em 60 450\$000 réis. O governo contribuiria, de acordo com a lei de 15 de julho de 1862, com um terço das despesas nas estradas de 1ª classe, mas caberia ao município cerca de 50 000\$000 réis. Refira-se a título de comparação, que os dois empréstimos necessários para o alargamento da Rua de Coruche totalizaram 24 000 \$000 réis e para a construção do mercado foi necessário um empréstimo de 13 000\$000 réis. “Ofício do Governador Civil do Distrito para o Ministério das Obras Publicas, Comercio e Industria nº 154 de 9 de Abril de 1867”, *Registo de Correspondência do MOP. 3/1/1859 a 27/12/186*, (Coimbra: AUC/GCC7GID/E1/T4/312) s/n. e “Decreto, 28 de julho de 1869”, *COLP*, ano 1869 (1870): 360.

⁶⁰⁴ Lembramos que a maioria das receitas municipais provinha das contribuições indiretas que neste período cresciam quase todos os anos para fazer face ao aumento das despesas.

⁶⁰⁵ “Representação de 25 de fevereiro de 1871”, *Representações ao Rei e às Cortes-1866-1873* (Coimbra: AHMC/ B34/35) fl. 68.

⁶⁰⁶ “Orçamento Geral da receita e despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o anno económico 1873-1874” *Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287), s/n.

nova forma de atuação, consciente da sua capacidade de transformação da cidade e do território.

Foi precisamente esta consciência e o desejo de reformar a cidade, que levaram Lourenço de Almeida Azevedo, professor da Faculdade de Medicina e presidente da Câmara de Coimbra desde janeiro de 1872, a abrir concurso para o levantamento topográfico da cidade em julho de 1873.

5.2. Levantamentos topográficos

“o primeiro cuidado d’uma camara solícita e providente deveria ser estabelecer um plano futuro para as suas edificações, não deixando executar a menor obra que não lhe fosse rigorosamente subordinada;”⁶⁰⁷

A representação cartográfica que no universo português ganhou um grande desenvolvimento durante os séculos XVII e XVIII, com destaque para os levantamentos do território brasileiro e da faixa raiana do território nacional, tornou-se com a reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755 e com a política de Obras Públicas conduzida pelo Marquês de Pombal, num instrumento fundamental do planeamento urbano.



fig. 30 – José Carlo Magne , *Mapa da Alta de Coimbra*, c.1780 [Coimbra: MNMC, Inv. N.º 2870]

Em Coimbra, a reforma pombalina da Universidade, implicou a transformação ou a construção de novos edifícios, exigindo a produção de vários documentos cartográficos, quer desenhos de levantamento, quer de projeto, incidindo não só na

⁶⁰⁷Adolfo Loureiro num relatório de 1872 transcrito por José Cecílio da Costa na revista do Instituto. José Cecílio da Costa, “Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação”, *O Instituto*, XXVIII, 2.ª série (1880): 64.

Alta mais intervencionada, mas também nos espaços mais importantes da Baixa, como o Largo da Portagem e o Largo de Sansão. Embora estes desenhos tenham ainda hoje uma importância fundamental para o conhecimento da cidade do final do século XVIII, no período liberal estavam na posse da Universidade e por isso não eram utilizados pelo município no planeamento da cidade.

Da mesma forma, existem hoje no Instituto Geográfico Português, três plantas do século XVIII representando a cidade, mas aparentemente nenhuma delas seria do conhecimento da Câmara Municipal. A primeira referência que encontramos a uma planta da cidade data de 1857, quando o município presidido por António Augusto da Costa Simões viu rejeitado o pedido para Izidoro Emílio da Expectação Baptista⁶⁰⁸ rever e retificar a planta que tinha desenhado em 1845.



fig. 31 – s/a, *Planta de Coimbra e seus Contornos sobre o Rio Mondego*, [final do século XVIII] [Lisboa: Instituto Geográfico Português, Inv. n.º CA 393]

⁶⁰⁸ Izidoro Emílio da Expectação Baptista (1815-1865) sobre este técnico ver anexo C.



fig. 32 – s/a, [esboço do Mapa topográfico da cidade com a divisão das freguesias, final século XVIII] (IGP, Inv. N.º CA 392)

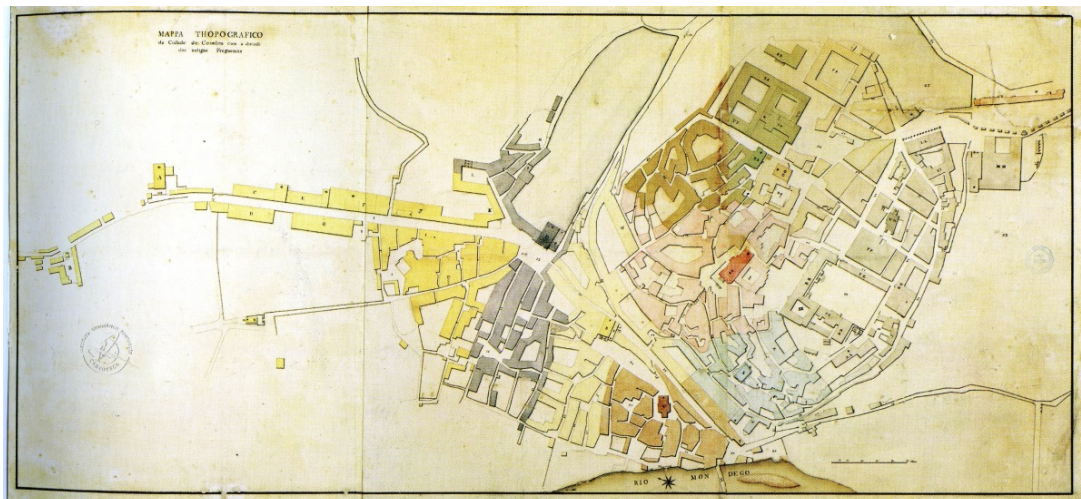


fig. 33 – s/a, Mappa Thopografico da cidade de Coimbra com a Divizão das Antigas Freguezias, [final século XVIII] (IGP, Inv. N.º CA 391)

A *Planta Topográfica da cidade e arrabalde* tinha sido desenhada pelo futuro lente da Escola Politécnica, quando ainda era estudante de Matemática em Coimbra. Este documento, para além da planta apresenta uma série de dados complementares muito interessantes para o estudo da cidade. Como a relação das casas religiosas da cidade indicando a Ordem, localização, data de fundação e nome dos fundadores, bem como o nome das principais ruas e lugares, a altimetria quer de algumas ruas quer do rio Mondego, a latitude e a longitude em relação às principais cidades europeias. Ainda um quadro da população da cidade entre os anos 1834 e 1839 indicando o número de fogos e o número de indivíduos divididos por sexo, estado civil e idade.

Embora imprescindível para o planeamento de qualquer cidade, a Câmara Municipal de Coimbra só no dia 13 de outubro de 1865, impelida pela recém-formada comissão do plano de melhoramentos, mandou fazer duas cópias da *Planta Topográfica da cidade e arrabalde*.⁶⁰⁹

A consciência da necessidade de “um plano, que subordinasse as novas construções da cidade a uma edificação regular”⁶¹⁰ tinha sido esboçada pelo presidente António Augusto Costa Simões que pela mesma razão tinha tentado adquirir a planta da cidade em 1857. O plano que desejava foi adiado, mas timidamente inaugurou o planeamento da cidade oitocentista com o primeiro projeto de reforma urbanística, o alargamento da Rua de Coruche em 1858.

⁶⁰⁹ O município tinha tentado comprar a planta original, mas em outubro de 1864 foi informado que a referida planta tinha sido comprada pelo Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria e na sessão de 22 de setembro de 1865 deliberou comprar a Francisco Adelino de Andrade Pacheco a sua planta para ser copiada pelo elevado valor de 157\$000. “Orçamento Suplementar ao orçamento de receita e despesa do Município de Coimbra para o anno económico de 1865-1866”, *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928*. (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287) s/n.

⁶¹⁰ António Augusto da Costa Simões, *Relatorio da Gerencia Municipal de Coimbra, nos dois annos decorridos, desde o 1º de janeiro de 1856 até ao último de Dezembro de 1857*. (Coimbra: Imprensa Conimbricense, 1858), 10.

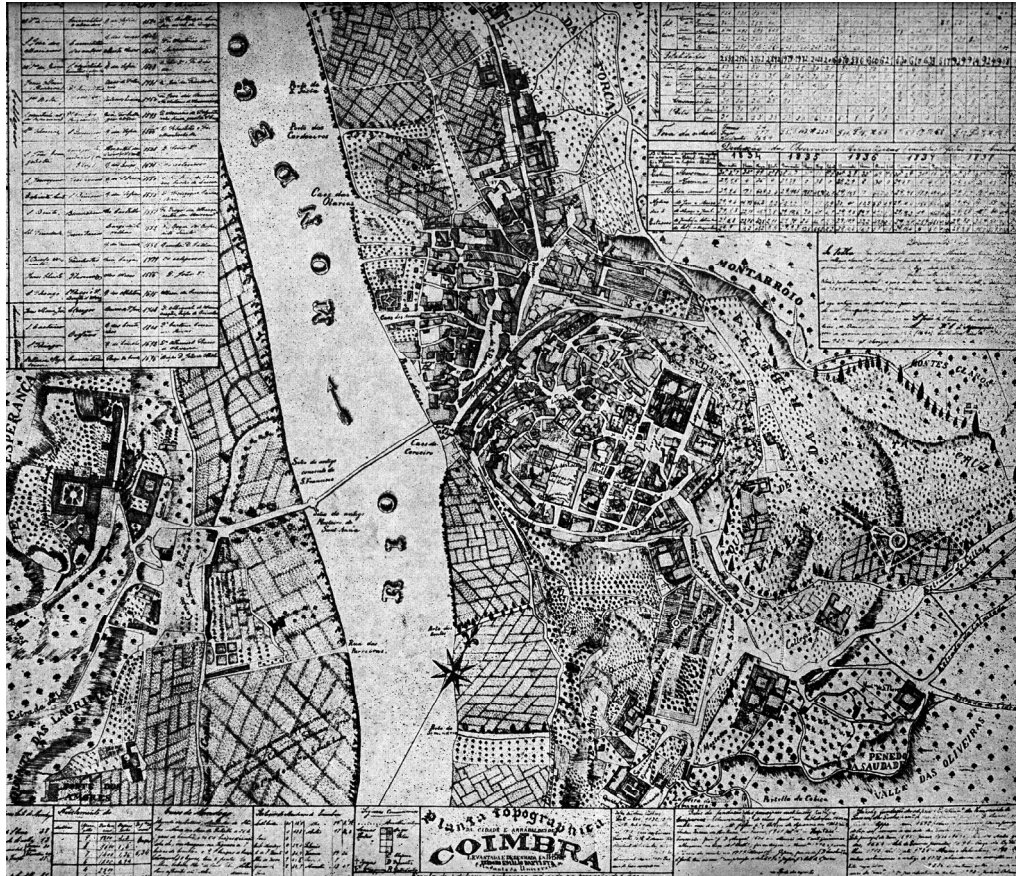


fig. 34 – Izidoro Emílio Baptista, *Planta Topographica da cidade e arrabalde*, 1845. [Coleção de Plantas (Coimbra: AHMC)]

Como vimos, seguiu-se a construção de equipamentos fundamentais, mas as obras surgiam como resposta imediata, por vezes pouco refletida e com os poucos meios disponíveis. A ausência de uma planta da cidade exigia, no caso de obras mais complexas, um levantamento prévio, como sucedeu com o levantamento da cerca do Colégio de Tomar⁶¹¹ ou da Quinta da Conchada para os estudos do cemitério. Mas a grande maioria das obras, referentes essencialmente a reparações de ruas⁶¹² e estradas⁶¹³ ou a construção de *canos*,⁶¹⁴ eram executadas sem recurso a peças desenhadas, ditadas apenas por uma memória descritiva e pela vistoria ao local.⁶¹⁵

⁶¹¹ O levantamento desta cerca foi feito pelo Capitão de Engenharia Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá. A. Carneiro da Silva, org., *Anais do Município de Coimbra (1840-1869)*...169.

⁶¹² Entre 1834 e 1865 houve intervenções na maioria das ruas da cidade, quer através de simples concertos quer em alargamentos ou alteamentos pontuais. Como exemplo de novas ruas refira-se abertura da Rua da Rainha, entre o Largo da Portagem e a Rua do Sargento-mor, da Rua da Ribela da Horta de Santa Cruz até ao Colégio de S. Bento deliberada em 1843 ou o alargamento do Rossio de Santa Clara em 1847.

⁶¹³ Na sessão de 7 de setembro de 1843 o Governador Civil recomendava a conservação das estradas que conduziam aos grandes mercados de Condeixa, Montemor, Figueira da Foz, Soure e Cantanhede. A. Carneiro da Silva, org., *Anais do Município de Coimbra (1840-1869)*...84.

Este quadro foi sendo paulatinamente alterado quer pela complexificação das obras quer pelo próprio quadro legal nacional que impulsionou uma nova atuação, perceptível na nomeação da referida comissão de melhoramentos.

Pese embora, à parte dos estudos realizados ou não por esta comissão, a compra da planta da cidade em 1865, ainda que muito desatualizada,⁶¹⁶ foi basilar, permitindo à vereação tomar algumas opções que se tornaram fundamentais para a expansão futura da cidade, como a implantação do Mercado D. Pedro V na Horta de Santa Cruz, deliberada em março de 1866 ou o traçado da Estrada da Beira a partir do Cais do Cerieiro, aprovado também em 1866.⁶¹⁷

Estas opções estratégicas dependiam do conhecimento dos limites e da relação entre as várias partes da cidade, só possível através da representação planimétrica de uma planta topográfica. Apesar do desenvolvimento da cartografia durante o século XVIII, foi com a política de fomento fontista que os levantamentos cartográficos ganharam maior ênfase, essencialmente a partir do levantamento da *Carta Chorográfica do Reino*, em 1853, como suporte dos trabalhos de projeto e construção da rede viária do reino.⁶¹⁸ Foi também a partir da segunda metade do século XIX

⁶¹⁴ Entre outras, refira-se a reparação de um cano junto à Fonte da Madalena em 1843, as obras no aqueduto da Couraça de Lisboa também em 1843, quatro anos depois em 1847 as obras no cano geral da Rua das Fangas e em 1848 no cano geral da rua das Matemáticas.

⁶¹⁵ Não obstante, como referimos no capítulo 1.1, desde 1851, que uma circular do Barão da Luz de 1 de dezembro tinha definido as regras para a execução dos projetos, embora especialmente vocacionadas para a construção de estradas. Dividia os trabalhos em três partes autónomas: primeiro o reconhecimento geral que conduziria à escolha do traçado; segundo o projeto constituído pelas peças desenhadas, plantas e perfis e projetos de obras de arte quando as houvesse e, por fim, as peças escritas compostas pelo orçamento e pelos mapas de quantidades que tinham uma importância basilar no resultado da obra. Substituída pela portaria de Serpa Pimentel de 24 de Abril de 1860 que veio reforçar a importância de um regulamento para garantir a correta e uniforme execução dos projetos. Criou, ainda a figura do anteprojecto que para além de conter peças desenhadas incluía peças escritas capazes de permitir a avaliação das obras e dos seus custos e remetia para uma fase posterior o projeto definitivo retificado e pormenorizado com o caderno de encargos, mapas de medições e preços unitários.

⁶¹⁶ De referir como principais alterações o alargamento e retificação da Rua de Coruche, a demolição da Porta do Carro e aberta a Rua da Ribela até à Fonte Nova e o alargamento e alteamento do Largo da Portagem.

⁶¹⁷ Lembramos que até 1866 esteve em discussão a localização do mercado na horta de Santa Cruz ou no largo da Sota e quanto ao traçado da Estrada da Beira discutia-se a sua entrada na cidade pelo Jardim Botânico ou pela Alegria. Sobre estas obras ver capítulo anterior.

⁶¹⁸ Como chamou a atenção Rui Miguel Branco, no mesmo dia em que se publicavam as bases do levantamento da carta, a 9 de novembro de 1852, decretavam-se também as regras para a determinação da diretriz do caminho-de-ferro do Norte. Sobre a importância estratégica e política por detrás desta carta ver: Rui Miguel Branco, *O Mapa de Portugal*. (Lisboa: Livros Horizonte, 2003),111.

que se começou a desenvolver a cartografia urbana, à parte dos simples levantamentos militares. Embora o decreto de 1864 que consagrou a figura dos Planos Gerais de Melhoramento não fizesse qualquer referência específica ao levantamento de uma planta da cidade (como de resto veio a suceder no decreto emanado pelo ministro Duarte Pacheco que instituiu os Planos Gerais de Urbanização em 1934), verificou-se que todas as cidades que executaram ou tentaram executar planos de melhoramentos procederam primeiro ao levantamento rigoroso das respetivas cidades.⁶¹⁹

No entanto, à parte da compra da planta da cidade, e em grande medida como consequência da legislação nacional e da criação da Repartição de Obras Públicas do distrito verificou-se, que a partir do final da década de 1860, houve um aumento do investimento na construção e na melhoria da rede de estradas municipais e distritais, limitando as intervenções na cidade praticamente à conclusão do cemitério e a algumas obras de reforço da rede de águas públicas.

Na década seguinte, depois de cimentado o conhecimento da forma de projeção apreendida pelo contato com as múltiplas obras das estradas municipais começou a surgir uma nova consciência do planeamento urbano. Neste sentido, o presidente Lourenço de Almeida Azevedo, poucos meses depois de empossado, almejando não só a construção de um novo edifício para os Paços do Concelho, mas acima de tudo transformar a cidade numa moderna cidade equiparável aos exemplos internacionais, defendia como “uma imperiosa necessidade [...] uma planta topographica”,⁶²⁰ para o estudo e planeamento da cidade. O concurso para o levantamento atualizado da cidade pelos novos métodos de cartografia foi aberto a

⁶¹⁹ Mário Gonçalves Fernandes enumera um conjunto de levantamentos da época: 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 (1901), Vila Real (1911), Chaves (1916). Mário G. Fernandes, “Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)”, (comunicação apresentada ao IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, 9 a 12 de Novembro, 2011), 4.

⁶²⁰ “Orçamento Geral da receita e despesa da Camara do concelho de Coimbra para o anno de 1872-1873”, *Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287) s/n.

11 de julho de 1872 e o contrato assinado com Francisco e Cesar Goullard⁶²¹ em outubro desse mesmo ano.



fig. 35 – Montagem da cópia das 17 lâminas atualmente existentes que compõe a “Planta Topographica da Cidade de Coimbra” [Francisco Goullard e Cesar Goullard, “Planta Topographica da Cidade de Coimbra”, 1874 (Coimbra: AHMC, *Coleção de Plantas*)]

⁶²¹ Concorreram os engenheiros Francisco e Cesar Goullard e o Consultório de Engenharia do Porto, a escolha recaiu nos irmãos Goullard que tinham sido responsáveis em conjunto com Carlos Pezerat pelo levantamento da cidade de Lisboa de 1856/58.

Os trabalhos decorreram em 1873 e a *Planta Topographica da Cidade de Coimbra* foi apresentada em 1874, constituindo o primeiro trabalho de cartografia científica⁶²² da cidade. Desenhada à escala 1:500 em 19 lâminas de grandes dimensões (0,80x 1,25 metros)⁶²³ denota o rigor e a minúcia da cartografia urbana oitocentista mas ficou incompleta, sem curvas de nível, que a Câmara Municipal dispensou devido aos alteamentos projetados para as margens.

Com esta planta o município pôde iniciar um estudo fundamentado, mais consequente e mais arrojado, com destaque para a elevação e regularização da frente ribeirinha, onde não se limitou à elevação da margem mas procurou construir uma nova e moderna paisagem para a cidade construindo um passeio público. Destaque ainda para a expansão do tecido urbano, onde mais do que uma malha reticulada, propõe um bairro desenhado a partir de num amplo boulevard, uma ampla praça e um parque público, símbolos da cidade higiénica, moderna e ordenada. Em suma, o município na posse deste instrumento fundamental para o planeamento urbano, encetou uma nova forma de encarar a construção da cidade para lá da resposta imediata aos problemas que a assolavam.

⁶²² A denominada cartografia científica correspondia àquela elaborada aplicando as normas oficiais, ou seja de acordo com os métodos e a simbologia fixada pelos serviços geodésicos. Mário G. Fernandes, "Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)"... 7.

⁶²³ Em 1874 o município solicitou a sua redução para uma escala mais operativa, feita uma cópia à escala 1:2000.

5.3. Projeto de Melhoramento do Largo da Portagem e a regularização do rio Mondego

O alteamento das margens do Mondego, como já referimos era, por razões de salubridade e saúde pública, apontado como uma das maiores necessidades da cidade desde o início do século. Apesar das várias obras empreendidas,⁶²⁴ todas se revelavam incapazes de conter as águas do Mondego que continuava a invadir as ruas da Baixa.

Em 1872, Lourenço de Almeida Azevedo, pouco tempo depois de tomar posse, solicitou ao Governo a reconstrução da Ponte, no cumprimento da carta de lei de 10 de setembro de 1861⁶²⁵ e suspendeu as obras nos cais, quer das Ameias quer do Cerieiro, até que se elaborasse um plano em harmonia com a *Direcção de Obras de Melhoramento do Mondego e Barra da Figueira* que estava a desenvolver um projeto de defesa da cidade contra as inundações.

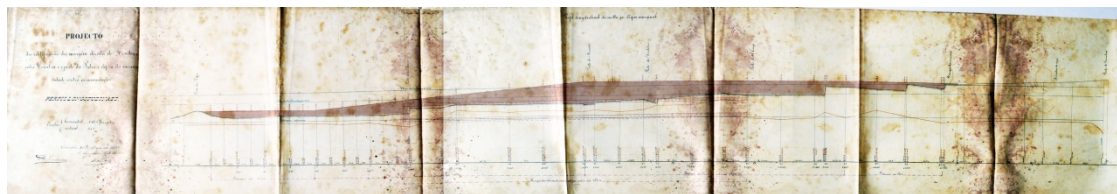


fig. 36 – Adolpho Loureiro, “Projecto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfis Longitudinais”, 31 Maio de 1872. [*Consolidações* (Cioga do Campo: AHARHC), nº2]

⁶²⁴ Se compararmos a *Planta Topographica da cidade e arrabaldes*, de 1845 com a *Planta Topographica da Cidade de Coimbra*, levantada em 1873, verificamos que à parte da construção dos cais de acesso ao rio, no sítio do Cerieiro e nas Ameias, apenas se procedeu ao alteamento progressivo de toda a margem e à construção das já referidas escadas de acesso à água.

⁶²⁵ “Representação de 21 de fevereiro de 1872”, *Representações ao Rei e às Cortes-1866-1873* (Coimbra: AHMC, B34/35), fls. 85v e 86. Também as vereações antecedentes tinham reclamado as obras prometidas, na “Representação de 27 de março de 1868”, *Representações ao Rei...*, fls.60.



fig. 37 – Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira, “Projecto do encanamento do Rio Mondego. 2º secção- Entre Ladroeira e a ponte de Coimbra”, [1869] [Consolidações(Cioga do Campo: AHARHC), nº1]

O *Projecto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações*, mandado executar pela portaria do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria de 3 de outubro desse mesmo ano, previa a construção de “2 diques insubmersíveis”⁶²⁶ mas, embora as obras fossem da responsabilidade da direção de obras do Mondego, o município tinha de comparticipar parte das obras e proceder a um conjunto de obras, como o alteamento da Rua Direita.⁶²⁷

⁶²⁶ Adolpho Loureiro, “Memoria sobre o Mondego e Barra da Figueira”, *Revista das Obras Publicas e Minas*, VI (1875): 76.

⁶²⁷ Para estas obras o município votou no dia 14 de setembro de 1872 um empréstimo de 6400\$000 réis em conjunto com um outro empréstimo de 2500\$000 réis para a construção de uma escola primária no bairro alto. “Orçamento suplementar para o anno económico de 1872-1873”. *Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928* (Coimbra: AUC/GCC/TA/E2/T3/287)s/n.

Ainda nesse ano o engenheiro Mathias Cypriano Heitor Macedo, Diretor das Obras Públicas do distrito, apresentou o projeto definitivo da nova ponte e no ano seguinte iniciaram-se os trabalhos de demolição do tabuleiro manuelino.⁶²⁸

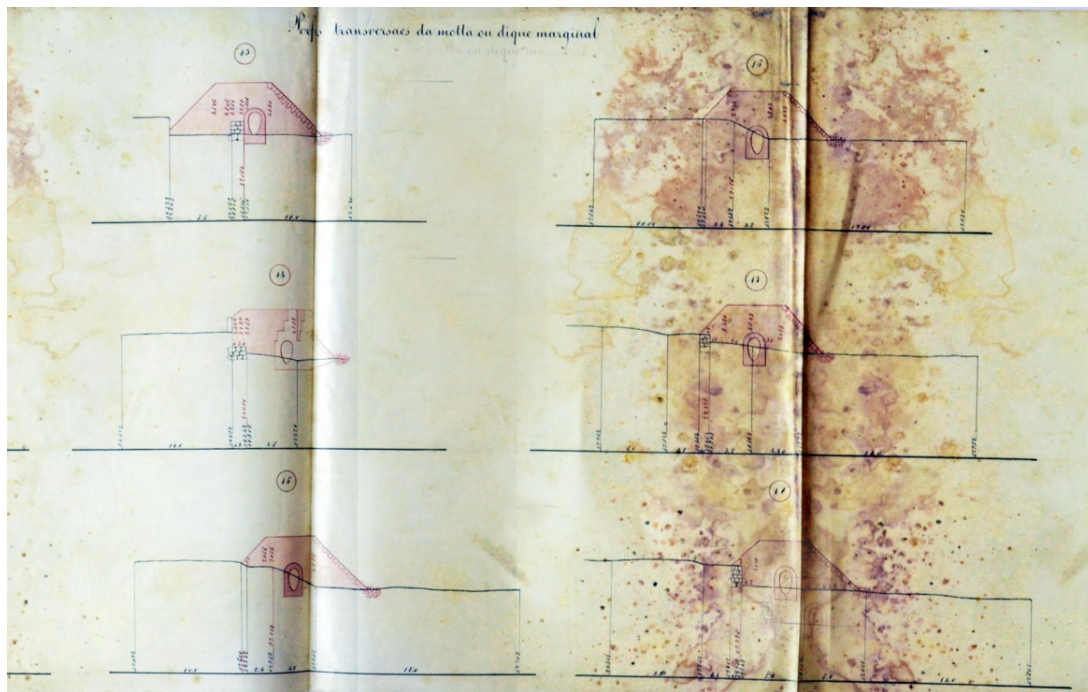


fig. 38 – Adolpho Loureiro, “Projecto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfis transversais”, 31 Maio de 1872. [Consolidações (Cioga do Campo: AHARHC), nº3]



fig. 39 –Sebastião Soriano, “Ponte de Coimbra”, 26 de julho de 1900. [Consolidações (Cioga do Campo: AHARH), nº4]

⁶²⁸ Depois dos estudos de 1859, já referidos, foi apresentado a 11 de julho de 1868 um projeto de Mousinho de Albuquerque. Finalmente em 1872 foi apresentado pelo engenheiro Heitor de Macedo o projeto definitivo e a nova ponte metálica foi inaugurada a 16 de agosto de 1875. *O Conimbricense* nº 5358 (terça-feira 21 de 1899):1.

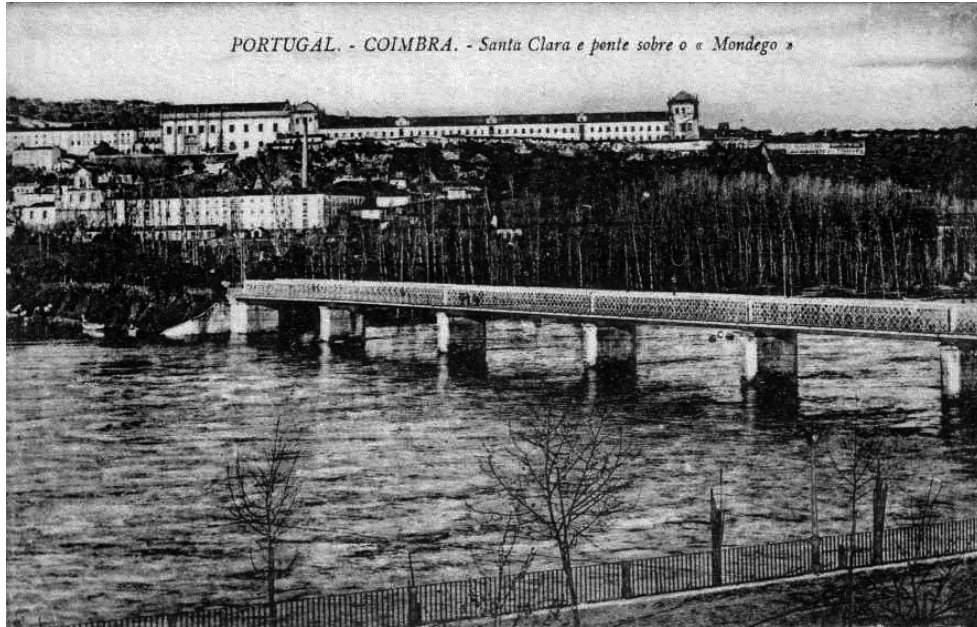


fig. 40 – s/n, Santa Clara e ponte sobre o Mondego, [início século XX] [Coimbra: BMC, PCG-6-1]

Com a construção da nova ponte a uma cota mais elevada e o aterro de defesa da cidade contra as inundações, o município pôde finalmente projetar o almejado plano de embelezamento da cidade a partir da sua principal entrada, o Largo da Portagem. O projeto apresentado pelo primeiro engenheiro municipal, contratado especialmente para esta obra, previa a construção de um Passeio Público entre o cais das Ameias e a Ponte e, a regularização do Largo da Portagem. Implicou não só um grande aterro, como a expropriação e demolição total de dois quarteirões de edificações. O projeto esboçava uma praça triangular, limitada a norte por um novo edifício a construir no alinhamento da ponte e alargava a entrada da rua da Calçada.

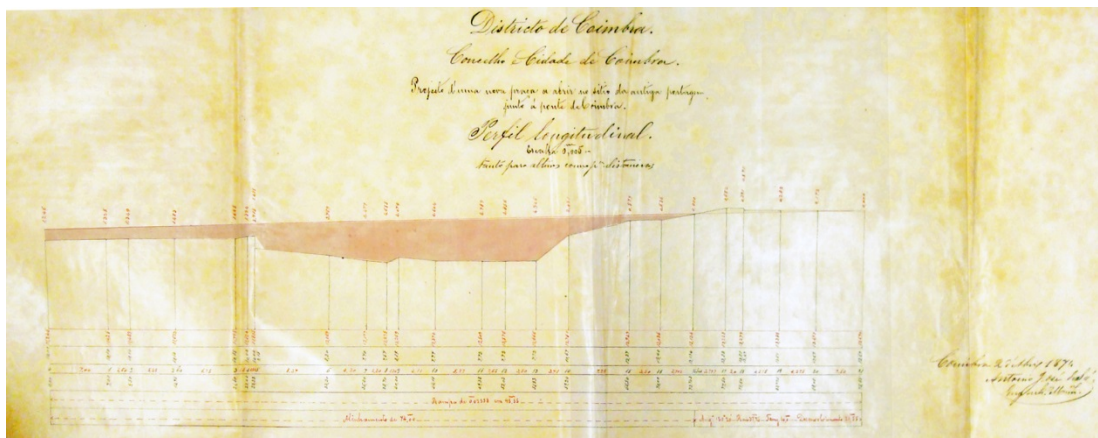


fig. 41 – António José de Sá, “Projecto de uma nova praça a abrir no sitio da antiga portagem junto á frente de Coimbra. Perfil longitudinal”, 1874. [Repartição de Obras Municipais, nº 31 (Coimbra: AHMC/B50), doc.3]

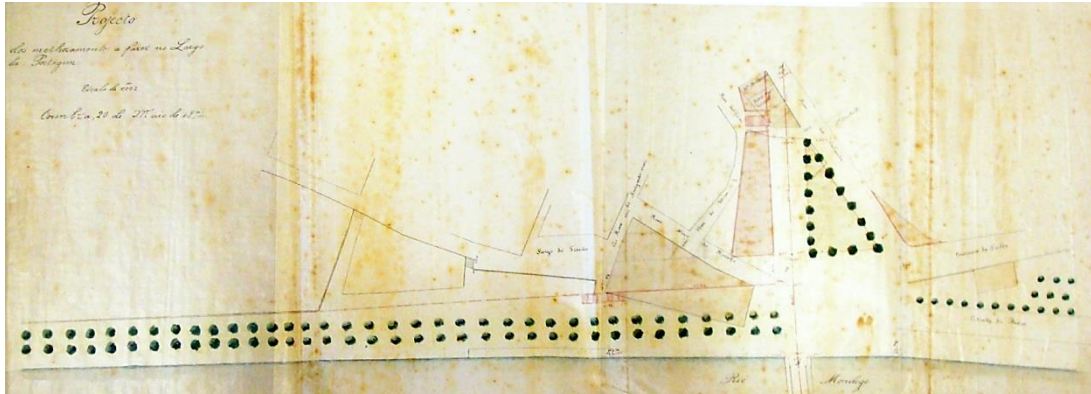


fig. 42 – [António José de Sá], “Projecto dos melhoramentos a fazer no Largo da Portagem”. 20 de Maio, 1874. [Repartição de Obras Municipais, nº 31 (Coimbra: AHMC/50), doc. 1] A vermelho os novos edifícios que regularizariam a praça triangular, visível ainda o boulevard do cais e do lado direito o arranque do parque público.

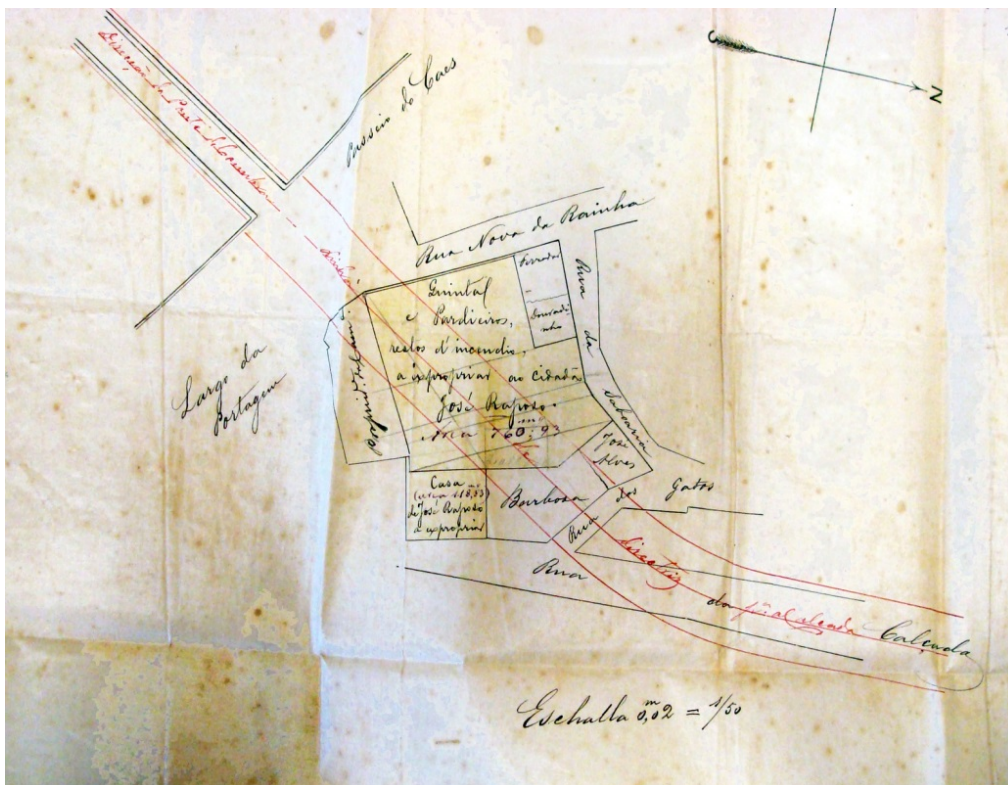


fig. 43 - António José de Sá, “Planta de edifícios a expropriar para alargamento do Largo da Portagem”, 1873. [Repartição de Obras Municipais, nº 31 (Coimbra: AHMC/B50)] Visível a relação entre a diretriz da ponte e a da Rua da Calçada.

As obras iniciam-se ainda no ano de 1873 com a expropriação e a demolição do quarteirão que limitava o antigo Largo da Portagem e obrigaram à contratação de mais um empréstimo de 6 000\$000 réis. No ano seguinte, depois de concluído o projeto, orçado em mais 26 000\$ 000 réis o município solicitou a comparticipação do governo para as expropriações e para a execução das obras:

“Vossa Magestade auctorizou obras importantes na avenida do lado sul e esta Camara vai respeitosa e pedir que não fique esquecida a do norte, entrada directa da cidade por um dos seus pontos mais importantes, continuação da estrada de Lisboa ao Porto e margem do Mondego. (...) Não poderiam os recursos municipaes só por si realizar estes melhoramentos que se por um lado interessam o municipio por outro se deviam considerar e assim o foram como pertencentes ás obras geráes do paiz.”⁶²⁹

A portaria do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria de 9 de setembro de 1874 aprovou o *Projeto dos Melhoramentos do Largo da Portagem*, concedeu um subsídio no valor de 11 000\$000 réis e autorizou a contratação de um empréstimo no valor dos restantes 15 000\$000 réis. Seguiram-se os pedidos para expropriação por utilidade pública de alguns dos terrenos cujos proprietários recusavam acordo e as obras decorreram até 1879.

O resultado não foi o projetado pelo engenheiro António José de Sá que entretanto tinha abandonado os quadros da edibilidade. O edifício a marcar o alinhamento da ponte não foi construído e o largo foi limitado, do lado norte, por um tosco gradeamento servindo de guarda corpos para a rua da Saboaria que se conservava na cota original quase cinco metros abaixo do novo largo⁶³⁰. Só no início do século XX, graças à iniciativa do Banco de Portugal, foi construído o alçado norte mas que, apesar da qualidade do projeto do arquiteto Adães Bermudes para o banco, resultou num conjunto de edifícios sem qualquer unidade, marcado por cêrceas completamente distintas. Já a marginal foi abundantemente arborizada, criando o desejado passeio público que permitiu ultrapassar a falta de um projeto de conjunto para os edifícios, que aliás tardaram a ser construídos, só se completando a frente ribeirinha já no início do século XX.

⁶²⁹ “Representação de 25 de junho de 1874”, *Representações ao Rei e às Cortes*, 1874-1880 (Coimbra: AHMC/B34/36), fls.9 e 9v.

⁶³⁰ Este projeto foi aprovado em julho de 1877, alargava o largo relativamente ao projeto do engenheiro António José de Sá e implicou a demolição do primeiro edifício da rua da Calçada. Perderam-se contudo as relações do enfiamento da ponte.



fig. 44 – Planta de reconstituição da margem do Mondego, cerca de 1885, desenhada com base no levantamento de 1874. Visível a nova Ponte Metálica, o aterro do Cais das Ameias e o Largo da Portagem já alteado e alargado, embora não seguindo o projeto de António José de Sá.

Pese embora a falta de unidade e o tempo longo da construção dos edifícios, este conjunto de intervenções não só permitiu salvaguardar a cidade da entrada das águas do Mondego como conseguiu a regularização do antigo largo, a construção da nova ponte e o início do parque público junto ao Cais do Cerieiro.

Entretanto, a Carta de Lei de 26 de janeiro de 1876 que definiu o início da Linha da Beira Alta na Pampilhosa⁶³¹ fixou, como compensação para Coimbra, a construção de um ramal entre a estação de caminho-de-ferro no Padrão e a cidade, junto ao

⁶³¹ Foram estudados vários traçados para a Linha da Beira Alta e o município de Coimbra reclamou sempre a passagem pela cidade, contudo a opção adotada, entroncando na Linha do Norte na Pampilhosa, afastou a possibilidade de Coimbra se manter como entreposto dos produtos vindos da Beira.

Largo das Ameias. As obras da linha da Beira Alta iniciaram-se em 1878, todavia a Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, mais preocupada com a construção da linha até Espanha⁶³², foi sucessivamente adiando a construção do ramal até à cidade e só depois de várias reclamações do município o ramal foi construído e a nova estação inaugurada, em 1885, junto ao Cais das Ameias.⁶³³

Paralelamente começou a ser projetada uma nova linha entre Coimbra e Arganil. O traçado escolhido pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, partia do término do ramal de ligação à cidade, na nova estação da cidade implantada junto ao Cais das Ameias, e seguia ao longo da margem do rio para o interior da Beira. Apesar do município reclamar a construção de uma ligação ferroviária à Beira, não concordou com o assentamento dos carris no largo da Portagem e no “Largo das Ameias, [...] pela amenidade do sitio e pela proximidade do poético Mondego não só um dos mais apreciáveis logares do bairro baixo e por isso mesmo um passeio frequentadíssimo de seus habitantes”⁶³⁴ e tentou infrutiferamente que esta linha atravessasse a cidade em túnel ou fosse implantada mais a norte, pelo Vale de Meão.

Catorze anos, depois de aprovado o Plano de Melhoramentos da Portagem delineado pelo município, o Governo deliberou implantar a nova linha férrea nas margens do Mondego, empreendendo uma obra arrojada que conquistou 34 metros ao rio e eliminou um dos tramos da ponte metálica. Simbolicamente as obras iniciaram-se no dia 8 de maio de 1888⁶³⁵ e foram muito enaltecidas pela população que via no aterro e na nova linha férrea para a Beira o reatar da importância da

⁶³² Sobre a construção da Linha da Beira Alta e as razões políticas para o seu traçado, bem como as dificuldades em construir o ramal de Coimbra ver Hugo Pereira, “Caminho de ferro da Beira (1845-1893)”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 11 (2011): 274-296 e “A política Ferroviária Nacional (1845-1899) (tese de doutoramento, Porto, Universidade de Letras da Universidade do Porto, 2012), 263-271.

⁶³³ “Representação de 23 de junho de 1879”, “Representação de 15 de dezembro de 1879”, “Representação de 15 de dezembro de 1880”, “Representação de 6 de julho de 1881”, entre outras. “Representação de 23 de junho de 1879”, *Representações... 1874-1880* (Coimbra: AHMC), fls.38, “Representação de 15 de dezembro de 1879”, *Representações... 1874-1880*, fls.42, “Representação de 15 de dezembro de 1880”, *Representações... 1874-1880* (Coimbra: AHMC), fls. 44-44v e “Representação de 6 de julho de 1881”, *Representações... 1881-1892* (Coimbra: AHMC), fls.20.

⁶³⁴ “Representação de 27 de novembro de 1890”, *Representações... 1881-1892* (Coimbra: AHMC), fls. 44-44v.

⁶³⁵ Data do aniversário da entrada do exército liberal na cidade em 1834.

cidade como entreposto comercial. A corroborar este facto a imprensa local, enfatizava a obra e lembrava que “Nenhuma terra do paiz, a não ser Lisboa, com o seu Aterro, fica tendo um passeio com esta grandeza”⁶³⁶.



fig. 45 - Fragmento de: s/n, “Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Hipotese 1”, 17 dezembro 1887. [Cioga do Campo: AHARHC, nº 1] Esta hipótese pressupunha um aterro correspondente a dois pilares da nova ponte, aproximadamente 70m.



fig. 46 – Fragmento: s/n, “Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Hipotese 2”, 17 dezembro 1887 [Cioga do Campo: AHARHC, nº 1] Esta hipótese corresponde à construída, implicou o aterro de um pilar da ponte, aproximadamente 35metros.

Com efeito, este grande aterro permitiu transformar a marginal entre as Ameias e a Ponte, num verdadeiro Passeio Público devidamente ajardinado, para além de permitir criar o Parque Público, entre a Estrada da Beira e o rio. Acresce que como

⁶³⁶ *O Conimbricense*, nº 4238 (7 de abril de 1888), 1.

forma de compensação pela implantação dos carris ao longo do cais, o governo participou o projeto delineado pelo município de prolongamento do parque público até ao Porto dos Bentos, contribuindo para a expropriação e para o aterro da Ínsua entre o referido porto e o Cerieiro. Em resposta e como forma de agradecimento pela colaboração do Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria responsável por estas obras, o município denominou o primeiro troço da Estrada de Beira, convertido numa ampla avenida arborizada, Avenida Emídio Navarro.⁶³⁷

Mas apesar dos esforços deste ministro e do município, o final do século foi um período de grandes dificuldades financeiras e, pouco depois de iniciadas, as obras foram interrompidas, prolongando-se a construção do novo paredão e aterro até ao século XX,⁶³⁸ enquanto o ramal de Coimbra à Lousã só foi inaugurado em Dezembro de 1906, um ano depois do início do aterro da Ínsua para construção do Parque Público delineado pelo município 17 anos antes. Seis anos depois, em 1912, a Repartição de Obras Municipais pôde finalmente iniciar os estudos de ajardinamento do almejado Parque da Cidade, concluído na década seguinte.⁶³⁹

⁶³⁷ A expropriação foi deliberada na sessão de câmara de 5 de abril de 1888, por 11:000\$000 réis, o governo concorreu com 2:600\$000 réis.

⁶³⁸ As obras foram interrompidas em 1893 e só foram retomadas em 1905, sendo concluídas em 1907. O município reclamou repetidamente lembrando que a subida das águas na estação invernososa poderia pôr em causa os trabalhos já realizados. “Representação de 17 de outubro de 1893”, “Representação de 31 de dezembro de 1900”, “Representação de 28 de fevereiro de 1901” e “Representação de 6 de março de 1902”, *Representações ao Rei e às Camaras-1893-1907* (Coimbra: AHMC, B34/37), fls 6- 6v, fls. 44-45, fls.47-48 e fls. 57-58v.

⁶³⁹ Veja-se o “Projeto de terraplanagem da Ínsua dos Bentos”, 1 de julho de 1905 e o “Projeto ajardinamento da esplanada do porto dos Bentos”, 16 de janeiro de 1912, *Repartição de Obras Municipais*, nº 31, P. 7 (Coimbra: AHMC/B50) doc.1.

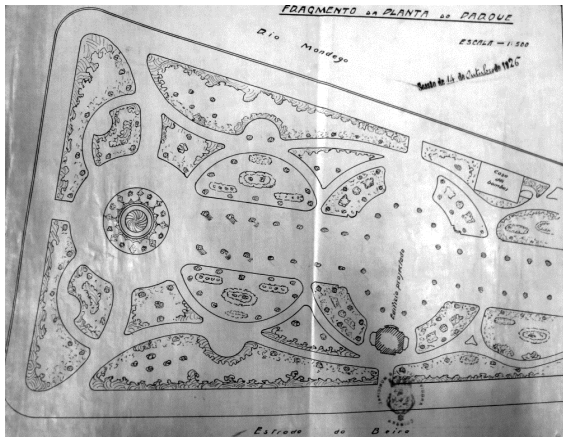


fig. 47 - António Heitor, "Fragmento da Planta do Parque Público", 1926. [Repartição de Obras Municipais, nº 31, P.7 (Coimbra: AHMC/ B50)]



fig. 48 - Planta de reconstituição da margem do Mondego, no início do século XX, desenhada a partir do levantamento José Baptista Lopes. Visível a Ponte Metálica com menos um tramo, o novo aterro entre a Estação Ferroviária e a Ponte, a linha férrea para Arganil e o parque público ainda por ajardinar.

5.4. Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz

“Coimbra carece absolutamente d’um bairro novo e d’um passeio publico. A área da cidade é acanhada para a sua população, as suas casas, em geral mal construídas, estão acumuladas e apinhadas em ruas estreitas e tortuosas. (...) Convem por tanto desviar as edificações urbanas das proximidades de tão implacável inimigo. Convem alargar a cidade, e principiar novas construcções, que formarão o núcleo de um novo bairro. A camara municipal deve dar o primeiro passo para esta empresa.

A quinta de Santa Cruz deve ser escolhida para este fim. A situação central deste vasto prédio, o relevo pouco acidentado da sua superfície, a abundancia de suas aguas, a proximidade de grandes pedreiras, a vizinhança do mercado D. Pedro V e do Jardim Botânico, a fácil comunicação com o bairro alto, e com os aprazíveis arrabaldes de Santa Anna, Cellas, e Santo António dos Olivares, tudo aconselha e justifica semelhante escolha.”⁶⁴⁰

Conforme expusemos no capítulo 3, a cidade de Coimbra no início do século XIX encontrava-se cingida aos dois núcleos do *Bairro Alto* e da *Baixa* sem grandes espaços para expansão do tecido construído. A extinção das ordens religiosas e a desamortização dos seus bens criou quase todas as oportunidades de desenvolvimento e transformação da cidade. Os antigos Colégios foram maioritariamente convertidos nas novas repartições públicas (da administração municipal e distrital, da fazenda e da justiça) ou nos novos equipamentos do Estado Liberal (hospital, asilo, cadeia, mercado, matadouro, correios, escolas). Foi também a partir dos terrenos da cercas destes colégios que se começou a delinear a expansão da cidade. A primeira tentativa apresentada em 1858, propunha a abertura de uma rua e a urbanização da cerca do Colégio da Graça, mas não teve consequências⁶⁴¹.

A primeira expansão da cidade acabaria por surgir apenas na década de 1880, depois de sedimentado o conhecimento da cidade a partir da sua planta topográfica e dos processos de intervenção na cidade. Embora se possa considerar parcialmente

⁶⁴⁰ Joaquim Martins de Carvalho, *O Conimbricense*, nº 2562, 14 fevereiro de 1872, XXV, 1 e 2.

⁶⁴¹ Na sessão de 8 de novembro de 1858 o presidente Raimundo Venâncio Rodrigues, defendia o prolongamento da cidade para norte e mandou levantar a planta da cerca do Colégio da Graça para se mandar abrir uma rua paralela à Rua da Sofia. Armando Carneiro da Silva, *Anais do Município de Coimbra. 1840-1869...*,315.

devedora da referida Carta de Lei de 30 de outubro de 1839, que cedeu o Mosteiro de Santa Cruz ao município e fixou a obrigatoriedade de “abertura de duas ruas de comunicação com o Bairro Alto, uma que conduza ao caminho da Fonte Nova, e outra ao de Monte Arroio.”⁶⁴² No entanto, apesar das ruas terem então sido abertas, permitindo a implantação do Mercado, tardou a ter mais consequências.⁶⁴³

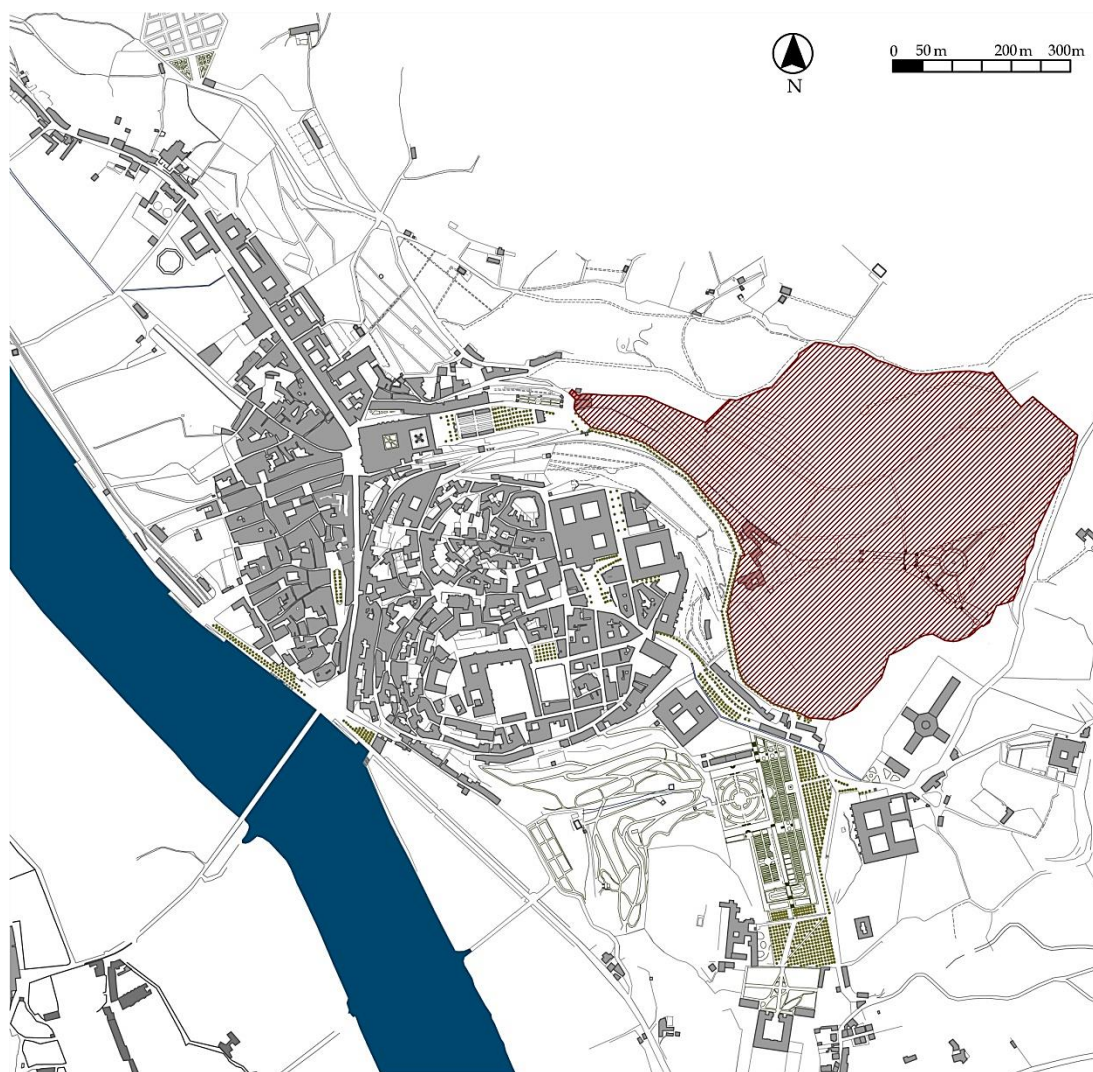


fig. 49 – Planta de reconstituição dos limites da quinta em 1884, de acordo com a “Representação ao Rei de 18 de fevereiro de 1884” [Representações ao Rei e às Câmaras. 1881-1892 (Coimbra: AHMC/B34/3), fls. 14-16]

⁶⁴² “Carta de Lei de 30 de outubro de 1839” *COLP*. Ano 1839 (1839), 249.

⁶⁴³ A abertura da nova rua foi deliberada na sessão de câmara de 26 de janeiro de 1843. Atravessou o Mosteiro de Santa Cruz aproveitando um caminho denominado dos Cônegos Rebrantes até à Fonte Nova. Aqui entroncava com a rua que seguia para Montarroio e para o bairro alto e com a Estrada de Entre-Muros, que tal como o nome indica, seguia entre os muros da Quinta de Santa Cruz e da Mata dos Jesuítas até ao Colégio de S. Bento.

Coube ao presidente Lourenço de Almeida Azevedo, depois de ter conduzido o Projeto dos Melhoramentos da Portagem e a atribulada experiência da construção dos Paços do Concelho, a compra da Quinta de Santa Cruz em 1882⁶⁴⁴. Antevendo a importância estratégica que este vale detinha, permitindo articular a Baixa e a Alta e com uma área superior a qualquer um destes bairros, solicitou autorização à Junta Geral do Distrito para contrair um empréstimo de 20 000\$000 réis destinado aquela aquisição⁶⁴⁵, evocando a necessidade de um novo bairro, a construção de um passeio público e de um terreno para a construção do novo matadouro.

A vereação, imbuída do espírito do decreto de 11 de maio de 1872, que tinha ampliado as possibilidades de expropriação para alguns melhoramentos urbanos como praças, jardins e para as edificações confinantes⁶⁴⁶, ainda tentou recorrer ao Rei solicitando a expropriação da quinta por utilidade pública.

Para além da ligação entre a Alta e a Baixa, a edilidade tinha delineado um plano que previa o alargamento do mercado D. Pedro V, a construção do novo matadouro⁶⁴⁷, a construção do troço da estrada real nº 48 entre Celas e a Baixa, a criação de um Jardim Público e de um jardim-de-infância, um espaço para a Feira de Santa Clara e para a feira anual de S. Bartolomeu e finalmente aproveitar as águas da Quinta para o abastecimento da cidade⁶⁴⁸. Todavia, antevendo as dificuldades que resultariam do pedido de declaração da utilidade pública para a expropriação, a

⁶⁴⁴ Depois da extinção das ordens religiosas a Quinta de Santa Cruz tinha sido arrematada em hasta pública por António Joaquim Coutinho, a 28 de agosto de 1839. Mais tarde foi vendida a Frutuoso José da Silva e em 1882 quando o município decide a sua compra estava hipotecada pelo filho deste, José António Leite Ribeiro.

⁶⁴⁵ Deliberado na sessão de câmara de 18 de janeiro de 1882.

⁶⁴⁶ Verificar o exposto no capítulo 2. Enquadramento legal: das Posturas aos Planos de Urbanização, relativamente ao decreto de 11 de maio de 1872 que veio ampliar as disposições da Carta de Lei de 23 de julho de 1850. Recorde-se ainda que só em 1888 foi criada a lei das expropriações por zonas que permitiu a construção das Avenidas Novas de Lisboa.

⁶⁴⁷ O antigo Palheiro de Santa Cruz cedo se revelou incapaz de albergar convenientemente o matadouro e desde 1866 que se evocava a necessidade de construir um novo edifício mais afastado da população. No entanto estes estudos foram sendo sucessivamente adiados até que se encarregou o engenheiro Fortunato Freire Themudo, da Repartição Distrital das Obras Públicas dos trabalhos de estudo de um novo matadouro, cujo projeto foi apresentado na sessão de câmara de 4 de janeiro 1882. O terreno adquirido para o novo edifício, localizado junto ao porto dos Lázarus, exigia aterros dispendiosos o que acabou por conduzir ao abandono desta solução.

⁶⁴⁸ "Representação de 28 de Fevereiro de 1884". *Representações ao Rei e às Camaras. 1881-1892* (Coimbra: AHMC/B34/37) fls.14-16.

vereeção decidiu antes aumentar o empréstimo para 31:500\$000 réis e comprar a quinta⁶⁴⁹.

No início de 1885, a Quinta de Santa Cruz foi adquirida e encarregou-se o engenheiro Adolfo Loureiro, diretor das Obras Públicas do Mondego e Barra da Figueira e o Doutor Júlio Henriques, diretor do Jardim Botânico⁶⁵⁰ de elaborarem o Plano Geral de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz sob a direção do presidente do município. Embora esta seja, sem dúvida, a maior obra da longa presidência de Lourenço de Almeida Azevedo, não só pela dimensão mas sobretudo pela importância estratégica, quando foi aprovada⁶⁵¹ já o presidente tinha assumido o novo cargo de vogal da Junta Consultiva de Saúde Pública do Reino, deixando a câmara entregue ao seu vice-presidente, António José Gonçalves de Guimarães e o Plano de Melhoramentos entregue a Adolfo Loureiro que assumirá o papel preponderante.⁶⁵²

Concebido com claras influências na expansão urbana de Lisboa de 1879⁶⁵³, o plano apresentava um boulevard com 50 m de largura partindo do Mercado D. Pedro V terminando numa praça quadrangular confinante com o jardim público que correspondia ao antigo Jogo da Bola dos frades crúzios. A partir dos cantos da praça rasgava 3 avenidas, uma para Celas, outra para o caminho de Santa Anna, outra em direção ao Bairro de S. Bento e, a partir dos lados traçava uma avenida em direção

⁶⁴⁹ Na sessão de 4 de fevereiro tinha-se deliberado pedir a expropriação por utilidade pública, mas na sessão de 26 de março seguinte deliberou antes comprá-la tornando o processo mais célere.

⁶⁵⁰ Júlio Henriques foi encarregado da arborização e dos passeios, revelando a importância atribuída à arborização e aos espaços verdes. Releve-se que de acordo com a consciência da época as ruas largas e sempre arborizadas, a par com o saneamento e a água em abundância eram os melhores meios de assegurar a salubridade das cidades. O que explica que pelo menos desde 1858 todos os orçamentos municipais incluíssem um investimento anual para a arborização de ruas da cidade, bem como a criação do viveiro municipal nos terrenos da Quinta de Santa Cruz e a constituição de um pelouro da arborização e polícia. "Orçamento Geral da receita e despesa do município de Coimbra para o ano económico de 1858-1859", *Orçamento da receita e despesa da Camara de Coimbra 1839-1864*. (Coimbra: AUC. AUC/GCC/TA/E2/T3/286)s/n.

⁶⁵¹ O Plano foi apresentado à Câmara na sessão de 23 de julho de 1885 e mereceu a aprovação logo na sessão seguinte. José Pinto Loureiro, *Anais do Município 1870-1889*....,208.

⁶⁵² Este Engenheiro contou também com a colaboração dos condutores de obras públicas da Direção de Obras Públicas do Distrito, Manuel José Esteves e Severino Lopes Guimarães. Alberto Sá de Oliveira "Lourenço de Almeida Azevedo. Administrador Municipal", *Arquivo Coimbrão - Boletim da Biblioteca Municipal*, VIII (1945), 20.

⁶⁵³ Sobre a construção da Avenida da Liberdade em Lisboa veja-se, entre outros da mesma autora: Raquel Henriques da Silva, "As Avenidas Novas de Lisboa, 1900-1930", dissertação de Mestrado em História de Arte, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa,1985.

aos arcos de S. Sebastião e outra em direção a Montes Claros. A planta apresentada está desaparecida,⁶⁵⁴ restando a descrição do plano apresentado na sessão de câmara e, claro, a urbanização em si. Existe, contudo, um desenho do mesmo engenheiro referente à rede de esgotos que tudo leva a crer que apresenta parte do plano projetado.⁶⁵⁵

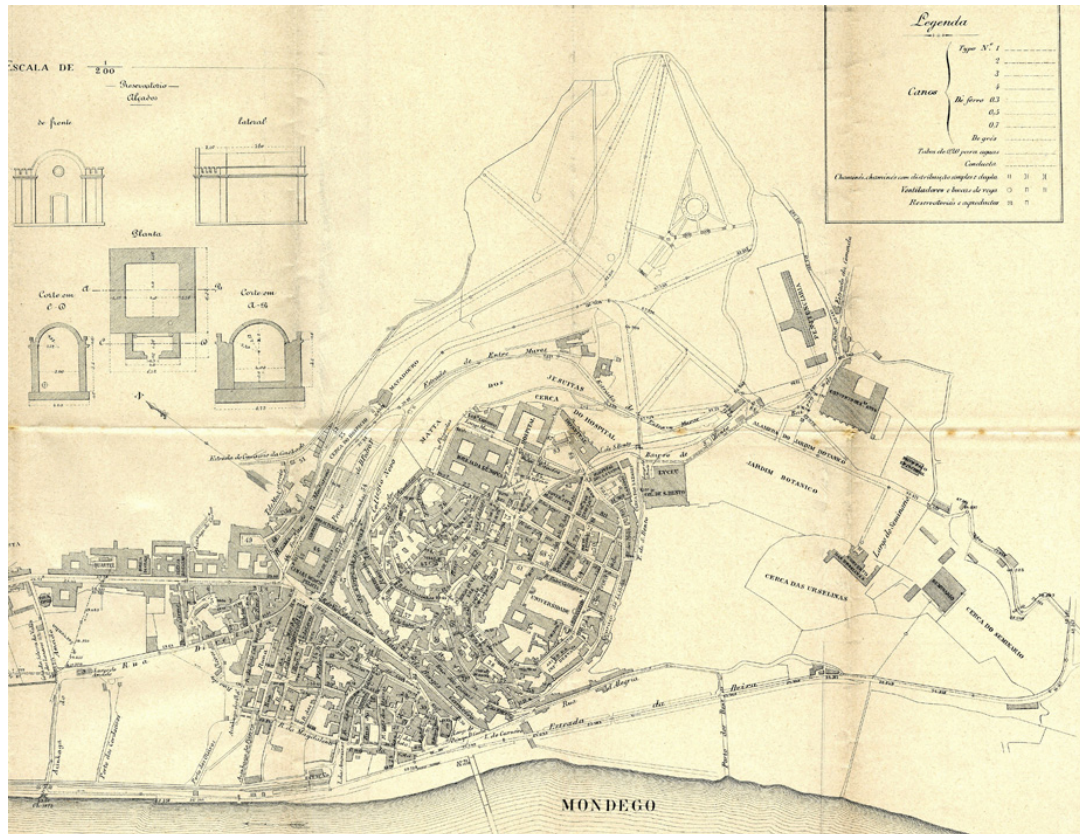


fig. 50 – Extrato do desenho de José Cecílio da Costa, *Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra*, 1893. [“Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra”, *ROPM*, XXIV (1893) estampa 1]

⁶⁵⁴ Surgem várias referências a esta planta, assim como uma cópia oferecida por um particular.

⁶⁵⁵ De notar que esta planta serviu de base para o projeto da rede de esgotos, por isso deveria ser a planta utilizada pela Direção de Obras do Mondego, correspondendo não ao plano total, mas antes à primeira fase a ser executada, condicionada pelos limites da Quinta, nomeadamente no traçado da Ruas de Tomar e na continuação da Rua Venâncio Rodrigues, que ultrapassavam os limites da propriedade e que teriam de ser negociados com o Governo, proprietário da Penitenciária. Ainda o boulevard descrito e projetado com 50 metros, mas que nesta primeira fase, atendendo às dificuldades de aterro do vale, foi aberto com 20 metros de largura, mantendo-se a rua de Entre-Muros. Acresce que pouco depois de aberta esta rua com 20 metros, as antigas casas de verão dos cruzios implantadas em parte dos terrenos necessários para a abertura do boulevard, foram ocupadas pela sede da 4ª Região Agronómica, implicando mais tarde uma longa e difícil negociação de troca de terrenos.

Para além do traçado, Adolfo Loureiro, imbuído da lógica operativa dos engenheiros, elaborou também uma estratégia de implementação. Como primeira medida e para facilitar a ocupação, propunha o início dos trabalhos pela ligação aos Arcos de S. Sebastião e dividia os terrenos em três classes de preço de acordo com a localização,⁶⁵⁶ prevendo que as vendas totalizassem 70:234\$000 réis. Apesar desta classificação, os lotes não estavam rigidamente traçados, nem tinham um valor previamente definido, estavam dependentes da procura e dos valores que os interessados oferecessem,⁶⁵⁷ introduzindo assim um modelo de gestão integrado na lógica liberal de flexibilidade de mercado.

As vendas e as obras de construção dos novos arruamentos iniciaram-se no ano seguinte⁶⁵⁸. As ruas principais, Sá da Bandeira, Alexandre Herculano, da Escola Industrial, Castro Matoso, de Tomar e Garrett, foram inauguradas no final de 1889, dando um novo impulso à ocupação do bairro. Contudo há que ressaltar que o boulevard projetado, a Avenida Sá da Bandeira, foi inaugurado apenas como uma rua de 20 metros de largura, pois a terraplanagem do vale revelava-se demasiado dispendiosa e optou-se por adiar a construção do boulevard, aproveitando os materiais das terraplanagens de abertura das ruas para sem grande esforço regularizar o vale.

Entretanto o município ia enriquecendo o plano inicial com a cedência ou venda de terrenos para novos equipamentos, como o Campo Desportivo num terreno cedido

⁶⁵⁶ Na sessão de 27 de agosto a vereação deliberou vender os terrenos sobrantes da Quinta para custear as obras de terraplanagem e infraestruturação, esta venda foi autorizada pelo governo a 24 de setembro. No dia 24 de dezembro Adolfo Loureiro apresentou uma relação de 100 870 m² de terreno para venda, classificados em 3 grupos: o primeiro com o preço de 1000\$000 réis por m², o segundo de 600\$000 réis e o terceiro de 300\$000 e 250\$000 réis. "Ata sessão 24 de dezembro de 1885", *Vereações*, nº 100 (Coimbra: AHMC) fl. 105v e 106.

⁶⁵⁷ Foram abertos vários concursos nos quais os interessados faziam menção da quantidade de terreno que queriam adquirir e qual o valor que estavam dispostos a pagar. Se o valor fosse aceite pelo município o município demarcava um lote, estabelecia o contrato e atribuía o prazo máximo para o início da construção.

⁶⁵⁸ O primeiro edital a anunciar a venda de talhões foi publicado no jornal *O Conimbricense*, ainda em Dezembro de 1885. Em setembro, seguinte, as obras dos arruamentos foram arrematadas mas, o processo da venda e da construção revelou-se muito lento e conseqüentemente também a construção dos arruamentos condicionados pela receita das vendas. No ano de 1889 parece ter havido uma maior procura de terrenos, e foram postos à venda 19 lotes.

junto ao Jogo da Bola, o Bairro Operário, no limite norte da quinta⁶⁵⁹, a nova Escola Central⁶⁶⁰ no cruzamento com a rua nova para Montarroio, o Teatro-Circo do Príncipe Real⁶⁶¹, a Central de Inspeção de Incêndios⁶⁶², a Manutenção Militar, a Associação Comercial e Industrial⁶⁶³.

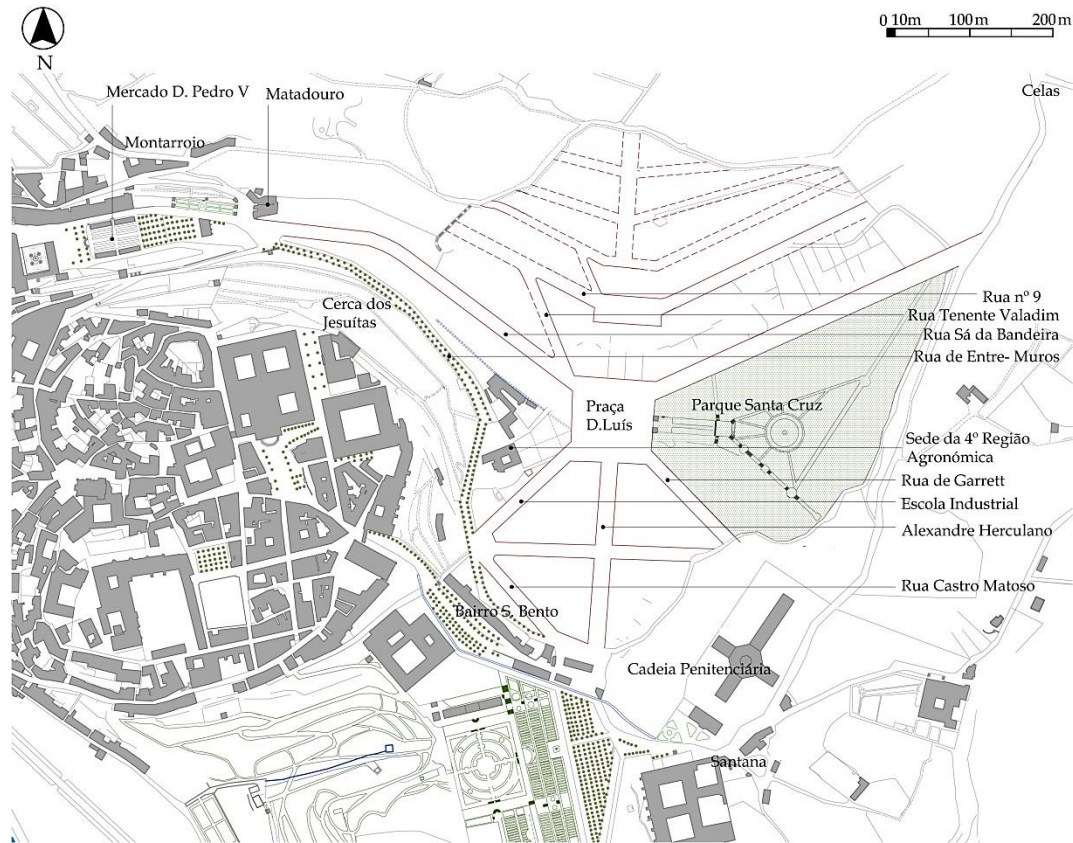


fig. 51 – Planta de reconstituição das ruas inauguradas em 1889 e da adaptação do plano, na zona a norte da Praça D Luís, já com a supressão do prolongamento da Rua Alexandre Herculano mas ainda com o largo na Rua nº 9 que só foi parcialmente construído.

A lenta ocupação dos lotes levou o município a fixar o prazo máximo de um ano depois da compra para iniciar a construção e na tentativa de uniformizar o conjunto introduziram-se novas condições, fixando-se que a edificação não poderia ser

⁶⁵⁹ Na sessão de 30 de setembro de 1886 deliberou-se reservar um terreno na Quinta de Santa Cruz para a construção pela Câmara de um Bairro Operário. Depois de muito adiado, o Bairro Operário surgiu pela mão do Bispo-Conde que em 1897, pedia a cedência de um terreno entre o Matadouro e o antigo caminho de Montarroio para construir um bairro para operários. Sobre este bairro ver adiante Capítulo 9.1.

⁶⁶⁰ Projeto de 1889 do arquiteto Adães Bermudes, mas construída só em 1905.

⁶⁶¹ Inaugurado em 1892 com projeto do arquiteto Hans Dickel, professor da Escola Industrial Brotero.

⁶⁶² Projeto aprovado em 1906, o edifício entrou em funcionamento em 1910.

⁶⁶³ Num terreno cedido pelo município com a condição de criar a sede da Associação e uma escola de formação, caso contrário os terrenos e as construções reverteriam para o município.

implantada na frente do lote, mas recuada, sendo construído um muro com um metro de altura e gradeamento a limitar o lote.

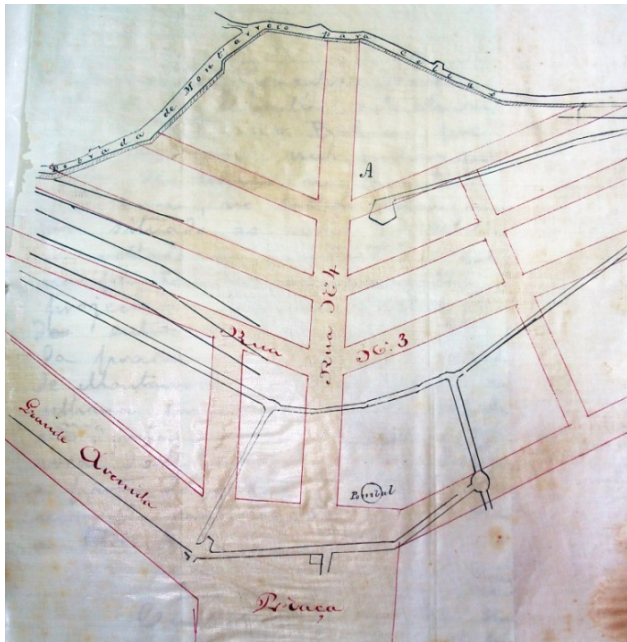


fig. 52 – s/n, “Planta de proposta de compra de terreno na Quinta de Santa Cruz” , 15 de janeiro de 1886 [Diversos. Maço III (Coimbra: AHMC/B15/3)] Visível a rua perpendicular à praça em direção a Montes Claros



fig. 53 – s/n, “Planta de Terrenos vendidos para edificações segundo deliberação da camara em sessão de 30 de junho de 1893”. [Diversos Maço III, proc.20 (Coimbra: AHMC/B15/3), doc. 1] Visível a substituição da perpendicular à praça em direção a Montes Claros, por uma nova rua que parte do vértice nordeste da praça (atual rua Tenente Valadim)

Durante o longo processo de execução o plano sofreu algumas adaptações, essencialmente devido à topografia difícil, como aconteceu nas ruas a norte da praça D. Luís, onde o traçado simétrico foi redesenhado adaptando-se à topografia.⁶⁶⁴

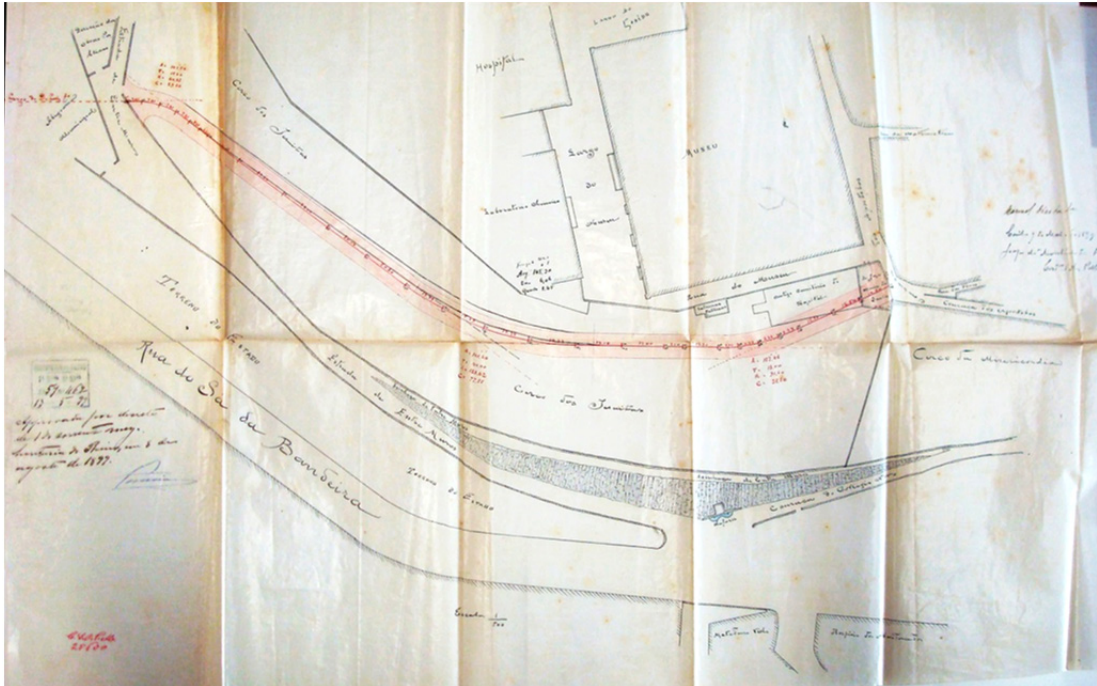


fig. 54 – Joaquim Monteiro de Figueiredo, [“Planta da Rua do Cerco dos Jesuítas”], 9 de maio de 1899, [Diversos Maço III (Coimbra: AHMC/B15/3)]

O mesmo parece ter sucedido nas ruas de ligação a outras ruas existentes como no caso da ligação ao Bairro de Montarroio ou na ligação entre a Av. Sá da Bandeira a Rua da Cerca dos Jesuítas⁶⁶⁵, projetos só estabilizados em 1899. Entretanto nos limites da quinta foram comprados alguns terrenos de forma a permitir as ligações a

⁶⁶⁴ Na citada planta da rede de saneamento da cidade, as ruas a norte da Praça D. Luís aparecem com um traçado simétrico ao lado sul, assim como no documento apresentado na fig. 52, no entanto nas plantas posteriores e no traçado atual esta simetria perdeu-se, visto que a rua perpendicular à praça em direção a norte nunca foi aberta. Em sua substituição surgiu a atual Tenente Valadim que se adapta à topografia e a um caminho preexistente.

