

URBANISMO ANTES DOS PLANOS :

Coimbra 1834-1934

Margarida Relvão Calmeiro



CÂMARA MUNICIPAL
DE
COIMBRA

MONDEGO

URBANISMO ANTES DOS PLANOS :

Coimbra 1834-1934

Margarida Relvão Calmeiro



CÂMARA MUNICIPAL
COIMBRA



FICHA TÉCNICA

TÍTULO	Urbanismo antes dos <i>Planos</i> : Coimbra 1834-1934
AUTOR	Margarida Relvão Calmeiro
REVISÃO	Mariana Matias
EDIÇÃO	Câmara Municipal de Coimbra
IMPRESSÃO	DallDesign. Unipessoal, Lda
TIRAGEM	1000 exemplares
DATA	Outubro 2021
ISBN	978-989-8039-48-4
DEPÓSITO LEGAL	489944/21

URBANISMO ANTES DOS *PLANOS* :

Coimbra 1834-1934

Margarida Relvão Calmeiro

ÍNDICE

MENSAGEM DE ABERTURA	5
PREFÁCIO	7
NOTA PRÉVIA	11
INTRODUÇÃO	15
PARTE I	
ORDENAR, PLANEAR E REGULAR O TERRITÓRIO E A CIDADE	23
1. Organismos e agentes para a intervenção no território e na cidade	25
1.1. Obras Públicas: institucionalização e enquadramento das políticas de fomento do país	27
1.2. Administração municipal. Poder e capacidade técnica para a gestão urbanística	40
1.3. Formação técnica para as Obras Públicas	51
2. Enquadramento legal: das Posturas aos Planos de Urbanização	63
PARTE II	
COIMBRA, ENTRE DESÍGNIOS E CONCRETIZAÇÕES: A APRENDIZAGEM DO PLANEAMENTO	75
3. Coimbra no início do século XIX	77
3.1. O sítio de Coimbra: entre o Mondego e as cercas conventuais	78
3.2. De primeira cidade do reino a terceira cidade nacional: fundamentos para o progresso	83
4. Ensejo e pragmatismo na construção da Cidade Liberal	87
4.1. Equipamentos e infraestruturas urbanas	89
4.2. Primeiras reformas urbanas. Obras no Cais das Ameias e a Rua de Coruche	100
4.3. A construção do edifício dos Paços do Concelho e a afirmação do poder municipal	105

5. A tomada de consciência da cidade e a expansão urbana	111
5.1. Gestão urbana. Vereações e serviços técnicos	112
5.2. Levantamentos topográficos	115
5.3. Projeto de Melhoramento do Largo da Portagem e a regularização do rio Mondego	120
5.4. Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz	128
6. As modernas redes de infraestruturas e a emergência dos Serviços Municipais	137
6.1. Abastecimento e canalização da água do Mondego	138
6.2. Moderna rede de saneamento	143
6.3. Da introdução da energia elétrica à municipalização da fábrica de gás	148
6.4. Municipalização dos transportes públicos	151
6.5. Serviços Públicos Municipalizados. Da gestão ao planeamento urbano	156
7. Dos planos à construção da cidade	159
7.1. Comissões de Melhoramento. Técnicos e planeamento para lá dos serviços municipais	161
7.2. Novos Bairros. Planos de expansão do Bairro de Santa Cruz	166
7.3. Reforma da Baixa. Planos e hesitações	172
7.4. Projeto para os novos arruamentos da cidade baixa: o último Plano de Melhoramentos da Baixa	178
8. O primeiro Plano de Urbanização da cidade de Coimbra. Do desenho urbano ao Plano	183
8.1. Primeiro levantamento aerofotogramétrico e o desenvolvimento da urbanística moderna	184
8.2. <i>O Ante-Projecto de Urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra</i>	191
9. Para lá da intervenção municipal. Instituições e privados na conformação da Cidade	193
9.1. A Igreja e a construção do primeiro Bairro Operário	194
9.2. Hospitais da Universidade de Coimbra	197
9.3. Do Lyceu Nacional aos liceus D. João III e D. Maria	205
9.4. Penitenciária de Coimbra	208
9.5. Quartel de Santana	212
9.6. A nova estação de caminho de ferro	214
10. Edifícios antigos. Da transformação urbana ao entendimento do Património	219
CONSIDERAÇÕES FINAIS	237
FONTES E BIBLIOGRAFIA	245
APÊNDICES	
A. Caderno de desenhos	263
B. Notas Biográficas dos Técnicos	278
C. Barra cronológica das principais intervenções	287

MENSAGEM DE ABERTURA

Analisar a evolução urbana de uma cidade requer uma abordagem ampla, com recurso ao uso de fontes e de metodologias variadas. Com a publicação deste estudo, que resulta de uma dissertação de doutoramento, de reconhecido mérito académico, a Câmara Municipal de Coimbra pretende contribuir para a compreensão da origem do planeamento urbano da nossa cidade.

Até à extinção das ordens religiosas em Portugal, por decreto de 30 de maio de 1834, da autoria de Joaquim António Aguiar, a mancha urbana de Coimbra encontrava-se circundada por conventos e por um grande conjunto de quintas. Estas grandes extensões de território tornaram-se, então, passíveis de urbanização, dando origem a um forte período de transformação na cidade, que passou a ser dotada de algumas infraestruturas e equipamentos públicos, criados sobretudo por iniciativa municipal, como o Mercado Municipal D. Pedro V ou o Cemitério da Conchada. Ao mesmo tempo, alcançaram-se melhorias nas comunicações, com a chegada do caminho de ferro. Já no século XX, o desenvolvimento urbano de Coimbra foi impulsionado pela evolução da construção civil, associada ao progresso socioeconómico e ao aumento da população.

"Urbanismo antes dos *Planos*: Coimbra 1834 – 1934" contribui para a promoção do estudo da nossa cidade, em termos de compreensão do desenvolvimento do seu espaço físico, demonstrando, igualmente, a importância do município no planeamento urbano, enquanto entidade com melhores condições para definir e executar, com eficiência, políticas com vista à defesa dos interesses e satisfação das necessidades da população local.

Honrando e divulgando o nosso legado histórico e patrimonial, esta publicação enriquece inequivocamente a linha editorial da Câmara Municipal de Coimbra. Por isso, felicito a autora, Margarida Relvão Calmeiro, pela partilha de conhecimentos que orgulham e valorizam Coimbra.

Manuel Machado
Presidente da Câmara Municipal de Coimbra

PREFÁCIO

O tom algo exagerado ou provocador do título deste livro não corresponde ao registo sereno da sua composição. Justifica-se, contudo, nem que seja para colocar o foco naquilo que é a sua matéria central: o impacto do florescimento do urbanismo como área disciplinar no esboço, criação e ação das estruturas de gestão do espaço urbano numa cidade pequena, mesmo sendo então tida como a terceira do país, segundo uma hierarquia estabelecida não apenas pela dimensão, mas também pela sua influência. Contávamos já com monografias com esse recorte disciplinar e cronológico, e similar profundidade, de geógrafos, historiadores e historiadores da arte para as duas maiores, Lisboa e Porto, e para outras, como Braga e Viana do Castelo, bem como com um bom naipe de trabalhos não monográficos para algumas mais.

A história do urbanismo português teve o seu surto de afirmação e desenvolvimento apenas após a instauração da democracia, embora já então contasse com antecedentes de grande qualidade e relevância. A história urbana, na qual em boa medida a do urbanismo se baseia, é muito anterior, até porque é praticamente impossível deslindá-la da história local, uma arte de prática bastante remota, que ganhou grande fôlego precisamente na cronologia em que este livro se foca. A revolucionária transformação das paisagens urbanas, do âmbito social ao material, suscitou nostalgias e acelerou a pulsão pelo registo.

Esse ímpeto inicial da história do urbanismo português teve maioritariamente como foco os fenômenos anteriores à Era das Revoluções, sem dúvida relevantes para a compreensão da criação da rede urbana, dos centros de identidade dos seus nós e, dessa forma, das especificidades do urbanismo português, mas claramente insuficientes para se compreenderem as paisagens urbanas de hoje. As razões para esse atraso da historiografia do urbanismo da 2.^a Modernidade, os séculos XIX e XX, são múltiplas, mas entre elas avultam a extensão espacial e arquivística dos processos, pois a revolução científica e técnica determinou e passou a ser determinada por um crescimento exponencial da população e das áreas urbanas e, assim, da necessidade de procedimentos de resposta, que por sua vez puderam lançar mão de novos meios e técnicas de conceção, construção e mobilidade.

A expansão das cidades e dos meios de transporte no período que, para o contexto português, chamamos liberal, levou a que os seus centros se multiplicassem, mesmo assim passando a ser bem menores que as suas periferias. Mas também a que os territórios dos países se integrassem e ganhassem coesão, em conhecidos processos de construção (aqui literais) dos estados-nação, que hoje começam

a ser questionados em termos identitários e éticos. Tudo isso com uma prolixa produção de planos e projetos, frequentemente em patamares utópicos, bem como a sua discussão e divulgação em âmbitos locais e nacionais, ou nos grandes certames internacionais em que as nações também competiam com as suas realizações urbanísticas. Ao invés da história do urbanismo das épocas anteriores, em que grande parte da tarefa consiste em articular informação e dados escassos e esparsos, a da 2.^a Modernidade tem como grande dificuldade a sua seleção criteriosa por entre o enorme manancial do arquivo. Os pressupostos e os métodos, até o posicionamento ético, são muito diversos.

Colocam-se também problemas de inspiração e comparação. Os compêndios disciplinares frequentemente, com expressões algo rotineiras, os grandes casos europeus (Barcelona, Berlim, Londres, Madrid, Paris, Viena) bem com os do Novo Mundo, Ásia e Oceania, alguns novas capitais e onde os contextos são muito diversos e, por isso, as respostas também. E aqui, se estivesse a traçar uma visão global da questão, teria de convocar a problemática colonial, mas não é esse o propósito, bem pelo contrário.

Pretendo apenas ajudar a situar o caso de Coimbra em todo esse contexto. Como centenas de cidades pequenas e médias europeias, Coimbra é resultado de um longo processo histórico, iniciado com a instalação urbana romana, seguido de papéis diversos na alternância de hegemônias no longo curso da Idade Média peninsular, incluindo o de lugar central na formação de Portugal para depois definir, até que, em 1537, a instalação definitiva da única universidade pública portuguesa antes da instauração da República lhe conferiu, por séculos, uma mono-funcionalidade rara com a qual chegou ao período analisado neste livro, ou seja, entre a Revolução Liberal e o Estado Novo. Período em que, como a esmagadora maioria dessas cidades, se bateu por acompanhar as ondas de progresso que varriam a Europa, mas reconhecendo necessariamente a subalternidade em relação à centripeticidade imperial de Lisboa e à resiliência do Porto.

A verdade é que, sem retirar a importância do conhecimento dos processos das grandes capitais europeias e das maiores cidades portuguesas, as redes e paisagens urbanas do continente não se constituíram e desenvolveram apenas com as grandes cidades, nem usufruindo, como elas, de dinâmicas anteriormente instaladas para ultrapassar a inércia urbana e urbanística então vigente. As pequenas e médias cidades portuguesas no continente europeu enfrentaram os desafios da 2.^a Modernidade num atraso e letargia extremos, pois durante o primeiro grande ciclo colonial, raros foram os casos de investimento na sua infraestruturação e desenvolvimento, e os sucessivos choques das Invasões Francesas (1808-1811), da autonomização do Brasil (1821-1824) e da Guerra Civil (1832-1834) esgotaram os poucos recursos que poderiam ter ficado disponíveis para tal.

Apesar de tudo, Coimbra partiu para o desafio com algumas vantagens, desde logo a posição geográfica que lhe permitia usufruir de um potencial fácil acesso ao mar — que não aproveitou — e ser o nó de convergência dos dois traçados a sul do principal eixo viário e coesão norte-sul do país, primeiro em estrada, depois duplicado em ferrovia. Foi, porém, a já referida monofuncionalidade o principal argumento dirimido, o que em certos aspetos tem sido sina de longa duração. O estatuto de Coimbra como a cidade universitária portuguesa havia sido recentemente (1772) reforçado, na linha da reforma geral do ensino promovida pelo Marquês de Pombal desde a década de 1760. Contudo, o curto espaço de tempo decorrido até ao fim do seu consulado (1777) truncou a implementação do plano, desde logo no que dizia respeito à profunda reforma urbanística da cidade.

Por outro lado, essa reforma dotou a universidade de uma atualização e novo vigor, em especial no âmbito das ciências naturais, mas não em tecnologia, até porque era ainda algo cedo para o efeito. E assim continuou a tecnologia a ser uma das exceções ao monopólio da formação de quadros superiores

de todo o império — com especial relevo para os juristas e os médicos — o que lhe conferia a condição de *alma mater* de um muito relevante estrato das suas elites e, assim, rendia alguma capacidade lobista. Porém, com a Revolução Industrial aquela exceção passou a ser muito relevante, pois dizia respeito aos quadros técnicos, os engenheiros, que ou obtinham formação no estrangeiro, designadamente em Paris no perímetro da École Polytechnique, ou nas instituições que, para o efeito e em muito à imagem daquele sistema francês, foram criadas em Lisboa e Porto, quer em contexto militar, quer civil, mas sempre tendo como fito o serviço público. Foi a partir delas que com a República surgiram as universidades que retiraram a Coimbra o monopólio do ensino superior. A exceção manter-se-ia século XX adentro.