⁶⁶⁵ Esta rua pensada desde 1864 teve uma concretização muito difícil. Em 1887, o Governo expropriou à Câmara os terrenos situados entre a Rua de Entre os Muros e o Largo D Luís para instalar a 4ª Região Agronómica e Estação Chimico Agrícola, quatro anos depois o decreto de 29 de outubro de 1891 extinguiu a referida Região Agronómica e foi ali instalada a Direção de Obras Públicas do Distrito. A partir de 1893, o município procurou reaver os terrenos para a construção do boulevard e para a Rua de Cerca dos Jesuítas, contudo as negociações foram muito longas e só tiveram efeito depois do município ter cedido o terreno do antigo Matadouro para a implantação do edifício da Manutenção Militar. “Representação de 29 de novembro de 1893”, “Representação de 10 de maio de 1899” e “Representação de 26 de outubro de 1899”. *Representações ao Rei e às Cortes. 1893-1907* (Coimbra: AHMC/B34/38) fls. 16, 30v, 35v-37. Manuel Dias da Silva, *Relatório sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1899*. (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1900),38 e “Carta de lei, 15 de junho de 1864”, COLP, ano 1864 (1865):249.

ruas preexistentes, como a compra da Quinta da Rainha, em fevereiro de 1893, ou o pedido de cedência de uma parcela de terreno da Penitenciária em janeiro de 1895⁶⁶⁶.

No início do século XX o plano estava quase concretizado.⁶⁶⁷ O Matadouro foi implantado o limite norte da Quinta e inaugurado em 1897.⁶⁶⁸ O mercado foi ampliado e construído o Pavilhão do Peixe segundo projeto de 1901 da autoria do arquiteto Silva Pinto⁶⁶⁹. A estrada de ligação a Celas foi aberta através da rua Lourenço de Almeida Azevedo. O Jogo da Bola, renomeado Parque de Santa Cruz (hoje Jardim da Sereia) passou a ser utilizado por toda a população, que elegia aquele espaço para a realização de várias festas populares⁶⁷⁰. O parque infantil foi construído na década de trinta, junto à praça D. Luís e denominado *Ninho dos Pequeninos*.⁶⁷¹ As águas da quinta foram canalizadas e conduzidas para o chafariz do

⁶⁶⁶ Solicitada na “Representação de 24 de janeiro de 1895” *Representações ao Rei e às Cortes.1893-1907...*,fls. 16v-17v.

⁶⁶⁷ A partir de 1899, o presidente Manuel Dias da Silva deu um grande impulso na construção dos novos arruamentos. Estudaram-se e abriram-se as ruas a norte da Praça da República, definiu-se o traçado da Avenida Sá da Bandeira e estudou-se a Rua de Tomar, em parte implantada em terrenos da Penitenciaria. Manuel Dias da Silva, *Relatório...*1902, 52-54.

⁶⁶⁸ Em 1895, depois de escolhido um terreno junto ao limite norte da Quinta, foi aberto, a 18 de julho, concurso para a construção e concessão do matadouro. A 26 de dezembro foi aprovado o projeto proposto por Guilherme Augusto Barreiros Cardoso e as obras iniciam-se quatro dias depois. A 23 de Maio de 1897 foi inaugurado e entrou em funcionamento com uma concessão por 65 anos. J. Pinto Loureiro, *Anais do Município 1870-1889...*

⁶⁶⁹ Na sessão de 6 de fevereiro de 1884 a vereação mandou levantar as plantas para o alargamento do mercado desconhecem-se quais as obras realizadas, contudo, entre 1884 e 1891, foram orçadas todos os anos valores entre os 400\$000 e 1000\$000 réis para estas obras. Em 1893 retomando a discussão sobre a localização do mercado apresentou-se um novo projeto para o Largo da Sota, mas que mais uma vez não teve execução. Já no século XX retomou-se a reforma do mercado com a construção do pavilhão para a venda de peixe construído entre 1905 e 1907 e em 1908 o arquiteto Silva Pinto apresentou também o Projeto de Ampliação Geral do Mercado, que foi aprovado a 11 de fevereiro de 1909 mas que não chegou a ser construído. Foram feitas apenas pequenas obras pontuais de beneficiação do existente. *Registo de Orçamentos.1883-1899* (Coimbra: AHMC/B28/28), s/n. e “Relatorio da Comissão encarregada de estudar os melhoramentos do mercado datado de 24 de Dezembro de 1896”, *Repartição de Obras Municipais*, Pasta 36, processos 2 e 3(Coimbra: AHMC/B50),Doc. 4 e 7.

⁶⁷⁰ A Câmara Municipal foi alvo de várias críticas no início do século XX, por permitir a realização de arraiais no Jardim de Santa Cruz que conduziam inevitavelmente a atos de vandalismo sobre o espaço. Em 1919 o jardim foi alvo de uma intervenção de restauro, para reparo dos azulejos, de bancos e muros de pedra, foi também construído o muro de vedação para a rua, segundo projeto apresentado a 25 de julho de 1916 pelo Presidente do Conselho de Arte e Arqueologia, Dr. Júlio Henriques. “Projecto e orçamento da Quinta de Santa Cruz” *Diversos*, Maço III. (Coimbra: AHMC/B15/3) Para mais sobre atos de vandalismo, veja-se: Conselho de Arte e Arqueologia. *O Conselho de Arte e Arqueologia em defesa do Parque de Santa Cruz*. Coimbra: Tipografia União, 1920.

⁶⁷¹ Construído graças à ação de Bissaya Barreto. Sobre esta obra veja-se Ricardo Jerónimo de Azevedo e Silva, “Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto” (tese de doutoramento, Coimbra, faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013).

largo da cadeia. Em 1906,⁶⁷² após anos de contínuos aterros, foi finalmente concluído e ajardinado o boulevard com 62 metros de largura e 378 metros de comprimento, peça chave do Plano de Melhoramentos e ícone do urbanismo do século XIX.

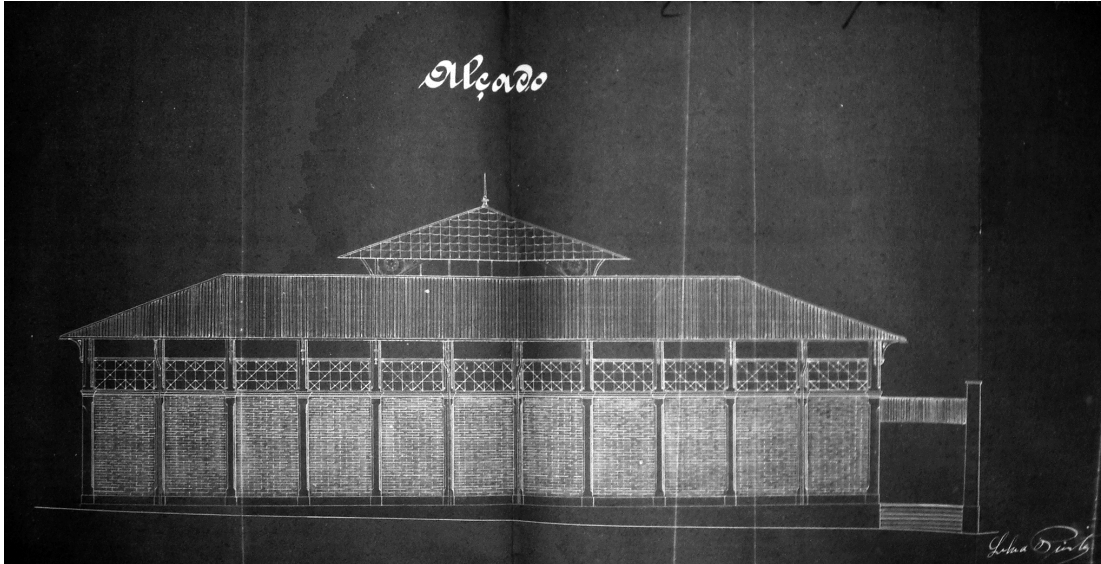


fig. 55 – Silva Pinto, *Alçado*[do Pavilhão de peixe], 1905 [*Repartição de Obras Municipais, Pasta 36* (Coimbra: AHMC/B50)]

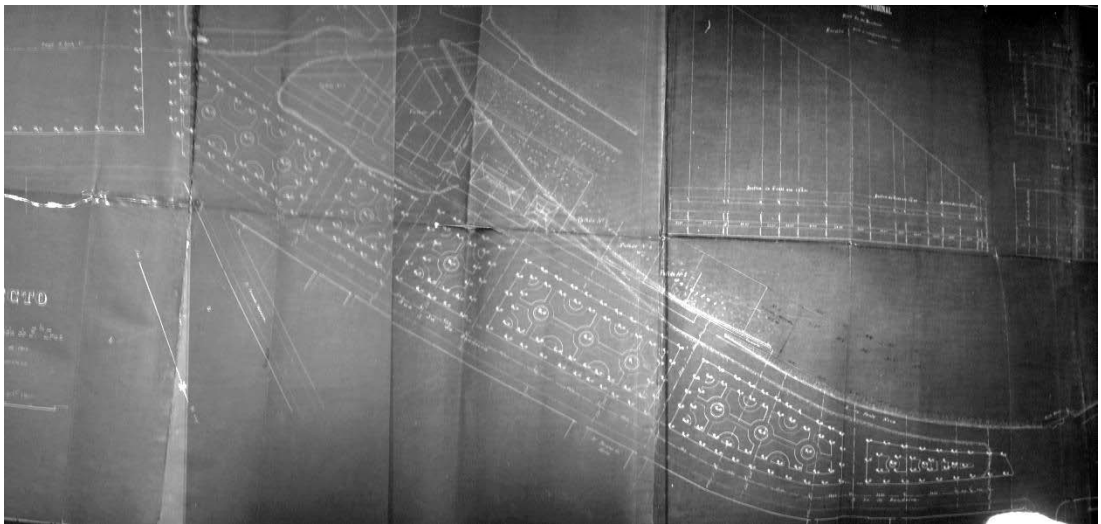


fig. 56 – Extrato da Planta e Perfis dos desenhos de António Heitor “Projeto para a construção da Avenida de Santa Cruz”, 4 de maio de 1906 [*Diversos, Maço III* (Coimbra: AHMC/B15/3)]

⁶⁷² A cedência dos terrenos ocupados pela Direção de Obras Públicas do Distrito de Coimbra só se realizou em 1900, no mesmo ano em que o Jardineiro-Chefe do município de Lisboa, João Silva, foi contratado para estudar o aformoseamento do Largo D. Luiz e a ampliação da avenida Sá da Bandeira. No ano seguinte o Ministério do Reino aprovou o alteamento da vala que separava a Avenida e a rua de Entre-Muros e as obras foram arrematadas em julho desse mesmo ano. A 2 de agosto de 1906, foi, finalmente aprovado o plano definitivo do boulevard, apresentado pelo chefe da Repartição de Obras Municipais, o condutor António Heitor. “Projecto e orçamento para a construção da Avenida Quinta de Santa Cruz.” *Diversos, Maço III*. (Coimbra: AHMC/B15/3)

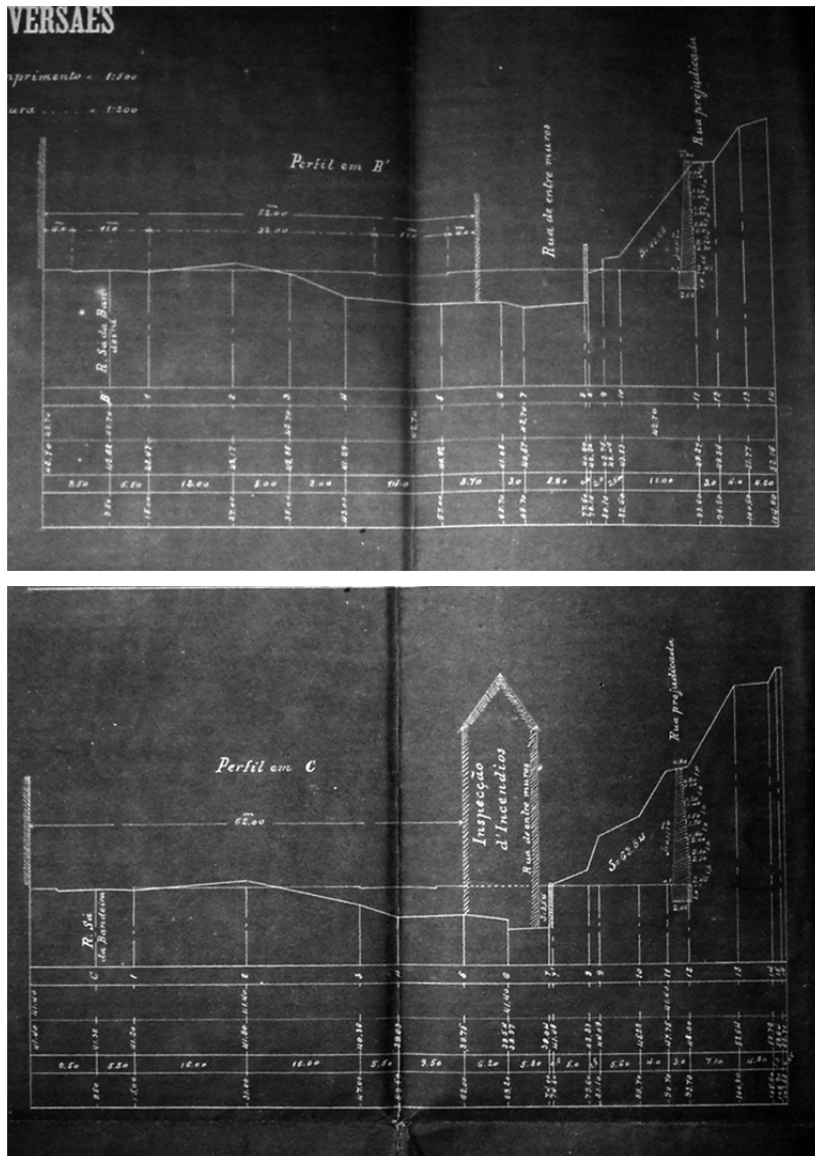


fig. 57 – Extratos da Planta e Perfis dos desenhos de António Heitor “Projeto para a construção da Avenida de Santa Cruz”, 4 de maio de 1906 [Diversos Maço III (Coimbra: AHMC/B15/3)]

Este processo de planeamento e de construção do primeiro plano de expansão da cidade consubstancia uma tomada de consciência das possibilidades de atuação do município. Favorecido pelas reformas administrativas que desde a década de 1870 tinham aumentado a autonomia dos municípios, simplificando os processos de contratação de empréstimos⁶⁷³ e o lançamento de contribuições, a par de uma maior

⁶⁷³ O código administrativo de 21 de julho de 1870 previa a contratação pelos municípios de empréstimos de determinados valores sem necessidade de tutela do Governo. Embora a maioria dos artigos deste código tenha sido revogada ainda antes de entrar em vigor, os artigos referentes à contratação de empréstimos não

dotação de pessoal técnico nos distritos, o município de Coimbra empreendeu, entre as décadas de 1870 e 1900 um conjunto concertado de ações que transformaram radicalmente a morfologia da cidade. Mas fundamentalmente esta atuação aliando o desenho urbano do plano de expansão, aos meios para a sua concretização (financeiros e regulamentares) constituiu o despontar de uma nova forma de planeamento urbano em Coimbra.

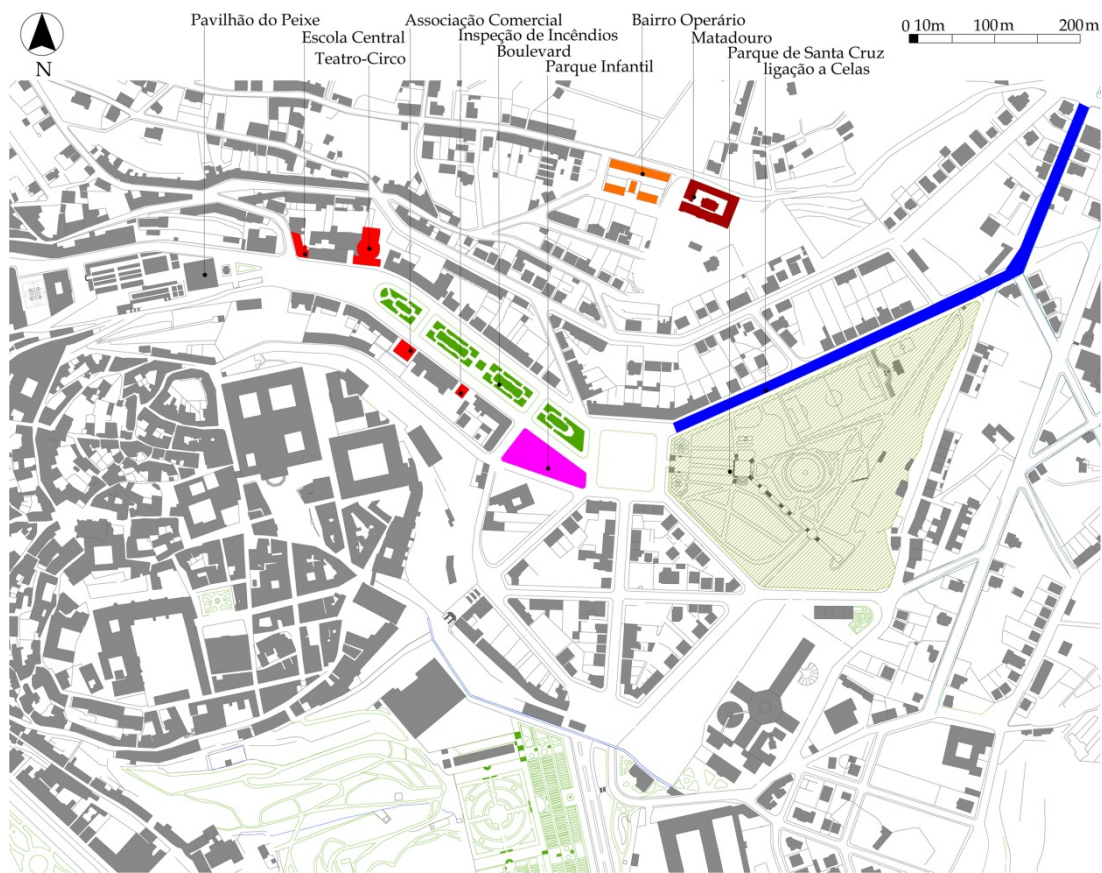


fig. 58 – Planta de reconstituição da execução do Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz a partir do levantamento da cidade de 1934.

foram revogados, como veio a ser esclarecido e posto em prática pelo decreto de 1 de abril de 1871. “Decreto, 11 julho de 1870”, *COLP*, ano 1870 (1871): 397 e “Decreto, 1 de abril de 1871”, *COLP*, ano 1871 (1872): 133.

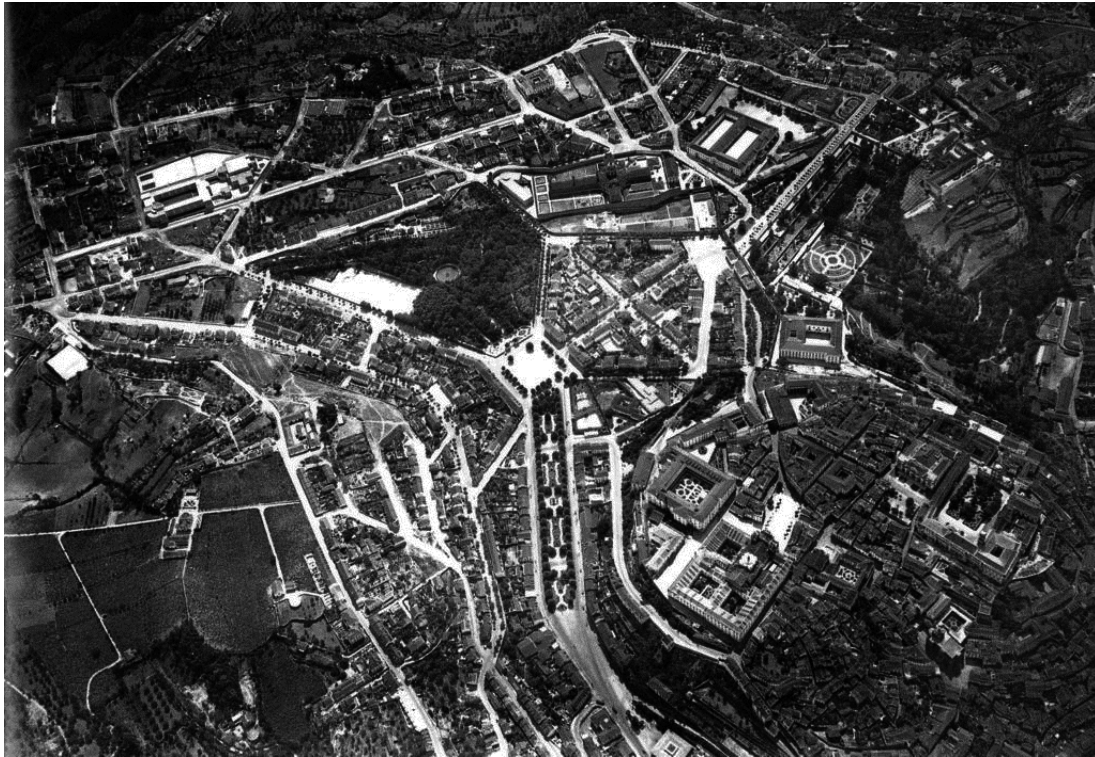


fig. 59 – Fotografia vertical do Bairro de Santa Cruz em 1934. [Lisboa: Arquivo Histórico das Forças Armadas]

Capítulo 6. As modernas redes de infraestruturas e a emergência dos Serviços Municipais

“O gráu da civilização de um povo mede-se hoje pelo conjunto de medidas e de serviços, proprios a facilitar-lhe não só o seu aperfeiçoamento intellectual, mas tambem o physico. Se a par da educação moral e intellectual se não curar da physica, um povo assim abandonado irá sucessivamente degenerando e marchará a passos largos para a sua aniquilação.

D’entre todos os serviços, que mais interessam physicamente uma cidade, occupam o primeiro logar aquelles que têm por fim dar-lhe bom ar para respirar, e boa agua para beber, podendo considerar-se o uso abundante das aguas como o primeiro elemento para a limpeza e boa hygiene.”⁶⁷⁴

A consciência dos novos instrumentos e meios de planeamento, não teve apenas como consequência a transformação do tecido urbano. Para além das novas avenidas, amplamente ventiladas e insoladas, havia a necessidade de dotar toda a cidade com água em abundância, melhor meio de purificação das cidades e das populações. Como referimos, uma das razões para a compra da Quinta de Santa Cruz foi a sua riqueza de água que rapidamente foi canalizada para o chafariz do largo da Cadeia.

A par deste aproveitamento, as novas ruas do Bairro foram projetadas seguindo os modernos princípios de planeamento. Assim, a largura das novas ruas, para além de permitir a fácil circulação, permitia implantar no subsolo a canalização para a iluminação a gás, para os esgotos e a para a distribuição de águas. Este cuidado com as infraestruturas não teria surgido se não fosse a existência de um já longo e complexo processo para a implantação de uma moderna rede de abastecimento de águas a partir do Mondego por meios mecânicos.

⁶⁷⁴ Adolpho Loureiro, “O projecto de abastecimento d’aguas de Coimbra”, *O Instituto*, 27 (1880): 207.

6.1. Abastecimento e canalização da água do Mondego

A iniciativa de dotar a cidade de uma moderna rede de abastecimento de águas a partir do Mondego surgiu em 1865, graças ao médico António Augusto da Costa Simões, antigo Presidente da Câmara. Dois anos antes, *O Instituto* tinha publicado a análise da água das principais fontes da cidade e do rio, efetuadas pelo professor Francisco António Alves⁶⁷⁵ que concluía:

*“Para bebida devia preferir-se a agua do rio e a da fonte do Cidral. Convinha construir poços a certa distancia do rio, que por filtração dos terrenos recebessem a agua d’elle, tendo no fundo grossa camada d’areia para a tornar mais límpida, mormente durante as cheias do Mondego. D’estes poços poderia elevar-se a agua por meio de bombas e reservatórios, que tornassem mais commoda a sua distribuição pelos habitantes de grande parte da cidade”*⁶⁷⁶

No seguimento deste estudo, Costa Simões médico experiente e ciente da importância deste melhoramento urbano para a saúde pública, enquanto realizava uma viagem de estudo pela Europa apresentou à Câmara Municipal os “seus offercimentos para tratar em Paris de um projeto de abastecimento d’agua para esta cidade.”⁶⁷⁷ Para estudar este projeto, recorreu ao engenheiro Louis-Charles Mary,⁶⁷⁸ e no início do ano de 1866, já em Coimbra, apresentou à nova vereação o *projeto de abastecimento de água à cidade aproveitando as águas do rio*, mas na mesma data a vereação preferiu adicionar à rede existente, as águas da Quinta dos Sardões,

⁶⁷⁵ Professor da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra, fundador do gabinete de anatomia patológica.

⁶⁷⁶ Francisco António Alves, “Hydrologia”, *O Instituto*, 10 (1862), 234.

⁶⁷⁷ A primeira carta dirigida ao “Conde de Canas, tinha a data de 23 de julho de 1865” Na sessão de 17 de Novembro de 1865, a vereação aceitou a proposta. A. A. da Costa Simões, *Construcções Hospitalares (noções geraes e projectos) com referências aos Hospitales da Universidade*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890), 377. “Sessão, 17 de Novembro de 1865”, *Vereações*, 88, 1863-1865 (Coimbra: AHMC), fls. 175v.

⁶⁷⁸ Louis-Charles Mary era na época a “auctoridade mais considerada em projectos de abastecimento d’aguas (...) Foi Mary o auctor do projecto para o abastecimento d’aguas de Lisboa; e também foram d’elle projectos semelhantes relativos á cidade de Trois, á de Barcelona o outras mais, incluindo a do Porto-alegre no Brazil.” A. A. da Costa Simões, “Abastecimento d’ Aguas em Coimbra. Difficuldades que retardaram o abastecimento d’aguas em Coimbra”, *O Instituto*, 38, (1891),341. Sobre a bibliografia deste engenheiro e o projeto de Lisboa ver Paulo Oliveira Ramos, *O projecto de Louis-Charles Mary para distribuição de água na cidade de Lisboa, 1856*. Lisboa: EPAL, 2011).

em Celas, e talvez por esta razão ou por outros constrangimentos⁶⁷⁹ a questão da nova rede de abastecimento de águas foi sendo esquecida.

Só em 1870, sob a presidência de Anthero Augusto Marques de Almeida Araújo Pinto, foi aberto o primeiro concurso para o projeto e construção de uma rede de abastecimento de água a partir do rio.⁶⁸⁰ Surgiram duas propostas, a primeira apresentada por Costa Simões em parceria com o Cândido Xavier Cordeiro⁶⁸¹, a segunda de Louis Penny de Londres. A escolha recaiu sobre a primeira mas dificuldades na criação de uma companhia com capacidade financeira para construir a obra, levaram à rescisão do contrato em novembro seguinte.⁶⁸² Foi aberto novo concurso e voltou a ser assinado contrato provisório com Costa Simões e Xavier Cordeiro, no dia 13 de agosto de 1873,⁶⁸³ mas novamente não se conseguiu mobilizar investidores⁶⁸⁴ e este segundo contrato acabou por caducar, permanecendo a cidade sem um serviço de abastecimento de água potável. Embora

⁶⁷⁹ A nova vereação que se seguiu presidida pelo visconde de Monte-São esteve durante todo o mandato muito empenhada na questão da localização do mercado razão pela qual parece ter esquecido o abastecimento de água à cidade. Seguiu-se a vereação de Raimundo Venâncio Rodrigues que pouco interesse revelou quanto a este assunto preferindo explorar as minas de Celas. De ressaltar que este presidente foi responsável por grande parte das obras de alteamento dos cais e pelas obras de alargamento da rua de Coruche, que tinham sido delineadas durante a presidência de Costa Simões. A. A. da Costa Simões, *Construções Hospitalares ...*, 379

⁶⁸⁰ Na sessão de 5 de junho de 1868 a vereação temporariamente presidida pelo vice-presidente Araújo Pinto deliberou contratar o engenheiro francês para finalizar o projeto, todavia, perante os avultados honorários solicitados por este técnico, a vereação decidiu abrir um concurso para o projeto e construção da rede. Mas a vereação que lhe sucedeu em Janeiro, não deu desenvolvimento ao processo, preferindo continuar as diligências para o aproveitamento das águas da Quinta dos Sardões, cujo acordo foi estabelecido a 26 de abril desse ano. No ano seguinte com Araújo Pinto novamente na presidência da Câmara Municipal, retomou-se o processo da rede de abastecimento de água e a 31 de maio 1870 e foi finalmente aberto o concurso para o novo abastecimento de água a partir do Mondego.

⁶⁸¹ O engenheiro Cândido Xavier Cordeiro foi aluno do engenheiro Mary em Paris quando Costa Simões começou as negociações e foi sempre o interlocutor entre o médico, já em Coimbra, e o engenheiro francês em Paris. A participação de Costa Simões como concorrente terá surgido depois de um pedido do próprio presidente Araújo Pinto, seu amigo pessoal, para que dirigisse uma companhia capaz de dar andamento à obra. A. A. da Costa Simões, *Construções Hospitalares ...*, 378.

⁶⁸² Obteve a aprovação da Câmara Municipal na sessão de 6 de setembro de 1870 e do Ministério do Reino a 10 de junho de 1871. A 27 de janeiro do ano seguinte, foi assinado e publicado pela Carta de Lei de 15 de maio de 1872, mas rescindido logo a 14 de Novembro desse ano.

⁶⁸³ Concurso publicado no Diário do Governo de 10 de Dezembro de 1872. Para além da proposta de Costa Simões e Cândido Xavier Cordeiro, apresentou proposta Carlos Luís Gubian, do Porto. A seleção das propostas decorreu a 26 de maio de 1873.

⁶⁸⁴ Na época a única empresa de águas a funcionar em Portugal, era a Companhia das Águas de Lisboa que lutava com grandes dificuldades financeiras devido à falência da companhia anterior. Costa Simões procurou o apoio desta Companhia e depois da Companhia Geral Agrícola Financeira. Com esta última ainda entrou em acordo mas era necessário que a Câmara Municipal também entrasse na construção e na exploração com um terço dos capitais, proposta que contra tudo o que seria de esperar foi recusada pela edilidade.

todos reconhecessem a sua urgência, “Limitavam-se todos ao reconhecimento d'aquella incontestavel verdade, e á aspiração de que, em um futuro mais ou menos distante, fosse convertida em factos.”⁶⁸⁵

Efetivamente a sua concretização ainda estava distante. Depois destas tentativas, Costa Simões, enfrentando graves carências de águas no Hospital de que era diretor, pediu apoio ao diretor do Jardim Botânico, Dr. Júlio Henriques e em conjunto solicitaram ao engenheiro Adolfo Ferreira Loureiro, *Director das Obras de Melhoramento do Mondego e Barra da Figueira*, um projeto para abastecer com água do rio, os Hospitais, o Jardim Botânico e os restantes estabelecimentos da Universidade.

Este engenheiro, confrontado com a proposta e reconhecendo a urgência deste serviço público para servir toda a cidade desenvolveu um projeto que poderia, contando com o patrocínio do Governo, ser facilmente alargado a todo núcleo urbano. O projeto, apresentado em 1 de abril de 1876, foi enviado ao Ministério do Reino que tutelava os Hospitais e a Universidade, mas não colheu aceitação do ministério de onde nunca obteve resposta.

Entretanto, durante uma nova viagem a Paris, Costa Simões conseguiu estabelecer uma parceria com o empresário francês, Hermann Lachappelle, que se responsabilizava pelo fornecimento de todas as máquinas e tubagens. Com a capacidade de criar finalmente a necessária *Empreza das Águas de Coimbra*, Costa Simões solicitou o alargamento do projeto de Adolfo Loureiro para fornecer toda a cidade e o novo contrato com o município foi assinado a 28 de fevereiro de 1879. A revisão do projeto para abastecer a cidade inteira tinha, contudo, quase triplicado o orçamento inicial e Costa Simões foi obrigado a trespassar o contrato a 3 de junho de 1881 para o engenheiro industrial inglês James Easton.⁶⁸⁶ Mas, mais uma vez, o processo não foi linear, este concessionário depois de ter executado os estudos finais

⁶⁸⁵ Adolpho Loureiro, “O projecto de abastecimento d'aguas...”, 203.

⁶⁸⁶ O trespassse foi aprovado pela Carta de Lei de 27 de julho de 1882 e publicado no Diário de Governo nº 177 de 9 de Agosto. Esta casa industrial tinha sido responsável pelo abastecimento de águas de Rouen e d' Anvers e pela elevação de águas de irrigações no Egito, na época estava em negociações para o abastecimento de águas à cidade de Sevilha. Adolpho Loureiro, “O projecto de abastecimento d'aguas...”209.

da rede, confrontado com a sua pequena dimensão, recusou-se a assinar o contrato definitivo “sem a conclusão da rede de esgotos.”⁶⁸⁷ Depois de uma série de tentativas e muitas divergências, em 1887 o contrato com o concessionário inglês foi rescindido.⁶⁸⁸

Vinte e dois anos depois de iniciado o processo, a distribuição de água mantinha-se com graves prejuízo para a cidade que continuava a depender da água de fontes e nascentes.⁶⁸⁹ Até que a Câmara Municipal presidida por João José Dantas Souto Rodrigues⁶⁹⁰, encetou uma nova e decisiva fase, não só para o abastecimento de água, mas para o futuro da cidade. Fruto também do amadurecimento do papel da administração municipal na construção da cidade e da experiência de construção do novo Bairro de Santa Cruz, o município resolveu assumir a responsabilidade da execução deste melhoramento e empreender com os seus próprios meios a construção da nova rede de captação e distribuição de água a partir do Mondego.

O município de Coimbra tornou-se assim pioneiro⁶⁹¹ na administração municipal ao assumir o papel reservado às companhias privadas, consideradas na época o único

⁶⁸⁷ Segundo Costa Simões, em junho de 1882, pouco depois de assinado o trespasse, chegou a Coimbra o engenheiro João de Sancta Maria para completar e verificar os projetos existentes. A 5 de dezembro seguinte, James Easton propôs-se estudar e levar a cabo, também, o projeto de esgotos, proposta que a Câmara Municipal aceitou por ofício de 14 de dezembro. A 18 de fevereiro de 1882, Costa Simões recebeu a versão definitiva do projeto de águas e entre 5 de julho e 3 de agosto o projeto de esgotos elaborado pelo engenheiro George Higgin. Mas a 13 de outubro o engenheiro Friend encarregue das obras do abastecimento de águas recusou-se a assinar o contrato com o município sem ter também assegurada a obra dos esgotos. Já antes, em Fevereiro de 1882, James Easton tinha mostrado interesse numa concessão para a construção em ferro de um novo matadouro e de um mercado na Alta. Na realidade a obra de Coimbra era demasiado pequena para este empresário que sem mais obras na cidade perdia o interesse neste investimento. A.A. Costa Simões,, *Construções Hospitalares...*, 368.

⁶⁸⁸ A escritura de rescisão data de 21 de Setembro de 1887. José Pinto Loureiro, org., *Anais do Município de Coimbra (1870-1889) ...*,251.

⁶⁸⁹ Numa tentativa de minorar as faltas de água solicitou-se ao Governo a cedência de água do Mosteiro de Celas. “Representação de 22 de agosto de 1883”, *Representações ao rei e às Câmaras. 1881-1892* (Coimbra: AHMC/B34/37)fls.12.

⁶⁹⁰ No ofício nº 1018 de 21 de agosto de 1886 enviado ao Ministério das Obras Públicas Comércio e Industria, o presidente questionava se em caso de rescisão do contrato com James Easton, o município gozaria das isenções de impostos concedidas ao empresário inglês e promulgadas pela lei de 27 de julho de 1882, uma vez que o município ponderava construir este melhoramento. “Ofício nº 1018 de 21 de agosto de 1886”, *Obras Publicas. 1865-1920* (AUC/ GCC/ILFS/E12/990) s/n.

⁶⁹¹ Em Lisboa, entre 1866 e 1867, depois do governo ter rescindido o contrato com a companhia concessionária da rede de águas, levantou-se um debate sobre a melhor forma de gestão do abastecimento de água. De acordo com os trabalhos de uma comissão técnica nomeada em 1863 para analisar a melhor solução para o abastecimento de águas o melhor seria a municipalização como forma de assegurar a moderação do preço, a qualidade do serviço e a cobertura. No entanto na época a administração municipal carecia de

meio de levar a cabo a construção e exploração dos novos serviços urbanos. Neste sentido, o novo presidente, Luís da Costa e Almeida, depois de conseguir a rescisão do anterior contrato, continuou a estratégia de Souto Rodrigues e solicitou a Adolfo Loureiro que revisse o seu plano⁶⁹² e o orçamento para o abastecimento de águas a partir do rio. Em setembro desse mesmo ano foi aberto o concurso e a adjudicação das obras de canalização, fornecimento e instalação de máquinas para o abastecimento de água, foi feita no dia 5 de janeiro do ano seguinte a Eugène Béraud.⁶⁹³

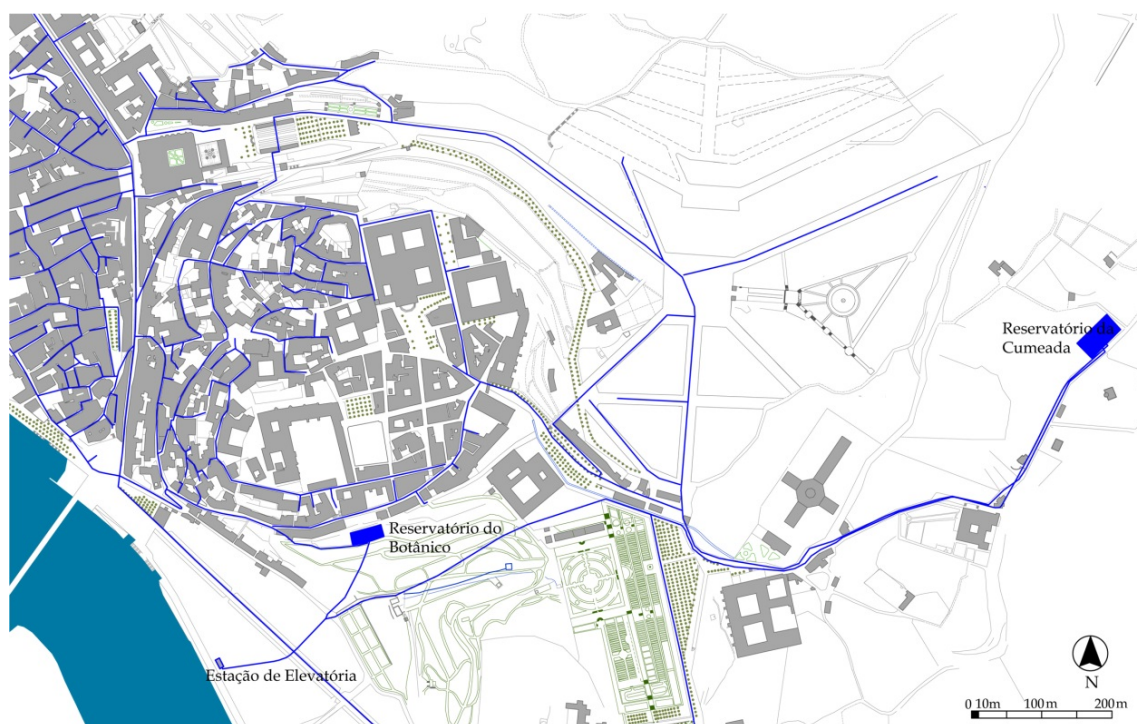


fig. 60 – Planta de reconstituição da rede de captação e distribuição de águas a partir do Mondego no início da década de 1890.

organização, meios técnicos e financeiros e o Governo acabou por assinar a concessão definitiva com a Companhia das Águas de Lisboa em 1867. Alvaro Ferreira da Silva e Ana Cardoso de Matos, “The Networked City: Managing Power and Water Utilities in Portugal, 1850s-1920s”, *Business and Economic History on-Line*, 2(2004): 21-23.

⁶⁹² Este plano de 1879 tinha sido a base da concessão de 28 de fevereiro de 1879 e esteve na base do trespasse à empresa inglesa a 3 de junho de 1881. No entanto esta empresa desenvolveu e pormenorizou este projeto que foi aprovado pela Câmara Municipal com o apoio do engenheiro Adolfo Loureiro. É de deduzir que a revisão solicitada em 1887 incidisse em rigor, sobre esta versão definitiva, já mais pormenorizado e que estaria na posse da Câmara Municipal, como aliás conseguimos comprovar pela existência no AHMC de um desenho, aqui figura 63.

⁶⁹³ O projeto tinha sido aprovado a 9 de setembro e o concurso aberto a 28 de outubro de 1887. A. A. da Costa Simões, “Abastecimento d’ Aguas em Coimbra...”, 427.

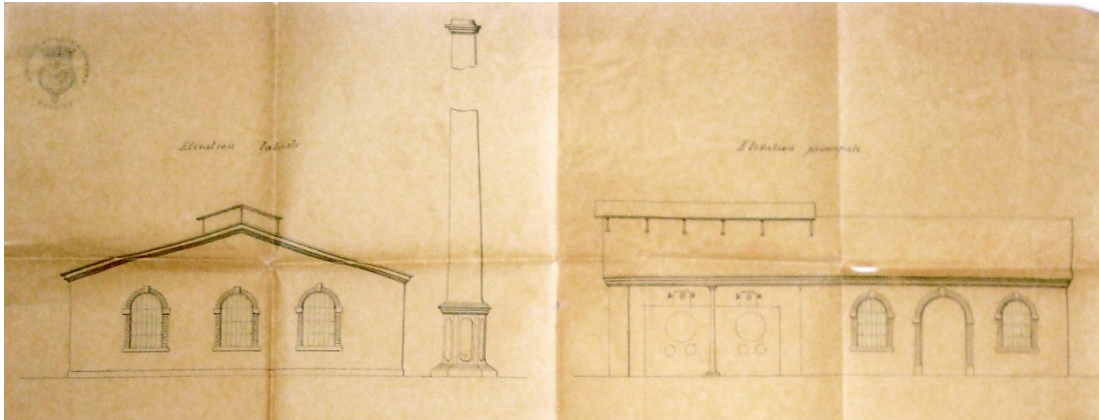


fig. 61 – Fragmento de [Louis-Charles Mary], “Ville de Coimbra, Avaint-Project de distribution d’eaux. Type de Station des Pompes”, [1866] [Diversos, IV (Coimbra: AHMC/B15/4)]



fig. 62 – Imagem atual da antiga estação de captação de água, hoje transformada em Museu da Água.

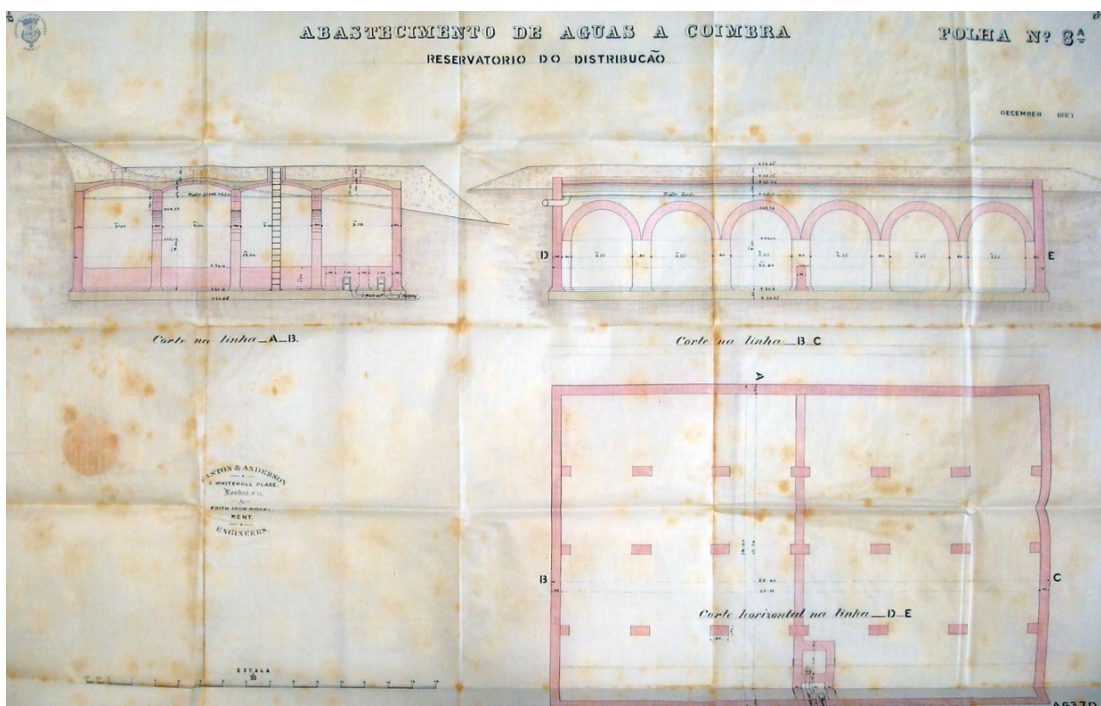


fig. 63 – Easton & Anders engineers, “Abastecimento de Aguas a Coimbra. Reservatório de Distribuição” [1866] [Diversos, IV (Coimbra: AHMC/B15/4)]



fig. 64 – Imagem atual da entrada do reservatório do Botânico

As obras da captação e dos depósitos iniciaram-se em março desse mesmo ano e no ano seguinte estavam concluídas.⁶⁹⁴ Nove anos depois da cidade de Lisboa⁶⁹⁵ e três anos depois da cidade do Porto também Coimbra começou a abastecer a cidade a partir do rio e pelas novas técnicas mecânicas. A água era captada no Mondego, elevada a partir de uma estação elevatória para dois reservatórios, um no Jardim Botânico para abastecer a cidade baixa e outro na Cumeada para a cidade alta e o novo bairro de Santa Cruz. Depois da captação e da elevação foi adjudicada a construção das redes de canalizações para os domicílios, de acordo com o

⁶⁹⁴ Segundo *O Conimbricense* as máquinas para a captação começaram a funcionar no dia 9 de fevereiro de 1889 e previa-se que a água fosse elevada pela primeira vez até ao depósito da Cumeada no dia 12 desse mês, mas apenas em Março foi arrematado o fornecimento de material e a execução dos trabalhos para a distribuição de água aos edifícios. Por isso e de acordo com Costa Simões pensamos que as primeiras experiências de elevação de águas para a Cumeada só teriam sido feitas em maio, continuando a ser feitas experiências até agosto. José Amado Mendes corrobora esta data. Donde se depreende que embora a estação elevatória estivesse pronta a funcionar em fevereiro, só em maio depois da rede de distribuição aos edifícios estar pelo menos parcialmente executada é que se iniciou a elevação das águas para o depósito da Cumeada e a distribuição pelos edifícios, embora com várias anomalias que se prolongaram por todo o primeiro ano. A. A. da Costa Simões, *Construções Hospitalares ...*,404. José Amado Mendes, *História do Abastecimento de Água a Coimbra. 1889-1926*, Volume I (Coimbra: Águas de Coimbra e Museu da Água de Coimbra, 2007),30. *O Conimbricense*, nº 4325 (9 de fevereiro de 1889).

⁶⁹⁵Em Paris este método de captação de água era utilizado desde 1782 e em Londres pelo menos desde 1829. O processo de abastecimento de água a Lisboa não foi linear, a primeira utilização do vapor para elevação da água em Lisboa ocorreu precocemente em 1869, mas só em 1880 com a construção da Central dos Barbadinhos para a captação de água do Alviela, o abastecimento normal ficou resolvido ainda que com graves questões na qualidade da água fornecida. Jorge Custódio, "As infraestruturas: os canais de Lisboa", in *Lisboa em Movimento. A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos*, org. Sociedade Lisboa 94 (Lisboa: Livros Horizonte, 1994),98 e Luís Leite Pinto, *Subsídios para a História do Abastecimento de Água da cidade de Lisboa* (Lisboa: Imprensa Nacional. Casa da Moeda, 1972), 159.

regulamento aprovado em Maio de 1889⁶⁹⁶ e pouco a pouco a rede foi-se expandindo por toda a cidade.

No início do século XX o abastecimento chegou ao Calhabé, a Santo António dos Olivais e a Santa Clara,⁶⁹⁷ implicando a construção de um terceiro reservatório em Santo António dos Olivais.⁶⁹⁸ De notar que o projeto de Adolfo Loureiro, de 1887, tinha sido estudado para abastecer um total de 16 mil habitantes com um consumo diário de 100 l/dia, calculado de acordo com a previsão de crescimento de população para os 30 anos seguintes, no entanto o crescimento foi muito mais alto e em 1890 já tinha ultrapassado os 17 mil habitantes.⁶⁹⁹

Depois das experiências falhadas para a criação de uma moderna rede de abastecimento de águas por concessão, o município coimbrão decidiu empreender ele próprio este serviço público fundamental. Na realidade esta experiência começou a fomentar uma nova noção de serviço público que não tem equivalente no país, mas que indubitavelmente teve repercussões noutras cidades.

⁶⁹⁶ Aprovado pela Câmara Municipal a 17 de maio e pela Junta Geral do distrito a 6 de junho de 1889. O regulamento definia que a canalização era feita pelo município às custas dos inquilinos ou proprietários e fixava o uso de contadores aprovados pela Câmara Municipal. No entanto face à dificuldade de muitos proprietários de suportarem as obras de canalização e ao reduzido número de consumidores, o município introduziu uma nova estratégia para captar mais consumidores e a partir de janeiro de 1892, começou a suportar os custos das canalizações mediante um aumento da taxa do metro cúbico da água.

⁶⁹⁷ A canalização para o Bairro de Montes Claros começou a ser construída a 16 de Agosto de 1901, o prolongamento até ao Calhabé teve início a 8 de Janeiro de 1903. Em Agosto de 1904 o município foi autorizado a atravessar a ponte para a distribuição ao bairro de Santa Clara. Finalmente em Julho de 1939 começaram-se os estudos do prolongamento da rede ao Tovim e Chão do Bispo, passando assim a abastecer as principais zonas envolventes da cidade.

⁶⁹⁸ Arrematada a construção na sessão de câmara de 3 de Abril de 1908. O projeto foi elaborado pelo chefe da Repartição de Obras Municipais, António Heitor, a 28 de Fevereiro de 1908. José Amado Mendes, *História do Abastecimento de Água a Coimbra. 1889-1926...*, 47.

⁶⁹⁹ Valor calculado a partir da evolução da população segundo o censo da população de 1878, segundo o qual a população era de 13 369 habitantes, no entanto, no censo de 1890, coincidente com o início da exploração da nova rede de águas, contabilizava 17 329 habitantes, ou seja ultrapassando o valor considerado no projeto de abastecimento, além de apenas considerar as quatro freguesias urbanas de Santa Cruz, São Bartolomeu, Sé Velha e Sé Nova. Esta situação poderia ter inviabilizado o sucesso do empreendimento, não fosse o baixo consumo *per capita*, muito inferior ao projetado por Adolfo Loureiro. De acordo com os estudos de Sobral Cid, entre 1899 e 1900, o consumo não ultrapassava 33,5 litros por habitante. José Sobral Cid, *Coimbra. Demographia e hygiene*, volume 2 (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1902), 160-161.

6.2. Moderna rede de saneamento

"Sob o ponto de vista da limpeza e esgoto é a cidade de Coimbra uma daquelas que indubitavelmente se acha no nosso país em mais extraordinário estado de atraso. Em parte dela, privada de canos, os despejos das respectivas casas são feitos de modo o mais incrível e repugnante, e lançados, mesmo de dia, nas margens do Mondego e arrabaldes da cidade.

*A parte canalizada acha-se em um estado muito mais inconveniente para a salubridade da terra, porque, desaguando todos os canos no rio, foram estes construídos, uns sem secção correspondente ao volume a que deve dar saída; outros sem a conveniente inclinação para a vasão; alguns sem soleira; aquelles com a soleira inferior á estivagem do Mondego, de onde resulta conterem um deposito, que jamais se substitue; e todos, finalmente muito mais baixos do que as cheias ordinarias do rio, o que dá logar a que n'esta occasião a primeira inundação da cidade é feita com as materias retidas no interior dos canos, e refluídas em consequencia do represado das cheias."*⁷⁰⁰

Para além de uma rede de distribuição de águas, a cidade carecia com a máxima urgência de um sistema de saneamento moderno. Em especial na cidade baixa que com a subida das águas do rio recebia o refluxo das águas dos canos de esgoto, carregados de águas pestilentas. O município procurava com intervenções pontuais melhorar esta situação, empreendendo praticamente todos os anos obras de reparação ou continuação dos canos existentes. Paralelamente, criou posturas impedindo o despejo de águas diretamente na via pública, reservou áreas da cidade para montureiras e providenciou um serviço regular de lavagem de ruas e depósitos móveis de despejos espalhados pela cidade⁷⁰¹. Embora estas medidas fossem importantes, a rede de canos existente estava mal construída e tornava-se fundamental dotar a cidade de uma nova e eficiente rede de escoamento de esgotos.

Apesar dos perigos para a saúde pública, o desenvolvimento das modernas redes de saneamento foi, por toda a Europa, mais tardio do que a construção das redes de

⁷⁰⁰ Adolpho Loureiro, "Esgoto e saneamento da cidade de Coimbra, *Revista das Obras Publicas e Minas*, XXIV, nº 281-282 (1893):166.

⁷⁰¹ Ver "Regulamento para o serviço de limpeza da cidade de Coimbra", *Posturas e Regulamentos, 1864-1890*, (Coimbra: AHMC/B16/17, 1840). O número destes depósitos ia aumentando com o crescimento da cidade, assim em 16 de junho de 1885 o Governador Civil pedia à Câmara Municipal para colocar um depósito no bairro de Montarroio, outro no de S. Bento e dois na Rua da Alegria.

águas.⁷⁰² Com efeito, o primeiro sistema de esgotos de Londres começou a ser construído em 1859 e terminou apenas em 1865, depois de doze anos de estudos e dependente em grande medida da existência de uma rede de águas abundante. A grande novidade dos sistemas modernos de saneamento foi, precisamente, a dependência da existência de água abundante e explica a pertinência da proposta do concessionário inglês, James Easton quando propunha a construção em conjunto das duas redes⁷⁰³. No entanto, em Portugal a relação entre estas duas redes ainda não tinha ganho o devido relevo e talvez por isso, a pretensão não foi atendida⁷⁰⁴.

Dez anos antes, em 1872, o engenheiro Adolfo Loureiro, ao serviço da Direção de Obras do Mondego, tinha desenvolvido o “Projeto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações”, a que já fizemos referência. Esta obra implicou a construção de dois diques insubmersíveis, um entre o cais das Ameias e o Porto de Pedra e outro na serventia do Arnado, equipados com duas portas auto-motoras que em época de cheias impediam a entrada da água do rio no coletor marginal, implantado entre a Portagem e o Porto dos Oleiros, que com esta obra ficava no interior do referido dique. O projeto previa também um conjunto de obras na restante canalização da cidade a cargo do município, mas que pressupunham o alteamento de parte da Baixa.

⁷⁰² Mais uma vez foi em Inglaterra que se começaram a desenvolver os primeiros sistemas de recolha e tratamento de esgotos, mas foi em França que este assunto obteve mais investigação e conseguiu maior e mais rápida divulgação e aplicação. José Cecílio da Costa, João da Costa Couraça e J. A. F de Madureira Bessa. “Projecto de esgoto e saneamento da cidade de Coimbra”, *Revista Das Obras Publicas e Minas*, XXIV n.º 187-288 (1893) 20 -22. Distinga-se como modernas redes de abastecimento de água as redes de abastecimento, com recurso a meios mecânicos e de distribuição individual, e como modernas redes de saneamento as novas redes também de captação individual, construídas com novos tubos metálicos e com recurso ou não à força mecânica, mas fundamentalmente com a recolha e tratamento dos esgotos antes de serem restituídos às correntes de águas e a possível utilização como fertilizante.

⁷⁰³ Como referimos, segundo Costa Simões, o projeto elaborado pelo engenheiro George Higgin, foi entregue em agosto de 1882, onde teria sido arquivado, contudo, não conseguimos localizar este projeto nem no Arquivo das Águas de Coimbra, nem no Arquivo Histórico Municipal da Câmara de Coimbra. Uma breve descrição do projeto pode ser consultada em A. A. da Costa Simões, *Construções Hospitalares ...*,232.

⁷⁰⁴ Lisboa possuía um sistema de esgotos desde 1880 mas só no século XX foi clarificada a necessidade das redes de águas para um bom sistema de esgotos. Inacio Pimentel, “Relatorio sobre o estudo da rêde de esgotos da Capital”, *Revista das Obras Publicas e Minas*,(1924):110-117.



fig. 65 – P.S. Lopez, “Projeto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfil longitudinal”, 31 de maio 1872 [Consolidações, nº2 (Cioga do Campo: AHARH) nº2]

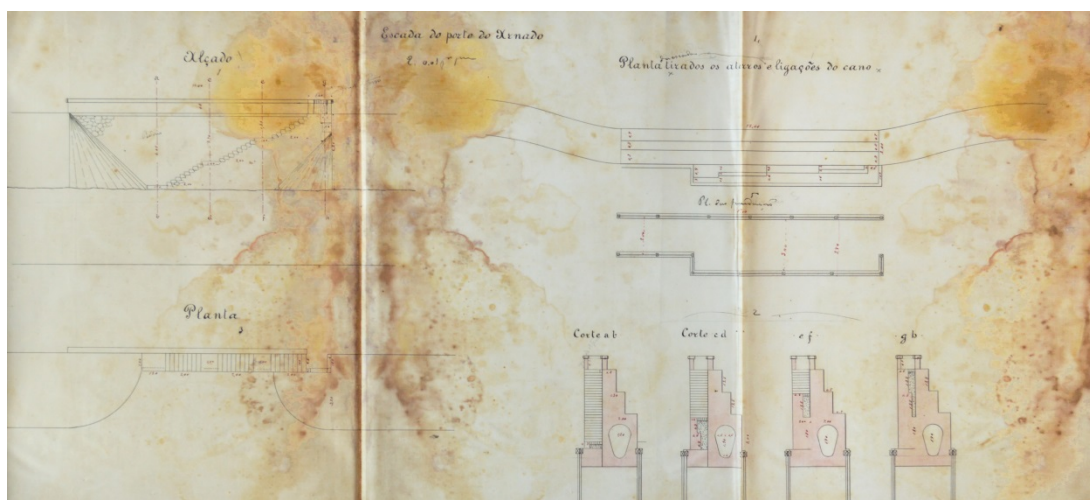


fig. 66 – Pormenor do desenho de P.S. Lopez, “Projeto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfis transversais”, 31 de maio 1872 [Consolidações (Cioga do Campo: AHARH) nº3]

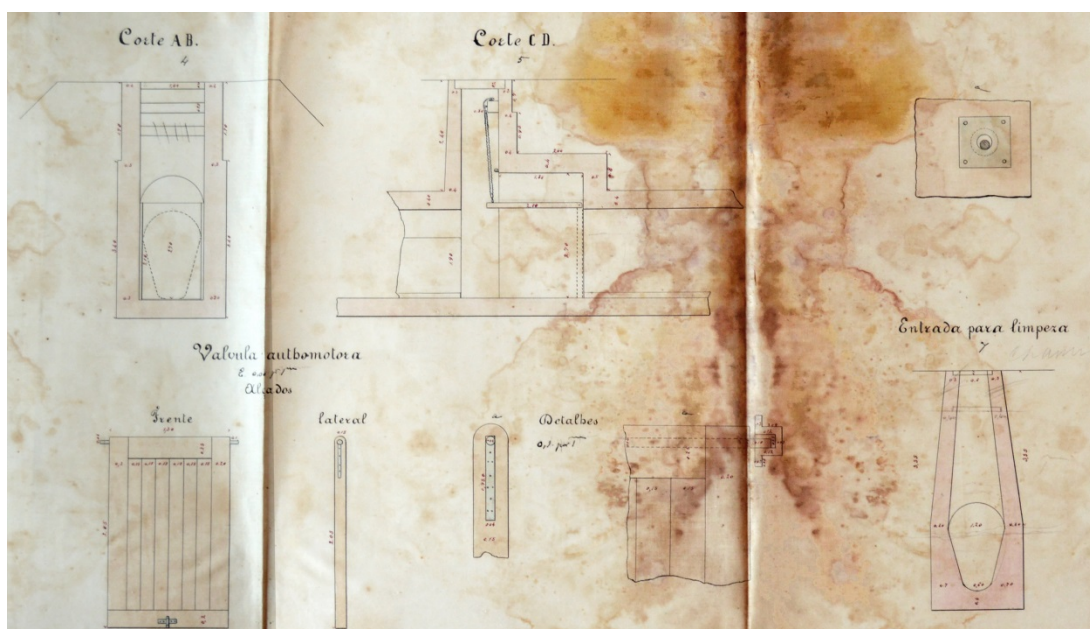


fig. 67 – Fragmento do desenho de P.S. Lopez, “Obras d’arte e acessórios”, 31 de maio 1872 [Consolidações (Cioga do Campo: AHARH), nº4].

Em 1880, o município encarregou o engenheiro municipal, José Cecílio da Costa de estudar uma nova rede de canalizações de modo a “melhorar os existentes e a

construí-los nas ruas onde os não haja.”⁷⁰⁵ Estudo este publicado em *O Instituto*, com o título “Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação”. Prevendo as dificuldades de elevação da cidade baixa, propunha um plano “comum a quer seja ou não alteado o bairro baixo”,⁷⁰⁶ projetava a continuação do dique marginal entre o Arnado e a vala dos Lázaros e fundamentalmente a substituição do coletor existente entre a Portagem e os Oleiros que não tinha a pendente necessária e que estava mal selado deixando entrar as águas do Mondego. Defendia que a solução mais económica para a construção deste coletor seria o alargamento da margem cerca de 3 metros de modo a implantar no interior do novo dique o novo coletor, acresce que sendo uma obra na margem ficaria sob domínio e a expensas da Direção de Obras Públicas do Mondego.⁷⁰⁷ Propunha ainda uma densa rede de condutas que garantiriam o escoamento de todos os edifícios da cidade.

Desconhecemos quais foram as obras realmente realizadas, mas no ano seguinte, o concessionário inglês da rede de abastecimento de água apresentava a sua proposta para a construção de uma rede de esgotos. Ressalve-se que ao contrário do que se passava com as redes de distribuição de água, as redes de esgotos eram construídas por iniciativa e a expensas dos municípios, uma vez que o serviço público fornecido não produzia receitas capazes de interessar aos investidores privados.⁷⁰⁸ Assim, o concessionário inglês ofereceu-se para executar esta obra, mas às custas dos cofres municipais, numa situação claramente distinta do contrato de concessão para a construção e exploração da rede de distribuição de água e que explica a decisão da

⁷⁰⁵ Na sessão anterior tinha-se mandado estudar as obras necessárias para melhorar as condições de um cano de esgoto existente no Largo da Sota, resolveu-se depois alargar o estudo a toda a rede. “Ata da Sessão de 18 de fevereiro de 1880”, *Vereações*, nº 96 (Coimbra: AHMC, B0/96), fl126..

⁷⁰⁶ José Cecílio da Costa, “Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação”, *O Instituto*, XXVIII (1880): 70.

⁷⁰⁷ Oito anos depois desta proposta o Estado, através da 2ª Circunscrição Hidráulica, construiu o aterro da margem, conquistando cerca de 35 metros ao rio para implantar a linha de caminho-de-ferro de Arganil, mas permitindo também a construção do novo coletor como delineado por José Cecílio da Costa. Sobre esta obra ver capítulo 5.3.

⁷⁰⁸ A maioria das cidades nacionais só conseguiu solucionar o problema do saneamento no século XX, Braga por exemplo delineou o primeiro projeto de 1928 e a sua construção decorreu entre 1935 e 1944. Miguel Sopas de Melo Bandeira, “O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974).” Vol. II (tese de doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001),148.

edilidade, que na época estava mais preocupada em concluir as obras do edifício dos Paços do Concelho e em conseguir a contratação de um empréstimo para adquirir a Quinta de Santa Cruz.

Com efeito, só em 1887, depois de adquirida a Quinta de Santa Cruz e enquanto decorriam as obras de terraplanagem das novas ruas, a Câmara Municipal, impulsionada por um surto de “febre de caracter typhoso que assolou a cidade (...) pondo em risco a vida de muitos moços distintos que frequentam a universidade e a dos habitantes de Coimbra”⁷⁰⁹ procurou assegurar as condições de salubridade do novo bairro⁷¹⁰ e, resolveu solicitar o auxílio do governo para o estudo e construção da nova rede de saneamento, alegando a:

*deficiencia de meios para emprehender os necessarios melhoramentos da cidade, e em especial a urgentissima obra da reforma dos seus canos de esgoto, e attendendo a ser esta a séde de um notável estabelecimnto scientifico, aonde todos os annos concorrem centenares de alumnos de todos os pontos do paiz, solicitava que o governo lhe prestasse a competente coadjuvação.*⁷¹¹

Em resposta, o Ministro das Obras Públicas Comércio e Indústria, Emídio Navarro, incumbiu o engenheiro Adolfo Loureiro de elaborar com a máxima urgência o estudo de um sistema de esgotos para a cidade.⁷¹² No ano seguinte o projeto e orçamento foram aprovados pela Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas que “concluia [...], que, sendo digna de louvor a vereação conimbricense pelos esforços que empregava para melhorar as condições sanitarias da cidade, e merecendo ser

⁷⁰⁹ Cuja origem esteve diretamente relacionada com um cano mal construído no bairro alto, que teria inquinado um aqueduto de distribuição de água. Adolpho Loureiro “Esgoto e saneamento ...”, 168.

⁷¹⁰ De referir que nas novas ruas do Bairro de Santa Cruz, Alexandre Herculano e Sá da Bandeira passava o coletor da Penitenciária que se estava a construir nos terrenos do antigo Colégio de Tomar.

⁷¹¹ Evocava ainda a existência do Hospital da Universidade que tinha sido alvo de obras recentes, construindo uma moderna lavandaria e cujos esgotos eram lançados na cerca do Hospital dos Lázarus, enquanto os esgotos do hospital eram separados, sendo os líquidos conduzidos para a Mata dos Jesuítas e os sólidos recolhidos em depósitos móveis para serem despejados nas imediações da cidade. Para além do Hospital a representação, referia ainda outros equipamentos que careciam de uma canalização de esgoto eficiente, como era o caso do Liceu de S. Bento, o Laboratório Chimico, o Museu, o Teatro Anatómico, a Penitenciária e o projetado Quartel de Santana. “Representação ao governo de 16 de junho de 1887”, *Representações ao Rei e às Camaras. 1881-1892* (Coimbra: AHMC/B34/37), fls.31v-34.

⁷¹² Portaria do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria de 1 de setembro de 1887 referindo como base o estudo dos engenheiros ingleses.

auxiliada n'este justo empenho pelos poderes centraes (...)"⁷¹³. No entanto, Adolpho Loureiro tinha proposto a aplicação do sistema de Berlier, sistema inovador no País e que gerou uma acesa polémica na imprensa local, levando a Câmara Municipal a abrir um concurso público para o projeto de saneamento da cidade em dezembro desse mesmo ano.⁷¹⁴

O projeto escolhido foi o segundo classificado, proposto pelos engenheiros José Cecílio da Costa⁷¹⁵, João da Costa Couraça e José António Ferro de Madureira Bessa.⁷¹⁶ Seguiram-se dois concursos públicos para a execução das obras mas ambos ficaram desertos, o que obrigou o município a empreender ele próprio, as obras mais urgentes.⁷¹⁷

O deputado por Coimbra, Alberto Monteiro conseguiu junto do Governo uma comparticipação anual que permitiu a construção de grande parte da rede.⁷¹⁸ No entanto a construção fragmentada da rede comprometeu o seu desempenho e só no início do século XX é que a situação foi verdadeiramente resolvida⁷¹⁹.

⁷¹³ O projeto foi apresentado a 27 de fevereiro de 1888 e depois de algumas alterações voltou a ser apresentado no dia 23 de junho seguinte. A autorização para as obras de execução do projeto foi promulgada pela Carta de Lei de 29 de Julho de 1889 que autorizava o governo a executar as obras de acordo com o projeto aprovado com um valor máximo de 265:000\$000 réis. "Carta de Lei de 29 de Julho de 1889", *COLP*, Ano de 1889 (1890): 357 e Adolpho Loureiro "Esgoto e saneamento ...", 164.

⁷¹⁴ "Saneamento e Esgotos de Coimbra", *Conimbricense*, 3 de agosto 1888, nº 4372, 2 e "Esgotos e Saneamento de Coimbra, *Conimbricense*, 13 de julho de 1889, nº 4368, 1 e 16 de julho de 1889, nº 4369, 2.

⁷¹⁵ Refira-se que este engenheiro tinha sido engenheiro municipal da cidade e nessa qualidade tinha em 1880 apresentado o já referido projeto de saneamento para a cidade, publicado em 1880. José Cecílio da Costa, "Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação", *O Instituto*, XXVIII (1880):11-24.

⁷¹⁶ Este projeto foi publicado na Revista de Obras Publicas e Minas em 1893 para servir de modelo para outras cidades nacionais. José Cecílio da Costa, João da Costa Couraça e J. A. F de Madureira Bessa. "Projecto de esgoto e saneamento da cidade de Coimbra....", 18-47.

⁷¹⁷ Concurso publicado pela carta de lei de 18 de novembro de 1897, aberto a 25 de janeiro de 1898. "Decreto, 18 de novembro de 1897", *COLP*, ano 1897 (1898): 419-421.

⁷¹⁸ O decreto de 31 de agosto de 1899 atribuiu uma comparticipação de 12:000\$000 réis para a conclusão das obras Este subsídio acabou por não ser pago anualmente. Segundo o relato do presidente Dias da Silva nos anos económicos de 1899 a 1900 e de 1900 a 1901 tinha sido dado uma comparticipação de 10:000\$000 réis e no ano de 1901 a 1902 só graças à intervenção do deputado Oliveira Matos se tinha conseguido um comparticipação de 5:500\$000 réis mas que apesar de programada não tinha sido gasta estando as obras paralisadas desse o outono de 1901. "Decreto, 31 agosto de 1899", *COLP*, ano 1899 (1900): 355 e "Representação de 6 de março de 1902", *Representações às Cortes e ao Rei*, 1893-1907, (Coimbra: AHMC/B34/38) fls. 59- 59v.

⁷¹⁹ O processo moroso da construção da rede não conseguiu acompanhar a expansão da cidade. O projeto ainda foi atualizado em 1904 pelos mesmos projetistas, Cecílio da Costa e Madureira Bessa, no entanto a rede realmente executada não correspondia à rede projetada, o coletor nunca se prolongou ao longo da estrada do

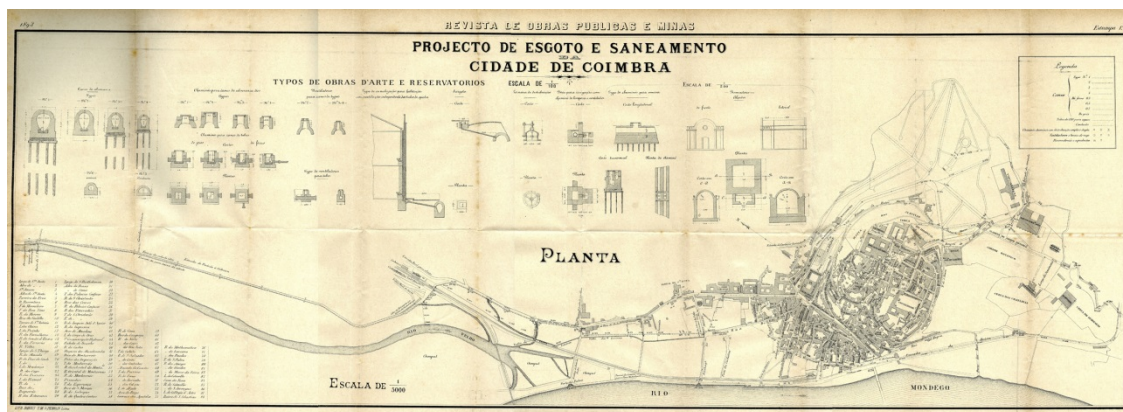


fig. 68 – José Cecílio da Costa, *Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra*, 1893. [“Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra”, *ROPM*, XXIV (1893) estampa 1]

Padrão a Cidreira e acabou interrompido na Vala de Coselhas, onde os esgotos eram lançados diretamente pelo Choupal, no Mondego. No ano de 1932 foi elaborado pelo engenheiro chefe da Repartição de Obras, o “Relatório sobre a situação dos esgotos da cidade de Coimbra”, segundo o relatório a situação dos esgotos era calamitosa e propunha-se como medida urgente a conclusão do coletor inicialmente projetado entre a Estação Velha e o Porto de Santiago para depois de tratados os esgotos puderem ser devidamente lançados ao rio. Realçava ainda a necessidade de se encontrar também uma solução para as duas novas zonas da cidade, o Bairro de Santa Clara, cujos esgotos desaguavam numa vala que era lançada sem qualquer tipo de tratamento, nos terrenos marginais do Mondego na zona de Bencanta e para a zona do Calhabé que, estava em grande crescimento mas que não tinha qualquer tipo de coletor, obrigando todos os proprietários a fazerem individualmente fossas sépticas. Dois anos depois convidaram-se alguns engenheiros de renome nacional a apresentarem propostas para o projeto de saneamento da cidade sendo escolhida a proposta do engenheiro Roberto Espregueira Mendes. “Relatório sobre a situação dos esgotos da cidade de Coimbra. 1932”, *Diversos*. Maço II, p.1(Coimbra: AHMC/ B15/2), doc. 1.

6.3. Da introdução da energia elétrica à municipalização da fábrica de gás

Como exposto no capítulo 4.1, Coimbra tinha que as suas ruas iluminadas a gás, desde 1856. A *Companhia Conimbricense de Iluminação da Gaz* começou a funcionar com apenas 162 candeeiros públicos mas foi acompanhando o crescimento da cidade e sucessivamente ampliando a rede, estendendo a canalização até ao início da Estrada da Beira, ao Bairro de Santa Cruz e a Santa Clara. Nas zonas onde a rede de gás ainda não tinha chegado a iluminação era assegurada por candeeiros a petróleo.⁷²⁰

No final do século XIX, as exposições internacionais de 1873, 1876, 1878 deram a conhecer as primeiras experiências em busca de uma nova forma de energia que, culminou em 1881 na Exposição Internacional de Eletricidade. Esta exposição deu uma nova visibilidade à luz elétrica e às possibilidades da eletricidade, nomeadamente a sua aplicação aos transportes com a apresentação do carro elétrico de Gustave Trouvé, com repercussões por todo o mundo.⁷²¹

⁷²⁰ Na sessão de câmara de 20 de Junho de 1895, deliberou-se colocar candeeiros a petróleo em Santo António dos Olivais e na ligação a Celas. A utilização de candeeiros a azeite ou mais tarde a petróleo era corrente na maioria das povoações do país. Apenas as cidades de maiores dimensões implantaram uma rede de gás e mesmo nestas, havia zonas em que se mantinha a utilização dos candeeiros a azeite ou a petróleo, já que não exigia a construção de uma rede. De ressaltar ainda que os contratos de iluminação com a Companhia Conimbricense de Iluminação a Gaz, previam sempre o fornecimento de iluminação a azeite, quer em casos de falha da rede gás quer em zonas onde não chegasse a rede. No contrato de 1854 surgia pela condição 18^o: “Logo que o empresario concluir toda a iluminação, terá principio o tempo de duração do contracto, estipulado na condição vigésima quarta, e será obrigado, não só durante as obras, mas também depois, a tomar a seu cargo a iluminação a azeite aonde for necessário.” E no de 1874 previa na sua condição 20^o: “No caso de incidente imprevisto que obrigue a interromper a iluminação a gaz da cidade, no todo ou em parte, e a substitui-la pela de azeite de oliveira ou petróleo temporariamente, essa circunstancia deverá ser participada á camará e perante ella justificada no praso de vinte e quatro horas.” “Condições para a iluminação da cidade de Coimbra por meio de gaz” *Diversos*, Maço III (Coimbra: AHMC), doc.3 e “Escriptura de 17 de março de 1874 entre a Camara Municipal e a Companhia Conimbricense de Iluminação a Gaz para renovação do contracto”, *Contractos com a Companhia de Iluminação a Gaz*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1902),6. O petróleo era um combustível mais económico do que o azeite o que conduziu, a partir da década de 1870 à generalização do seu uso em todas as povoações servidas por caminho de ferro, sobre o assunto ver Bruno Cordeiro, “A iluminação pública em Lisboa e a problemática da história das técnicas” (tese de Mestrado, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 2006), 69.

⁷²¹ Depois da década de 1870 fecunda em experiências, a Exposição de 1881 colocou em competição quatro sistemas de iluminação elétrica, a incandescência de Edison, de Hiram Maxim, de Swann e de Lane-Fox, para

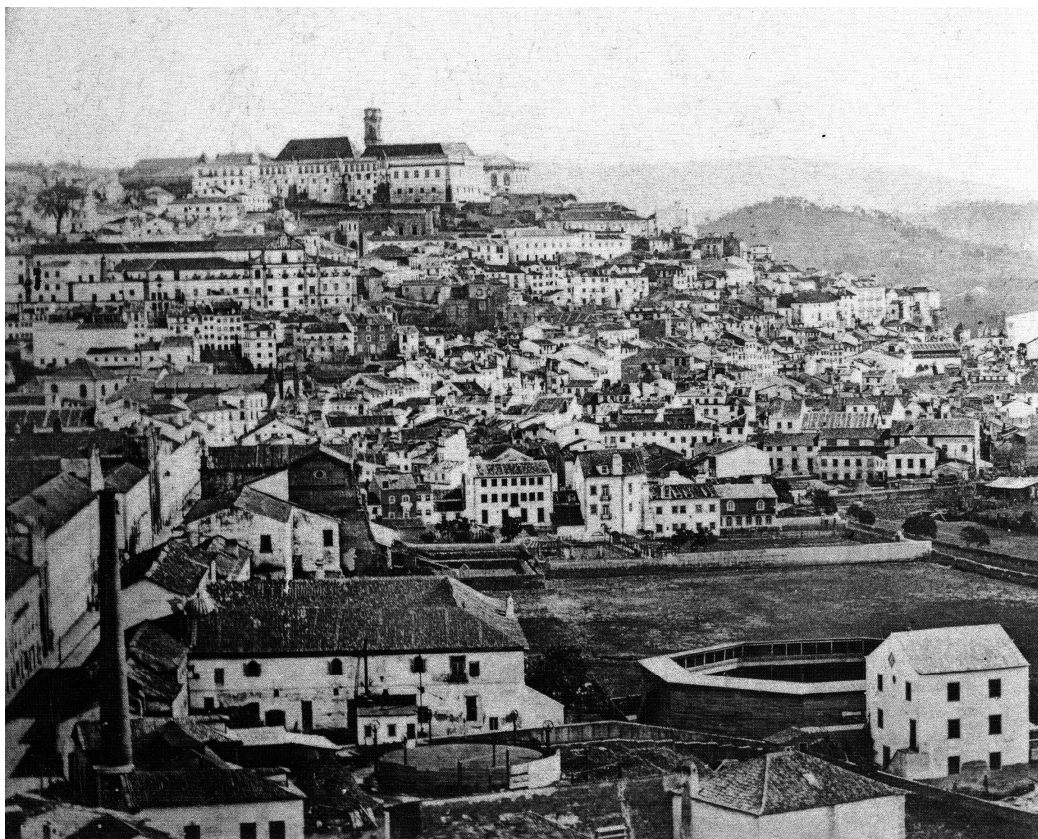


fig. 69 – B.K. (Adolphe Block) *Le monde Merveilleux, Coimbra*, c. 1860 [Rua da Sofia com a chaminé da Fábrica do Gás em primeiro plano] [Alexandre Ramires, *Passado ao Espelho* (Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra, 2006),64]

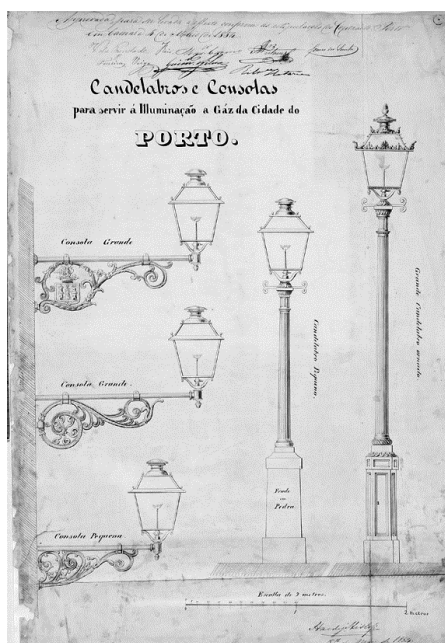


fig. 70 – Hardy Hislop, *Candelabros e Consolas para a iluminação a Gás da cidade do Porto*, 4 de maio de 1854 [Porto: AHCMP, D-CDT/A3-312]

além de sistemas simples de iluminação elétrica com arcos-voltaicos. Nesta exposição foi também apresentado pela primeira vez o telefone de Graham Bell.



fig. 71 – Planta de reconstituição da rede de iluminação a gás em 1893 (421 candeeiros) de acordo com “Nota de 421 candeeiros d’illuminação publica da cidade existentes no dia 25 de novembro de 1893”[*Iluminação da Gás* (Coimbra: AHMC/15/6)]

Também em Portugal se fizeram sentir as experiências internacionais. Em 1889, na capital, foi criada a primeira rede pública de distribuição de energia elétrica, embora limitada à Av. da Liberdade e à Praça dos Restauradores e a funcionar em conjunto com a iluminação a gás que assegurava a iluminação a partir da uma hora da madrugada. Esta primeira experiência durou cerca de uma década. As primeiras cidades nacionais a implantar a iluminação pública elétrica de modo extensivo foram as cidades de Braga e Vila Real, as restantes só introduziram este tipo de iluminação pública depois da Primeira Grande Guerra.⁷²²

⁷²² Vila Real começou a ser iluminada com luz elétrica em 1894 e Braga em 1893. Bruno Cordeiro, “A iluminação pública em Lisboa e a problemática da história das técnicas” ...,90-91.

Também em Coimbra, no final do século se fizeram algumas experiências com a energia elétrica mas todas com carácter temporário⁷²³. Até que em 1902, o município, almejando a introdução da iluminação elétrica na cidade, deliberou denunciar o contrato com a *Companhia Conimbricense de Iluminação a Gaz* e abrir concurso para o fornecimento de eletricidade para a iluminação e para os transportes públicos.⁷²⁴ O contrato de concessão com uma empresa lisboeta, a Almeida Santos, Lino & Companhia, foi aprovado pelo decreto de 25 de Agosto de 1903, embora prevendo só a produção de energia para iluminação e para usos domésticos e industriais. A nova rede deveria entrar em funcionamento no ano seguinte mas surgiram várias delongas por parte do concessionário e o contrato acabou por ser rescindido a 30 de junho do ano seguinte.⁷²⁵

A este malogro seguiu-se uma mudança de atuação da Câmara Municipal. Depois da experiência positiva da construção e exploração da rede de abastecimento de água, o presidente Manuel Dias da Silva deliberou assumir os estudos necessários para a introdução da energia elétrica e municipalizar o serviço de produção e distribuição de gás.⁷²⁶ Esta medida, mais do que as possíveis vantagens económicas⁷²⁷ representa uma alteração radical do papel do município, passando de simples regulador a promotor e administrador dos serviços essenciais às populações.

⁷²³ Em 1884 durante a *Exposição Districtal de Coimbra* foi instalada iluminação elétrica nas salas do antigo Colégio do Carmo. Dez anos depois, durante as festas da Rainha Santa, surgiu uma nova tentativa que iluminou as ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz com luz elétrica. José Amado Mendes, "Exposições Industriais em Coimbra na segunda metade do século XIX", *O Instituto*, 139 (1979): 45.

⁷²⁴ Deliberada a 18 de Setembro de 1902, as condições do contrato foram definidas a 20 de março do ano seguinte e o concurso foi anunciado no dia seguinte.

⁷²⁵ A Companhia tinha ficado encarregue de entregar os estudos para a instalação da nova rede de acordo com as indicações dadas pelo município. No entanto foi sucessivamente adiando a apresentação do projeto até que em junho de 1904 surgiu uma polémica no jornal *Primeiro de Janeiro* que acabou por precipitar a improrrogabilidade dos prazos concedidos e que conduziu à rescisão do contrato. José Pinto Loureiro org., *Anais do Município de Coimbra. 1904-1919*(Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal,1952), 18.

⁷²⁶ A municipalização foi deliberada a 8 de setembro de 1904 e a escritura da compra da Fábrica de Gás assinada a 30 de setembro.

⁷²⁷ Segundo o presidente que se seguiu, José Marnoco e Sousa, "Por um lado, o município é hoje o maior consumidor de gás da comunidade e, por outro, esta produção constitui um monopólio de facto, quando não é também de direito. (...) O regime das concessões fez o seu tempo, visto só servir pra favorecer os interesses das empresas particulares com prejuízo da comunidade." Discurso do Presidente Marnoco e Sousa na sessão de câmara de 28 de abril de 1905. José Pinto Loureiro org., *Anais do Município de Coimbra. 1904-1919...*,33.

“Em vez de proclamarmos a priori a incompetência das câmaras municipais para uma missão ainda não amplamente provada, reformemos nossas práticas administrativas fazendo-as intervir útilmente nas necessidades essenciais da vida social com que estão em contacto imediato, elegendo administradores activos que tenham consciência larga e segura das novas necessidades e obrigando-os a dar contas públicas da sua gerência; em vez de declararmos facilmente a burocracia falha de iniciativa, rompamos de vez com a rotina que reduz o empregado a uma pura execução material e deixem-se as necessidades quotidianas de uma gestão técnica a um ou mais empregados superiores, com a responsabilidade de uma função directora e uma remuneração condigna, e assegure-se até a estes directores e a alguns dos seus subalternos uma pequena percentagem sobre os lucros para aumentar de modo mais directo o estímulo de bem fazer, e atraiam-se e estimulem-se operários, criando-se instituições de previdência e beneficência para melhorar as suas condições. E obter-se-á assim uma organização semelhante à das sociedades concessionárias e far-se-á reverter a bem do público e dos consumidores, os lucros da exploração destes serviços.”⁷²⁸

Como veremos, a municipalização dos serviços de iluminação pode ser vista como parte de uma estratégia mais vasta de gestão e planeamento da cidade, onde os novos serviços urbanos passam a ser indissociáveis, quer das ações de crescimento, quer da reforma dos tecidos urbanos. Esta perspetiva conduziu ainda à municipalização dos transportes urbanos no ano seguinte.

⁷²⁸ Discurso do Presidente Manuel Dias da Silva proferido na sessão de câmara de 8 de Setembro de 1904. *Vereações 115, 1904-1905* (Coimbra: AHMC, B0/115) fl24v e 25.

6.4. Municipalização dos transportes públicos

Coimbra, no início do século XX, era ainda uma cidade de reduzida dimensão, mas o crescimento do Bairro de Santa Cruz, para além aumentar significativamente os limites urbanizados, começava a justificar a instalação de um serviço de transportes públicos urbanos. A exemplo da maioria dos casos nacionais e europeus, a primeira experiência de transportes públicos urbanos em Coimbra tinha surgido, em consequência da implantação da estação de caminho-de-ferro no Padrão.⁷²⁹ Oito anos depois da inauguração da Linha do Norte, os empresários Evaristo Nunes Pinto e Camillo Mangeon apresentaram um projeto de ligação entre a Estação do caminho-de-ferro e o centro da cidade utilizando o carro americano⁷³⁰.

Entre setembro de 1874 e 1885, cinco carros de passageiros e quatro de mercadorias asseguravam o percurso desde a Estação Ferroviária, passando pela rua da Sofia, Largo de Sansão, Rua Visconde da Luz, Rua da Calçada até ao Largo D. Carlos. Contudo, depois da abertura do ramal de caminho-de-ferro até às Ameias a Rail Road Conimbricense encerrou os seus serviços, o que denota não só a pequena dimensão física da cidade mas também a sua reduzida industrialização e o

⁷²⁹ Na maioria das cidades Europeias e nacionais as primeiras linhas de transportes públicos urbanos surgiram para assegurar a ligação das novas estações dos caminhos-de-ferro aos centros das cidades. É o exemplo de Braga, que em 1877 iniciou as obras para a instalação do carro americano, ligando a Avenida Central à estação ferroviária; ou de Lisboa que em 1873, tinha a primeira linha que ligava a Estação de Santa Apolónia ao Cais do Sodré e daí até Algés, ou do Funchal, que em 1896 ligava o Porto ao caminho de ferro do Monte. O Porto, a primeira cidade nacional a utilizar o carro americano, constitui uma exceção ao traçado anteriormente descrito, uma vez que a Estação da Campanhã, só foi inaugurada em 1875, 3 anos depois do carro americano circular na cidade. António Lopes Vieira, *Os transportes Públicos de Lisboa entre 1830-1910* (Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda), 1982.

⁷³⁰ Este tipo de veículo composto por carruagens puxadas por mulas e circulando sobre carris foi inventado nos Estados Unidos, difundiu-se por toda a Europa onde se os carris passam a ser embutidos nas vias comuns o que facilitou a difusão e aplicação. Por circularem sobre carris tornavam-se mais rápidos e mais cómodos que os anteriores omnibus. Introduzido no nosso país pela mão do Barão de Trovisqueira que em 1870 obteve a concessão deste transporte público e criou a Companhia Carril Americano do Porto, responsável pela primeira linha aberta à circulação a 9 de março de 1872, entre o Carmo a Foz. No ano seguinte a linha foi ampliada até Matosinhos ao longo da linha de costa. Em 1874 começou a funcionar mais uma empresa, a Companhia Carris de Ferro do Porto que criou novas linhas urbanas. Na capital, em março de 1870 foi concedida aos irmãos Cordeiro de Souza a licença para estabelecer o tramways e dois anos depois foi fundada no Rio de Janeiro a Companhia Carris de Ferro de Lisboa entrando em funcionamento a 17 de Novembro de 1873 a primeira rede de transportes públicos urbanos nacional, composta por três linhas, a primeira entre Santa Apolónia e o Cais de Sodré, a segunda do Corpo Santo ao Largo do Rato e daqui para a Estrela e para o Príncipe Real e a terceira do Rossio à Igreja dos Anjos nas portas da cidade.

predomínio de atividades comerciais ou semi-industriais de escala familiar que permitiam manter os locais de trabalho próximos das habitações.



fig. 72 – Desenho de reconstituição da rede do carro americano em 1874



fig. 73 –s/a, Carro americano, 1870-1890 [www. Museu-carro-eletrico.stcp.pt, DESC.271.25]

Nesta época, em Lisboa, os transportes públicos estavam em franco crescimento, para além da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa que no início da década de 1890 contava com 176 viaturas, existiam mais 15 companhias de omnibus, que ligavam o interior da cidade às zonas mais periféricas e de habitação mais barata, permitindo o progressivo crescimento dos limites da cidade.⁷³¹ No Porto a Companhia Carril Americano do Porto que tinha introduzido o sistema do carro americano em Portugal foi adquirida pela Companhia Carris de Ferro do Porto que iniciou a eletrificação da linha entre o Carmo e a Boavista.

Na primeira década do século XX, como referimos, o município coimbrão procurava instalar a energia elétrica tanto para a iluminação pública e privada como para uso industrial, bem como para a criação de uma rede de transportes públicos urbanos. Todavia, antes de aberto o concurso para o fornecimento de eletricidade, foi apresentada na sessão de câmara de 30 de outubro uma proposta do empresário Augusto Eduardo Freire de Andrade que propunha a instalação e exploração de uma via-férrea urbana por tração animal. Pretendia criar não apenas de uma linha mas de uma rede articulada com as necessidades da cidade, ligando a Baixa à Alta e às zonas em crescimento.⁷³²

Apesar dos intuitos do presidente Dias da Silva, as propostas apresentadas ao concurso para a instalação de energia elétrica não previam a instalação da tração elétrica, obrigando o município a assinar, em junho de 1903, a concessão definitiva com a Companhia Carris de Ferro de Coimbra, constituída por Augusto Eduardo Freire de Andrade.⁷³³ Pouco depois, no dia 1 de janeiro de 1904 era inaugurada a

⁷³¹ Foi aliás nesta década que a Companhia Carris de Ferro de Lisboa assumiu o monopólio dos transportes coletivos da capital adquirindo 12 das 15 empresas de omnibus que tinham carreiras na cidade.

⁷³² A proposta incluía a construção de quatro linhas a partir de uma linha principal da Estação Nova ao Castelo, passando pelo Largo Príncipe D. Carlos, Ruas Ferreiras Borges e Visconde da Luz, Praça 8 de Maio, Avenida Sá da Bandeira, Largo D. Luiz, Rua Alexandre Herculano, Arcos do Jardim, Rua Infante D. Augusto, Rua Sá de Miranda, Largo da Feira, Rua do Museu, Rua dos Estudos até ao Castelo. A partir do Largo do Príncipe D. Carlos propunha uma outra linha até ao Calhabé, a partir da Praça 8 de Maio uma outra linha pela Rua da Sofia até à estação Velha e finalmente uma última linha que partindo do seminário cruzava a linha principal nos Arcos do Jardim e seguia pelas Arcas d'Água, Celas até Santo António dos Olivais.

⁷³³ Na sessão de câmara de 22 de junho de 1903 por ter ficado deserto o concurso para viação por tração elétrica deliberou-se passar a definitiva a concessão provisória dada ao empresário no mês de janeiro anterior.

linha nº 1 entre a Estação Velha e o Largo Príncipe D. Carlos e, no mês seguinte, a linha para a Alta, partindo da Praça 8 de Maio até à rua Infante D. Augusto.⁷³⁴ Todavia, esta linha veio revelar que este tipo de tração era pouco eficaz para os percursos íngremes (mesmo com a uma parelha extra de mulas) e o município negociou com o concessionário a substituição da tração animal por um sistema elétrico.⁷³⁵

Quatro anos depois, a edilidade presidida pelo professor de Direito, José Ferreira Marnoco e Sousa,⁷³⁶ um crítico quanto à participação de empresas privadas nos destinos da cidade, alegando que “o régimen das concessões fêz o seu tempo, visto só servir pra favorecer os interesses das empresas particulares com prejuízo da comunidade”⁷³⁷ ampliou a estratégia encetada por Manuel Dias da Silva e municipalizou o serviço de transportes urbanos.⁷³⁸ Justificava esta medida pelas dificuldades que a Companhia Carris de Ferro de Coimbra atravessava e defendia que

Coimbra precisa de ser dotada urgentemente com este melhoramento, que é condição absolutamente necessária do seu progresso e da sua transformação (...) Hoje não pode haver uma cidade moderna, higiênica e progressiva sem meios de transporte rápidos.

Alegava ainda que com esta operação o município ficava com

⁷³⁴ A linha número dois foi dada como concluída no dia 28 de janeiro e depois de inspecionada pela Câmara Municipal teve autorização para iniciar o funcionamento a 4 de fevereiro seguinte. José Pinto Loureiro org., *Anais do Município de Coimbra. 1904-1919*(Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1952), 2.

⁷³⁵ O concessionário solicitou a substituição da tração animal pela máquina a vapor, a exemplo do que tinha sido feito na cidade do Porto vinte anos antes. No entanto este tipo de tração tinha tido maus resultados em Lisboa e a Câmara Municipal que continuava empenhada em introduzir a iluminação elétrica na cidade, depois de ter autorizado a 21 de julho de 1904 a tração a vapor, deliberou no dia 1 de dezembro seguinte, atribuir antes um subsídio de 1 000\$000 réis para a instalação de um sistema elétrico. Este subsídio anual seria concedido durante os primeiros anos de exploração até a empresa atingir determinado valor de faturação.

⁷³⁶ Professor de Direito da Universidade de Coimbra, Presidente da Câmara Municipal desde janeiro de 1905 até ser nomeado Ministro da Marinha e do Ultramar em 26 de Junho de 1910. Veja-se anexo D.

⁷³⁷ Discurso do presidente na sessão de câmara de 28 de abril de 1905. “Ata da sessão de 28 de abril de 1905”, *Vereações*. 115, 1904-1905 (Coimbra: AHMC, B0/115) fl.143.

⁷³⁸ A Companhia iniciou os trabalhos para a instalação da tração elétrica, mas com a morte do empresário Augusto Freire de Andrade em 1906 a companhia enfrentava graves problemas financeiros e na sessão de 6 de março de 1908 comunicou que tinha interrompido os trabalhos por falta de capital. Na sessão de 15 de maio foi aprovada a municipalização. José Pinto Loureiro org., *Anais do Município de Coimbra. 1904-191...*, 76.

*os três serviços industriais das aglomerações urbanas municipalizados- a água, a iluminação e a tracção. Estes serviços auxiliam-se mutuamente (...) A água é necessária para a estação geradora da electricidade, do mesmo modo que o coque produzido pela fábrica do gás. Por sua vez a tracção facilita o transporte dos subprodutos desta fábrica e auxilia com êste transporte o serviço do abastecimento das águas, resolvendo, além disso, o problema da iluminação das grandes avenidas e largos da cidade com arcos voltaicos[...]*⁷³⁹

Não obstante as vantagens apontadas era necessário contratar um novo e avultado empréstimo de 150 000\$000 réis⁷⁴⁰, para o qual foi necessário aumentar as percentagens adicionais às contribuições diretas do Estado, passando de 35% para 45%.⁷⁴¹

Marnoco e Sousa, no seu discurso em defesa da municipalização deste serviço revelava um profundo conhecimento da realidade europeia, além de expor a nova postura do município que encarava a gestão dos serviços urbanos como um dos instrumentos imprescindíveis ao planeamento e progresso da cidade.

“A ideia não é nova e já foi posta em prática em diversos municípios estrangeiros, principalmente na Inglaterra e Suíça.(...) as razões que levam a atribuir aos municípios o exercício dum serviço público dos tramas são os seguintes: a) melhor escolha do material para as construções das vias e das linhas por parte do município; b) satisfação mais completa e perfeita dos desejos do público, especialmente no que respeita a tarifas; c) ampliação das linhas a bairros distantes, provocando o seu desenvolvimento; d)

⁷³⁹ Extrato do discurso lido pelo Presidente Dr. Marnoco e Sousa na sessão de câmara de 15 de maio de 1908. José Pinto Loureiro org., *Anais do Município de Coimbra. 1904-191...*, 76-77.

⁷⁴⁰ Para além deste empréstimo a edilidade teve de enfrentar um diferendo com a Companhia dos Carris de Ferro de Coimbra que não queria abrir mão da concessão dos transportes urbanos e com a Real Companhia dos caminhos-de-ferro que contestava a ligação entre a Estação Velha e o centro da cidade pelo carro elétrico.

⁷⁴¹ Embora este seja um valor alto estava dentro da média nacional, no seu relatório o presidente apresentou os valores das contribuições das restantes capitais de distrito: Aveiro 15%, Beja 65%, Braga 25%, Bragança 60%, Castelo Branco 45%, Évora 55,8%, Faro 32%, Guarda 71%, Leiria 40%, Portalegre 45%, Santarém, 50%, Viana do Castelo 30%, Vila Real 45%, Viseu 50%. Ou seja só cinco municipalidades tinham contribuições inferiores à proposta para Coimbra. O empréstimo foi autorizado pela lei de 30 de julho de 1908 e aprovado pelo decreto de 29 de abril de 1909. Para além disto é interessante notar a visão de Marnoco e Sousa: “Este empréstimo não desorganiza as finanças municipais, pois os empréstimos que são applicados a municipalizações são considerados pelos economistas modernos como benéficos, não só para as finanças do município, mas também para as condições económicas da vida local. A grande diferença que existe entre um empréstimo contrahido para municipalizações e o empréstimo destinado a outros fins, deriva de o primeiro proporcionar um emprego productivo do capital mutuado, contrariamente ao que acontece com o segundo. As municipalizações equivalem a um augmento real de rendimento e por isso permitem o alargamento de encargos, que doutro modo não poderiam ser supportados pelas finanças locais.” José Ferreira Marnoco e Sousa, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1905* (Coimbra: Typographia França Amado, 1906), XIV e “Lei de 30 de julho de 1908”, *COLP*, Ano de 1908 (1909): 442 e “Decreto de 29 de abril de 1909”, *COLP*, Ano de 1909 (1910): 188.

superioridade na reparação das ruas e estradas; e) possibilidade de empregar em outros serviços o pessoal numeroso do inverno, no caso de então ser necessário reduzir o serviço; f) desaparecimento do perigo das falsas operações financeiras que se resolvem em perturbações para o serviço.”

Com efeito, menos de dois anos depois de aprovada a municipalização da viação pelo Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, no primeiro dia do ano de 1911, era inaugurada a tração elétrica, equiparando a cidade às duas maiores cidades nacionais.⁷⁴² Inicialmente a rede era composta por três linhas, uma da Estação Nova à Alta, outra da Estação Velha à Rua da Alegria e uma outra da Estação Nova aos Olivais, e por cinco carros. Pouco depois revelou-se necessário aumentar este número e em agosto desse mesmo ano adquiriram-se mais dois carros. No início do ano seguinte, acompanhando o crescimento físico da cidade aprovou-se o prolongamento da linha da Estação Velha - Alegria até ao Calhabé, onde chegou em maio de 1913.



fig. 74 – s/a, Imagem de um elétrico, [meados século XX]

[<http://www.cearte.pt/destino1874/galeria.php?ln=pt>, consultado em 02.02.2013]

⁷⁴² O Porto foi a primeira cidade da Península Ibérica a utilizar este tipo de tração ao eletrificar a linha da Restauração, entre Massarelos e o Carmo em 1895. Lisboa instalou a tração elétrica por cabos aéreos em 1901, depois de duas experiências com carros elétricos com acumuladores, em 1887. Sintra inaugurou uma linha de carros elétricos entre a cidade e Colares em 1903. A cidade de Braga introduziu o serviço de tração elétrica na cidade, apenas três anos depois de Coimbra em 1914. António Ravara, "O Crescimento de Lisboa e do Porto na segunda metade do século XIX e nos princípios do século XX", *CLIO-Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, IV (1982): 91 e Miguel Sopas Bandeira, "O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974) ", volume I (dissertação de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001), 352.

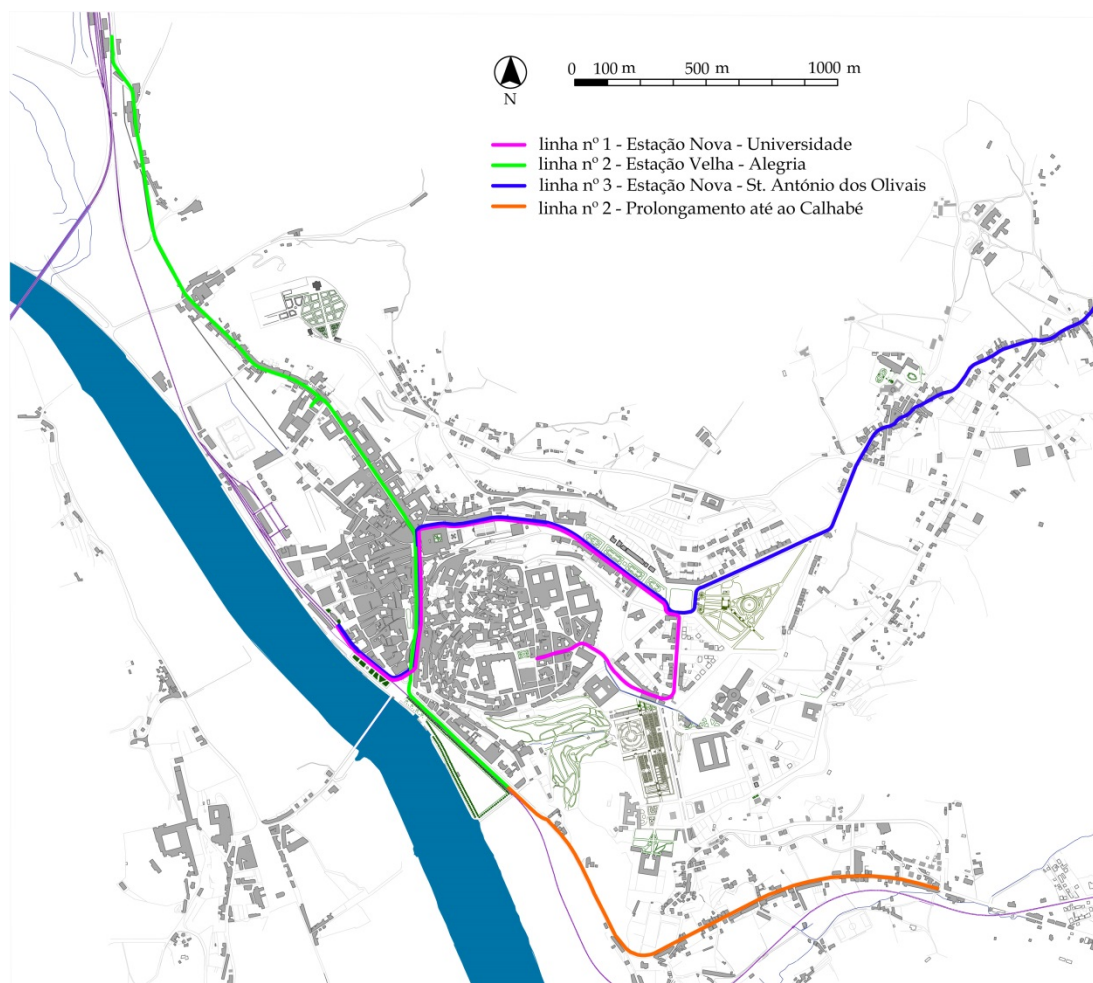


fig. 75 –Desenho de reconstituição da rede de elétricos, cerca de 1913

Entretanto, a par da tração elétrica e, tal como almejado por Marnoco e Sousa, eram iluminadas com luz elétrica as primeiras ruas da cidade⁷⁴³ e iniciaram-se os estudos para a eletrificação da estação elevatória da rede de abastecimento de água. Na década seguinte a iluminação elétrica começou a funcionar regularmente substituindo progressivamente a velha iluminação a gás.⁷⁴⁴ A nova estação

⁷⁴³ A instalação da iluminação elétrica foi um processo longo, uma vez que implicou vários estudos e conhecimentos técnicos. Acresce que quando a fábrica de gás foi municipalizada carecia de obras urgentes para fazer face ao desgaste do material existente e à ampliação da rede e do consumo. As primeiras medidas depois da municipalização concentraram-se na manutenção da fábrica existente e na substituição dos bicos existentes por bicos de incandescência, mais eficazes e com menor consumo. Só em 1913 foi apresentado pelo engenheiro Alfred Monney, diretor dos Serviços Municipalizados o plano para a instalação da energia elétrica.

⁷⁴⁴ A 29 de junho de 1922 o aumento do consumo de energia elétrica por particulares, levou a Câmara Municipal a aprovar ainda que provisoriamente as condições gerais de fornecimento de eletricidade para o consumo de particulares, dois anos depois a 24 de dezembro as cabines elétricas da rua Lourenço de Azevedo, Celas e Cumeada já estavam a funcionar. A 4 de junho de 1925 a central elétrica começou a funcionar regularmente fornecendo toda a cidade.

elevatória da rede de distribuição de águas, entrou em funcionamento em 1925, utilizando a mais recente tecnologia de captação/adução e utilizando máquinas elétricas⁷⁴⁵. Dois anos depois o consumo de energia elétrica tinha aumentado consideravelmente e perante a subida do preço do carvão o município decidiu abrir concurso para o fornecimento de energia elétrica aos serviços municipalizados. Em 1927,⁷⁴⁶ foi assinado o contrato com a empresa União Elétrica Portuguesa, responsável pelo fornecimento de eletricidade à cidade de Braga, Viana do Castelo, Vila Nova de Gaia e Porto.⁷⁴⁷

Nesta época a cidade atravessava um rápido crescimento favorecido pela iluminação elétrica mas fundamentalmente pela ampliação da rede de transportes urbanos que no final da década de 1920 alcançava os novos bairros delineados pelo município, na Cumeada, em Montes Claros e no Penedo da Saudade⁷⁴⁸.

⁷⁴⁵Começaram a funcionar no dia 12 de novembro de 1925. Em Lisboa só em 1929 se construiu uma nova central elevatória movida a energia elétrica. Jorge Custódio, "As infraestruturas: os canais de Lisboa". In *Lisboa em Movimento. A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos*, org. Sociedade Lisboa 94, 93-137 (Lisboa: Livros Horizonte, 1994), 98.

⁷⁴⁶De assinalar que nesse mesmo ano foi lançado, pelo Decreto nº14 166 de 27 de agosto de 1927, o primeiro concurso para o anteprojecto da Rede Elétrica Nacional, revelando a necessidade sentida de distribuir energia elétrica por todo o país, contudo e apesar de o primeiro prémio ter sido atribuído ao engenheiro Ezequiel de Campos, nada do projectado foi realizado e o país teve de esperar pela Lei nº 2002, de 26 de dezembro de 1944, que publicou a Lei de Bases da Eletrificação Nacional para dar início à eletrificação do país. Ana Cardoso de Matos, Fátima Mendes e Fernando Faria, *Porto e a eletricidade* (Porto: EDP/Museu de Electricidade, 2003),116-1 e Idílio Mariz Simões, *Pioneiros da eletricidade em Portugal e outros estudos*. (Lisboa: Gabinete de Comunicação da EDP, 1997).

⁷⁴⁷ Na sessão de câmara de 9 de Julho de 1927 adjudicou-se a proposta da União Elétrica Portuguesa o que gerou uma acesa polémica por parte da empresa Cabo Mondego, preterida. Em causa estaria a adjudicação de uma proposta, entregue no dia da adjudicação, para substituir a anteriormente apresentada pela União Elétrica Portuguesa, ou seja esta segunda proposta foi apresentada sete dias depois da data da abertura das propostas iniciais. Folheto anónimo, "Pela Lei", (Lisboa: Oficinas da Secção de Publicidade do Museu Comercial, 1927) e Armando Carneiro da Silva, *Anais do Município de Coimbra. 1920-1939* (Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal,1971), 188. A empresa União Elétrica Portuguesa fornecia a energia para grande parte da região norte do País a partir do aproveitamento hidro-elétrico do Lindoso e da central termo elétrica do Freixo. Manuel Vaz Guedes, "1936 - A central Termo elétrica do Freixo." *Atas do 5º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Eletrotécnica da Ordem dos Engenheiros* (Porto: Ordem Engenheiros, 2001),67-68.

⁷⁴⁸ Mário Antunes Matos, "Os transportes urbanos de tracção elétrica em Coimbra. Breve nota sobre a sua implantação e desenvolvimento." *Cadernos de Geografia*, nº 5 (1898): 207.

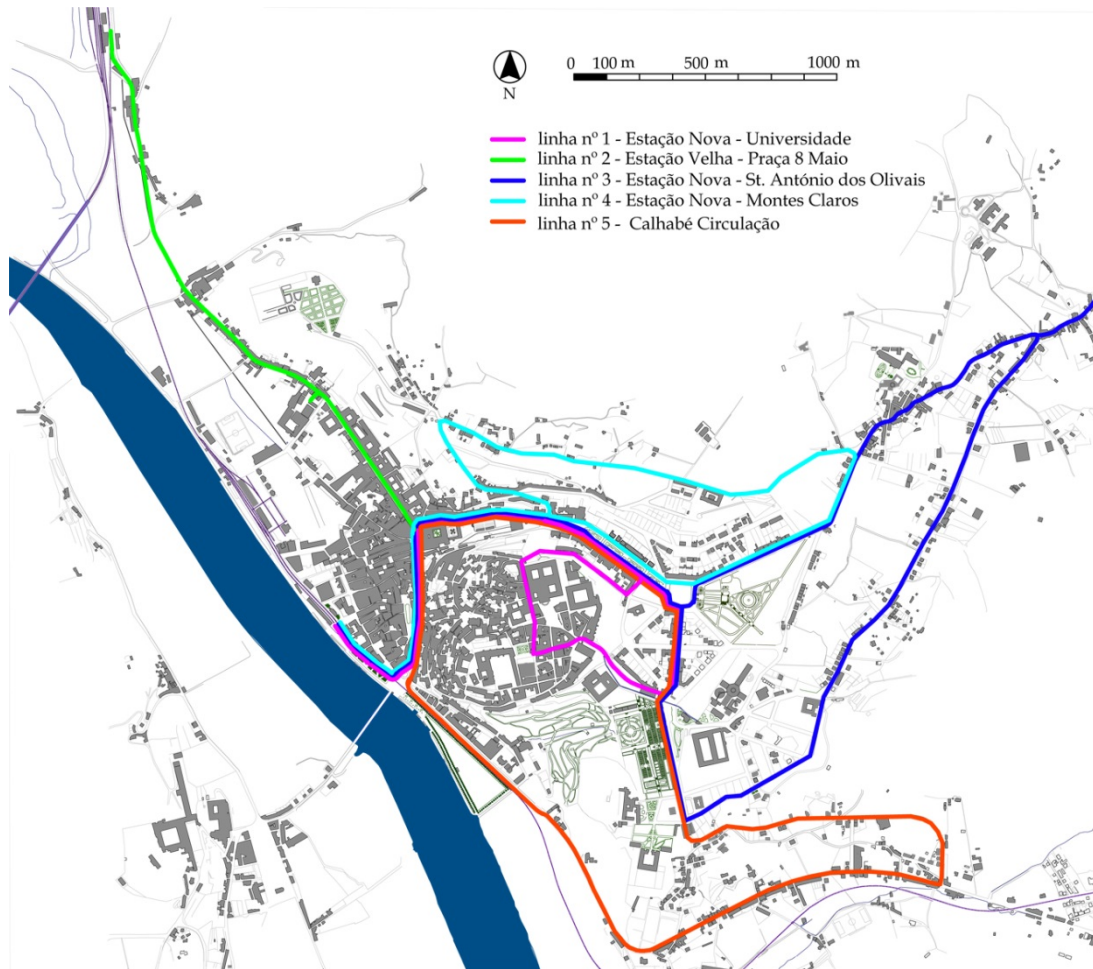


fig. 76 –Desenho de reconstituição da rede de elétricos, cerca de 1929

6.5. Serviços Públicos Municipalizados. Da gestão ao planeamento urbano

Não obstante as várias dificuldades encontradas pelo município, na gestão dos serviços públicos urbanos, esta estratégia de municipalização permitiu o planeamento integrado da cidade em conexão com as várias infraestruturas e, pelo menos neste campo, uma autonomia da iniciativa privada. Com efeito a cidade de Coimbra, pela sua dimensão e pela reduzida presença de indústrias de grande dimensão, parece não ter conseguido despertar o interesse dos investidores, o que explica as dificuldades em encontrar um concessionário para o abastecimento de água ou um concessionário para os transportes públicos. Daí que a intervenção do município na introdução das modernas infraestruturas, tenha sido determinante para o progresso da cidade.

Por outro lado, a iniciativa municipal de gestão dos serviços urbanos compeliu a própria autarquia a uma maior consciencialização do planeamento e do desenvolvimento da cidade. Percetível, por exemplo, no alargamento da rede de carros elétricos em função do projeto dos novos bairros planeados pelo município,⁷⁴⁹ como sucedeu em Montes Claros, no Penedo da Saudade e na Cumeada.⁷⁵⁰ Este planeamento estratégico foi intensificando, levando mesmo a Câmara Municipal a dificultar a abertura de novas ruas nas zonas periféricas, numa tentativa de

⁷⁴⁹ Segundo António Lopes Vieira, a possibilidade de controlo dos traçados das novas linhas e as extensões das existentes foi uma das principais razões para cidades como Paris, Londres, Bruxelas e várias cidades alemãs optarem por não renovar os contratos de concessão com as companhias privadas de tração animal e assumirem o investimento no novo sistema elétrico e consequentemente da futura exploração das linhas, arrojando assim o controlo das redes. António Lopes Vieira, *Os transportes Públicos de Lisboa entre 1830-1910* (Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1982), 194.

⁷⁵⁰ Em 1928 foi aberta a linha até ao matadouro em Montes Claros e instalada a via dupla entre o Arco da Almedina e os Arcos do Jardim. No final da década foi aberta a linha dos Arcos do Jardim ao Calhabé e a linha da Cumeada até Santo António dos Olivais. No início da década de 1930 circulavam 18 carros elétricos e prolongou-se a via dupla até à Universidade.

densificar os bairros existentes e rentabilizar do investimento feito nas suas infraestruturas.⁷⁵¹

Além de ter obrigado à criação de um novo organismo técnico-administrativo dependente do município, a Repartição dos Serviços Municipalizados, que implicou a complexificação da estrutura municipal e a contratação de técnicos especializados e competentes para a gestão dos novos serviços urbanos.

Mais uma vez, neste campo devemos destacar a atuação do Presidente Marnoco e Sousa, responsável pela autonomia dada aos Serviços Municipalizados.⁷⁵² Foi pela mão deste presidente que se contratou o primeiro diretor da então Repartição de Água e Gás, o engenheiro químico Charles Lepierre⁷⁵³, chefe de trabalhos do Laboratório de Microbiologia da Universidade de Coimbra e um dos responsáveis pela sedimentação da importância da municipalização dos serviços, já que uma das suas primeiras missões foi estudar na Europa a melhor forma de implantação e gestão dos serviços urbanos, por iniciativa privada, pública ou mista.

Este engenheiro, depois de comparar as várias soluções encontradas nos principais países europeus, concluía “que em Coimbra é o *systema* de exploração directa que predomina lá fora, que se deve aplicar” sendo que assim o município “não fica limitado ao único produto dos impostos tendo à sua disposição outras fontes de receita que lhes permitem fazer frente a todas as exigencias, sem recorrer ao aumento dos impostos.”⁷⁵⁴ Chamava contudo a atenção que parte dos lucros tinha que ser aplicada na melhoria dos próprios serviços sob pena da sua degradação.

⁷⁵¹ Esta medida, muito criticada pela imprensa local foi promulgada pelo edital de janeiro de 1936 que obrigava os proprietários que pretendessem construir fora dos arruamentos aprovados a pagarem todas as despesas de abertura da nova rua e respetivas infraestruturas. “Novos Arruamentos”, *Diário de Coimbra*, 16 de janeiro, 1936, 1.

⁷⁵² Até 1904 a Repartição de Águas e Gás estava inserida na Repartição de Obras Municipais sendo diretor de ambas as repartições o engenheiro Augusto Eduardo Ferreira Barbosa.

⁷⁵³ Paul Charles Lepierre, sobre este técnico ver anexo C.

⁷⁵⁴ Trabalho apresentado em sessão da câmara de 13 de Julho de 1905. Charles Lepierre, *Relatório sobre os serviços municipalizados do gaz* (Coimbra : Typ. F. França Amado, 1905).

A gestão municipal das infraestruturas urbana, introduzida pelo município coimbrão, só foi adotada noutras cidades anos mais tarde. Pelo que detetámos, a intervenção municipal nas infraestruturas urbanas avançou mais cedo em cidades de média dimensão do que nos grandes centros de Lisboa e Porto. Em grande parte impulsionadas pela falta de concessionários privados interessados num investimento que face ao reduzido número de habitantes se tornava pouco atrativo.

Santarém os serviços de águas eram municipalizados visto que também foi o município que empreendeu pelos seus próprios meios a instalação da moderna rede de abastecimento de água. Tal como Braga que, depois de uma tentativa em 1887 para abrir um concurso público, acabou por assumir o projeto da rede de abastecimento de águas, iniciado em 1909 e concluindo na década seguinte. Ao mesmo tempo que em 1912, aproveitando esta experiência municipalizou os serviços de tração elétrica e em 1914 os serviços de gás e da eletricidade em funcionamento na cidade.⁷⁵⁵

Em Évora, depois de algumas tentativas infrutíferas por parte do governo central para solucionar os problemas do abastecimento de água através da reforma do velho aqueduto, a edilidade deliberou estudar e construir uma nova rede de abastecimento de águas e uma rede de saneamento. Em 1919, o projeto da rede de abastecimento de águas estava concluído e dois anos depois começou a ser construído por administração direta, mais por falta de concorrentes interessados do que por estratégia do município. As dificuldades técnicas e as debilidades financeiras retardaram a inauguração da rede integrada de águas e esgotos até 1933. Paralelamente, depois do 1º Congresso Municipalista Alentejano realizado nesta cidade em 1915, o município encetou uma primeira tentativa de municipalização do

⁷⁵⁵ Miguel Sopas Bandeira, "O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)", vol. I (dissertação de doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001), 345 e 352.

gás e da eletricidade, mas a experiência acabou por falhar, esmorecendo o entusiasmo dos adeptos deste tipo de gestão⁷⁵⁶.

No Porto, a municipalização foi introduzida nos serviços de energia em 1917 e, em 1920 iniciou-se a negociação que conduziu à municipalização dos serviços de abastecimento de água em 1927.⁷⁵⁷

Também Lisboa iniciou o processo para a municipalização, mas devido aos elevados custos das indemnizações optou por não municipalizar, delineando uma solução em que a propriedade se mantinha privada, mas controlada por uma apertada rede de regulamentos que limitavam a atuação das companhias.⁷⁵⁸

O município de Coimbra, face aos condicionalismos apontados, optou pela intervenção municipal para a implantação das modernas infraestruturas, assumindo este organismo a dianteira do progresso e da modernidade. Mas se por um lado a complexidade tecnológica e o vultoso investimento envolvido conduziram à contratação de técnicos, permitindo um estudo e planeamento aturado das redes de infraestruturas e da própria cidade, por outro, verificamos que as intervenções de reforma e expansão urbana que se seguiram apresentam uma escala muito reduzida e processos de execução muito morosos, pautados pela escassez de meios financeiros, canalizados para as obras das infraestruturas, em detrimento de outros melhoramentos urbanos.⁷⁵⁹

⁷⁵⁶ Maria Ana Bernardo, "Elites, ação pública e infra-estruturas: a construção da moderna rede de águas e esgotos em Évora (1890-1933)", *Ler História*, 46 (2004): 193-222 e Maria Ana Bernardo, "A modernização das infraestruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890- 1933).", *A Cidade de Évora*, II Série, nº 5 (2001): 259-289.

⁷⁵⁷ Ana Cardoso de Matos, Fátima Mendes e Fernando Faria, *Porto e a eletricidade* (Porto: EDP/Museu de Electricidade, 2003),49.

⁷⁵⁸ Álvaro Ferreira da Silva e Ana Cardoso de Matos. "The Networked City: Managing Power and Water Utilities in Portugal, 1850s-1920s", *Business and Economic History on-Line*, 2 (2004).

⁷⁵⁹ Verificamos assim que a verba disponibilizada para a construção do bairro social foi canalizada para a melhoria da rede de águas em 3 de agosto 1905. Da mesma forma a reforma da cidade baixa, defendida desde o *Projeto de Defesa da cidade contra as inundações do Mondego*, de 1872, foi sendo sucessivamente adiada.

Capítulo 7. Dos planos à construção da cidade

“Há trinta e cinco anos que uma sabia e sensata medida legislativa auctorisou as Camaras Municipaes a reclamar do Governo a nomeação de Comissões especiaes para organizar o plano de melhoramentos das respectivas cidades, villas ou povoações. Gosando da faculdade concedida pelo artigo 52 do Decreto de 31 de Dezembro de 1864 por duas vezes a Camara Municipal de Coimbra solicitou do Governo de Vossa Magestade o cumprimento d’esta disposição, mas infelizmente, as comissões nomeadas pela Portaria de 27 de Maio de 1865 e 11 de Fevereiro de 1888, dissolveram-se a breve trecho, sem deixar vestígios alguns dos seus trabalhos. Não significa isto, que a cidade tenha ficado estacionaria durante tão longo espaço de tempo, bem ao contrario. Os melhoramentos realizados desde então estão bem patentes e tão importantes que mudaram em parte o aspecto da cidade. Mas nem sempre tem presidido a eles o melhor critério, e obras e construcções se tem feito que não devem ter sido consentidos, e que não o seriam certamente se houvesse um plano regular de melhoramentos da cidade, que no mesmo tempo que guiasse as vereações atenuasse as suas responsabilidades e resolvesse as dificuldades em que muitas vezes se veem enliadas. [...]Organisado um plano de melhoramentos, fixadas no terreno as ruas abrir, determinadas as cotas de nível, não haverá ao menos o risco de se comprometer o futuro e poderia ir-se melhorando o presente pouco a pouco”⁷⁶⁰.

Na viragem para o século XX a crise financeira nacional conduziu a um corte na despesa pública, com claro prejuízo para algumas obras fundamentais, como sucedeu com as obras de saneamento da cidade, que perderam parte do subsídio anual concedido pelo Governo. A par desta redução de obras, assistiu-se a um conjunto de reestruturações dos organismos do Estado. De onde resultou o decreto de 1 de dezembro de 1892 segundo o qual as obras públicas municipais passavam para a responsabilidade das *Direcções de Obras Distritais*.⁷⁶¹

⁷⁶⁰ “Representação de 26 de outubro de 1899”, *Representações ao Rei e ao Governo. 1893-1907* (Coimbra: AHMC/ B34/38) fls. 33 a 34v.

⁷⁶¹ “Art.96º É o governo autorizado a passar para o Ministério das Obras Publicas Comercio e Industria os serviços technicos de obras publicas actualmente a cargo das camaras municipaes do continente; [...]art.100.ºAs obras publicas municipaes de todas as outras camaras que não sejam as de Lisboa e Porto, ficarão a cargo das direcções de obras publicas dos districtos a que pertencem a respectiva municipalidade.” “Decreto de 1 de dezembro de 1892”, *COLP, Ano 1892 (1893):907*. Sobre as atribuições dos municípios veja-se o capitulo 1.2.

Esta redução de atribuições, a par das restrições financeiras, obrigaram a uma maior seleção do investimento por parte do município que como veremos deu sempre prioridade aos serviços públicos urbanos que desde 1889 iam sendo implantados por iniciativa e gestão municipal.

Ao nível da transformação urbana, desde 1886 que se tinham iniciado as obras de construção do Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz que, em grande parte pela dimensão da intervenção, iam avançando muito lentamente. Cumulativamente, a inexistência de um corpo técnico do município devidamente habilitado obstava a adaptação do plano à topografia e aos limites da quinta⁷⁶² e atrasava a sua construção. Paralelamente, tinha começado a ser construído o novo cais do Mondego, delineado pela 2^a *Circunscrição Hydraulica*,⁷⁶³ mas que estava paralisado desde 1893.

Pese embora este conjunto de intervenções e apesar das tentativas levadas a cabo pelo município não existia ainda nenhum plano do conjunto da cidade.

⁷⁶² A exemplo das dificuldades em adaptar e pormenorizar o plano delineado refira-se que a atual Rua Antero Quental, rua nº 9 do plano teve vários estudos, tendo inclusive começado a construção de alguns edifícios antes do projeto da rua estar estabilizado. O primeiro estudo revelou-se pouco fundamentado e em março de 1900 foi efetuado um novo estudo pela Repartição Municipal de Obras Públicas mas mesmo este revelou erros de concordância com a Rua Tenente Valadim. O estudo final foi delineado em 1902 pelo condutor de obras José Lopes das Neves.

⁷⁶³ Estas obras como referimos, no capítulo 6, foram projetadas e executadas pela 2^a *Circunscrição Hydraulica* mas com a comparticipação do Município que pagou metade dos custos da obra.

7.1. Comissões de Melhoramento. Técnicos e planeamento para lá dos serviços municipais.

Como referimos no capítulo 5, o município de Coimbra acompanhando o início do planeamento urbano em Portugal, introduzido pelo decreto de 31 de dezembro de 1864, requereu a 18 de fevereiro do ano seguinte, a nomeação de uma comissão para o estudo do Plano Geral de Melhoramentos. Nomeada a comissão devemos-lhe a compra da primeira planta da cidade, mas não foi possível apurar qual o seu papel na transformação urbana que se seguiu.

Com efeito, a 3 de julho de 1873 o município contratou pela primeira vez um engenheiro para o projeto e acompanhamento das obras públicas municipais, responsável pelo Plano de Melhoramentos da Portagem, mas apesar da pertinência deste cargo, verificamos que este engenheiro ocupou o lugar durante menos de um ano. Só em 1876 foi contratado um novo engenheiro, Alexandre Simões da Conceição, encarregado do projeto do novo edifício dos Paços do Concelho. Todavia, este técnico também permaneceu pouco tempo na repartição municipal, sendo substituído em agosto de 1878 pelo engenheiro José Cecílio da Costa que ocupou o cargo até janeiro de 1881. A ausência de um técnico municipal obrigava à requisição de técnicos da Repartição Distrital de Obras Públicas ou outros técnicos externos, como sucedeu no estudo do novo Matadouro Municipal executado pelo engenheiro distrital, Fortunato Augusto Freire Themudo, em janeiro de 1882, ou no Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz estudado pelo *Director das Obras do Mondego e Barra da Figueira*, Adolfo Loureiro.

Em fevereiro de 1888, enquanto decorriam as obras de construção do Plano da Quinta de Santa Cruz e pouco antes de encetadas as obras do alargamento do cais do Mondego, projetadas pela 2ª Circunscção Hidráulica, foi nomeada uma nova

comissão para o estudo de um plano de melhoramentos da cidade.⁷⁶⁴ Composta pelo engenheiro Adolfo Loureiro, pelo delegado de saúde do distrito e, face à ausência de técnicos municipais, pelo próprio Presidente da Câmara, Luís da Costa e Almeida, professor da Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra.

De forma análoga à comissão de 1865, também esta comissão não chegou a apresentar qualquer Plano, todavia o período imediatamente posterior à sua nomeação correspondeu a um período de obras fundamentais para a cidade. Das quais destacamos a conclusão das principais ruas do Plano da Quinta de Santa Cruz, inauguradas em dezembro de 1889 e devidamente infraestruturadas com redes de águas e de saneamento, o alargamento da Rua do Mercado, que implicou a demolição do Arco de Santa Cruz⁷⁶⁵ e da Casa do Correio, bem como o arranjo do Jardim da Manga, o alargamento da estrada da Beira, transformando-a numa avenida arborizada, que implicou a compra de um conjunto de terrenos junto ao Cais do Cerieiro⁷⁶⁶ e, ainda a intimação ao provedor da Misericórdia para apear a fachada da antiga casa da Misericórdia sobre a Igreja de S. Tiago, antevendo a vontade de abertura de uma avenida entre a Rua Visconde da Luz e o Largo das Ameias.

De ressaltar que Adolfo Loureiro, o engenheiro nomeado pelo Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria para integrar a referida comissão, tinha sido o responsável por vários projetos na cidade, como o Plano da Quinta de Santa Cruz e o projeto da rede de abastecimento de águas, no entanto em 1888, quando foi incumbido da comissão de melhoramentos, encontrava-se envolvido noutros

⁷⁶⁴ Nomeada pelo Governador Civil do distrito a 11 de fevereiro de 1888. Relembramos que as terraplanagens na Quinta de Santa Cruz tinham sido iniciadas em 1886, enquanto as obras do alargamento do cais delineado em dezembro de 1887 tinham começado a 8 de maio de 1888.

⁷⁶⁵ Este arco tinha sido cedido ao município para o alargamento da rua já pelo decreto de 23 de julho de 1884. As obras de demolição iniciaram-se a 8 de maio de 1888.

⁷⁶⁶ O alargamento desta entrada tornou-se possível pelo alargamento das margens segundo o projeto da 2^o Circunscção Hidraulica, foi deliberado na sessão de 31 de Março de 1888, mas exigiu que o empréstimo para a construção do novo matadouro fosse antes aplicado na compra da Ínsua. "Representação de 19 de Abril de 1888 solicitando que o empréstimo destinado à construção do novo matadouro possa ser aplicado na expropriação de dois terrenos na Ínsua do Cerieiro", *Representações ao Rei e as Camaras . 1881-1892*. (Coimbra: AHMC/B34/37, 1881-1892), fls. 42 e "Orçamento Suplementar de 1888", *Registo de Orçamentos, 1883-1899* (Coimbra: AHMC/B28/28, 1883-1899) s/n.

projetos e comissões a nível nacional, que o impediam de continuar à frente quer da comissão, quer de todas as outras intervenções na cidade.⁷⁶⁷ O que em grande medida terá contribuído para a inexistência de um Plano Geral de Melhoramentos elaborado por esta comissão.

Como comprova a sugestão deste engenheiro para que o município contratasse o engenheiro Diogo Pereira de Sampaio para o substituir na direção das obras de construção da rede de abastecimento de águas e para chefe do novo Serviço das Águas. Diogo Pereira de Sampaio foi contratado em novembro de 1888 e fiscalizou as obras da rede de abastecimento de águas até ao final de julho de 1889.⁷⁶⁸ Entre julho e outubro de 1890 as obras da construção da rede de distribuição de águas aos domicílios foram acompanhadas pelo engenheiro Amável Granger, mas a partir desta data a Repartição de Obras Municipal voltou a ficar sem nenhum engenheiro.

Esta situação é compreensível pela exiguidade de recursos que eram maioritariamente conduzidos para o pagamento dos encargos com os empréstimos contraídos⁷⁶⁹ ou para a continuação das obras da rede de distribuição de águas, mas também pela redução das atribuições do município, destituídos do projeto das obras municipais e da aprovação dos projetos de obras públicas.⁷⁷⁰ Embora esta perda de

⁷⁶⁷ Adolpho Loureiro tinha sido exonerado no final de dezembro de 1887 do cargo de *Director da 2ª Circunscrição Hydraulica* e encarregado da direção da *3ª Circunscrição Hydraulica*, contudo só deveria deixar a 2ª circunscrição depois de terminado o “Plano Geral definitivo para acabamento das Obras do Porto e Barra da Figueira”, concluído em janeiro de 1889. Acresce que em setembro de 1888 assumiu a direção da comissão encarregada de estudar o melhor sistema de esgotos para a Capital e em Novembro passou a dirigir a fiscalização das obras do Porto de Lisboa, ainda em janeiro de 1889, foi nomeado presidente da Comissão encarregada de examinar o estado da Barra de Aveiro. Sobre este técnico ver anexo C.

⁷⁶⁸ Para além da direção das obras da rede de abastecimento de água, foi responsável pelos estudos de alargamento da Rua do Quebra Costas, em dezembro de 1888, revelando a necessidade de um técnico municipal para outras obras. Como referimos no capítulo anterior a rede de captação de água já estaria em funcionamento quando este engenheiro pediu a exoneração em julho de 1889.

⁷⁶⁹ A despesa com os encargos dos empréstimos variava entre 25% a 27% da despesa total do município. Por exemplo em 1896 tendo a receita atingido os 68 766\$040 réis os encargos com os empréstimos atingiram 18 614\$108 réis, enquanto as despesas com obras públicas não ultrapassaram os 4 750\$000 réis, dos quais 2 200\$000 réis correspondiam às obras das canalizações de águas e à compra do carvão para a estação elevatória. Limitando-se a 300\$000 réis a despesa com a continuação da construção dos arruamentos da Quinta de Santa Cruz. “Orçamento ordinário da Receita e despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra para o anno civil de 1896”, *Registo de Orçamentos. 1883-1899* (Coimbra: AHMC/B28/28),s/n.

⁷⁷⁰ Pelo decreto de 1 de dezembro de 1892 as obras municipais ficavam a cargo das direções de obras dos distritos e o decreto de 6 de julho de 1895 incumbiu as Direções de Obras Públicas dos Distritos da aprovação de todos os projetos de obras públicas.

poder tenha sido contestada pelo município⁷⁷¹, na realidade não dispunha de meios nem para manter um quadro técnico, nem para propor qualquer obra de reforma urbana.

Só na viragem do século, o município, encabeçado por Manuel Dias da Silva, voltou a dar um novo impulso à transformação urbana. Impondo como uma das suas primeiras medidas o aumento das “receitas a fim de poderem realizar-se alguns melhoramentos de ha muito reclamados” e, neste sentido, “ resolveu a camara crear por esse orçamento um módico imposto sobre a entrada dos veículos nas barreiras da cidade. Não era um novo imposto, mas a ressurreição de um imposto antigo, extinto em 1866 [...] pelo governo.”⁷⁷² Com efeito, este imposto permitiu ao município aumentar as suas receitas em cerca de 3 000\$000 réis e tornou possível aumentar para o dobro o investimento nas obras públicas municipais.⁷⁷³

Este Presidente considerava urgente a reforma urbanística do antigo e insalubre tecido da baixa e a conclusão do novo Bairro de Santa Cruz. Neste sentido sete meses depois de encabeçado solicitou ao Governo a nomeação de uma terceira comissão para o estudo do Plano Geral de Melhoramentos.⁷⁷⁴

Em novembro de 1899 foi formada uma nova comissão, composta pelo engenheiro Leonardo de Castro Freire, engenheiro chefe de secção da 2^a *Circunscrição Hydraulica*, pelo Delegado de Saúde e pelo condutor de obras Joaquim Maria

⁷⁷¹ Fixou em edital de 3 de outubro de 1895 a obrigatoriedade de todos os projetos de construção serem apresentados em triplicado para que a Câmara Municipal pudesse continuar a pronuncia-se sobre os alçados.

⁷⁷² Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1900*, (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1901), 27. De assinalar que estas medidas só se tornaram possíveis pelo retomar das competências dos municípios promulgado pelo código administrativo de 1896 que pôs fim à transferência das atribuições impostas pelos decretos de 1 de dezembro de 1892 e de 6 de julho de 1895.

⁷⁷³ Os orçamentos municipais para os anos de 1897, 1898 e 1899, previam para despesas em obras municipais 3284\$050 réis, 2740\$000 réis e 1440\$000 réis respetivamente, enquanto no orçamento para 1900 foi possível aumentar este investimento para 4920\$709 réis. “Orçamento Ordinário da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Coimbra para o anno de 1897”, “Orçamento Ordinário da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Coimbra para o anno de 1898” e “Orçamento Ordinário da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Coimbra para o anno de 1899”, *Registo de Orçamentos. 1883-1899* (Coimbra: AHMC/B28/28) s/n e “Orçamento Ordinário da Receita e Despesa da Câmara Municipal de Coimbra para o anno de 1900”, *Registo de Orçamentos. 1900-1906* (Coimbra: AHMC/ B28/29)s/n.

⁷⁷⁴ “Representação de 26 de outubro de 1899”, *Representações ao Rei e ao Governo. 1893-1907* (Coimbra: AHMC/B34/38, 1893-1907) fls.33 a 34v.

Monteiro de Figueiredo e foi logo incumbida do estudo do alargamento da Rua da Madalena na Baixa.⁷⁷⁵

Passado menos de um mês, esta comissão apresentou o estudo solicitado e a partir desta data é possível encontrar várias referências diretas ao seu trabalho, consultada para a aprovação dos projetos elaborados pela Repartição de Obras Municipais e ainda para se pronunciar sobre cotas e alinhamentos de novas construções.⁷⁷⁶

Um ano e meio depois apresentou e enviou para aprovação o *Plano de Melhoramentos da parte baixa da cidade*.⁷⁷⁷ Este plano não teve qualquer seguimento nas instâncias superiores e, apesar da insistência⁷⁷⁸ do município para que o mesmo fosse aprovado pela tutela, na realidade era a própria edilidade a discordar do traçado proposto. Mas, sem outro estudo e aguardando a sua discussão pela tutela, a Câmara Municipal, não sabendo “como deliberar sobre estes pedidos por ignorar se tem andamento e se o plano proposto por aquella Comissão mereceu, ou não aprovação”⁷⁷⁹, via-se forçada a utilizar este plano para conceder alinhamentos e cotas de nível.

⁷⁷⁵ Nomeados na sessão de 16 de novembro de 1899, no mesmo dia o município solicitou o estudo do alargamento da Rua da Madalena.

⁷⁷⁶ De forma análoga às restantes comissões não foi possível detetar qualquer registo documental dos trabalhos desta comissão, existem contudo várias referências às consultas e aos seus estudos quer nos livros de atas das sessões de câmara quer nos relatórios de gerência do Presidente Manuel Dias da Silva, que inclusivamente transcreve alguns ofícios emitidos por esta comissão. Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1900*, (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1901), 153-154.

⁷⁷⁷ O plano foi concluído no final do ano de 1900 e apresentado à Câmara Municipal na sessão de 23 de maio de 1901. Na sessão de câmara de 20 de dezembro a comissão informou que ia mandar fazer cinco cópias da respetiva planta e enviar o original para o Governo Civil, dando cumprimento com o art.52º do Decreto de 31 de dezembro de 1864. Apesar desta referência não nos foi possível localizar nenhum desenho que pudesse corresponder a este plano.

⁷⁷⁸ “Documento nº 97- Officio de 22 de abril de 1902 dirigido ao Governador Civil, pedindo a nomeação pelo Governo de um engenheiro para presidente da Comissão incumbida de organizar o Plano de Melhoramentos da cidade”; “Documento nº 98- Officio de março de 1902 dirigido ao Governador Civil, solicitando que dê andamento ao processo para a aprovação do plano de melhoramentos da cidade baixa” e “Documento nº 99- Officio de 19 de junho de 1902, dirigido ao Governador Civil, solicitando o andamento do processo para aprovação do Plano de Melhoramentos da cidade e a nomeação de novo presidente da comissão incumbida de o organizar” Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1902*, (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1903), 129- 130

⁷⁷⁹ “Documento nº 99- Officio de 19 de junho de 1902 ...”, Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de*,130. Acresce que para além da discordância com o plano, a sua aplicação também enfrentava dificuldades legais pela falta de aprovação, neste sentido alegava que “a Camara tem-se



fig. 77 - Planta de reconstituição hipotética do plano de melhoramentos da cidade baixa, 1900-1901.

Para além deste plano para a parte baixa, a Comissão delineou um conjunto de melhoramentos que se estendia ao resto da cidade e incluía a regularização de várias ruas existentes, bem como a abertura de outras⁷⁸⁰. Propunha o alargamento da Rua da Alegria, a abertura de uma nova rua entre a Rua Oriental de Montarroio e o Bairro Operário, a regularização do largo da Fonte Nova, o alargamento da ligação entre a Rua do Colégio Novo e este largo e a estabilização da ligação entre a Rua de Entre os Muros e a Rua da Cerca dos Jesuítas. Pretendia também a conclusão

conformado com elle tanto quanto lhe tem sido possível em face da carência de recursos e da legislação vigente, inspirada toda na ideia de um exagerado respeito pela propriedade individual". Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1901*, 58.

⁷⁸⁰ Enunciado na sessão de câmara de 2 de maio de 1901. "Ata da sessão de camara de 2 de maio de 1901", *Vereações*, nº111, 1900-1901 (Coimbra: AHMC, BO /111), fl. 164.

e regularização do Boulevard da Avenida Sá da Bandeira, para o qual, solicitou ao Diretor das Obras Públicas do distrito a cobertura da ruína de Santa Cruz por conta do município.

Ao contrário do Plano de Melhoramentos para a parte baixa da cidade, estes vários projetos parcelares foram merecendo aprovação e executados.⁷⁸¹ Paralelamente a vereação começou a delinear a expansão do Bairro de Santa Cruz com novas ruas para a zona da Cumeada, do Penedo da Saudade e na ligação à povoação de Celas.



fig. 78 – Planta de reconstituição hipotética das várias propostas de melhoramento apresentadas pela comissão de melhoramentos, 1900-1901.

⁷⁸¹ Na sessão de câmara de 4 de julho de 1901 comunicou-se que o Ministério do Reino tinha aprovado o projeto da rua de ligação entre o extremo da rua Oriental de Montarroio e o Bairro Operário e, a 8 de agosto de 1901 que, o mesmo ministério, tinha aprovado o projeto de alargamento da rua da Alegria, o Projeto de regularização do Largo da Fonte Nova e a ligação à Rua da Cerca dos Jesuítas.

7.2. Novos Bairros. Planos de expansão do Bairro de Santa Cruz.

A primeira tentativa de alargamento do Bairro de Santa Cruz surgiu a par da tentativa de construção de um novo Hospital para a Universidade⁷⁸². Em 1890 uma comissão de peritos da Faculdade de Medicina elegeu os terrenos compreendidos entre o Convento de Santana e o Penedo da Saudade para a localização do novo edifício e pouco depois, o presidente do município Manuel da Costa Alemão, Professor da Faculdade de Medicina, procurando auxiliar este melhoramento tão importante para a cidade, comprou o edifício do Paço do Bispo e os terrenos anexos.⁷⁸³



fig. 79 – s/a, “Planta do estado do terreno destinado à construção do hospital da Universidade de Coimbra” [c. 1890] [Repartição de Obras Municipais, nº 8(Coimbra: AHMC)]

O Paço do Bispo foi cedido à Universidade, no entanto a comissão de engenheiros nomeada pelo Ministério do Reino para estudar o novo projeto considerou o declive demasiado acentuado e escolheu antes um terreno entre a Estrada de Celas e a Cumeada.

⁷⁸² Sobre os estudos para o alargamento do hospital ver adiante capítulo 9.2.

⁷⁸³ Adquirido a 15 de novembro de 1890.

Perante esta mudança de atitude, o município deliberou urbanizar a zona. Começou por mandar estudar uma nova rua entre o Largo de Santana e o Penedo da Saudade.⁷⁸⁴ No início de 1905, Marnoco e Sousa, recentemente empossado como presidente da Câmara Municipal encarregou o novo chefe da Repartição de Municipal de Obras Públicas, António Heitor, de elaborar um plano geral do novo bairro. Aprovada a planta pelo município, foi submetida à consideração superior, solicitando também a autorização para a venda dos lotes de terreno resultantes. Todavia o Governo não aprovou o plano e evocando as Leis da Desamortização inviabilizou a sua execução.⁷⁸⁵ Com efeito, de acordo com o artigo 420º do Código Administrativo, os municípios não tinham a capacidade para vender qualquer terreno, nem lotes de construção, cabendo apenas ao Estado a sua alienação por hasta pública.

A Câmara Municipal reclamou alegando que:

“O Bairro do Penedo da Saudade constitui um dos melhoramentos que a Camara municipal de Coimbra está mais interessada em levar por diante. Não só o poético local se presta, pela excellencia da situação, pela beleza da paisagem e pela pureza do ar, a um bairro encantador e hygienico, mas também a expansão rápida da cidade, que tende transformar-se completamente, exige o aproveitamento cuidadoso de todas as áreas próprias para construção. [...]

As leis da desamortização, que se estão tornando cada vez mais desharmonicas com as condições economicas e sociaes do nosso tempo, nem sempre têm sido cumpridas. A Camara Municipal de Coimbra foi autorizada a alienar, independentemente das leis da desamortização, muitos terrenos na Quinta de Santa Cruz de vâlor superior a 49:000\$000 reis, tendo d’ali resultado unicamente vantagens[...]

Alem disso, os terrenos que a Camara possui no Penedo da Saudade foram adquiridos em 1890 pelo preço de tres contos e dois mil e um reis para alli se fundar um hospital ou construir um bairro, estando hoje completamente posta de parte a idêa do hospital.

⁷⁸⁴ Na sessão de 17 de abril de 1902 encarregou-se a Repartição de Obras Municipais do estudo do arruamento entre o Largo de Santana e o Penedo da Saudade e comunicação com a bifurcação da estrada de Celas e Santa Teresa, no entanto a mesma repartição não chegou a apresentar o estudo e encarregou-se ao condutor de obras públicas, José Lopes das Neves destes estudos. O traçado foi aprovado na sessão de 22 de janeiro de 1903 e a obra foi arrematada a 13 de agosto seguinte.

⁷⁸⁵ Já em 1900, na sequência de um pedido de alinhamentos de um muro junto ao Penedo da Saudade, o município tinha tentado efetuar uma troca de terrenos, cedendo uma parcela do terreno comprado para a construção do hospital, no entanto a troca não foi autorizada pelo Ministério do Reino, alegando as Leis da Desamortização, o município reclamou e tentou por todos os meios a compra do terreno em causa, sem êxito, viu-se obrigado a conceder os alinhamentos em janeiro de 1901.

Para que taes terrenos, por este motivo, se devem considerar fôra do regime juridico das leis da desamortização, que não se referem nos seus preceitos a terrenos adquiridos pelas Camaras Municipaes nestas condições. [...]

*O Bairro do Penedo da Saudade representa um grande melhoramento para a cidade de Coimbra e como tal não deve ser contrariado mas auxiliada pelo poder central.*⁷⁸⁶

Em resposta o plano foi aprovado⁷⁸⁷ mas, manteve-se a impossibilidade da venda dos lotes e sem esta possibilidade de financiamento, tornava-se impossível a abertura das ruas projetadas.

Paralelamente o município continuava o desenvolvimento dos serviços municipais, ampliando a rede de abastecimento de água até Santa Clara e Celas, municipalizando a fábrica de gás e coadjuvando a introdução da tração elétrica. Como aferimos, esta estratégia de investimento e promoção dos serviços urbanos, embora decorrente do crescimento da cidade, era também promotora da expansão do tecido urbano.

Foi precisamente com este entendimento que o município requereu um regime de exceção que permitisse a venda dos terrenos do Penedo. Num longo e inflamado discurso, o presidente Marnoco e Sousa solicitava a autorização para contrair um empréstimo para o pagamento do resto da dívida à *Companhia Conimbricense de Illuminação a Gaz* e das obras de modernização da fábrica de gás, bem como para a construção de um novo reservatório de água nos Olivais, que permitiria a expansão da rede de distribuição de água, pedia ainda a dispensa dos direitos aduaneiros sobre os materiais importados para a instalação da tração elétrica e finalmente requeria a autorização para “alienar, independentemente das leis da desamortização e para a construcção dum bairro os terrenos que possuiu ou venha a possuir no Penedo da Saudade.”⁷⁸⁸

⁷⁸⁶ “Representação de 9 de Agosto de 1905”, *Representações ao Rei e ao Governo. 1893-1907* (Coimbra: AHMC/B34/38), fls.85 e 85v.

⁷⁸⁷ O plano apresentado não cumpria o estipulado pela lei de 2 de julho de 1867 relativamente à proporção entre a altura dos edifícios e a largura das ruas, depois de alteradas as alturas dos edifícios o plano foi aprovado.

⁷⁸⁸ Representação ao Rei de 23 de Outubro de 1906, *Representações ao Rei e ao Governo. 1893-1907...* fls. 92v -95v

Em resposta a Carta de Lei de 19 de janeiro de 1907 autorizou o Governo a conceder à Câmara Municipal a autorização para o empréstimo, bem como a isenção dos direitos de importação solicitada e finalmente a permissão para a alienação dos terrenos para a construção do Bairro do Penedo da Saudade, confirmada pelo decreto de 23 de maio seguinte.⁷⁸⁹



fig. 80 – José Lopes Neves, “Planta do Bairro do Penedo da Saudade. Projecto para a construção das ruas”, 1909 [Repartição de Obras Municipais, nº 8 (Coimbra: AHMC)]

O plano aprovado em 1905 foi atualizado de acordo com a topografia e em consonância com os limites do terreno e as primeiras vendas começaram ainda em 1907, tal como as obras de urbanização.⁷⁹⁰

Dois anos depois, enquanto decorriam estas obras de urbanização, o município antevendo a posição estratégica dos terrenos da Cumeada, confinantes com o Bairro de Santa Cruz e compreendidos entre o Penedo da Saudade e a antiga povoação de Celas, mandou estudar para ali um novo bairro.⁷⁹¹ As várias obras em curso no

⁷⁸⁹ “Decreto, 23 de maio de 1907”, COLP, ano 1907 (1908): 336.

⁷⁹⁰ Depois de adaptado o antigo Convento de Santana a Quartel foi efetuada uma troca de terrenos entre o Ministério da Guerra e o município, garantindo o isolamento do quartel num único quarteirão. O novo plano foi aprovado pelo decreto de 14 de setembro de 1907. “Decreto, 14 setembro de 1907”, COLP, ano 1907 (1908): 911.

⁷⁹¹ O plano foi aprovado pelo município na sessão de 14 de outubro e pelo Ministério do Reino a 20 de Novembro de 1909.

Penedo da Saudade e na Quinta de Santa Cruz e fundamentalmente as dificuldades em comprar ou expropriar os terrenos, inflacionados depois da proposta de construção do novo hospital na Cumeada e pela valorização decorrente da possibilidade de construção do novo bairro, retardaram a abertura dos arruamentos deste novo bairro. A primeira rua, entre a Cruz de Celas e a Avenida Dias da Silva, só começou a ser aberta em novembro de 1914. Não obstante começaram a surgir algumas construções que a Câmara Municipal foi subordinando ao plano aprovado.