Se desde o Renascimento os engenheiros militares se foram constituindo como um corpo de elite dentro dos regimes das monarquias absolutistas, na Era da Indústria os engenheiros em geral formaram uma elite influente nos mais diversos aspetos. Também para Portugal os desenvolvimentos no conhecimento em história da ciência e tecnologia nos têm vindo a dar boa conta desse processo, desde logo acerca da sua preponderância nos principais fóruns de decisão política, como o Parlamento ou o Conselho Superior de Obras Públicas. Matéria que, por diversas vias, tem um papel central neste livro. É, pois, bem claro como, se já antes faltara a Coimbra uma nobreza e burguesia com expressão e peso, também então se passou a tornar evidente a inexistência de uma elite técnica que permitisse à cidade formular, argumentar e executar estratégias que concretizassem o almejado progresso da agenda liberal.

No geral, os municípios eram estruturas muito débeis, sem massa crítica, sem quadros e meios, e que então encetavam um longo caminho de institucionalização e autonomização, mas sem forma de evitar o controle do poder central, ou seja, de Lisboa. Em Coimbra essa situação era ainda pior que a média geral, pois a preponderância da universidade abafara até então o papel da câmara na gestão da cidade, ao ponto de as parcas instalações municipais estarem dispersas por edifícios a tal adaptados. Concomitantemente, não admira que faltassem empreendedores, investidores, ou seja, capitalistas ou industriais. Em suma, o que sobrava em pergaminhos e doutores faltava em papéis e homens de ação.

De tudo isso dá conta detalhada este livro, bem como da árdua e real construção do município, das dificuldades iniciais em esboçar uma estratégia, de definir linhas de ação consistentes, coerentes, exequíveis e consequentes. Depois, já com uma débil estrutura de administração municipal e gestão urbanística — a construção de uma sede para o município num espaço subtraído a um convento extinto é, em si, um marco muito expressivo —, da luta constante para atrair investimento e, na crónica falta deste, obter meios de um Estado cronicamente centralizado e depauperado. O investimento em Coimbra foi sempre esmagadoramente público, sendo o privado quase exclusiva e mesquinamente imobiliário. A história urbanística da consubstanciação da paisagem urbana da cidade, entre a rotura liberal dos limites antigos e o Estado Novo, com o seu primeiro plano de ordenamento territorial (1940), tem poucas megalomanias e, mesmo assim, muitas oportunidades perdidas.

Do que é bom indicador uma industrialização rala na Era da Indústria, apesar da forte centralidade de Coimbra numa região com uma grande diversidade de recursos regionais e do excelente nível de acessibilidades. Atente-se, por exemplo, na ferrovia, o principal motor de progresso e construção das paisagens industriais. Se levarmos em conta a proximidade dos entroncamentos de Alfaias e Pampilhosa, vemos como Coimbra foi um potencial nó ferroviário no meio da Linha do Norte, irradiando para o interior (Linha da Lousã) e para o litoral (Figueira e Linha do Oeste) e para a Europa (Linha da Beira Alta). O Sud-Express, inaugurado pela Compagnie Internationale des Wagons-Lits em 21 de outubro de 1887, ligava Paris a Lisboa em 45 horas. A sua extensão até Calais, duas semanas depois, estabeleceu uma ligação que então se poderia considerar direta entre quatro capitais europeias, Londres, Paris, Madrid | 11

e Lisboa. Mas também, entre algumas outras cidades, Coimbra. Muito pouco disso teve repercussão no desenho e desenvolvimento da cidade. Vê-se, aliás, neste livro como lamentou a distância da estação ao centro e se arrastou, literalmente, na (mã) resolução desse desafio.

Em suma, tudo era e foi árduo, com falhas, mas, à luz de hoje, muitos sucessos. Destaco a regularização do leito do rio, que hoje quase nos parece natural de tal forma está integrada na imagem da cidade, mas que foi um enorme desafio, pois a cidade vivia acantonada mediante a frequente invasão, em reboliço, das suas águas. Também a sua travessia pela centenária ponte de pedra estava posta em causa pelas cheias e assoreamento. Além das questões fluviais, era premente a construção das infraestruturas e estruturas que caracterizavam a cidade liberal, bem como abrir eixos de expansão sobre uma topografia difícil. O vazio funcional dos conjuntos edificados religiosos e respetivas cercas, que garrotavam o núcleo central da cidade, suscitado pelo decreto de extinção das ordens religiosas (1834), foi uma oportunidade tão grande quanto um enorme desafio, cuja resposta necessariamente se dilatou ao longo de toda a cronologia deste livro. E a par com tudo isso surgiram os atuais eixos viários do centro da cidade, as avenidas, as praças, a arborização e os espaços verdes, no fundo o espaço público que, onde quer que fosse, raramente era generoso no urbanismo anterior.

Tempo de planeamento e construção do centro do que hoje é a área consolidada da cidade, também de cristalização da sua imagem. E tempo de construção do município e de uma nova ponderação do peso da universidade nas decisões sobre a cidade, uma lição relevante na construção do conhecimento sobre a evolução do municipalismo e da gestão urbana nas cidades médias portuguesas. Um século de decisões, hesitações e ações determinantes, a que se seguiriam décadas igualmente determinantes, como determinante é o tempo de hoje. Neste, decerto que o conhecimento agora disponibilizado pode ser um extraordinário contributo para sonhos e decisões mais consistentes, coerentes, exequíveis e consequentes, numa palavra, sábias.

Por tudo o que abreviadamente acabo de depor, agradeço à autora este seu extraordinário contributo e o facto de me ter convidado para a acompanhar no longo percurso da sua elaboração. Felicito ainda a Câmara Municipal de Coimbra por ter compreendido, não apenas como *Urbanismo antes dos Planos: Coimbra 1834-1934* é sobre a sua refundação moderna, mas também como é a satisfação de uma necessidade que há muito se impunha. Todos quanto o lerem passarão a ver, ler e viver Coimbra de forma diversa, porventura menos romântica, mas decerto mais informada e, por isso, exigente. E também a compreender um pouco melhor o país em tudo quanto nele desencanta ou fascina.

Coimbra, 22 de agosto de 2021

Walter Rossa

NOTA PRÉVIA

Este livro consiste na publicação da tese de doutoramento homónima apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra no final de 2015, com vista à obtenção do grau de doutora em Arquitetura na especialidade de Teoria e História. No essencial, distingue-se daquela por compilar toda a informação num só volume e não integrar os dados relativos à composição dos quadros técnicos dos serviços municipais e distritais de obras que trabalharam em Coimbra, nem as bibliografias de todos os presidentes das sucessivas vereações, responsáveis políticos pelas obras. Diferencia-se ainda pelo número e qualidade de algumas imagens que, graças aos serviços da Câmara Municipal de Coimbra, foi agora possível digitalizar e reproduzir com qualidade.

O objetivo é dar a conhecer a um público mais vasto, e a partir da leitura da transformação da cidade de Coimbra durante o século XIX, o processo de institucionalização do planeamento urbanístico em Portugal. Processo longo e hesitante, que justifica, em grande medida, a cidade atual, e que procurámos reconstituir, ilustrado por um conjunto de imagens da época e alguns desenhos inéditos, aos quais se somam outros de interpretação e reconstituição histórica produzidos para o efeito. Esperamos que esta obra possa contribuir para futuros estudos sobre a cidade de Coimbra, bem como para uma leitura mais informada sobre a realidade presente.

Gostaria de deixar aqui expresso o meu agradecimento a um conjunto de pessoas e instituições que tornaram esta obra possível. Em primeiro lugar, à Câmara Municipal de Coimbra, pelo interesse que manifestou desde cedo em publicar este trabalho, nas pessoas do seu presidente, Dr. Manuel Machado, e da vereadora da cultura, Doutora Carina Gomes, e pelo cuidado e dedicação dos seus técnicos, de um modo particular a Sra. Alice Lucas e a Dra. Paula França. Uma renovada palavra de reconhecimento ao conjunto de pessoas que, nas bibliotecas, nos arquivos e nas mais variadas instituições consultadas, foram determinantes para a elaboração da tese que serviu de base a este livro, e muito em especial à minha família. Cumpre-me agradecer ainda as críticas e comentários do coletivo do júri das provas públicas de doutoramento, presidido pelo Professor Doutor Vítor Murtinho e composto pelos Professores Doutores Raquel Henriques da Silva, Francisco Barata, Maria de Lurdes Craveiro, Mário Fernandes Gonçalves, Pedro Maurício Borges e Marta Macedo. Por último, ao Professor Doutor Walter Rossa, orientador da tese, um agradecimento especial por todo o apoio e ensinamentos que foram fundamentais para a sua concretização, mas também pelo incentivo constante para a publicação deste livro e a quem devo ainda a generosidade de ter aceitado escrever o seu prefácio.

INTRODUÇÃO

O Progresso é barrigudo: não cabe em ruas estreitas (Castelo Branco, 1902: 91).

Em 1870, Camilo Castelo Branco caricaturava assim a primeira intervenção de reforma urbanística de Coimbra do período liberal. Sucede que, afrontando o romantismo do escritor¹, 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, encontravam paralelo, ainda que noutra escala, no que se passava nas principais cidades nacionais e um pouco por toda a Europa².

Em Portugal, país periférico e assolado pelas Invasões Francesas e, depois, pela Guerra Civil, o processo de industrialização foi lento e os 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 era feito a partir de fontes e chafarizes e escasseava na estação seca; o saneamento era praticamente inexistente; e 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. Transformações que foram fundamentais para a conformação das cidades de hoje, mas sobretudo para a emergência do planeamento e da gestão urbanística das cidades como política do Estado e dos municípios.

Esta obra visa, a partir do estudo da cidade de Coimbra, dar a conhecer o processo que conduziu à definição de novas práticas e novos instrumentos de planeamento que permitiram a reforma e a modernização informada e consequente das cidades portuguesas³. Processo esse que, marcado por um

1 Este escritor, 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 estende-se à mudança de toponímia deliberada pela edilidade coimbricense. A nova designação prestava homenagem ao visconde da Luz, o diretor-geral de Obras Públicas, que tinha financiado parte desta intervenção.

2 A emergência da cidade industrial e a consciencialização dos seus problemas de insalubridade conduziram a um conjunto de intervenções de reforma urbana, das quais 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).

3 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

grande experimentalismo e por sucessivos avanços e recuos, conduziu a administração local, recorrendo ao conhecimento dos novos técnicos, a assumir um novo papel, sendo responsável não apenas pelo controlo e pela gestão urbana, mas também pela introdução de novos equipamentos, das modernas infraestruturas, e pela expansão e regulação do tecido urbano.

Apesar da dimensão média da cidade, Coimbra foi, até ao século XIX, a sede do único estabelecimento de ensino superior nacional. Este facto foi responsável pela monofuncionalização da cidade em torno da Universidade e dos seus colégios bem como pelo seu limitado desenvolvimento industrial, mas, por outro lado, conferiu-lhe o estatuto de terceira cidade nacional, por formar os bacharéis que governavam e ditavam os destinos do Império⁴. A partir desta particularidade interessou-nos avaliar em que medida as relações internacionais estabelecidas entre a Universidade e as mais prestigiadas instituições científicas europeias tiveram 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, a partir do período liberal, a presença de professores universitários na vereação municipal começou a ser conquistada pelo voto. 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.

Adotámos como balizas temporais para este estudo os anos de 1834 e 1934. A primeira diz respeito ao ano do triunfo definitivo do liberalismo, com a Convenção de Évora Monte, a 26 de maio, e ainda ao ano da extinção das ordens religiosas masculinas e nacionalização dos seus bens, promulgada a 31 de maio, que desocuparia um vasto conjunto de casas religiosas e de espaços conventuais, 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 ao ano da promulgação de um outro decreto, a 21 de dezembro, 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, foram estruturantes para a construção do Estado e das cidades nacionais. 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. Seguiu-se a Primeira República e o início da definição do Estado Novo, impondo novas formas de organização e gestão do Estado e do território.

Assim, o intervalo de tempo em estudo corresponde a um período muito complexo, marcado por sucessivos avanços e recuos, mas que teve profundas implicações na construção da identidade e da cultura nacionais. Pretendemos especificamente mostrar como este processo influenciou a nova forma de construção e desenvolvimento das cidades.

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 concelhos⁵.

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 (Choay, 1997, 2007: 239-249).

4 Pedro Tavares de Almeida concluiu que a maioria dos ministros do período da Regeneração tinha frequentado a Universidade de Coimbra, sendo 44,6% da Faculdade de Direito (Almeida, 1995: 88-89).

5 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 (1985) e Luís Nuno Espinha Silveira (1997).

Por outro lado, 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, construção essa que, além de ter sido crucial para o desenvolvimento económico⁶, serviu ainda como veículo de controlo e de disseminação de ideias.

Marta Macedo (2012) 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, 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 (2008 e 2012). Por sua vez, Magda Pinheiro, sublinha o impacto da construção das linhas ferroviárias no desenvolvimento das cidades e, tal como Marta Macedo, destaca o papel dos engenheiros neste processo (Pinheiro, 1994: 77-01; 2008).

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 especializado⁷. Neste sentido, 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 transformação do país, os engenheiros. Para lá da importância que estes técnicos assumiram e do prestígio social⁸ 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, esta perdeu o exclusivo da formação de grande parte dos quadros do Estado⁹, 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 modificada 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 polícia das estradas e abertura de ruas, de 31 de dezembro de 1864, que introduziu o primeiro instrumento legal de planeamento urbanístico, o Plano Geral de Melhoramentos, obrigatório para Lisboa e Porto, mas aplicável também a todas as outras cidades que o desejassem. Apesar do aparente insucesso deste decreto, veiculado pelo atraso na apresentação dos planos destas duas cidades¹⁰, 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.

6 Sobre esta rede de comunicações ver os trabalhos de Artur Teodoro de Matos (1980) e de Maria Fernanda Alegria (1990). Antes deste último estudo 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 decorrentes do seu financiamento: António Lopes Vieira (1982) e Magda Pinheiro (1986). Ambas foram, contudo, apresentadas fora do país, o que torna difícil a sua consulta.

7 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 constituíram-se como agentes de domínio e de poder. Esta questão foi inicialmente explorada por Rui Branco na sua tese de mestrado (Branco, 2003), que estudou o complexo processo do levantamento topográfico do reino e foi, mais tarde, tema de um colóquio organizado em conjunto com Pedro Tavares de Almeida (Almeida e Branco, 2007).

8 Sobre a importância dos engenheiros, veja-se, além de Marta Macedo (2012), os contributos de Maria de Lurdes Rodrigues (1999) e Maria Paula Diogo (1994).

9 Entre 1852 e 1890, 39% dos ministros eram provenientes de escolas militares ou da Escola Politécnica de Lisboa, no entanto, a maioria (55%) ainda era formada pela Universidade (Almeida, 1995: 89-90).

10 O Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa foi apresentado pelo engenheiro Frederico Ressano Garcia só no final de 1903. Por sua vez, o Plano Geral de Melhoramentos da Cidade do Porto foi apresentado em 1881 pelo engenheiro Correa Barros, e, apesar da sua designação, limitava-se a uma memória descritiva e quadros orçamentais, sem qualquer peça desenhada (Oliveira, 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 n.º 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 planejar. Mais do que inovador, este decreto soube aproveitar as tentativas em curso no país e acompanhou as experiências europeias, nomeadamente francesas. Destacou-se do anterior por impor o levantamento topográfico prévio, pelo seu caráter obrigatório e por encarregar o estudo dos novos planos a um conjunto de novos técnicos, os urbanistas.

Um contributo para a história do urbanismo em Portugal

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 põem em evidência a lógica de construção da cidade de origem portuguesa para lá da simples regularidade dos traçados (Trindade, 2018: 39-77; Rossa e Trindade, 2006: 70-109). Contudo, o período posterior não tem despertado o mesmo interesse; pese embora este aparente desinteresse da historiografia nacional, foi durante o século XIX que o urbanismo se constituiu como disciplina, difundida como tal a partir da conhecida *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona*, publicada em 1867 por Ildefonso Cerdà. Esta obra 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, além de se constituir como um trabalho fundamental para o conhecimento sobre o urbanismo do século XIX, inspirou muitas das intervenções que se seguiriam. Também o processo de reforma de Paris, registado por Georges-Eugène Haussmann e pelos engenheiros Eugène Belgrand e Charles-Adolphe Alphand (Haussmann, 1890, 1893; Belgrand, 1873-1877; Alphand, 1867-1873), definiu modelos que se afirmaram como exemplos para intervenções posteriores, nomeadamente ao nível dos sistemas de águas e esgotos e do planeamento da arborização de jardins e arborização das ruas.

Estes textos, mas sobretudo os planos e os seus resultados, têm possibilitado o desenvolvimento dos estudos sobre o urbanismo no século XIX, fundamentais para perceber a inovação da época, como os trabalhos de David Pinkney para Paris e de Manuel de Solá-Morales e de Arturo Soria y Puig para Barcelona (Pinkney, 1955, 1957, 1958; Solá-Morales, 1978; Soria y Puig, 1979). Há ainda um conjunto assinalável de estudos internacionais que, com leituras de síntese, elencam o conhecimento atual sobre a cultura urbanística da época: distinguem-se os estudos gerais de Carlo Aymonino (1978), Benedetto Gravagnuolo (1998), Paolo Sica (1981), Leonardo Benévolo (1994) e ainda alguns trabalhos comparativos que, a partir do estudo de algumas cidades europeias, têm produzido importantes súmulas sobre a evolução do urbanismo desta época, focando as formas de administração e a evolução da legislação, além dos agentes do planeamento (Sutcliffe, 1980, 1981; Hall, 1997). Salientamos ainda as teorias e as visões coevas da cidade que dão um importante contributo para a compreensão da cultura urbanística da época e a sua dimensão social¹¹.

Por outro lado, a História da Ciência e da Tecnologia, com leituras a partir da evolução da técnica e das novas infraestruturas, tem concorrido para o conhecimento dos processos, das práticas e dos instrumentos que permitiram transformar as velhas cidades em urbes modernas, equipadas com infraestruturas de abastecimento de água, de saneamento, de transportes e de energia (Lafuente e Saraiva, 2004; Tarr, 1988, 2005; Hughes, 1983).

11 Destacou-se um conjunto alargado de intelectuais de várias 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, John Ruskin, William Morris e Camillo Sitte (Choay, 1969, 1997; Hall, 2007).

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 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, desta forma, 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 (Silva, 1997, 1989, 1986). Maria Helena Lisboa, partindo também da análise da transformação de Lisboa, desenvolve um estudo em parte generalizável ao resto do país, por destacar a relevância do papel dos engenheiros nas opções de transformação da cidade (2002). Já Ana Barata explora as dicotomias entre a cidade sonhada e a cidade construída, numa interessante análise 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 (2010). Destacamos ainda o contributo de outras ciências como o estudo de Vitor Matias Ferreira (1987) na área da Sociologia, ou de Tiago Saraiva (2005), com um estudo sobre a importância dos engenheiros e da tecnologia na modernização de Lisboa e na construção de uma nova cultura material. De referir 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 (Fundação Calouste Gulbenkian, 2000; Sociedade Lisboa 94, 1994).

Sobre o Porto, salientamos o contributo pioneiro de Pereira de Oliveira (1973), que, na linha da investigação geográfica, apresenta um estudo aturado sobre a transformação urbana, dissecando as condições naturais e a evolução do plano urbano. É ainda particularmente significativo o estudo de Anni Günther Nonnel (2002) 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, Comércio e Indústria da Regeneração. Ainda sobre o Porto e, enfatizando a sua importância política e económica durante o século XIX, contamos com o estudo sobre a zona oriental da cidade, da autoria de Jorge Ricardo Pinto (2007), em especial sobre a relação entre a análise social e económica e a evolução morfológica do lugar. Anote-se ainda o estudo de Manuel C. Teixeira (1996) sobre as condições e a forma de habitação operária do Porto durante este século.

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 historiadores¹². Neste plano destacamos o contributo de Mário Gonçalves Fernandes (1993, 2005), que, analisando um conjunto de cidades 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. Na linha deste investigador e sob a sua orientação direta, refira-se o trabalho de Isabel Maria Fontão Pereira (2007) sobre Vila Nova de Gaia. Outro geógrafo, Miguel Sopas de Melo Bandeira (2001), 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 comparável com outras cidades.

Ao nível dos estudos mais gerais, sobre o planeamento regional e a organização do território, impõe-se referir o contributo de Jorge Gaspar (1987, 1993) e, sobre a evolução das cidades, a análise de Teresa Barata

12 Entre outros destacamos, sobre Matosinhos, o trabalho de Sandra Nunes (1998), sobre a Figueira da Foz e Buarcos, o trabalho de Rui Cascão (1989), sobre a Praia da Granja, o trabalho de Maria João Gomes (1998) e sobre Santarém, o trabalho de Ana Lúcia Virtudes (2015).

Salgueiro (1992), que, contudo, pelo seu caráter sintético, 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 referentes à aplicação da legislação urbanística do Estado Novo, que procuraram revelar as semelhanças e as diferenças relativamente aos processos anteriores. Veja-se, por exemplo, o trabalho de Jorge Mangorrinha (2009), 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 intervenções nas estâncias termais. Incidindo sobre os Planos de Urbanização introduzidos por Duarte Pacheco, é incontornável o contributo de Margarida Souza Lôbo (1995), que avalia as consequências da legislação de 1934 e analisa as influências dos modelos europeus. Ainda sobre a política urbanística introduzida por Duarte Pacheco, destaque-se a análise ao planeamento da Costa do Sol produzida por Margarida Pereira (1994).

Cumprir também fazer uma referência à investigação já produzida sobre o nosso objeto de estudo, Coimbra. Embora exista uma extensa lista de estudos sobre a cidade e sobre a sua história, os quais mencionamos ao longo do nosso texto, estes trabalhos têm surgido de forma dispersa, quer no seio da Universidade, nomeadamente em revistas académicas, atas de congressos e trabalhos académicos (Dias, 1981: 5-11; Margarido, 1987: 43-69; Martins, 1983: 35-78; Roque, 1990), quer por iniciativa da Câmara Municipal de Coimbra (Carvalho, 1958: 340-348; Madahil, 1952: 232-258; Magalhães, 2002: 387-438; Silva, 1988-1989: 1-36), com destaque para a publicação *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal* da Biblioteca Municipal, que, desde 1923, tem compulsado informação fundamental sobre a cidade. 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 trabalho de três autores da época em apreço: António Cardoso Borges de Figueiredo (1886), António de Vasconcelos (1930-1935, 1987) e Augusto Filipe Simões (1888), 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. De uma época mais recente, destacam-se os trabalhos de José Pinto Loureiro e de Armando Carneiro da Silva, que, além de publicarem os *Anais do Município de Coimbra* relativos ao período em estudo, coligiram factos importantes sobre o processo de transformação da cidade (Loureiro, 1960-1964, 1965, 1967, 1952, 1939, 1937; Silva, 1981, 1972-1973, 1971, 1968).

Para um período anterior à época em análise, mas essencial para compreender a cidade e o seu processo de transformação até ao início do século XIX, salientamos os trabalhos de Walter Rossa (2001, 2006: 17-42). Por sua vez, para o período posterior, destacamos os contributos de Nuno Rosmaninho (2006a), 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, realçamos os trabalhos de Santiago Faria (2000, 2006: 130-137) e de Joana Gaspar (2006), que revelam a persistência de alguns planos.

Ainda uma referência a um conjunto de trabalhos académicos, maioritariamente do 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 (Penha, 2005; Almeida, 1997; Gonçalves, 2010; Ribeiro, 2006). Por fim, sublinhamos como os trabalhos mais consistentes sobre a transformação urbanística de Coimbra durante o século XIX surgiram em dois artigos de Marta Macedo (2006a: 122-129, 2006b: 43-57).

Metodologia e principais fontes

Este trabalho assentou no estudo de um conjunto diversificado de fontes, evidenciando-se os documentos produzidos pelo município, em especial as atas das sessões da câmara municipal (sumariadas nos *Anais Municipais*), 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. Além destes manuscritos, a consulta dos projetos que chegaram até nós, presentes no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Coimbra, tornou-se essencial por dar a conhecer algumas das hesitações e o detalhe com que foram desenhados.

A consulta ao Arquivo Histórico da Administração da Região Hidrográfica do Centro revelou-se também 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 elaboraram a maioria dos projetos executados pela Câmara Municipal de Coimbra, 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.

Ainda dentro das fontes manuscritas, destacamos as consultas realizadas no Arquivo Histórico das Obras Públicas, no Arquivo Histórico Militar e no Arquivo da Torre do Tombo, a partir das quais conseguimos traçar o quadro dos técnicos do Ministério das Obras Públicas com intervenção na cidade¹³.