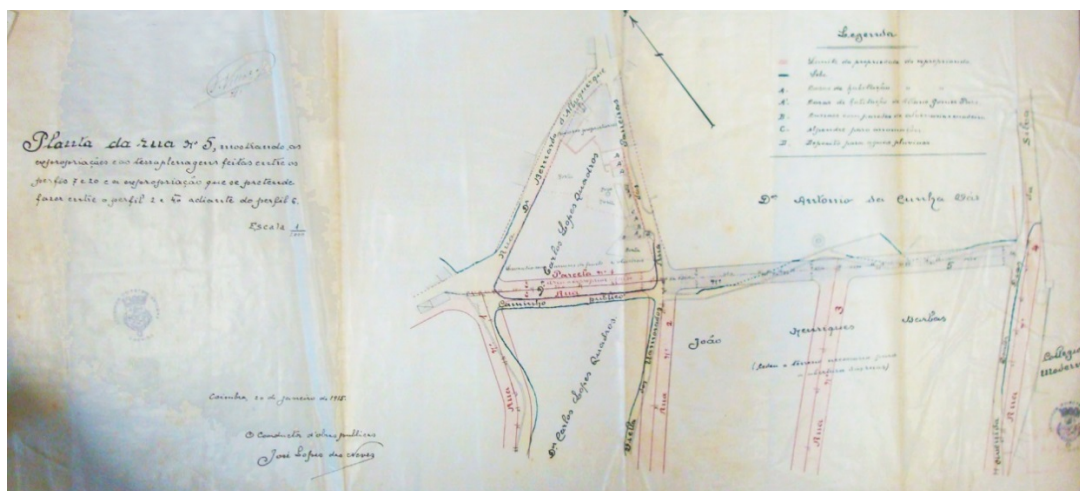


fig. 81 – José Lopes Neves, “Planta da rua nº 5...”, 12 de janeiro de 1915 [Repartição de Obras Municipais, nº 10 (Coimbra: AHMC)]

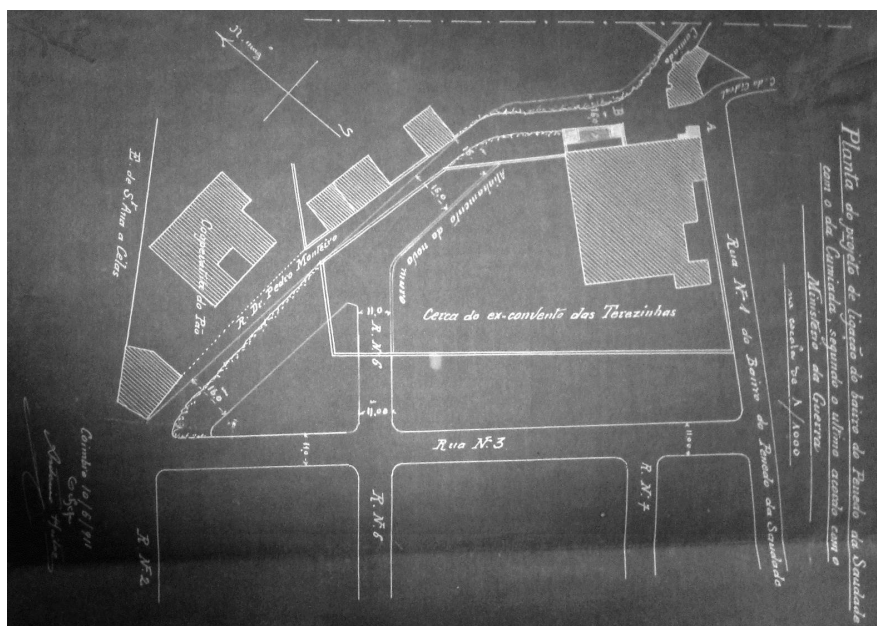


fig. 82 – António Heitor, “Planta do projecto de ligação do bairro do Penedo da Saudade com o da Cumeada, segundo o ultimo acordo com o Ministério da Guerra”, 1911 [Repartição de Obras Municipais, nº 8 (Coimbra: AHMC)]

Com a implantação da República e a apropriação do Convento de Santa Tereza, foi possível alterar o plano do Bairro do Penedo da Saudade e estabelecer uma ligação mais fácil entre estes dois bairros.⁷⁹²

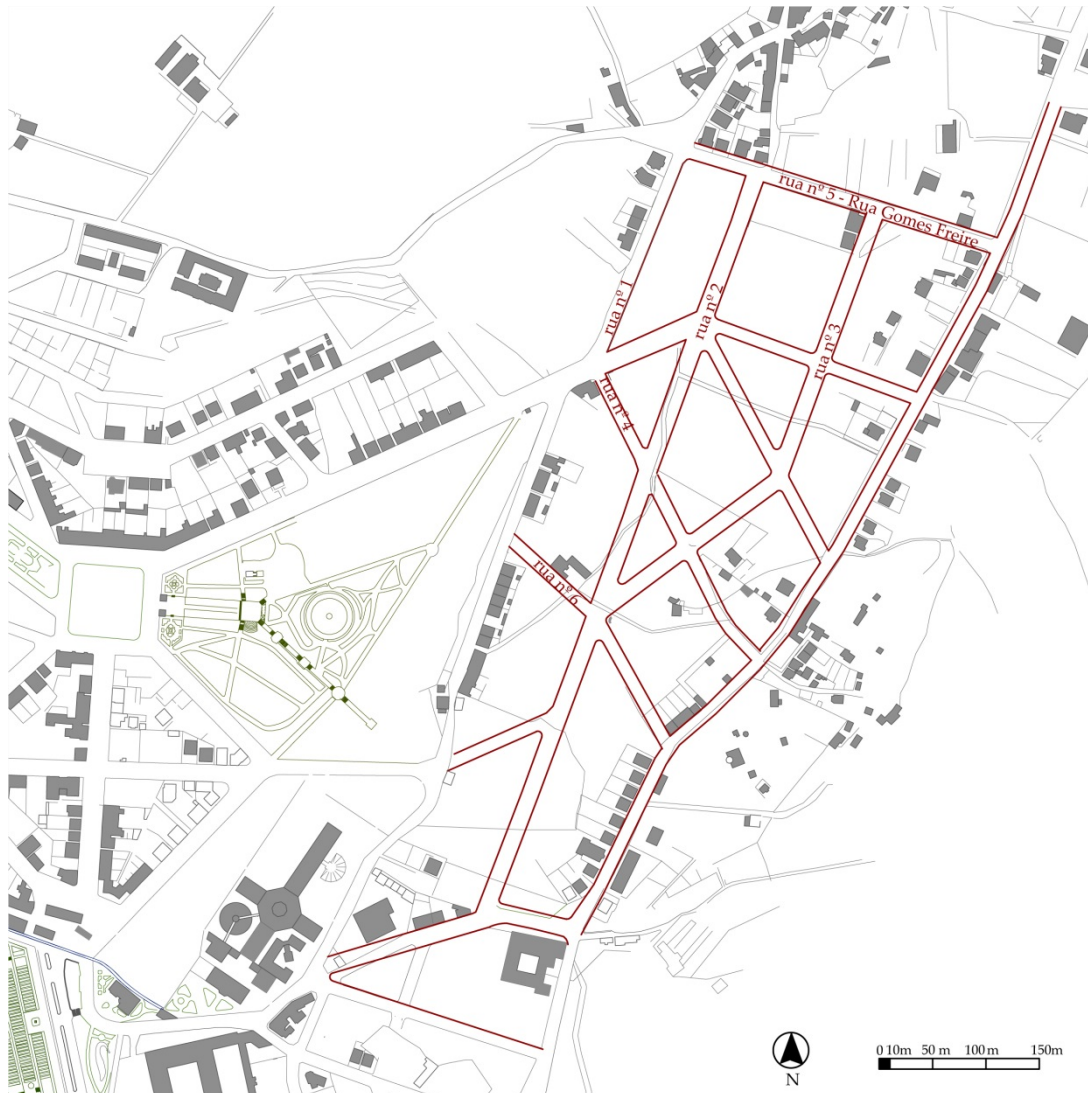


fig. 83 – Planta de reconstituição do Bairro da Cumeada

⁷⁹² O município foi informado da cedência de parte do terreno do antigo convento pelo Ministério da Justiça, na sessão de câmara de 18 de maio de 1911.

Entretanto, o Bairro de Santa Cruz, fomentado pela iniciativa particular, foi-se prolongando até Montarroio, Montes Claros e Conchada,⁷⁹³ abrindo novas ruas que cerziam o tecido existente formando uma malha apertada de quarteirões.⁷⁹⁴ Apesar de promoverem o desenvolvimento da cidade, estas intervenções exigiam o investimento do município na construção de ruas que não estavam planeadas e que não eram consideradas estruturais.

Esta situação conduziu ao edital, de 16 janeiro 1919, segundo o qual o município impunha a obrigatoriedade dos proprietários que pretendessem edificar qualquer edifício ou muro fora de arruamentos já aprovados, construírem à sua custa a terraplanagem de metade da rua e o passeio. Anos depois, com a expansão da cidade e o aumento das zonas de construção o município aumentou a participação dos proprietários definindo, pela postura de 23 de janeiro de 1936, que quem quisesse construir fora dos arruamentos já aprovados seria obrigado a pagar todas as despesas da construção da rua, desde a terraplanagem, ao pavimento e às canalizações das várias infraestruturas⁷⁹⁵.

Começava assim a esboçar-se um novo tipo de atuação por parte do município assumindo um papel de regulador das intervenções dos privados que assim se começavam a tornar os responsáveis pelos novos projetos de expansão urbana.

⁷⁹³ No dia 13 de fevereiro de 1902 foi arrematada a construção da Rua de Montarroio ao Bairro Operário, atuais Ruas António Vasconcelos e Dom Manuel de Bastos Pina. A planta da rua nº 10 do Bairro de Santa Cruz, atual Rua Eça de Queirós, foi aprovada na sessão de 24 de julho de 1902, redesenhada no ano seguinte começou a ser executada em 1904. A Rua nº 9, atual Rua Antero Quental em 1905 foi prolongada até à rua Oriental de Montarroio, atual Rua António Vasconcelos. A estrada municipal que originou mais tarde a Rua António José de Almeida começou a ser construída em 1903, depois do projeto aprovado a 23 de junho. A estrada para Celas, atual Rua Pedro Monteiro, começou a ser aberta também em 1902. A rua do Cerco dos Jesuítas, atual Rua Padre António Vieira foi concluída em 1905.

⁷⁹⁴ Por exemplo a abertura da Rua Guerra Junqueiro foi projetada pela Repartição de Obras Municipais mas na sequência de um pedido de licença de construção apresentado a 28 de agosto de 1913.

⁷⁹⁵ Esta medida foi muito contestada pela imprensa local que defendia que a construção em zonas não infraestruturadas como o Calhabé e a Arregaça eram uma consequência da especulação imobiliária existente nos bairros já infraestruturados da Cumeada, Montes Claros e Penedo da Saudade e que por isso se tornava imprescindível que o município fomentasse a expansão da cidade e construísse novos arruamentos nestas zonas de expansão como forma de fazer baixar os preços da zona central. "Novos Arruamentos da cidade" *Diário de Coimbra*, 24 janeiro de 1936.

Todavia, apesar deste novo papel, o município não perdia a capacidade de planear a cidade e neste sentido encetou uma nova estratégia de expansão da cidade através da ligação aos antigos núcleos que eram progressivamente absorvidos na malha da cidade.⁷⁹⁶ Foi o caso do lugar de Celas, de Santo António dos Olivais e do Calhabé.⁷⁹⁷ Para além da melhoria nos acessos, o município em resposta aos alvites dos habitantes destes núcleos, acabou por fomentar o seu desenvolvimento ao introduzir a iluminação, o abastecimento de água, os transportes públicos e o controlo da edificação.⁷⁹⁸

Esta medida tinha um duplo impacto, para além de ampliar a área da cidade e elevar o número de habitantes, expandia as redes de serviços urbanos, introduzindo o conforto, a salubridade e a qualidade de vida, mas fundamentalmente aumentava o número de consumidores e assim garantia o investimento feito nestes serviços. No entanto, a par da estratégia de aumento de consumidores pela incorporação dos bairros periféricos na cidade, assistia-se ao início da especulação imobiliária nos bairros de Santa Cruz, Penedo e Cumeada⁷⁹⁹ que retardou a sua ocupação e mesmo

⁷⁹⁶ Em 1906 deliberou-se abrir uma rua entre o Bairro de São José e o Calhabé, pelas Alpenduradas, aprovada na sessão de câmara de 16 de novembro. Todavia, o crescimento da zona do Calhabé e da Estrada da Beira levou a que em 1910 se encarregasse o condutor António Vaz da Costa Roxo de estudar uma nova rua direta para a Estrada da Beira, projeto aprovado na sessão de câmara de 31 de março de 1910. "Projecto de construção de lanço único da estrada municipal do Bairro S. José à estrada real 12 (Calhabé)", *Obras Publicas 1865-1920* (Coimbra: AUC/GCC/ILFS/E12/t2/989,1910)s/n.

⁷⁹⁷ Apesar da introdução das modernas infraestruturas, nomeadamente dos transportes públicos que permitiram o crescimento destas zonas e a sua inclusão na área urbana, como já referimos, só a partir do censo de 1940 é que estas zonas e as respetivas freguesias foram efetivamente contabilizadas dentro na cidade. O censo de 1930 contabilizava apenas 4 freguesias, Almedina, Santa Cruz, S. Bartolomeu e Sé Nova, ignorando assim uma grande parte da população que residia nas freguesias de Santa Clara e Santo António dos Olivais e que contabilizavam 3585 e 8792 habitantes respetivamente, correspondendo a cerca de 45% do total de 27 333 habitantes contabilizados. Direcção Geral de Estatística. Republica Portuguesa. *Censo da população de Portugal. 7º Recenseamento Geral da População* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1933).

⁷⁹⁸ Já em 1903, quando se pretendia abrir concurso para a introdução da iluminação elétrica, com o intuito de aumentar o número de consumidores, foi mandado levantar a planta dos lugares de Celas, de Santo António dos Olivais e Santa Clara para serem incluídos no Projeto Geral de Iluminação a instalar. Em março de 1912, mandou-se levantar a planta de Santo António dos Olivais para que a Repartição Municipal de Obras se começasse a pronunciar sobre as novas construções desta zona. Em 28 de janeiro de 1932 foram ampliados os limites da cidade incluindo as zonas de Coselhas, Tovim de baixo, caminho do Areeiro, Alto de S. João, Quinta da Malavada, Quinta de Vila Franca até ao rio, que assim faziam parte do levantamento geral da cidade em concurso.

⁷⁹⁹ O bairro da Cumeada ao contrário do Bairro de Santa Cruz ou do Penedo da Saudade não era propriedade municipal, o município limitou-se a traçar os arruamentos. Ainda antes do plano traçado em 1903, enquanto se discutia a possibilidade de ali instalar o novo hospital da Universidade o município no intuito de coadjuvar a Faculdade de Medicina tentou, à semelhança do que tinha feito para o Penedo da Saudade, comprar terrenos ou para o Hospital ou para a construção de um novo bairro, no entanto a publicitação da

a execução de algumas ruas que acabaram por só ser executadas nas décadas de 1920 e 1930 depois de um acentuado crescimento demográfico.⁸⁰⁰

Fundamentalmente este conjunto de intervenções de expansão urbana, quer as planeadas pelo município, quer as de iniciativa particular e ainda as resultantes da aglutinação de núcleos preexistentes permitiram consolidar uma nova postura do município perante o planeamento da cidade.

Por um lado, as dificuldades encontradas no projeto de algumas ruas do bairro de Santa Cruz enfatizavam as fragilidades técnicas da Repartição Municipal de Obras colmatadas a partir de 1905 com a criação de mais um lugar técnico.⁸⁰¹ Por outro, os obstáculos encontrados pelos limites de propriedade, que retardaram algumas obras de conclusão do bairro de Santa Cruz e alteraram o plano da Cumeada, obrigaram à estruturação de um novo modo de planeamento, centrado não só no desenho global da cidade mas articulando núcleos e zonas dependentes dos interesses e das vontades dos proprietários fundiários.⁸⁰²

A ação do município começava assim a adquirir uma nova dimensão, praticamente limitada à regulação da intervenção privada, consequência do aumento da iniciativa privada⁸⁰³, mas também da própria legislação que cerceou a atuação dos

ideia de ali instalar o Hospital, fez inflacionar os preços, inviabilizando a possibilidade de compra pelo município. Mas tarde, em 1911, na sessão de 23 de novembro, o município ofereceu à Faculdade de Medicina, o antigo mosteiro de Celas, transformado em Asilo de Cegos e Aleijados para a instalação do Manicómio Senna.

⁸⁰⁰ Com efeito, a cidade assiste a um grande crescimento demográfico, passando de 20 581 habitantes em 1911 para 35 437 em 1940. Direção Geral de Estatística. Republica Portuguesa. *Censo da população de Portugal. 7º Recenseamento Geral...*,273 e Instituto Nacional de Estatística. *VII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940.* nº1 (Lisboa: Imprensa Nacional, 1945), 474.

⁸⁰¹ Em 1904 foi contratado o engenheiro Augusto Eduardo Barbosa por um ano, como chefe da repartição de obras municipais e supervisionando o trabalho do condutor António Vaz da Costa Royo e do fiel de ferramentas e inspetor de calçadas, Manuel Abílio Simões de Carvalho. No ano seguinte foi contratado para o lugar de chefe da repartição o condutor de obras públicas António Heitor que desempenhou o cargo até 1913.

⁸⁰² Como sucedeu nas ruas do Bairro da Cumeada onde a rua nº 3 não chegou a ser executada ou na dificuldade de aquisição da Quinta da Rainha para o Bairro de Santa Cruz.

⁸⁰³ Na sessão de 6 de novembro de 1930 pedia-se licença para a construção de casas de renda económica entre a rua Ocidental de Montarroio e a projetada Rua Infante D. Henrique. No ano de 1932 depois de alargada a área da cidade a Coselhas, Tovim de Baixo, caminho do Areeiro, Alto de S. João, Quinta da Malavada e Quinta de Vila Franca até ao Mondego, surgiram várias propostas de investidores que pretendiam construir

municípios⁸⁰⁴. Apesar da aparente perda de controlo sobre os desígnios de construção da cidade, não deixa de ser importante notar que o município não pretendia abrir mão do poder de regulação que lhe cabia, como revelou ao solicitar o levantamento da planta dos antigos bairros de Celas e de Santo António dos Olivais que pretendia tornar integrantes na malha urbana. Com efeito, na época, uma das maiores fragilidades para o planeamento da cidade e das suas infraestruturas residia na falta de um levantamento atualizado.



fig. 84 – Francisco e Cesar Goullard, “Planta topographica da Cidade de Coimbra”, 1873-1874 [Coleção de Plantas (Coimbra: AHMC)]

conjuntos de habitações, nomeadamente de 26 casas na Lomba da Arregaça e de um bairro na Quinta da Cheira, apresentadas na sessão de 10 de março, mais cinco casas na Travessa das Alpenduradas, proposta na sessão de 8 de dezembro e ainda a proposta do Grupo Construtor de Casas Económicas de Coimbra para construir cinco casas na Rua Dias Ferreira apresentada na sessão de 21 de abril.

⁸⁰⁴ Para além da centralização administrativa verificava-se um aumento da comparticipação dos municípios em algumas despesas obrigatórias como internamentos hospitalares, instalação dos tribunais e dos seus juízes, encargos com as rendas dos edifícios onde eram instaladas repartições várias, entre outras.

A planta levantada quase cinquenta anos antes estava completamente desajustada da realidade e urgia atualizá-la, se compararmos a *Planta Topographica da Cidade de Coimbra* com os limites no início da década de 1920 verificamos que Coimbra era uma nova cidade. A sua área tinha mais que duplicado, existiam agora amplas ruas arborizadas, parques públicos, um aproveitando o antigo Jogo da Bola dos frades crúzios, outro junto ao rio, para além de outros jardins de menor dimensão. Não é por isso de estranhar que se dê início às primeiras tentativas de atualizar a planta de 1874.



fig. 85 – Planta de reconstituição da cidade em 1919

7.3. Reforma da cidade Baixa. Planos e hesitações

O problema da reconstrucção da Baixa surge constantemente, quando se tem de dar alinhamentos nesta parte da cidade de Coimbra. Ha na Camara uma copia de parte da planta da cidade levantada em 1874 e desenhada na escala de 1 por 2:000, com um traçado a vermelho, indicando um projecto de ruas novas, sem cotas de nivel, sem nivelamentos nos eixos das ruas, e sem o systema de esgotos a seguir, e que tem o titulo de Plano de melhoramentos da Baixa. [...] Não se pode dizer que o projecto seja feliz, pois não há duas ruas que sejam paralelas, e nenhuma perpendicular a um largo, avenida ou praça. Entram e sahem, quando sahem, todas obliquamente nas ruas principaes do contorno, cruzando-se caprichosamente e não formando quarteirões regulares, como era para desejar. Os auctores deste trabalho foram levados a taes resultados, pela preocupação assaz louvável de fazer coincidir as linhas do projecto com o maior numero possivel de fachadas dos prédios existentes. [...]

A reconstrucção da Cidade Baixa é completamente impraticável sem a expropriação geral por zonas. E' por isso que, embora a Camará se tenha procurado orientar para dar alinhamentos pelo Plano de melhoramentos da Baixa, não lhe tem sido possivel executal-o.⁸⁰⁵

O problema da Baixa, recorrentemente invadida pelas águas do rio ou, no pior dos casos pela subida dos esgotos sem vazão em épocas de cheia, constituía um grave e premente problema de saúde pública e foi, durante o século XIX e início do século XX, uma das principais preocupações das várias vereações que encabeçaram os destinos da cidade. Como já tivemos oportunidade de referir, desde o plano de 1835 que o município solicitava o aterro e a regularização da margem do rio para evitar a entrada das águas Mondego na cidade, no entanto depois de aterradas as margens permaneceu o problema do escoamento da zona mais baixa da cidade, impondo-se com única solução o aterro de toda a zona para uma cota superior à cota do rio.⁸⁰⁶

Não obstante a pertinência desta obra, que possibilitava não só o alteamento de toda a Baixa mas ainda a reforma urbanística da zona, rasgando amplas e largas

⁸⁰⁵ José Ferreira Marnoco e Souza, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1905* (Coimbra: Typographia França Amado, 1906), CXLXIX.

⁸⁰⁶ No final do século XIX, depois da construção dos dois diques insubmergíveis, segundo o plano traçado pela Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira na década de 1870 e depois das novas obras do aterro iniciado em 1888, mantinha-se o problema do escoamento das águas das zonas de cota mais baixas.

avenidas, assegurando a ventilação e a insolação necessárias, foi, essencialmente pelas debilidades financeiras do município, sucessivamente adiada.

Em detrimento da reforma da Baixa a cidade tinha expandido os seus limites e construído o moderno bairro de Santa Cruz, permitindo a criação de habitações cómodas e salubres. Porém o velho e insalubre bairro mantinha-se como principal centro comercial e concentrava a maioria da habitação das classes operárias. No início do século começaram a levantar-se vozes contra o seu estado degradante:

“Do que carecemos, presentemente, é de transformar o que nos envergonha, nos vexa e nos deprime aos olhos de todos, e sem o que viveremos sempre acorrentados ao mais duro dos pesadelos, por não haver outro meio sério e pratico de promover a nossa tão desejada reabilitação. Só um cégo não verá a necessidade urgente que temos de parar com mão firme e inteligente essa verdadeira vertigem de vistosas roupagens na periferia, quando o coração da cidade tresanda a curral, indigno dos nossos brios, e mais que tudo ultrajante para as nossas mais legítimas aspirações.”⁸⁰⁷

Acrescia que a implantação da estação de caminho-de-ferro no cais das Ameias tinha criado uma porta de entrada na cidade que não oferecia as condições necessárias a uma cidade que se afirmava como a terceira e nível nacional.

“é triste e chega a ser deprimente que o visitante d’esta importante e formosa terra, ao desembarcar do caminho de ferro depare com a rua das Solas, acanhada e immunda, sujeita ás cheias do Mondego, e em chegando á praça do Commercio tenha para comunicação com a principal arteria da cidade as escadas de S. Thiago, estreitas e quasi infectas, contrastando singularmente com os pontos a que dão acesso, dando a impressão d’uma serventia aldeã [...]”⁸⁰⁸

⁸⁰⁷ M.B. “A cidade Baixa VIII”, *O Conimbricense*, nº 6184, 20 de março de 1907, 1.

⁸⁰⁸ “Os melhoramentos de Coimbra”, *O Conimbricense*, nº 6177, 23 de fevereiro de 1907, 2, publicando um ofício Associação Commercial de Coimbra de 26 de junho do ano anterior, solicitando a abertura da desejada avenida entre a rua Ferreira Borges e o Largo das Ameias e insurgindo-se contra a licença do município para a reforma de uma casa encostada à estreita escada de S. Tiago.



fig. 86 – Planta de reconstituição da Baixa no início do século XX



fig. 87 – s/n, Escadas de S. Tiago, [final século XIX] [Coimbra: BMC AG-0227]

De salientar que já tinham sido nomeadas três comissões para o estudo do Plano de Melhoramentos da Cidade, com destaque para a Baixa e que, em 1901, tinha sido apresentado o *Plano de Melhoramentos da parte baixa da cidade*, todavia, este plano, nunca teve a aprovação das instâncias superiores. Apesar disso e embora o município não concordasse com a generalidade deste plano, na ausência de outro, procurava regular-se por ele para a concessão de alinhamentos.⁸⁰⁹

Todavia, em determinados casos o plano não era aplicado. Exemplo disto é a nomeação de uma comissão para estudar o alinhamento para o novo edifício do Banco de Portugal a construir no largo da Portagem. Com efeito, o presidente Marnoco e Sousa consciente da importância deste equipamento e desta obra para o melhoramento do largo, nomeou uma comissão presidida pelo engenheiro Ignacio Teixeira de Menezes para a definição da implantação do novo edifício.⁸¹⁰ A solução proposta alterou profundamente a imagem do largo da Portagem, eliminou a rua da Saboaria e redefiniu o quarteirão com frente para o largo, permitindo assim eliminar o tosco gradeamento que limitava um dos mais importantes largos da cidade. O projeto da nova agência, da autoria do arquiteto Adães Bermudes, foi aprovado em 1907, reconfigurando o Largo da Portagem como hoje o conhecemos.

⁸⁰⁹ Como podemos detetar pela citação do Presidente Marnoco e Sousa apresentada no início deste capítulo. Opinião semelhante manifestava o anterior presidente Manuel Dias da Silva que referia: “Do andamento deste processo não teve até agora a Camara conhecimento algum, mas é de supôr que nenhum tenha tido, pois ainda não foi posto em reclamação. E quando fôr, é minha opinião que deve ser a própria Camara a primeira a reclamar, pedindo a sua modificação ao menos numa parte.” Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1901* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1902),58.

⁸¹⁰⁸¹⁰ A comissão foi nomeada no dia 1 de setembro de 1906, pouco tempo depois, por ofício de 20 de outubro seguinte, declarava-se incompetente para conceder o solicitado alinhamento uma vez que o plano de melhoramentos da cidade baixa não tinha sido aprovado. No entanto, depois do presidente do município, a ter autorizado a pronunciar-se para lá do plano existente, a referida comissão terá escolhido um dos estudos apresentados pela Repartição de Obras Municipais que previa o alargamento da rua da Madalena para 16 metros e o alargamento da rua do Sargento Mor para uma avenida de 12 metros de largura. *Repartição de Obras Municipais*, pasta 31, processo 4, (Coimbra: AHMC/ B50), doc.1.

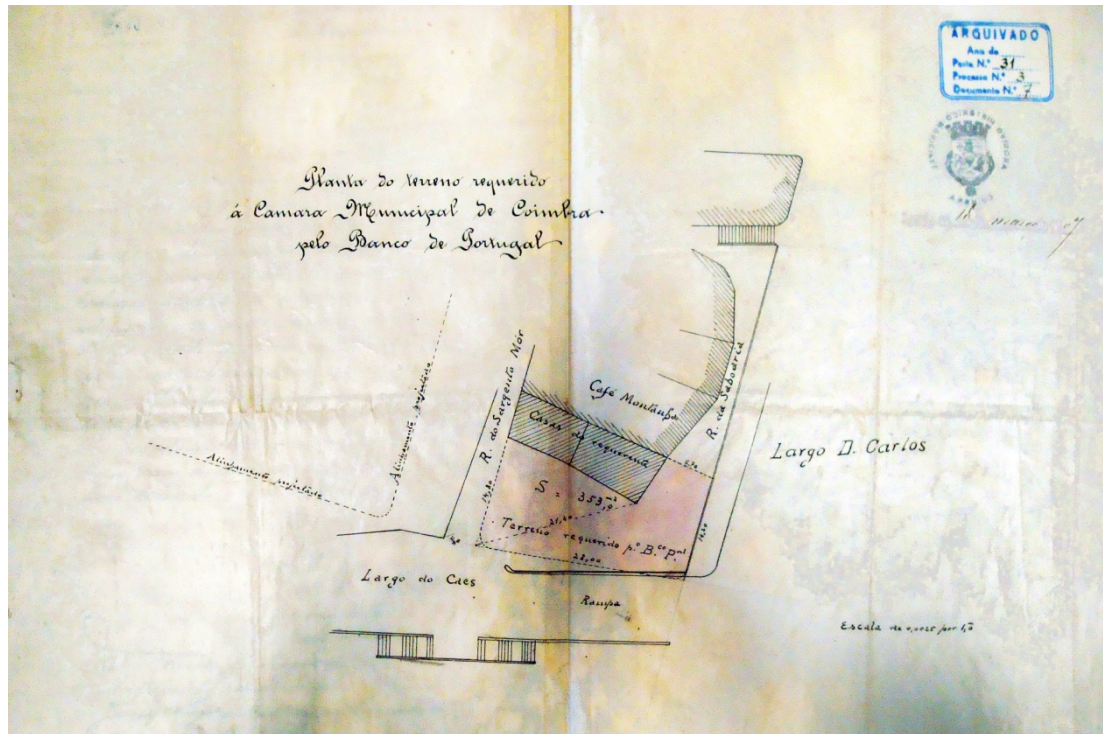


fig. 88 – s/a, “Planta do terreno requerido á Camara Municipal de Coimbra pelo Banco de Portugal”, 1907 [Repartição de Obras Municipais, nº 31 (Coimbra: AHMC/ B50)]

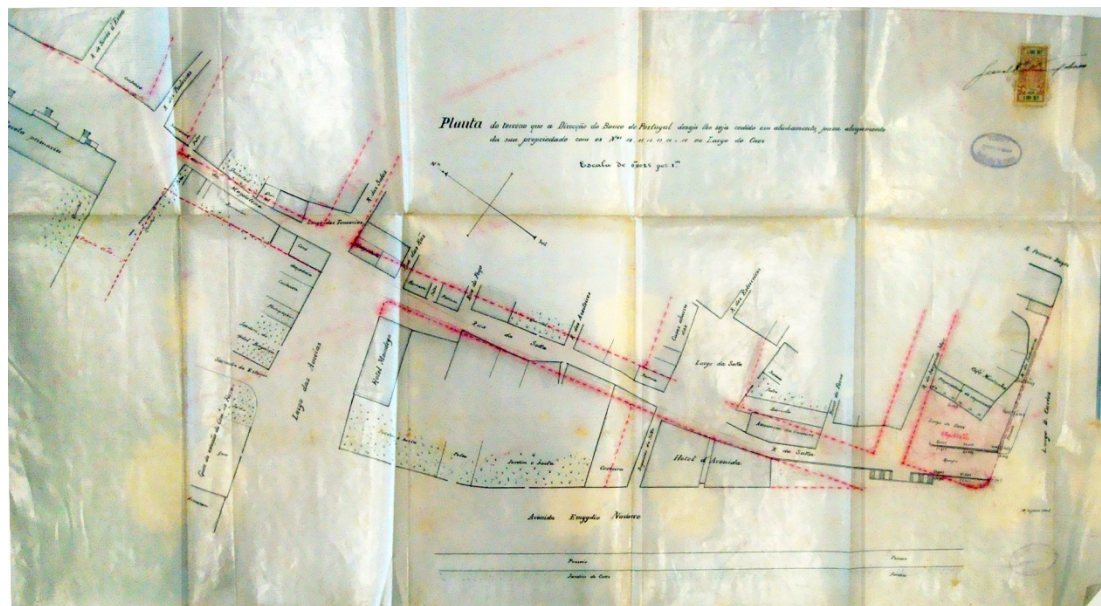


fig. 89 – s/a, “Planta do terreno que a Direcção do Banco de Portugal deseja lhe seja cedido em alinhamento para alargamento da sua propriedade com o nºs 10,11,12,13, 14 e 15 do Largo do Caes”, 12 janeiro 1906 [Repartição de Obras Municipais, nº31 (Coimbra: AHMC/B50)]

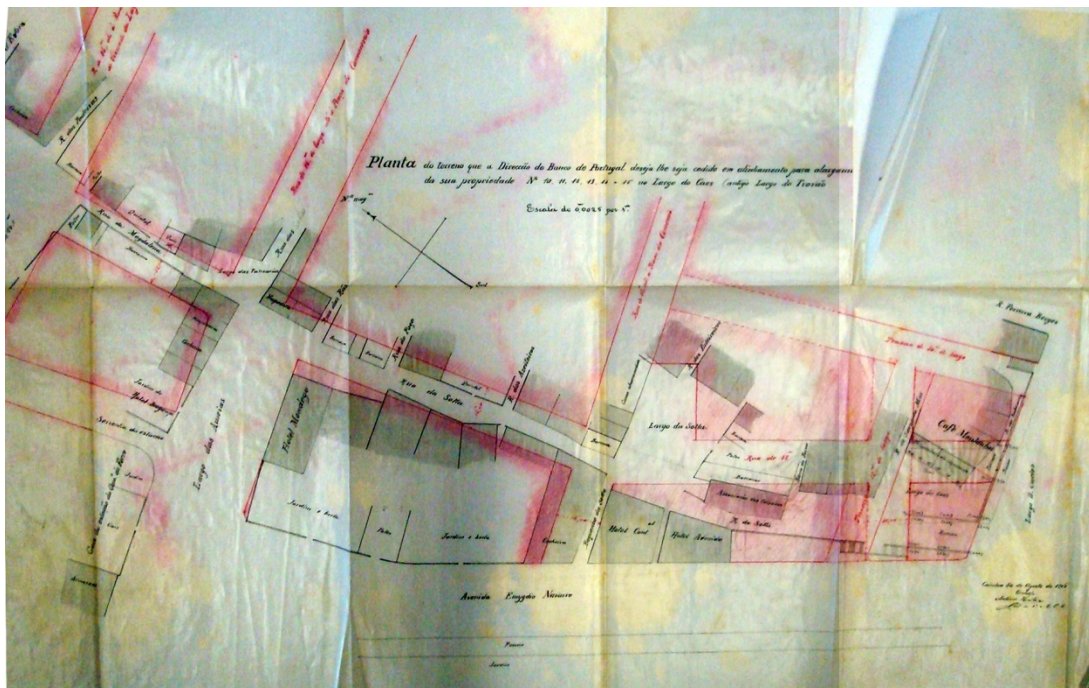


fig. 90 – António Heitor, “Planta do terreno que a Direcção do Banco de Portugal deseja lhe seja cedido em alinhamento para alargamento da sua propriedade com o n.ºs 10,11,12,13, 14 e 15 do Largo do Caes(antigo largo do Trovão)”, 30 agosto de 1906 [Repartição de Obras Municipais, nº 31 (Coimbra: AHMC/B50)]



fig. 91 – s/a, Imagem antiga do largo D. Carlos com o novo edifício do Banco de Portugal, cerca de 1912. [disponível em <https://plus.google.com/photos/117914274518338377120/albums/5196315409702016833>, consultado em 16/05/2012]



fig. 92 – Imagem atual do Largo da Portagem limitado pelo Banco de Portugal

As dificuldades encontradas neste processo, a par da polémica levantada pela licença concedida ao edifício confinante com as escadas de S. Tiago⁸¹¹, explicam a tentativa de mandar organizar um novo plano de melhoramentos, deliberado na sessão camarária de 22 de fevereiro de 1907 mas que não teve qualquer resultado. Tal como não teve a Representação de março de 1911, solicitando ao novo Governo da República a nomeação de uma comissão técnica para o estudo do Plano de Melhoramentos e a autorização para não permitir a aprovação de novas construção na Baixa, de forma a não comprometer a execução do plano a traçar.⁸¹²

O contínuo protelar da reforma da baixa insalubre justifica-se pelo empenho do município na expansão da cidade, com a construção de novos bairros, mas mais significativamente pelo investimento nos Serviços Municipais que absorviam quer os capitais quer a capacidade técnica do município.

Com efeito, a primeira proposta de rasgamento de uma avenida entre a Estação e rua Ferreira Borges foi avançada, pelo vereador Rodrigues da Silva, em 1887, pouco meses antes da deliberação do município de encetar a construção da rede de abastecimento e distribuição de água a partir do rio Mondego. O alargamento da rua das Solas, conforme a proposta, exigia um grande investimento e a expropriação de vários edifícios, entre eles o recolhimento do Paço do Conde, o que explica o adiamento. No entanto, mesmo sem verbas, no ano seguinte foi nomeada a segunda comissão para o estudo do Plano Geral de Melhoramentos da cidade e constituída

⁸¹¹ Desde 14 de maio de 1891 que tinha sido delineado um plano pelo engenheiro da Direção de Obras Públicas do Distrito, João Teófilo da Costa Góis que traçava três avenidas uma delas entre o Largo das Ameias e a Rua Ferreira Borges, junto à Igreja de S. Tiago. O plano de melhoramentos apresentado em 1901 previa também esta avenida. Pese embora, em 1906, o proprietário do prédio adjacente à Escada de S. Tiago, Alfredo Pereira de Barreto Barbosa, pediu autorização para reconstruir o seu edifício e o município, ao contrário do que seria de esperar autorizou esta reconstrução, inviabilizando assim a execução da avenida projetada. Em consequência, a Associação Comercial de Coimbra contestou esta deliberação e levantou-se uma acesa polémica no jornal *O Conimbricense* dando origem também a uma publicação explicando todo o processo. “Os melhoramentos de Coimbra”, *O Conimbricense*, nº 6177, 25 de fevereiro de 1907, 2 e Associação Comercial de Coimbra, *A Camara Municipal e as escadas de S. Thiago*, Coimbra: Typographia M. Reis Gomes, 1907).

⁸¹² “Representação de 24 de março de 1911”, *Representações ao Rei e ao Governo. 1907-1913* (Coimbra: AHMC), fls 28v e 29.

uma outra comissão encarregada de dar parecer sobre os projetos de obras particulares.⁸¹³

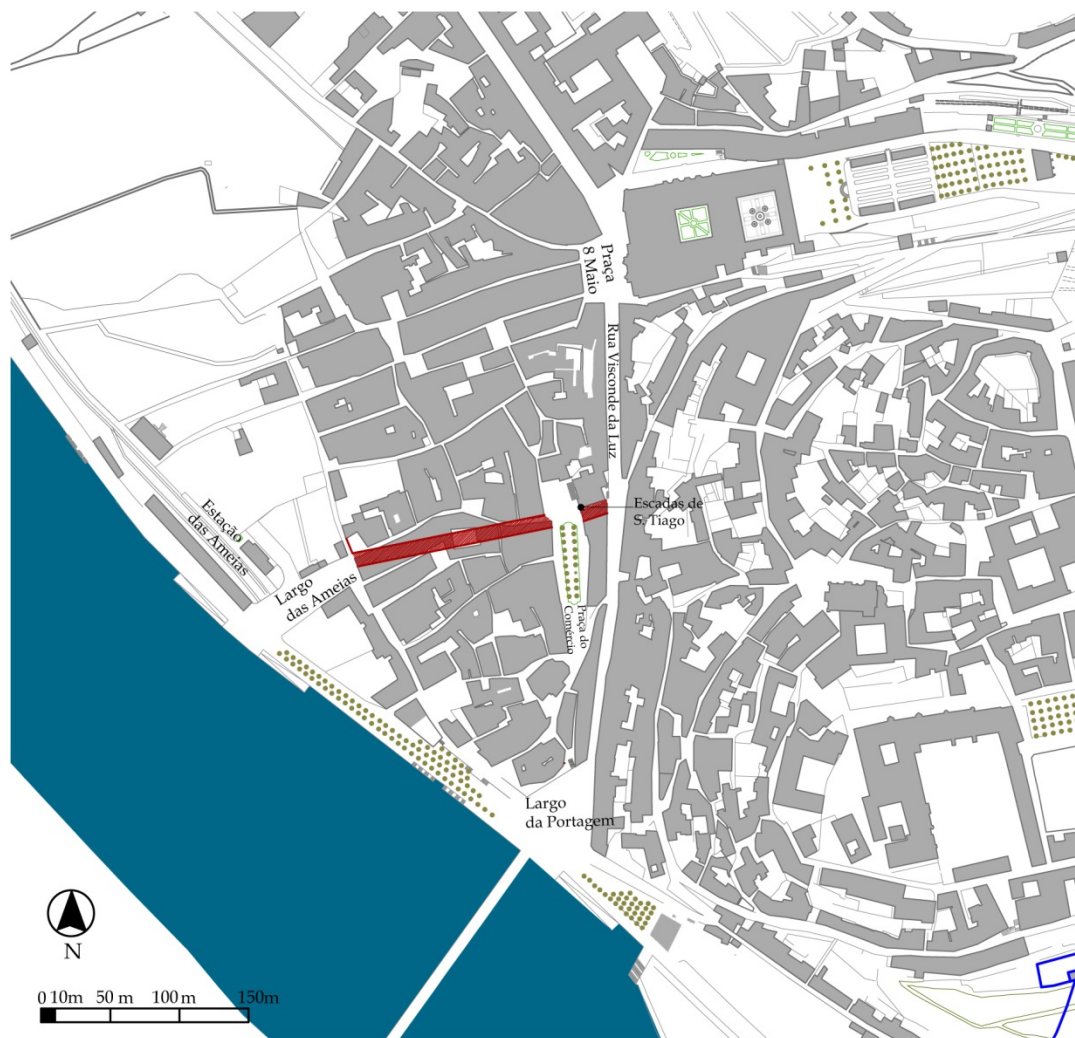


fig. 93 – Planta de reconstituição hipotética da nova avenida entre a Estação e a rua Ferreira Borges

Acresce que nesta época o município não possuía nenhum técnico⁸¹⁴ capaz de estudar com rigor a obra e, mesmo em 1891, quando se reiniciou o estudo de reforma do tecido da Baixa, com o projeto de abertura de três avenidas foi

⁸¹³ Nomeada no dia 9 de agosto de 1888, desempenhou funções semelhantes à Comissão de Estética, instituída anos depois.

⁸¹⁴ Como referimos entre 1881 e 1888 não existia nenhum engenheiro nos quadros do município e quando em 1888 foi contratado o engenheiro Diogo Pereira de Sampaio e depois o engenheiro Amável Granger, destinaram-se apenas ao acompanhamento das obras da rede de abastecimento e distribuição de águas, depois de concluídas estas obras manteve-se a debilidade do quadro técnico, unicamente dotado com um mestre-de-obras encarregue da chefia da repartição de obras municipais e um maquinista para o serviço municipal de águas.

necessário recorrer ao engenheiro da Direcção de Obras do Distrito, João Theóphilo da Costa Goes⁸¹⁵.

Ou seja, o município, em face das suas debilidades técnicas, recorria a comissões externas, mas que sem vínculos e sem deixar registos da sua atividade, podiam atuar de forma descomprometida ou mesmo contrária à estratégia delineada pela vereação, por outro lado sem uma linha de continuidade tornava-se impossível traçar um plano concertado de atuação.

Esta falta de continuidade era ainda agravada pelo rotativismo da própria administração municipal. Podemos verificar que foi no final do século, sob a presidência de Manuel Dias da Silva, que se manteve à frente da gestão municipal por três mandatos, que foi possível delinear uma nova estratégia para o município. Foi nesta época que se nomeou a terceira comissão de melhoramentos⁸¹⁶, responsável pelo referido plano de melhoramentos da Baixa, ao mesmo tempo que se iniciou a conclusão e a expansão do bairro de Santa Cruz e se retomaram as obras do aterro da margem do Mondego, bem como a construção do caminho-de-ferro para Arganil. Ao nível dos serviços municipais, coincidiu com a ampliação da rede de abastecimento de água e com a municipalização da Fábrica do Gás. O presidente que se seguiu, Marnoco e Sousa, que chefiou o município durante dois mandatos, adotou uma estratégia semelhante.⁸¹⁷

Perante as restrições financeiras, o município optou por aquilo a que chamava de *investimentos reprodutíveis*, como os serviços municipais e os novos bairros de expansão. Os últimos tentavam ser autofinanciados, aplicando o produto da venda dos terrenos na construção dos arruamentos e garantiam o aumento de habitantes consumidores dos primeiros. Em oposição, a reforma do tecido urbano existente

⁸¹⁵ O plano apresentado na sessão de câmara de 14 de maio de 1891 pelo engenheiro João Theophilo Goes previa o alargamento da rua das Solas e ainda a abertura de uma avenida entre a Praça 8 de Maio, frente ao novo edifício dos Paços do Concelho, até ao porto dos Oleiros, onde estava prevista a construção da estação de mercadorias e uma outra avenida entre esta avenida da Estação e o Largo Príncipe D. Carlos

⁸¹⁶ Nomeada a 9 de novembro de 1899.

⁸¹⁷ Ainda que intercalados por uma comissão administrativa, entre janeiro de 1908 e 21 de fevereiro de 1908, nomeada por alvará Governador Civil em virtude do decreto de 12 de dezembro 1907 que dissolveu todas as vereações eleitas.

exigia dispendiosas expropriações que só se tornariam eficazes se pudesse ser aplicada uma lei de expropriação por zonas, como tinha sido possível nas cidades de Lisboa e Porto.

Neste contexto, o *Plano de Melhoramentos da cidade baixa* elaborado pela comissão presidida pelo engenheiro Leonardo de Castro Freire, orientava-se também pelos princípios de economia e aproveitava ao máximo as ruas existentes. Embora não nos tenha sido possível localizar nenhuma das 5 cópias do Plano, das descrições encontradas depreende-se que o plano se limitava ao alargamento para um dos lados das ruas existentes, reduzindo assim os custos das expropriações, mas originando, uma malha de avenidas e ruas sem relações de paralelismo ou perpendicularidade. Para além de alguns alinhamentos pontuais, apenas começou a ser executado o prolongamento da rua da Madalena com 12 metros de largura, a partir do Largo das Ameias, e a abertura de uma avenida entre a Estação de caminho-de-ferro e a rua da Madalena que, segundo o plano, deveria ser prolongada até à Rua Visconde da Luz.⁸¹⁸

⁸¹⁸ "Respondendo ao officio de V.Ex.^a n.º 906, de 24 do corrente mês, tenho a honra de informar a Ex.ma Camara Municipal, a que V. Ex.^a dignamente preside, que a comissão dos melhoramentos desta cidade já tratou do projecto da rectificação que convirá effectuar na rua da Magdalena. Deverá ficar esta rua com a largura de 12m,0, sujeitando-se do lado poente á fachada da casa de Valentim José Rodrigues e continuando neste alinhamento até se ligar á avenida projectada da Praça 8 de Maio aos Oleiros, cortando no cunhal norte da casa que fica contigua á Azinhaga da Pitorra o comprimento de 3m,0 approximadamente, medida esta, que se corrigirá na occasião de se fazer a demarcação. Também está projectada a avenida da rua do Visconde da Luz, do lado da Praça 8 de Maio, a communicar com a actual estação do caminho de ferro e que irá cortar a rua da Magdalena á distancia de 30m,0 do cunhal sul da casa referida de Valentim José Rodrigues, tendo esta avenida a largura de 16m,0 e terminando junto do Hotel Bragança. Relativamente ás cotas de nivel para regular as edificações futuras, não póde por enquanto a commissão apresentar esses esclarecimntos, de que tratará no seguimento dos trabalhos. Permitta-me V.Ex.^a que eu note que, tendo o plano dos melhoramentos da cidade de ser submettido á approvação das estancias superiores, as informações que ficam exaradas neste officios são dadas sómente com o fim de esclarecer a Ex.ma Camara Municipal para poder emprehender desde já um melhoramento importante, mas faltando-lhe a respectiva sancção, ainda que neste caso se afigura contudo á Commissão que deverá ser confirmado o que projectou. Deus Guarde a V. Ex.^a - Coimbra, 28 de novembro de 1899." "Documento n.º 31- Officio do presidente da commissão do plano de melhoramentos da cidade ácerca do alinhamento da rua da Magdalena", Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1899* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra,1900) ,114. A Avenida entre a Estação e a Rua da Madalena começou a ser aberta em 1904. Manuel Dias da Silva, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1903* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra,1904),LXI.



fig. 94 - Planta de reconstituição hipotética do plano de melhoramentos da cidade baixa, 1900/1901.

7.4. Projecto para os novos arruamentos da cidade baixa, o último Plano de Melhoramentos da Baixa

Com a implantação da República, a par das ideias de proteção das classes operárias, surgiu uma nova consciência da importância do planeamento urbano como instrumento de reforma social. Pouco depois de tomar posse, o novo presidente António Augusto Gonçalves,⁸¹⁹ argumentava que era “urgentíssimo reformar a parte baixa da cidade de Coimbra, cujas condições de insalubridade todos os anos são agravadas pelas invasões das águas do Mondego” e ainda “indispensável orientar e regulamentar a construção de novos bairros, porque alguns trabalhos feitos nesse sentido são fragmentários e sem orientação definida”, neste sentido, solicitou a nomeação de uma comissão técnica para o estudo da reforma da cidade e ainda a autorização para que não fossem concedidas novas licenças de construção para não se comprometer a execução do futuro Plano de Melhoramentos. No entanto, nenhum destes pedidos foi atendido e, apesar da boa vontade do presidente, o município já estava comprometido com outros investimentos, nomeadamente com os serviços municipais e tinha de investir com parcimónia, conforme explicava na apresentação do orçamento para 1913:

“a distribuição das verbas para obras, [...] ficam muito àquem das necessidades mais urgentes da cidade. Devemos, porém, considerar que a cidade se tem expandido extraordinariamente, e não tem podido a Câmara acompanhar esse desenvolvimento com a regularização dos pavimentos das novas ruas e avenidas, dada a enorme soma que é preciso nesses serviços. [...]

Não esqueçamos também que ao tomarmos conta da administração do Município, viemos encontrar excedida em 30 mil a verba de 150 mil escudos do empréstimo para a montagem da tracção elétrica, vendo-nos na necessidade de elevar aquele empréstimo a 180 mil escudos. [...]. Foi o nosso primeiro cuidado pagar esses atrasos e gastar só dentro das forças das receitas, com a mais escrupulosa administração e economia. Bem sabemos que Coimbra não deve parar nos seus melhoramentos materiais, que tanto a têm engrandecido, e portanto limitar-se ao que atrás fica exposto. Outros se impõem e de maior importância, como sejam em primeiro lugar, a transformação da Baixa e um novo Mercado. Mas carecendo de verbas extraordinárias para estas obras, verbas até certo

⁸¹⁹ António Augusto Gonçalves (1848-1932) sobre este artista e historiador de arte ver o anexo C.

*ponto sem compensação em receitas, indispensável se torna, prèvimante, como ponto de partida, a confecção duma planta geral e uma lei de expropriações por zonas, para depois se tratar da questão económica, visto que ela está fora das forças ordinárias do Município.*⁸²⁰

De salientar a referência à necessidade de repensar a reforma da cidade, a partir de uma planta geral atualizada e da aplicação da lei da expropriação por zonas que tinha permitido a expansão da cidade de Lisboa. Com efeito, a planta topográfica levantada, em 1874, servia ainda de base para o planeamento municipal e para a concessão de licenças e alinhamentos, mas estava completamente desatualizada, não incluindo nem o novo cais, nem os bairros de expansão, para além de não incluir a altimetria da cidade, por opção da vereação da época que já almejava o alteamento da Baixa.

Em 1918, “no sentido de se evitar a que novas ruas e avenidas continuem a ser defeituosamente traçadas e que a rectificação de alinhamentos das antigas ruas provoque anomalias estética”⁸²¹ foi contratado o engenheiro António Barbosa Alves Pereira para atualizar a antiga planta. Consequentemente, em janeiro do ano seguinte, o engenheiro Abel Dias Urbano apresentava o projeto de transformação da baixa que previa a abertura de uma avenida entre a Praça 8 de Maio e a margem do Mondego, junto à azinhaga da Pitorra e a transferência da Estação Nova para o topo desta avenida.⁸²² Propunha ainda a construção de uma extensa avenida marginal e o prolongamento da avenida da Madalena acompanhando a expansão do bairro industrial para norte.

Anos depois, em 1924, sem que este plano tivesse tido qualquer realização, Abel Dias Urbano, nomeado chefe interino da Repartição de Obras da Câmara Municipal, aperfeiçoou o plano delineado em 1919 e elaborou o *Projeto para os novos arruamentos da cidade baixa*. Este plano propunha a transformação radical de toda a Baixa,

⁸²⁰ Discurso do presidente ao apresentar à discussão o orçamento ordinário para o ano corrente. “Ata de 27 de fevereiro de 1913”, *Vereações*, 121, 1912-1913 (Coimbra: AHMC), fl 134.

⁸²¹ “Ata de 1 de Fevereiro de 1918”, *Vereações*, 126, 1917-1918 (Coimbra: AHMC), fl.270.

⁸²² De referir que a Associação Comercial de Coimbra instava desde 1899 junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses pela construção de uma nova Estação, para substituir os velhos e exíguos edifícios. Sobre a construção do novo edifício ver capítulo 9.6.

fazendo tábua rasa da malha existente. Para além do rasgamento da nova avenida de ligação à Estação, com 26 metros de largura, denominada de Santa Cruz, propunha o alargamento da Praça 8 de Maio para a forma de um hemiciclo da qual irradiavam para além da nova avenida de Santa Cruz, as ruas da Sofia e Visconde da Luz e duas novas ruas com 16 metros de largura, uma no prolongamento da Avenida dos Oleiros e outra a partir do alargamento da Rua Direita em direção ao Arnado. Estas novas avenidas eram articuladas por uma rede de ruas secundárias de doze metros de largura, formando novos “quarteirões adaptáveis a novas construções desafogadas”⁸²³. Projetava ainda o alteamento de toda zona baixa da cidade para uma cota calculada entre as cotas do cais e das Ruas Ferreira Borges, Visconde da Luz, Sofia e Gasómetro.

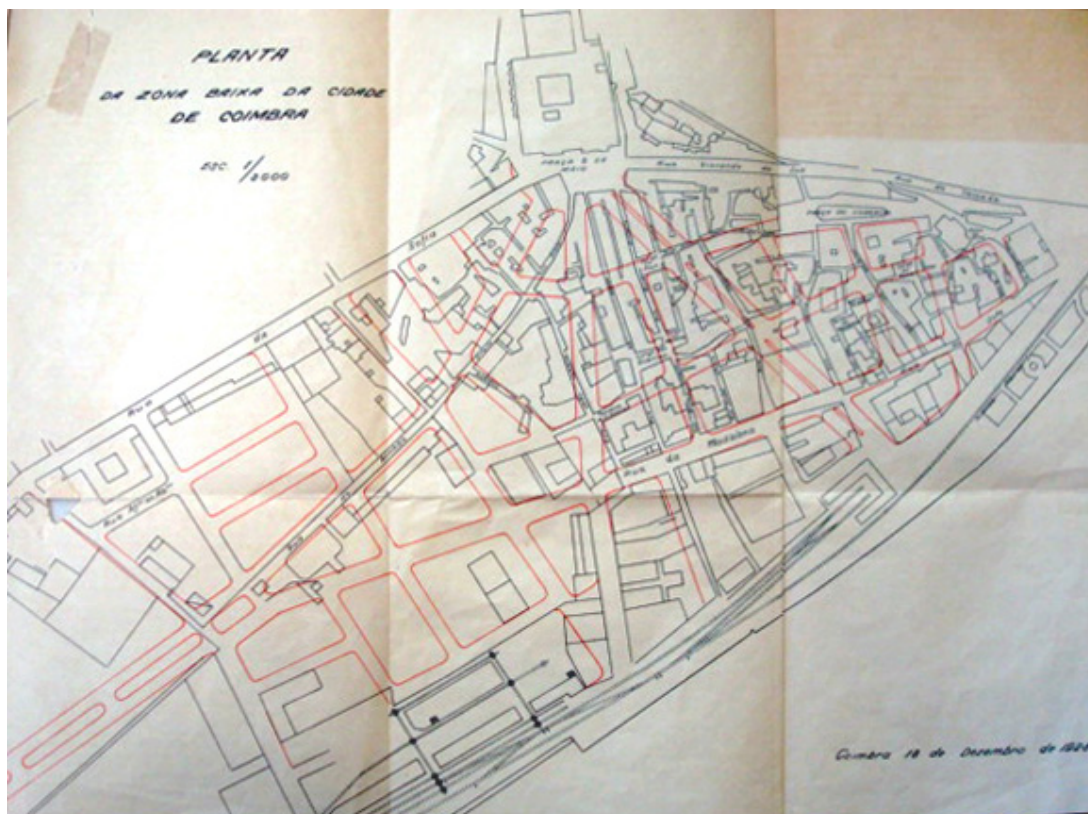


fig. 95 – Abel Dias Urbano. Projeto para os novos arruamentos da cidade baixa, 18 dezembro de 1928 [Coimbra: Tipografia de M. Reis Gomes, 1928]

⁸²³ Abel Augusto Dias Urbano, *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa* (Coimbra: Tipografia de M. Reis Gomes, 1928), 7.

Para além do traçado viário, a memória descritiva do plano definia as bases para a sua realização propondo primeiro a participação do Estado através da construção de edifícios públicos para acolher alguns equipamentos que na época funcionavam em edifícios arrendados, como os Tribunais da Relação e de Primeira Instância e, as Escolas Comercial, Normal Primária e o Liceu Feminino.

Um dos pontos mais importantes da estratégia de implantação traçada residia na possibilidade de aplicar à Baixa a lei das expropriações por zonas, introduzida na cidade de Lisboa. Por fim sugeria, a criação de um Sindicato de Edificações, composto por um conjunto de empresários locais capazes de formarem um fundo destinado às expropriações mais urgentes e ao início da construção dos arruamentos, mas também para a construção dos novos edifícios. Como mais-valia este Sindicato teria preferência na compra dos terrenos e uma redução nas taxas de construção.

Consciente das dificuldades de execução do plano definia como prioritárias as ligações ao novo cais de mercadorias, construído junto ao Porto do Oleiros, propondo “o alargamento da Rua do Carmo e o seu prolongamento até aos cais, a ligação da Avenida dos Oleiros com a rua da Magdalena e a abertura duma nova rua, que partindo da Sofia, em frente da Igreja da Graça, vá ligar com a rua Direita no seu prolongamento até ao Arnado.”⁸²⁴ Depois das ligações ao cais programava a abertura da Avenida de Santa Cruz, entre o cais das Ameias até à intersecção com a rua da Madalena, incluindo o aterro desta última rua e da Rua da Sota.

⁸²⁴ Abel Augusto Dias Urbano, *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa ...*,12.

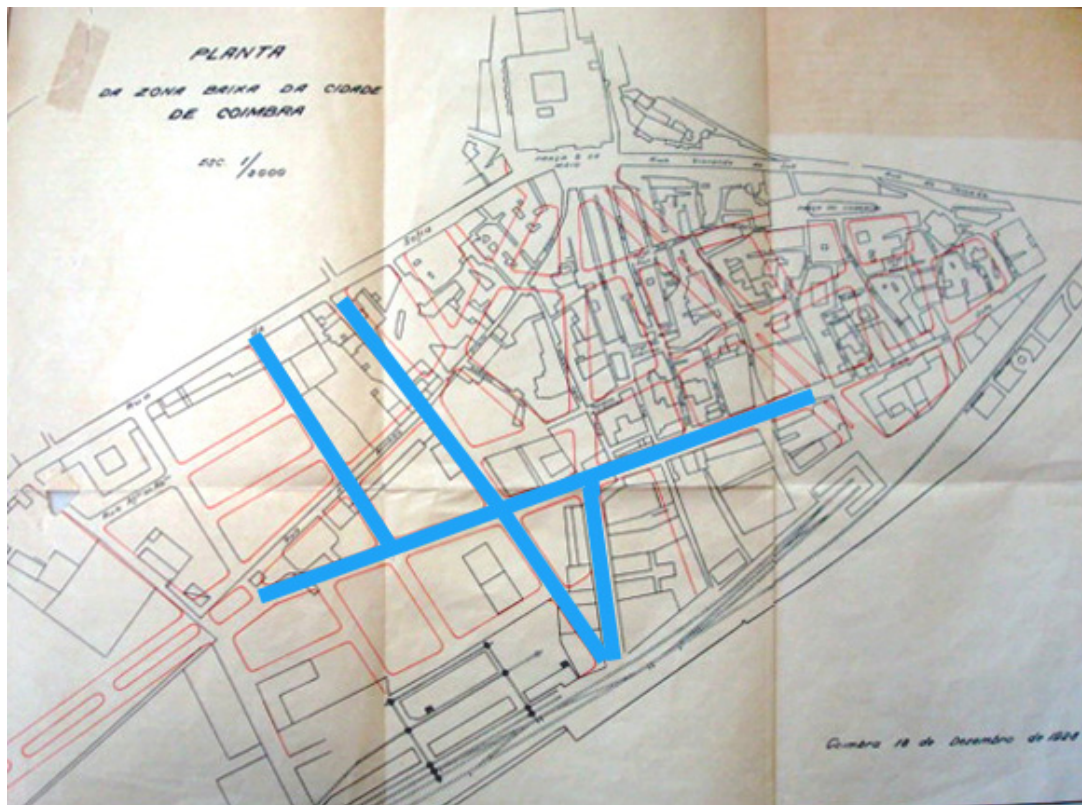


fig. 96 – Primeiras ruas a abrir de acordo com *Projeto para os novos arruamentos da cidade baixa*. Abel Dias Urbano

Abel Dias Urbano concluía que enquanto não fosse possível começar a execução destas obras, o plano devia ser aplicado pelo menos nos novos licenciamentos, condicionando os alinhamentos e cotas de soleira ao plano. Efetivamente, à parte da regularização e pavimentação da avenida dos Oleiros, entre o cais com o mesmo nome e a rua da Madalena e da abertura dos novos arruamentos na zona do Arnado, nomeadamente da rua em frente à Igreja da Graça, pouco mais se fez do que alinhamentos pontuais, sem consequências na morfologia e na salubridade da Baixa.

Capítulo 8. O primeiro Plano de Urbanização da cidade de Coimbra. Do desenho urbano ao Plano

No início da década de 1930, Coimbra continuava sem um Plano Geral de Melhoramentos e sem uma Planta Topográfica atualizada. Por outro lado o seu limite tinha-se expandido com a construção de novos bairros fomentados pelos meios de transporte público e a cidade tinha-se densificado pelo aumento de população, animado pelo desenvolvimento da indústria e visível no elevado número de pedidos de licenciamento de novas construções.

Por outro lado os serviços públicos urbanos tinham adquirido a almejada autonomia com a aprovação do Regulamento dos Serviços Municipalizados em 1929. Ao mesmo tempo que a Repartição de Obras Municipais ganhava uma nova organização, chefiada pelo engenheiro José Celestino Regala, contava ainda com o arquiteto Joaquim Carvalho e Silva, o engenheiro auxiliar Manuel d'Abreu Castelo Branco, o desenhador Júlio Lopez e o mestre-de-obras Augusto Alves, para além dos fiscais Manuel Carvalho, Júlio Ferreira e Domingos Ferreira Rodrigues Figueiredo. Em 1933, também esta repartição publicou o seu regulamento. Tinha ainda sido nomeada uma Comissão de Estética, incumbida de dar pareceres sobre projetos de reconstrução, construção e modificação dos edifícios das zonas consideradas de maior valor histórico e artístico.

Pese embora a sedimentação da organização dos serviços do município, urgia conhecer a cidade só possível através de um levantamento topográfico incluindo as novas zonas de expansão.⁸²⁵ A Comissão de Estética em 1929 definia como “indispensável, para o desenvolvimento e aformoseamento da cidade, o

⁸²⁵ A partir de janeiro de 1932 os limites da cidade passaram a incluir Coselhas, Tovim de Baixo. Caminho do Areeiro, Alto de S. João, Quinta da Malavada e Quinta de Vila Franca até ao rio. Em Julho de 1934 estes limites foram ampliados para norte, incluindo a Ponte do Promotor, Ingote, estrada de Eiras, Barrocas das Oitavas e a estrada do Porto até à passagem de nível do Loreto.

levantamento da sua planta, devidamente cotada.”⁸²⁶ Um ano depois o município abria o concurso para o levantamento topográfico da cidade.⁸²⁷

8.1. Primeiro levantamento aerofotogramétrico e o desenvolvimento da urbanística moderna

Seis décadas depois do contrato para o primeiro levantamento topográfico da cidade efetuado pelos irmãos Francisco e Cesar Goullard, em março de 1932, o município de Coimbra contratava o engenheiro geografo José Baptista Lopes encarregado do levantamento da planta topográfica da cidade pelos processos da fotografia aérea. De forma pioneira Coimbra tornava-se assim a primeira cidade nacional a aplicar este novo método de levantamento topográfico.⁸²⁸

Com o levantamento em curso, aumentaram os pedidos de licenciamento de novas urbanizações, mas a vereação deliberou condicionar todas as licenças até que a nova planta da cidade estivesse concluída.⁸²⁹

No final de 1933, ainda antes de concluído o levantamento e no mesmo dia em que se aprovou o regulamento dos serviços técnicos da repartição de obras municipais, o vereador Daniel Pedroso Baptista apresentou um extenso plano de melhoramentos, considerados fundamentais para o progresso e para o embelezamento da cidade.

⁸²⁶ “Ata da Sessão de 10 de Julho de 1930”, *Vereações*, 138, 1930 -1931 (Coimbra: AHMC, BO/138)fl. 10.

⁸²⁷ A 9 de julho de 1931 foi aberto o primeiro concurso, no entanto, a 14 de janeiro seguinte, anulou-se este concurso para rever as bases para o levantamento, estas foram aprovadas na sessão de 11 de fevereiro prevendo que o trabalho de levantamento seria executado por um especialista sob a direção da Repartição de Obras Municipal que auxiliaria nos trabalhos.

⁸²⁸ O levantamento topográfico utilizando a fotografia aérea para as cidades de Lisboa e do Porto só se realizou na década de 1940. Sobre este método inovador e sobre o processo deste levantamento ver Paula França, Virgínia Mantas e José Gonçalves, “Planta topográfica da Cidade de Coimbra- 1932/1934. Contributo para a história da cartografia obtida por fotografia aérea” (comunicação apresentada ao IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, 2011).

⁸²⁹ Na sessão de câmara de 10 de março de 1932 foram apresentados dois requerimentos um pretendia construir 26 casas de habitação na Lomba da Arregaça e o outro pretendia urbanizar a Quinta da Cheira, junto ao Calhabé. Na sessão de 21 de abril seguinte foi apresentado mais um requerimento para construir 5 casas na Rua Dias Ferreira, junto a Montarroio. Na sessão de 8 de dezembro um outro requerimento para um grupo de 5 casas a construir na Travessa das Alpenduradas.

Em consequência, no mês seguinte, abriu-se concurso para a elaboração de um Plano de Urbanização de Coimbra.⁸³⁰



fig. 97 – José Baptista Lopes, *Planta da cidade de Coimbra*, 1934 [16 das 24 folhas que compõe a *Planta*] [*Coleção de Plantas* (Coimbra: AHMC)]

⁸³⁰ O plano delineado por Pedroso Baptista foi apresentado na sessão de câmara de 30 de novembro de 1933 e na sessão seguinte, a 7 de dezembro, deliberou-se abrir o concurso para o plano de urbanização.

Este plano deveria dar seguimento às propostas de Pedroso Baptista, prevendo a abertura de uma avenida de vinte metros de largura desde a Praça 8 de Maio ou de outro ponto da Rua da Sofia até à nova Avenida Fernão de Magalhães, o alargamento desta última avenida desde o Largo da Portagem até à Rua do Gazómetro, o alargamento da Avenida Dr. Dias da Silva e da Rua Bernardo de Albuquerque no Bairro da Cumeada, a regularização do terreno circundante ao Ninho dos Pequenininos no Bairro de Santa Cruz, a construção de um mercado Municipal na Baixa e a demolição do existente para prolongar a Avenida Sá da Bandeira até aos Correios,⁸³¹ a conclusão das obras no Penedo da Saudade, a expropriação da casa da esquina da Rua da Sofia com a Praça 8 de Maio e a expropriação de duas casas em Celas para facilitar o acesso ao novo Sanatório.

Devia ainda estudar a implantação de uma nova ponte sobre o rio, uma avenida de circunvalação pelo Vale de Coselhas até ao Calhabé e a possibilidade de novas zonas de expansão, como um plano de arruamentos entre Santo António dos Olivais e o Calhabé, bem como um o bairro industrial a partir da abertura de uma grande avenida entre a Avenida Navarro e a Estação Velha no Padrão. Para além de definir a localização de um estádio Municipal, um campo de aviação, uma praia artificial e finalmente a melhor localização para o Mercado.⁸³²

Em novembro de 1934 era contratado para a execução do Plano de Urbanização da cidade de Coimbra o arquiteto Luís Benavente, delegado em Coimbra do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, ao mesmo tempo que era nomeada a comissão do plano de urbanização encarregada de colaborar com o arquiteto e com a repartição de obras do município. A comissão composta pelo engenheiro-chefe da Repartição de Obras Municipais, pelo Governador Civil e pelos presidentes da Junta

⁸³¹ Esta ideia era há muito tempo defendida na cidade, em especial depois do incêndio que destruiu o Edifício dos Correios e Telégrafos no início de 1926. Pouco depois do incêndio o Governador Civil, Vieira Coelho, procurou realocar o novo edifício na Praça da Republica, na expectativa de prolongar a Avenida Sá da Bandeira até à Praça 8 de Maio, o que implicaria para além da demolição do Mercado a demolição do Jardim da Manga e da parte que restava do mosteiro de Santa Cruz. Ver *Gazeta de Coimbra*, 16 de Novembro de 1926, nº1969,1.

⁸³² As bases para o concurso do plano de urbanização foram aprovadas na sessão de câmara de 14 de março de 1934. “Ata da sessão de 14 de março de 1934”, *Vereações*, 142, 1934 (Coimbra: AHMC, BO/142) fls. 149v-151.

Geral, da Câmara Municipal, da Associação Comercial de Coimbra, da Comissão de Turismo e da Sociedade de Defesa e Propaganda.⁸³³

Pouco depois, o ministro Duarte Pacheco, por portaria de 4 de dezembro de 1934, incumbia o mesmo arquiteto de, em conjunto com o arquiteto Raul Lino, estudarem um projeto de urbanização para a Cidade Universitária de Coimbra. Este projeto seria delineado em conjunto com uma comissão de professores da Universidade, nomeados pela portaria do dia 11 desse mesmo mês.⁸³⁴

Depois de criar a cidade Universitária em Lisboa⁸³⁵, o Governo encetava a reforma da velha acrópole universitária de Coimbra num processo pleno de simbolismo. O texto legal evocava a necessidade de “alargamento das instalações universitárias, e da criação de residências de estudantes e de outras instalações para-universitárias” mas rematava lembrando a necessidade de manter “com bem definida expressão, a Cidade Universitária de Coimbra”.⁸³⁶

O estudo deste plano e das suas dimensões políticas e simbólicas não tem cabimento no nosso estudo e já foi amplamente explorado⁸³⁷, contudo interessa-nos assinalar a sua relação com o estudo do plano de urbanização da cidade, encetado no mês anterior. Com efeito, as bases do plano de urbanização da cidade não apresentavam

⁸³³ Comissão nomeada na sessão de câmara de 7 de novembro de 1934. “Ata da sessão de câmara de 7 de novembro de 1934”, *Vereações*, 142 (Coimbra: AHMC/BO/142)

⁸³⁴ Uma comissão composta pelos professores Luís Wittnich Carriço, Mário de Figueiredo, Eugénio de Castro e Almeida e o António Luís de Moraes Sarmento, em representação das Faculdades de Ciências, Direito, Letras e Medicina, respetivamente.

⁸³⁵ Desde 1911 que se discutia a criação de um campus universitário em Lisboa, contudo o processo ganhou maior consistência a partir da nomeação em 1932 de uma junta para o estudo do plano do conjunto universitário, pelo “Decreto nº 21683”, *Diário do Governo*, I série, nº 224, 23 de Setembro de 1932, 1937. Sobre a construção da cidade Universitária de Lisboa ver Ana Mehnert Pascoal, *A Cidade do Saber. Estudo do Património Artístico integrado nos edifícios projectados pelo arquitecto Porfírio Pardo Monteiro para a Cidade Universitária de Lisboa (1934-1961)* (Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012) e Patrícia Santos Pedrosa, *Cidade Universitária de Lisboa (1911-1950): génese de uma difícil territorialização* (Lisboa: edições Colibri, 2009).

⁸³⁶ Portaria de 11 de dezembro de 1934, publicada no jornal *O Despertar*, 15 dezembro de 1934, nº 1804, 2.

⁸³⁷ Sandra Vaz Costa, “A cidade Universitária de Coimbra: um projecto de modernização cultural: utopia e realidade” (tese mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998) e de Nuno Rosmaninho, *O Poder da Arte. O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006) e *O Princípio de uma “revolução urbanística” no Estado Novo. Os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)* (Coimbra: Minerva, 1996).

qualquer referência à zona Universitária, centravam-se unicamente nas zonas de expansão da cidade e na reforma da baixa.

No entanto existia já há algum tempo a noção da necessidade de reformar a Cidade Universitária.⁸³⁸ Pouco antes da portaria do Governo mandar estudar este plano, tinha começado a ser divulgado um extenso artigo do engenheiro Abel Dias Urbano, antigo chefe da Repartição de Obras Municipais e presidente da Comissão Administrativa Câmara Municipal de Coimbra, ainda membro da Comissão de Monumentos, defendendo que “a zona alta da velha Coimbra constitui um tipo notável da antiga *urbs universitaria* que deve servir, admiravelmente, de núcleo a uma nova cidade universitária, perfeitamente adaptada às exigências da moderna vida académica e á do ensino superior” carecendo apenas de um plano geral, onde “(...) não devem intervir, apenas, o engenheiro e o architecto; têm de ser ouvidos representantes do professorado e dos estudantes (...).”⁸³⁹

Embora incluísse a articulação com o resto da cidade, em especial pela melhoria das ligações aos novos bairros, locais considerados privilegiados para a expansão dos novos serviços universitários, o que transparece é a importância da preservação da estética e da uniformidade da antiga Cidade Universitária, classificada como uma unidade consolidada e identitária da cidade. Neste sentido é compreensível a ausência de qualquer intenção de reforma da Alta nas bases do plano de urbanização encomendado ao arquiteto Luiz Benavente.

Não deixa de ser interessante notar a coincidência entre a escolha da Câmara e do Governo no arquiteto Luiz Benavente que, na época, era delegado do Ministério das

⁸³⁸ A primeira proposta consistente de reforma do núcleo universitário foi esboçada pelo professor da Faculdade de Medicina, Ângelo da Fonseca em 1933, publicado no jornal *O Despertar*, 18 de julho de 1934.

⁸³⁹ Publicado em seis números entre 7 de novembro e 19 dezembro de 1934. *O Despertar*, 7 novembro de 1934, nº 1795, 17 novembro de 1934, nº 1797, 21 novembro 1934 nº 1799, 12 dezembro de 1934, nº 1803 e 19 dezembro de 1934, nº 1807.

Obras Públicas em Coimbra e tinha começado a trabalhar na cidade, no novo edifício das Consultas Externas do Hospital da Universidade.⁸⁴⁰

Mas para além da promulgação das Portarias de 4 e 11 de dezembro de 1934, referentes à reforma da cidade Universitária, interessa-nos a publicação do Decreto-Lei nº 24802 do dia 21 desse mesmo mês. Este decreto, considerado o documento instaurador do planeamento urbano em Portugal definia a obrigatoriedade das Câmaras Municipais mandarem elaborar Planos de Urbanização.

Na sequência deste decreto, o município de Coimbra que já tinha confiado o estudo de um Plano de Urbanização ao arquiteto Luiz Benavente, requereu uma reunião com o ministro Duarte Pacheco para apresentar os trabalhos já elaborados pela comissão do Plano de Urbanização e solicitou ao arquiteto a adequação do contrato às exigências do decreto.⁸⁴¹ Entre dezembro de 1934 e agosto de 1936 o arquiteto, em conjunto com a Repartição de Obras do Municipais desenvolveu um conjunto de estudos tendentes ao almejado plano.⁸⁴²

Além destes trabalhos Luiz Benavente desenvolveu outros projetos estruturantes para a cidade, como a praia fluvial, solicitada pelo município mas da tutela da Comissão de Iniciativa e Turismo de Coimbra, ou como os projetos da Casa da Criança⁸⁴³, do Parque Infantil e do Jardim Infantil do Ninho dos Pequenin⁸⁴⁴ e

⁸⁴⁰ As obras deste edifício iniciaram-se no ano económico de 1930-1931 e decorreram durante vários anos. Ângelo Fonseca, "Relatório da Direcção". *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra* (1934): 46.

⁸⁴¹ Na sessão de câmara de 28 de março de 1935 deliberou-se estabelecer um novo contrato com o arquiteto adequado à exigências do Decreto Lei nº 24802. Lisboa: ANTT/Fundo Luiz Benavente, Pasta 911, cx. 130, doc. 10.

⁸⁴² A 5 de dezembro de 1934 o arquiteto solicitava por carta um conjunto de informações, nomeadamente a planta topográfica com curvas de nível e a localização do aeroporto. Seguiu-se uma longa troca de correspondência relativamente à localização de uma gare de camionetas a localizar em frente ao Hotel Astória que se prolonga entre dezembro de 1934 e agosto de 1935. Foi estudado o plano da zona do Calhabé com o traçado da Rua dos Combatentes, bem como, a recuperação do Jardim da Manga e o estudo do prolongamento da Av. Sá da Bandeira até ao novo edifício dos Correio. Lisboa: ANTT/Fundo Luiz Benavente, Pasta 911, cx. 130, doc. 22.

⁸⁴³ A Casa da Criança fazia parte do projeto do Presidente da Junta Geral do Distrito, Fernando Bissaya Barreto, de uma rede distrital de apoio à infância, criando um projeto tipo que seria disseminado pelo distrito. Em Coimbra planeava a construção de três edifícios (Loreto, Olivais e Estrada da Beira, este último nunca construído). As Casas do Loreto e de Santa Clara entraram em funcionamento em 1939 e 1940 respetivamente. Ricardo Jerónimo de Azevedo e Silva, "Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto" (tese de doutoramento, Coimbra, faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013),159.

ainda do Hospital Sanatório da Colonia Portuguesa do Brasil da alçada da Junta Geral do distrito⁸⁴⁵.

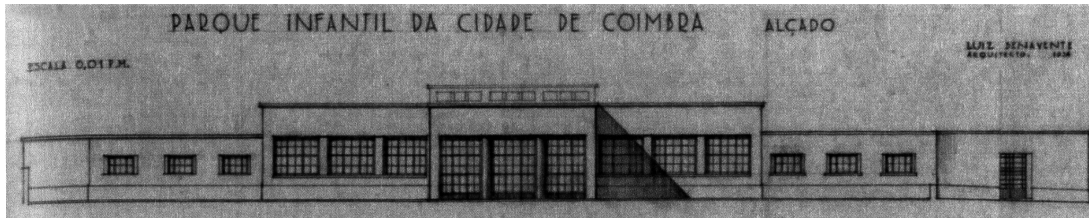


fig. 98 – Luiz Benavente, Parque Infantil da Cidade de Coimbra. Alçado, 1934 [Lisboa: ANTT/LB/P6/cx.7/doc.3]



fig. 99 – s/a, Imagem da Praia Fluvial, 1936 [Coimbra:BMC_B956]

⁸⁴⁴ O processo de construção do Parque Infantil iniciou-se depois do pedido de cedência da antiga Rua de Entre-Muros, apresentado na sessão de 11 de junho de 1934, em maio de 1935 a obras estava concluída mas a sua inauguração só aconteceu em 2 de maio de 1936, depois dos arranjos exteriores, passando a designar-se Parque Infantil Dr. Oliveira Salazar. O projeto do Jardim Infantil foi apresentado na sessão da Junta Geral do Distrito de Coimbra de 27 de agosto de 1936 e as obras decorreram durante o ano de 1937. Ricardo Jerónimo de Azevedo e Silva, “Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto” ...,132 e 133.

⁸⁴⁵ Embora a maioria das obras de adaptação do edifício existente seja da responsabilidade do próprio Bissaya Barreto, Presidente da Junta Geral do Distrito de Coimbra, alguns desenhos de pormenor, nomeadamente da entrada da Portaria foram da responsabilidade do arquiteto. As obras de adaptação decorreram entre 1931 e 1935. Ricardo Jerónimo de Azevedo e Silva, “Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto” ...,137-149.



fig. 100 – s/a, Vista aérea do Ninho dos Pequenitos [c. 1935] (Lisboa: Arquivo da Gulbenkian, Biblioteca de Arte- Estúdio Mário de Novais, CFT003.68400-68618)



fig. 101 – s/a, Hospital Sanatório da Colonia Portuguesa do Brasil, Luiz Benavente, 1936

Esta soma de trabalho, a par do plano de urbanização da Cidade Universitária, que incluiu a conclusão da fachada do antigo Colégio de S. Bento ocupado pelo Liceu José Falcão⁸⁴⁶, retardou o desenvolvimento do Plano de Urbanização da cidade. Consciente do atraso dos estudos, o vereador responsável pelas Obras Municipais,

⁸⁴⁶ Lisboa: ANTT, *Fundo Luiz Benavente*, Pasta 14, cx. 8 e Pasta 911 cx 13, doc. 11 e doc. 13.

Avelino Paredes, em julho de 1936 solicitava a apresentação dos trabalhos do plano de urbanização para serem discutidos e analisados pela vereação, evocando a necessidade de cumprir o prazo fixado pelo Decreto-Lei 24802.⁸⁴⁷ Argumentava que, à data, estava apenas elaborada parte da planta geral, faltando um vasto conjunto de desenhos, que na sua opinião o arquiteto não conseguiria apresentar a tempo.

Esta situação causou alguma celeuma e, em resposta, o arquiteto-urbanista⁸⁴⁸ requereu o pagamento mensal de 3 000\$00 para o pagamento de três ajudantes e comprometeu-se a entregar o referido plano até ao dia 30 de outubro seguinte.⁸⁴⁹ Segundo as atas das sessões da Câmara Municipal, entregou na Repartição de Obras Municipais o Plano de Urbanização da cidade de Coimbra a 5 novembro de 1936.

Embora não nos tenha sido possível localizar mais do que uma planta da Baixa, com a proposta de um novo traçado de quarteirões regulares e amplas ruas, é possível comprovar pela correspondência existente no Fundo Luiz Benavente, do Arquivo Nacional da Torre do Tombo que o estudo em curso no final de 1935 abrangia toda a cidade, incluindo os novos bairros de expansão⁸⁵⁰ e que procurava aplicar alguns

⁸⁴⁷ Com efeito o artigo 15^a impunha que, a partir de 1 de janeiro de 1940, nenhuma expropriação por utilidade pública para a abertura de novas ruas ou para a execução de outros trabalhos de urbanização seria autorizada pelo Governo se não fizesse parte de um plano de urbanização devidamente aprovado. “Decreto Lei nº 24802, de 21 de dezembro de 1934”, *DG*, I-Série, nº 299 (21 dezembro de 1934):2139.

⁸⁴⁸ Era nestes termos que Luiz Benavente assinava toda a correspondência com a Câmara Municipal, no entanto de acordo com o Ministério das Obras Publicas em 1934 só existiam dois Urbanistas reconhecidos como tal em Portugal: David Moreira da Silva e João Faria da Costa, ambos formados pelo Instituto de Urbanismo de Paris. Margarida Sousa Lobo, *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco* (Porto: DGOTDU.FAUP Publicações, 1995), 40.

⁸⁴⁹ Em carta datada de 29 de julho de 1936, Luiz Benavente expunha cinco razões para o atraso, em resposta o município solicitou o envio dos trabalhos tal como estivessem até dia 20 de agosto e a respetiva conta. Em resposta Benavente solicitou autorização para entregar a 30 de outubro e o pagamento de um abono mensal para pagar aos três ajudantes. O ofício nº 776 da Câmara Municipal autorizou a entrega no final de outubro e o referido abono. Lisboa: ANTT, FLB, Pasta 911 cx. 13, doc. 37, doc. 38, doc. 39 e doc. 40.

⁸⁵⁰ Em dezembro de 1935 o arquiteto solicitava uma planta da zona do Almegue e da zona de Coselhas, para de acordo com o sugerido pelo ministro Duarte Pacheco, reservar estas zonas para a criação de bairros industriais. Na mesma data solicitava o traçado definitivo da linha de caminho-de-ferro da Lousã. Significativo é ainda o pedido relativo aos dados da população para o estudo em curso. Lisboa: ANTT/FLB/Pasta 911/ cx. 13/ doc. 23 e doc. 26.

dos princípios de urbanismo moderno, como a definição de uma rede hierarquizada de vias de circulação e a organização da cidade em zonas funcionais.⁸⁵¹



fig. 102 – Planta de reconstituição do Plano de urbanização da cidade Baixa

⁸⁵¹ Em resposta a uma consulta do município relativamente à implantação de um estabelecimento para a Manutenção Militar nos terrenos confinantes com a Avenida Fernão de Magalhães, Benavente enviou as considerações do plano: "A rua A tem por fim separar inteiramente esse estabelecimento militar [...] essa e as ruas secundárias vizinhas não-de ser ruas para o trânsito das empresas industriais que nelas se instale. Adopta-se no urbanismo moderno a grande separação dos estabelecimentos dessa natureza", remata transcrevendo "Estrato do relatório que acompanha o Plano de Urbanização: A face da Av. Fernão de Magalhães do lado do rio, será o limite da zona industrial central da cidade visto outras estarem previstas dentro do princípios do "zoning" estabelecido neste plano". "Resposta ao ofício nº 1663", de 30 dezembro de 1935. Lisboa: ANTT/FLB/ Pasta 911/cx. 13/doc. 29.

Para a Baixa, à semelhança das anteriores propostas de reforma urbanística, previa a transformação radical do tecido urbano e a construção de novos quarteirões. Tal como o plano proposto por Abel Dias Urbano centrava o novo traçado na reconfiguração da Praça 8 de Maio, transformada numa ampla praça retangular formada de um lado, pela Igreja de Santa Cruz e pelos Paços do Concelho e, do outro lado, por um novo edifício. A partir deste centro desenhava a nova malha de avenidas e ruas de acordo com uma sucessão de enfiamentos visuais e praças⁸⁵². Embora esta planta apresente apenas a reforma da Baixa esboça também o alargamento das Ruas das Figueirinhas e Nicolau Olímpio Fernandes, como continuação da Avenida Sá da Bandeira que já tinha apontado nos seus estudos de reforma do Jardim da Manga.⁸⁵³ De referir ainda a importância do boulevard de expansão da cidade materializado na nova Avenida Fernão de Magalhães, onde confluem tanto a avenida de ligação à cidade Alta como a nova e alargada avenida da Madalena partindo da Portagem.⁸⁵⁴

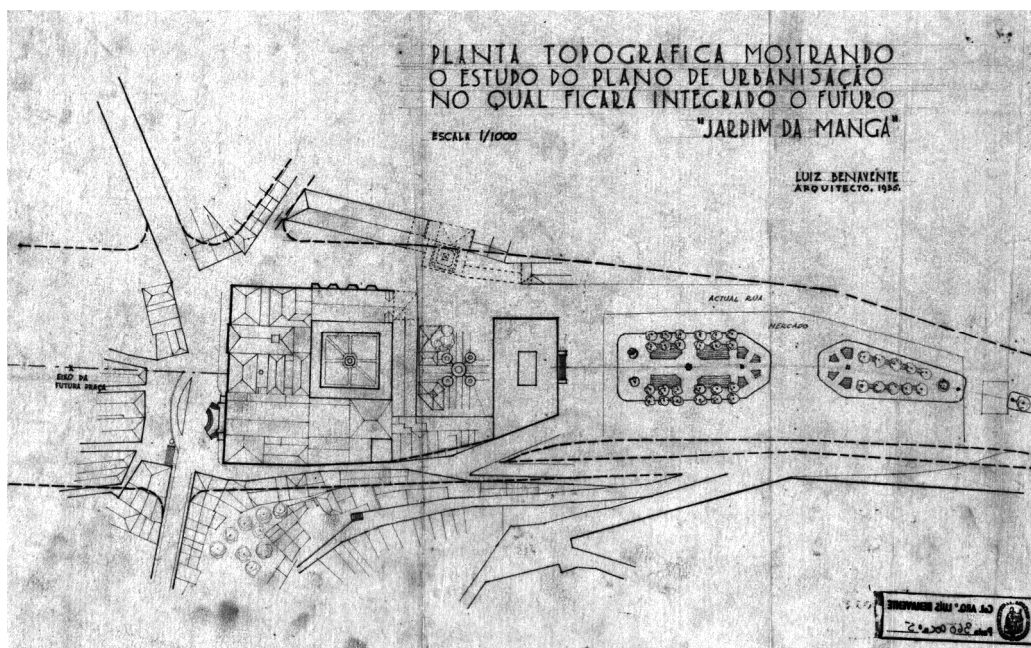


fig. 103 – Luiz Benavente, “Planta topográfica Mostrando o estudo do plano de urbanização no qual ficará integrado o futuro “Jardim a Manga”, 1935 [Lisboa:ANTT/FLB/ Pasta 360/cx. 52/doc nº 5]

⁸⁵² De referir o alargamento da Praça 8 de Maio, mas também a sucessão Praça do Comércio e largo das Ameias estabelecendo uma relação visual entre a Igreja de S. Tiago e a Estação Nova e a relação entre a praça da Portagem e a referida Estação Nova. Para além do cuidado na localização das novas ruas a eixo das Igrejas do Carmo e da Graça.

⁸⁵³ Lisboa: ANTT/FLB/ Pasta 360/cx. 52/doc nº 5.

⁸⁵⁴ De referir a utilização do boulevard como meio de uniformizar a nova zona industrial.

Ainda em 1936, a comissão do plano de urbanização da Cidade Universitária apresentou o seu relatório e o arquiteto Luiz Benavente apresentou a sua proposta, já sem a colaboração do arquiteto Raul Lino.

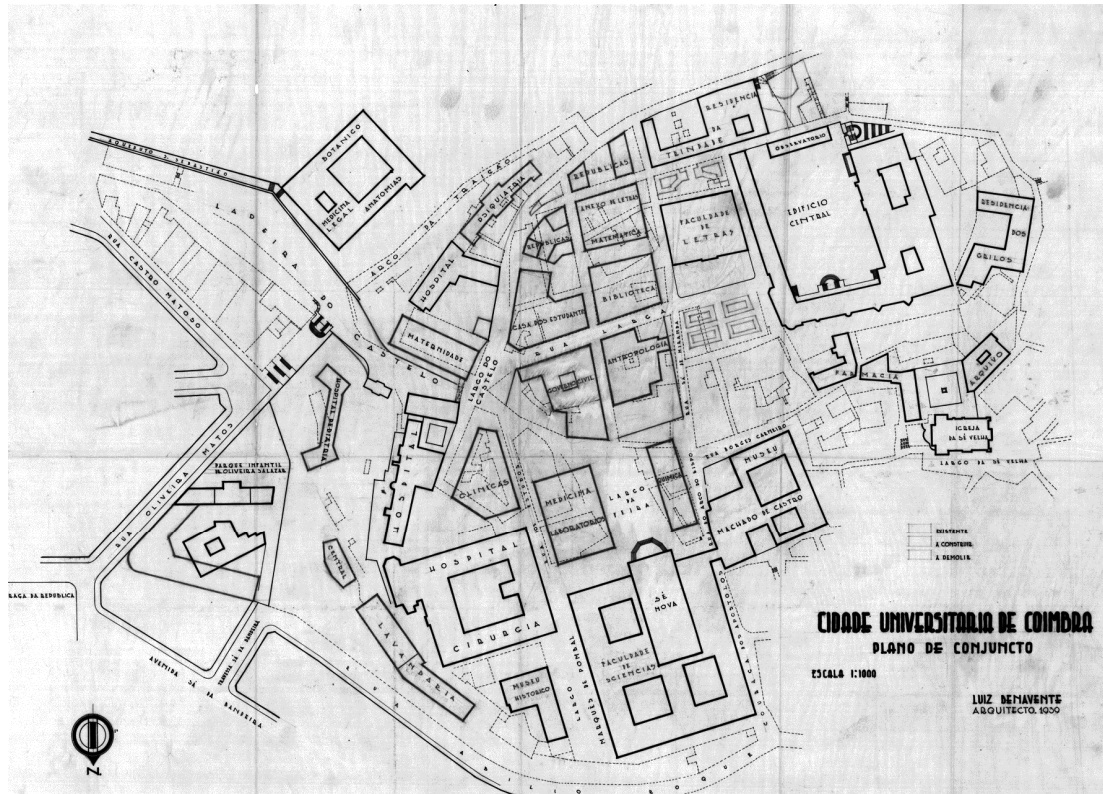


fig. 104 – Luiz Benavente, “Plano de conjunto Cidade Universitária de Coimbra”, 1939 [Lisboa: ANTT/LB/Pasta 337/cx.54/doc. nº4]

Depois da apresentação do Plano de Urbanização da cidade de Coimbra, proposto por Luiz Benavente, a Repartição de Obras Municipal continuou os estudos, assumindo internamente a elaboração do Plano de Urbanização para apresentar à tutela.

Pese embora, pouco tempo antes de expirar o prazo instituído pelo Decreto-Lei nº 24802, o município coimbrão, depois da iniciativa precursora de mandar estudar um plano de urbanização da cidade, continuava sem instrumentos de planeamento e, por indicação do próprio Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte

Pacheco, contratou o arquiteto urbanista Etiénne De Gröer⁸⁵⁵ para a elaboração de um novo Plano de Urbanização.⁸⁵⁶

No ano seguinte, este urbanista apresentava o *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra*, o primeiro instrumento para o planeamento moderno da cidade, aprovado cinco anos depois em setembro de 1945, pelo Conselho Superior de Obras Publicas.⁸⁵⁷ Confrontado com a carência de um regulamento geral de edificações, De Gröer adotou neste plano um carácter didático e incluiu para além das peças desenhadas e da memória justificativa um conjunto de regulamentos, como a Regulamentação das Zonas, a Regulamentação dos Talhamentos e Quarteirões e o Regulamento das Construções.⁸⁵⁸

Depois de mais de quatro décadas em busca de um planeamento racional e consequente da cidade, recorrendo a comissões técnicas externas, à constituição de uma Repartição de Obras Municipais habilitada e a um concurso para a elaboração do Plano de Urbanização, o município foi finalmente dotado de um plano geral. No entanto desprovido de autonomia financeira⁸⁵⁹, de vontade política e em desacordo com alguns dos seus pressupostos, o município não conseguiu pôr em prática o ambicioso plano.⁸⁶⁰

⁸⁵⁵ Sobre este urbanista ver anexo C.

⁸⁵⁶ Quando em junho de 1939 a Câmara Municipal estabeleceu contato com este urbanista, propôs a colaboração do arquiteto Luiz Benavente na tentativa de dar continuidade ao plano em curso, no entanto De Gröer recusou essa colaboração e em novembro assinou o contrato com o município dando início a um plano distinto do anterior.

⁸⁵⁷ Lusitano dos Santos, *Planos de Urbanização para a Cidade de Coimbra* (Coimbra: Museu Machado de Castro Programa "Coimbra Antiga e a vivificação dos Centros Históricos", 1983), 7.

⁸⁵⁸ Etiénne de Gröer, *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948).

⁸⁵⁹ Na sessão de 27 de agosto de 1942, a vereação votou um pedido de empréstimo de 10 mil contos à Caixa Geral de Depósitos por um prazo de 20 anos para a aquisição de terrenos a urbanizar, contraído em julho de 1943 e destinado à urbanização da zona do Calhabé, regularização da avenida Fernão de Magalhães, Dias da Silva e Afonso Henriques. "Ata sessão de 27 de agosto de 1942", *Vereações*, 152, 1942 -1943 (Coimbra: AHMC), fl 8v-9.

⁸⁶⁰ Apesar da relutância com os seus pressupostos, o município contratou o urbanista por mais quatro anos para consultor do novo Gabinete de Urbanização imposto pelo plano. "Ata da sessão de câmara de 7 fevereiro de 1946", *Vereações*, 158, 1946 (Coimbra: AHMC) fl 4.

8.2. O Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra

Embora o estudo do *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* ultrapasse o âmbito deste trabalho, torna-se necessário avaliar quais as principais novidades introduzidas por este primeiro Plano. Com efeito, Etiénne De Groer, convidado por Duarte Pacheco para a prossecução de uma política de modernização e racionalização das cidades, enquanto vínculo de difusão do novo regime que se começava a afirmar, introduziu no país um conjunto de novos princípios de planeamento. Segundo De Gröer:

O urbanismo não consiste, quanto a nós num traçado de ruas ou de decoração duma cidade, mas sim em organizar a vida urbana, baseando-se na economia, na higiene e na arte.

Logo ocupando a habitação 85% da superfície de uma cidade é principalmente no bem-estar dos seus habitantes que devemos pensar ao organisá-la.

Quanto à rede de comunicações o seu fim é menos o de formar motivo decorativo no traçado da planta, do que o de ligar racionalmente os diferentes pontos da cidade e servir comodamente os edifícios que ladeiam as suas ruas.⁸⁶¹

Neste sentido o seu Plano para Coimbra, inaugural quanto aos restantes que desenvolveu em território nacional,⁸⁶² fundamenta-se no grande cuidado dado aos bairros residenciais, em clara oposição à situação existente. Pensados em função da exposição solar e do declive, propunha tipologias diferentes de acordo com os vários estratos sociais. Defendia ainda a importância do *zoning* na racionalização da cidade e demarcava para além das zonas residenciais, três zonas industriais

⁸⁶¹ Etienne De Gröer, *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra*. (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948),2.

⁸⁶² De Gröer contou com a colaboração do arquiteto urbanista David Moreira da Silva, diplomado pela Escola de Belas Artes do Porto e Urbanista pelo Instituto de Paris. Depois de trabalhar neste plano e no plano de Luanda elaborou sozinho mais 17 planos de urbanização- Águeda, Amares, Barcelos, Aveiro, Caldas das Taipas (Guimarães) Chaves, Elvas, Matosinhos, Monte Real (Leiria), Paredes, Pevidém (Guimarães) Praia de Ancora (Caminha), Praia de Moledo do Minho (Caminha), S Pedro do Sul, Termas do Gerês, Valongo e Vizela (Guimarães) Margarida Sousa Lobo, *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. (Porto: DGOTDU.FAUP Publicações, 1995), 268

(Avenida Fernão de Magalhães, Loreto e Bencanta), duas zonas comerciais, as zonas de espaços livres, a zona universitária, excluída do plano e a zona arqueológica e turística. Defendia ainda a importância da ciência das técnicas, presente nas redes de infraestruturas das cidades modernas, nomeadamente pela introdução dos transportes públicos que permitiam a ampliação da distância entre os novos bairros e o centro da cidade.⁸⁶³

Cumprе assinalar que o plano proposto não correspondia a um plano rígido, daí a nomenclatura de anteprojecto, constituía antes um plano de gestão que permitiria à Repartição de Obras Municipais controlar o planeamento urbano, através do Regulamento de Talhões, criado com base na lei francesa de 15 de março de 1928.⁸⁶⁴ O objetivo do plano não era desenhar os novos quarteirões, mas definir as regras que permitissem ao município articular o plano com os interesses privados e quando os proprietários pretendessem urbanizar traçar os quarteirões e os lotes. Isto exigia uma Repartição de Obras tecnicamente habilitada, que para este efeito contratou o urbanista como consultor.⁸⁶⁵

Embora este plano tenha sido criticado por querer criar em Coimbra uma Cidade-Jardim, na prática o modelo proposto, pela distância das aldeias satélite, correspondia mais aos exemplos franceses de subúrbios jardim. A crítica à baixa densidade e aos custos da infraestruturacão ganhou maior acuidade com necessidade urgente de criar um conjunto de novos bairros para alojar os expropriados da zona da cidade Universitária que obrigou à construção massiva de novos bairros.

⁸⁶³ Santiago Faria, “Étienne de Gröer urbaniste à la Ville de Coimbra” (dissertação de doutoramento, Paris, Universidade de Sorbonne, 2000), 2.19.

⁸⁶⁴ Conhecida por Lei Sarraut. Etienne de Gröer, *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948), 13.

⁸⁶⁵ O artigo 11º do Decreto-lei nº 24802 previa que os autores dos planos continuassem depois de aprovados os planos ao serviço do respetivo município como consultores. “Decreto-lei nº 24802, de 21 de dezembro de 1934”, *DG, I – Série*, nº 299 (21 dezembro de 1934): 2139.



fig. 105 – Étienne de Gröer, “Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra”, 1940. [Coleção Professor Santiago Faria]

Pensado com base num estudo aturado da situação da cidade e materializando alguns dos principais anseios da municipalidade, propunha para lá da expansão o embelezamento da cidade. Neste sentido destacava-se a proposta para a frente ribeirinha, propondo o recuo da Estação Nova e a supressão da linha da Lousã,

substituída por uma estrada e uma carreira de autocarros, procurando valorizar a margem do rio e relacioná-la mais com a cidade. Esta medida permitia também o recuo do bairro industrial e a criação em terrenos ainda parcialmente desocupados, de uma nova entrada para a cidade com um novo interface que incluía não só a estação ferroviária mas também uma gare de camionetas.

A partir desta nova zona de entrada na cidade criava uma ampla avenida, denominada de Santa Cruz, que à semelhança das propostas anteriores ligava o rio à Praça 8 de Maio. Mas ao contrário das soluções anteriores não previa a demolição completa da Baixa classificava-a, antes como zona arqueológica, limitando-se à abertura da nova avenida e mantendo o resto do bairro, conservando “muitas velhas e lindas fachadas e (...) a sua individualidade arquitectónica e histórica.”⁸⁶⁶

A morte prematura de Duarte Pacheco e as dificuldades sentidas na maioria dos aglomerados urbanos, que não conseguiram elaborar as plantas topográficas e os planos de urbanização no período extremamente reduzido que o decreto tinha estipulado, conduziram à alteração da política nacional de planeamento das cidade, criando a figura híbrida dos anteplos de urbanização, através do decreto nº35 031 de 1946.

O plano de Coimbra, apesar dos protestos de De Gröer, foi classificado como tal o que facilitou a sua não aplicação e, dez anos depois a sua revisão. Apesar das críticas e das falhas de aplicação, este plano inaugural teve uma importância basilar no planeamento subsequente da cidade. Porém cabe também assinalar que para lá da novidade introduzida é possível estabelecer uma relação com as experiências anteriores, materializada na nova Avenida de Santa Cruz e na valorização da marginal entre a nova Estação e a Portagem mas, acima de tudo, nas dificuldades de aplicação deste plano, por certo decorrentes de décadas de planeamento empírico.

⁸⁶⁶ Etienne de Gröer, *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948), 39.

Capítulo 9. Para lá da intervenção municipal. Instituições e privados na conformação da Cidade

Depois de analisada a transformação urbana delineada e desenvolvida pelo município, ainda que por vezes auxiliada pelo poder central, cabe agora avaliar outras intervenções que de forma significativa marcaram e condicionaram o desenvolvimento e o planeamento urbano.

Embora as intervenções dos privados sejam fundamentais para a construção da cidade, são muito difíceis de avaliar por não existirem documentos que nos permitam analisar estes processos de atuação, nem mesmos quando se tratava de associações, como foi o caso das companhias construtoras. Conseguimos apenas detetar a ação da Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra que foi responsável pela construção e venda de um conjunto de casas na encosta de Montarroio, mas que teve uma curta duração e uma atuação muito limitada.⁸⁶⁷

Por outro lado, como já referimos, o número de indústrias da cidade era, até às primeiras décadas do século XX, muito reduzida, não existindo grandes empresários nem grandes companhias industriais, o que explica também que, ao contrário do que se verificava noutras cidades nacionais e europeias, não haja intervenções de construção de bairros para operários por parte de empresas privadas. Apenas uma discreta tentativa de construção de uma ilha junto à fábrica Martha em Santa Clara.

Neste contexto, é interessante notar que o primeiro bairro operário tenha sido construído por ação da Igreja que depois de fortemente atacada pelos novos ideais

⁸⁶⁷ Como vimos antes da compra da Quinta de Santa Cruz a cidade estava estrangulada entre o rio e a Alta, sem espaços para se expandir. Em julho de 1976, surgiu a primeira tentativa de construção para lá dos antigos limites, sob proposta da Companhia Eletricadora e Industrial de Coimbra, que pedia o alinhamento para construir um conjunto de prédios em Montarroio. Os prédios foram construídos mas na década seguinte a companhia foi dissolvida. Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra, *Relatório da Comissão Liquidatária da Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra* (Coimbra:[s.n], 1884).

liberais, reconquistou a sua influência advogando uma nova doutrina social de proteção das classes operárias e mais desfavorecidas.⁸⁶⁸

Mas para além da construção de habitações a construção de novos equipamentos de grandes dimensões e de grande atratividade para a cidade, revelou-se fundamental para a organização e planeamento de Coimbra. Neste sentido, podemos destacar o papel da Universidade que numa primeira fase converteu e ocupou um grande número de edifícios dos extintos colégios, garantido a sua conservação e a sua importância simbólica mas, fundamentalmente pela construção do moderno Hospital da Universidade, que consiste no exemplo mais marcante e no equipamento com maior influência no desenho da cidade, para além de se ter constituído, desde o período em estudo, num dos maiores polos de atração da cidade.

Destacam-se ainda outros equipamentos, construídos por iniciativa de outras entidades públicas como a Penitenciária, o Quartel e o Liceu que, embora com menores dimensões, também marcaram o desenvolvimento da cidade, criando fluxos e polos de atratividade que organizam ainda hoje a cidade.

⁸⁶⁸ Esta nova filosofia ficou a dever-se ao Papa Leão XIII, responsável pela encíclica *Rerum Novarum*, de 15 de maio de 1891, que espoletou a atual Doutrina Social da Igreja Católica. Esta encíclica era uma carta aberta a todos os Bispos sobre as condições das classes trabalhadoras, sobre as falhas do capitalismo e do socialismo, defendendo uma justiça social e económica, a intervenção do Estado na economia e na proteção dos mais pobres e a proteção da classe operária pelo patronato. Sobre este Papa consultar <http://www.agencia.ecclesia.pt/cgi-bin/noticia.pl?id=78246>, a referida encíclica pode ser consultada em: http://www.vatican.va/holy_father/leo_xiii/encyclicals/documents/hf_l-xiii_enc_15051891_rerum-novarum_po.html, consultada a 21 de abril de 2014.

9.1. A Igreja e a construção do primeiro Bairro Operário

O problema do alojamento das classes mais carenciadas, maioritariamente residentes na Baixa, onde, como vimos, se verificavam os maiores problemas de insalubridade, gerou várias tentativas de reforma urbanística, contudo foram sempre infrutíferas.

A construção de um bairro, especificamente destinado ao alojamento operário, começou a ser equacionada pelo município pouco depois da compra da Quinta de Santa Cruz. Em 1886, reservou-se alguns dos terrenos adquiridos para a construção de um bairro operário, mas à semelhança de outros projetos também este foi sendo protelado.⁸⁶⁹

Foi pela iniciativa do Bispo Conde⁸⁷⁰, D. Manuel Corrêa de Bastos Pina⁸⁷¹, que o desejo de um bairro para as classes mais carenciadas foi concretizado. Em 1897, quando se assinalavam os 25 anos do seu episcopado, o bispo recusou a oferta de uma valiosa cruz que lhe pretendiam oferecer e “pediu que ella fosse traduzida n’um pensamento mais levantado”⁸⁷² e o seu valor aplicado na construção de um bairro para os operários mais carenciados.

⁸⁶⁹ Deliberada na sessão de câmara 30 de setembro de 1886. Em 1905 surgiu uma nova tentativa com o pedido de um empréstimo para a construção do almejado bairro, no entanto, nesse mesmo ano esta verba foi desviada para a melhoria da Fábrica do Gás recentemente municipalizada. José Ferreira Marnoco e Souza, *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1905* (Coimbra: Typographia França Amado, 1906).

⁸⁷⁰ Desde o século XV que os Bispos de Coimbra eram designados por Bispo Conde.

⁸⁷¹ Este bispo à frente da diocese entre 1873 e 1913 teve uma ação muito importante também ao nível da defesa da Saúde Pública, ao opor-se à cultura do arroz e ao nível da valorização da arte e da preservação do Património. Depois de uma série de estudos, sobre a cultura intensiva, detetou que nestas zonas a taxa de mortalidade era superior à taxa de natalidade e iniciou, em conjunto com alguns médicos, uma campanha contra a orizicultura, que culminou no decreto de 23 de março de 1882 proibindo esta cultura nos concelhos de Coimbra, Montemor-o-Velho, Condeixa, Soure e Pombal. Da sua ação em favor das artes devemos salientar a criação do Museu da Sé Catedral, hoje incorporado no espólio do Museu Machado de Castro e ao nível do património a sua ação de conservação e restauro da Sé Velha. Marques Gomes, *Manuel Corrêa de Bastos Pina. Bispo de Coimbra, Conde d’Arganil. Esboço Biographico* (Aveiro: Minerva Central, 1897), 105.

⁸⁷² À qual juntou uma subscrição que tinha feito em 1881 para ajudar as vítimas de inundações. Marques Gomes, *Manuel Corrêa de Bastos Pina. Bispo de Coimbra, Conde d’Arganil...*, 106-107.

Neste sentido, a 20 de maio de 1897, solicitou ao município a cedência de um terreno na Quinta de Santa de Cruz, entre o matadouro e o antigo caminho de Montarroio. Não estando a câmara legalmente⁸⁷³ habilitada para a cedência gratuita de terrenos cedeu a sua utilização por 19 anos.

O projeto, apresentado em setembro desse mesmo ano, propunha a construção de um conjunto de 15 casas e uma capela⁸⁷⁴. Agrupadas em duas bandas, uma de sete casas com frente para o antigo caminho de Montarroio e outra de seis casas, interrompida pela capela e respetivo largo com frente para a atual rua Trindade Coelho. As casas de piso térreo ou com aproveitamento da cave onde o desnível do terreno permitia, possuíam um pequeno quintal para o cultivo de alimentos.

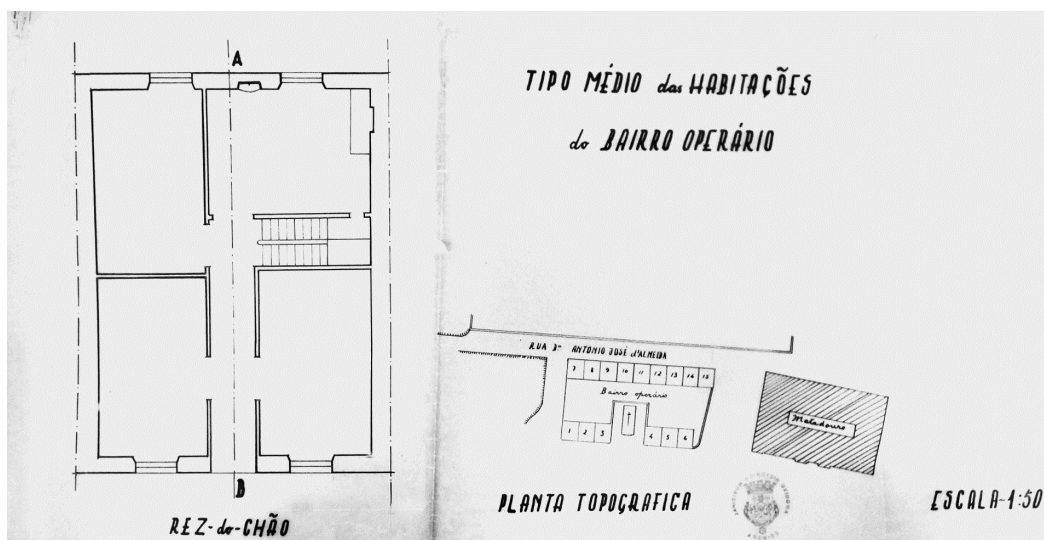


fig. 106 – s/a, Tipo médio das habitações do Bairro Operário, [1987] [Bairro Operário (Coimbra: AHMC/B41)]

⁸⁷³ Segundo o ofício de 12 de junho de 1897 do Ministério do Reino remetido ao Governo Civil de Coimbra comunicava-se que o município apenas poderia ceder terrenos a troco de alguma vantagem. Como solução a Câmara Municipal, a 18 de junho, propôs a cedência por 19 anos, findo os quais o terrenos e todas as construções reverteriam para o município. Era da responsabilidade do Bispo-Conde todo o processo de construção e conservação, bem como a escolha dos ocupantes que se deveriam manter depois dos 19 anos da cedência.

⁸⁷⁴ A Capela devia ser construída sob o patrocínio da Rainha D. Amélia, amiga pessoal do Bispo-Conde. Desconhece-se se houve ou não o patrocínio prometido, no entanto a Rainha foi convidada para a inauguração solene do Bairro no Natal de 1898, cerimónia que acabou por ser cancelada pela impossibilidade da Rainha D. Amélia estar presente.

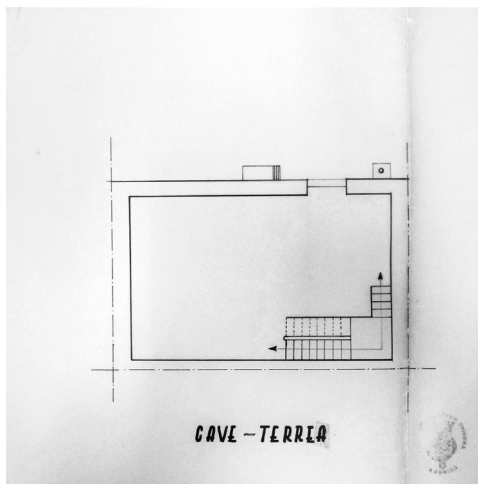


fig. 107 – s/a, Planta térrea das habitações do Bairro Operário, [1987] [*Bairro Operário* (Coimbra: AHMC/B41)]

As obras começaram no mês seguinte e no dia de Natal de 1898 as primeiras casas começaram a ser ocupadas⁸⁷⁵. Por iniciativa do Bispo Conde, o novo e moderno Bairro de Santa Cruz passou a albergar o primeiro bairro operário da cidade.

No dia 12 de novembro de 1911, ou seja, 5 anos antes do prazo previsto, o Bispo-Conde entregou o Bairro ao município,⁸⁷⁶ que a partir desta data assumiu a gestão do pequeno bairro. Contudo os edifícios apresentavam graves problemas de conservação e exigiam uma série de obras de conservação que “foram lentamente exgotando [...] os magros renditos provenientes das rendas das casas”.⁸⁷⁷

Em outubro de 1955, face ao mau estado de conservação dos edifícios, o bairro começou a ser demolido pelo município ficando o espaço abandonado até há poucos anos, quando foi transformado num pequeno jardim e parque infantil.

⁸⁷⁵ No dia 15 de Novembro de 1898 o empreiteiro fez a entrega solene das chaves das primeiras doze casas e em fevereiro todo o bairro estava ocupado.

⁸⁷⁶ O Bispo-Conde justificou esta antecipação pelos desgostos que o Governo e o Município lhe estavam a provocar, especificamente referia-se à demolição da antiga residência da Casa do Arco do Paço Episcopal.

⁸⁷⁷ “Carta do administrador do Bairro para o Presidente da Comissão Municipal de Coimbra de 14 de novembro de 1911”, *Bairro Operário* (Coimbra: AHMC, B41).



fig. 108 – Imagens do bairro início século XX [Coimbra: BMC AO-29 e AG-0211]



fig. 109 – Imagem do atual parque infantil

No início do século XX, a construção de conjuntos de habitação de rendas económicas ganhou um grande desenvolvimento, quer pela iniciativa de alguns empresários ou sociedades quer pela própria ação do município ou do Estado⁸⁷⁸. A primeira destas iniciativas partiu da Sociedade de Habitação Salubre Lar Nacional que, na década de 1920, construiu cinco casas na Quinta das Sete Fontes.⁸⁷⁹

⁸⁷⁸ A primeira tentativa surgiu em 1919, quando na sessão de 3 de abril se deliberou estudar um bairro operário para a Conchada. Só em 1941, depois de cedida a Quinta da Misericórdia o município iniciou a sua construção mas por falta de verbas só construiu duas casas, concluídas em 1942. Entretanto a Junta de Província da Beira Litoral, com o patrocínio da Câmara Municipal empreendeu, entre 1937 e 1941 a construção do Bairro Social do Loreto. A partir de 1943, graças ao programa do Estado Novo de construção de quatro mil casas económicas e mil desmontáveis, o município pode dar início a um amplo programa de construção que criou seis bairros: o Bairro das Sete Fontes em Celas, o Bairro de S. Jerónimo na Cumeada, a continuação do Bairro da Misericórdia, o Bairro Marechal Carmona, a sul da estrada da Beira, o Bairro da Fonte do Castanheiro na Lomba da Arregaça e o Bairro de Santa Clara, no Alto de Santa Clara.

⁸⁷⁹ Proposta apresentada na sessão de câmara de 31 de março de 1921. “Ata da sessão 31 de março de 1921”, *Vereações*, 129, 1920-1922 (Coimbra: AHMC, BO/129)fl61.

9.2. Hospitais da Universidade de Coimbra

"De facto- sem grandes Hospitais não podem manter-se os ensinios de uma Faculdade de Medicina. E sem a Faculdade de Medicina, não há Universidade: E o que seria de Coimbra sem a sua Universidade?!"

É preciso encarar o problema assim, na sua máxima latitude, para vermos da importancia social dêste empreendimento(...)"⁸⁸⁰

Uma das grandes medidas da reforma da Universidade empreendida pela ação do Marquês de Pombal foi a transferência do antigo Hospital de Nossa Senhora da Conceição⁸⁸¹ para a alçada da Faculdade de Medicina, em 1774, e a sua instalação no ângulo noroeste do Antigo Colégio de Jesus, em 1779.

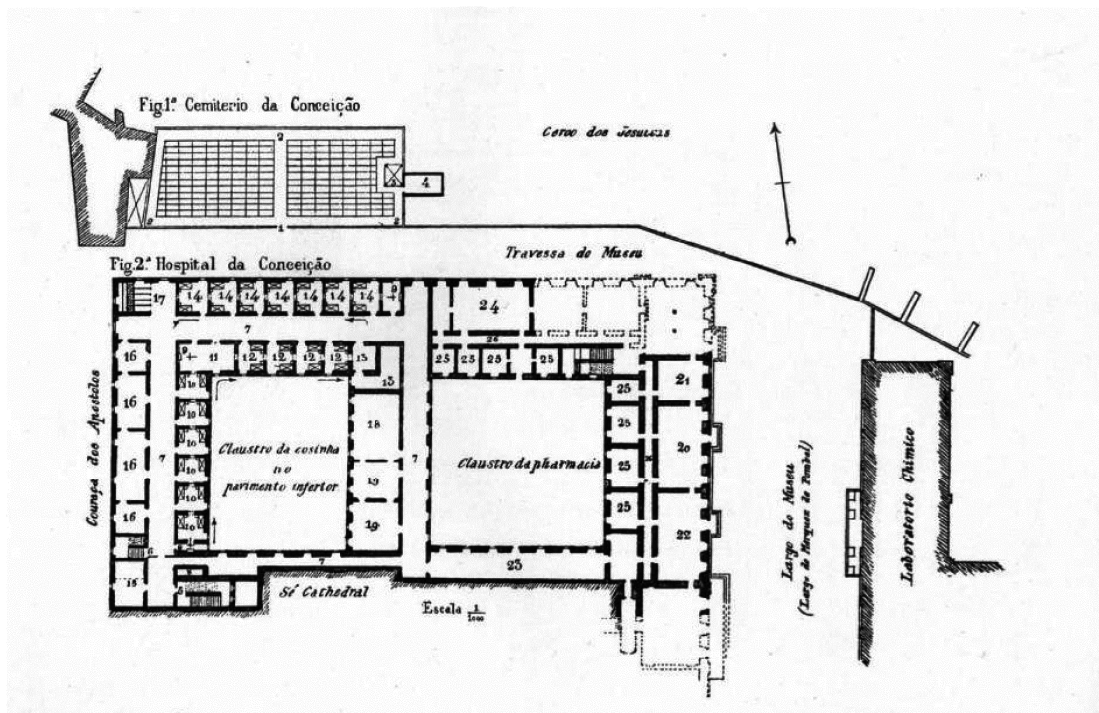


fig. 110 – Planta do Hospital da Conceição no Colégio de Jesus [Alberto Pessoa, “Hospitais de Coimbra” *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, Vol II, (1931): est.V.]

⁸⁸⁰ Ângelo da Fonseca, *Edifícios e Serviços Industriais* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1933),5.

⁸⁸¹ O Hospital de Nossa Senhora da Conceição ou também denominado Hospital Real de Coimbra foi criado por D Manuel I, em 1503. Com capacidade para dezoito doentes (doze para homens e seis para mulheres) estava instalado num dos edifícios que ladeiam a Praça do Comércio.

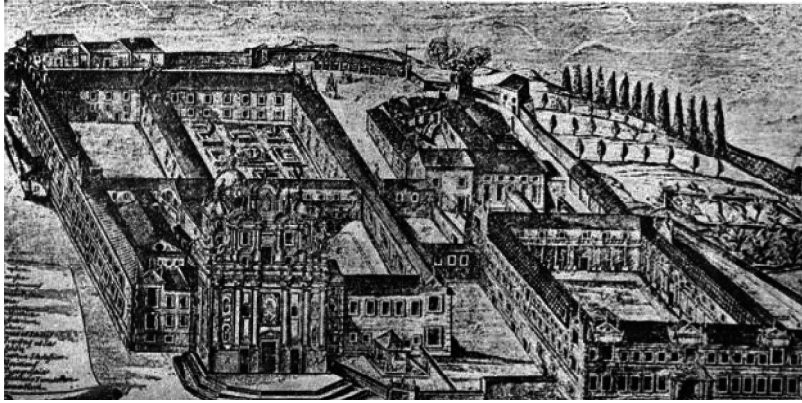


fig. 111 – Desenho dos Colégios de Jesus e das Artes (Alberto Pessoa, “Hospitais de Coimbra” *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, Vol II, (1931): est.V.)

Todavia o desenvolvimento científico e a evolução da medicina⁸⁸² durante o século XIX conduziram a uma profunda reforma das exigências clínicas e higiénicas dos espaços hospitalares, que teve repercussões no Hospital de Nossa Senhora da Conceição. A particularidade de ser um Hospital Universitário permitiu o desenvolvimento de propostas inovadoras e experimentais.

No final da década de 1840, a falta de espaço no antigo Colégio de Jesus obrigou à transferência do Hospital para os antigos Colégios das Artes e de S. Jerónimo.⁸⁸³ A

⁸⁸² Sobre a reforma do ensino da medicina no século XIX ver Bernardo António Serra de Mirabeau, *Memoria historica e commemorativa da Faculdade de Medicina nos cem annos decorridos desde a reforma da Universidade em 1772 até o presente* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1872) e Maria Burguete, Décio Martins e Carlos Fiolhais, “Evolução dos estudos Médicos em Coimbra no século XIX – contribuição das ciências físicas e químicas”, 2009, documento electrónico (<http://hdl.handle.net/10316/12371>)

⁸⁸³ A 24 de julho 1838 as enfermarias dos homens foram temporariamente transferidas para o extinto Colégio de S. Jerónimo, regressando ao Colégio de Jesus para dar lugar às tropas feridas na Guerra Civil. Perante o agudizar da falta de espaço a Faculdade de Medicina nomeou a 20 de julho de 1849 uma comissão para avaliar a possibilidade de transferência para o edifício do extinto Colégio de S. Bento, mas só em novembro de 1852, depois de nomeada outra comissão, encabeçada pelo Dr. Costa Simões, se concluiu que a mudança para o Colégio de S. Bento seria demasiado onerosa pelo estado de ruína do edifício, sendo preferível a mudança para o extinto Colégio das Artes, que albergava o Liceu Nacional de Coimbra no rés-do-chão mas cujo primeiro piso estava apenas ocupado pelos livros das livrarias dos extintos colégios da cidade. Por portaria de 27 de novembro desse mesmo ano e pela portaria de 22 de Agosto do ano seguinte, o governo autorizou a transferência do Hospital para o referido Colégio e do Hospital da Convalescença para o Colégio de São Jerónimo. A transferência efetuou-se entre setembro e novembro de 1853. Os doentes do Hospital dos Lázaros, instalados pela portaria de 21 de junho de 1851, no Colégio de S. Jerónimo foram transferidos pela portaria de 27 de outubro de 1853 para o extinto Colégio dos Militares. Sobre todo este processo ver A. A. da Costa Simões, *Noticia histórica dos hospitais da universidade de Coimbra*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1882), 58 e 59 e *Hospitais da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869), 7, bem como Alberto Pessoa, “Hospitais de Coimbra” *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Vol II, (1931): 20 e ainda Paulo Providência, *A Cabana do Higienista* (Coimbra: Edarq, 2000).

partir daqui, pela ação de António Augusto da Costa Simões⁸⁸⁴ os edifícios dos antigos Colégio das Artes, de S. Jerónimo e dos Militares foram sendo transformados num moderno complexo hospitalar.

O processo foi muito longo por falta de verbas e a construção do projeto delineado, continuamente atualizado, ficou incompleto e em grande medida desvirtuado. As obras iniciaram-se no ano de 1866, quando Costa Simões, regressado de uma visita de estudo pela Europa, constava que:

“Os hospitais da universidade, seja dicto por incidente, estão bem longe de corresponder ao que a sua denominação inculca. São conventos de frades, em que se demoliram alguns tabiques divisórios das antigas cellas, e pouco mais. Carecem de grande reforma; e felizmente acham-se eles nas melhores condições de poderem converter-se em hospitais de primeira ordem, sem inveja aos mais conceituados no estrangeiro por suas condições hygienicas.”⁸⁸⁵

Consequentemente começou a delinear o *Projeto de Reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes*⁸⁸⁶, que publicou três anos depois. Conciliando o plano do Hospital de Roterdão com o do Hospital de Lariboisière, propunha uma arrojada reforma dos edifícios dos antigos Colégios, com a divisão das alas do antigo colégio em pequenas enfermarias isoladas⁸⁸⁷ ligadas por varandas, garantindo assim a ventilação e a iluminação nos três lados de cada enfermaria. Cada piso era afeto a um sexo e cada enfermaria dotada de casa de banho e da vigilância de um criado. Para além das enfermarias criava 10 a 12 quartos privados.

⁸⁸⁴ Lembramos que este professor da Faculdade de Medicina tinha sido presidente do município e foi o responsável pelo arranque da rede de abastecimento de água à cidade a partir do Mondego. Ver anexo D.

⁸⁸⁵ António Augusto da Costa Simões, *Relatórios de uma viagem científica* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1866), 74

⁸⁸⁶ António Augusto da Costa Simões, *Hospitais da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869), 84.

⁸⁸⁷ Para isto era necessário o corte dos quatro lados criando oito blocos de enfermarias completamente independentes, cada uma com 14 camas, em cada piso. As enfermarias seriam amplamente ventiladas, cada uma com nove janelas.

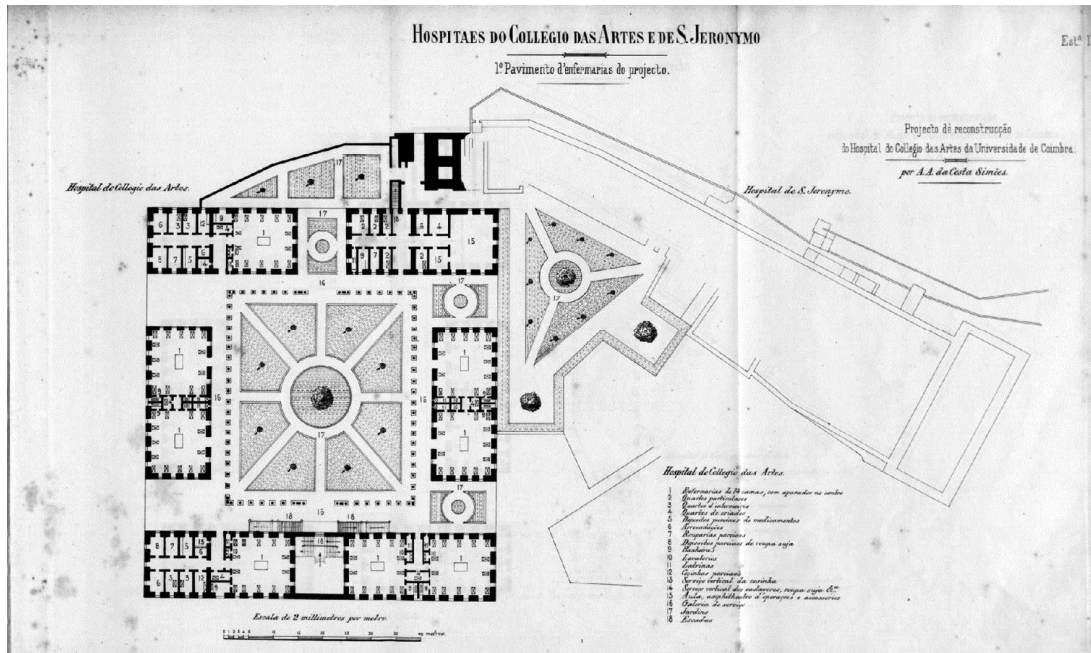


fig. 112 – Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes, 1º piso. [A. A. da Costa Simões, Hospitaes da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869),estº 11]

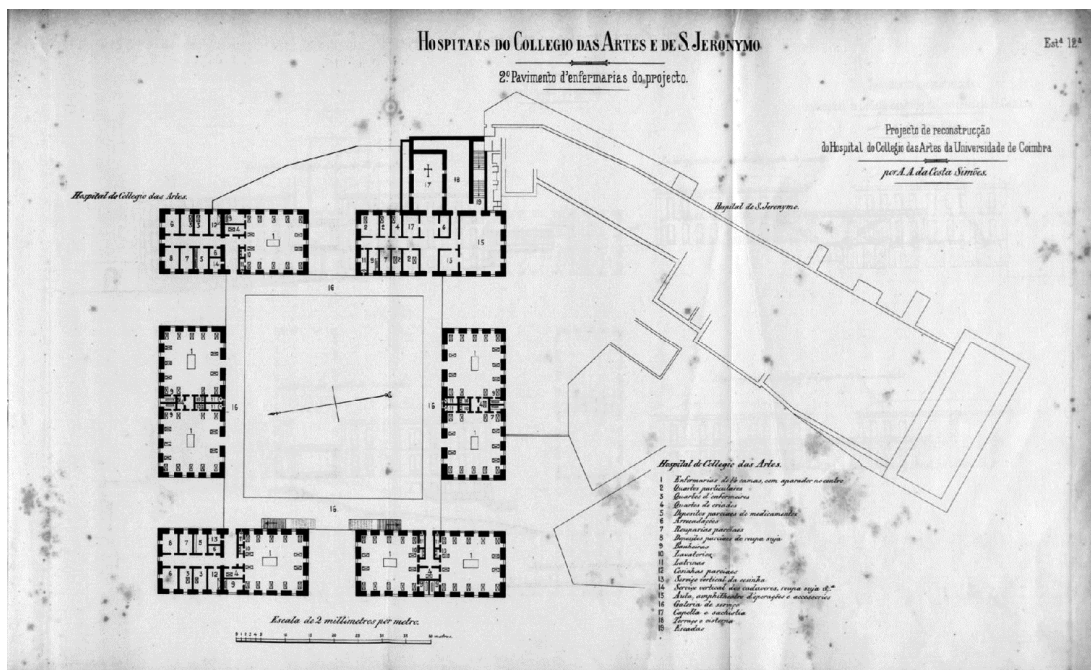


fig. 113 – Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes, 2º piso. [A. A. da Costa Simões, Hospitaes da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869),estº 12]

O novo Hospital teria capacidade para 290 a 300 doentes e previa a separação de percursos entre doentes, médicos, alunos e visitas, para além de preconizar uma série de sistemas de infraestruturas como a recolha do lixo, da roupa e da loiça suja e a distribuição de roupa lavada, comida e medicamentos. Para além do desenho o projeto definia que a obra devia ser realizada por fases permitindo o funcionamento do hospital durante as obras. Propunha ainda que, embora o Hospital fosse da responsabilidade da Faculdade de Medicina, as obras fossem pagas em partes iguais pela Misericórdia, Câmara Municipal e Estado, defendendo que:

*"esta reconstrução do hospital de Coimbra interessa principalmente o governo, pelo aperfeiçoamento que d'ali resulta aos meios de instrução clinica, com proveito do paiz, e para credito da universidade e da faculdade de medicina. Interessa a misericórdia de Coimbra pelo melhor acolhimento que ali terão os seus doentes. E também interessa nas mesmas obras a camara municipal de Coimbra, pelo melhor serviço que o novo hospital prestará aos seus administrados, pelo melhor conceito que deverá ganhar a instrução clinica de uma faculdade estabelecida no seu município, e pelo melhoramento material que as mesmas obras produzirão no Largo da Feira, Largo do Museu e ruas próximas."*⁸⁸⁸

Em 1870, Costa Simões assumiu a direção dos Hospitais, coincidindo com a transferência do Liceu Nacional para o edifício do extinto Colégio de S. Bento, o que possibilitou o início das obras que programara. No entanto a disponibilidade financeira era exígua e as obras iniciaram-se com grande parcimónia. A primeira intervenção e a mais urgente foi a reforma das latrinas gerais e a criação de uma nova canalização de esgoto⁸⁸⁹, uma vez que era ainda utilizado o precário sistema de recolha de esgotos dos antigos colégios⁸⁹⁰ que se encontrava num estado lastimável.

⁸⁸⁸ António Augusto da Costa Simões, *Hospitais da Universidade de Coimbra...*,16.

⁸⁸⁹ A nova canalização atravessava a cerca do Colégio e dirigia-se até à Estrada de Entre-muros onde segundo o professor deveria ligar à canalização geral da cidade (de notar que em 1873 a moderna rede de saneamento ainda não existia, o primeiro estudo seria apresentado em 1880). Costa Simões justificou a opção alegando que esta estrada seria a mais favorável para implantar um coletor vindo da Penitenciária que ligaria ao Mercado D. Pedro V e à Rua da Sofia. Interessado também neste melhoramento material fundamental à salubridade pública, Costa Simões desenvolveu uma importante pesquisa sobre os sistemas de esgotos, tanto para hospitais como para as cidades, que deu origem à obra *Os esgotos nas cidades e nos hospitaes (resumida apreciaçãodos principais sistemas)*, com aplicação aos hospitaes da Universidade em 1889. De notar ainda os escritos e as justificações apresentadas na obra *Construções Hospitalares* onde apresentou o levantamento dos principais sistemas de esgoto em uso na Europa bem como os estudos portugueses dos quais destacava um relatório elaborado pelo engenheiro José Emílio de Sant'Anna da Cunha Castel Branco, incumbido em 1877 de visitar e estudar as canalizações nas principais cidades da Europa. A. A. da Costa Simões, *Construções*

Seguiram-se em 1874 a construção das enfermarias no canto sudoeste, mas os cortes nos alçados sul e poente só se efetuaram nove anos depois. As restantes obras efetuadas neste edifício prenderam-se com algumas reparações urgentes nos telhados e pavimentos, bem como algumas alterações de divisões interiores.

Apesar da inovação dos conceitos e da reforma dos espaços interessa-nos ressaltar a nova visão introduzida por Costa Simões em especial depois da segunda visita de estudo pela Europa que originou um novo projeto.⁸⁹¹ Propunha um complexo hospitalar composto pelos Colégios das Artes e de S. Jerónimo, pelo Colégio dos Militares⁸⁹², onde estava instalado o Hospital dos Lázaros e pelo antigo edifício do Castelo,⁸⁹³ correspondente ao inacabado Observatório Astronómico da reforma pombalina mas também pelas antigas cercas dos colégios, consideradas zonas verdes e de lazer fundamentais para “as boas condições d'um hospital em campo desafrontado.”⁸⁹⁴

Hospitales (noções geraes e projectos) com referênciã aos Hospitales da Universidade (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890), 243 e *Os esgotos nas cidades e nos hospitales (resumida apreciação dos principaes systemas), com applicação aos hospitales da Universidade* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1889) e José Emílio Castel-Branco, *Relatorio ácerca dos systemas modernos de canalisação empregados na Europa para esgoto das cidade* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1880)

⁸⁹⁰ “Por baixo das latrinas de S. Jeronymo havia um subterrâneo com 9m, 50 de comprimento por 6m,00 de largo e 4m de profundidade abaixo do nivel dos terrenos do pateo, onde se accumulavam as immundicias sobre camadas de palha, lixo e matto, para d'alli serem removidas com intervallos de muitos mezes. Era de menores dimensões o deposito das latrinas do Collegio das Artes; mas nem por isso era menos repugnante, nem menos enjoativo.” A.A. da Costa Simões, *Reconstrucções e Novas Construções dos Hospitais da Universidade de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1895), 10.

⁸⁹¹ Plano elaborado entre 1879 e 1880 A.A. da Costa Simões *Construcções Hospitalares...*485.

⁸⁹² A proposta para este edifício era muito arrojada e passava por uma remodelação total. Contemplava a criação de enfermarias isoladas à semelhança do projetado para o Colégio das Artes. Propunha ainda a criação de um conjunto de salas de tratamento de hidroterapia, de aeroterapia, de inalação, de suspensão e de eletroterapia, aproveitando as lojas de um dos lanços e pela criação de um depósito de água por debaixo do edifício. Propunha ainda a criação de três casas de isolamento no cerco, semelhantes às proposta para o claustro do Colégio das Artes, embora aqui com um outro tipo de construção.

⁸⁹³ Costa Simões, a 20 de agosto de 1870, tinha solicitado ao Ministro da Instrução Publica a concessão de parte daquele edificio e terreno contiguo para o estabelecimento da lavandaria e estendal, concedida a 8 de outubro. Mais tarde, em 27 de novembro de 1875 apresentou novo officio a solicitar a concessão de todo o edificio para instalar também a rouparia e um depósito de água para a lavandaria, concedido também a 31 de dezembro seguinte. Na época este edificio servia de depósito de materiais da Universidade. A.A. da Costa Simões *Construcções Hospitalares...*82 -93

⁸⁹⁴ A localização do complexo era uma das questões mais criticadas e que Costa Simões rebateu evocando a localização numa encosta e com os cálculos da densidade do hospital. Concluía que “a melhor posição d'um hospital em paizes temperados deverá ser a d'uma collina com livre acesso do ar por todos os lados” pelo

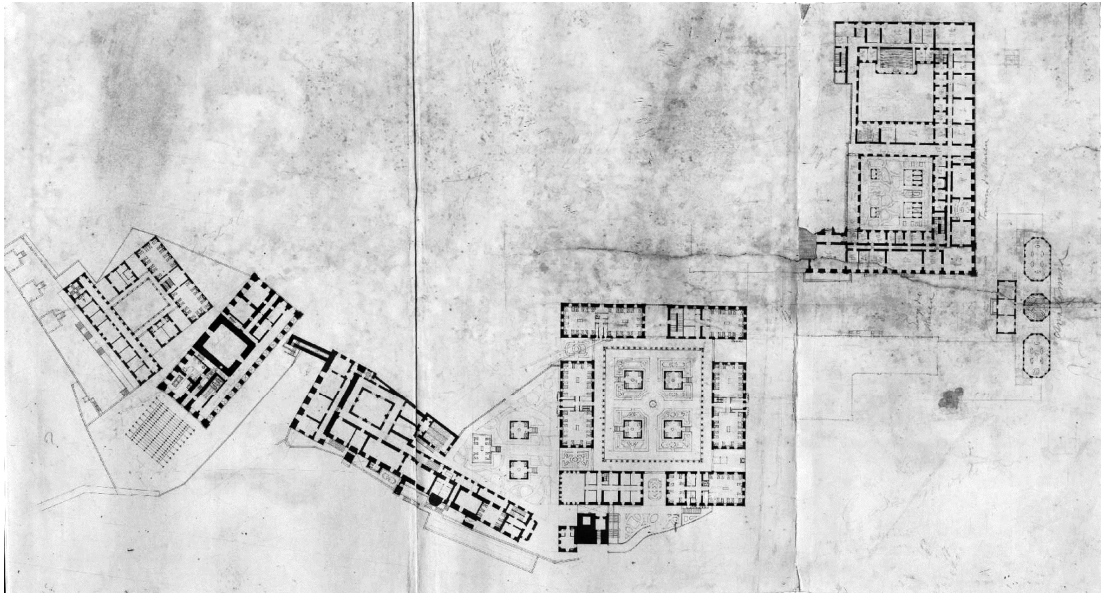


fig. 114 – Projeto de reconstrução do conjunto dos edifícios que compunham os Hospitais da Universidade, 1º piso [Coimbra: UCBG/Ms 3378 Admin. António Augusto da Costa Simões, 1884, est.nº 1]

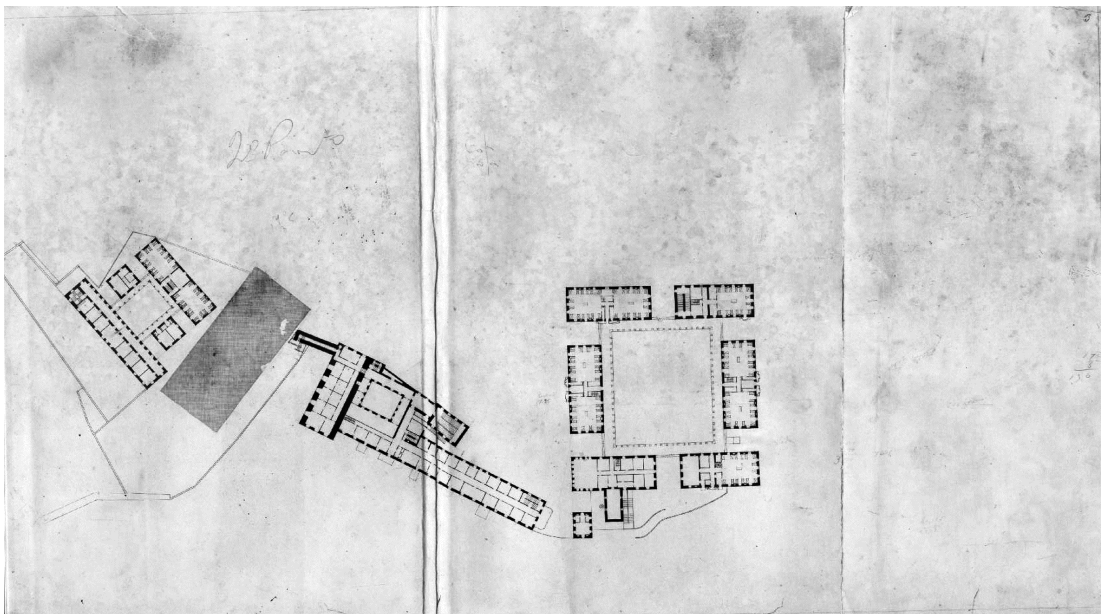


fig. 115 – Projeto de reconstrução do conjunto dos edifícios que compunham os Hospitais da Universidade, 2º piso [Coimbra: UCBG/ Ms 3378 / Admin. António Augusto da Costa Simões, 1884, est.nº 2]

que defendia que se deveria deixar um maior afastamento da cidade construída. A.A. da Costa Simões *Construções Hospitalares...*110-111.

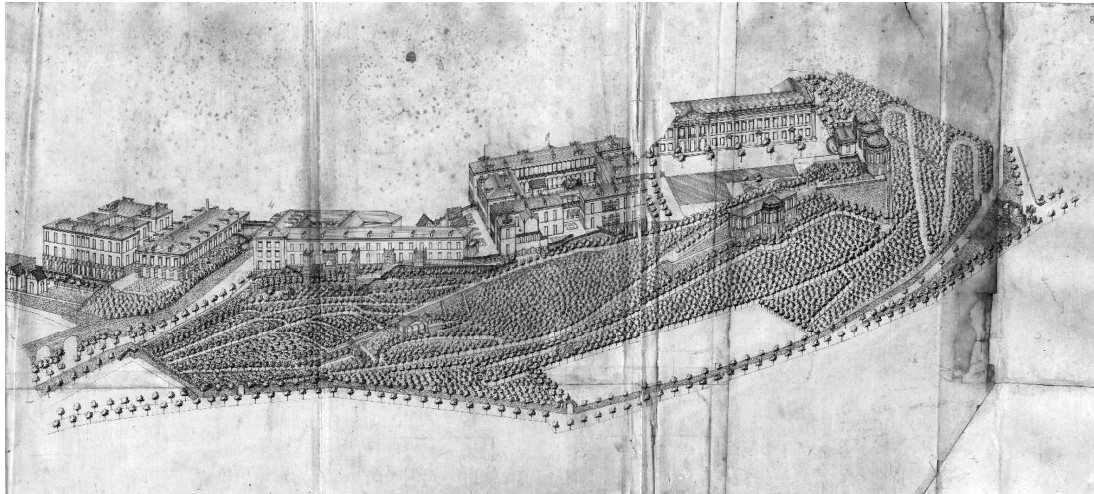


fig. 116 – Axonometria do conjunto idealizada por Costa Simões [Coimbra: UCBG. Ms 3378 / Admin. António Augusto da Costa Simões, 1884, est. nº 8]

Para além das propostas inovadoras para cada um destes edifícios, amplamente estudadas⁸⁹⁵, salientamos a importância para o planeamento da cidade da criação de um campus hospitalar, a *Higienópolis* como lhe chamou Paulo Providência⁸⁹⁶. Este conjunto de edifícios permitia implantar todas as valências de um hospital universitário, interrelacionando os espaços hospitalares com os de ensino e foi meticulosamente estudado e pormenorizado por Costa Simões coadjuvado ao nível do desenho por técnicos da Direção de Obras Públicas do Mondego⁸⁹⁷.

O complexo, pensado como uma *máquina de curar*⁸⁹⁸, profundamente estruturado, desde a admissão dos doentes, às enfermarias, à convalescença e adotando os mais modernos preceitos higienistas pretendia recolocar a Faculdade de Medicina de

⁸⁹⁵ Para além das múltiplas publicações de Costa Simões, salientamos os estudos de Rui Lobo e Paulo Providência. A.A. da Costa Simões, *Reconstruções e Novas Construções dos Hospitais da Universidade de Coimbra* (Coimbra: Imprensa Universidade) 1898; *Construções Hospitalares (noções geraes e projectos) com referência aos Hospitais da Universidade*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890); *Noticia histórica dos hospitais da universidade de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1882); *Hospitais da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrução do Hospital do Collegio das Artes*. (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869); João Paulo Providência, *A Cabana do Higienista* (Coimbra: Edarq, 2000) e Rui Lobo, *Os Colégios de Jesus, das Artes e de S. Jerónimo. Evolução e transformação no espaço urbano* (Coimbra: Edarq, 1999).

⁸⁹⁶ João Paulo Providência, *A Cabana do Higienista...*, 143.

⁸⁹⁷ O desenhador Sebastião Soriano, da Direção de Obras Públicas do Mondego, desenhou a maioria dos estudos e planos de Costa Simões.

⁸⁹⁸ Expressão atribuída a Jacques-René Tenon, cirurgião francês que na sequência do incêndio do Hotel-Dieu em 1772 fez um estudo sobre os restantes hospitais parisienses e publicou a obra: *Mémoire sur les hôpitaux de Paris* em 1788. Françoise Choay, *A regra e o Modelo. Sobre a Teoria da Arquitectura e do Urbanismo* (Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2007), 243 e João Paulo Providência, *A Cabana do Higienista...*, 73.

Coimbra e o seu Hospital Universitário à cabeça dos progressos da medicina e da saúde pública, ameaçados pela criação das Escolas Médicas de Lisboa e do Porto⁸⁹⁹.

Apesar da relevância da obra o Estado pouco se interessou pelo seu desenvolvimento e as obras decorreram de forma morosa e sempre parcelar.⁹⁰⁰ Em 1886, depois de uma acesa polémica⁹⁰¹ com a Câmara Municipal, Costa Simões, apresentou a sua demissão e foi substituído pelo professor Joaquim Bernardo Serra Mirabeau que embora tenha continuado algumas das obras do antecessor não deu seguimento ao plano geral.⁹⁰²

Mesmo afastado da direção dos hospitais, Costa Simões⁹⁰³ continuou os seus estudos sobre a melhor forma de transformação dos antigos Colégios no moderno Hospital da Universidade e em 1898, depois de mais uma visita ao estrangeiro, publicou *Reconstruções e Novas Construções dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Esta obra tinha a novidade de prever a ampliação do complexo hospitalar para lá da colina universitária, propondo a construção de um conjunto de enfermarias nos terrenos

⁸⁹⁹ Em 1836 as Escolas de Cirurgia de Lisboa e Porto tinham sido ampliadas criando as Escolas Médico-cirúrgicas de Lisboa e Porto, começando a ser concorrentes da Faculdade de Medicina. “Decreto 29 de dezembro de 1836”, COLP, 1º semestre 1836 (1837): 9.

⁹⁰⁰ Anualmente era dada uma dotação de 2:000\$000 réis o que era manifestamente insuficiente para as obras necessárias. Costa Simões procurou colmatar este reduzido financiamento do Governo com subscrições de emigrantes no Brasil no entanto coincidiu com um pequeno incidente decorrido em Lisboa, quando o Ministro do Reino recusou conceder duas comendas a dois capitalistas do Rio de Janeiro. Esta recusa mal aceite no Brasil acabou por levar ao cancelamento das subscrições angariadas para os Hospitais da Universidade. *O Conimbricense*, nº 4122, 26 de fevereiro de 1887:2. Em 1885 o engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro defendia que estas obras seriam impossíveis de realizar sem o recurso a um empréstimo. A. A. da C. Simões, *Construções Hospitalares ...*,555.

⁹⁰¹ A polémica prendeu-se com o abastecimento de carnes ao hospital, quando para fazer face ao aumento desmesurado do preço da carne o administrador dos hospitais resolveu comprar a carne aos talhantes de Aveiro, carne que a Câmara Municipal apreendeu alegando que não estaria própria para consumo e taxando-o com um novo imposto. O Presidente da Câmara na época era Lourenço de Almeida Azevedo e a polémica estendeu-se aos periódicos locais e mesmo à Câmara dos Pares da qual fazia parte Lourenço de Almeida Azevedo. A polémica foi transcrita por Costa Simões em 1885 na obra *As prepotências de Coimbra, no Conflito da Carne de Aveiro*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1885).

⁹⁰² Chegou mesmo a fazer algumas alterações contra o projeto original de reconstrução do Colégio das Artes, como a construção de um laboratório na zona exterior de separação das duas enfermarias do lado sul, reduzindo a separação entre as duas enfermarias a cerca de 1,5 metros. A.A.da C. Simões, *Reconstruções e Novas Construções ...*, 18.

⁹⁰³ Entre 1892 e 1898 foi Reitor da Universidade e neste cargo esforçou-se por dar continuidade a seu plano, nomeadamente opondo-se à proposta apresentada pelo administrador dos Hospitais na época, Dr. Refoios e do Diretor de Obras do Distrito para a construção de uma sala de operações no espaço destinado às latrinas gerais.

do extinto convento de Santana, desde a estrada de Santana até ao Penedo da Saudade.⁹⁰⁴

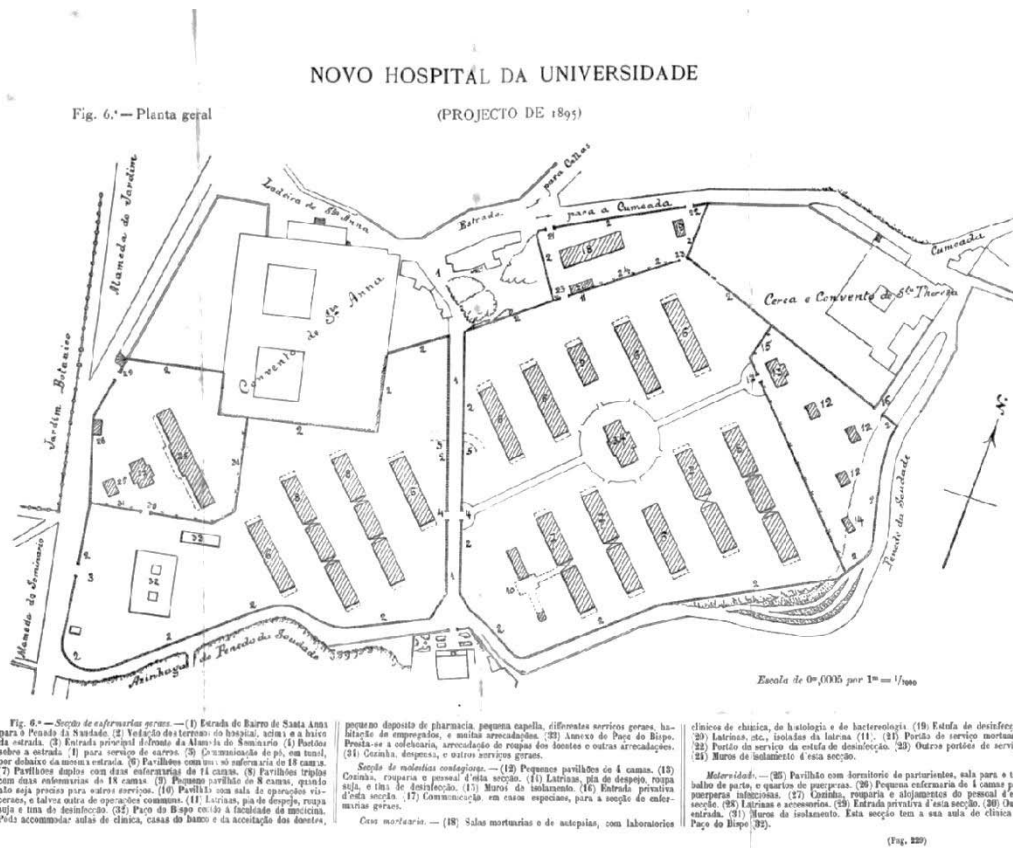


fig. 117 - Novo Hospital da Universidade. Projecto de 1895 [A.A.da C. Simões, *Reconstruções e Novas Construções ...*, 229]

Esta solução com implicações na expansão da cidade foi secundada pelo município que, como referimos, disponibilizou o terreno, junto ao extinto Convento de Santana. O plano contudo não teve seguimento, convertendo-se apenas o edifício do Paço do Bispo em Clínica Ginecológica Dr. Daniel de Matos.

Enquanto se desenvolviam os estudos sobre possíveis locais para a implantação do hospital⁹⁰⁵, o complexo da Alta foi completamente remodelado, por Manuel da

⁹⁰⁴ O aumento do número de doentes obrigava à criação de mais enfermarias e a 22 de Fevereiro de 1890, tinha sido nomeada uma comissão para o estudo da implantação do novo Hospital. Composta pelo Conselheiro Fernando Augusto d'Andrade Pimentel e Mello e pelos Drs João Jacintho da Silva Corrêa, Daniel Ferreira de Mattos, Augusto António da Rocha e Joaquim Augusto de Sousa Refoios. Após ano e meio, Costa Simões foi convidado a integrar também a comissão, facto que estará diretamente relacionado com a sua visita de estudo à Europa em 1891, da qual resultaram dois esboços para o novo Hospital, um ocupando toda a área dos extintos conventos de Santana e Santa Teresa, até ao passeio do Penedo da Saudade, com capacidade para 430 camas e outro que não incluía nem o Convento nem a cerca de Santana, para 340 camas, publicados em 1898. A.A.da C. Simões, *Reconstruções e Novas Construções ...*. 228.

Costa Alemão,⁹⁰⁶ apagando os resquícios do velho edifício colegial.⁹⁰⁷ Todavia as obras não seguiram nenhum plano geral, originando amplas críticas pelo resultado, “desengraçado por fora, irregular e mal repartido por dentro”⁹⁰⁸.

Com o advento da República⁹⁰⁹ e com a criação da nova valência das consultas externas foi necessário ampliar o Hospital de S. Jerónimo.⁹¹⁰ Paralelamente era imprescindível acompanhar as inovações tecnológicas e dotar o Hospital Universitário de um serviço de raio X e eletricidade médica, para além da criação de uma nova cozinha modernamente equipada e uma lavandaria.⁹¹¹

Até à década de 1930 decorreram várias obras de remodelação e ampliação. O hospital do Colégio das Artes foi novamente remodelado⁹¹², o Hospital de S. Lázaro

⁹⁰⁵ A comissão de engenheiros nomeada pelo decreto de 27 de outubro de 1900, depois de analisar a escolha da comissão de médicos apresentou, no dia 17 de junho de 1903 uma nova proposta de implantação entre a estrada de Celas e a Cumeada. O município perante esta mudança de opção ofereceu-se novamente para coadjuvar a construção do Hospital, participando a compra do novo terreno com o valor equivalente ao custo dos terrenos do Penedo da Saudade. Manuel Dias da Silva, *Relatório sobre as contas da Gerência Municipal de Coimbra do Anno de 1903*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1904), 9.

⁹⁰⁶ Presidente da Câmara entre janeiro de 1890 e dezembro 1892 foi ainda o responsável pela compra do terreno junto a Santana. Sobre este presidente ver anexo D.

⁹⁰⁷ Na remodelação do Colégio das Artes, voltou a fechar o pátio, no entanto uniformizou as fachadas aplicando um modelo de caixilharia vertical, muito semelhante ao modelo desenvolvido por Costa Simões.

⁹⁰⁸ Bernardo António Serra de Mirabeau, *Memória histórica e comemorativa da Faculdade de Medicina nos cem annos decorridos desde a reforma da Universidade em 1772 até o presente* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1872), 216.

⁹⁰⁹ O decreto de 27 de abril de 1911 reformulou os hospitais classificando-os como hospitais escolares da Faculdade de Medicina.

⁹¹⁰ A partir de 1918 iniciaram-se as obras de construção de mais um piso, permitindo que este edifício passasse a albergar 80 doentes. Ângelo da Fonseca, *Edifícios e Serviços Industriais*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1933), 8 e 30-33.

⁹¹¹ Em 1914 instalou-se a primeira central elétrica, com uma caldeira Garreth, que para além de servir o Raio X permitia iluminar todos os edifício e fornecer vapor às cozinhas e às centrais de esterilização. Dois anos depois face à evolução das exigências do hospital e ao aumento do número de doentes foi necessário instalar uma segunda caldeira “Babcock”. A nova lavandaria foi construída nos terrenos da cerca dos Jesuítas, com projeto da autoria do chefe de obras Benjamim Ventura, aprovado pela portaria de 6 de novembro de 1915. Contudo as obras só foram iniciadas em 1919 e decorreram em duas fases, sendo concluídas no ano económico de 1930-1931. “Hospitais da Universidade de Coimbra”, *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, Vol. III (1934), 41 e Ângelo da Fonseca, *Edifícios e Serviços Industriais*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1933), 7 e 59.