A nível das fontes impressas, além dos vários folhetins produzidos no seguimento de alguma controvérsia com a vereação, salientamos o contributo dos relatórios de gerência, publicados por alguns presidentes do município, os quais constituem um considerável manancial de informação. Da imprensa da época, o mais consultado foi *O Conimbricense*, sempre crítico quanto à atuação das várias vereações, e a *Gazeta de Coimbra*, já respeitante ao século XX. Ainda no âmbito dos periódicos, e fundamental para compreender a elite científica da época, destaca-se *O Instituto*, que, 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 carácter mais técnico, distingue-se a *Revista de Obras Públicas 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. À semelhança dos relatórios da gerência municipal, que tendem a assumir um teor propagandista e político, que visam enaltecer 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 nos *Diários do Governo* e compilada nas *Collecções de Legislação Oficial Portuguesa*¹⁴. São inúmeros os decretos que concederam os edifícios das antigas ordens religiosas, que autorizaram intervenções, que permitiram 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, além das fontes manuscritas e impressas, bem como 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 temos o privilégio de trabalhar, mas também o esboçado na cartografia contemporânea, 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 ainda permanecem. São, por isso, desenhos de interpretação, tal como os desenhos de reconstituição de planos dos quais não conseguimos encontrar documentos. Note-se que, sempre que possível, apresentamos os desenhos originais, ainda que, por vezes, a sua leitura se torne pouco clara, pelo estado de conservação, pela qualidade da reprodução ou pela escala.

13 A composição das direções e das repartições com atuação em Coimbra pode ser consultada no Anexo B. Quadro dos Principais Intervenientes, do volume II da tese de doutoramento que serviu de base a esta obra (Calmeiro, 2015, vol. II: 11). Neste livro, no apêndice B é possível consultar as notas biográficas dos técnicos.

14 Por economia de meios e para facilitar a consulta aos vários decretos e portarias utilizou-se, sempre que possível, a sua compilação nos vários livros da *Collecção de Legislação Oficial Portuguesa*. Assim, ao longo do texto remete-se para esta publicação referenciada pela sua abreviatura (COLP), indicando o ano de publicação do livro e a respetiva página. Esta coleção foi recentemente digitalizada e encontra-se disponível na plataforma Web: <https://legislacao-re-gia.parlamento.pt/>

Estrutura e organização

Para estruturar a apresentação do processo de transformação da cidade, a par da institucionalização do planeamento urbanístico ao longo deste complexo século, optámos por dividir esta obra em duas partes. A primeira parte esboça de modo necessariamente breve, algumas das transformações do século em análise. A implantação do regime liberal foi um período de grande instabilidade, durante o qual foi necessário, não apenas a afirmação e a estabilização do novo sistema político, mas um conjunto de reformas e de reestruturações que abrangeram desde a organização administrativa do território até às instituições governamentais e locais. Para os objetivos do nosso estudo, interessou-nos essencialmente perceber a estruturação dos organismos técnicos incumbidos de intervir no território e na cidade. Mas, além da organização, o funcionamento destes organismos obrigou à criação de um quadro legal, fomentando e viabilizando as intervenções e o ordenamento do território e, ainda, de um quadro técnico, e, para isso, foi necessário reformar o ensino e formar os novos engenheiros.

Para lá deste enquadramento no contexto nacional, é fundamental compreender também o contexto particular de Coimbra. Assim, a segunda parte começa por analisar as características físicas da cidade e a dimensão humana que fundamentaram as intervenções subsequentes. Segue-se a análise da 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. A transformação da cidade foi um processo longo e não linear, decorrente da instabilidade da época, naturalmente, mas ainda mais da novidade dos problemas e das soluções, que obrigaram a um grande pragmatismo e experimentalismo. Ainda que de forma lenta, haveria de sedimentar-se uma prática e um saber, cujos avanços e recuos ficaram até aos nossos dias registados no tecido urbano da cidade.

De modo a cruzar a nossa narrativa com a evolução cronológica apresenta-se, nos apêndices, a Barra Cronológica das principais intervenções, que permite em relance verificar a simultaneidade de algumas obras e o tempo longo de outras. Por sua vez, e de uma outra forma, esta evolução é representada num conjunto de plantas que compõem o Caderno de Desenhos, a ferramenta de análise e de trabalho do arquiteto. Trata-se de plantas de reconstituição hipotética da cidade em seis datas marcantes: 1845, 1875, 1893, 1905, 1919 e 1834. Mas mais importantes do que estas plantas de reconstituição são as plantas intercalares, de análise das principais intervenções projetadas para o período que decorre entre cada uma das datas retratadas. 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 construído, o que possibilita, assim, avaliar os resultados do processo de transformação analisado. De modo a compreender melhor as figuras por detrás da transformação da cidade, apresenta-se um conjunto de notas biográficas dos técnicos que trabalharam na transformação da cidade¹⁵.

A 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 uma nova acrópole universitária à sua própria imagem. Esperamos com esta obra contribuir para o entendimento do que esteve entre uma e outra realidade.

Acreditamos ainda que este estudo, apesar das particularidades de Coimbra, cidade de média dimensão, mas sede da única universidade portuguesa, permitirá compreender o esboçar do moderno urbanismo em Portugal e servir igualmente de base para novas investigações sobre outras cidades.

15 Por economia de meios optou-se por não publicar aqui a informação de todos os técnicos que sabemos que trabalharam em Coimbra. Pela mesma razão não se publicaram as notas bibliográficas de todos os presidentes das várias vereações. Estas informações podem ser consultadas na tese de doutoramento que serviu de base a esta obra (Calmeiro, 2015, vol. II: 27-77).

PARTE I

ORDENAR, PLANEAR E REGULAR O TERRITÓRIO E A CIDADE



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 [...] (Silva, 1971).

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 reino¹⁶. 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 (Matos, 1980; Martins, 2014). Assistiu-se então ao início do levantamento topográfico do reino¹⁷, à contratação de técnicos estrangeiros para o delineamento e condução das obras de maior envergadura e à reforma do ensino da 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 do Alvará de 9 de junho de 1801 de dotar cada comarca de um matemático para a elaboração da planta topográfica mas também para as obras públicas, exposta na Lei dos Cosmógrafos:

[...] em cada huma das Comarcas destes Reinos haja hum Mathematico, que seja o Cosmografo della, não somente para a execução da Carta Topográfica da mesma Comarca, de baixo da Direcção da Administração [...] e bem assim para intender sobre

16 É exemplo o Alvará de 28 de março de 1791, "regulando as obras da estrada de Lisboa a Coimbra; e Porto, e do encaenamento do Mondego" (*Collecção Official de Legislação Portuguesa [COLP]*, 1828: 9-15)

17 Estava em curso, desde 1788, o levantamento da Carta Geográfica do Reino sob a direção de Francisco António Ciera. Esta medida visava não só o levantamento topográfico, mas também o do cadastro do reino, fundamental para delinear as obras públicas e, para a prossecução da reforma iniciada em 1790 com a reforma das comarcas, cujo objetivo seria a instituição de uma nova forma de governo direto e centralizado, o moderno Estado-nação. Sobre a relevância deste levantamento para a reforma do reino, ver Rui Branco (2003: 85-91); sobre as reformas de D. Maria I e a importância da organização do território para o exercício do poder e a administração da justiça, ver: Ana Nogueira da Silva (1998: 370-373) e António Manuel Hespanha (1994: 37-41). E ainda sobre a formação do Estado moderno centralizado em oposição ao Estado tradicional, ver Michael Mann (1986).

as Obras Públicas de Pontes, Fontes, Estradas, Calçadas, Conduções de Agua e outros Offícios próprios, e análogos á Profissão dos Mathematicos (Collecção Official de Legislação Portugueza [COLP], 1828: 707-710)

Esta medida visava dotar a administração local de quadros com formação técnico-científica, no caso matemáticos, capazes de auxiliarem no levantamento do cadastro da comarca, mas também de projetarem e conduzirem as obras de melhoramentos necessárias¹⁸.

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 burocrática¹⁹. 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. Após a instabilidade política das primeiras décadas, no final da primeira metade do século, a divisão administrativa estava estabilizada e o território dividido em distritos, os concelhos tinham sido reorganizados, o mesmo sucedendo com as freguesias, tendo sido definido, para cada uma destas unidades, um conjunto de atribuições (Silveira, 1997). Depois da administração do território, a burocratização do Estado alcançou todas as outras valências de governo, desde a Saúde, ao Ensino e às Obras Públicas.

-
- 18 Refira-se que a reforma pombalina da Universidade de Coimbra tinha criado a Faculdade de Matemática e a Faculdade de Filosofia, e eram estas faculdades científicas que preparavam os técnicos com conhecimentos de desenho técnico, de topografia, de astronomia, de hidráulica e de física. 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 disciplina 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.
- 19 Sobre a importância da administração burocrática dos Estados modernos, ver Max Weber (1978: 956-1005; 1966). Sobre o caso nacional e a estruturação do Estado liberal, consultar os trabalhos de Joana Estorninho de Almeida e de Pedro Tavares de Almeida com Rui Branco (Almeida, 2009; Almeida & Branco, 2007).

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

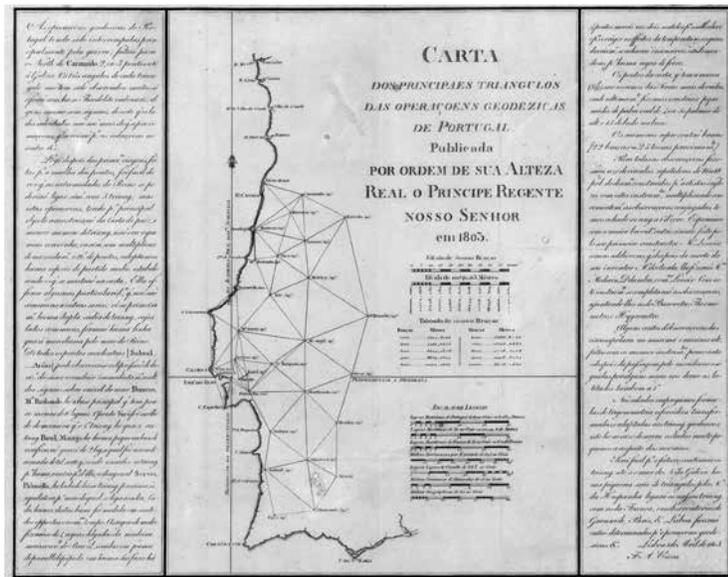


fig. 1. F. A. Ciera, *Carta dos principais triangulos das operaçoes geodezicas de Portugal / Publicada por ordem de Sua Alteza Real o Principe Regente Nosso Senhor em 1803*, 1803 (Direção-Geral do Território, CA 513)

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 esta última 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 incentivo da economia através de uma rede eficaz de comunicações, capaz de promover o desenvolvimento do comércio, da agricultura e da produção industrial, além de potenciar a difusão do poder central e o controlo do território pela administração burocratizada. A demora ficou a dever-se à instabilidade política e governativa, ao desconhecimento do território, quer física quer estatisticamente, mas também à inexistência de um organismo especificamente destinado aos estudos necessários.

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

A primeira tentativa de constituir um organismo encarregado de delinear uma rede de comunicações nacionais surgiu em 1835 com a nomeação da Comissão Geral dos Melhoramentos de Comunicação Interior²⁰, encarregada de:

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 (Lei, 12 de março de 1835. COLP, 1837: 84).

20 Comissão composta por: conde do Farrobo, visconde Sá da Bandeira, José Francisco Braamcamp d' Almeida Castel-Branco, conselheiro Manoel Gonçalves de Miranda, doutor José Ferreira Pestana, visconde de Porto Covo de Bandeira, brigadeiro do Real Corpo d'Engenheiros Pedro Folque; coronéis do Real Corpo d' Engenheiros José Dionísio da Serra, e José Feliciano da Silva Costa, coronel da Brigada Real da Marinha Marino Miguel Franzini, tenente coronel do Real Corpo de Engenheiros Caetano José Vaz Parreiras, doutor Thomás de Aquino de Carvalho e desembargador da antiga Relação do Porto Venâncio Bernardino de Ochoa.

A comissão seria coadjuvada na província por comissões filiais criadas em cada capital de distrito. Contudo, este organismo teve uma duração reduzida, já que, no ano seguinte, o mesmo em que o Governo publicava o primeiro código administrativo português, foram criadas três divisões de Obras Públicas, uma divisão no Norte, outra no Centro e outra no Sul²¹, dirigidas por um oficial superior do Real Corpo de Engenharia, diretamente dependente do ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino, e destinadas à programação e ao controlo das Obras Públicas. Cada oficial tinha como missão recolher as necessidades locais levantadas pelas comissões filiais nomeadas pelo decreto do ano anterior bem como as informações das repartições de obras especiais, responsáveis pelas grandes obras em curso, como seriam as Estradas do Douro e Obras das Barras de Viana e Porto, da Ria de Aveiro, da Figueira e do encanamento do Mondego e as Obras do Campo de Leiria, a fim de propor um “plano geral de estradas, caminhos, pontes, encanamentos, canaes, e portos, combinando com os meios possíveis as maiores vantagens económicas e políticas” (Decreto-Lei, 18 de junho de 1836. COLP, 1836: 169).

No entanto, a Revolução de Setembro, em 1836, e a instabilidade governativa consequente condicionaram o desenvolvimento dos trabalhos de levantamento e, na verdade, pouco terá sido feito, como parece justificar a recusa, em 1839, de Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque, à época inspetor da Divisão Centro das Obras Públicas, em elaborar o 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. Como consequência, começou a ser pensada uma nova comissão incumbida de propor, não só um plano das Obras Públicas do reino, mas a forma de organização do pessoal, os meios e os sistemas de construção e reparação das obras (Matos, 1980: 48). Criada no ano seguinte, pelo Decreto de 7 de março, a Inspeção Geral de Obras Públicas do Reino ficava responsável por todos os assuntos referentes a Obras Públicas, desde o planeamento ao acompanhamento e à fiscalização de obras, e seria dirigida pelo inspetor-geral, nomeando para o efeito o conselheiro, Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque (COLP, 1841: 71). Este, consciente da importância da administração burocrática nos Estados modernos, começou por estruturar os serviços, pelo Decreto de 9 de maio de 1840²², distribuindo pelos distritos da província delegados do inspetor-geral das Obras Públicas, incumbidos de levantar as principais dificuldades de circulação. No ano seguinte, reconhecendo, “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” criou, pelo Decreto de 30 de abril, a Secção de Estatística e Topografia dentro da Inspeção (COLP, 1842: 104).

Como resultado, 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 30 estradas e intervenções nos principais rios, além de definir a forma de financiamento e de realização destas obras. Apesar de Mouzinho ter sido afastado do cargo em janeiro de 1843, 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 nacional²³. Mas, mais uma vez, as debilidades da organização das Obras Públicas e a carência de técnicos experientes dificultavam os estudos e os projetos, pondo em causa a sua execução. Optou-se, então, por recorrer a uma companhia privada com capital, capaz de contratar técnicos no estrangeiro (Mata, 1992: 5).

21 A Divisão Norte era composta pelos distritos de Viana, Braga, Porto, Vila Real, Bragança, Viseu e Guarda; a Divisão Centro era constituída por Aveiro, Coimbra, Castelo Branco, Leiria e Santarém; a Divisão Sul por Lisboa, Portalegre, Évora, Beja e Faro (Decreto-Lei, 18 de junho de 1836, COLP, 1836: 169)

22 A nova inspeção 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 Públicas passavam a concentrar todos os trabalhos gerais de escrituração e contabilidade, arrecadação de documentos, memórias e planos de todos os trabalhos da nova repartição (COLP, 1841: 71-72).

23 A Lei de 26 de julho de 1843 definia que a execução de todos os projetos caberia à Inspeção-Geral das Obras Públicas e nos distritos criava comissões fiscais do imposto das estradas, incumbidas da cobrança dos impostos e da gerência económica das obras (COLP, 1843: 184-189).

A Companhia das Obras Públicas de Portugal foi criada, em dezembro de 1844, por um grupo de capitalistas nacionais que propunha projetar e construir um conjunto de obras públicas estruturantes para o país, que incluíam não apenas a rede de estradas, mas também a construção da primeira linha férrea entre Lisboa e a fronteira, bem como um conjunto de outros equipamentos, como uma penitenciária para Lisboa e a alfândega do Porto. A Guerra da Patuleia, que inviabilizou a cobrança dos impostos e deixou o Estado em dívida para com a Companhia, ditou o fracasso deste empreendimento e acentuou a necessidade da centralização dos serviços de Obras Públicas no Estado.

Todavia, e apesar do esforço de Mouzinho na estruturação dos serviços em direções de obras distritais, 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. Este facto justificou a publicação da Portaria de 28 de outubro de 1850, que fixava como prioridade os trabalhos de construção de estradas, mesmo que isso viesse a pôr em causa a disponibilidade dos delegados da Inspeção-Geral para colaborar com as municipalidades noutros melhoramentos locais (COLP, 1851: 847), contrariando mesmo a Portaria de 8 de maio de 1844, que incumbia os delegados dos distritos de auxiliarem as câmaras municipais na execução de todos os projetos e obras (COLP, 1845: 82).

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, o seu processo não foi pacífico, em especial a nível do ensino superior (Torgal & Vargues, 1983: 433-441; 1984; Torgal, 1993: 609-652).

Ministério das Obras Públicas Comercio 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 *Ministério das Obras Públicas, Comercio e Industria* foi criado pelo Decreto de 30 de agosto de 1852 e organizado um mês depois (COLP, 1853: 383-384; 513-516)²⁴. Consequentemente a *Inspeção Geral das Obras Públicas 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 (COLP, 1853: 788). Em conjunto com o novo ministério foi constituído um novo corpo consultivo, o Conselho de Obras Públicas, órgão autónomo e composto por técnicos de reconhecido mérito, que assumia a tutela de todas as obras de infraestruturação do reino (COLP, 1853: 384-385).

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 Direção-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, foi promulgado, pela Portaria de 14 de abril de 1856, o *Regulamento para a administração das obras publicas, contabilidade e pagamento das despesas e sua fiscalização* (COLP, 1857: 128-135). A 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 condutores.

24 O Decreto-Lei de 30 de setembro de 1852 organizou o novo ministério em diferentes direções. A Direção de Obras Públicas foi 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 1.ª secção da repartição técnica era incumbida das estradas, pontes e caminhos de ferro, enquanto a 2.ª secção detinha a jurisdição sobre os rios, canais e portos, dessecamento de pântanos, irrigações, trabalhos geodésicos e faróis; e a 3.ª secção compreendia os monumentos históricos, edificios públicos, obras de aformoseamento e recreio público (COLP, 1853: 513-516).

Três anos depois, tornava-se necessário verificar o andamento dos trabalhos no terreno e o funcionamento das direções de obras distritais. Neste sentido, o ministro Serpa Pimentel, pelo Decreto de 19 de agosto de 1859, dividiu provisoriamente o território em cinco inspeções²⁵, cada uma atribuída a um engenheiro civil ou militar, responsável por informar o Governo, e, para uniformizar a atuação destas inspeções, definiu as *Instruções pelas quaes se devem regular os engenheiros ao serviço do ministério das obras publicas, nas inspeções de que forem encarregados a que se refere o decreto d'esta data* (COLP, 1860: 423-426).

Ainda nesse ano, face ao aumento do número de registos de minas, foi decretada a primeira reorganização do ministério, criando uma repartição especificamente destinada às minas e subordinada à então designada *Direcção de Obras Publicas e Minas*. Dentro da *Direcção do Commercio e Industria* foi também criada a Repartição de Estatística. De forma mais significativa criou-se um Conselho de Minas separado do Conselho de Obras Públicas, fundamentando esta opção na necessidade de manter a vocação civil deste conselho (Decreto, 5 de outubro de 1859, COLP, 1860: 647-661).

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 promulgadas pela Portaria de 24 de abril de 1860 (COLP, 1861: 147-152). Mas, apesar de regulado o desenvolvimento e acompanhamento dos trabalhos, a sua fiscalização, o conteúdo e forma dos projetos, continuava a faltar a organização do pessoal que compunha os quadros do ministério, constituído por cerca de 700 funcionários, entre engenheiros, condutores, desenhadores, fiscais de cantoneiros, apontadores, entre outros. Neste sentido, foi decretado, a 5 de dezembro de 1860, o *Regulamento Provisório do Serviço de Obras Publicas e Organização do Pessoal n'elle empregado*, organizando os técnicos de acordo com as suas habilitações e experiência e 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 (COLP, 1861: 822-823)

Dois anos depois, era aprovado o novo plano geral de estradas, pelo Decreto de 15 de julho de 1862. Para facilitar a execução deste plano, as estradas eram divididas em ordens, de acordo com a importância dos locais que ligavam, e definia-se a responsabilidade pela construção, conservação e polícia de acordo com esta classificação. Assim, as de primeira ordem eram da responsabilidade do Estado, as de segunda ordem, dos distritos, e as de terceira ordem, dos municípios (COLP, 1863: 207-213). Esta divisão de responsabilidades obrigou ao aumento dos trabalhos a nível das direções de obras dos distritos, que foram ainda mais ampliados em 1864, com a Lei de 6 de junho, que pretendia fomentar a execução da rede de estradas municipais e impunha a criação de uma comissão de viação em cada distrito para atender às obras das estradas municipais (COLP, 1865: 223-226).

Como consequência do aumento da construção de obras públicas de cariz civil, designadamente as estradas do novo plano, foi possível concretizar o antigo desejo de formar um quadro técnico especifica-

25 Segundo o Decreto de 19 de agosto de 1859, a primeira inspeção incluía os distritos de Braga, Viana do Castelo, Porto, Vila Real e Bragança; a segunda, Aveiro, Coimbra, Viseu e Guarda; a terceira, Leiria, Santarém, Lisboa e Castelo Branco; a quarta, Portalegre, Évora, Beja e Faro; e a quinta inspeção, as ilhas dos Açores e Madeira (COLP, 1860: 423-426).

mente destinado às Obras Públicas, o Corpo de Engenharia Civil e seus Auxiliares, promulgado pelo ministro João Crisóstomo de Abreu, a 3 de outubro de 1864 (COLP, 1865: 773-786)²⁶. Diretamente dependente do diretor-geral das Obras Públicas e Minas e do ministro, este corpo era constituído por 115 engenheiros²⁷, auxiliado pelo corpo dos arquitetos²⁸, 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 1.^a ou de 2.^a classe. Os engenheiros formados na École Nationale des Ponts et Chaussées de Paris mantinham a distinção ao entrarem diretamente para a 1.^a classe, enquanto os formados pelas escolas nacionais eram colocados na 2.^a. Definia-se ainda como atribuição do novo corpo a reforma dos cursos de Engenharia Civil em Portugal por forma a equiparar os engenheiros preparados no nosso país aos formados em França.

A par da definição do Plano de Organização do Corpo de Engenharia Civil e Auxiliares, este ministro promulgou, a 31 de dezembro de 1864, três decretos que regulavam a construção, exploração e fiscalização dos caminhos de ferro, dos telégrafos e da rede de estradas (COLP, 1865: 1032-1039; 1030-1032; 1041-1049). 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.

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, restituindo a plenitude das suas antigas funções à engenharia militar. Por forma a empregar os engenheiros civis entretanto admitidos ao corpo, e numa aparente ação descentralizadora, foi criado um novo organismo encarregado das obras distritais e municipais, diretamente dependente dos cofres dos distritos, a denominada Engenharia Distrital. Na realidade, esta medida parece ter favorecido o corpo militar que assim se manteve à frente das Obras Públicas do país, assegurando-se não uma duplicação do corpo, como esta nova lei pretendia contrariar, mas antes a duplicação nos distritos de uma repartição de obras públicas. Segundo o Decreto de 30 de outubro de 1868, 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* (COLP, 1869: 375)

Além da criação destas repartições, um conjunto de decretos de 30 e 31 de dezembro desse ano reorganizavam os serviços do ministério, os corpos consultivos e fundamentalmente definiam o Regulamento do Serviço Técnico do Ministério das Obras Públicas. De acordo com este regulamento, as 12 divisões de obras públicas eram incumbidas de superintender os trabalhos das repartições de obras públicas dos distritos, já que eram responsáveis pelo projeto, administração, fiscalização e polícia de:

- 1.º *De estradas, pontes, edificios e monumentos nacionais;*
- 2.º *De obras hydraulicas;*

-
- 26 A criação deste corpo específico também está relacionada com a reorganização do Ministério da Guerra, de 23 de junho de 1864, segundo a qual era limitada a possibilidade de prestar serviço fora deste ministério (COLP, 1865: 270-300).
 - 27 Divididos em função das suas habilitações e com atribuições bem definidas: inspetor, engenheiro-chefe, engenheiro subalterno e aspirante. 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 (Decreto, 3 de outubro de 1864, COLP, 1864: 777).
 - 28 Justificava-se, a criação deste 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. [...] É por estas considerações que o governo de Vossa Magestade entendeu necessária a criação de um corpo de architectos” (Decreto, 3 de outubro de 1864, COLP, 1864: 775).

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;*

5.º *De pesos e medidas* (COLP, 1869: 625).

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 1.º engenheiro, Cândido Celestino Xavier Cordeiro, a Divisão das Obras Públicas do distrito, dependente do engenheiro Mathias Heitor de Macedo, e a Direção das Obras do Mondego e Barra da Figueira, dirigida pelo engenheiro Manuel Espregueira.

A criação das repartições distritais 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 distrital foi de 984\$690 reis, o que claramente demonstra quão cara fica a este concelho a referida repartição cujo pessoal absorve entre 1/4 e 1/3 da receita da viação municipal, ou proximadamente 28%²⁹.

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 se restringiu quase sempre e em exclusivo à viação municipal, não acompanhando as restantes obras municipais, e mantendo-se as debilidades técnicas dos municípios.

Em 1886, em grande medida devido à nova lei orgânica do exército, o ministro Emídio Navarro voltou atrás e, pelo Decreto de 24 de julho de 1886, extinguiu a engenharia distrital, constituindo de novo um corpo de engenheiros de obras públicas (COLP, 1887: 428-440). Constituído por 120 engenheiros militares ou civis divididos em quatro classes de acordo com a antiguidade e mérito, era auxiliado pelo quadro auxiliar de arquitetos (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 divididos em duas classes). O Decreto de 16 de dezembro de 1886 definia que cada classe tinha as suas atribuições, com destaque para os caminhos de ferro onde seriam aplicados apenas engenheiros de 1.ª classe, enquanto as direções de obras públicas dos distritos de primeira ordem, à exceção do distrito de Lisboa, cabiam a engenheiros de 2.ª classe, o que revela claramente a prioridade atribuída quer às obras ferroviárias quer às obras da capital (COLP, 1887: 895).