⁹¹² A galeria do Colégio das Artes foi coberta, criaram-se novas instalações sanitárias em substituição dos corpos salientes das fachadas que albergavam as latrinas das enfermarias introduzidas no início do século XX. Ao nível do interior, as salas de operações foram ampliadas e adequadas ao ensino, criando-se anfiteatros com entrada independente para os alunos, para além de se ter procedido a inúmeras obras nos pavimentos e nos revestimentos das paredes e dos tetos. “Hospitais da Universidade de Coimbra”, *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra...*, 50-59 e Ângelo da Fonseca, *Edifícios e Serviços Industriais...*, 43.

foi convertido no Novo Hospital do Castelo,⁹¹³ foi construído um novo corpo de consultas externas adossado ao Hospital de S. Jerónimo⁹¹⁴ e criada uma nova portaria no lado nascente, para além de uma nova caldeira instalada à cota mais baixa junto à nova rua da Cerca dos Jesuítas, denominada Abílio Roque (hoje Padre António Vieira), onde se situava o Posto de Desinfeção da Câmara Municipal.⁹¹⁵



fig. 118 – Imagem do Hospital na década de 1930, visível a substituição e alteamento do telhado do hospital de S. Jerónimo e à direita o início da construção do edifício da lavandaria. [A *velha Alta Desaparecida*: álbum comemorativo das bodas de prata da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra. (Coimbra: Almedina,1985): 20]

⁹¹³ O novo Hospital do Castelo, estudado pelo chefe de obras Benjamim Ventura, exigiu a demolição quase integral do antigo Colégio dos Militares, mantendo apenas algumas paredes e o claustro, as obras iniciaram-se em 1927 mas estenderam-se por vários anos. “Hospitais da Universidade de Coimbra”, *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra...*, 44.

⁹¹⁴ O novo corpo das consultas externas, da autoria do arquiteto Luiz Benavente, construído com 100 metros de comprimento e encostado à fachada do Hospital de S. Jerónimo permitiu estabelecer uma ligação entre os edifícios do Hospital de S. Jerónimo e do Colégio das Artes. Composto por três pisos voltados para a encosta do novo Bairro de Santa Cruz e amplamente iluminado, albergava o serviço de urgências, dois andares de gabinetes de consultas externas e a cobertura em terraço seria utilizada para tratamentos pelo sol. A introdução de elevadores para o serviço dos dois hospitais foi um dos grandes melhoramentos desta intervenção. Por outro lado obrigou à construção e uma nova portaria do lado nascente.

⁹¹⁵ Sobre a construção a nova caldeira ver: José Amado Mendes, “A central Térmica dos HUC (edifício das Caldeiras): Monumento Industrial a preservar e reutilizar.” *Revista Portuguesa de História*, XXV (1990): 211-222.

na Quinta do Vale em São Martinho do Bispo.⁹¹⁸ Outro, para mulheres e crianças, com capacidade para 100 camas, adaptando o antigo Asilo Distrital dos Cegos e Aleijados, instalado no extinto Mosteiro de Celas.⁹¹⁹ Estes dois edifícios entraram em funcionamento a 1 de junho de 1932 e 6 de julho de 1935, respetivamente.

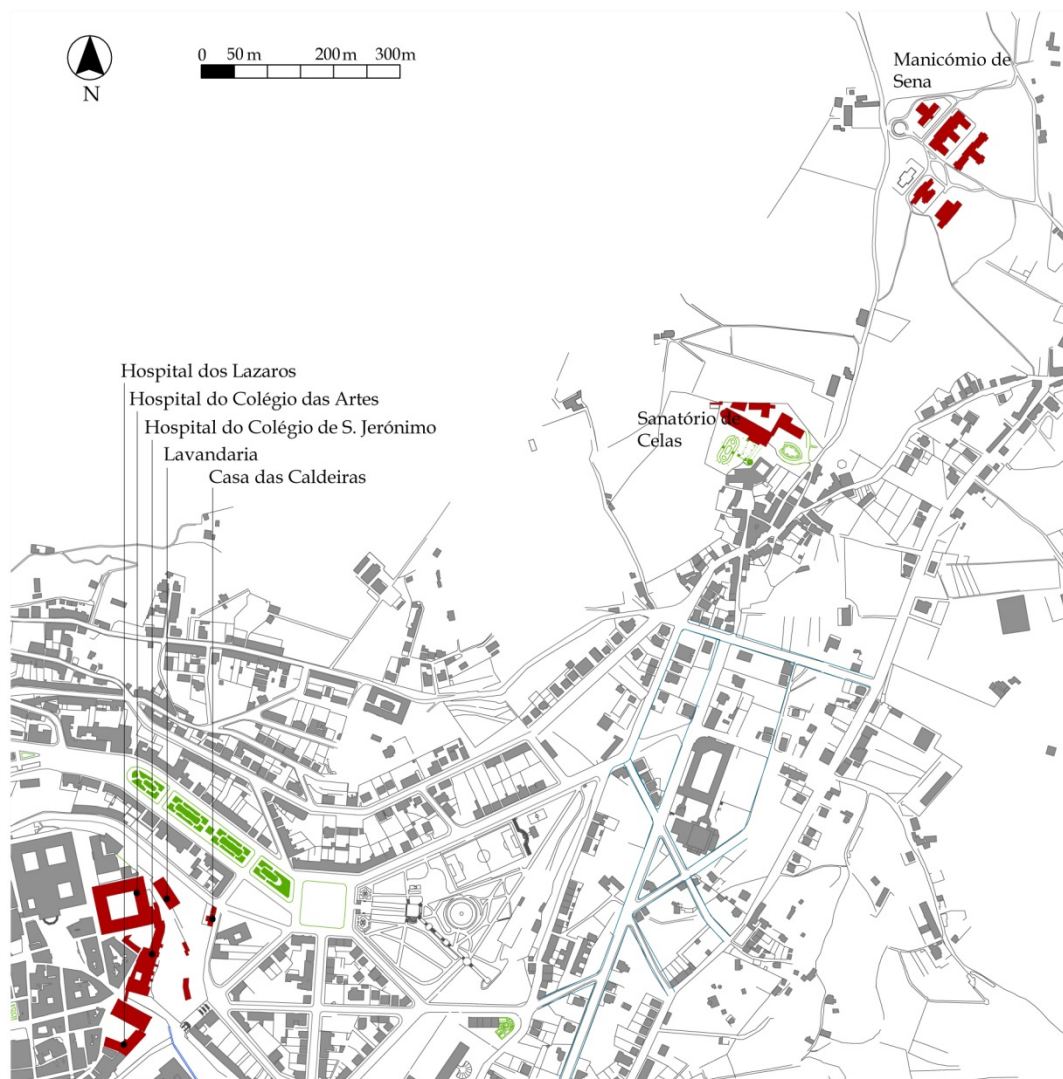


fig. 120 – Planta de reconstituição dos Hospitais da Universidade e as dependências do Manicómio de Sena e do Sanatório de Celas

⁹¹⁸ A Assistência da Colónia Portuguesa do Brasil aos Órfãos da Guerra cedeu o edifício que possuía na Quinta dos Vales para a instalação do hospital-sanatório masculino, pelo decreto nº 19.310, de 05 de Fevereiro de 1931, o novo hospital-sanatório foi inaugurado em 1935. “Decreto nº 19310”, DG, I Série, nº30 (5 Fevereiro de 1931), 1-2.

⁹¹⁹ Em 1892, quando foram extintas as Juntas Gerais de Distrito o antigo Asilo de Cegos e Aleijados tinha sido entregue à Camara Municipal para a criação de um novo instituto de caridade, no entanto a falta de recursos financeiros conduziu antes à simples manutenção do asilo existente. O decreto nº16 694, de 20 de junho de 1929 determinou que tendo sido novamente criada a Junta Geral do Distrito este asilo voltava para a posse e responsabilidade da Junta. No ano seguinte iniciaram-se as obras de adaptação a hospital-sanatório. “Decreto nº16 694”, DG, I-Série, nº 138(20 de junho de 1929):1.



fig. 121 – Hospital Sanatório de Celas- Fachada sul com galerias [Hospital Sanatório de Celas. Coimbra (Portugal) Edição da Junta Geral do Distrito de Coimbra. Porto: Tip. Marques]

Pouco depois iniciou-se o estudo do plano das obras da Cidade Universitária que depois de várias hesitações conduziu à demolição do Hospital do Castelo para a construção da nova Faculdade de Matemática e obrigou à adaptação de quatro dos pavilhões do Manicómio de Sena para receberem os serviços localizados no edifício demolido.⁹²⁰

⁹²⁰ Autorizado pelo “Decreto nº37 201, 3 de dezembro de 1948”, *DR*, I-Série, nº 281 (3 Dezembro de 1948), 1326.

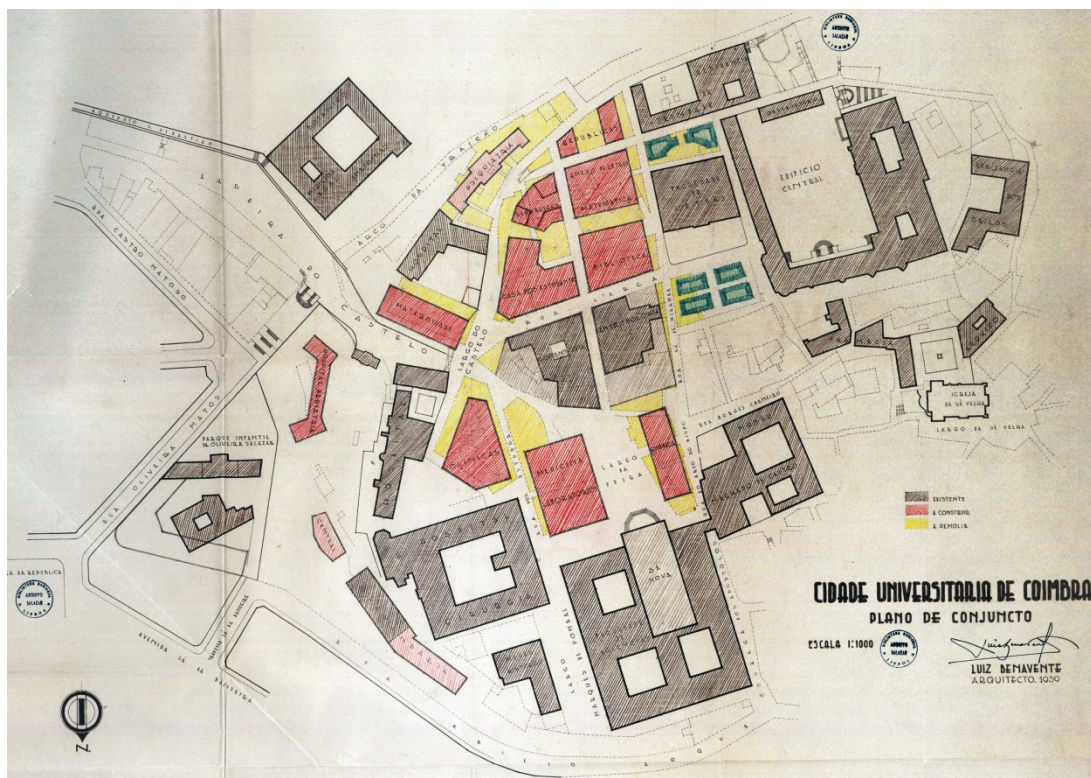


fig. 122 –Luiz Benavente, “Plano de conjunto. Cidade Universitária de Coimbra”, 1939 [Lisboa: ANTT/AOS/ED-1D/Cx132/Pasta 12/doc. nº1]

Também o Hospital das Crianças, apesar de almejado desde a década de 1930, só se tornou realidade em 1977, depois dos avanços médicos terem dispensado a existência de Sanatórios, permitindo que Bissaya Barreto convertesse o Sanatório de Celas no Hospital Pediátrico⁹²¹.

Pouco a pouco, o complexo hospitalar foi abandonando a Alta, criando novos serviços em Celas ou na periferia da cidade, até que em 1987 o Hospital Universitário foi também transferido para o novo Hospital Central construído no vale de Celas e os antigos colégios de S. Jerónimo e das Artes recuperaram a sua vocação inicial afetos ao ensino universitário.

⁹²¹O Hospital Pediátrico foi inaugurado em 1977 e funcionou no Sanatório de Celas até ser transferido em 2011 para um novo edifício construído em Vale Meão.

9.3. Do Lyceu Nacional aos Liceus D. João III e D. Maria

Deve-se a Passos Manuel o início da reforma do ensino, com destaque para a criação de um ensino de nível secundário e do ensino profissionalizante que, depois de extintas as antigas corporações em 1834, quase não existia no país.⁹²²

Em termos urbanos esta reforma determinava a criação de um Lyceu em cada capital de distrito e dois em Lisboa. O objetivo era permitir a “ilustração geral e proveitosa” para que as “grandes massas de Cidadãos, que não aspiram aos estudos superiores, possuam os elementos scientificos e technicos indispensáveis aos usos da vida no estado actual das sociedades”⁹²³ e para isto as cadeiras eram compostas por uma componente teórica e uma prática, sendo dado especial destaque para as ciências naturais e as matemáticas. Para este ensino prático os estabelecimentos teriam de ser dotados de biblioteca, jardim botânico e vários laboratórios.

O mesmo decreto definia que em Coimbra “O Lyceu de Coimbra substituirá o Collegio das Artes, e formará uma Secção da Universidade”⁹²⁴. Esta opção não acarretou qualquer alteração urbana, mantendo o novo equipamento no Colégio das Artes. Implicou apenas a criação de uma biblioteca e uma sala de estudo, num novo piso intermédio sobreposto à Capela e à Sala dos Atos. Para o ensino prático o Lyceu passou a utilizar alguns dos espaços afetos à Universidade como o Laboratorio Chimico, o Jardim Botânico e o Gabinete de Física.

⁹²² Para além do Real Colégio das Artes, especificamente destinado à preparação para o ensino Universitário, o primeiro estabelecimento de ensino de nível secundário mas de nível profissional surgiu associado à implantação da indústria moderna no país e na cidade do Porto pela Sociedade Promotora da Indústria Nacional que criou em 1835, o Lyceu Industrial destinado a formar os novos quadros necessários às novas unidades produtivas. A reforma do ensino foi promulgada pelo decreto de 17 de novembro de 1836.

⁹²³ “Decreto de 17 de novembro de 1836”, *COLP*, 2º semestre de 1836 (1837):136.

⁹²⁴ Artigo 43º do decreto de 17 de novembro de 1836. “Decreto de 17 de Novembro de 1836”, *COLP*, 2º semestre de 1836 (1837): 137.

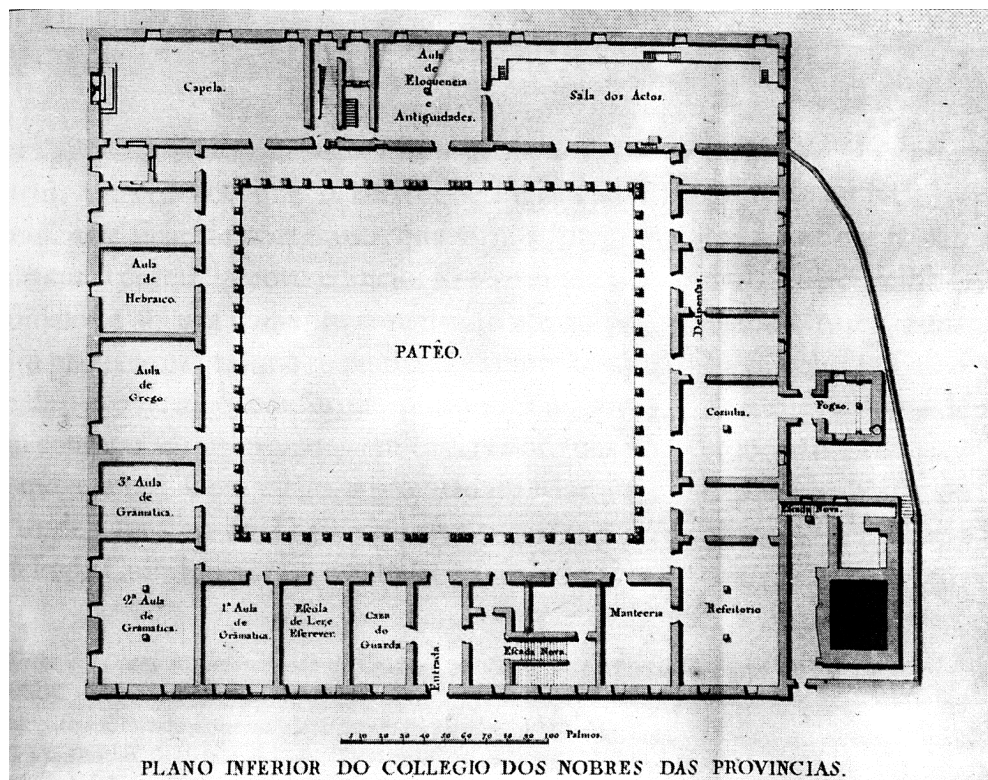


fig. 123 – Guilherme Eldsen, Collegio dos Nobres das Provincias. Plano inferior,1773 [Riscos das Obras da Universidade de Coimbra (Coimbra: Museu Nacional Machado Castro, 1983), 40]

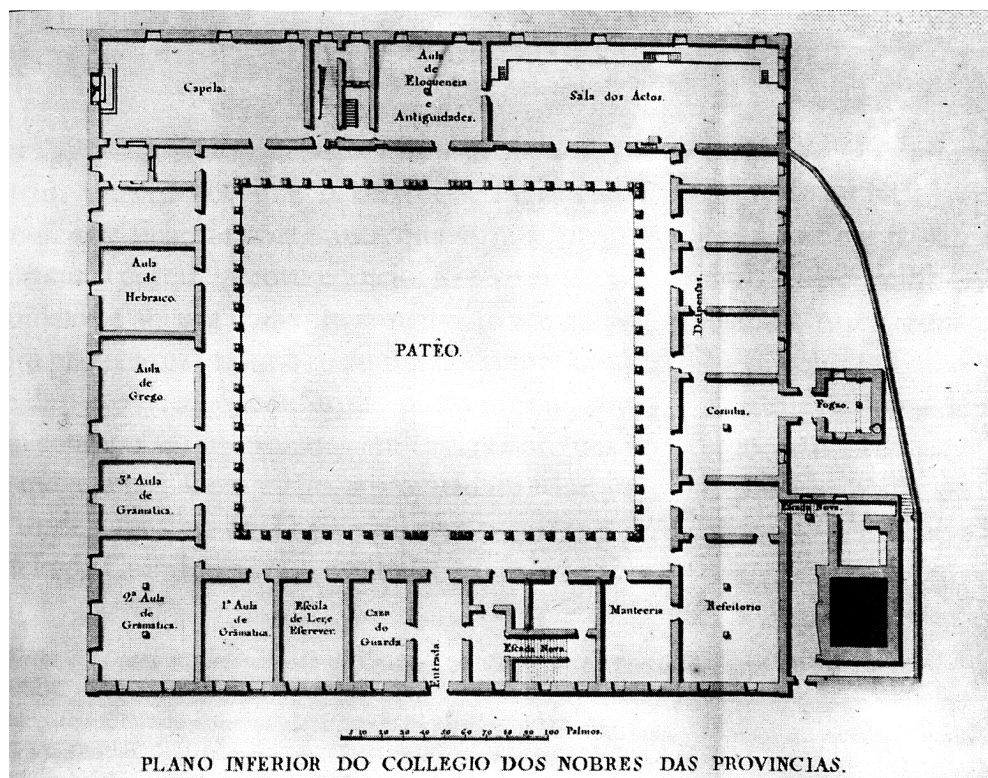


fig. 124 – Guilherme Eldsen, Collegio dos Nobres das Provincias. Plano superior, 1773 [Riscos das Obras da Universidade de Coimbra (Coimbra: Museu Nacional Machado Castro, 1983),41]

Contudo, a inexistência de internato libertou o piso superior do edifício que foi utilizado, primeiro como depósito dos livros dos extintos colégios da cidade e, depois de 1852, como Hospital Universitário que, como vimos, a partir de 1870 ocupou todo o edifício sendo o Liceu Nacional transferido para o edifício do extinto Colégio de S. Bento, junto ao Jardim Botânico.⁹²⁵

Este antigo colégio, desde 1854 que albergava o Colégio Particular de Humanidades de Manuel Xavier Pinto Homem⁹²⁶ e algumas dependências da Faculdade de Filosofia. Pouco depois de instalado o Liceu de Coimbra, o espaço revelou-se insuficiente obrigando à ocupação da igreja do colégio para a realização dos exames.



fig. 125 – Postal ilustrado, mostrando o último arco do Aqueduto e a frontaria da Igreja do Colégio de São Bento que servia de ginásio ao Lyceu, início do século XX [Coimbra: BMC AG-0472]

Esta situação arrastou-se até ao século XX apenas com pequenas obras de adaptação que permitiam o funcionamento do Liceu acompanhando as várias reformas do

⁹²⁵ Desde que se instalou o Hospital que o reitor do Liceu pedia a transferência para o edifício do Museu, reclamando com a falta de espaço mas fundamentalmente temendo uma epidemia. Conselho Do Lyceu De Coimbra, “Representação que dirigiu ao S.M. o conselho do lyceu de Coimbra”, *O Instituto*, 5 (1857): 39-40.

⁹²⁶ Este Colégio tinha sido fundado em 1850 no antigo Convento de S. Francisco em Santa Clara mas em 1854 foi instalado no Colégio de S. Bento, tendo o seu proprietário procedido a obras de restauro que incluíram a Igreja de S. Bento. José Machado de Abreu “Collegio de S. Bento”, *O Instituto*, 4 (1856): 133-135.

ensino. Em 1919, na tomada de posse, o novo reitor reivindicou uma dotação maior para proceder a obras e solicitou a totalidade do edifício, ainda parcialmente ocupado pela Faculdade de Filosofia.⁹²⁷

Só na década de 1930 de acordo com a política do Estado Novo de construção de equipamentos de ensino, a Junta do Empréstimo para o Ensino Secundário abriu um concurso para construção de um novo Liceu para Coimbra, a implantar no Bairro da Cumeada⁹²⁸. O primeiro prémio coube à equipa composta por Carlos Ramos, Jorge Segurado e Adelino Nunes e no ano seguinte iniciou-se a construção do moderno Liceu, inaugurado cinco anos depois e denominado Liceu Normal Júlio Henriques.

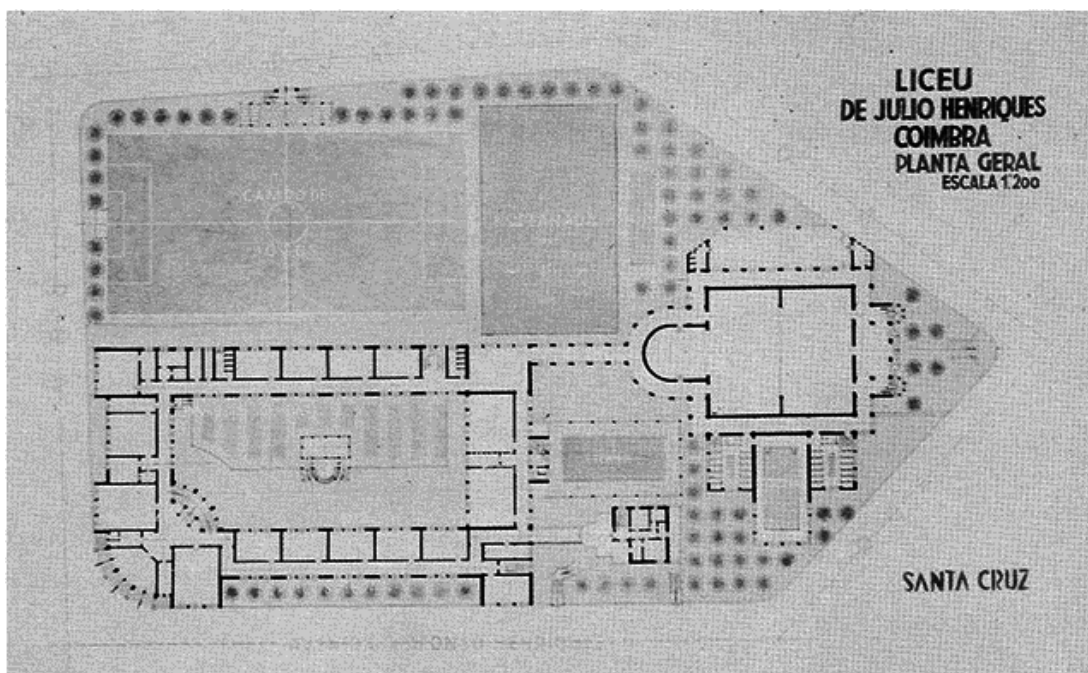


fig. 126 – Planta do Liceu Júlio Henriques [“Liceus do Portugal de hoje”, *A Arquitectura Portuguesa e cerâmica e edificação, reunidas*, junho 1941, nº 75, 3ª série,15]

Apesar da criação do novo liceu, o velho Liceu José Falcão continuou instalado no Colégio de São Bento. Até que em 1938, o novo plano nacional de construção de

⁹²⁷ O reitor reclamava contra a dotação atribuída ao liceu, muito inferior à atribuída a outros liceu com menor número de alunos, faltavam laboratórios e um museu. “A posse do novo reitor do Liceu”, *Gazeta de Coimbra*, 11 de Março de 1919, nº 833,2.

⁹²⁸ A Câmara Municipal tomou conhecimento na sessão de 16 de maio de um ofício do Presidente da Junta do Ensino Secundário a comunicar-lhe a construção de dois liceus na cidade, o Liceu Dr. Júlio Henriques e o Liceu feminino D. Maria. “Ata da sessão de 16 de maio de 1930”, *Vereações*, 137, 1929 - 1930 (Coimbra: AHMC, B0/137).

estabelecimentos de ensino,⁹²⁹ determinou a junção dos dois liceus no novo edifício, prevendo a ampliação de mais um piso, para albergar as 23 turmas do Liceu José Falcão e mudou a denominação para Liceu Normal de D. João III.⁹³⁰

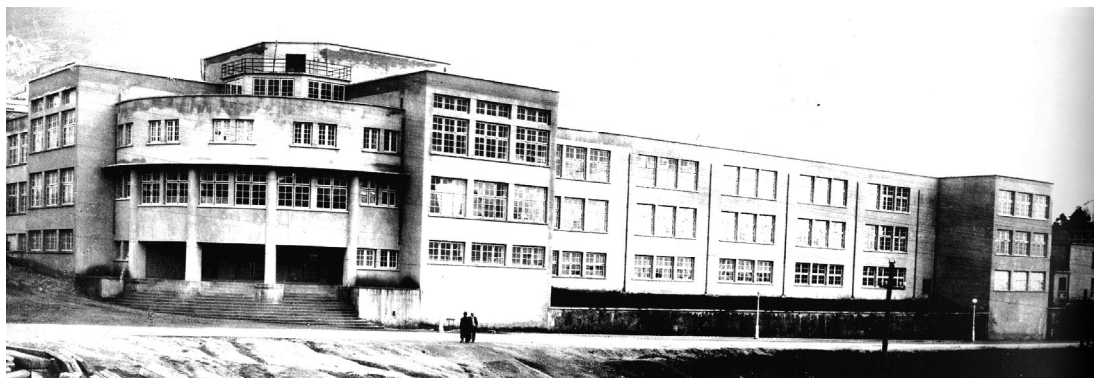


fig. 127 – Imagem do Liceu Júlio Henriques já com a ampliação de um piso, cerca 1940 [Teresa Heitor (coord.). *Liceus Escolas Técnicas e Secundárias*. Lisboa: Parque Escolar, EPE, 2010), 169]



fig. 128 – Imagem aérea dos anos 40, visível o novo bairro da Cumeada com o Liceu D. João III [Teresa Heitor (coord.). *Liceus Escolas Técnicas ...*, 169]

De salientar que o bairro da Cumeada traçado pelo município não definia qualquer uso ou ocupação, limitando-se ao desenho de um conjunto de arruamentos. Apesar das reclamações do município relativamente à implantação escolhida, considerada

⁹²⁹ Conhecido por *Plano de 1938* por ter sido criado pelo decreto de lei nº 28 604 de 21 abril 1938.

⁹³⁰ Esta alteração obrigou à construção de mais um piso em dois dos corpos do edifício e resultou na saída de Adelino Nunes e Jorge Segurado do projeto. Gonçalo Canto Moniz, *Arquitectura e instrução. O projecto moderno do liceu. 1836-1936* (Coimbra: edarq Editorial, 2007), 170.

demasiado próxima da rua, em boa verdade, este edifício monumental marcou e fomentou o desenvolvimento deste bairro ainda em construção.⁹³¹

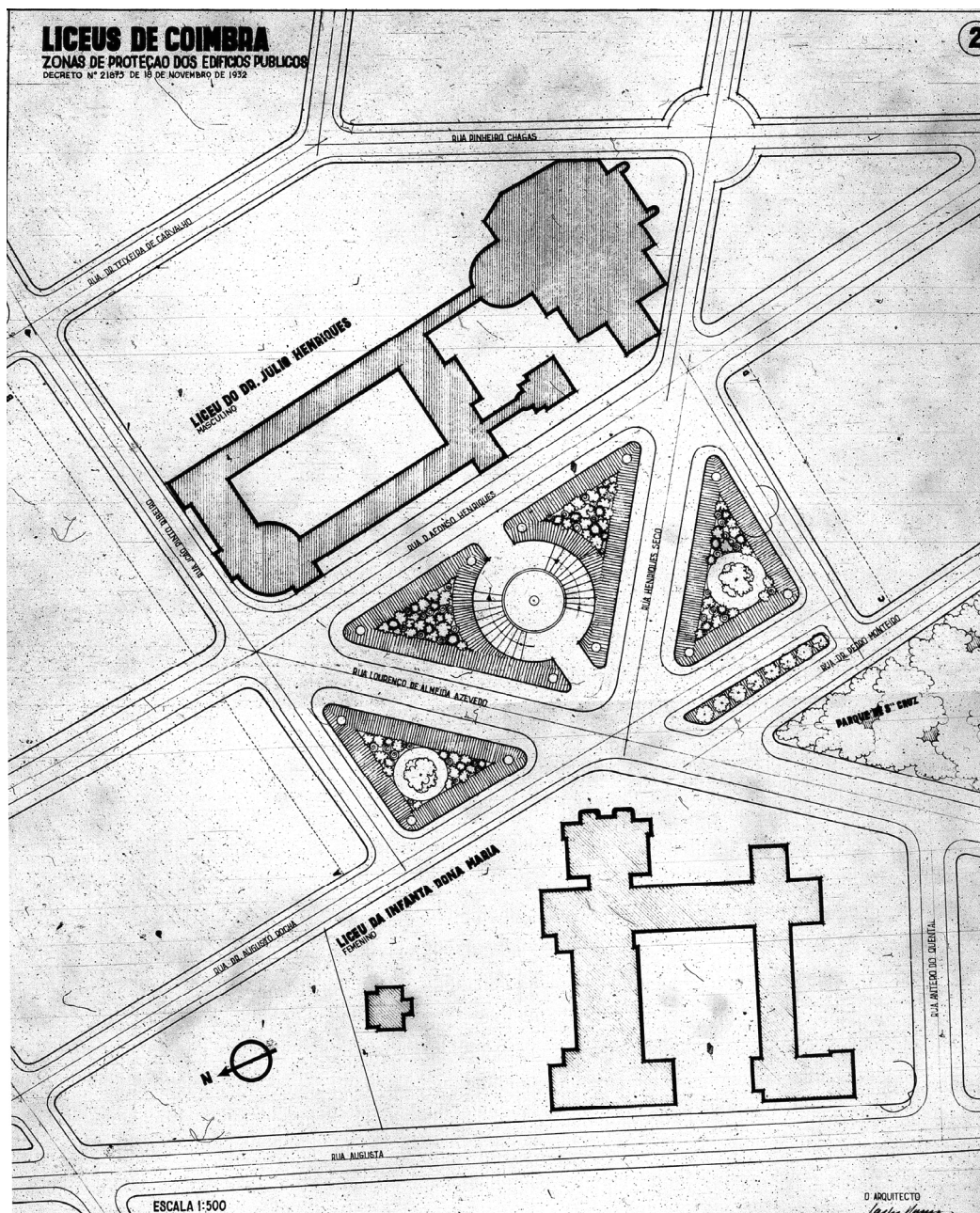


fig. 129 – Carlos Ramos, “Liceus de Coimbra. Zonas de Proteção dos edifícios Públicos” [visível em cima o Liceu Normal D. João III e em baixo o Liceu Feminino] [Lisboa: AHMOP, D75 B]

⁹³¹ Esta obra gerou alguma polémica com a edilidade que contestava o alinhamento dado ao Liceu no limite da rua. A comissão de estética aprovou o projeto só a 11 de junho de 1931. Esta discussão pode ser seguida nas atas das sessões de câmara: “Ata de 29 de outubro de 1931”, *Vereações*, 139, 1931-1932 (Coimbra: AHMC, B0/139)fl. 67v, e “Ata de 12 de janeiro de 1933”, *Vereações*, 140, 1932 -1933 (Coimbra: AHMC, BO/140).

O liceu feminino, por seu lado, tinha sido projetado para os terrenos da antiga Quinta da Rainha, a uma cota mais baixa mas junto ao Liceu Normal de D. João III. Neste caso o município pretendendo ver este melhoramento realizado cedeu a faixa de terreno necessária⁹³². No entanto apesar de lançado o concurso em 1931 e de escolhido o projeto de Cristino da Silva em 27 de junho desse mesmo ano, as obras nunca avançaram. Nos terrenos cedidos foi mais tarde construído, pela ação de Bissaya Barreto, o Centro de Assistência Maternal e Infantil.⁹³³

Enquanto isto o Liceu Feminino⁹³⁴ ocupou a partir de 1937 o antigo Colégio de S. Bento, desocupado com a transferência do Liceu Nacional José Falcão para o novo Liceu Normal D. João III. As novas instalações para o liceu feminino só tiveram início em 1945 no Calhabé numa das zonas de expansão propostas pelo *Plano de Embelezamento e Urbanização* de Etiénne de Groer. No dia 1 de outubro de 1948 o novo Liceu Infanta D. Maria foi inaugurado, fomentando a expansão da cidade. Pouco tempo depois aquela zona receberia o Estádio Municipal, a Escola Comercial e Industrial Brotero e a Escola do Magistério Primário.

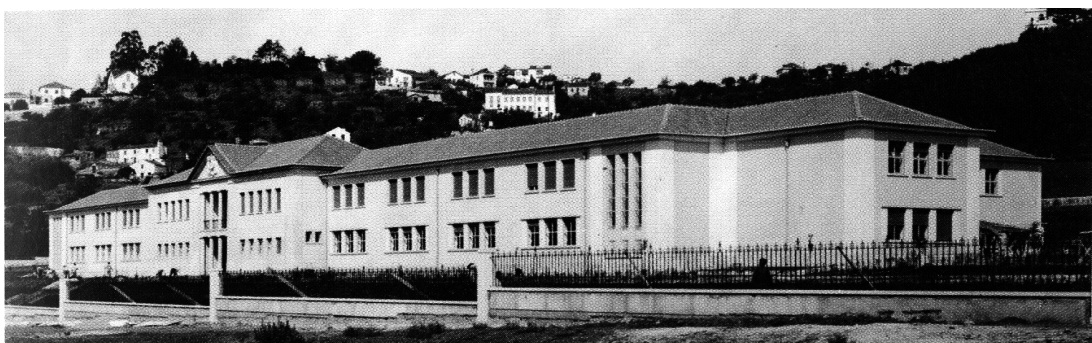


fig. 130 – Imagem do Liceu D. Maria [Teresa Heitor, (coord.). *Liceus Escolas Técnicas ...*, 180]

⁹³² Cedida pelo município a 19 de dezembro de 1935.

⁹³³ Com um projeto de Carlos Ramos foi construído entre 1948 e 1957. Sobre este equipamento ver Ricardo Jerónimo de Azevedo e Silva, “Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto” (tese de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013).

⁹³⁴ Criado como uma secção do Liceu Central de José Falcão, pelo decreto de 17 de novembro de 1914. O decreto nº 4650 de 14 de Julho de 1918 autonomizou o Liceu Feminino de Coimbra que entrou em funcionamento apenas no dia 26 de fevereiro de 1919, na Avenida Sá da Bandeira nº 111.

9.4. Penitenciária de Coimbra

Pouco depois de instalada a cadeia de Coimbra no extinto mosteiro de Santa Cruz⁹³⁵, iniciou-se a reforma do sistema penal português, que culminou na abolição da pena de morte e da pena de trabalhos públicos, criando em sua substituição a pena de prisão celular, seguida de degredo em África por determinados anos.

Dentro do espírito humanista e de valorização do indivíduo criava-se um novo tipo de pena, tornando as cadeias novos equipamentos de punição mas fundamentalmente de correção e formação dos presos. Neste sentido tornou-se necessário a definição de uma nova tipologia arquitetónica capaz de responder às novas exigências do novo sistema. Surgiram vários estudos sobre a situação na Europa e sobre a imperatividade da reforma da situação nacional.⁹³⁶ Nas palavras de António Aires de Gouveia,⁹³⁷

*O cárcere não é uma enxovia mefítica, é um hospital racionalmente construído: o denunciado não arrastará ali pesados grilhões, não ouvirá blasfêmias de malfeitores, não será corrompido física e moralmente, nem sairá afinal com o estigma de vilipêndio: muito pelo contrario, ficará livre dentro da sua enfermaria com todos os cómodos possíveis, isolado de toda a influencia corrupta do seus espirito e corpo, suavizando continuamente pela voz moralizadora da religião sairá, logo que a sua reforma se manifeste plena.*⁹³⁸

⁹³⁵ Sobre a instalação da cadeia no edificio do antigo mosteiro de Santa Cruz ver o capitulo 4.1.

⁹³⁶ Como os relatórios das viagens de estudo pela Europa de Manuel Thomaz de Sousa Azevedo ou o levantamento da situação das cadeias nacionais de João Maria Batista Calisto. Manuel Thomaz de Sousa Azevedo, *Relatório apresentado ao ministro da justiça em 20 de Abril de 1857 por Manuel Tomaz de Sousa Azevedo* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1858) e o *Relatório apresentado ao ministro da justiça em 20 de Outubro de 1858 por Manuel Thomaz de Sousa Azevedo* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1859) e João Maria Batista Calisto, *Algumas palavras sobre o estado actual das prisões em geral e sua reforma* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1860).

⁹³⁷ António Frutuoso Aires de Gouveia Osório (1828-1916) foi professor universitário de direito eclesiástico entre 1861 e 1879 e como deputado inspirou o projeto da abolição da pena de morte. Mais tarde, em 1871 foi nomeado bispo do Algarve, entre 1884-1905 bispo de Betsaida e entre e 1905-1816 foi arcebispo de Calcedónia. Depois de um estudo aturado pela Europa escreveu *Resenha das principais cadeias da Europa* e pouco depois como tese de doutoramento escreveu *A Reforma das Cadeias em Portugal* ambas as obras foram publicadas pela Imprensa da Universidade em 1860.

⁹³⁸ António Aires de Gouveia, *A Reforma das Cadeias em Portugal* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1860), 36-37.

Iniciou-se então um processo de mudança e reforma do sistema prisional que deu origem à lei de 1 de julho de 1867 que previa a construção de três cadeias penitenciárias em Lisboa e no Porto. Nos restantes distritos a lei propunha a adaptação ou construção de raiz de cadeias distritais, destinadas a penas de menor duração mas aplicando o mesmo sistema de isolamento celular “com absoluta e completa separação de quaisquer outros presos, com os quaes não poderá ter comunicação alguma.”⁹³⁹ De acordo com os princípios do sistema filadelfiano⁹⁴⁰ emanados na lei, o isolamento fomentava um exercício de “auto-reflexão e autocrítica que seria enquadrado e auxiliado pelas benéficas influências da educação, da aquisição de arreigados valores morais e pelo trabalho”⁹⁴¹

Com efeito, o novo sistema correcional previa não só o acesso ao trabalho, que nalguns casos era mesmo obrigatório, mas fundamentalmente dentro do processo de regeneração do delinquente previa:

Art. 24.º Os presos que não souberem alguma arte ou officio, receberão na cadeia a instrução necessária e relativa ao trabalho e preparação dos meios de existência honesta depois da soltura, tendo em conta a sua posição social anterior ao crime.

§ único. Ensinar-se-há também a instrução primaria áquelles que a não souberem, e se for possível noções scientificas necessárias e uteis ao uso do seu officio ou profissão.

Art.25.º Todos os presos receberão na cadeia a necessária educação e instrução moral e religiosa, que incumbirá aos capelães e professores respectivos, e ás pessoas caridosas dedicadas a essa missão de beneficencia.

Neste contexto, para além da construção das cadeias penitenciárias por parte do Governo, também os distritos se vêm obrigados à reforma total das cadeias

⁹³⁹ Artigo 27º da “Lei de 1 de julho de 1867”, COLP, ano 1867 (1868):268.

⁹⁴⁰ Os modernos sistemas prisionais, desenvolvidos nos Estados Unidos, assentavam no princípio do isolamento celular e no trabalho como método de reabilitação. Desenvolveram-se no entanto dois sistemas, um inspirado na prisão de Auburn que defendia o isolamento celular, noturno e o trabalho diário nas oficinas exteriores mas sempre em completo silêncio. Outro materializado na prisão de Filadelfia no qual o isolamento era permanente.

⁹⁴¹ Maria João Vaz, “Ideais Penais e Pisões no Portugal Oitocentista”, (comunicação apresentada no IV Congresso Português Sociologia, Passados Recentes e Futuros Próximos, Coimbra, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2000).

distritais, sobrelotadas, insalubres e liminarmente incapazes de dar cumprimento aos princípios defendidos.⁹⁴²

O distrito de Coimbra, consciente da impossibilidade de adaptar a Cadeia de Santa Cruz às novas exigências de prisão celular encetou o processo para a construção de um novo edifício. Em resposta, o município, presidido por Lourenço de Almeida Azevedo apontou o antigo Colégio de Nossa Senhora da Conceição de Tomar como o melhor espaço para instalar a nova cadeia distrital.⁹⁴³

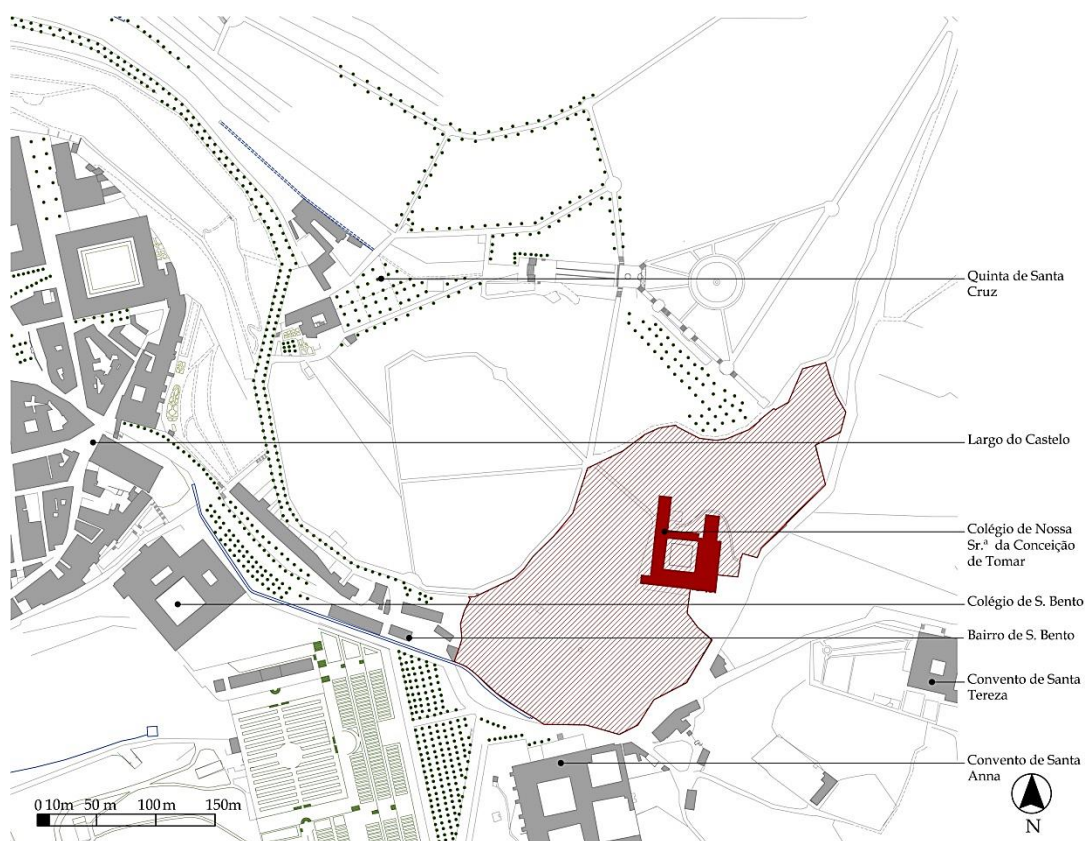


fig. 131 – Planta de reconstituição do Colégio de Nossa Senhora da Conceição de Tomar

⁹⁴² O artigo 30º da referida lei previa a construção das 3 Cadeias Gerais Penitenciárias por parte do Estado enquanto os artigos 46º e 48º definiam as Cadeias distritais como responsabilidade e encargo dos distritos e dos concelhos do distrito. “Lei de 1 de julho de 1867”, *COLP*, ano 1867 (1868): 271- 272.

⁹⁴³ Proposto na sessão de câmara de 4 de outubro de 1873 e a expropriação foi autorizada pelo decreto de 20 de abril de 1875. José Pinto Loureiro, org. *Anais do Município de Coimbra (1870-1889)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1937.

Dois anos depois a Junta Geral do distrito, responsável pela obra, iniciou a demolição do que restava do antigo Colégio⁹⁴⁴ e no ano seguinte⁹⁴⁵ a construção do novo edifício da Penitenciária Distrital e Comarcã de Coimbra, de acordo com um projeto do engenheiro Adolfo Loureiro de adaptação do projeto tipo definido pelo engenheiro Ricardo Júlio Ferraz.⁹⁴⁶

O edifício seguia o modelo panótico radial⁹⁴⁷, utilizado na Penitenciária Central de Lisboa⁹⁴⁸ mas com uma escala menor e planta em cruz latina, composta por 4 alas conjugadas com outras quatro alas menores irradiando a partir do centro octogonal onde se localizava a capela. Sobre a capela uma imponente cúpula com trinta e nove metros de altura. O complexo era ainda composto por um edifício administrativo e de residência do diretor que marcava a entrada, para além do corpo da cozinha e da lavandaria e era limitado por um alto muro ameado com guaritas nos quatro cantos, enfatizando a vigilância e o controlo do próprio modelo panótico.

⁹⁴⁴ *Contas Correntes 1872-1878*, Lv.º 4 n.º 72 (Coimbra: AUC/ Dep II-AD/D/E17/t2/72)

⁹⁴⁵ Em 1876 depois de contraído um empréstimo no valor de 15 000\$000 réis, autorizado pelo decreto de 20 de abril do ano anterior iniciou-se a construção do novo edifício. *Livros Notarias*, nº197, (Coimbra: AUC/DV/E14/T4/197)

⁹⁴⁶ Ricardo Ferraz foi o engenheiro responsável pelo projeto da Penitenciária Central de Lisboa e é o responsável em 1875 pelo “Projeto de Penitenciárias Distritais”.

⁹⁴⁷ Inspirado no panótico de Bentham surgiram inúmeros exemplos de penitenciárias radiais. Mas o modelo mais difundido surgiu pelo arquiteto inglês John Havilland que concebeu a Eastern State Penitentiary, na Pensilvânia. Inaugurada em 1829 combinava o sistema radial com uma estrutura murada linear, formado por um retângulo e torres de vigia nos cantos e um edifício central onde se localizava a entrada e os serviços. Extremamente funcionalista o novo edifício implicava o desenvolvimento de complexos sistemas de abastecimento de água e saneamento, para além de prever aquecimento em cada cela. Este modelo foi amplamente aplicado na Europa: Penitenciária de Pentonville em Londres de 1842, Penitenciária de Santé em Paris de 1860; Penitenciária de Pitzén, na Checoslováquia de 1878, Carcel Modelo de Barcelona de 1890, Penitenciária de Saint Gilles em Bruxelas de 1885, Penitenciária de Louvaina na Bélgica de 1860, para além da Penitenciária Central de Lisboa de 1885. Mas também para lá da Europa, em países tão variados quanto a Austrália, o Brasil, a Argentina, a Índia, a Rússia e o Japão. Para um levantamento mais abrangente ver Norman Johnston, *Forms of constraint; A history of prison architecture* (Illinois: University of Illinois Press, 2000).

⁹⁴⁸ A Penitenciária de Lisboa, iniciada em 1876 corresponde ao culminar de mais de cinquenta anos de estudos e viagens pela Europa para conhecer o melhor sistema e o melhor modelo arquitetónico. O projeto delineado pelo engenheiro Ricardo Júlio Ferraz tem inúmeras semelhanças com a Penitenciária de Louvaina na Bélgica. Sobre a penitenciária de Lisboa veja-se Paulo Jorge Antunes Adriano, “Penitenciária Central de Lisboa. A Casa do Silêncio e o despontar da arquitectura penitenciária em Portugal” (tese de mestrado, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010) e Conceição Trigueiros, “Da prisão à cidade punitiva: utopia e realidade” (dissertação de doutoramento, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa, 2000).



fig. 132 – João Teophilo Goes, "Planta geral da penitenciária de Coimbra com os terrenos anexos do edifício e as ruas que o circundam", de 8 de Agosto de 1898 [Lisboa: ATT/MOPCI/ DEPFM-01-02-02.7/70A, maço 444, doc.69]

Este projeto revelou-se demasiado arrojado para a capacidade financeira do distrito⁹⁴⁹ e em 1887 a Junta Geral do distrito recorreu aos Ministérios da Guerra e da Justiça, propondo a venda do edifício inacabado. A lei de 24 de maio do ano seguinte veio permitir a compra de “dois edifícios construídos para prisão de

⁹⁴⁹ Para além do empréstimo de 1875 a Junta Geral recorreu a mais cinco empréstimos, um de 32:000\$000 réis autorizado pelo decreto de 21 de julho de 1880, outro de 27:000\$000 réis, autorizado pelo decreto de 12 de fevereiro de 1883, outro de 45:000\$000 réis, autorizado pelo decreto de 26 de março de 1884, outro de 54:000\$000 réis, autorizado pelo decreto de 8 de janeiro de 1885 e outro de 27:000\$000 réis, autorizado pelo decreto de 01 de abril de 1886. Desde o início da obra até fevereiro de 1887 já tinham sido gastos 205:522\$590 réis. Junta-Geral. *Relatório da Comissão Executiva da Junta Geral de Distrito para ser apresentado em sessão ordinária de Abril de 1887*. (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1887)

criminosos”, concretamente o edifício de Coimbra e o de Santarém,⁹⁵⁰ elevando assim para cinco o número de cadeias gerais penitenciárias no país.

No ano seguinte o edifício foi adquirido⁹⁵¹ e de acordo com o decreto de 12 de dezembro transformado em Cadeia Geral Penitenciária de Coimbra, passando as obras para a responsabilidade do Ministério das Obras Públicas Comercio e Indústria. O edifício estava praticamente construído faltando apenas a introdução das infraestruturas, nomeadamente da rede de distribuição de água e a pormenorização das cozinhas e da lavandaria.⁹⁵²

Em 1901 o edifício entrou em funcionamento e Coimbra passava assim a albergar um equipamento fundamental a nível nacional.⁹⁵³ Catorze anos depois e de acordo com o decreto de 29 de janeiro de 1913 que substituiu o trabalho nas celas por trabalho em comum, foi necessário criar oficinas e o equipamento passou a denominar-se Prisão-oficina de Coimbra denotando a importância dada ao trabalho no novo regime correcional.⁹⁵⁴

Entretanto a cadeia civil do distrito permanecia nos edifícios do antigo Mosteiro de Santa Cruz até que em março de 1927 se encetou o processo de transferência para a extremidade Nordeste do complexo da Prisão-oficina. Esta implantação pouco

⁹⁵⁰ Compra autorizada pelo ponto 3º do artigo 2º do Decreto de lei de 24 de maio de 1888. O edifício de Santarém também tinha sido projetado pelo engenheiro Adolfo Loureiro em colaboração com os engenheiros Alexandre da Conceição e José Cecílio da Costa é muito semelhante ao edifício de Coimbra, embora a planta assente na cruz grega. “Decreto de lei, 24 de maio de 1888”, *COLP*, ano 1888 (1889): 168.

⁹⁵¹ O contrato de aquisição data de 14 de fevereiro de 1889 e o auto de posse de 21 de março de 1889. Junta-Geral, *Relatório da Comissão Executiva da Junta Geral de Distrito para ser apresentado em sessão ordinária de Abril de 1889* (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1889).

⁹⁵² O edifício, construído com o máximo de economia, apresentava já alguns problemas técnicos em especial na Cúpula. “Projecto da reforma da cúpula”, de 21 de Junho de 1898”, *Construção do edificio da Penitenciária de Coimbra, Ministério das Obras Públicas*, mç. 444. (Lisboa: PT/TT, MOPCI-DEPFM-01-02-02.70A_m0082)

⁹⁵³ O edifício foi entregue ao Ministério da Justiça, no seguimento da portaria de 5 de outubro de 1899. No dia 20 de dezembro de 1901 entraram os primeiros 10 reclusos para a nova Cadeia Geral Penitenciária de Coimbra.

⁹⁵⁴ De acordo com o preambulo do Decreto n.º 6627, de 21 de Maio de 1920, que aprova o regulamento do trabalho dos presos defendia-se que: “seja não só facultado, mas até imposto, trabalho remunerado e consoante as aptidões desses delinquentes. (...). Trata-se de trabalho dignificante e higiénico. Trata-se do cumprimento do imperioso dever de cada um agenciar pelo trabalho os meios de prover a sua própria alimentação”. “Decreto n.º 6627, de 21 de Maio de 1920”, *DR*, I Série, nº 106 (21 Maio de 1920): 707.

salubre foi contestada e este estabelecimento foi instalado no espaço antes destinado às oficinas, relocalizadas no novo edifício em construção no extremo nordeste.



fig. 133 – Imagem do edifício pouco depois de entrar em funcionamento [O *Conimbricense*]

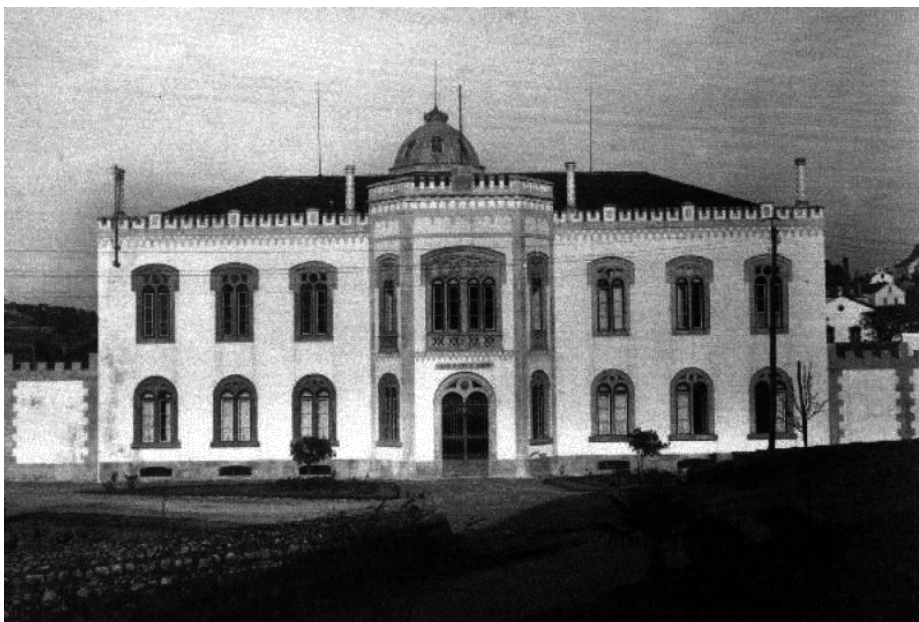


fig. 134 – Imagem do edifício principal [<http://www.patrimoniocultural.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/10784598>, consultado em 16.09.2014]

O complexo penitenciário imponente e monumental marca até hoje a encosta e condicionou a expansão do Bairro da Quinta de Santa Cruz. Implantado de acordo com o delineado pelo município, na cerca do antigo Colégio de Tomar,⁹⁵⁵ a nova Cadeia Geral Penitenciária, panóptica, funcionalista e higienista, materializa ainda os ideais liberais de reforma social e de progresso.



fig. 135 – Imagem atual

⁹⁵⁵ Os limites, poente e norte foram redesenhados de acordo com o pedido do município de cedência de um terreno em mau estado para a abertura das ruas de Tomar e Venâncio Rodrigues solicitado a 24 de janeiro de 1895. “Representação de 24 de janeiro de 1895”, *Representações 1893-1907* (Coimbra: AHMC/B34/38)

9.5. Quartel de Santana

A cedência do convento de Santana ao Ministério da Guerra em 1885⁹⁵⁶ inviabilizou o projeto delineado por Costa Simões para a ampliação do Hospital mas fundamentalmente, condicionou o arranque do novo Bairro do Penedo da Saudade limitado pela nova configuração do Quartel. Inicialmente, esta cedência limitava-se ao edifício do convento, não incluindo nem a igreja nem a cerca,⁹⁵⁷ consequentemente, o primeiro projeto de adaptação, limitou-se a pequenas intervenções interiores.⁹⁵⁸

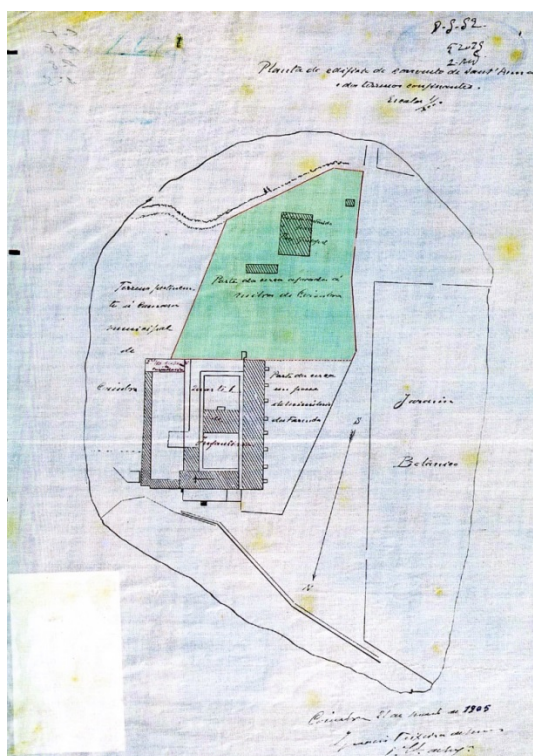


fig. 136 – Ignacio Teixeira de Menezes, “Planta do edifício do convento se Sant’Anna e dos terrenos confinantes”, 21 de março de 1905 [Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel* (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006),108]

⁹⁵⁶ O edifício foi cedido pelo Ministro da Fazenda por despacho de 13 de Agosto de 1885 e o termo da entrega foi lavrado a 27 de agosto de 1885. Segundo o referido termo era cedido o edifício do convento, com exclusão da igreja e da cerca. Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel*. (Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006) 92 e 93.

⁹⁵⁷ Pela escritura de 4 de junho de 1874 entre a abadessa do extinto Convento de Sant’Anna e o Bispo Conde de Coimbra, parte desta cerca foi aforada à Mitra para a construção de um novo edifício para o Paço Episcopal. O novo Paço foi construído mas não chegou a assumir esta função e foi vendido à Câmara Municipal que depois o cedeu à Faculdade de Medicina. Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Sant’Anna. Três séculos de Convento Um Século de Quartel...*,106.

⁹⁵⁸ Projeto datado de 1892 e assinado pelo Tenente de engenharia João Maria de Aguiar. Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Sant’Anna. Três séculos de Convento Um Século de Quartel...*,95.

No início do século XX a Secretaria de Guerra mandou adaptar o edifício para receber um Regimento de Infantaria, um Destacamento de cavalaria, um Distrito de Recrutamento e Reserva e uma Caserna Militar. O projeto delineado pelo Tenente Coronel Engenheiro Ignacio Teixeira de Menezes começou a ser construído em dezembro de 1905, mas um mês depois interromperam-se as obras, com o Ministério da Guerra a reclamar junto do Governo parte dos terrenos da cerca e a totalidade do edifício, incluindo assim a igreja.

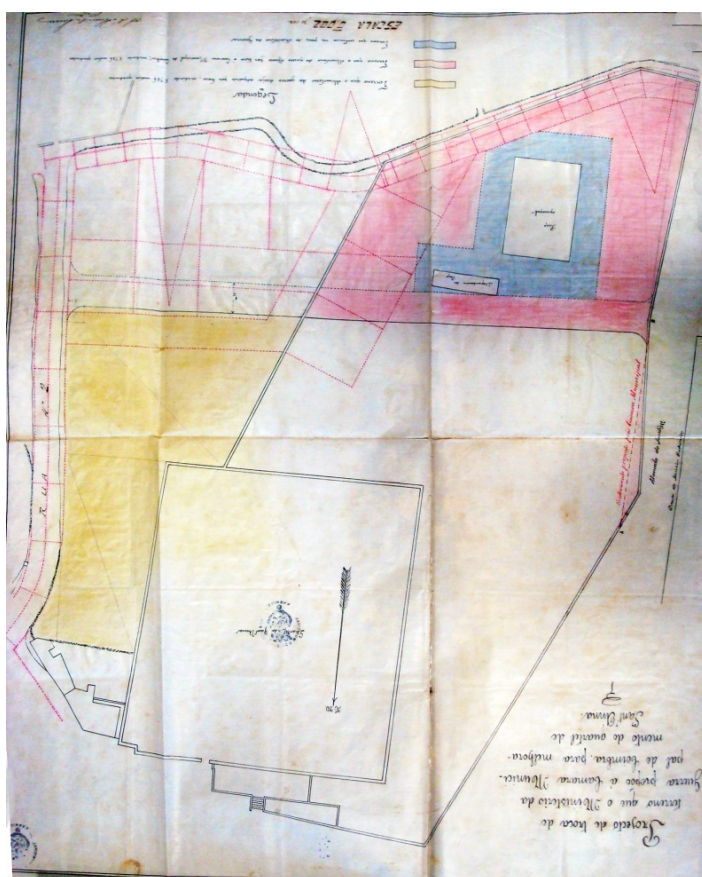


fig. 137 – António Heitor, “Projecto de troca de terreno que o Ministério da Guerra propõe à Câmara Municipal de Coimbra, para melhoramento do quartel.”, 1908 [*Repartição de Obras Municipais*, nº 8, p. 3 (Coimbra: AHMC)]

Em Julho seguinte a igreja e a cerca foram também cedidas. Contudo necessitava ainda dos terrenos a nascente e, neste sentido, propôs ao município⁹⁵⁹ uma permuta dos terrenos entre o limite do quartel e a nova rua aberta pelo município entre a

⁹⁵⁹ Relembramos que o município em 1890, pretendendo auxiliar a Faculdade de Medicina na ampliação do Hospital tinha adquirido os terrenos entre o Convento de Santana e o Convento de Santa Tereza e tinha aberto uma nova rua de ligação do largo de Santana com o Penedo da Saudade.

Estrada da Cumeada e o Penedo. Depois de alguns estudos de loteamento dos terrenos por parte do chefe da Repartição de Obras Municipal, António Heitor, o processo culminou em 1908 com a permuta de 5728 m² de terreno, que permitiam ao município, regularizar a Avenida do Jardim Botânico (atual Avenida Júlio Henriques) e abrir a Rua Camilo Castelo Branco, entre a referida avenida e a nova rua aberta pelo município.

As obras do quartel foram retomadas mas em 1911, depois da implantação da República ampliou-se o projeto que resultou no edifício atual. A estrutura conventual foi completamente alterada, quer ao nível da fachada, quer da distribuição interior, incluindo a junção dos dois claustros conventuais numa única parada e a descaracterização da igreja com a construção de um piso e a demolição da torre sineira.

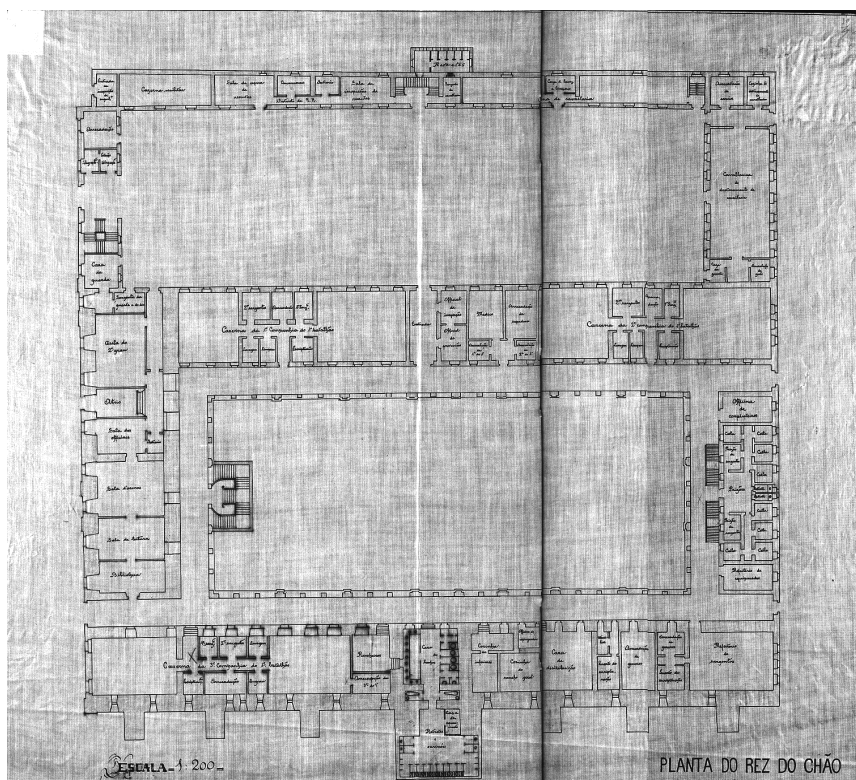


fig. 138 – “Planta do rez do chão”, 1911 [Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel*],111-112]

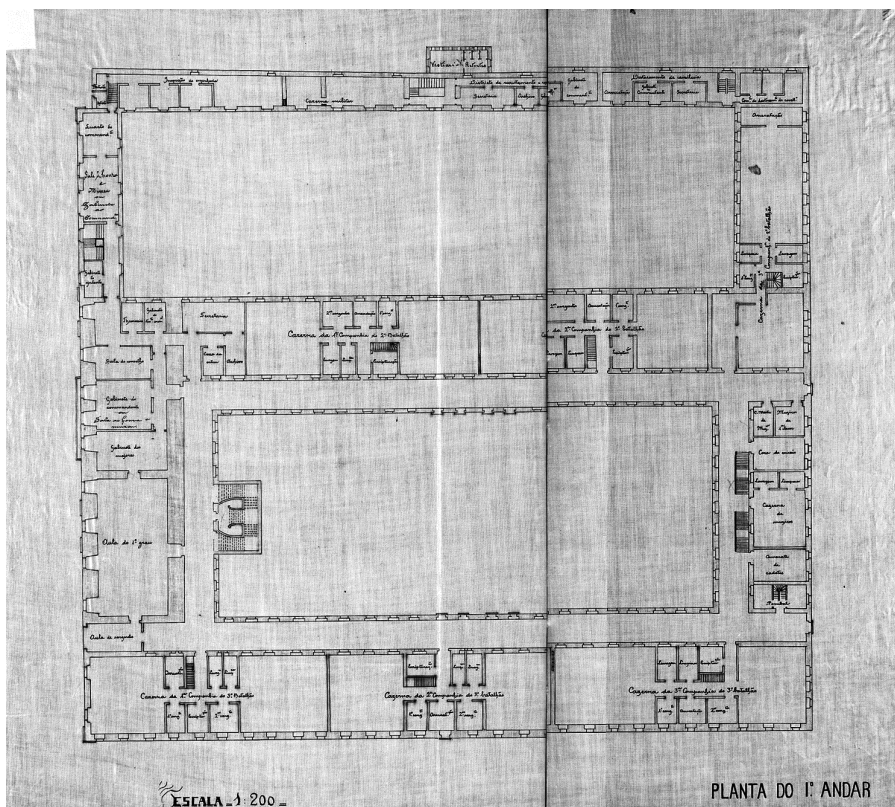


fig. 139 – “Planta do 1º andar”, 1911 [Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel*],114-115]

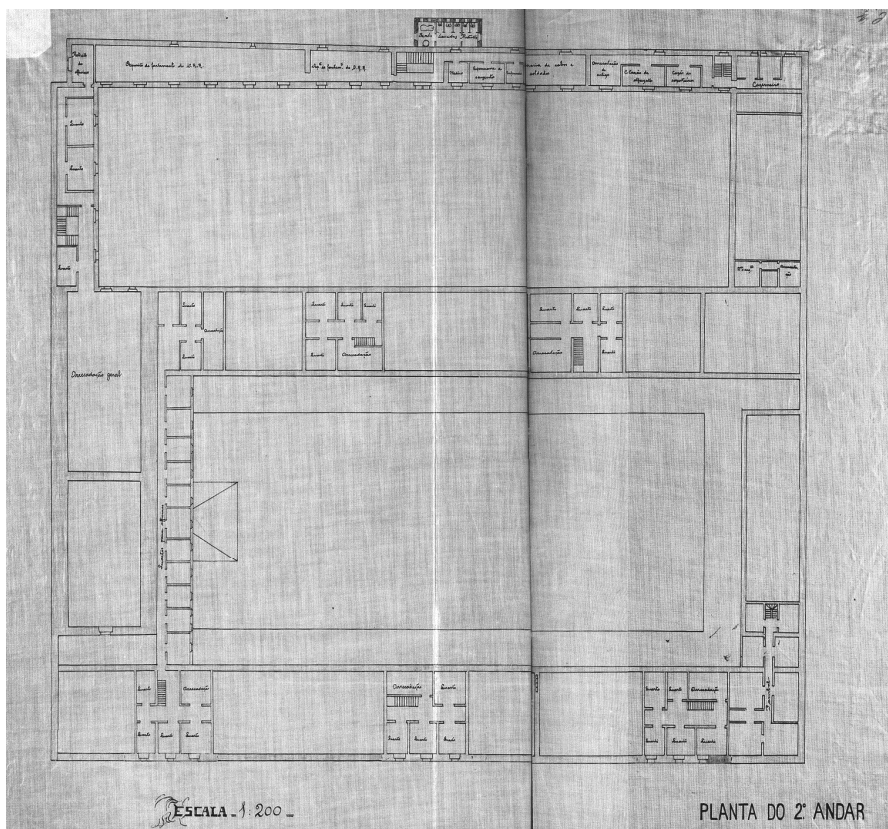


fig. 140 – “Planta do 2º andar”, 1911 [Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel*],118-119]

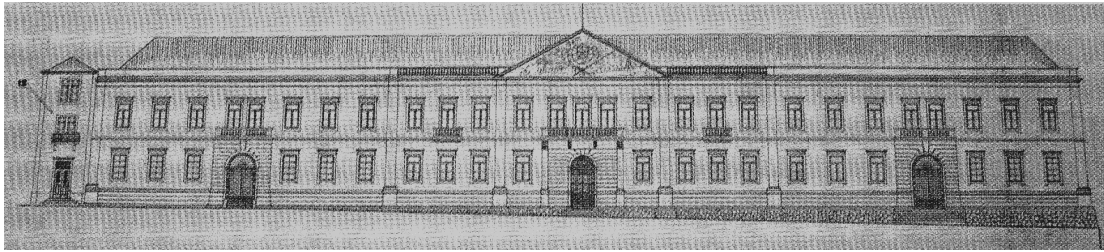


fig. 141 – “Fachada Norte- Projecto final”, 1911 (Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Três séculos de Convento Um Século de Quartel*),110]



fig. 142 – Quartel de Santana atualmente

No final da década de 1930 o Ministério da Guerra adquiriu as casas particulares confinantes com o edifício a nascente, ampliando o quartel e garantindo o seu isolamento de qualquer construção, conformando assim o quarteirão de maior dimensão do novo Bairro do Penedo da Saudade.⁹⁶⁰

⁹⁶⁰ A escritura data de 22 de julho de 1939 mas o Ministério da Guerra só tomou posse do edifício a 26 de fevereiro de 1940. Jorge Alves Ferreira e José Caldeira. *Sant'Anna. Três séculos de Convento Um Século de Quartel...*,107.

9.6. A nova Estação do Caminho-de-ferro

A construção da rede de caminho-de-ferro foi uma das principais obras do século XIX o que explica as acesas discussões que provocou em Coimbra, debatendo o traçado adotado e a localização das estações que serviam a cidade. O traçado das linhas, apesar de ter inflamado a opinião pública por quase 50 anos⁹⁶¹, ultrapassa o âmbito deste estudo e já foi sumariamente apontado⁹⁶², interessa-nos antes analisar o processo e as consequências da implantação da estação da cidade, junto ao cais das Ameias.

Quando se construiu a Linha do Norte, implantou-se a Estação de Coimbra nas imediações da cidade na zona do Padrão. Na época discutia-se o traçado da Linha da Beira Alta, que segundo alguns estudos deveria partir de Coimbra pela margem do Mondego, prevendo a construção de uma nova estação dentro da cidade. A decisão de iniciar a linha da Beira Alta na Pampilhosa, muito contestada pela população de Coimbra, obrigou pela desconformidade com a lei de 26 de janeiro de 1876⁹⁶³, à criação de um ramal entre a estação do Padrão e o centro da cidade. Depois de muito protelado⁹⁶⁴ o referido ramal foi construído mas reequacionando a

⁹⁶¹ Primeiro discutiu-se o traçado da Linha do Norte e a localização da estação. Seguiu-se entre 1859 e 1887 a discussão do traçado de uma linha para a Beira Alta que deveria partir da cidade como tinha sido estudado. Por último a Linha para Arganil que acabou por ficar por Serpins. Ver os inúmeros artigos em *O Conimbricense*, destaque para “Caminho de ferro do Norte” nº 22, 229,230,296 e 299 de 1856; “Caminho de Ferro da Beira”, nº 545 de 1859; “Protestos dos habitantes de Coimbra contra o projeto do Caminho de ferro da Beira”, nº 3080, 1877; “Coimbra e o Caminho de Ferro da Beira”, nº 3280, 3290, 3348, 3349, 3351, 3352, 3354, 3356, 3359 e 3373, 1885; “Coimbra e os Caminhos de Ferro”, nº 3410, 3411, 1880; “Caminho de Ferro de Arganil”, nº 6191 e 1204, 1907.

⁹⁶² Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (AECV), “O caminho-de-ferro da Beira. ROPM. IV (1873): 38, 47-53 e Hugo Silveira Pereira, “Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893)”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 11 (2011): 273-295 e “A política Ferroviária Nacional (1845-1899)” (Tese de doutoramento, Porto, Universidade de Letras da Universidade do Porto, 2012), 175.- e 259-271.

⁹⁶³ Definia o decreto que a Linha da Beira: “parta da estação de Coimbra, ou das suas proximidades, na linha do norte, siga por Santa Comba Dão...”, “Lei, 26 de janeiro de 1876”, *COLP*, ano 1876 (1877): 13.

⁹⁶⁴ A construção do ramal cabia à Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, e tinha como finalidade para além da compensação a Coimbra, permitir o interface entre a linha ferroviária e o Rio Mondego mantendo o fluxo tradicional de escoamento dos produtos da Beira. No entanto a Companhia preferiu solicitar o prolongamento da linha até à Figueira de Foz, garantindo assim o fácil acesso ao Porto perdendo o interesse na construção do Ramal a Coimbra (adjudicada pela lei de 31 de março de 1880). Os diferendos com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses pela construção do ramal de Alfarelos à Figueira da Foz, alegadamente paralelo ao referido prolongamento da Linha da Beira Alta à Figueira da Foz, conduziu a

possibilidade de uma linha para a Beira pelas margens do Mondego implantou-se uma estação provisória, junto ao Cais das Ameias e lateralmente à via, o que permitia a possibilidade da linha ser prolongada anos depois.

O carácter provisório foi-se prolongando e as próprias dimensões da estação tornaram-se insuficientes para o afluxo de passageiros e de mercadorias, obrigando à construção de um conjunto de edifícios anexos em madeira. O que conduziu, a partir de 1899, a uma incessante campanha da Associação Comercial que reclamava a construção de um novo edifício.⁹⁶⁵ Apesar da urgência da melhoria deste equipamento, muito defendido na imprensa local, esta iniciativa não foi secundada pelo presidente do município, Manuel Dias da Silva, que procurava na época encetar os estudos para um *Plano de Melhoramentos da cidade baixa*, cujos resultados poderiam condicionar a construção da nova estação.

Por outro lado anos antes, em novembro de 1888, tinha sido concessionada à empresa Fonseca, Santos & Viana uma linha entre Coimbra e a Covilhã⁹⁶⁶ que acarretaria alterações na estação da cidade. Porém as dificuldades financeiras da companhia retardavam o início dos trabalhos e adiavam a necessidade de alargamento da Estação. Só no início do século XX, depois da Companhia Real de Caminho de Ferro Portugueses ter assumido a construção desta linha foi possível

que a esta última companhia fosse encarregada da construção do ramal de Coimbra, que só veio a ser inaugurado em Outubro de 1885.

⁹⁶⁵ A Associação Comercial a 26 de setembro de 1899 dirigiu à Câmara um ofício pedindo-lhe que secundasse os seus esforços junto da Companhia Real dos Caminhos de Ferro e do Estado para que se construísse uma nova estação na cidade. A Câmara pretendendo estudar o plano da Baixa revolveu não intervir. A Associação Comercial iniciou isoladamente o pedido mas a troca de correspondência assumiu um tom menos cordial e a Companhia acabou por abandonar todos os esforços para a construção de um novo edifício. Manuel Dias da Silva, *Relatório sobre as contas da Gerência Municipal de Coimbra no ano de 1899* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1900), 110 e 111.

⁹⁶⁶ No ano anterior, o alvará de 10 de setembro autorizava a concessão de uma linha entre Coimbra e a Lousã, mas a empresa pediu o alargamento da bitola e o prolongamento da linha até à Covilhã, concedido pelo alvará de 8 de novembro de 1888. Carlos Torres, "A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário", *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 1683, 1 de fevereiro, 1958, 64.

dar andamento aos trabalhos e ao mesmo tempo encetar os estudos para nova estação nas Ameias.⁹⁶⁷



fig. 143 – s/a, Avenida Navarro, 1901 [Coimbra: BMC A171] Visível ao fundo à direita a velha estação e parcialmente oculto pelo tronco da árvore um dos edifícios de madeira que servia de estação de mercadorias.



fig. 144 - Desenho de reconstituição da implantação da antiga estação

⁹⁶⁷ A 7 de fevereiro de 1903 foi apresentado ao governo o primeiro projeto para a estação, substituído por outro a 13 de julho desse mesmo ano, aprovado no final de Agosto de acordo com um parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas do dia 13 desse mês. "Parte Official". *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, nº 378, 16 de Setembro, 1903, 313.