A incorporação no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria das repartições distritais pretendia pôr fim às influências e pressões exercidas pelos poderes locais sobre os engenheiros distritais³⁰

29 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 de 169\$308 réis por quilómetro, contra cerca de 30\$000 réis por quilómetro, que custariam caso as estradas tivessem sido estudadas por técnicos contratados. Ver a Representação de 25 de fevereiro de 1871 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1866-1873: fls. 67v-68).

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

e a 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 3.^a ordem ou distritais.

Além de ter criado o corpo de engenheiros de obras públicas, Emídio Navarro reorganizou o ministério dando maior relevo à agricultura (criando uma direção-geral específica e uma repartição de instrução agrícola) e integrou os serviços de correios e telégrafos (criando uma outra direção-geral). Dentro da direção-geral de Obras Públicas criou uma repartição para os assuntos relativos aos caminhos de ferro, separada da repartição de estradas, obras hidráulicas e edifícios públicos, uma consequência das dificuldades sentidas na construção das linhas por conta do Estado e da importância crescente das restantes obras públicas.

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

Pouco tempo depois, a crise gerada pelo Ultimato Inglês, obrigou a uma redução nas despesas, suprimindo quadros e direções. Assim, o Decreto de 1 de dezembro de 1892 do ministro Pedro Vitor da Costa Sequeira agregou a 2.^a *Circunscricção Hydraulica*, com sede em Coimbra, com a 1.^a *Circunscricção Hydraulica*, com sede no Porto, criando um único organismo sediado nesta última cidade, mas mantendo a designação de 2.^a *Circunscricção Hydraulica* (COLP, 1893: 977-986). Esta medida foi muito contestada pelo 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 1893³¹.

Além de reorganizar os serviços hidráulicos, este decreto, evocando razões económicas e a necessidade de um controlo rigoroso das contas públicas, retirou aos municípios a capacidade de projetar as obras públicas municipais e passou-as para a alçada das direções de obras públicas dos distritos a que pertenciam as municipalidades (COLP, 1893: 907). Esta medida centralizadora foi muito contestada pelas câmaras municipais³², que viram as obras municipais reduzidas ao mínimo, enquanto Lisboa e do Porto, gozavam de um regime de exceção e mantinham as suas competências.

No ano seguinte, o aumento do número de obras em edifícios públicos, especialmente em Lisboa, bem como a crise de emprego que a capital atravessava, levou o ministro Bernardino Machado a criar uma direção especial, responsável por todos os edifícios públicos, incorporando um grande número de desempregados (Decreto, 18 de junho de 1893, COLP, 1894: 389). Pese embora as vantagens sociais, esta medida teve consequências desastrosas nos cofres do Estado³³ obrigando a uma nova reorganização que tentou estender a ação desta direção aos distritos, criando secções descentralizadas, reduzindo assim a concentração de operários em Lisboa (Decreto, 4 de agosto de 1897, COLP, 1898: 240). Uma nova reforma do ministro Elvino de Brito extinguiu estas sessões e substituiu a Direção de Obras Públicas do distrito de Lisboa por cinco organismos encarregados de partes da cidade, responsáveis também pela viação ordinária e pela fiscalização dos edifícios particulares de Lisboa, o objetivo era manter o nú-

proíbiam explicitamente os trabalhos dos técnicos das divisões de obras dos distritos ao serviço das juntas gerais e das comissões executivas (Portaria, 1 de julho de 1879 e Portaria, 6 de setembro de 1879, COLP, 1880: 139, 217).

31 No dia 1 de abril de 1893, o município de Coimbra representou ao governo reclamando contra a nova organização dos serviços hidráulicos, e a 17 de agosto de 1893 reclamou contra a paralisação das obras do paredão do cais, lembrando que as próximas chuvas poderiam vir a destruir todo o investimento já feito (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1893-1907: fls. 1v-3).

32 Em Coimbra, as intervenções ficaram dependentes da Direção de Obras Públicas do distrito, o que, em parte, pode explicar a morosidade da construção do Bairro de Santa Cruz e a paralisação do plano esboçado em 1891 para a reforma da Baixa.

33 Entre 1894 e 1897, o número de trabalhadores empregados nas obras dos edifícios do Estado no distrito de Lisboa passou de 3300 para 7243 (Decreto, 3 de setembro de 1898, COLP, 1899: 663).

mero de funcionários, mas também descentralizar por zonas, mas mantendo o fomento da intervenção na capital (Decreto, 3 de setembro de 1898. COLP, 1899: 664).

Em dezembro do ano seguinte, para evitar as constantes mudanças na composição do corpo técnico, o mesmo ministro, reorganizou a Secretaria de Estado dos Negócio das Obras Públicas, Comércio e Indústria e criou um quadro vitalício de funcionários, composto por 110 engenheiros, dos quais apenas 50 poderiam ser destacados do Ministério da Guerra, vincando assim o caráter civil que as Obras Públicas deveriam assumir. Reorganizou também as corporações consultivas criando, além do *conselho superior de obras publicas e minas*, o *conselho tecnico de obras publicas* e o *conselho tecnico de minas*. Estes órgãos consultivos técnicos eram compostos por engenheiros do quadro e estavam incumbidos de se pronunciarem sobre projetos e orçamentos, programas de concurso, expropriações, contratos de empreitadas e fornecimento de materiais acima dos 1:000\$000 réis, e todos os assuntos técnicos e administrativos dependentes da Direção-Geral de Obras Públicas e Minas (Decreto, 28 de dezembro de 1899. COLP, 1900: 900-929).

É de salientar ainda a criação, em grande medida, motivada pelo surto de peste bubónica que ocorreu no Porto entre 1898 e 1899, da Junta Central dos Melhoramentos Sanitários, sediada em Lisboa. Além desta junta central, 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 distrito³⁴ (Decreto, 28 de dezembro de 1899. COLP, 1900: 929).

Além dos melhoramentos sanitários, pouco antes, a 9 de dezembro de 1898, tinha sido criado o *Conselho Superior dos Monumentos Nacionaes*, em substituição da Comissão dos Monumentos Nacionais³⁵. Nas palavras do ministro Elvino de Brito,

[...] *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* (Decreto, 9 de dezembro de 1898. COLP, 1899: 923-924).

Evocando o exemplo de Itália, criava um serviço de proteção e salvaguarda dos monumentos nacionais, composto por 20 vogais nomeados pelo ministro, além dos inspetores das Belas-Artes de Lisboa e Porto, dos diretores e dos professores de arquitetura das academias de Belas-Artes, do inspetor dos

34 A cidade do Porto, à semelhança de Lisboa, tinha uma comissão mais numerosa, composta por dois engenheiros do ministério, um engenheiro do município, além do delegado de saúde e do veterinário do distrito. Destacava-se ainda pelo facto de o seu presidente ser nomeado pelo governo, enquanto no resto do país a presidência cabia ao diretor de obras do distrito (Decreto, 28 de dezembro de 1899. COLP, 1900: 929).

35 A Comissão dos Monumentos Nacionais, presidida por Possidónio da Silva, foi criada pelo ministro Fontes Pereira de Melo em 1882, mas funcionava sem uma organização definida. Surgiu para dar resposta ao pedido, do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, de constituição de uma lista de monumentos nacionais, publicada em março de 1881. Esta comissão foi responsável pelo estudo, levantamento e inspeção dos monumentos nacionais, apresentando em 1884 um relatório de levantamento do estado dos principais edifícios 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 fevereiro de 1894, um regulamento para a Comissão de Monumentos Nacionais, integrando-a no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria sob a tutela da Direção-Geral das Obras Públicas e Minas, e sujeita à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas. Estava incumbida de: a) Estudar, classificar e inventariar os monumentos nacionais; b) Propor as providências necessárias à 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 do culto publico pela conservação e pelo estudo d'esses monumentos, e de velar por eles” (Silva, 1894; Portaria, 27 de fevereiro de 1894. COLP, 1895: 101-102).

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, embora dando primazia aos engenheiros. Apresentava ainda como grande novidade a possibilidade de recorrer à expropriação por utilidade pública dos monumentos classificados, além de criar um fundo especial destinado às ações de conservação.

No início do século XX o ministro Manuel Francisco Vargas analisou as reformas anteriores e a composição do quadro de pessoal, tendo verificado a incompatibilidade entre o número de técnicos e a organização aprovada. Isto levou a uma nova reforma que aumentou o número de técnicos em função do número mínimo de comissões necessárias e estabeleceu uma nova forma de acesso ao quadro (Decreto, 24 de outubro de 1901. COLP, 1902: 837-873). 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. A nível das corporações consultivas, extinguiu os dois conselhos técnicos, condensando as suas atribuições no Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e criou um Conselho de Tarifas relativo ao caminho de ferro.

Para facilitar a fiscalização do agora denominado Conselho dos Melhoramentos Sanitários, o território foi dividido em duas circunscrições, uma a norte (acima do Mondego) e outra a sul (do Mondego, incluindo Coimbra), mantendo-se em cada distrito uma comissão delegada do conselho³⁶.

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

A República alterou a denominação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria para Ministério do Fomento, embora mais tarde tenha retomado parte da designação anterior, passando a denominar-se Ministério do Comércio (Decreto n.º 3511 de 5 novembro. DG n.º 191/1917 - I Série). Contudo, a nova organização do ministério e dos serviços só foi promulgada em maio de 1919, alterando a designação do ministério para Ministério do Comércio e Comunicações (Decreto n.º 5847-A de 31 maio. DG n.º 105/1919 - I Série, 1.º supl.). Além dos serviços centrais em Lisboa, mantinham-se as direções de obras públicas dos distritos encarregados do estudo, construção e conservação da rede de estradas aprovadas, mas sujeitas à supervisão de uma nova inspeção de viação ordinária³⁷, bem como das obras relativas a edifícios públicos e às intervenções em monumentos nacionais, mas supervisionadas por uma nova Inspeção de Edifícios Públicos, centralizada no ministério³⁸. Também os serviços dos melhoramentos sanitários ficavam a cargo das direções de obras públicas dos distritos, organizadas em duas circunscrições sanitárias para todo o país. Os serviços hidráulicos foram subdivididos em cinco divisões (Minho, Douro, Mondego, Tejo e 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.

36 Segundo o artigo 21.º, esta comissão 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 por um funcionário da direção de obras públicas enquanto secretário da comissão (Decreto, 24 de novembro de 1901. COLP, 1902: 858).

37 Esta inspeção estava dividida em três secções: a primeira compreendia 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.

38 O pessoal técnico do ministério foi reorganizado, 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 fossem cometidos pelos engenheiros inspetores ou chefes (Decreto n.º 5847-A de 31 maio. DG n.º 105/1919 - I Série, 1.º supl.).

No ano seguinte, o Governo apresentou uma nova reforma que propunha um novo modelo de organização próximo das empresas privadas. 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” (Decreto n.º 7036 de 17 outubro. DG n.º 209/1920 - I Série).

Assim, os serviços da antiga direção-geral de Obras Públicas foram reorganizados em três organismos autónomos: a Administração Geral das Estradas e Turismo, a Administração Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais e a Administração dos Serviços Hidráulicos (Decreto n.º 7036 de 17 outubro. DG n.º 209/1920 - I Série). O objetivo era não apenas otimizar as despesas do ministério, mas também libertar estes serviços de influências políticas. Os restantes serviços das 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 ministério que funcionava de forma independente, a Inspeção-Geral dos Serviços do Ministério.

À Administração-Geral das Estradas e Turismo, 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 encarregada 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 estradas³⁹.

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. As divisões de estradas dos distritos ficavam apenas incumbidas dos serviços de conservação e reparação. 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 por aqueles. Os serviços de Turismo eram confiados às comissões locais de turismo com sede nas câmaras municipais.

É de salientar ainda 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 usados na Europa.

À Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais 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 os edifícios públicos, bem como a conservação e restauração dos monumentos nacionais, à exceção dos edifícios dependentes dos ministérios da Guerra e da Marinha (Decreto n.º 7038 de 17 outubro. DG n.º 209/1920 - I Série). 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, encarregadas dos projetos, orçamentos e caderno de encargos, bem como dos serviços de construção, reparação, restauração e fiscalização de obras. Estas direções eram divididas em secções de acordo com as localizações das obras em curso.

39 Este era 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 sobranceiros 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 (Decreto n.º 7037 de 17 outubro. DG n.º 209/1920 - I Série).

Coimbra ficava assim dependente da Direção Norte, mas devido ao volume de trabalhos em curso era sede de uma secção.

Apesar de os projetos e orçamentos serem da responsabilidade 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, estas 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. Por sua vez, 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 estava 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 (Decreto n.º 7039 de 17 outubro. DG n.º 209/1920 - I Série). Os serviços externos eram confiados a quatro divisões hidráulicas, Douro, Mondego, Tejo e Guadiana, sendo cada uma delas dividida no número de secções necessárias. As receitas desta administração-geral eram 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 tempo depois, estas administrações-gerais foram também alteradas. A Administração-Geral de Estradas e Turismo foi extinta em 1927 e, em sua substituição, foram criadas uma Direção-Geral de Estradas e Turismo e uma Junta Autónoma das Estradas, esta última deveria funcionar apenas até se completar o plano geral de viação (Decreto-Lei n.º 13969 de 20 julho. DG n.º 153/1927 - I Série). Todavia, em 1929, a Direção-Geral de Estradas e Turismo foi extinta, passando todos os assuntos relacionados com as estradas para a incumbência da Junta Autónoma de Estradas (Decreto-Lei n.º 16 866 de 22 maio. DG n.º 114/1929 - I Série).

Por sua vez, em 1929, a Administração-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais deu lugar à Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, com o objetivo de concentrar num só organismo alguns serviços que se encontravam dispersos, como a Repartição dos Monumentos Nacionais, que funcionava na Direção-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 Direção-Geral do Ensino Primário e Normal, ambas do Ministério da Instrução Pública (Decreto n.º 16 791 de 30 abril. DG n.º 97/1929 - I Série).

Estado Novo e a nova política de Obras Públicas

Em 1932, simbolicamente oitenta anos depois de criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o ministro Duarte Pacheco restabelecia o Ministério das Obras Públicas e Comunicações. Segundo o próprio, 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 infraestruturização do território, Duarte Pacheco retomava a política de melhoramento das vias de comunicação, gastando, com estradas e portos, cerca de 72% da despesa total do ministério (Neves, 2005: 411-412).

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 de entre “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 [...]” (Decreto-Lei n.º 21 697 de 30 de setembro. DG n.º 120/1932 - I Série). Neste sentido, incumbia a Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais da orientação técnica e da fiscalização das obras de melhoramentos urbanos, e de 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. Paralelamente confiava à Administração-Geral dos Serviços Hidráulicos e Elétricos os projetos e estudos dos melhoramentos sanitários urbanos, como as redes de águas e saneamento, até aqui confiados às câmaras municipais. Por sua vez, os melhoramentos rurais (criados pelo Decreto n.º 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 (Decreto-Lei n.º 21 696 de 30 de setembro. DG n.º 230/1932 - I Série).

Duarte Pacheco definiu ainda o meio de financiamento da sua nova estratégia, criando o Fundo do Desemprego⁴⁰. O número de desempregados na época era preocupante e esta medida, 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 n.º 21 875 criou a obrigatoriedade de definir zonas de proteção dos edifícios públicos, quer os construídos e de reconhecido valor arquitetónico quer aqueles ainda em construção. Estas zonas definidas por proposta da Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, sancionada pelo Conselho Superior de Obras Públicas, impediam a aprovação de qualquer construção sem a prévia ratificação do ministério (Decreto-Lei n.º 21 875, de 18 de novembro. DG n.º 271/1932 - I Série). Esta medida ampliava as atribuições daquela direção e reforçava a sua importância no planeamento da cidade, enfatizada também pelo artigo 8.º, 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, considerando que havia vantagem na concentração dos organismos, transferiu para o Ministério das Obras Públicas e Comunicações a Junta Administrativa do Empréstimo para o Secundário, encarregada da construção dos liceus (Decreto-Lei n.º 22 082, de 7 de janeiro de 1933. DG n.º 6/1933 - I Série). Depois, em abril, convidou o vice-presidente da Sociedade Francesa de Urbanistas, Alfred Agache, para o estudo de urbanização da zona da Costa do Sol, e seguiu-se o início da construção do Palácio de Justiça de Lisboa, dos tribunais civis do Porto, das penitenciárias e das cadeias distritais e comarcãs, dos hospitais escolares de Lisboa e Porto, além do programa de casas económicas (Costa, 2012: 108-117).

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”, alargando-o às novas áreas de especialização. Deste modo, em vez de criar mais conselhos consultivos como sucedera nas reformas de 1892, criou antes secções especializadas nos vários ramos (Decreto-Lei n.º 23 398 de 23 de dezembro. DG n.º 293/1933 - I Série). Criou assim um grande corpo de especialistas, composto por 25 engenheiros dos vários ramos, dois arquitetos (estes últimos nomeados pelo ministro) e os representantes das várias direções-gerais do ministério.

Em 1935, pouco antes de deixar o ministério, Duarte Pacheco promulgou a reorganização do mesmo (Decreto-Lei n.º 26 117, de 23 de novembro. DG n.º 272/1935 - I Série, 1.º Supl.). Criou mais duas direções-gerais, uma para os Serviços Hidráulicos e Elétricos e outra para os Serviços de Viação. Formou 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. Esta divisão denota, por um lado, o aumento do volume de intervenção, nomeadamente através da construção de

40 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 n.º 21 699 de 30 setembro. DG n.º 230/1932 - I Série).

grandes equipamentos nas principais capitais dos distritos, como as escolas e os hospitais, e, por outro, a especialização dada à intervenção em monumentos, autonomizados numa direção específica.

A nível da Direção dos Serviços Hidráulicos acrescentaram-se três secções encarregadas 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 nacionais. A Direção-Geral dos Caminhos de Ferro foi dividida em três direções externas, Norte, Centro e Sul, com sedes no Porto, Lisboa e Faro, respetivamente, enquanto a Direção-Geral dos Serviços de Viação era também 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 18 direções distritais de conservação, uma em cada distrito, enquanto os serviços de construção e reparação eram criados em função das necessidades de obras, e 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 Direção de Estradas do Distrito de Coimbra, a Direção de Edifícios do Centro, a Direção de Viação do Centro, a Direção Hidráulica do Mondego e a Secção dos Serviços Elétricos de Coimbra. Todos eles, materializando no território a política emanada pelo poder central, tiveram um papel preponderante no planeamento e 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 fôrem 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 toda a coadjuvação que naquele sentido lhes for depreçada (Portaria, 8 de maio de 1844. COLP, 1845: 82).

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 constituição introduziu um sistema profundamente liberal, cerceado quatro anos depois pela Carta Constitucional. Depois do período da Guerra Civil, surgiram as reformas centralistas de Mouzinho da Silveira, que reduziram 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 29.º referir que:

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 (Decreto, 16 de maio de 1832, COLP, 1836: 92).

Contudo, 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 (Decreto, 16 de maio de 1832, COLP, 1836: 95-96).

Estes decretos foram tão contestados que levaram à Lei de 25 de abril e Decreto de 18 de julho de 1835 que ampliaram as atribuições das câmaras municipais e lhes restituíram a responsabilidade de intervir e melhorar os concelhos. Cabia às câmaras municipais 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”, concluindo com a capacidade de “Consultar e deliberar sobre todas as necessidades municipaes, particulares, e locais do Concelho” (Decreto, 18 de julho de 1835. COLP, 1836: 200-201).

No ano seguinte, a Revolução de Setembro de 1836 impôs um novo governo progressista, que dissolveu as administrações locais e restaurou a Constituição de 1822 e, em consonância com o seu ideal liberal, retomou a discussão da divisão territorial (Bonifácio, 1982: 331-370; Sá, 1969). Ainda nesse ano, o número de concelhos foi reduzido, tendo sido promulgado, 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 do 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 necessidades 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 empréstimos para objectos de utilidade geral do Concelho [...];*

§.26. *Contractar com quaesquer Companhias Nacionaes, ou Estrangeiras para se effectuarem Obras de interesse geral do Concelho (Código Administrativo Portuguez, 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 1836, de lançar fintas, derramas, contribuições diretas, indiretas ou mistas, carecendo apenas da aprovação dos representantes das freguesias do concelho⁴¹. 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. Começava nestes termos a surgir um conjunto de atribuições que, a par da competência para fazer posturas e “Leis para regular a policia interior e bom regimen do Concelho”(§ 27), conduziam à primeira noção de gestão e planeamento urbanístico municipal.

Quatro anos depois, as leis de 27 e 29 de outubro de 1840 e de 16 de novembro de 1841 confirmaram as atribuições das câmaras municipais e aumentaram a estabilidade política ao ampliar os mandatos para dois anos. Contudo, inverteram a descentralização da legislação anterior e reforçaram o controlo sobre a administração municipal, ao sujeitarem 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 municipal⁴².

A tendência centralizadora foi acentuada depois da sublevação militar de Costa Cabral, em 1842, que deu início a uma nova fase política de cunho autoritário, revogando a Constituição de 1838 e restaurando, a 10 de fevereiro, a Carta Constitucional. O novo código administrativo, conservador e fortemente centralizador, foi promulgado pouco depois, a 18 de março, e, 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, tendo vigorado até 1878 (Fernandes, 1999). No seguimento do fixado já na legislação de 1840, os municípios viam a sua ação limitada, obrigados a deliberar em conjunto com o conselho municipal, organização com claras semelhanças com a tradicional

41 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 fazer as intervenções e não tinha atribuições para lançar novas contribuições. A Carta de Lei de 4 de fevereiro de 1836 e teve uma ampla difusão pela maioria dos municípios, provocando o aumento dos tributos sobre os principais bens de consumo (Manique, 1989: 24; Lei de 4 de fevereiro, 1836, COLP, 1836: 25).

42 Era composto pelos maiores e menores contribuintes do concelho. A partir de 1841, passou a incluir só os maiores contribuintes e em número igual aos vereadores. Pretendia-se garantir o controlo dos órgãos administrativos locais (Decreto, 29 de outubro de 1840, COLP, 1841: 66; Decreto, 16 de novembro de 1841, COLP, 1842: 245).

organização da Casa dos Vinte e Quatro do Antigo Regime e sujeitos ao sancionamento dos dois órgãos distritais, a junta geral e o conselho do distrito. Esta estratégia de controlo da atuação das vereações abrangia também as finanças municipais, obrigando à aprovação do orçamento pelo conselho municipal, além de definir um conjunto de despesas obrigatórias e 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 deveria figurar nas posturas e quais eram as suas competências e obrigações. A precisão com que tudo era enumerado pretendia uniformizar as práticas municipais, mas também compeli-la à ação das câmaras municipais.

A Regeneração de 1852 e o Ato 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, mas sem grandes influências nas atribuições das câmaras municipais.

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. 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, 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 réis, correspondia a um grande investimento em melhoramentos de ruas, chafarizes, aquedutos, cais e consertos em estradas e fontes nas freguesias rurais.

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 de um vigia, recorrendo, nas obras de maior envergadura, a técnicos externos, normalmente associados à Direção de Obras do Mondego e Obras Públicas de Coimbra. Alguns projetos, porém, eram delineados mesmo 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 Rodrigues⁴³.

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, que introduziu a classificação das estradas e reiterou a obrigação das câmaras municipais construir e repararem a rede de estradas municipais (Lei de 15 de julho de 1862. COLP, 1863: 207), a par do aumento da necessidade de várias obras na cidade, o município de Coimbra começou a estruturar os serviços municipais.

Como primeira medida, o presidente António Luís de Sousa Henriques Secco dividiu os vários serviços do município em diferentes pelouros, distribuindo-os pelos vereadores. Seguiu-se o pedido de dispensa, em 1863, de um técnico da Direção de Obras do Mondego e do Distrito de Coimbra para chefiar a Repartição de Obras Municipal (Secco, 1864). 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 prejuizos como os que por vezes já têm resultado da falta de direcção

43 Este presidente era professor na Faculdade de Matemática, onde foi diretor entre 1876 e 1880. Foi vereador da Câmara Municipal de Coimbra em 1846, e entre 1852 e 1855; foi presidente desse órgão entre janeiro de 1858 e agosto de 1862, e entre março de 1868 e janeiro de 1870, além de presidente interino em 1871. Foi ainda deputado às Cortes em 1868. Enquanto presidente do município foi responsável pelo traçado e construção do Cemitério Municipal, além das obras de alargamento da Rua de Coruche (Rodrigues, 1992: 263).

das obras d'este concelho"⁴⁴. Já em 1860, durante a breve presidência do bacharel João Henriques de Moraes Calado, tinha sido proposta, e incluída no orçamento para o ano económico de 1860-1861, a contratação de um arquiteto para a câmara municipal. Contudo, este orçamento não foi aprovado, e aquele que acabou por ser aprovado, proposto pelo presidente Raimundo Venâncio Rodrigues, já não incluía esta verba. Mas o pedido de dispensa foi atendido, e em abril de 1863 foi contratado José Alves Faria, condutor de obras públicas.