Inaugurada a linha para a Lousã a 16 de dezembro de 1906 o problema da nova estação ganhou mais acuidade mas só começou a ser resolvido em 1918, no entanto o processo não foi pacífico. À data o município tinha em estudo um novo plano para a reforma da Baixa e depois de informado por via não oficial da aprovação pelo governo de um projeto para a nova estação, diligenciou junto da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses lembrando a necessidade de licenciamento municipal de todos os edifícios com fachada para a rua. Pese embora as diligências a referida companhia iniciou a compra dos terrenos necessários.

“A Companhia Portuguesa entendeu porém que a Cidade de Coimbra, quer pela categoria de 3ª Cidade de Portugal, quer como centro da mais interessante região de turismo, era merecedora de um edifício mais vasto e de mais nobre aspecto do que o existente, e dispôs-se ao pesado sacrifício da sua construção, [...] visto tratar-se de um melhoramento de grande interesse para essa Cidade.”

Quatro anos depois, embora alegando que a “Companhia não se julga [...] na obrigação legal de submeter os seus projectos à apreciação de qualquer outra entidade, que não seja a Direcção Fiscal dos Caminhos de Ferro” enviava à Câmara Municipal o respetivo projeto “pela consideração que devo a V. Ex.^a e à Câmara da sua digna presidência para que V. Ex.^a e os munícipes de Coimbra possam apreciar a forma porque esta Companhia deseja contribuir para o embelezamento dessa cidade.”⁹⁶⁸

O engenheiro Abel Augusto Dias Urbano, na época chefe interino e como referimos responsável pelo *Projecto para os novos arruamentos da cidade baixa* contestou a implantação do ramal⁹⁶⁹ ao mesmo tempo que enaltecia a vontade de “substituir [...] a antiga Estação, acanhada, mal localizada, de aspecto sórdido e mesquinho de

⁹⁶⁸ “Cópia da Carta da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Número 772” publicada em Câmara Municipal de Coimbra, *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929), 16.

⁹⁶⁹ O traçado ideal deveria ligar em túnel a Casa do Sal e o começo da Avenida Sá da Bandeira aonde deveria ser localizada a Estação Central da Cidade, não podendo realizar-se esta hipótese aventava a sugestão de recuar a estação cerca de 150 metros para norte, para a zona do Porto dos Oleiros onde estavam localizados os cais de mercadorias, o que permitia ampliar a Avenida Emídio Navarro, bem como a abertura de uma avenida direta entre a Praça 8 de Maio e a Estação Nova. No entanto perante a oposição da Companhia que já tinha adquirido os terrenos junto ao edifício existente, o município exigiu apenas o deslocamento do edifício cerca de 6 a 10 metros para Norte e para Nascente o suficiente para deixar uma passagem de 10 metros entre a vedação da linha da Lousã e o limite do Cais. Câmara Municipal de Coimbra, *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929).

pequena Estação sertaneja”⁹⁷⁰ e propôs uma nova implantação para o edifício cerca de seis a dez metros para norte. O objetivo era deixar entre a estação e o limite do cais uma distância mínima de dez metros para a construção de uma marginal, ao mesmo tempo que propunha que a fachada principal ficasse perpendicular ao eixo da Avenida Emídio Navarro.

Em resposta a Companhia comprovou a impossibilidade de satisfazer as exigências do município, pela exiguidade dos terrenos, mas comprometeu-se a minorar os problemas apontados e, com esta promessa o município, presidido por Mário de Almeida aprovou o projeto, esperando que “o mais breve possível, seja um facto o importante melhoramento que para a cidade representa a construção da projetada estação de caminho-de-ferro.”⁹⁷¹

Embora colidindo com o plano esboçado pelo engenheiro Abel Dias Urbano o projeto foi autorizado pelo município procurando assegurar a melhoria das condições precárias da estação existente no menor espaço de tempo possível. Apesar destes intentos as obras só tiveram início cinco anos depois e suscitando novamente grande contestação pelo presidente da Comissão Administrativa da Câmara Municipal, à data, Abel Dias Urbano⁹⁷².

⁹⁷⁰ “Cópia do Parecer- Sobre o projeto da Estação do Caminho de Ferro de Coimbra” publicada em Câmara Municipal de Coimbra, *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929), 10.

⁹⁷¹ “Cópia do ofício numero 893” publicada em Câmara Municipal de Coimbra, *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929), 18.

⁹⁷² Lembramos que este engenheiro em 1925 tinha apresentado, o *Projecto para os novos arruamentos da cidade baixa* que já previa o novo edifício da estação implantado de acordo com as condições impostas no seu parecer de 1923, no entanto a Companhia iniciou as obras ignorando os pareceres do engenheiro.

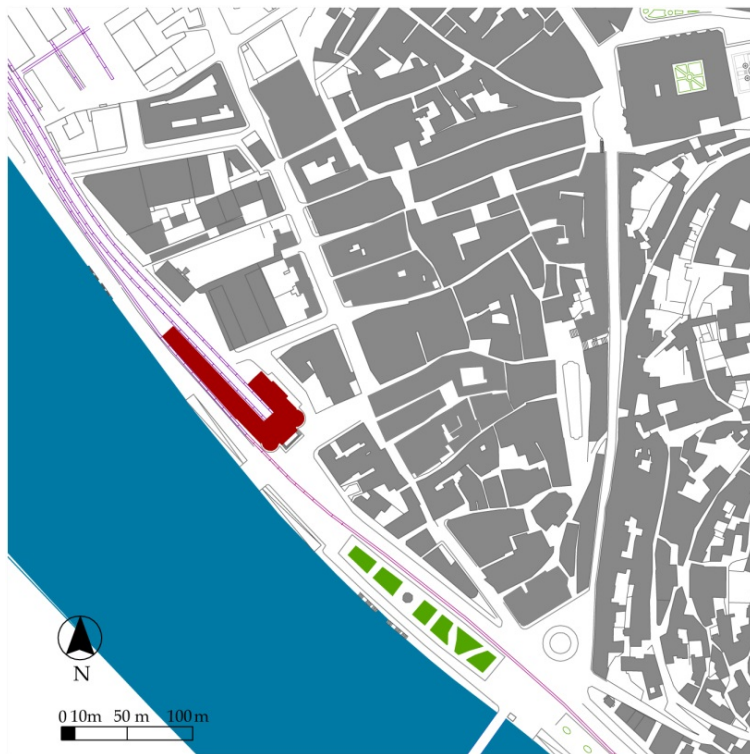


fig. 145 – Planta de implantação da nova estação inaugurada a 15 de março de 1931



fig. 146 – s/a, Estação de caminho de ferro, 1954 [Coimbra: BMC- B776]

Os diferendos subsistiram e o projeto aprovado e apresentado pela Companhia em 1923 foi construído sem fazer qualquer das alterações propostas pelo antigo engenheiro municipal. O edifício da autoria dos arquitetos Cottinelli Telmo e Luís Cunha, apesar da qualidade arquitetónica, em grande medida condicionado pelas limitações do espaço, descurou a inserção urbana e a almejada avenida marginal

que ligaria o parque da cidade ao Choupal foi inviabilizada, construindo-se em sua substituição uma estreita e acanhada rua, ainda hoje desqualificada e a fachada principal da nova estação também não rematou a Avenida Emídio Navarro, ficando a sua fachada principal apenas parcialmente visível.

Com efeito uma das principais críticas do urbanista Étienne De Gröer à Baixa correspondia à implantação da Estação Nova, defendendo a construção de um novo edifício mais a norte, junto aos cais de mercadorias na zona do Porto dos Oleiros, tal como tinha aventado anos antes Dias Urbano. Este novo edifício devia servir de interface entre o transporte ferroviário e o novo transporte rodoviário. Como referimos propunha ainda a substituição do Ramal da Lousã por carreiras de camionetas de forma a relacionar a cidade com o rio sem o obstáculo da via-férrea a atravessar o Largo da Portagem, principal entrada da cidade. Apesar das vantagens estas obras, implicavam avultadas expropriações e um grande investimento, impossível de concretizar pelo município.

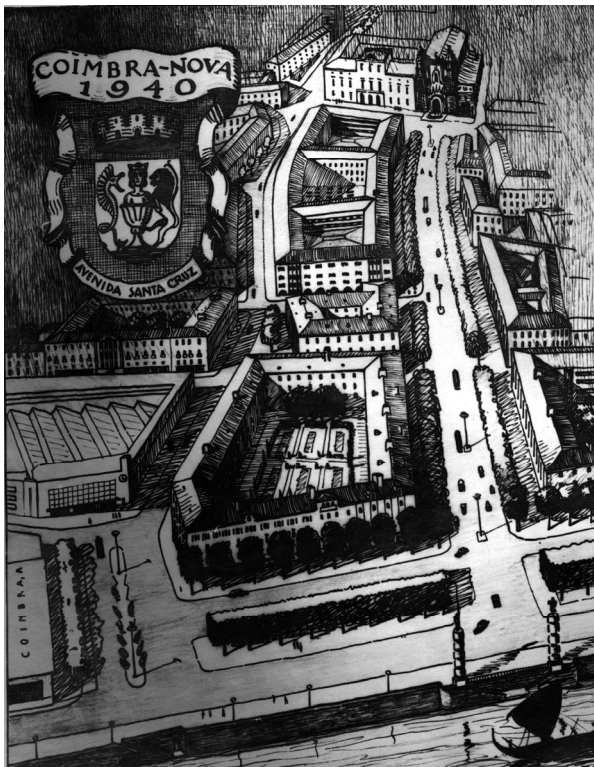


fig. 147 – Étienne de Gröer, “Coimbra- Nova”, 1940 [esboço da reforma da Baixa, no canto inferior esquerdo visível a nova estação] [Coleção Professor Santiago Faria]



fig. 148 – Étienne De Gröer, Extrato do “Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra”, 1940 [esboço da reforma da Baixa, em baixo, visível a nova estação] [Coleção Professor Santiago Faria]

Apesar da qualidade arquitetónica e cenográfica do edifício,⁹⁷³ a Estação Nova, pela sua implantação na frente ribeirinha e sem uma visão estratégica⁹⁷⁴ da expansão urbana, cerceou o desenvolvimento desta zona da cidade. “A falta de espírito de previsão” criou “um monstruoso aleijão na Avenida mais pitoresca e das mais frequentadas e [...] um estorvo à execução do projecto de urbanização da Baixa [...]”⁹⁷⁵ Para lá dos planos de reforma da Baixa, a implantação da estação e fundamentalmente da linha férrea impedem ainda hoje a articulação da Baixa com o rio.

⁹⁷³ Apesar da inserção urbana, o edifício pela sua qualidade arquitetónica foi classificado como Monumento de Interesse Público, de acordo com a Portaria nº 611/2013, publicada em DR a 20 de setembro.

⁹⁷⁴ De referir que esta estação não é mais do que o *terminus* de um ramal, o que significa que é necessário o transbordo de passageiros e mercadorias entre as linhas do Norte e da Beira Alta e a linha de acesso a Coimbra.

⁹⁷⁵ “Cópia da carta dirigida ao Ex.^{mo} Snr. Presidente do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, datada de 16 de Março de 1929” publicada em Câmara Municipal de Coimbra, *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra* (Coimbra: Coimbra Editora, 1929), 31.

Capítulo 10. Edifícios antigos. Da transformação urbana ao entendimento do Património

*O valor e a beleza arquitectónica de um grande edifício ou de um monumento artístico não provem somente da harmonia das suas proporções, da elegância das suas linhas, do arrojo da sua concepção, da riqueza ou bom gosto dos seus materiais; resultam ainda, e por vezes muitíssimo, do ambiente em que o edifício vive, da moldura em que o enquadra o conjunto de edificações que o cercam*⁹⁷⁶.

Como temos vindo a expor a transformação urbana de Coimbra durante o século XIX e início do século XX, alterou profundamente a cidade. Para além da introdução dos novos equipamentos e serviços municipais, Coimbra procurou tornar-se uma cidade moderna e salubre com a construção de novos bairros e com operações de regularização e embelezamento do tecido antigo, que na sua maioria correspondiam a correções nos alinhamentos das ruas, a repavimentações e à arborização de ruas e largos.

No entanto, durante o século XIX, a par com as reformas de saneamento dos tecidos urbanos que se estenderam por todas as cidades nacionais e europeias, higienizando mas também descaracterizando bairros consolidados, surgiu um processo de valorização de determinados edifícios emblemáticos, vistos como representação da cultura e da identidade local. Portugal acompanhou a tendência europeia⁹⁷⁷ encetando as primeiras experiências de proteção e reconstrução dos monumentos nacionais.⁹⁷⁸

⁹⁷⁶ "Decreto nº 21 875, 18 Novembro de 1932", DG- I Série, nº 271 (18, novembro de 1932). Apesar do texto legal estender a proteção e a salvaguarda à área urbana que circunscreve os monumentos cabe deixar aqui a ressalva que esta proteção não compreendia ainda o património urbanístico enquanto tal. Este decreto está em consonância com as conclusões do *I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Histórico*, que decorreu em Atenas no ano anterior, do qual resultou a primeira Carta de Atenas e onde graças à participação de Gustavo Giovanonni começou a ser desenvolvida a uma nova visão sobre a valorização da cidade antiga, mas que demorará a ter mais consequências.

⁹⁷⁷ A consagração do monumento histórico, em reação às transformações da cidade industrial, estendeu-se a toda a Europa mas devemos destacar o papel precursor da França e da Inglaterra neste processo. Françoise Choay, *A Alegoria do Património* (Lisboa: Edições 70, 2000), 111-154.

⁹⁷⁸ Sobre a génese do conceito e da valorização dos monumentos nacionais veja-se: Jorge Custódio, *Renascença "Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, Durante a I República. Património da Nação. 2 Vols.* (Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2011), Alice Nogueira Alves, "Ramalho Ortigão e o culto dos Monumentos Nacionais no século XIX." (tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de

Este processo foi complexo e longo, exigindo a construção de critérios de valorização, conceitos e práticas de salvaguarda e embora o seu estudo não tenha espaço na presente tese, importa analisar a sua interferência na reforma da cidade.

A consciência da necessidade de preservar os edifícios monumentais da cidade surgiu pela primeira vez em Coimbra com o projeto de construção de um novo edifício para os Paços do Concelho, em 1876. Conforme expusemos, depois do município solicitar a autorização para o estudo do novo edifício gerou-se o boato, difundido pela imprensa e que chegou a ser levado ao Parlamento que se pretendia demolir o velho mosteiro.

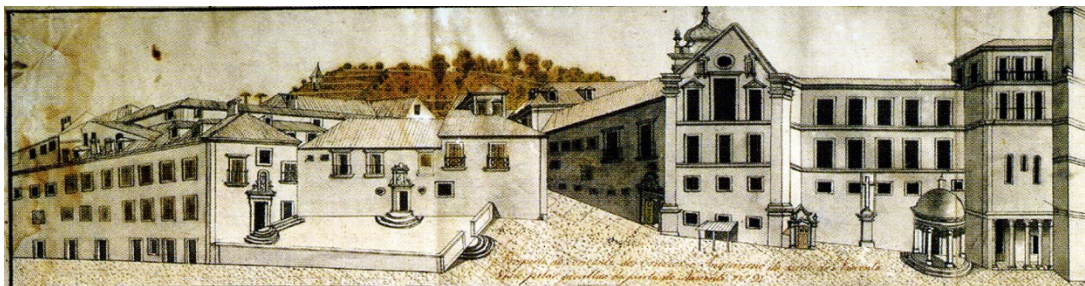


fig. 149 – Fragmento do desenho de José Carlos Magne, *Planta Topografica da Praça de Sansão e ruas que lá vão dar*, 1796 [visível a parte do antigo mosteiro encostado à Igreja de Santa Cruz representada à direita e que foi substituído pelo atual edifício dos Paços do Concelho] [Coimbra: MNMC, inv. n.º 2941]

Letras da Universidade de Lisboa, 2009), Ana Cristina Martins, *Possidónio da Silva e o elogio da memória, 1806-1896: um percurso na arqueologia de oitocentos* (Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2003), Paulo Simões Rodrigues, “O valor e o significado dos monumentos nacionais no Portugal de oitocentos” (tese de mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998), Lúcia Maria Cardoso Rosas, “Monumentos Pátrios. A Arquitectura Religiosa Medieval: Património e Restauro (1835-1928)” (dissertação de Doutoramento, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995).



fig. 150 –[Imagem anterior à construção do atual edifício dos Paços do Concelho] J.Laurent, *Fachada da Igreja de Santa Cruz em Coimbra, 1869* [Alexandre Ramires, *Passado ao Espelho...*, 53]

Pelo debate parlamentar é possível antever o entendimento nacional sobre quais os edifícios a preservar. A preocupação recaía sobre a Igreja de Santa Cruz e os seus Claustros, reconhecidos como monumento histórico e nacional, em clara oposição “à parte modernada [...] que longe de contribuir para o embelezamento o atenua.” Neste sentido, o deputado Pinheiro Chagas que tinha levantado a questão limitava-se a solicitar “que fizesse fiscalisar esta demolição para que não vão de envolta com os remendos alguns restos d'aquelle grandioso monumento que notavel pela sua belleza artistica, ainda mais pelas gloriosas memorias que recorda ainda a todos os portuguezes.”⁹⁷⁹ Clarificados os limites do projeto, a polémica foi ultrapassada e o novo edifício dos Paços do Concelhos foi construído, sendo preservados o monumento de Santa Cruz e os claustros.⁹⁸⁰

⁹⁷⁹ Diário da Camara dos Senhores Deputados (1876): 375.

⁹⁸⁰ De referir ainda que a Igreja de Santa Cruz tinha sido o único edifício da cidade sujeito a obras de restauro pelo Estado. A carta de Lei de 30 de março de 1861 autorizou a despender anualmente com as obras restauração deste monumento nacional 600\$000 réis, no entanto a 29 de fevereiro de 1868, o Governador Civil reclamava contra o atraso no início das obras e no dia 3 de março de 1868 remeteu um ofício ao Diretor de Obras do Distrito para ultimar o projeto de restauração. “Ofício nº 26 de 29 de fevereiro de 1868” e “Ofício nº 35 de 3 de março de 1868” *Registo de Correspondência do Governo Civil para o MOP.1868-1880* (Coimbra: AUC GID/E1/T4/313)s/n.

O mesmo cuidado não existiu na Igreja de S. Cristóvão, exemplar de arquitetura românica, que devido ao mau estado de conservação, foi demolida para instalar um teatro, inaugurado em 1861.⁹⁸¹ Como também não existiu na apropriação dos antigos Colégios e Conventos e na sua adaptação às novas funções. Com efeito o projeto de alterações do Convento dos Loios, destinado ao Governo Civil e à Repartição da Fazenda definia especificamente a necessidade de “apropriar a fachada ao uso profano [...] e interiormente dispol-o de modo que, tirando-lhe quanto for possível, toda a forma, que ainda tem de convento”⁹⁸² Já o Colégio de Tomar foi demolido por volta de 1876, para a construção da Cadeia Distrital.⁹⁸³ Esta diferença de atitude revela a visão pragmática que ditou a apropriação dos edifícios das antigas corporações religiosas e testemunha a própria formação da cidade, adaptando permanentemente os elementos e as estruturas, às necessidades funcionais, sociais e económicas de cada época. As vozes críticas que algumas destas demolições ou transformações levantaram, fomentaram o desenvolvimento de uma hierarquia de valores capaz de classificar apenas alguns edifícios antigos como monumentos nacionais, como testemunhos de memória coletiva e dignos de preservação.

⁹⁸¹ Existem algumas dúvidas quanto à data da demolição da Igreja, supomos que tenha sido por volta de 1860, altura em que começaram as obras de construção do Teatro D. Luiz, embora A.A. Gonçalves tenha avançado com a data de 1856, esta data não nos parece plausível uma vez que a 23 de março de 1857 o edifício foi cedido à Junta da Paróquia. Pese embora, a 22 dezembro de 1861, foi inaugurado o novo teatro D. Luís, cuja implantação ampliava a do antigo templo para sul e nascente. António A. Gonçalves, *O Claustro de Cellas. Apello á Imprensa* (Coimbra: Tip. Operaria, 1891): 13. Filipe Simões publicou o desenho da fachada e de alguns pormenores de capitéis e a descrição do edifício. Filipe Simões, *Relíquias da Arquitectura Romano-Bysantina em Portugal e Particularmente em Coimbra* (Lisboa: Typographia Portugueza, 1870). A planta foi levantada por António Francisco Barata e publicada em António de Vasconcelos, *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, vol. I (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1930), 99-100. No início do século XX, estando também este teatro em muito mau estado de conservação foi demolido para a construção do Cine-Teatro Sousa Bastos inaugurado a 15 de junho de 1914, sobre este Teatro ver Lúcia Inês Gambini, *Teatro Sousa Bastos – As primeiras décadas de história*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1999.

⁹⁸² “Ofício nº 40 de 7 de março de 1868”. *Registo de Correspondência do Governo Civil para o MOP. 1868-1880*, (Coimbra: AUC/GID/E1/T4/313)

⁹⁸³ Como referido, na sessão de câmara de 4 de outubro de 1873 a edilidade deliberou instalar a Cadeira Distrital o antigo Colégio de Tomar. O antigo Colégio tinha sido cedido ao município em 1841 para a implantação do Cemitério Municipal, mas em 1851 deliberou-se a sua venda para subsidiar a construção do Cemitério na Quinta da Conchada. Arrematado em Abril de 1852 a António José Cardoso Guimarães que significativamente, tinha sido Presidente do Município entre janeiro de 1850 e janeiro de 1852. Segundo o Dr Sousa Henriques Secco, destacava-se do conjunto a Igreja “de primorosa architectura”. António Sousa Henriques Secco, *Memoria historico-chorographica dos diversos concelhos do districto administrativo de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1853), 34

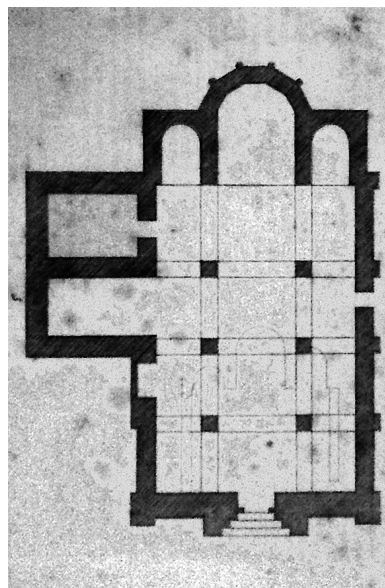
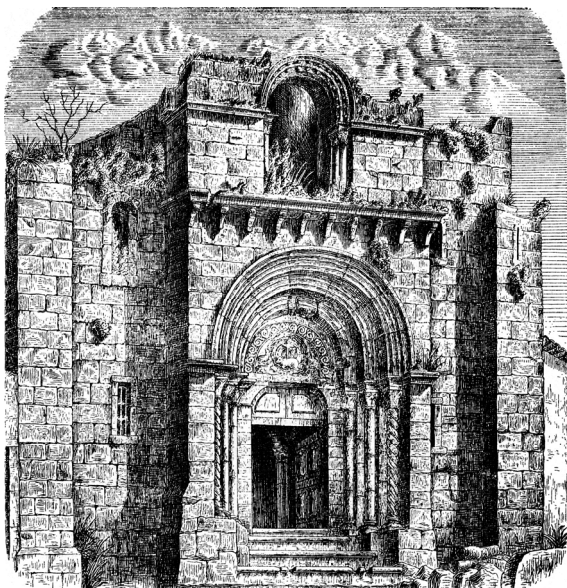


fig. 151 – Filipe Simões, Alçado e Pormenores da Igreja de S. Cristovão [Filipe Simões, *Relíquias da Arquitectura Romano-Bysantina em Portugal e Particularmente em Coimbra* (Lisboa: Typographia Portuguesa, 1870)est.2] **fig. 152** – António Francisco Barata, *Planta da Igreja de S. Cristovão* [António de Vasconcelos, *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, vol. I (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1930), 99-100]

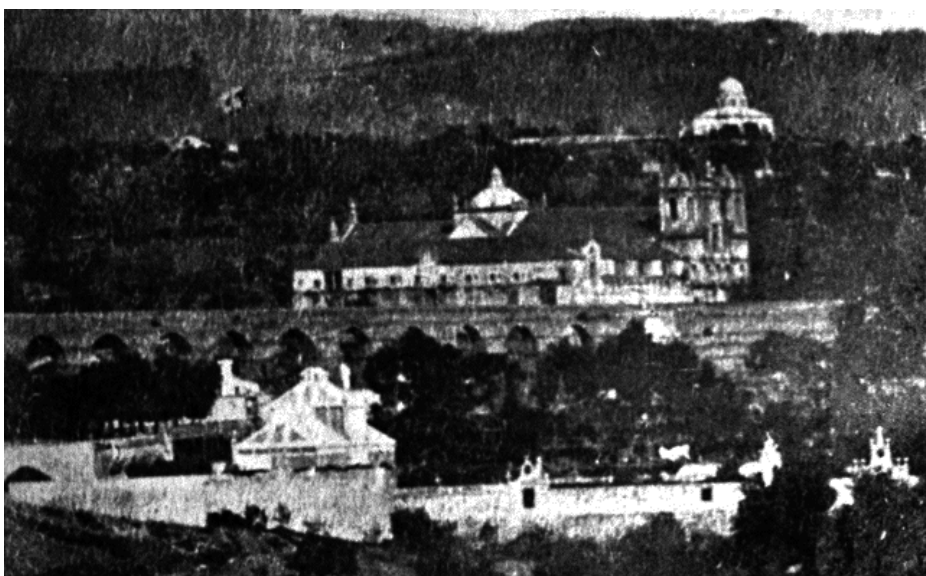


fig. 153 – Imagem do antigo Colégio de Tomar [entre 1864 e 1876⁹⁸⁴] [*Miscelâneas de estudos em honra de D. Carolina Michaëlis de Vasconcelos, Revista da Universidade de Coimbra*, vol.11(1933)]

Com efeito, a classificação dos monumentos só começou a ganhar forma a partir de dezembro de 1881,⁹⁸⁵ depois de ter sido criada, no seio do Ministério das Obras

⁹⁸⁴ Embora esta imagem não esteja datada é posterior a 1864, data da construção do Instituto Geofísico da Universidade de Coimbra, visível no canto superior direito e anterior à demolição do colégio a partir de 1876.

Públicas Comércio e Indústria, uma comissão encarregada da classificação e salvaguarda dos monumentos, a Comissão dos Monumentos Nacionais,⁹⁸⁶ presidida pelo arquiteto Joaquim Possidónio Narciso da Silva.⁹⁸⁷ Uma das suas primeiras medidas foi o envio de um questionário para todos os Governadores Cíveis e todas as Câmaras Municipais solicitando o inventário dos edifícios com valor cultural e dos monumentos dos concelhos.

O município de Coimbra recebeu os quesitos e incumbiu a Secção de Arqueologia do Instituto de Coimbra⁹⁸⁸, instituição de renome a nível nacional, da resposta a este questionário. Esta secção nomeou os sócios Adolfo Loureiro, Francisco António Rodrigues de Gusmão e João Correia Ayres de Campos que no dia 11 de maio apresentaram à Câmara uma lista com a identificação dos edifícios que classificavam como monumentos. Publicada na revista *O Instituto*, esta lista deixa antever os critérios de valorização definidos pela Comissão dos Monumentos Nacionais⁹⁸⁹ e expostos no referido questionário.

⁹⁸⁵ A portaria de 29 de Dezembro de 1881 criou a Comissão dos Monumentos Nacionais, em funções a partir de 1 de janeiro de 1882. Jorge Custódio, *Renascença "Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, Durante a I República. Património da Nação*. 2 Vols. (Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011), 241.

⁹⁸⁶ Esta comissão seguia o exemplo francês que em 1837 tinha criado a Comissão dos Monumentos Históricos que teve um papel fundamental na classificação do património e sua inventariação. A comissão nacional distinguia-se pelo método adotado, confiando as primeiras classificações a organismo locais, aproximando-se assim do método Inglês completamente entregue a associações privadas e locais. Para um leitura rápida e comparada das políticas de salvaguarda destes países ver: Françoise Choay, *A Alegoria do Património...*, 125-126.

⁹⁸⁷ Joaquim Possidónio Narciso da Silva tinha sido Arquitecto da Casa Real e tinha sido encarregado da inventariação do seu património monumental entre 27 de outubro de 1858 e 1866. Foi também o responsável pela criação da *Associação dos Architectos Cíveis Portugueses*, denominada depois do alvará régio de 14 de novembro de 1872 de *Real Associação de Architectos Cíveis e Arqueólogos Portugueses*. É ainda significativo que um ano antes da constituição da Comissão do Monumentos Nacionais o Ministro do Reino, José Luciano de Castro tenha solicitado à referida associação um relatório e uma lista dos monumentos nacionais. Jorge Custódio, *Renascença "Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico ...*, 244 e Ana Isabel Ribeiro, *Architectos Portugueses: 90 anos de vida associativa*. 1863-1953. (Porto: FAUP Publicações, 2002), 22.

⁹⁸⁸ Como já referido *O Instituto de Coimbra*, fundado em 1852 era uma academia científica e literária que agregava alguns dos maiores vultos da ciência e da cultura da época e que publicava uma revista com o mesmo nome da Academia que assumiu um papel fundamental na divulgação da investigação científica da Universidade, do País e mesmo do estrangeiro. A Academia dividia-se em três classes, a primeira de Ciências Morais e Sociais, a segunda de Ciências Físico-matemáticas e a terceira de Literatura, Belas Letras e Artes. Em 1873, sob proposta de Augusto Filipe Simões, professor da Faculdade de Medicina da Universidade, foi criada a partir da classe de Literatura, Belas Letras e Artes uma Secção de Arqueologia e um Museu Arqueológico. A coleção deste museu serviu mais tarde de base para a criação do atual Museu Nacional Machado de Castro.

⁹⁸⁹ Alargou o conceito de monumento definindo seis classes de monumentos dignos de classificação: "1ª classe- Monumentos históricos e artísticos [...]; 2ª classe – edifícios importantes para o estudo da história das

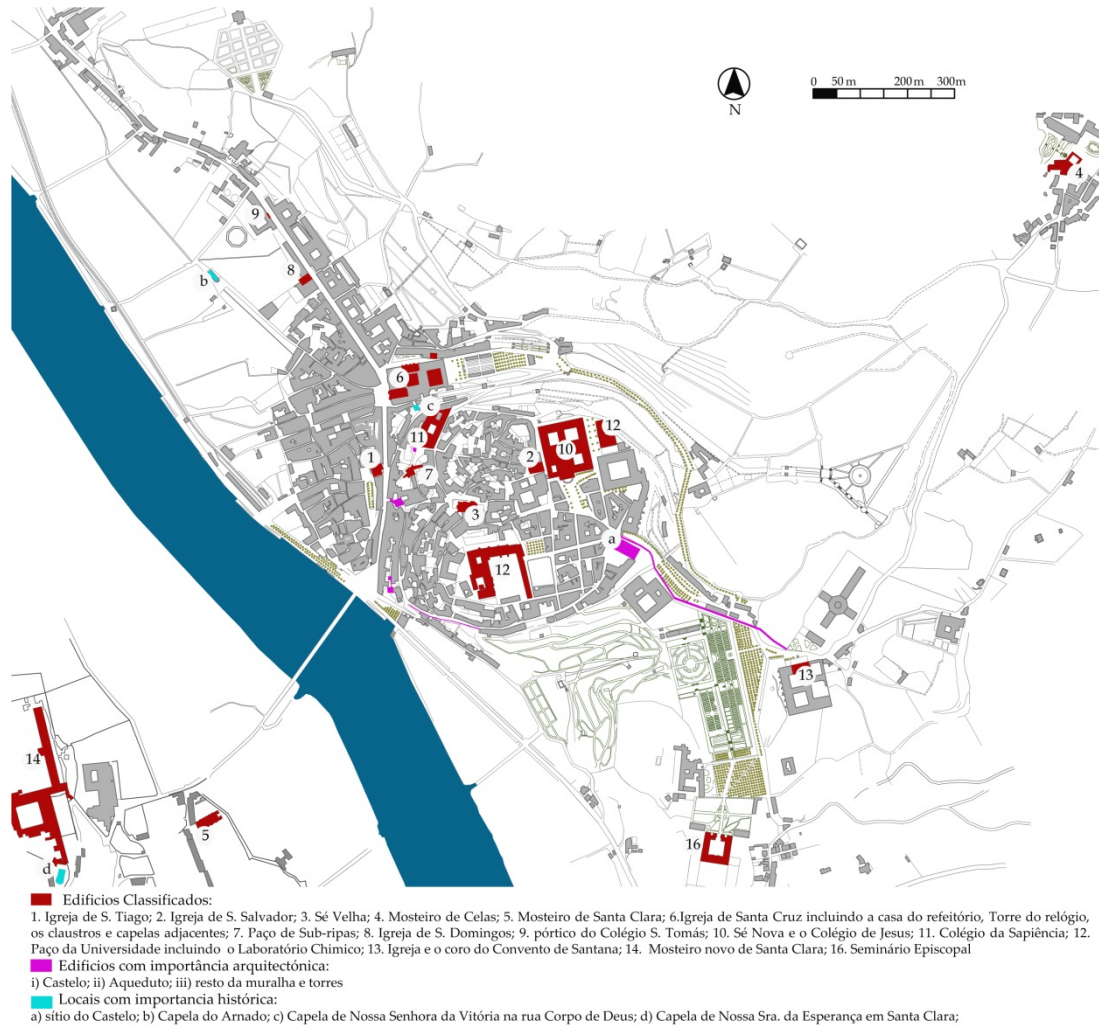


fig. 154 – Planta de reconstituição com a indicação dos monumento classificados, o património a valorizar e os locais com importância histórica.

Foram classificados como monumentos dezasseis edifícios ou partes de edifícios⁹⁹⁰, como edifícios com importância arquitetónica a valorizar, os restos do Castelo, o

artes em Portugal ou somente históricos [...]; 3º classe – Monumentos de arte militar antiga[...]; 4ª classe – monumentos levantados em lugares públicos pela gratidão nacional em honra de homens, que bem merecem da pátria; 5º classe- Padrões de diferentes géneros importantes para a história e para as artes; 6º classe – Monumentos pré-históricos.” Luís Raposo, “Classificação dos monumentos nacionais”, em *100 Anos de Património. Memória e Identidade. Portugal, 1910-1920*, ed. Jorge Custódio (Lisboa, IGESPAR, 2010), 66-67.

⁹⁹⁰ A Igreja de S. Tiago; a Igreja de S. Salvador; a Sé Velha; a Igreja, coro e claustro do Mosteiro de Celas; as ruínas do velho Mosteiro de Santa Clara; a Igreja de Santa Cruz incluindo a casa do refeitório, a Torre do relógio, os claustros e capelas adjacentes; o Paço de Sub-ripas; a Igreja de S. Domingos; o pórtico do Colégio S. Tomás; a Sé Nova e o Colégio de Jesus; o Colégio da Sapiência; o Paço da Universidade incluindo o Museu e o Laboratório Chimico; a Igreja e o coro do Convento de Santana; a Igreja e coro do Mosteiro novo de Santa Clara; o Seminário Episcopal e a Igreja de S. Marcos em S. Silvestre. Secção De Archeologia, "Questionario e sua resposta", *O Instituto*, XXX (1883): 139 e 180-183. Destes 16 edifícios todos foram incluídos na lista oficial aprovada em 1910, apenas a Igreja de Santana foi reduzida ao seu Portal, tal como a Igreja de S. Domingos

aqueduto e as torres antigas da muralha, ainda enumerava um conjunto de peças como túmulos, marcos e pelourinhos, com valor histórico e artístico e, finalmente indicava um conjunto de onze locais com importância histórica.⁹⁹¹

Pese embora este inquérito nada mais foi feito no sentido de uma política nacional de salvaguarda do património e as intervenções que surgiram devem-se essencialmente à ação de proprietários ou de associações locais. Neste sentido devemos destacar a ação da referida Secção de Arqueologia do Instituto de Coimbra muito ativa no estudo, na divulgação e na defesa do património da cidade. Como sucedeu quando, coadjuvada pelo município, conseguiu impedir a cedência dos capitéis do antigo Claustro do Mosteiro de Celas à Real Associação dos Architectos Civis e Arqueólogos Portugueses.⁹⁹²



fig. 155 – Emílio Biel e Companhia, Mosteiro de Celas: claustro, 190? [Porto:AHCMF,F-NV/1-EB/11/138]

que viu apenas classificada a Capela-mor incompleta. “Decreto 23 de junho de 1910”, *DG, I Série*, nº136 (de 23 de junho de 1910): 2163-2166.

⁹⁹¹ A Capela e Fonte de Santa Comba no vale de Celas; a Igreja do Convento de S. Jorge; o sítio do Castelo; a Capela do Arnado; o cano dos Amores e a Fonte das Lágrimas; a Capela de Nossa Senhora da Vitória na rua Corpo de Deus; a Capela do Espírito Santo em Santo António dos Olivais; a Capela de Nossa Sra. da Esperança em Santa Clara; a Capela do Loreto; a Capela de S. Sebastião em Santo António dos Olivais e o Terreiro ao fundo da rua da Moeda onde se supunha ter existido a Sinagoga de António Homem, demolida em 1620. Secção De Archeologia, “Questionario e sua resposta”, *O Instituto*, XXX (1883): 188 e 189

⁹⁹² Em 1886 depois do município ter tido conhecimento da intensão da *Real Associação dos Architectos Civis e Arqueólogos Portugueses* de levar para Lisboa os capitéis do antigo convento de Celas, enviou duas representações instado pela cedência dos referidos capitéis ao Museu do Instituto. Anos depois em 1895 representava-se ao Governo para que o Claustro fosse classificado como Monumento Nacional. “Representação de 8 de julho de 1886.” *Representações ao Rei e às Camaras 1881-1892* (Coimbra: AHMC/B34/37) fl.24 e “Representação de 12 setembro de 1895, para que o claustro de Celas seja examinado pelo Ministério das Obras Publicas para que não seja destruído e que seja classificado como Monumento Nacional e não se deixar ficar em ruina.” *Representações ao Rei e às Camaras 1893-1907* (Coimbra: AHMC/B34/38), fls.20v -21.

A década de 1890 correspondeu à materialização da política de salvaguarda dos monumentos da cidade, com a intervenção na Igreja de Santa Cruz e na Sé Velha. Por iniciativa da Direção de Obras Públicas do Distrito, em 1892 iniciou-se o restauro da Igreja de Santa Cruz,⁹⁹³ sob a direção de Franco Frazão e Estevão Parada, diretor das Obras Públicas do distrito e condutor de obras públicas respetivamente.

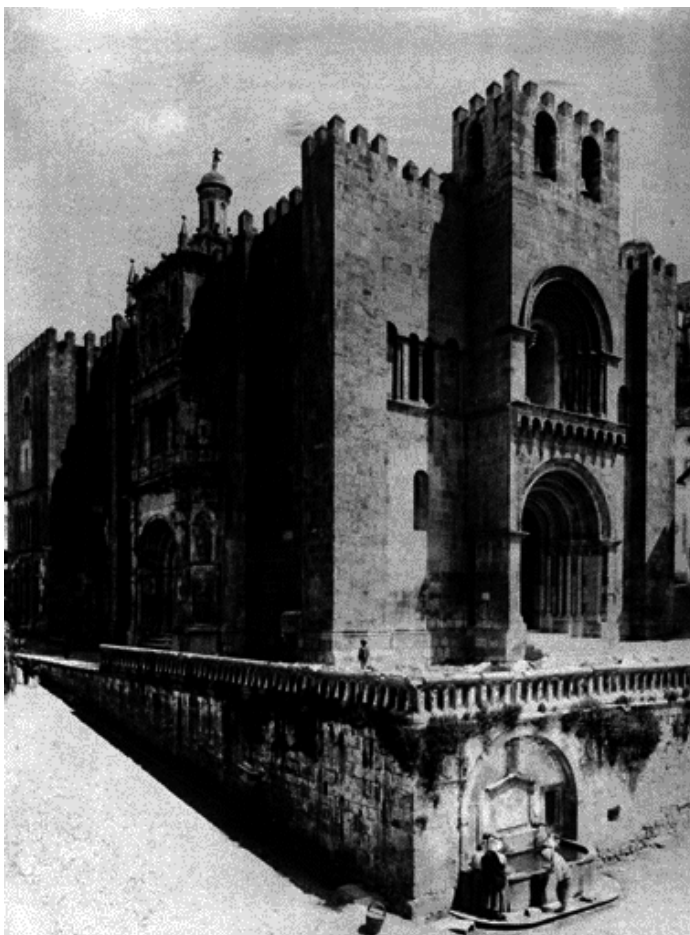


fig. 156 – s/a, Largo da Sé Velha, c. 1890 [Coimbra: BMC_A303]

⁹⁹³ Este monumento nacional tinha sido objeto de obras de conservação na década de 1860 e a Junta da Paróquia intervinha sempre que possível com pequenas obras de conservação, o que lhe valera um voto de louvor por parte da referida Secção de Archeologia do Instituto em 1874. Miguel Osório Cabral de Castro, “Secção de archeologia. Relatório dos trabalhos da secção de archeologia do Instituto de Coimbra”, *O Instituto*, nº 20 (1874-1875):94.

Enquanto o restauro da Sé foi empreendido pela diocese⁹⁹⁴, encabeçada pelo Bispo-Conde, D. Manuel Correia de Bastos Pina e conduzido por António Augusto Gonçalves,⁹⁹⁵ com o auxílio dos técnicos da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, Franco Frazão e Estevão Parada. Para além da importância do edifício, considerado “a mais notável e pura construção românica”⁹⁹⁶ nacional, esta obra de restauro tornou-se emblemática pelo trabalho de pesquisa e de fundamentação das opções tomadas, embora não tenha sido isenta de críticas.⁹⁹⁷

Enquanto decorriam estas intervenções de restauro, o município, empenhado na melhoria da ligação entre a Estação de Caminho-de-ferro e o centro da cidade, decidiu alargar a estreita escada de S. Tiago e simultaneamente iniciar as obras de restauro do antigo e degradado templo do mesmo nome.⁹⁹⁸

As obras de demolição da Igreja da Misericórdia, construída sobre a igreja românica de S. Tiago, iniciaram-se em 1907, graças à possibilidade de aplicar a quantia remanescente do empréstimo contraído para as obras de construção do novo Reservatório de Água dos Olivais. No entanto, no ano seguinte, não dispoendo nem de verba nem de conhecimentos para continuar as obras interiores, as obras foram interrompidas e o município solicitou, em conjunto com a Secção de Arqueologia do Instituto, a classificação do edifício como Monumento Nacional e conseqüentemente um subsídio para as obras, para além da nomeação de um técnico capaz de dirigir

⁹⁹⁴ Embora em segredo a obra contou também com o patrocínio da Rainha D. Maria II.

⁹⁹⁵ Sobre o restauro da Sé ver António de Vasconcelos, *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, 2 volumes (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1930-35) e Lúcia Maria Rosas, “Monumentos Pátrios. A Arquitectura Religiosa Medieval: Património e Restauro (1835-1928)”, 2 volumes (dissertação de Doutoramento, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995), 216-246.

⁹⁹⁶ Lúcia Rosas citando António Gonçalves em Lúcia Maria Rosas, “Monumentos Pátrios. A Arquitectura Religiosa Medieval: Património e Restauro (1835-1928)”..., 226.

⁹⁹⁷ Ramalho Ortigão na obra “O Culto da Arte em Portugal” elogiou o restauro da Sé Velha “com uma segurança de critério, de que não há exemplo em obra alguma do mesmo género modernamente consumada pela oficina officiaes” No entanto a obra andou envolta numa polémica, relatada por António de Vasconcelos, por a *Real Associação dos Architectos Civis e Arqueólogos de Portugueses* discordar dos critérios adotados e da direção de António Augusto Gonçalves. Ramalho Ortigão, *O culto da arte em Portugal* (Lisboa: A.M. Pereira, 1896), 170 e António de Vasconcelos, *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, 2 vol. (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1930-35).

⁹⁹⁸ Na representação de 25 de outubro de 1907, enquanto se pedia autorização para a obra referia-se especificamente a pressão exercida pela Secção de Arqueologia para que a igreja fosse restaurada. “Representação de 25 de outubro de 1907” *Representações ao Rei e ao Governo 1907-1913* (Coimbra: AHMC), fls.10.

os trabalhos.⁹⁹⁹ Este processo foi-se arrastando e o município continuou incessantemente a instar junto do Governo evocando para lá do valor histórico e simbólico do monumento, as mais-valias que noutros países provinham do turismo.¹⁰⁰⁰



fig. 157 – Imagem da Igreja de S. Tiago antes das obras [José Pinto Loureiro, org, *Anais do Município de Coimbra(1904-1919)* (Coimbra, Edição da Biblioteca Municipal, 1952]



fig. 158 – Imagem do interior da Igreja de S. Tiago em obras [José Pinto Loureiro,, org, *Anais do Município de Coimbra(1904-1919)*...]

⁹⁹⁹ “Representação de 13 de março de 1908”, “Representação 19 outubro de 1908”, “Representação de 10 de Março de 1910” e “Representação de 14 de fevereiro de 1911” *Representações ao Rei e ao Governo 1907-1913* (Coimbra: AHMC), fls.11 -11v, fls.15 v -16, fls. 23v- 24 e fls.7v. Nesta última representação para além do subsídio para a Igreja de S. Tiago solicitava-se o patrocínio nas obras de restauro dos Claustros da Sé Velha em curso. Segundo a legislação da época a responsabilidade e os encargos de restauro e conservação dos Monumentos Nacionais cabia ao Ministério das Obras Públicas.

¹⁰⁰⁰ O turismo começou a ganhar significado a partir do final do século, em Portugal o fomento do turismo ficou a dever-se à Sociedade de Propaganda de Portugal constituída em 1906. Na representação, a vereação coimbrã evocava como exemplo os rendimentos anuais produzidos pelo turismo em alguns países europeus: em Itália (70:000 contos), na Suíça (40:000 contos) e em França (100:000 contos). “Representação de 31 de março de 1910” *Representações ao Rei e ao Governo 1907-1913* (Coimbra: AHMC), fls24.



fig. 159 – Imagem atual da Igreja de S. Tiago

Pese embora este aparente despertar para a valorização dos edifícios monumentais, não deixa de ser significativo que poucos anos antes do município iniciar a obra de restauro da Igreja de S. Tiago tenha solicitado ao Governo a demolição da antiga Igreja de S. Bento¹⁰⁰¹ para o arranjo do largo em frente ao Liceu¹⁰⁰².

“A demolição desta igreja e a construção de um largo no lugar por ela ocupado não só permitirá a conclusão da fachada do edificio onde está installado o Lyceu e que bem merecedor é de ser concluido e desaffrontado, proporcionando-se por esta forma aos alumnos que o frequentam um amplo lugar de recreio, mas facilitará a construção de uma estrada que seguindo pela Cerca do Jardim Botanico até ao extremo da rua da Alegria, ligue os Arcos do Jardim com a Avenida Emydio Navarro e dê assim comunicação directa a estes bairros importantes da cidade. E não terá duvida esta Camara em emprehender a demolição da igreja e a construção dos referidos largo e

¹⁰⁰¹ Sobre esta igreja do início do século XVII, provavelmente traçada por Baltazar Álvares veja-se Albrecht Haupt, *A arquitectura do Renascimento em Portugal* (Lisboa: Editorial Presença, 1986), Vergílio Correia, e António Nogueira Gonçalves. *Inventário Artístico de Portugal – Cidade de Coimbra* (Lisboa: Academia Nacional de Belas Artes, 1947) e Fábio Castro, “Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição” (dissertação de mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012).

¹⁰⁰² Desde 1870 quando o Liceu se instalou no antigo Colégio de S. Bento que se propôs a demolição da Igreja, alegando na época falta de espaço para as atividades letivas e a possibilidade de construir uma nova ala para o liceu. No entanto a Igreja não foi demolida nesta época passando primeiro a ser utilizada como sala de exames e mais tarde para as aulas de ginástica do Liceu. A partir de 1908 serviu ainda para os ensaios do Orfeon. Fábio Castro, “Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição” ...41 a 43.

estrada se para isso lhe fôr concedida precisa licença pelo Ministerio a que pertencem aquelles estabelecimentos.”¹⁰⁰³

Justifica-se este alvitre não só pela necessidade de desafogar a zona com um amplo largo e com uma nova rua¹⁰⁰⁴, mas mais significativamente pelo estado de abandono da igreja.¹⁰⁰⁵ Esta demolição foi sendo protelada e anos depois, a Secção de Arqueologia do Instituto que, em 1882, não tinha incluído esta Igreja na lista de monumentos da cidade, reconhecia como indiscutível o seu valor artístico e em conjunto com o Conselho de Arte e Arqueologia da 2ª Circunscricção conseguiu que o antigo templo fosse declarado Monumento Nacional em 1928,¹⁰⁰⁶ o que, no entanto, não impediu a sua demolição em 1932. Curiosamente a perda deste edifício, classificado como Monumento Nacional foi contornada de forma caricata pela deliberação de numerar e conservar as pedras da abóbada da capela-mor de modo a permitir a montagem posterior e assim perpetuar o seu valor artístico. Pese embora a intenção, estas pedras não encontraram ainda, nem espaço nem oportunidade e permanecem desde 1932 no jardim da Escola Secundária José Falcão.



fig. 160 – Imagem da rua da traição depois de demolida a Igreja de S. Bento [A Velha Alta Desaparecida...,12]

¹⁰⁰³ “Representação de 11 de abril de 1904”, *Representações ao Rei e às Camaras 1893-1907* (Coimbra: AHMC), fls. 76v - 77.

¹⁰⁰⁴ A abertura desta rua está atualmente em estudo pela Universidade e pela Câmara Municipal.

¹⁰⁰⁵ Desde 1834 que a igreja tinha sido alvo de vandalismo ficando completamente despojada da talha dos altares e dos ornamentos, restando apenas as paredes e a cobertura. António de Vasconcelos, “Os Colégios Universitários de Coimbra”, em *Escritos Vários* (Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1987), 102.

¹⁰⁰⁶ Maria Judite de Seabra, “O Liceu Central de Coimbra e a Igreja de S. Bento”, *Munda*, nº 47 (2004):70 Classificado como Monumento Nacional pelo “Decreto nº 14986 de 27 de janeiro de 1928, DG, 1ª Série, n.º 28, (3 de fevereiro de 1928).



fig. 161 – Imagem do desmorte da Igreja de S. Bento [António Nogueira Gonçalves, *Inventário Artístico de Portugal – Cidade de Coimbra...*179] e **fig. 162 – Imagem do interior da Igreja de S. Bento** [Fábio Castro, “Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição” (dissertação de mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012),105.]

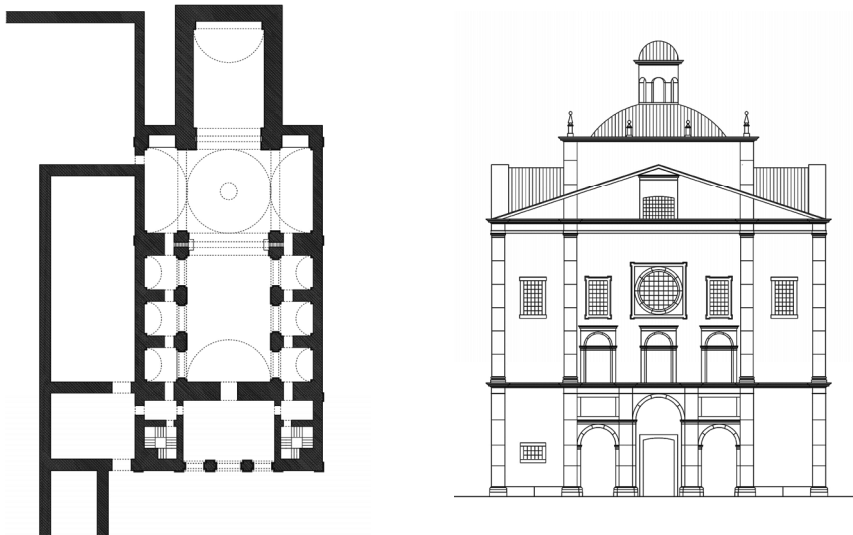


fig. 163 – Planta e alçado de reconstituição da Igreja de S. Bento [Fábio Castro, “Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição” (dissertação de mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012), 119 e 125]



fig. 164 – Imagem atual da rua da traição profundamente alterada pelo plano da Cidade Universitária da década de 1940, visível o Colégio de S. Bento com a fachada reconstruída de acordo com projeto do arquiteto Luís Benavente

De forma diametralmente oposta, em 1921, perante a possibilidade de demolição do *Arco Pequeno*¹⁰⁰⁷ de Almedina surgiu um movimento de contestação que conduziu à sua classificação como Monumento Nacional¹⁰⁰⁸ e às obras de restauro do arco, demolindo o segundo e terceiro pavimento que tinham sido acrescentados, para além de reconstruir o remate ameado.



fig. 165 – Imagem do arco da barbacã de Almedina

¹⁰⁰⁷ O chamado Arco Pequeno corresponde ao arco da barbacã. Em causa estaria o projeto de construção de um edifício, encostado ao referido arco que obrigaria à demolição do Arco.

¹⁰⁰⁸ “Decreto nº 7 552-A, 1 de julho”, *DG -I Série*, n.º 133 (1 julho 1921).

Sensivelmente na mesma data, gerou também polémica a conversão da Igreja de S. João das Donas num café. Apesar de também ter conduzido à classificação do edifício como Monumento Nacional,¹⁰⁰⁹ a solução limitou-se a pequenas correções ao alçado proposto pelo arquiteto Jaime Ignacio dos Santos e o café acabou por ser inaugurado no dia 8 de maio de 1923 dando resposta aos anseios da população.¹⁰¹⁰

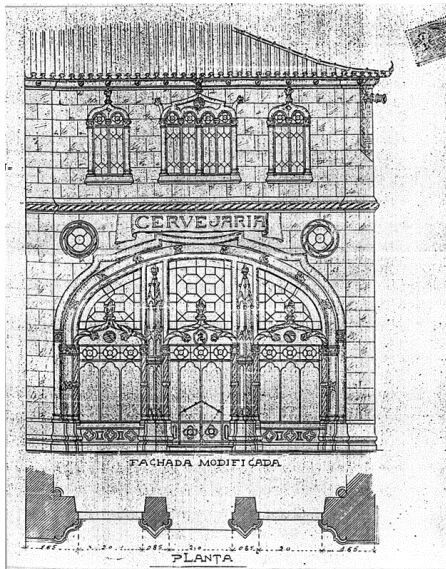


fig. 166 – Alçado do café proposto



fig. 167 – Imagem atual do café de Santa Cruz

¹⁰⁰⁹ O decreto n.º 7 733 veio reforçar os decretos anteriores que classificavam o Mosteiro de Santa Cruz passando a clarificar que incluía este edifício. “Decreto n.º 7 733, 11 outubro de 1921”, *DG*, I Série, n.º 206 (11 outubro de 1921)

¹⁰¹⁰ Contra a construção do Café manifestou-se o Conselho de Arte e Arqueologia, presidido pelo arquiteto Silva Pinto. A favor desta obra manifestava-se a imprensa local que defendia mais este progresso para a cidade. Ver *A Notícia* de 17 de dezembro de 1921 e 24 de abril de 1923 e *Gazeta de Coimbra* 28 de abril 1923.

De referir ainda o desfecho da capela do Tesoureiro, inserida na Igreja do antigo Colégio de S. Domingos, na rua da Sofia e propriedade de um particular. Que depois de classificada como Monumento Nacional, foi transladada para o Museu Machado de Castro onde ainda hoje se encontra, para permitir a abertura de uma das ruas traçada pelo *Plano dos novos Arruamentos da Baixa* proposto por Abel Augusto Dias Urbano.¹⁰¹¹

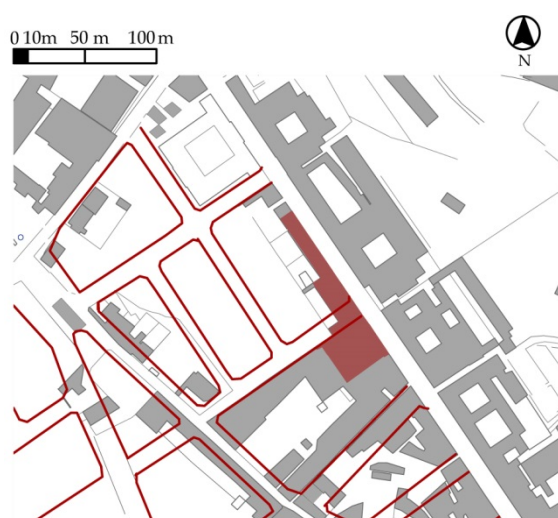


fig. 168 – Planta de reconstituição com a localização do Colégio de S. Domingos



fig. 169 – Imagem atual da capela do Tesoureiro reconstruída dentro do Museu Nacional Machado de Castro

¹⁰¹¹ “Decreto nº 8938, 20 de junho de 1923”, *DG*, 1ª série, nº 131 (20 de junho de 1923):688.

Estas ações de proteção ficaram essencialmente a dever-se ao Conselho de Arte e Arqueologia da 2ª Circunscrição criado pela República.¹⁰¹² Esta organização composta por técnicos ligados às artes, por artistas e críticos de arte teve um papel fundamental na criação do Museu Machado de Castro¹⁰¹³ e na proteção do património da cidade e da região. Com efeito uma das suas atribuições passava pela nomeação da Comissão de Monumentos, incumbida da classificação, conservação e restauro dos monumentos.¹⁰¹⁴ Apesar do papel concedido a estes órgãos, é importante notar que eram organismos externos à estrutura administrativa, logo com poderes reduzidos, sendo muitas vezes ultrapassados, por decisões dos poderes locais ou dos ministérios com tutela nos bens a salvaguardar.



COIMBRA – Museu Machado de Castro

Sala manuelina

fig. 170 – Imagem da década de 1940 do inteiro do Museu Nacional Machado de Castro [Coleção Professor Santiago Faria]

¹⁰¹² Sobre esta organização ver Jorge Custódio, *“Renascença Artística e práticas de conservação e restauro ...vol.2, 91-130. Em Coimbra foi criado em 1911 e, até 1932, contou seis presidentes: Júlio Henriques, Joaquim Teixeira de Carvalho, Abel Dias Urbano, José Augusto de Simas Machado, Belisário Pimenta e Alberto Cupertino Pessoa.*

¹⁰¹³ Em 10 de fevereiro de 1912 o Paço Episcopal foi cedido à Câmara Municipal de Coimbra para instalar o museu. O museu foi inaugurado em outubro tendo sofrido apenas obras mínimas de adaptação. A partir de 1933 começam as intervenções no criptopórtico sob a direção de Vergílio Correia e a partir de 1935 foi elaborado um plano de reforma total do museu.

¹⁰¹⁴ Sobre as atribuições das Comissões dos Monumentos e os trabalhos desenvolvidos pelas três comissões do país ver Jorge Custódio, *“Renascença Artística e práticas de conservação e restauro ...vol.2,535-560*

Acresce que a comissão de Coimbra, praticamente desprovida de arquitetos, ao contrário das congéneres de Lisboa e do Porto, enfrentou dificuldades de funcionamento desde a sua constituição até 1920, quando Abel Dias Urbano, engenheiro militar e presidente do Conselho de Arte e Arqueologia, assumiu um papel mais interventivo e os dois organismos passaram a funcionar praticamente em conjunto.¹⁰¹⁵

Não deixa de ser importante verificar que é este engenheiro, que desempenhou um papel fundamental na proteção e salvaguarda dos monumentos da cidade, que, enquanto chefe da Repartição de Obras do Município, propôs a reforma radical do tecido da Baixa, e que clarificando a sua proposta declarasse que:

Não se atinge nem se sacrifica, com as demolições necessárias ao rasgamento de novos arruamentos, qualquer edifício de valor arqueológico, histórico ou artístico, nem se faz desaparecer qualquer dos recantos pitorescos com caracter tradicional que são o encanto das velhas cidades; pelo contrário, nos novos arruamentos ficarão mais desafogados e com melhor perspectiva os venerandos templos de Santa Cruz e de Santiago, a Igreja do Carmo, os Paços do Concelho e a projectada estação do caminho de Ferro.¹⁰¹⁶

Neste mesmo sentido é possível enquadrar o alvitre de um dos mais influentes membros do Conselho de Arte e Arqueologia, António Augusto Gonçalves, que para além de elogiar o *Projecto dos novos Arruamentos da Baixa de Coimbra*, propunha também a demolição da Igreja de S. Bartolomeu.¹⁰¹⁷

¹⁰¹⁵ É precisamente desta época a salvaguarda do Arco Pequeno de Almedina e a Igreja de S. João das Donas. Jorge Custódio, " Renascença Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, Durante a I República. Património da Nação, Vol.2 (Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011),558.

¹⁰¹⁶ Abel Dias Urbano, *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa* (Coimbra: Tipografia de M. Reis Gomes,1928),7.

¹⁰¹⁷ Opinião aliás partilhada pelo Conselho de Arte e Arqueologia que defendia a transferência da sede da freguesia para a Igreja de S. Tiago. António Gonçalves, "Alvitre irrecusável", *Defesa*, nº65, de 31 de julho, 1925 republicada em Abel Augusto Dias Urbano, *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa*. ...14-15.



fig. 171 – Imagem atual da Igreja de S. Bartolomeu



Igreja
S. Bartolomeu

fig. 172 – Fragmento do desenho de Abel Dias Urbano *Projecto dos novos Arruamentos da Baixa de Coimbra*, 1928 [Abel Dias Urbano, *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa* (Coimbra: Tipografia de M. Reis Gomes,1928)]

Embora à luz dos atuais conceitos de património estes critérios nos possam parecer estranhos, devemos ter em atenção que só a partir da Carta de Veneza de 1964 e mais consistentemente depois da Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas de 1987 é que os núcleos urbanos começaram a ser valorizados e protegidos. À parte do italiano Gustavo Giovannoni¹⁰¹⁸ e em menor medida o inglês William Morris¹⁰¹⁹, antes da segunda metade do século XX, poucos foram os que valorizavam os conjuntos urbanos antigos.¹⁰²⁰ Mesmo no *I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos* realizado em 1931 e, do qual resultou a primeira Carta de Atenas, se deixava apenas e muito timidamente a recomendação “que se respeite, na construção dos edifícios, o carácter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança dos monumentos antigos, cujo enquadramento deve ser objecto de cuidados particulares. Devem mesmo ser preservados certos conjuntos e certas perspectivas especialmente pitorescas.”¹⁰²¹ Desta recomendação surgiu o decreto que introduziu este capítulo, todavia a valorização do conjunto urbano estava ainda longe de ser compreendida e em Portugal só começou a ter aplicação nas duas últimas décadas do século XX.

Mas, para além de ainda não existir a valorização do conjunto urbano, cumpre salientar que, tanto na intervenção protagonizada por Haussman, como nas operações de saneamento urbano que se seguiram, assim como na Baixa de

¹⁰¹⁸ Este engenheiro e arquiteto italiano foi precursor da valorização da cidade antiga com um artigo datado de 1913 “*Vecchie città ed edilizia nuova* (Nuova Antologia)”, que depois de desenvolvido deu origem a um livro em 1931 *Vecchie città ed edilizia nuova* (Turim: Unione tipografico-editrice torinese, 1931). Embora tenha sido bastante ignorado no seu tempo, Giovannoni teve um papel fundamental ao defender a inclusão dos conjuntos antigos no planeamento contemporâneo, a sua visão, completamente inovadora ultrapassava a visão de Ruskin e de Morris que viam os núcleos urbanos apenas pela sua historicidade e memória. Por outro lado, transpondo conceitos que Riegl e Boito aplicaram aos monumentos, defende o equilíbrio entre a preservação e o restauro, capazes de manter os núcleos antigos utilizáveis pelo tempo presente. Esta teoria da *salvaguarda operativa* teve repercussões em várias reconstruções do pós-guerra, culminando na experiência da cidade de Bolonha.

¹⁰¹⁹ Um dos fundadores do Movimento *Arts and Crafts* em 1889 insurgiu-se contra a destruição de um bairro popular em Nápoles. Françoise Choay, *A Alegoria do Património...*, 123

¹⁰²⁰ A décima edição dos CIAM, em Dubrovnik, em 1956, começou a esboçar a necessidade de integração dos elementos preexistentes na estrutura urbana. Destaca-se na época o contributo de Aldo Rossi, com *L'Architettura della città* onde defende a leitura histórica da cidade e dos seus elementos, definindo a importância do conceito de permanência. Sobre estes conceitos que ver Aldo Rossi, *A arquitetura da Cidade* (Lisboa: Edições Cosmos, 2001), 75.

¹⁰²¹ I Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos, de 1931 (<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201931.pdf>, consultado em 20.09.2014).

Coimbra, eram razões de salubridade que se impunham e que justificavam a supressão do tecido medieval. Os valores sociais legitimavam uma postura crítica e radical perante a cidade antiga, enfatizada depois pelo Movimento Moderno, e exposta nas diretrizes da Carta de Atenas produzida depois do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933:

Um culto estrito do passado não pode levar a desconhecer as regras da justiça social. Espíritos mais ciosos do estetismo do que da solidariedade militam a favor da conservação de certos velhos bairros pitorescos, sem se preocupar com a miséria, a promiscuidade e a doença que eles abrigam. É assumir uma grave responsabilidade. O problema deve ser estudado e pode às vezes ser resolvido por uma solução engenhosa; mas, em nenhum caso, o culto do pitoresco e da história deve ter primazia sobre a salubridade da moradia da qual dependem tão estreitamente o bem-estar e a saúde moral do indivíduo.¹⁰²²

Esta visão depreciativa da cidade antiga teve efeitos um pouco por toda a Europa, mas como já referido, não foram razões de ordem patrimonial ou de *culto do pitoresco e da história* que impediram a concretização da reforma da Baixa, mas antes a vontade política e a disponibilidade financeira, que aliás parecem ditar a maioria das transformações urbanas.

Para um melhor entendimento dos limites do conceito de património e de salvaguarda, nesta época, refira-se o exemplo do restauro do Claustro da Manga do Mosteiro de Santa Cruz.¹⁰²³ Esta intervenção iniciada em 1930, pelo arquiteto Silva Pinto, foi concluída pelo arquiteto Luiz Benavente e inserida no Plano de Urbanização, que além da reforma completa do tecido da Baixa, previa a demolição do Mercado D. Pedro V, o prolongamento da Avenida Sá da Bandeira até ao edifício dos Correios e o alargamento da Rua Olímpio Nicolau Fernandes, acarretando a demolição da Torre de Santa Cruz, classificada como Monumento Nacional. O plano

¹⁰²² Ponto 67º da Carta de Atenas de 1933, Assembleia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna- 1933. (<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>, consultado em 20.09.2014)

¹⁰²³ Este claustro tinha tido várias funções desde a cedência do edifício à Câmara Municipal e estava muito descaracterizado. O primeiro projeto de restauro, elaborado pelo arquiteto Silva Pinto, em 1930, propunha a transformação do Claustro num mercado de flores. Luiz Benavente abandonou esta ideia e propôs a construção de um restaurante e de escadas de ligação à Rua das Figueirinhas.

não teve execução, mas a velha Torre de Santa Cruz acabou por ser demolida em 1935 pela incúria a que tinha sido votada.

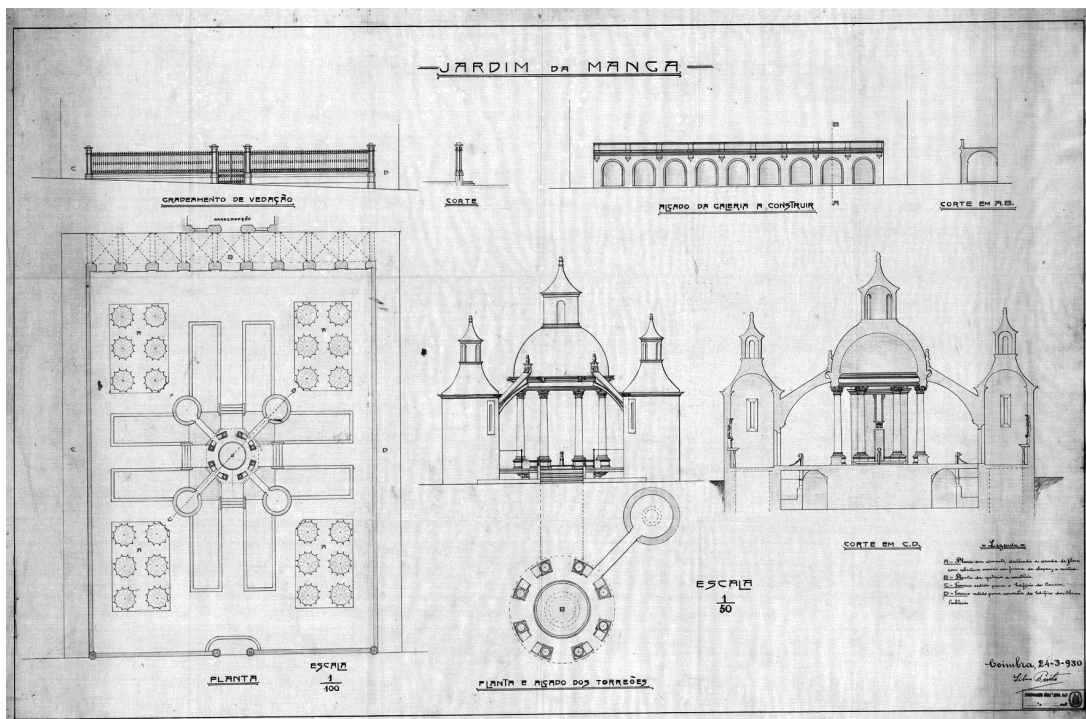


fig. 173 – Arquiteto Silva Pinto , Jardim da Manga [Projeto de criação de um mercado de flores], 24 de março de 1930 [Lisboa: ANTT/LB/cx.52, pt360, doc. nº1]



fig. 174 – Imagem atual do Claustro da Manga



fig. 175 – s/a, Torre de Santa Cruz, [início século XX] [Coimbra: BMC-A138]

Desta proposta, depreende-se que os conceitos de proteção e salvaguarda estavam ainda acantonados à noção de monumento individual, testemunho e memória do passado. Em clara oposição aos valores do progresso e da modernidade que a sociedade ansiava. Foi esta consciência que permitiu, anos depois, a intervenção de reforma da Cidade Universitária pelo Estado Novo¹⁰²⁴ que, demoliu não só o tecido urbano antigo mas ainda os Colégios de S. Boaventura, dos Militares, a antiga Igreja de S. Pedro e os restos da muralha e do Castelo.¹⁰²⁵

¹⁰²⁴ Sobre a política de salvaguarda e restauro do Estado Novo, posta em prática pela DGEMN ver Maria João Baptista Neto, *Memória, Propaganda e Poder: o restauro dos Monumentos Nacionais (1929-1960)* (Porto: FAUP Publicações, 2001) e Margarida Acciaiuoli, “Os Anos 40 em Portugal, o país, o regime e as artes “restauração” e “celebração” (tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1991), sobre a intervenção específica da Cidade Universitária de Coimbra vejam-se os estudos já referidos de Sandra Vaz Costa, “A cidade Universitária de Coimbra: um projecto de modernização cultural: utopia e realidade” (Tese mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998) e Nuno Rosmaninho, *O Poder da Arte. O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra* (Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006).

¹⁰²⁵ De referir que as primeiras propostas para a cidade Universitária delineadas por Luiz Benavente, à semelhança a sua proposta para o Plano de Urbanização e do restauro do Claustro da Manga, previam a manutenção da maioria dos edifícios monumentais da Alta.



fig. 176 – Imagem do resto do Castelo de Coimbra, anos 30 [A velha Alta Desaparecida..., 24]



fig. 177 – Frontaria da Igreja de S. Pedro, anos 30 [A velha Alta Desaparecida..., 129]

Mais do que desenvolver a importância simbólica e política desta intervenção interessa-nos assinalar como para lá dos conceitos de património, a valorização e a prática da proteção, em especial aplicada a áreas urbanas, só ganharia consistência muitos anos depois.¹⁰²⁶ Afinal um dos paradigmas da modernidade almejada era suplantar o velho e dentro desta lógica os valores de memória e da identidade a preservar tinham de restringir-se a peças individuais, a monumentos, nunca ao conjunto. Os desígnios de progresso, da salubridade e da melhoria da circulação sobrepunham-se à perpetuação da memória do passado e legitimam estas operações.

¹⁰²⁶ Só no final do século XX, nomeadamente depois da *Carta Europeia do Património Arquitetónico a Salvaguarda* de 1975 se difundiu a noção de *conservação integrada*, preconizando uma síntese entre as necessidades de transformação da cidade existente e a proteção dos valores culturais e sociais que a caracterizavam. Estes princípios tinham sido expostos muitos anos antes por Giovannoni e experimentados em algumas cidades, com destaque para Bolonha. Françoise Choay, *A Alegoria do Património...*, 168-179.

Considerações finais

Um século depois da entrada do exército liberal em Coimbra, em maio de 1834, a cidade estava radicalmente diferente. O processo de transformação foi complexo e explica em grande medida a cidade atual. Se nos primeiros momentos do regime Liberal começou com a candura de quem quer reformar não só uma cidade mas uma sociedade, foi-se progressivamente complexificando e hierarquizando de acordo com as debilidades económicas e técnicas que durante todo o século cercearam a atuação municipal.

A extinção das ordens religiosas deu o mote para o município coimbrão delinear um *plano* pragmático de construção da moderna cidade Liberal a partir do aproveitamento das antigas estruturas colegiais e conventuais. Fortemente marcado pelo empirismo, este *plano* reorganizou um novo centro administrativo e comercial e implantou os equipamentos essenciais à cidade moderna como os novos paços municipais, o mercado, o matadouro, o cemitério, o quartel, o asilo, a cadeia e o hospital. Em nome da circulação e da salubridade, esboçou a primeira intervenção de melhoramento urbano com o alargamento da velha e tortuosa rua de Coruche, pensada como uma pequena parte de um projeto mais amplo que incluía o melhoramento da rua da Calçada e o desejo de reforma do acanhado largo da Portagem.

Enquanto a cidade se começava a reorganizar, a nível nacional construía-se uma nova Nação Liberal. Começou-se pela base rompendo com a velha Ordem, extinguíram-se privilégios e estabeleceram-se novas formas de governo e divisão do território. Mas para lá da ideologia liberal era urgente aumentar a riqueza do Estado e a estratégia traçada pelos novos conceitos de economia política assentava na construção de uma rede de comunicações. A realização deste desígnio, não foi linear. Implicou bem mais do que a construção dos 8500 quilómetros de estradas e

dos 2000 quilómetros de carris¹⁰²⁷, obrigou à criação de um corpo técnico informado com o mais avançado saber científico e a criação de um organismo central responsável por estas e todas as Obras Públicas, o *Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria*. Acarretou ainda uma estabilidade política negociada entre partidos e a contratação de avultados empréstimos no estrangeiro.

Mas esta estratégia não deixou de parte as cidades, se por um lado eram nós da nova rede e centros de produção e de consumo que urgia conectar, eram fundamentalmente núcleos de cidadãos. Neste sentido e em nome do seu bem-estar era necessário criar cidades renovadas, símbolo do progresso e da modernidade. A ciência e a técnica ditaram as regras para a cidade salubre, com infraestruturas de águas e saneamento, com circulações amplas e ventiladas e com os novos equipamentos liberais.

A intervenção municipal, a quem cabia estes melhoramentos, não foi isenta de dificuldades. Desprovidos de meios técnicos e financeiros, limitavam-se à construção dos equipamentos de salubridade e ao melhoramento de algumas infraestruturas, negligenciando a viação municipal, basilar para a estratégia de fomento nacional.

Em resposta, o Estado forçou a ação dos municípios e instituiu comissões de viação em cada distrito. A par, enquanto legislava sobre a construção e conservação da rede de estradas alargou os instrumentos de intervenção dos municípios instituindo a primeira figura de planeamento urbano, o Plano Geral de Melhoramentos, obrigatório para Lisboa e para o Porto mas extensível a todas as cidades que o pretendessem estudar. Esta nova figura, inovadora mesmo em comparação com o contexto europeu¹⁰²⁸, forçava as cidades ao planeamento informado, pela cartografia

¹⁰²⁷ Valores avançados por Marta Macedo. Marta Coelho de Macedo, *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)* (Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2012), 341.

¹⁰²⁸ Como concluiu Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Pova de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926* (Porto: FAUP Publicações, 2005), 110.

e pelas regras do diploma que regulavam o espaço público a partir do sistema viário.

Pese embora a satisfação com que esta medida foi recebida, os seus efeitos foram sendo prorrogados pela ausência das plantas das localidades, pela referida carência de técnicos e de disponibilidade financeira ou simplesmente pela falta de vontade política. Coimbra corrobora o que avançámos, pelo entusiasmo com que a medida foi recebida, pela rapidez com que foi nomeada a primeira comissão de melhoramentos e mesmo pela compra da primeira planta da cidade. Obstou a sua execução os equipamentos em construção e as debilidades financeiras para que o almejado “plano, que subordinasse as novas construções da cidade a uma edificação regular”¹⁰²⁹ se desenhasse.

Perante a inação dos municípios na construção da rede viária distrital e numa tentativa de apaziguar o desconforto dos militares pela criação do corpo civil das Obras Públicas, o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria extinguiu este corpo e criou as Repartições Distritais de Obras Públicas alegando a mais-valia da disponibilidade dos técnicos para colaborarem com os municípios não só nas obras de viação municipal mas também nas obras de melhoramento urbano. Esta medida veio fragilizar ainda mais os débeis orçamentos municipais mas imprimiu dinamismo e familiarizou os municípios com as várias fases de planeamento de uma obra, para além das possibilidades de recurso ao crédito.

Consequentemente, no início da década de 1870, o município de Coimbra já dotado com os modernos equipamentos e com as novas infraestruturas da iluminação a gás e do transporte ferroviário, consciente da importância do conhecimento do desenho e do projeto, encetou uma nova forma de atuação e abriu concurso para o primeiro levantamento topográfico da cidade.

¹⁰²⁹ António Augusto da Costa Simões, *Relatorio da Gerencia Municipal de Coimbra, nos dois annos decorridos, desde o 1º de janeiro de 1856 até ao último de Dezembro de 1857* (Coimbra: Imprensa Conimbricense, 1858), 10.

Devemos destacar ainda o contributo da elite técnica que encabeçava a Direção de Obras Públicas do Mondego, que procurando solucionar os problemas de insalubridade provocada pelas inundações do Mondego, projetou e, com o auxílio do município, construiu os diques insubmergíveis de salvaguarda da cidade, que deram o mote para a edilidade instar pela construção de uma nova ponte e fundamentalmente planejar o plano de melhoramento das margens com a construção do primeiro passeio público junto ao rio e um novo largo de entrada na cidade. Este primeiro plano de reforma das margens implicou o recurso ao crédito e extensas expropriações, facilitadas pelo novo regime legal nacional simplificado pela política de construção da rede viária e acarretou a contratação do primeiro engenheiro municipal de Coimbra.

Contudo a introdução de um planeamento consciente e tecnicamente validado esteve longe de ser pacífico. A prova surge com o processo de construção do novo edifício dos Paços do Concelho, símbolo do poder municipal em substituição do austero Mosteiro de Santa Cruz. Em grande medida pela rotatividade dos técnicos que, ansiando direções mais prestigiantes, não permaneciam na Repartição de Obras Municipais o tempo suficiente para permitirem o desenvolvimento de uma estratégia de atuação para a reforma da cidade, muito menos o sonhado plano de melhoramentos.

Neste quadro ressalta o papel determinante das elites locais que encabeçaram a Câmara Municipal. Perante a deficiência de técnicos coube à elite ilustrada e informada, composta essencialmente por professores universitários e médicos, acompanhar as transformações urbanas em curso nas principais cidades Europeias. Assim, com recurso à cartografia científica e socorrendo-se de técnicos externos, surgiu a primeira expansão da cidade, com a compra da Quinta de Santa Cruz e o Plano de Melhoramentos de Santa Cruz. Ambicionado pelo presidente Lourenço de Almeida Azevedo e projetado pelo engenheiro Adolfo Ferreira Loureiro, este plano introduziu na cidade o urbanismo à imagem dos modelos europeus.

Destacaram-se ainda os médicos que conhecedores das modernas inovações tecnológicas e dos seus benefícios para a saúde públicas recorreram ao saber dos engenheiros e pugnaram pela instalação de uma rede de abastecimento e distribuição de água aos domicílios a partir do rio. Construída também pela ação de políticos instruídos e audazes que ultrapassando a visão redutora do papel do município e as tentativas frustradas para cativar o interesse de capitalistas, contrataram um avultado empréstimo e assumiram as modernas infraestruturas como um serviço público.

Demorou, porém, a concretizar-se esta cidade moderna. Por um lado a expansão da cidade, ao contrário dos exemplos europeus, não era uma consequência da densidade existente mas antes de mais a vontade de progresso sonhada pela edilidade. Por outro, a razão e a técnica privilegiavam os investimentos nas infraestruturas de abastecimento de água e de saneamento, retardando o estudo e a construção dos novos arruamentos.

Na viragem para o século XX a reduzida dimensão da cidade e a parca atratividade da mesma, obstou a introdução da energia elétrica para os domicílios, indústria e transportes públicos. Em resposta o município, substituiu a iniciativa privada que não arriscava intervir em Coimbra e encetou o processo para a introdução da energia elétrica e logo depois introduziu a tração elétrica que a par com a rede de abastecimento de águas e da rede de gás introduziram o planeamento em rede na cidade.

O sucesso dos novos serviços dependia da existência de consumidores e neste sentido ganhou acuidade a construção dos novos bairros do Penedo da Saudade e da Cumeada. Pautadas por uma execução muito lenta, estas intervenções marcam uma viragem no planeamento do município que se vê confrontado com a crescente especulação imobiliária e os interesses privados que paulatinamente ganham um papel preponderante na construção da cidade. Os planos da edilidade, sem possibilidade de recurso às expropriações por zonas, veem-se assim condicionados à

iniciativa privada e aos desígnios do capital, tornando-se essencialmente reguladores.

Paralelamente o crescimento e a complexificação da cidade conduziram à criação de um quadro técnico habilitado para conduzir os processos de gestão urbanística da cidade, bem como um corpo técnico altamente especializado, para a direção dos serviços municipalizados.

A implantação da República substituindo o regime, renovou a vontade de reforma da cidade, a par com a sociedade. Retomou-se a constituição de uma comissão para o estudo dos melhoramentos e solicitou-se um quadro legal equivalente ao aplicado em Lisboa e no Porto. O plano delineado era arrojado e inseria-se ainda nos modelos europeus oitocentistas, rasgando avenidas monumentais que saneavam o tecido insalubre ocupado pelas classes laboriosas. Há semelhança do regime as ideias ficaram no papel.

Ainda neste período e no quadro da nova ideologia de proteção do património e dos valores do nacionalismo, foi constituído em Coimbra, um novo organismo delegado do poder central, incumbido da conservação e recuperação do património da zona centro, o Conselho de Arte e Arqueologia da 2^a Circunscrição. Sintomaticamente constituído maioritariamente por historiadores e críticos de arte (28), alguns artistas (6), engenheiros (3) e apenas um arquiteto, este conselho revela uma das principais fragilidades da cidade que continuava dominada por professores universitários.

A instabilidade governativa que se seguiu, não parece ter influenciado significativamente a gestão urbanística dotada de um corpo técnico estabilizado, auxiliado por um conjunto de comissões municipais que começam a surgir, zelando pelos interesses e pelo progresso da cidade. O que explica o desígnio do município de elaborar o primeiro plano de urbanização da cidade e o início em 1931 do processo para o levantamento de uma nova planta da cidade pelo sistema aerofotogramético.

O decreto nº 24802 de 21 de dezembro de 1934 emanado pelo ministro Duarte Pacheco reconfigurou a forma de pensar e planejar as cidades. Inovador por impor à maioria das cidades a elaboração de um plano geral de urbanização, suportado por plantas topográficas atualizadas. Bem como, pela conceção de planeamento, informado por uma caracterização detalhada da cidade desde, números da população, atividades económicas e dados de crescimento, dados climáticos, principais monumentos e por definir para além das redes de infraestruturas e de transportes, a organização funcional da cidade e da vida urbana.

Contudo, este decreto, apesar do seu incontestável carácter inovador correspondeu ao culminar de um processo que vinha a ganhar consistência, pelo menos desde o final da década de 1870, consequência do decreto de 31 de dezembro de 1864 que introduziu a primeira figura geral de planeamento, da ampliação da lei das expropriações e da maior autonomia nos municípios, em especial no acesso ao crédito. Distinguiu-se essencialmente pelo seu carácter obrigatório, pela exigência de um levantamento topográfico prévio e pelo recurso a um novo técnico, o urbanista.

As sete décadas que medeiam entre um e outro diploma corresponderam a anos de sedimentação dos instrumentos de planeamento, de alargamento dos conhecimentos técnicos e científicos sobre higiene e redes de infraestruturas, da organização da administração e gestão municipal, mas fundamentalmente corresponderam a inúmeras intervenções de alargamento e realinhamento de ruas, de pavimentação e arborização, de construção de equipamentos, de expansão urbana e a muitos contos de réis. Sem olvidar o contributo da política nacional de construção do território a partir da rede de transportes que formou técnicos e deu o mote e os instrumentos para a intervenção na cidade, partindo da capital.

Para lá do processo moroso e hesitante importa registar que foi neste tempo longo que se conformou a cidade atual. Com maior ou menor grau de desenho foram estes *planos* que definiram a estrutura da cidade. A construção da frente ribeirinha e a regularização do Largo da Portagem e da Praça 8 de Maio, a expansão da cidade

pelo vale de Santa Cruz e numa fase posterior pela Cumeada e pelo Penedo da Saudade e ainda as ligações aos núcleos suburbanos de Celas, Calhabé e Santo António dos Olivais definem hoje a cidade consolidada. A imagem do século XIX impressa nos edifícios, na regularidade dos traçados e na arborização, pese embora a obliteração de alguns edifícios e o corte da maioria das árvores que uniformizavam as ruas, perdura e constitui hoje parte da identidade da cidade.

Todavia, a especificidade do caso de Coimbra, não esgota este estudo, o processo de transformação do espaço da cidade e o desenvolvimento de uma nova forma de planear, extravasa os seus limites. Para lá da particularidade de ter sido a primeira cidade universitária, da sua posição geográfica, da sua composição social, esperamos com esta análise e, pelos pontos de contato com outros casos já estudados, contribuir para a construção do conhecimento da forma como (à exceção da capital), as cidades nacionais se modernizaram.

Acompanhando as inovações tecnológicas e científicas da época, o desejo de progresso foi transversal a todas as cidades, conectadas pela nova rede de comunicações, não trocaram apenas mercadorias mas também ideias, almejando mais do que a resposta imediata aos problemas de salubridade e a construção dos novos equipamentos de higiene pública. Para lá dos cemitérios, dos mercados municipais, dos matadouros, as cidades nacionais reconfiguram-se criaram ruas largas e arborizadas, praças e jardins, redes de iluminação, de abastecimento de água e de transportes.

O processo não foi linear, faltava capacidade técnica e disponibilidade financeira, mas os novos municípios, formados por cidadãos eleitos, voluntaristas e interventivos, conduziram o processo com empirismo e pragmatismo, socorrendo-se dos técnicos do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria e articulando os poucos recursos municipais, com a possibilidade de contratação de empréstimos e com a influência que conseguiam mover junto do poder central. A reduzida dimensão das cidades e as baixas taxas de industrialização justificam, não só, a

escala das intervenções mas, também, a morosidade dos processos de transformação e o desinteresse dos investidores privados, nomeadamente para a introdução das novas infraestruturas, que explica porque muitas das cidades só tenham gozado das modernas redes de infraestruturas no século XX, por iniciativa do poder central.¹⁰³⁰

Mas, para lá dos ícones internacionais, também as pequenas cidades nacionais procuraram acompanhar o ritmo do progresso e paulatinamente programaram um conjunto estruturante de reformas, cruciais para o entendimento das cidades de hoje. Enquanto George-Eugène Haussmann planeava a reforma de Paris ou Ildefonso Cerdá apresenta o seu plano de expansão de Barcelona, em Coimbra o município almejava o alargamento do troço da estrada real, onde dois carros não se conseguiam cruzar e, mais tarde, planeava a compra da Quinta de Santa Cruz e projetava um bairro que quase duplicou a área da cidade. Em Guimarães e em Viana do Castelo delineavam-se planos de melhoramentos que reformavam a cidade existente e ditavam a transformação futura.¹⁰³¹ Póvoa do Varzim e Braga não traçaram o plano no papel mas desenvolviam uma ideia global articulando intervenções parciais.¹⁰³² Com uma escala necessariamente distinta, estas cidades tal como Lisboa, Bruxelas, Turim, Florença ou Berlim, introduziram uma nova forma de pensar e planear a cidade e reconfiguraram-se dando forma à cidade atual.

Se os resultados parecem aquém do que poderia ter sido é porque o processo exigiu um conjunto de conquistas, desde o conhecimento do desenho, ao domínio da engenharia financeira, à construção de um quadro legal e uma estratégia para ultrapassar a falta de investimento e de pessoas.

¹⁰³⁰ Em 1934 foi efetuado o levantamento das redes de abastecimento de água de todos os municípios e uma grande percentagem apresentava grandes deficiências neste domínio, iniciou-se depois uma política nacional de construção de redes de abastecimento de água e saneamento. Serviços Municipalizados de Águas e Saneamento do Porto, *Inquérito sobre Abastecimentos de água nos Municípios do País* (Porto: Imprensa Nacional, 1934)

¹⁰³¹ Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal...*, 111-125.

¹⁰³² Mário Gonçalves Fernandes, *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal...*, 187 e Miguel Sopas de Melo Bandeira, "O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)." (dissertação de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001),175.

Estas transformações urbanas ultrapassam a dimensão das próprias intervenções, materializam uma nova forma de atuação, marcada pelo ensejo, pelo pragmatismo e acima de tudo pela vontade de modernidade que afinal foi a pedra de toque da época. A ciência, os técnicos, os novos documentos legais, o capital e a vontade política consubstanciaram a mudança e quando o novo decreto de Duarte Pacheco se impôs, já o processo se tinha iniciado, faltava apenas introduzir os conhecimentos da urbanística moderna, mas sem dúvida que um longo caminho já estava trilhado.

Fontes e Bibliografia

1. Fontes manuscritas e imagens

Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Coimbra (AHMC)

- *Alvarás e Portarias 1866-1890*
- *Bairro Operário Bispo Conde 1899*
- *Coleção de Plantas:*
 - BAPTISTA, Izidoro Emílio, “Planta topographica da Cidade e arrabaldes de Coimbra”, escala 1/4000, 1845.
 - GOULLARD, Francisco e Cesar, “Planta topographica da Cidade de Coimbra”. 8 folhas, escala 1/500, 1873-74.
 - LOPES, José Baptista, “Planta da Cidade de Coimbra”. 24 folhas, escala 1/1000, 1934.
 - s/n, “Cidade de Coimbra, zona Baixa em 1919”, escala 1/1000, 1919
 - s/n, “Planta da cidade de Coimbra, zona Baixa e alta, escala 1/1000, (1919)
 - s/n, “Planta da cidade de Coimbra. Conchada e Ladeira da Forca, escala 1/1000, 1926.
 - s/n, “Planta da cidade de Coimbra. Cumeada, escala 1/1000, 1926.
- *Cemitério da Conchada. Projecto e despesas de 1856 a 1858.*
- *Diversos Maço I*
- *Diversos Maço II*
- *Diversos Maço III*
- *Diversos Maço IV*
- *Diversos Maço V*
- *Funcionários Municipais. Cadastro. 1851-1875, 1876-1907, 1902-1926.*
- *Iluminação a Gás 1853/1859*
- *Inaugurações 1858-1897*
- *Obras Municipais*
- *Orçamentos Municipais 1874-1883*
- *Posturas 1840-1849, 1856, 1864-1890*
- *Quinta de Santa Cruz – 1906*
- *Registo de Apontamentos de obras 1843-1859*
- *Registo de Orçamentos. 1864-1874, 1883-1899, 1900-1906, 1902-1906*

- *Representações às Cortes e ao Governo. 1860-1865, 1866-1873, 1874-1880, 1881-1892, 1893-1907, 1907-1913*

- *Repartição de Obras Municipais*

4 – Avenida Fernão de Magalhães; Rua do Carmo.

5 – Asilo de Celas.

8 – Avenida Dr. Júlio Henriques.

10 – Bairro da Cumeada, Rua nº 5.

11 – Cadeia Comarcã.

18 – Posto de desinfecção e outros.

24 – Edifício da Inspeção de Incêndios.

26 – Instituto Bacteriológico.

27 – Rua e Escada do Quebra-Costas.

31 – Largo da Portagem, Parque da Cidade, Avenida Navarro.

33 – Liceu Júlio Henriques (pasta castanha).

36 – Mercado D. Pedro V.

37 – Mercado D. Pedro V.

42 – Adaptação de edifício a Quartel da Guarda Republicana.

43 – Parque de Santa Cruz, vedação.

44 – Ruas, da Alegria, Fernandes Tomás e Joaquim António de Aguiar.

49 – Rua Eduardo Coelho, Praça do Comércio e outros.

50 – Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes.

- *Rua Visconde da Luz 1856- 1858*

- *Transportes – 1817-1821*

- *Transportes – 1821-1889*

- *Vereações nº 76 (1834-1836) ao nº 143 (1934-1935)*

- *Viação eléctrica 1910- 1911*

Arquivo Histórico Administração da Região Hidrográfica do Centro (AHMRHC) (por catalogar)

- *Consolidações (CO)*

- *Livro de Ponto 1934*

- *Pasta nº 11*

- *Projeto Valla dos Lazaros*

Arquivo Histórico Militar (AHM)

Processos Individuais

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (AHMOP)

Processos Individuais

Ministério do Reino, 18.

Obras Públicas do Mondego e Estradas

Ponte sobre o Rio Mondego – Coimbra

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

- Arquivo Luiz Benavente

Cidade Universitária de Coimbra, cx. 152 p. 1219, cx54 p. 377 e cx 130 p. 911

Hospital Sanatório da Colónia Portuguesa do Brasil

Jardim da Manga em Coimbra Luís Benavente, cx. 52, pt. 360

Parque infantil em Coimbra, cx. 74, pt. 512

Plano de Urbanização, pt. 2003

Plano de urbanização da Cidade de Coimbra (anteprojecto),cx. 103, pt. 643

Projecto de um jardim-de-infância, em frente do "Ninho dos Pequeninos", cx. 7, pt. 0007

Projecto de reconstrução do Liceu de Dr. José Falcão e Dr. Júlio, cx. 8, pt. 14 e cx 52, pt 364

- Arquivo Oliveira Salazar

Cidade Universitária de Coimbra, cx 132 pt 12

- Ministério das Obras Públicas

Engenheiro João Teófilo da Costa Goes. mç. 447

Engenheiro Paulo de Barros Pinto Osório, mç. 473, proc. 6

Engenheiro Pedro Inácio Lopes, mç. 512

Augusto de Carvalho da Silva Pinto

Arquivo da Universidade de Coimbra (AUC)

Fundo Governo Civil de Coimbra

Gestão de Informação e Documentação:

Copiador de Correspondência expedida pela 1ª Repartição do Governo Civil para o Ministério das Obras Públicas Comercio e Industria 1852-1859, 1859-1867 e 1868-1880

Planeamento e controlo das atividades:

Relatório de atividades. 1850-1859, 1860-1863, 1872

Representação do Governo na área do distrito:

Exposições: Projeto de concurso e exposições internacionais. 1867-1894

Tutela Administrativa:

Municípios: Receitas e Despesas:

Orçamentos da receita e despesa das Câmaras Municipais dos concelhos do distrito de Coimbra. Câmara de Coimbra. 1839-1864 e 1865-1928

Inspeção, Licenciamento, Fiscalização e Segurança:

Obras Públicas: Projectos:

Documentos relativos a obras municipais 1865-1920

Documentos relativos obras de melhoramentos rurais e urbanos do distrito 1850-1894

Documentos relativos a obras de obras públicas, projetos de construção e melhoramentos de estradas e caminhos do distrito 1862-1902

Constituição, Organização e Regulamentação, Alvarás e Diplomas:

Alvarás e Diplomas:

Registo de alvarás e diplomas expedidos 1835-1848, 1840-1850, 1845-1858-1859-1870, 1870-1881

Arquivo Professor Doutor Santiago Faria

- Coimbra. Pastas 1 a 15

- Fotos Coimbra.

2. Fontes impressas

ALVES, Francisco António. “Hydrologia”, *O Instituto*, 10 (1862): 231-234.

ASSOCIAÇÃO COMMERCIAL DE COIMBRA. *A Camara Municipal e as escadas de S. Thiago*. Coimbra: Typographia M. Reis Gomes, 1907.

BALBI, Adrien. *Essai statistique sur le Royaume de Portugal et d’Algarve, comparé aux autres États de l’Europe*, 2 tomos. Lisboa: edição fac-similada Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2004.

BAPTISTA, Manuel Dias. “Ensaio de uma descrição, física e económica de Coimbra, e seus arredores”, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas Conquistas (1789-1815)*, tomo I (1784): 252-298.

CABRAL, Estêvão. “Memória sobre os danos do Mondego no campo de Coimbra, e seu remédio”, *Memórias Económicas da Academia Real das Ciências de Lisboa, para o Adiantamento da Agricultura, das Artes, e da Indústria em Portugal, e suas conquistas (1789-1815)*, tomo I (1791): 141-165.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra*. Coimbra: Coimbra Editora, 1929.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *Código de Posturas da Câmara Municipal de Coimbra*. Coimbra: Coimbra Editora, Lda, 1926.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra*, Coimbra: Minerva Editora, 1910.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra*, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1893

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *Contractos com a Companhia de Illuminação a Gaz*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1902.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. *Novo Regimento de Policia para o Concelho de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1864.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, *Regulamento da Repartição de Obras da Câmara Municipal de Coimbra*. Coimbra: Casa Minerva, 1939.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA, *Regulamento para as obras e reparos dos caminhos, pontes, fontes, &c.do Concelho*. Coimbra: Imprensa de Trovão & Companhia, 1843.

CÂMARA MUNICIPAL DE COIMBRA. SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS. *Regulamento dos Serviços Municipalizados*. Coimbra: Coimbra Editora, 1929.

CAMPOS, J.C. Ayres de. *Catálogo dos objectos existentes no Museu de Archeologia do Instituto de Coimbra*. Coimbra: Imprensa Litteraria, 1877.

CASTEL-BRANCO, José Emílio. *Relatorio ácerca dos systemas modernos de canalisação empregados na Europa para esgoto das cidade*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1880.

CASTRO, Miguel Osório Cabral de. "Secção de archeologia. Relatório dos trabalhos da secção de archeologia do Instituto de Coimbra", *O Instituto*, nº 20 (1874-1875):94.

CLEMENTE, José dos Santos (coord.) *Documentos para a história das Cortes Gerais da Nação Portuguesa*, vol. II. Lisboa: Imprensa Nacional, 1883.

CID, José Sobral *Coimbra. Demographia e hygiene*. 2 volumes. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1902.

Código Administrativo Portuguez. Lisboa: Imprensa da Rua de S. Julião nº5, 1937.

COMPANHIA EDIFICADORA E INDUSTRIAL DE COIMBRA. *Relatório da Comissão Liquidatária da Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra*. Coimbra:[s.n], 1884.

CONSELHO DE ARTE E ARQUEOLOGIA. *O Conselho de Arte e Arqueologia em defesa do Parque de Santa Cruz*. Coimbra: Tipografia União, 1920.

COSTA, José Cecílio da, João da Costa Couraça e José António Ferro de Madureira Bessa. "Projecto de esgoto e saneamento da cidade de Coimbra", *Revista Das Obras Publicas e Minas*, nº 287 – 288, XXIV (1893): 18-47.

COSTA, José Cecílio da. "Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação", *O Instituto*, XXVIII (1880), 11-24, 63-70, 118 e 165.

DIRECÇÃO GERAL DE ESTATÍSTICA. REPUBLICA PORTUGUESA. *Censo da população de Portugal. 7º Recenseamento Geral da População*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1933. Disponível em:

http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=censos_historia_pt_1930

FIGUEIREDO, Joaquim Maria Monteiro. *Ao Público- A camara municipal de Coimbra e o ex-chefe da sua repartição de obras*. Coimbra: s/e, 1903.

GONÇALVES, António Augusto. *O Claustro de Cellas. Apello á Imprensa*. Coimbra: Tip. Operaria, 1891.

GOUVEIA, António Aires de. *A Reforma das Cadeias em Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1860.

GROËR, Étienne de. *Anteprojecto de Urbanização, de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1948.

HENRIQUES, Francisco da Fonseca. *Anchora Medicinal para conservar a vida com saúde*. Lisboa: Officina da Musica, 1721.

Observações sobre o actual estado do ensino das Artes em Portugal, a organização dos Museus e o serviço dos Monumentos Históricos e da Arqueologia. Lisboa : Imprensa Nacional, 1875.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATISTICA. *VII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940. nº1* , Lisboa: Imprensa Nacional, 1945.

JORGE, Ricardo. *Saneamento do Porto, relatório apresentado à Comissão Municipal de Saneamento*. Porto: Typ de António José da Silva Teixeira, 1888.

JORGE, Ricardo. *Higiene Social aplicada à nação Portuguesa. Conferencias feitas no Porto pelo Prof. Ricardo D'Almeida Jorge*. Porto: Civilização, 1885.

LEPIERRE, Charles. *Despedida (ao publico sensato de Coimbra)*. Coimbra: Typographia França Amado, 1911.

LEPIERRE, Charles. *Relatório sobre o emprego do coke nas machinas elevadoras de águas. Apresentado em sessão da Câmara Municipal de Coimbra de 29 de julho de 1905*. Typ. F. França Amado, 1905.

LEPIERRE, Charles. *Relatório sobre os serviços municipalizados do gaz. Apresentado em sessão da Câmara Municipal de Coimbra de 13 de julho de 1905*. Coimbra: Typ. F. França Amado, 1905.

LOUREIRO, Adolpho. "Esgoto e saneamento da cidade de Coimbra", *Revista das Obras Publicas e Minas*, XXIV, nº 281-282 (1893): 161-217.

LOUREIRO, Adolpho. "O projecto de abastecimento d'aguas de Coimbra", *O Instituto*, 27 (1880): 203-223.

LOUREIRO, Adolpho. "Estudos sobre o Districto de Coimbra." *Portugal Pittoresco*, volume I, (1879): 34-38, 51-57, 66-72, 100-105, 132-137, 154-157, 167-172.

LOUREIRO, Adolpho, "Memória sobre o Mondego e Barra da Figueira", *Revista das Obras Públicas e Minas*, V (1874), 335-356, 391-430, 435, 479 e 515.

LOUREIRO, José Pinto, org. *Anais do Município de Coimbra (1904-1919)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1952.

LOUREIRO, José Pinto, org. *Anais do Município de Coimbra (1890-1903)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1939.

LOUREIRO, José Pinto, org. *Anais do Município de Coimbra (1870-1889)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1937.

MATTA, José Caeiro da, *Habitações Populares, «Estudos económicos e financeiros»*, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1909.

MIRABEAU, Bernardo Serra, *Memoria Historica e Commemorativa da Faculdade de Medicina da Universidade de Coimbra nos cem annos decorridos desde a reforma da Universidade em 1772 até o presente*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1872.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA FAZENDA. DIRECÇÃO GERAL DA ESTATISTICA E DOS PRÓPRIOS NACIONAES. *Censo da População do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900*. Volume I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1905.

"Noticias Estatisticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal, e Ilhas do Oceano Atlantico", *Almanach Portuguez* (1826): 1-18.

- PEREIRA, António Manuel. *Relatorio da Camara Municipal de Coimbra com o Orçamento da receita e despesa do Municipio para o ano económico que hade principiar no 1º de julho de 1841 e finda no ultimo de junho de 1842*. Coimbra: Imprensa de Trovão e Comp.^a, 1841.
- PIMENTEL, Inacio Sousa Freire. "Relatorio sobre o estudo da rêde de esgotos da Capital", *Revista das Obras Publicas e Minas* (1924):110-117.
- Regulamento Provisional do Real Corpo de Engenheiros*. Lisboa: Imprensa Régia, 1812.
Disponível em: <http://purl.pt/6466>.
- Relação dos Estudantes Matriculados na Universidade de Coimbra no anno Lectivo de 1801 para 1802*. Coimbra: Real Imprensa da Universidade, 1802.
- RIBEIRO, José Silvestre, *Historia dos estabelecimentos scientificos litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da monarchia*, 18 vols. Lisboa : Academia Real das Sciências, 1881.
- RODRIGUES, Raimundo Venâncio. *Relatorio da Gerencia Municipal do Concelho de Coimbra nos dous biennios decorridos desde o dia 2 de janeiro de 1858 até 31 dezembro de 1861*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1862.
- SECÇÃO DE ARCHEOLOGIA, "Questionario e sua resposta", *O Instituto*, XXX (1883): 139, 188 e 189.
- SECCO, António Luiz de Sousa Henriques. *Relatorio da Gerencia da Camara Municipal de Coimbra desde 4 de Fevereiro de 1863 até 2 de Janeiro de 1864*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1864.
- SECCO, António Luiz de Sousa Henriques. *Memoria historico-chorographica dos diversos concelhos do districto administrativo de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1853.
- SILVA, Armando Carneiro da, org. *Anais do Município de Coimbra (1940-1959)*, Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1981.
- SILVA, Armando Carneiro da, org. *Anais do Município de Coimbra (1840-1869)*, Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1972-1973.
- SILVA, Armando Carneiro da. org. *Anais do Município de Coimbra (1920-1939)*, Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1971.

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1903*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1904.

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1902*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1903

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1901*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1902.

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1900*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1901.

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1899*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1900.

SILVA, Manuel Dias da. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1898 apresentadas á Camara Muncipal em sessão de 1 de Março de 1899*. Coimbra: Typographia França Amado, 1899.

.SIMÕES, António Augusto da Costa. *Reconstrucções e Novas Construções dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1898.

SIMÕES, António Augusto da Costa. "Abastecimento d' Aguas em Coimbra. Difficultades que retardaram o abastecimento d'aguas em Coimbra", *O Instituto*, 38, (1891): 341-349.

SIMÕES, António Augusto da Costa. *Construcções Hospitalares (noções geraes e projectos) com referência aos Hospitales da Universidade*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1890.

SIMÕES, António Augusto da Costa. *Os esgotos nas cidades e nos hospitaes (resumida apreciaçãodos principaes sistemas), com applicação aos hospitaes da Universidade*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1889.

SIMÕES, António Augusto da Costa. *As prepotências de Coimbra, no Conflito da Carne de Aveiro*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1885.

SIMÕES, António Augusto da Costa. *Noticia histórica dos hospitais da universidade de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1882.

- SIMÕES, António Augusto da Costa. *Hospitales da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1869.
- SIMÕES, António Augusto da Costa. *Relatórios de uma viagem scientifica*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1866.
- SIMÕES, António Augusto da Costa. *Relatorio da Gerencia Municipal de Coimbra, nos dois annos decorridos, desde o 1º de janeiro de 1856 até ao último de Dezembro de 1857*. Coimbra: Imprensa Conimbricense, 1858.
- SOBRAL CID. José Coimbra. *Demografia e Higiene*. 2º Volume, Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1902.
- SOUSA, João Chysostomo de Abreu e. "Progressos das sciencias e das artes com relação á engenharia civil nos fins do século XVIII". *Revista das Obras Publicas e Minas*. III (1872): 52-89.
- SOUZA, José Ferreira Marnoco e. *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1905*. Coimbra: Typographia França Amado, 1906.
- TELLES, Vicente Coelho de Seabra Silva. *Memoria sobre os prejuízos causados pelas sepulturas dos cadáveres nos templos e methodo de os prevenir*. Lisboa: Officina da Casa Litteraria do Arco do Cego, 1800.
- UNIVERSIDADE DE COIMBRA. *Estatutos da Universidade de Coimbra, compilados debaixo da immediata e suprema inspecção d'el-Rei D. José I pela Junta de Providencia Litteraria ... ultimamente roborados por sua magestade na sua Lei de 28 de Agosto deste presente anno*. 3 volumes. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1772. (Disponível em https://bdigital.sib.uc.pt/bg1/UCBG-R-44-3_3/UCBG-R-44-3_3_master/UCBG-R-44-5/UCBG-R-44-5_item1/index.html.)
- URBANO, Abel Augusto Dias. *Melhoramentos de Coimbra. I- Projecto de novos arruamentos da Cidade Baixa*. Coimbra: Comissão de Iniciativa de Turismo, 1928.
- VANDELLI, Domingos. "Memória sobre o encanamento do rio Mondego". *Memórias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, 3 (1791): 13-19.

VASCONCELOS, António de. “Os Colégios Universitários”, em *Escritos Vários*, 155-295. Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1987.

VASCONCELOS, António de. *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*, 2 volumes. Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra, 1930-35.

3. Periódicos

Almanach auxiliar para Coimbra: Typ. Auxiliar d'Escriptorio de Manuel Caetano da Silva, 1897-[1916?].

Almanak de Coimbra. Coimbra: Typ. de J. T. A. Pacheco, 1857-1858.

Almanach Portuguez. Lisboa: Impressão Regia, 1824-1825.

Archivo Pittoresco : semanario ilustrado . Lisboa : Typ. de Castro & Irmão, 1857-1868

Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra. Coimbra : H.U.C.,1921-1947

Collecção Official de Legislação Portugueza. [COLP]. Lisboa: Imprensa Nacional, 1836-1910. Disponível em:
<http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>

Collecção de Decretos e Regulamentos publicados durante o Governo da Regência do Reino estabelecida na Ilha Terceira, desde 15 de junho de 1829 até 28 de Fevereiro de 1832. Lisboa: Imprensa Nacional, 1836. Disponível em:
<http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>

Collecção de Leis e outros Documentos Officiaes publicados desde 15 de Agosto de 1834 até 31 de dezembro de 1835. Lisboa: Imprensa Nacional, 1836. Disponível em:
<http://legislacaoregia.parlamento.pt/Pesquisa/Default.aspx?ts=1>

Gazeta de Coimbra. Coimbra: J. R. A., 1911-1952. Disponível em:
<https://bdigital.sib.uc.pt/republica2/UCSIB-GHC-169/rosto.html>

Gazeta dos Caminhos de Ferro, dir. L. de Mendonça e Costa, Lisboa, 1901, 19

O Conimbricense resp. Joaquim Martins de Carvalho, Coimbra: Imprensa de E. Trovão, 1854-1908

O Despertar, propr. e adm. João Henriques. Coimbra : José Henriques

A Notícia, dir. adm. prop. Pereira de Brito, Porto: P Brito, 1934 ou Lisboa : E.R.Azevedo, 1933.

O Instituto, Jornal científico e litterario. 1853-1981. Disponível em:
<https://bdigital.sib.uc.pt/institutocoimbra/IndiceInstituto.htm>

Revista das Obras Públicas e Minas (ROPM)

4. Bibliografia

ACCIAIUOLI, Margarida. “Os Anos 40 em Portugal, o país, o regime e as artes “restauração” e “celebração”. 2 volumes. Tese de doutoramento. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1991.

ADRIANO, Paulo Jorge Antunes. “Penitenciária Central de Lisboa. A Casa do Silêncio e o despontar da arquitectura penitenciária em Portugal.” Tese de mestrado, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010.

AFONSO, José Ferrão. *A rua das Flores no Século XVI. Elementos para a História Urbana do Porto Quinhentista*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2000.

ALARCÃO, Jorge, *Coimbra - A montagem do Cenário Urbano*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2008.

ALARCÃO, Jorge. *O Fórum de Aeminiun: a busca do desenho original*. Coimbra: Instituto dos Museus e da Conservação. Museu Nacional de Machado de Castro, 2009.

ALARCÃO, Jorge de. *As Pontes de Coimbra que se afogaram no rio*. Coimbra: Ordem dos Engenheiro, 2012.

ALEGRIA, M^a Fernanda. *A Organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, Lisboa: Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, nº12, 1990.

ALMEIDA, Elisa Manuela Domingues. "Coimbra e o Rio Mondego". Em *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (org.) Santiago Faria, Coimbra, 93-106. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.

ALMEIDA, Joana Estorninho de. "A Cultura Burocrática Ministerial. Repartições, Empregados e Quotidiano das Secretarias de Estado na primeira metade do século XIX". Tese de doutoramento, Lisboa, Universidade de Lisboa, 2009.

ALMEIDA, Pedro Tavares de. "A Construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na "Regeneração" (1851-1890)". Tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1995.

ALMEIDA, Pedro Tavares de e Rui Branco coord. *Burocracia, Estado e Território. Portugal e Espanha (séculos XIX-XX)*. Lisboa: Livros Horizonte, 2007.

ALMEIDA, Sandra Maria Fonseca. "A Cidade Baixa, Evolução e caracterização do espaço urbano." Dissertação de licenciatura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 1997.

ALPHAND, Adolphe. *Les Promenades de Paris*. Vol. I-IV. Paris: Rothschild, 1867-1873.

ALVES, Alice Nogueira. "Ramalho Ortigão e o culto dos Monumentos Nacionais no século XIX." Tese de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

ALVES, Jorge Fernandes. "Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo" *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*, III Série, nº 11 (2010): 33-61.

ASSOCIAÇÃO DOS ANTIGOS ESTUDANTES DE COIMBRA. *A velha Alta Desaparecida: álbum comemorativo das bodas de prata da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra*. Coimbra: Almedina, 1985.

ARROYO, Mercedes e Ana Cardoso Matos. "La modernización de dos ciudades: las redes de gas de Barcelona y Lisboa (Siglos XIX y XX)", *Scripta Nova, revista*

eletronica de geografia e ciencias sociales, XIII, nº 296(6) (2009). Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-6.htm>

AYMONINO, Carlo. *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

BANDEIRA, Miguel Sopas de Melo. "O Espaço Urbano de Braga Obras Públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974)." Dissertação de Doutoramento, Braga, Universidade do Minho, 2001.

BARATA, Ana. *Lisboa 1860-1930: realidade, desejos e ficções*. Lisboa: Edições Colibri, IHA, 2010.

BASTO, Artur de Magalhães. *Memória histórica da Academia Politécnica do Porto*. Porto: Universidade do Porto, 1987.

BELGRAND, Eugène. *Les travaux souterrains de Paris*. Paris: Dunod, 1873-1877.

BENAVENTE, Luís "Biografia do Arquitecto Luís Benavente ao serviço da Nação". Em *Luís Benavente - arquitecto*, coord. José Manuel Fernandes, Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, 1997.

BENÉVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença, 1994.

BERNARDO, Maria Ana "Elites, acção pública e infra-estruturas: a construção da moderna rede de águas e esgotos em Évora (1890-1933)", *Ler História*, 46 (2004): 193-222.

BERNARDO, Maria Ana "A modernização das infraestruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890- 1933).", *A Cidade de Évora*, II Série, nº 5 (2001): 259-289.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima "A Revolução de Setembro de 1836: a lógica dos acontecimentos", *Análise Social*, III, nº71 (1982): 331-370.

BORGES, Nelson Correia. "O complexo Crúzio de Coimbra: uma proposta museológica." Dissertação de mestrado em museologia e património cultural. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 2000.

BRANCO, Rui Miguel. *O Mapa de Portugal. Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Livros Horizonte, 2003.

BRITES, Joana. *O Capital da Arquitetura. Estado Novo, Arquitetos e Caixa Geral de Depósito. 1929-1970*. Lisboa: Prosafeita, 2014.

BRITO, A. da Rocha Brito. "Uma carta topográfica de Coimbra em 1845". *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, VIII (1945), 134-149.

BURGUETE, Maria, Décio Martins e Carlos Fiolhais. "Evolução dos estudos Médicos em Coimbra no século XIX – contribuição das ciências físicas e químicas", 2009.

(Disponível em <http://hdl.handle.net/10316/12371>)

CABRAL, Manuel Villaverde. *O Desenvolvimento do Capitalismo e Portugal no século XIX*. Porto : Regra do Jogo, 1976.

CAETANO, António Alves. "Luz e sombras na vida de Lisboa em meados do século XIX: a fundação da Companhia Lisbonense de Iluminação a Gaz." Comunicação apresentada no XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica. Urbanismo e Infraestruturas Urbanas, Lisboa, Museu da Água da EPAL,1998.

CAETANO, Lucília de Jesus. "A zona industrial Loreto - Pedrulha na cidade de Coimbra." Tese de Licenciatura em Geografia. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra,1968.

CAETANO, Marcello. *Manuel de Direito Administrativo*, vol. 2 Coimbra: Almedina, 2007.

CALADO, Maria Marques. "A Cultura Arquitectónica em Portugal 1880-1920. Tradição e inovação." Dissertação de Doutoramento, Lisboa, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, 2003.

CALMEIRO, Margarida Relvão. "A Paisagem Urbana oitocentista. Embelezamento e política urbana na renovação da imagem de Coimbra", *CEM/ Cultura, Espaço & Memória*, «Paisagem», 4 (2013): 71- 90.

CAMPOS, Edmundo org. *Sociologia da Burocracia*, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1966.

CAPELA, José Viriato. "Administração local e municipal portuguesa do século XVIII às reformas liberais (Alguns tópicos da sua historiografia e nova

- História)". Em *Os municípios no Portugal Moderno. Dos forais manuelinos às reformas liberais*, 39-58. Lisboa: Edições Colibri e CIDEHUS-EU, 2005.
- CARDOSO, José Luís "A influencia de Adam Smith no pensamento económico português (1776-1811/1812)". Em *Contribuições para a história do pensamento económico em Portugal*, 5-110. Lisboa: D. Quixote, 1988.
- CARVALHO, F.A. Martins de. *Algumas Horas na minha Livraria*. Coimbra: Imprensa Académica, 1910.
- CARVALHO, F. A. Martins de. "Fontes e Chafarizes de Coimbra e suas Imediações", *Arquivo Coimbrão - Boletim da Biblioteca Municipal*. VI (1942):154-203.
- CARVALHO, J. Branquinho. "História do Bairro Operário Bispo Conde", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XVIII (1963): 139-170.
- CARVALHO, J. Branquinho. "Evolução de Coimbra", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XVI (1958): 340-348.
- CASCÃO, Rui. "Permanência e Mudança em duas Comunidades do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910". Dissertação de Doutoramento, Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1989.
- CASTRO, Armando de. *A Revolução Industrial em Portugal no Século XIX*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1971.
- CASTRO, Fábio. "Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição." Dissertação de mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012.
- CERDÁ, Ildefonso. *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona*, 3 vols. Barcelona: Instituto de Estudios Fiscales, 1968. (disponível em <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/teoria-general-de-la-urbanizacion/115>)
- CHOAY, Françoise. *A regra e o Modelo. Sobre a Teoria da Arquitectura e do Urbanismo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2007.
- CHOAY, Françoise. *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2000.

CHOAY, Françoise. *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 1997.

CHOAY, Françoise. *The modern city: planning in the 19th century*. New York, George Collins, 1969.

COELHO, Maria Helena da Cruz e Joaquim Romero Magalhães. *O Poder Concelhio: das Origens às Cortes Constituintes*. Coimbra: Centro de Estudos e Formação Autárquica, 2008.

COLLINS, George R. e Christiane C. Collins. *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

CONCEIÇÃO, Santos. "Santa Clara através dos séculos", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XI (1952): 179-189.

CORDEIRO, Bruno. "A iluminação pública em Lisboa e a problemática da história das técnicas". Tese de Mestrado, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 2006. (disponível em: <http://hdl.handle.net/10451/308>)

CORREIA, Fernando Alves. *Estudos de Direito do Urbanismo*. Coimbra: Almedina, 1997.

CORREIA, José Eduardo Horta. "Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina." Tese de doutoramento em História da Arte. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1984.

CORREIA, Vergílio e António Nogueira Gonçalves. *Inventário Artístico de Portugal – Cidade de Coimbra*. Lisboa: Academia Nacional de Belas Artes, 1947.

COSTA, Sandra Vaz. *O País a régua e esquadro. Urbanismo, arquitetura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. Lisboa: IST Press, 2012.

COSTA, Sandra Vaz. "A cidade Universitária de Coimbra: um projecto de modernização cultural: utopia e realidade". Tese mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998.

CURA, António Vieira "O costume como fonte de Direito em Portugal", *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*. LXXIV (1998): 241-271.

- CUSTÓDIO, Jorge. *“Renascença” Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, Durante a I República. Património da Nação*. 2 Volumes. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2011.
- CUSTÓDIO, Jorge, ed. *100 Anos de Património. Memória e Identidade. Portugal, 1910-1920*. Lisboa: IGESPAR, 2010.
- CUSTÓDIO, Jorge. "As infraestruturas: os canais de Lisboa". Em *Lisboa em Movimento. A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos*, org. Sociedade Lisboa 94, 93-137. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- DIAS, Pedro. *Memórias de Santa Cruz, Catálogo da exposição*, Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2003.
- DIAS, Pedro. *Coimbra, Arte e História: os monumentos, paisagem*. Porto: Porto Editora, 1983.
- DIOGO, Maria Paula. *A construção de uma Identidade Profissional. A Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*. Dissertação de Doutoramento. Lisboa: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, 1994.
- DUARTE, Maria de Lurdes Ferrete. *A área industrial de Souselas*. Tese de Licenciatura em Geografia, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1973.
- FALUDI, Andreas. *Planning Theory*. Oxford: Pergamon, 1973.
- FARIA, José Santiago "A Rua da Sofia e os estudos urbanísticos para a Baixa de Coimbra", *Monumentos*, nº 25 (2006): 130-137.
- FARIA, José Santiago, org. *Evolução do espaço físico de Coimbra*, Coimbra, Câmara Municipal de Coimbra, 2006
- FARIA, José Santiago. "Étienne de Gröer urbaniste à la Ville de Coimbra." Dissertação de doutoramento, Paris, Universidade de Sorbonne, 2000.
- FERNANDES, Mário Gonçalves. "Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864- 1926) ". Comunicação apresentada ao IV Simpósio Luso-

Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, 9 a 12 de Novembro, 2011.
Disponível em <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/114.pdf>.

FERNANDES, Mário Gonçalves. *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Povoia de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*, Porto: FAUP Publicações, 2005.

FERNANDES, Mário Gonçalves. *Viana do Castelo – a consolidação de uma cidade (1855-1926)*. Lisboa: Colibri, 1993.

FERNANDES, Paulo. *Elites e Finanças Municipais em Montemor-o-Novo do Antigo Regime À Regeneração (1816-1851)*. Montemor-o-Novo: Câmara Municipal de Montemor-o-Novo, 1999.

FERREIRA, Bruna Daniela Caleiro. “Arquitetura Industrial em Coimbra no século XX. A Zona Industrial da Pedrulha”. Dissertação de mestrado, Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012.

FERREIRA, Jorge Alves e José Caldeira. *Sant’Anna. Três séculos de Convento Um Século de Quartel*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.

FERREIRA, Vítor Matias. *A Cidade de Lisboa: de Capital do Império a Centro da Metrópole*. Lisboa: Publicações Dom Quixote, 1987.

FERREIRA, Vítor Matias. “A Lisboa do Império e o Portugal dos Pequeninos: estrutura fundiária e política urbana de Lisboa, anos de 1930-40”, *Análise Social*, vol. XIX, 77, 78, 79(1983): 693-735.

FIGUEIREDO, A. C. Borges de. *Coimbra antiga e moderna*. Lisboa: Livraria Ferreira, 1886.

FINO, Cândido da Graça Corrêa. *Collecção de Legislação de 1900 a 1902 relativa aos serviços do Ministério das Obras Publicas, X*, Lisboa: Imprensa Nacional, 1901.

FONSECA, Ângelo. “Relatório da Direcção”. *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra* (1934): 3-94.

FONSECA, Ângelo da. *Edifícios e Serviços Industriais*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1933.

FOUCAULT, Michel. *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 2005.

- FRANÇA, José-Augusto. *O Romantismo em Portugal: Estudo de Factos Socioculturais*. Lisboa: Livros Horizonte, 1999.
- FRANÇA, José-Augusto. *A arte em Portugal no século XIX*, 2 volumes. Lisboa: Bertrand, 1966.
- FRANÇA, Paula, Virgínia Mantas e José Gonçalves. "Planta topográfica da Cidade de Coimbra- 1932/1934. Contributo para a história da cartografia obtida por fotografia aérea." Comunicação apresentada ao IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, 9 a 12 de Novembro, 2011. Disponível em <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/106.pdf>.
- FRANCO, Matilde, org. *Riscos das Obras da Universidade de Coimbra*. Coimbra: Museu Nacional Machado de Castro, 1983.
- FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN. *Portugal 1900*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Sociedade, 2000.
- GAMBINI, Lígia Inês. *Teatro Sousa Bastos – As primeiras décadas de história*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1999.
- GARCIA, Carla Alexandra Soares. "A praça pública em Portugal no contexto do urbanismo oitocentista". Tese mestrado em Teoria da Arquitectura, Porto, Universidade Lusíada, 2000.
- GASPAR, Joana. "Planos de Coimbra: a sua influência na transformação da cidade." Dissertação de Mestrado, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2006.
- GASPAR, Jorge. *As Regiões Portuguesas*. Lisboa: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional Lisboa, 1993.
- GASPAR, Jorge. *A ocupação e a organização do território: análise retrospectiva e tendências evolutivas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987.
- GIRÃO, Aristides de Amorim. *Esboço de uma Carta Regional de Portugal*, 2ª Edição. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 1933.
- GIRÃO, Aristides de Amorim. *Viseu. Estudo de uma Aglomeração urbana*. Coimbra, Coimbra Editora, 1925.

GOMES, Margarida Reis. *A reconversão de antigos espaços industriais - estudo na área central de Coimbra*. Coimbra: Instituto de Estudos Geográficos da Universidade de Coimbra, 1995.

GOMES, Maria João. "Praia da Granja 1860-1950. Génese, Apogeu e Declínio de uma Estância recreativo-balnear". Tese de Mestrado, Porto: Universidade Lusíada, 1998.

GOMES, Marques. *Manuel Corrêa de Bastos Pina. Bispo de Coimbra, Conde d'Arganil*. Esboço Biographico, Aveiro: Minerva Central, 1897.

GONÇALVES, Fernando. *Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)*. Lisboa: ICT, Informação Científica Urbanismo, 1989.

GRAVAGNUOLO, Benedetto. *História del Urbanismo en Europa*. Madrid: Akal, D.L. 1998.

GRÖER, Etienne de. "Introdução ao Urbanismo", *Boletim da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização*, 1 (1945-1946): 17-86

GUEDES, Manuel Vaz. "1936- A central Termo eléctrica do Freixo." *Atas do 5º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Eletrotécnica da Ordem dos Engenheiros*. 65-72. Porto: Ordem Engenheiros, 2001.

GUERRA, Franklin. *Historia da Engenharia em Portugal*. Porto: Publindústria, 2010.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã : uma história intelectual do planeamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo : Editora Perspectiva, 2007.

HAROUEL, Jean-Louis. *L'Embellissement des villes*. Paris: Picard Editeur, 1993.

HAUPT, Albrecht. *A arquitectura do Renascimento em Portugal*, Lisboa: Editorial Presença, 1986.

HAUSSMANN, Georges-Eugène. *Mémoires du baron Haussmann*, 3 vols. Paris: Victor-Havard, 1890 e 1893.

HEITOR, Teresa (coord.). *Liceus Escolas Técnicas e Secundárias*. Lisboa: Parque Escolar, EPE, 2010.

- HENRIQUES, Margarida Maria Duarte. *Indústria de cerâmica de construção em Taveiro*. Tese de Licenciatura em Geografia, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1968.
- HESPANHA, António Manuel. *As vésperas de Leviathan. Instituições e poder político em Portugal – século XVIII*. Coimbra: Livraria Almedina, 1994.
- HUGHES, Thomas. *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. London: Johns Hopkins University Press, 1983.
- JOHNSTON, Norman. *Forms of constraint. A history of prison architecture*. Illinois: University of Illinois Press, 2000.
- JUSTINO, David. *A formação do espaço económico nacional*. 2 Volumes. Lisboa: Veja, 1989.
- LAFUENTE, Antonio e Tiago Saraiva, "The Urban Scale of Science and the Enlargement of Madrid", *Social Studies of Science*, 34 (2004): 531-569.
- LAINS, Pedro. *A Economia Portuguesa no século XIX. Crescimento Económico e Comercio Externo 1851-1913*. Lisboa: IN-CM, 1995.
- LAUGIER, Marc-Antoine. *Ensayo sobre la Arquitectura*. Ed. de Lilia Maure Rubio. Madrid : Ediciones Akal, 1999.
- LEAL, Ernesto Castr. "A Ideia Federal no Republicanismo Português (1910-1926)". *Revista de História das Ideias*, 27 (2006): 251-291.
- LEAL, Joana Cunha. "A sanitização do imaginário urbano e a cidade de Lisboa no 2º quartel do século XIX". Em *Arte & Poder*, ed. Margarida Acciaiuoli, Joana Cunha Leal e Maria Helena Maia, 119 - 135. Lisboa: Instituto de História da Arte, 2008.
- LEMOS, José Maria. *Fontes e Chafarizes de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal, 2004.
- LISBOA 94. *Lisboa em Movimento: 1850-1920*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.
- LISBOA, Maria Helena. *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico : 1836-1910*. Lisboa : Colibri : IHA - Estudos de Arte Contemporânea, 2007.

LISBOA, Maria Helena *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Architectura (1850-1930)*. Lisboa: Livros Horizonte, Lda, 2002.

LOBO, Manuel Costa. "Dr. Luís da Costa e Almeida (Palavras proferidas no funeral deste ilustre professor), *O Instituto*, nº 66 (1919): 66-69.

LOBO, Manuel Costa. "O Plano de Urbanização de Coimbra, 1970 e a Região Plano Centro". *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXVI (1972-1973): 313-338.

LOBO, Margarida Sousa. *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto: DGOTDU.FAUP Publicações, 1995.

LOBO, Rui. *Os Colégios de Jesus, das Artes e de S. Jerónimo. Evolução e transformação no espaço urbano*. Coimbra: Edarq, 1999.

LOBO, Susana. "Arquitectura e turismo: planos e projectos. As cenografias do lazer na costa portuguesa. Da 1.ª República à Democracia" Tese de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013. (Disponível em: <http://hdl.handle.net/10316/23799>)

LOUREIRO, José Pinto. "Coimbra no século XIX", *Separata do Arquivo Coimbrão. Biblioteca Municipal de Coimbra*, XXIII (1967).

LOUREIRO, José Pinto. *Coimbra no Passado*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1965.

LOUREIRO, José Pinto. *Toponímia de Coimbra*. 2 volumes. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 1960-1964.

LOUREIRO, José Pinto, "Antigas Dependências do Mosteiro de Santa Cruz. Petição e Fundamentos", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XV, (1957): 273-329.

LOUREIRO José Pinto, (org). *Índice Ideográfico de "O Coninbricense"*, Supl. de: "Boletim da Biblioteca da Universidade", vol. 21 (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1953).

OLIVEIRA, Alberto Sá de. "Lourenço de Almeida Azevedo. Administrador Municipal", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*. VIII (1945), 1-26.

- MACEDO, Marta Coelho de. *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2012.
- MACEDO, Marta Coelho de. "A Conquista do terceiro espaço – uma abordagem ao ensanche oitocentista de Coimbra", *Monumentos*, nº 25 (2006): 122-129.
- MACEDO, Marta Coelho de. "Coimbra na segunda metade de XIX, a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade". Em *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 43- 57. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.
- MACHADO, Bernardino. *A Universidade e a Nação*. Coimbra: M. Reis Gomes, 1904.
- MACHADO, Fernando Falcão "A Escola Livre das Artes do Desenho", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXVII-XVIII (1980): 537-547.
- MADAHIL, António G. R. "Algumas considerações a propósito de gravuras e litografias de Coimbra", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XI (1952): 232-258.
- MAGALHÃES, Raquel F. Romero. "A urbanização da Quinta de Santa Cruz: uma Nova Cidade no Flanco de uma Velha Cidade, *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXXV (2002): 388-438.
- MAIA, Maria Helena. *Património e Restauro em Portugal (1825-1880)*. Lisboa: Edições Colibri e IHA-Estudos de Arte Contemporânea, 2007.
- MANGORRINHA, Jorge. "A Cidade Termal: Ordenamento do Território e Turismo." Dissertação de doutoramento: Lisboa, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, 2009.
- MANIQUE, António Pedro. *Mouzinho da Silveira: liberalismo e administração pública*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989.
- MANIQUE, António Pedro. "Liberalismo e Finanças Municipais. Da extinção das sisas à Proliferação dos Tributos Concelhios", *Penélope, Fazer e Desfazer História*, nº 43 (1989): 24.
- MARADO, Catarina Almeida. "Do sagrado ao profano: o processo de atribuição de um uso às antigas casas regulares do Algarve", *Promontoria*, 7/8 (2010): 289-307.

MARADO, Catarina Almeida. “O “destino” dos antigos espaços conventuais da cidade”, *Monumentos*, 24 (2004): 32-41.

MARGARIDO, Ana Paula. “A morfologia Urbana da “Alta” de Coimbra – ensaio sobre o traçado da malha e sua evolução”, *Cadernos de Geografia*, nº 6 (1987): 43-69.

MARQUES, A. H. Oliveira e Joel Serrão dir. *Nova História de Portugal. Portugal e a Regeneração (1851-1900)*, X. Lisboa: Editorial Presença, 2004.

MARQUES, A. H. Oliveira e Joel Serrão dir. *Nova História de Portugal. Portugal e a instauração do Liberalismo (1851-1900)*, IX. Lisboa: Editorial Presença, 2002.

MARQUES, A. H. Oliveira e Joel Serrão dir. *Nova História de Portugal. Da Monarquia para a República*, XI. Lisboa: Editorial Presença, 1991.

MARTINHO, António Manuel Matoso. “Professores estrangeiros ao serviço da Escola Industrial Brotero (1888-1911), *Revista Educação e Tecnologia*, Revista do Instituto Politécnico da Guarda, nº20 (1997): 23-109. (Disponível em: [http://bdigital.ipg.pt/dspace/bitstream/10314/890/1/revista%20N%C2%BA20%20-%20Martinho%20\(1997\).pdf](http://bdigital.ipg.pt/dspace/bitstream/10314/890/1/revista%20N%C2%BA20%20-%20Martinho%20(1997).pdf))

MARTINHO, António Matoso. “A Escola Avelar Brotero (1884-1974). Contributo para a história do ensino técnico profissional”. Dissertação de doutoramento, Coimbra: Universidade de Coimbra, 1993.

MARTINS, Ana Cristina. *Possidónio da Silva e o elogio da memória, 1806-1896 : um percurso na arqueologia de oitocentos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses, 2003.

MARTINS, Alfredo Fernandes “ Esta Coimbra-alguns apontamentos para uma palestra”, *Cadernos de Geografia*, nº1 (1983): 35-78.

MARTINS, Alfredo Fernandes. *O esforço do homem na bacia do Mondego: ensaio geográfico*. Coimbra: Tip. Bizarro, 1940.

MARTINS, Carlos. “O programa de obras públicas para o território de Portugal Continental, 1789-1809: intenção política e razão técnica : o porto do Douro e a cidade do Porto.” 2 Volumes. Dissertação de doutoramento. Coimbra:

- Universidade de Coimbra, 2014. (Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/25713>)
- MATA, Maria Eugénia. *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*, Working papers nº 186. Lisboa: Universidade Nova, Faculdade de Economia, 1992.
- MATOS, Ana Cardoso “Urban Gas and Electricity Networks in Portugal: Competition and Collaboration (1850–1926)”, *Quaderns D’Història de L’Enginyeria*, XII (2011): 117-138.
- MATOS, Ana Cardoso de, et al. *A electricidade em Portugal. Dos primórdios até à 2ª Guerra Mundial*. Lisboa: EDP, 2004.
- MATOS, Ana Cardoso e Maria Luísa dos Santos. “Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX)” . *Geo Crítica / Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. VIII, nº 167 (15 junho 2004). (disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>)
- MATOS, Ana Cardoso de, Fátima Mendes e Fernando Faria. *Porto e a eletricidade*. Porto : EDP/Museu de Electricidade, 2003.
- MATOS, Artur Teodoro de. *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.
- MATOS, Fátima Loureiro de. “Os bairros sociais no espaço urbano do Porto:1901-1956.” *Análise Social*, XXIX, nº127 (1994): 677-695.
- MATOS, Mário Antunes. “Os transportes Urbanos de Tracção Eléctrica em Coimbra. Breve nota sobre a sua evolução e desenvolvimento”. *Cadernos de Geografia*, nº 5 (1986): 197-207.
- MATTOSO, José. *A identidade Nacional*. Lisboa: Gradiva, 2003.
- MATTOSO, José dir. *Historia de Portugal, o Liberalismo*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.
- MATTOSO, José dir. *História de Portugal, a Segunda Fundação (1890-1926)*. Lisboa: Editorial Estampa, 1994.

MENDES, José Amado. *História do Abastecimento de Água a Coimbra. 1889-1926*. Volume I. Coimbra: Águas de Coimbra e Museu da Água de Coimbra, 2007.

MENDES, J. Amado. "A central Térmica dos HUC (edifício das Caldeiras): Monumento Industrial a preservar e reutilizar." *Revista Portuguesa de História*, XXV (1990): 204-233.

MENDES, José Amado. *A Área Económica de Coimbra. Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro, 1984.

MENDES, José Amado. "Exposições Industriais em Coimbra na segunda metade do século XIX". *O Instituto*, 139 (1979): 35-55.

MESQUITA, Maria Alexandra C. Gonçalves Dá. "Análise tipológica de processos de obra rodoviária 1852-1920: um estudo de caso". Tese de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009.

MESTRE, Margarida, "Evolução Urbana e Urbanística da cidade da Covilhã". Tese de Licenciatura em Arquitetura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2006.

MÓNICA, Maria Filomena (coord.), *Dicionário Biográfico Parlamentar 1834-1910*, vol.I. Lisboa: Assembleia da República, 2005.

MONIZ, Gonçalo Canto. *Arquitectura e instrução. O projecto moderno do liceu. 1836-1936*. Coimbra: e|d|arq Editorial, 2007.

MONTEIRO, Cláudio. *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*. Lisboa: AAPDL , 2010.

MONTEIRO, Cláudio. "Escrever direito por linhas rectas". Em *Lisboa O Plano da Baixa Hoje*, (org.) Walter Rossa e Ana Tostões, 83-125. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2008.

MOURA, Fernando. "José Diogo Mascarenhas Neto. O Homem da Mudança", *Códice*, nº 2 (2005): 20-33.

NEVES, Emanuel Maranha "Infraestruturas em Portugal no século XX". Em *Monumentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX*, (coord.)

- Manuel Heitor, José Maria Brito e Maria Fernanda Rollo, volume I, 409-432. Lisboa Publicações Dom Quixote.
- NONNELL, Anni Günther. *Porto, 1763/1853. A Construção da cidade entre despotismo e liberalismo*. Porto: FAUP Publicações, 2002.
- NUNES, Sandra Ferreira de Carvalho. "A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909)". Tese de mestrado em História Contemporânea. Porto: Universidade do Porto, 1998.
- OLIVEIRA, Alberto Sá de. "Lourenço de Almeida Azevedo. Administrador Municipal", *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*. VIII (1945), 1-26.
- OLIVEIRA, Cesar. "A República e os municípios". Em *História dos Municípios e do Poder Local (dos finais da idade média à União Europeia)*, coord. Cesar Oliveira, 243-285. Lisboa: Círculo de Leitores e Autores, 1996.
- OLIVEIRA, José Maria de. *Leça da Palmeira: lazer e revolução urbana litoral : entre finais do século XIX e meados de XX*. Tese mestrado em Geografia, Porto, Universidade do Porto, 1997.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de. *O espaço Urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos, 1973.
- OLIVEIRA, Vítor. *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX*. Porto: U. Porto Editorial, 2013.
- ORTIGÃO, Ramalho. *O culto da arte em Portugal*. Lisboa: A.M. Pereira, 1896.
- PASCOAL, Ana Mehnert. *A cidade do saber: o património artístico integrado nos edifícios de Pardal Monteiro para a Cidade Universitária de Lisboa (1934-1961)*. Lisboa : Universidade de Lisboa, 2012.
- PEDROSA, Patrícia Santos. *Cidade Universitária de Lisboa (1911-1950) : génese de uma difícil territorialização*. Lisboa: edições Colibri, IHA, 2009.
- PENHA, Maria Raquel. "Coimbra: caminhos de uma cidade. Evolução morfológica da cidade do Mondego". Prova Final de licenciatura em Arquitetura, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2005.

- PEDREIRINHA, José Manuel. *Dicionário dos arquitetos no activo em Portugal do século I à actualidade*. Porto: Edições Afrontamento, 1994.
- PEREIRA, Hugo Silveira. "A politica Ferroviária Nacional (1845-1899)". Tese de doutoramento, Porto, Universidade de Letras da Universidade do Porto, 2012.
- PEREIRA, Hugo Silveira. "Caminho de ferro da Beira (1845-1893)", *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 11 (2011): 274-296.
- PEREIRA, Hugo Silveira. "Caminhos-de-ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)" Tese de mestrado, Porto, Universidade de Letras da Universidade do Porto, 2008.
- PEREIRA, Isabel Maria da Encarnação Fontão. "A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926". Tese de Mestrado em Geografia, Porto: Faculdade de Letras do Porto, 2007.
- PEREIRA, Margarida. "O processo de decisão na Política Urbana. O exemplo da Costa do Sol". Tese de doutoramento, Lisboa, Universidade Nova, 1994.
- PEREIRA, Miriam Halpern. *Mouzinho da Silveira: pensamento e acção política*. Alfragide: Texto Editores, 2009.
- PESSOA, Alberto. "Hospitais de Coimbra", *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Vol. II, (1831): 1-34.
- PICCINATO, Giorgio. *La construcción de la urbanística : Alemania 1871-1914*. Barcelona: Oikos-Tau, 1993.
- PICON, Antoine e Marc Desportes. *De l'espace au territoire: L'aménagement en France, XVI^e- XX^e siècles*. Paris: Press de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1997.
- PICON, Antoine, *Architectes et Ingénieurs au Siècle des Lumières*. Marseille Edition Parenthèses, 1988.
- PINKNEY, David H. *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*. Princeton: Princeton University Press, 1958.

- PINKNEY, David H. "Money and politics in the rebuilding of Paris, 1860–70.", *Journal of Economic History*, 17 (1957).
- PINKNEY, David H. "Napoleon III's transformation of Paris: the origins and development of the idea". *Journal of Modern History*, 27 (1955).
- PINHEIRO, Magda. *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008
- PINHEIRO, Magda. "Lisboa e a rede ferro-viária portuguesa: os caminhos-de-ferro da capital", *Ler História*, nº 26 (1994): 77-91.
- PINHEIRO, Magda. *Luis da Silva Mouzinho de Albuquerque. Um Intelectual na Revolução*. Lisboa: Editora Quetzal, 1992.
- PINTO, Aires Ferreira. *O município Português (séculos XIX e XX)*. Coimbra: CEFA, 1996.
- PINTO, Luís Leite. *Subsídios para a História do Abastecimento de Água da cidade de Lisboa*, Lisboa: Imprensa Nacional. Casa da Moeda, 1972.
- PINTO, Sandra. "As Interacções no Sistema das Operações Urbanísticas nos Espaços Urbanos Portugueses até Meados de Oitocentos." Tese de Doutoramento em Arquitetura. Coimbra: Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2012.
- PROVIDÊNCIA, João Paulo. *A Cabana do Higienista*. Coimbra: Edarq, 2000.
- QUEIRÓS, António Francisco e RUGG, Julie. "The development of cemeteries in Portugal c.1755-c.1870", *Mortality: Promoting the interdisciplinary study of death and dying*, 8, nº2 (2008): 113.128. (Disponível em <http://dx.doi.org/10.1080/1357627031000087370>)
- QUEIROZ, José Francisco Ferreira. "Os Cemitérios do Porto e a Arte Funerária Oitocentista em Portugal". Tese de Doutoramento, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2002.
- QUINTAS, Maria da Conceição. *Setúbal, Economia, sociedade e cultura operária. 1880-1930*. Lisboa: Livros Horizonte, 1998.

RAGON, Michel. *Histoire de l'architecture et l'Urbanisme Modernes: Tome 1. Idéologies et pionniers 1800-1910*. Paris: Casterman, 1986.

RAMIRES, Alexandre. *Passado ao Espelho*. Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra, 2006.

RAMOS, Paulo Oliveira. *O projecto de Louis-Charles Mary para distribuição de água na cidade de Lisboa, 1856*. Lisboa: EPAL, 2011.

RAVARA, António. "O Crescimento de Lisboa e do Porto na segunda metade do século XIX e nos princípios do século XX", *CLIO-Revista do Centro de História da Universidade de Lisboa*, IV (1982): 79-93.

REIS, Jaime. *O atraso económico português: estudos sobre a economia portuguesa na segunda metade do século XIX (1850-1930)*. Lisboa: Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993.

RIBEIRO, Ana Isabel. *Arquitectos Portugueses: 90 anos de vida associativa. 1863-1953*. Porto: FAUP Publicações, 2002.

RIBEIRO, Orlando. *A Evolução Agrária no Portugal Mediterraneo. Notícia e comentário de uma obra de Albert Silbert*. Lisboa: Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1970.

RIGUEIRO, Fernando Simões. "Quinta de Santa Cruz, no final do século XIX". Prova final de licenciatura, Coimbra, Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra, 1998.

RODRIGUES, Maria João. "Tradição, transição e mudança: a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista". *Boletim Cultural da Assembleia Distrital de Lisboa*, 84 (1979): 3-97.

RODRIGUES, Maria de Lurdes. *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*. Oeiras: Celta, 1999.

RODRIGUES, Paulo Simões. "O valor e o significado dos monumentos nacionais no Portugal de oitocentos." Tese de mestrado, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, 1998.

- ROQUE, João Lourenço. "Coimbra no século XIX, Urbanística e sociabilidade". Em *Homenagem da Misericórdia de Coimbra a Armando Carneiro da Silva (1912-1992)*, coord. Maria José Azevedo Santos, 23-90. Viseu: Palimage, 2003.
- ROQUE, João Lourenço. "Epidemias no distrito de Coimbra no século XIX (1830-1870)", *Revista Portuguesa de História*, XXXIV(2000): 1-152.
- ROQUE, João Lourenço. "Coimbra de meados do século XIX ao início do século XX, imagem de sociabilidade urbana". *Revista História das Ideias*, XII (1990)
- ROQUE, João Lourenço. *Classes populares no distrito de Coimbra no século XIX : 1830-1870: contributo para o seu estudo*, Dissertação de Doutoramento em História, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1982.
- ROSAS, Lúcia Maria Cardoso "Monumentos Pátrios. A Arquitectura Religiosa Medieval: Património e Restauro (1835-1928)", 2 volumes. Dissertação de Doutoramento, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1995.
- ROSENDO, Maria de Lourdes Gomes Rodrigues. *Evolução urbana. Bairro de Montes Claros em Coimbra*. Tese de Licenciatura em Geografia. Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1971.
- ROSMANINHO, Nuno. *O Poder da Arte. O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2006.
- ROSMANINHO, Nuno. "Coimbra no Estado Novo", *Evolução do espaço físico de Coimbra*. " Em *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 65- 91. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.
- ROSMANINHO, Nuno. *O Principio de uma "revolução urbanística" no Estado Novo. Os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)*. Coimbra: Minerva, 1996.
- ROSSA, Walter. "Urbanismo e Poder na Fundação de Portugal: a reforma de Coimbra com a instalação de Afonso Henriques." Em *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*. (org) Maria do Carmo Ribeiro e Arnaldo Sousa Melo, 127-143. Braga: CITCEM, 2012.

ROSSA, Walter. "Ensaio sobre a itinerância da capitalidade em Portugal." Em *Cortes, cidades, memórias: trânsitos e transformações na modernidade*, (org.) Libby Douglas Cole, 10-23. Belo Horizonte: Centro de Estudos Mineiros, 2010.

ROSSA, Walter e Luísa Trindade. "Questões e antecedentes da "cidade Portuguesa": o conhecimento sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica", *Murphy. Revista de História e teoria da Arquitectura e do Urbanismo*, nº01 (2006): 79.

ROSSA, Walter. "O Espaço de Coimbra da instalação da urbanidade ao fim do antigo regime". Em *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria, 17-42. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.

ROSSA, Walter. *A urbe e o traço*, Coimbra: Almedina2002.

ROSSA, Walter. "Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade." Dissertação de Doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2001..

ROTH, Guenther e Claus Wittich ed. *Economic and Society, an outline of interpretive sociology*, volume II. Berkeley: University of California Press, 1978.

RUSKIN, John. *The seven lamps of architecture*. New York: Dover Publications, 1989.

SÁ, Vítor de. *A Revolução de Setembro de 1836*, Lisboa: Dom Quixote, 1969.

SALGUEIRO, Teresa Barata. *A cidade em Portugal: uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SANTOS, José António, *Regionalização. Processo Histórico, Espaço e Sociedade*. Lisboa: Livros Horizonte, 1985.

SANTOS, Lusitano dos. *Planos de Urbanização para a Cidade de Coimbra*. Coimbra: Museu Machado de Castro Programa "Coimbra Antiga e a vivificação dos Centros Históricos", 1983.

SARAIVA, Tiago, *Ciencia y Ciudad. Madrid y Lisboa (1851-1900)*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, 2005.

- SEABRA, Maria Judite de. "O Liceu Central de Coimbra e a Igreja de S. Bento", *Munda, Revista do Grupo de Arqueologia e Arte do Centro*, nº 47 (2004):67-77.
- SERVIÇOS MUNICIPALIZADOS DE ÁGUAS E SANEAMENTO DO PORTO, *Inquérito sobre Abastecimentos de água nos Municípios do País*. Porto: Imprensa Nacional, 1934.
- SICA, Paolo. *História del urbanismo: el siglo XIX*, 2 volumes, Madrid: Instituto de Estudios de Administracion Local, 1981.
- SILVA, Ana Nogueira da. *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa, 1998.
- SILVA, Álvaro Ferreira da e Ana Cardoso de Matos. "The Networked City: Managing Power and Water Utilities in Portugal, 1850s-1920s", *Business and Economic History on-Line*, 2 (2004). (Disponível em:
<http://www.thebhc.org/publications/BEHonline/2004/daSilvaMatos.pdf>)
- SILVA, Álvaro Ferreira da e Ana Cardoso de Matos. "Urbanismo e modernização das cidades: o "embellezamento" como ideal. Lisboa, 1858-1891". *Geocrítica/Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, 30, nº 69 (2000). (disponível em:
<http://www.ub.es/geocrit/sn-69.htm>)
- SILVA, Armando Carneiro da. "Notas para a história da zona envolvente do Mosteiro de Santa Cruz" *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXXI/XXXII (1988-1989): 1-36.
- SILVA, Armando Carneiro da. "Evolução Populacional Coimbrã", *Arquivo Coimbrão - Boletim da Biblioteca Municipal*. XXIII (1968): 193-306.
- SILVA, Carlos Nunes. "Mercado e políticas públicas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século XX". *Análise Social*, XXIX, nº127 (1994): 655-575.
- SILVA, Raquel Henriques da. "Lisboa romântica. Urbanismo e arquitectura, 1777-1874". Dissertação de doutoramento, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1997.

SILVA, Raquel Henriques da. (ed.). *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1989.

SILVA, Raquel Henriques da. “As avenidas novas de Lisboa 1900-1930”. Dissertação de Mestrado, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1986

SILVA, Ricardo Jerónimo de Azevedo e. “Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto”. Tese de doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2013.

SILVEIRA, Luís Nuno Espinha. *Território e Poder. Nas origens do Estado Contemporâneo em Portugal*. Cascais: Patrimonia,1997.

SIMÕES, Augusto Filipe. *Escreptos diversos de Augusto Filipe Simões, colligidos por ordem da Secção de Archeologia do Instituto de Coimbra*. Coimbra : Imprensa da Universidade, 1888.

SIMÕES, Augusto Filipe. *Relíquias da Arquitectura Romano-Bysantina em Portugal e Particularmente em Coimbra*. Lisboa: Typographia Portuguesa, 1870.

SIMÕES, Idílio Mariz. *Pioneiros da eletricidade em Portugal e outros estudos*. Lisboa: Gabinete de Comunicação da EDP, 1997.

SITTE, Camillo. *L'art de bâtir les villes : l'urbanisme selon ses fondements artistiques*. Paris : Editions du Seuil, 1996.

SOARES, Sérgio Cunha. *O Município de Coimbra da Restauração ao Pombalismo*, vol. 1, 2 e 3, Coimbra: Centro de História da Sociedade e da Cultura, 2001-2004.

SOBRAL, José Manuel. “A formação das nações e o nacionalismo: os paradigmas explicativos e o caso português”, *Análise Social*, XXXVII, nº 165 (2003):1093-1126.

SOLÁ-MORALES, Manuel de., Miguel Domingo Clota e José Luis Gómez Ordóñez. *Los ensanches.(I) El Ensanche de Barcelona*. Laboratori d'Urbanisme. nº 19. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, 1976.

SORIA Y PUIG, Arturo. *Hacia una teoría general de la urbanización, Introducción a la obra teórica de Ildefonso Cerdá (1815-76)*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1979.

- SOUSA, Fernando Pereira de "A População Portuguesa nos inícios do século XIX".
Dissertação de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea,
Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1979.
- SUMMERSON, John. *Georgian London*. London: Pleiades Books, 1945.
- SUTCLIFFE, Anthony (ed.). *The Rise of Modern Urban Planning, 1800–1914*. London:
Mansell, 1980.
- SUTCLIFFE, Anthony. *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States
and France, 1780–1914*. Oxford : Basil Blackwell, 1981.
- TARR, Joel "The City and Technology. Em *A companion to American Technology*,
Carroll Pursell, ed. Oxford: Blackweel Publishing, 2008.
- TEIXEIRA, Manuel C. ", "O estado da arte da investigação urbana em Portugal. A
investigação dos núcleos urbanos de língua portuguesa no mundo",
(disponível em: <http://revistas.ceurban.com/numero8/artigos/manuelcteixeira.htm>,
consultado a 20.06.2014)
- TEIXEIRA, Manuel C. *Habitação Popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*. Lisboa:
Fundação Calouste Gulbenkian, 1996.
- TORGAL, Luís Reis. "A Instrução Pública", Em *História de Portugal. O Liberalismo
(1807-1890)*, dir. José Mattoso, vol.5,609-652. Lisboa: Editorial Estampa,1993.
- TORGAL, Luís Reis e VARGUES, Isabel Nobre. *A Revolução de 1820 e a Instrução
Pública*, Porto: Paisagem, 1984.
- TORGAL, Luís Reis e VARGUES, Isabel Nobre. "Vintismo e instrução Pública:
imobilismo, reformismo e revolução", *Biblos*, 59 (1983): 433-441.
- TREMOCEIRO, Paulo e Teresa Revés Jorge, *Secretaria de Estado dos Negócios do Reino:
Ministério do Reino: Inventário*. Lisboa: ANTT,1995.
- TORRES, João Manuel Agria. "Georeferenciação: base para o conhecimento do
território". Em *Evolução do espaço físico de Coimbra*, (eds.) José Santiago Faria,
107- 152. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra, 2006.
- TRIGUEIROS, Conceição. "Da prisão à cidade punitiva: utopia e realidade."
Dissertação de doutoramento, Lisboa , Universidade Técnica de Lisboa, 2000.

TRINDADE, Luísa. "Urbanismo na construção de Portugal." Dissertação de Doutoramento, Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009.

TRINDADE, Luísa. *A casa corrente em Coimbra: dos finais da Idade Média aos inícios da Época Moderna*. Lisboa: Câmara Municipal, 2002.

VAZ, Maria João. "Ideais Penais e Pisões no Portugal Oitocentista." Comunicação apresentada no IV Congresso Português Sociologia, Passados Recentes e Futuros Próximos, Coimbra, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, 2000.

VIDIGAL, Luís. *Cidadania e Caciquismo e Poder, Portugal 1890-1916*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988.

VIEIRA, António Lopes. *Os transportes Públicos de Lisboa entre 1830-1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1982.

VIEIRA, Paula André. "Os Cemitérios de Lisboa no século XIX. Pensar e construir o novo palco da memória." Dissertação de Mestrado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1999.

VITERBO, Sousa. *Diccionario histórico e documental dos architectos, engenheiros e constructores portuguezes ou ao serviço de Portugal, II*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1904.