Apesar da Lei de 15 de julho e da estratégia nacional de construção de uma rede de estradas nacionais, mantinha-se a inércia por parte da maioria dos municípios, o que levou o ministro João Chrysostomo de Abreu e Sousa, pela Carta de Lei de 6 de junho de 1864, a impor como obrigatória a constituição de uma comissão de viação em cada distrito encarregada de:

- 1.º *A classificação das estradas municipaes;*
- 2.º *A superior inspecção e fiscalisação 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 municipaes, e das necessidades da viação, as obras nas estradas municipaes de 1.ª classe, no seguinte anno, ouvindo previamente as camaras municipaes;*
- 5.º *Apresentar todos os annos um relatorio circunstanciado sobre o estado da viação municipal do districto, com especificação dos trabalhos e despesas do anno anterior;*
- 6.º *Propor as providencias que julgar convenientes* (COLP, 1865: 223).

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

A primeira comissão de viação do distrito de Coimbra foi formada em 1864⁴⁵, e em abril de 1867 apresentava o plano geral e a classificação definitiva das estradas municipais de 1.ª e 2.ª classe do distrito, dando cumprimento ao primeiro ponto do decreto de junho de 1864. Todavia, só a partir de 1870 se assistiu ao incremento das obras da rede viária.

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, deu o impulso definitivo à intervenção municipal. Como já outros investigadores tiveram oportunidade de corroborar, estas comissões foram responsáveis por obras de melhoramento urbano estruturais, com destaque para as melhorias das condições de abastecimento de águas, alargamento e abertura de ruas, praças e jardins (Bandeira, 2001; Fernandes, 2005; Garcia, 1998; Mestre, 2006; Pereira, 2007; Silva, 1997).

Em Coimbra, a primeira comissão de melhoramentos foi nomeada pela Portaria de 27 de maio de 1865 (COLP, 1866: 173-174), porém, não tendo deixado qualquer tipo de registo, é hoje impossível apurar 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.

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 financeira e a ausência de técnicos qualificados.

44 Neste ofício de 19 maio de 1863, o governador civil referia-se aos prejuízos verificados nas obras do cemitério, provocados por sucessivos deslizamentos de terras, que obrigaram mesmo ao abandono do primeiro projeto (AUG/GCC/GID/E2/T4/314, 1859-1867: s/n).

45 Composta pelo governador civil, António Luís de Sousa Henriques Secco, por António Augusto da Costa Simões, pelo diretor das Obras Públicas do distrito, e Miguel António de Sousa (AUC. GCC/TA/E2/T3/287, s/d: s/n).

Numa aparente tentativa de ultrapassar este último problema, surgiu, a par da referida alteração da organização do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria de 30 de outubro de 1868, a 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.

Contudo, a prática foi ligeiramente distinta, pelo menos no caso de Coimbra, onde o trabalho deste organismo se centrou quase exclusivamente na viação municipal. No entanto, apesar da ausência de intervenção direta nas obras urbanas, o contacto 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.

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 administrativo⁴⁶, 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 distrito⁴⁷, 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, do mercado e da regularização da Rua Visconde da Luz, limitando a execução de todas as outras obras ao orçamento disponível. Porém, em consequência desta maior autonomia, a câmara municipal encetou uma nova forma de atuação com recurso ao crédito. Mesmo nas obras orçadas com um valor superior ao teto máximo 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 fase⁴⁸.

O código administrativo delineado por Rodrigues Sampaio e aprovado a 6 de maio de 1878 reiterou as tentativas do início da década e aumentou a autonomia do poder local. Considerando a câmara municipal não só “como administradora” mas também “promotora dos interesses municipaes” (COLP, 1879: 80), extinguiu o conselho municipal, enquanto a nível do distrito criou uma comissão distrital com o poder deliberativo das resoluções das juntas gerais, função que até aqui cabia ao governador civil, delegado do poder central (Santos, 1985: 108).

Este código, ao mesmo tempo que alargava a autonomia dos municípios, ampliava as suas atribuições a nível da criação e gestão dos estabelecimentos de beneficência e de instrução, bem como a nível dos serviços de assistência, como os partidos médicos, os boticários, as parteiras, os veterinários e os serviços de incêndio. Conservava-se a incumbência das obras de melhoramento do concelho, acrescentando a possibilidade de, nestes casos, se 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,

46 A 26 de junho de 1867, o governo “fusionista” promulgou, por proposta de Martens Ferro, um novo código descentralizador, 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 de Saldanha, mas que também não chegou a ser posto em prática, entretanto revogado pelo Decreto de 24 de dezembro de 1870, devido à queda deste governo em 29 de agosto.

47 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, carecendo apenas de aprovação do conselho de distrito ou do governo para valores mais altos (Decreto, 21 de julho de 1870. COLP, 1872: 397-424; Portaria, 1 de abril de 1871. COLP, 1871: 133)

48 Como sucedeu com a intervenção na frente ribeirinha da cidade. Em 1872, o município contratou um empréstimo no valor de 8:900\$000 réis; no ano seguinte, um novo empréstimo no valor de 6:000\$000 réis, 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 (AUC/ GCC/TA/E2/T3/287, 1865-1928: s/n; AHMC/ORÇAMENTOS MUNICIPAIS, 1874-1883: s/n).

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. 106.º, § 1.º). Igual limite era aplicado à contratação de empresas para fornecimentos ou para obras (art. 106.º, § 11.º) (COLP, 1879: 80).

Esta tendência descentralizadora foi interrompida, oito anos depois, com o código de José Luciano de Castro, promulgado a 17 de julho de 1886. Advogando os desequilíbrios provocados pelo lançamento de contribuições e do abuso ao crédito em alguns concelhos, aquele criou uma hierarquia entre os concelhos em função do número de habitantes. Argumentando que era “um erro grave pretender sujeitar ao mesmo regimen administrativo os grandes e os pequenos municípios”, estabeleceu valores máximos de endividamento e restringiu as suas faculdades tributárias de acordo com esta classificação (COLP, 1887: 367). Eram considerados de 1.ª ordem os concelhos com mais de 40 mil habitantes ou os concelhos capitais de distrito; de 2.ª ordem, aqueles com menos de 40 mil habitantes, mas mais de 15 mil habitantes, e os restantes, de 3.ª ordem⁴⁹. De ressaltar que esta classificação determinava os limites de competência das câmaras municipais, nomeadamente para deliberar a realização de obras. Assim, aquelas conservavam a capacidade para contrair empréstimos, desde que os encargos resultantes em conjunto com os existentes não ultrapassassem a décima parte da receita, e desde que os 40 maiores contribuintes do concelho assim o autorizassem. Para valores superiores ou para o lançamento de impostos municipais, já careciam da tutela da junta geral.

Estas alterações tiveram consequências evidentes nos concelhos: por exemplo, Coimbra, desde 1873 e com recurso ao crédito, tinha encetado um conjunto de melhoramentos na cidade e na viação municipal. 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 e facilitou a execução das obras de melhoramento necessárias. No entanto, para lá da disponibilidade financeira mantinha-se a carência de técnicos. Desde 1881 que a Repartição de Obras Municipais não possuía nenhum engenheiro, o que obrigava o município a recorrer a outros técnicos existentes na cidade. 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 aquela repartição comesse 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.

No entanto, e apesar da limitação da autonomia municipal implementada pelo código de José Luciano de Castro, em Coimbra, o final da década de 1880 ficou marcado pela iniciativa municipal de construção e exploração da 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 Sampaio (AHMC, FUNCIONÁRIOS, 1876-1907). Apesar de contratado para 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 de Santa Cruz, e os projetos particulares começaram a ganhar um grande incremento. Numa tentativa de dar resposta aos pedidos de licenciamento, foi criada, em substituição do pelouro da fiscalização das obras particulares, uma comissão especial⁵⁰.

49 Refira-se que estes valores populacionais eram extremamente elevados. Segundo o censo de 1878, apenas Lisboa, Porto, Braga, Ponta Delgada e Funchal estariam acima dos 15 mil habitantes. Se atendermos ao censo de 1890, quatro anos depois do código, os concelhos de Coimbra, Covilhã, Évora, Setúbal também já estariam acima dos 15 mil habitantes (Direção-Geral de Estatística, 1933: 260-262).

50 Esta comissão foi nomeada a 9 de agosto de 1888 em consequência do pedido de alinhamento do edifício da Academia Dramática. Na sessão de 3 de janeiro de 1889 deliberou-se extinguir o pelouro da fiscalização das obras

Apesar de o recurso a comissões externas ser uma solução muito mais económica do que a contratação de um técnico para o município, não garantia a prossecução de uma política urbanística.

No entanto, verifica-se 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 vez, deixou a repartição municipal em outubro desse mesmo ano, ingressando nos quadros da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra⁵¹. A razão da curta permanência devia-se com certeza às condições que obtinham nas Obras Públicas do Estado. Além de mais bem remunerados, 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 de a rede de águas entrar em funcionamento, o município, pela mão do presidente Manuel da Costa Alemão⁵², introduziu uma nova organização nos serviços municipais e na Repartição de Obras Municipais. Assim, em maio de 1889, optou por contratar um técnico maquinista para a direção da repartição de águas, Henrique Hybard, e contratar também um condutor de obras públicas para chefe da Repartição de Obras Municipais⁵³. 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 empregados e atribuiu aos municípios alguns dos estabelecimentos anteriormente distritais, como os asilos e a criação dos expostos.

Ainda no âmbito da política de contenção de despesas, e nesse mesmo ano, o Decreto de 1 de dezembro retirou as Obras Públicas da alçada dos municípios (COLP, 1893: 907). 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 104. 1892-1893: fl. 217v).

Três anos depois, o novo código administrativo, promulgado a 2 de março por Ernesto Hintze Ribeiro, reiterou a extinção das juntas gerais dos distritos e a atribuição da viação municipal, do ensino primário e dos serviços agrícolas ao governo, cabendo aos municípios apenas a administração dos expostos (COLP, 1896: 258-310). 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 urbana.

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. É de referir que todos os elementos da câmara municipal desempenhavam também as suas funções graciosamente (AHMC/VEREAÇÕES. 102, 1888-1890: fls. 36v e 37).

51 Consultar a composição das várias repartições técnicas que atuaram na cidade no anexo B do volume II da tese que serviu de base a esta obra (Calmeiro, 2015) e consultar notas biográficas dos técnicos no apêndice deste livro.

52 Manuel da Costa Alemão (1833-1922), lente de Medicina da Universidade de Coimbra, foi diretor do Hospital da Universidade de Coimbra, sendo o grande responsável pela sua modernização no início do século XX. Foi presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1890 e dezembro de 1892, onde foi o responsável pela compra dos terrenos no Penedo da Saudade, que, anos depois, permitiram a construção do novo bairro com a mesma designação, bem como pelos primeiros estudos para a reforma da Baixa (Rodrigues, 1992: 191-192).

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

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, 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, 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 1864, e definiu uma nova estratégia para a cidade⁵⁴.

No início do século XX, e dando resposta ao imposto pelo artigo 59.º do *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* (Decreto de 14 de fevereiro de 1903. COLP, 1904: 66-70), que impunha⁵⁵ a obrigatoriedade de todos os municípios elaborarem regulamentos de salubridade, foi nomeada a primeira comissão de melhoramentos sanitários de Coimbra no dia 3 de dezembro de 1903. 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 externas⁵⁶.

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. Consequentemente, no ano seguinte, 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.

A República e a difícil definição de um novo código administrativo

Em 1910, o novo regime republicano, defendendo uma política de descentralização e o municipalismo, repôs o Código Administrativo de Rodrigues Sampaio (Decreto, 13 de outubro de 1910. COLP, 1911: 5). 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. 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 contestado⁵⁷. A Lei n.º 88 de 7 de agosto de 1913, com um caráter provisório,

54 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. A 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.

55 De acordo com o Decreto de 14 de fevereiro de 1903, 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.

56 Esta polémica prendeu-se com o aumento do custo das obras do Posto de Desinfecção, alegadamente devido a falhas no orçamento. Monteiro de Figueiredo justificou o aumento das despesas com as exigências do Conselho de Melhoramentos Sanitários e do vereador José Alberto, além de outras alterações solicitadas pelo presidente do município ao empreiteiro, ultrapassando a repartição de obras e o seu chefe, que assim perdeu o controlo da obra. Apresentou a sua exoneração a 17 de setembro de 1903 (Figueiredo, 1903).

57 Sobre a tentativa de implantar um novo código administrativo, ver as obras de Jorge Fernandes Alves e César Oliveira (Alves, 2010: 33-61; Oliveira, 1996: 243-285).

clarificava apenas a organização, o funcionamento e as competências dos corpos administrativos anteriores (DG n.º 183/1913 - I Série, 7 de agosto).

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 sujeitas 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. Estava 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 da sua administração ao Senado Municipal. Mantinha-se ainda a figura do administrador do concelho, subordinado, por sua vez, ao governador civil. Por outro lado, o Decreto de 10 de outubro de 1910⁵⁸ determinava que, enquanto não se realizassem eleições, os corpos administrativos eram nomeados pelos governadores civis, situação que se manteve até janeiro de 1914, quando foram empossadas as vereações escolhidas nas eleições de novembro de 1913.

Durante este 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. Apesar deste pedido, nesta época, a Repartição de Obras Municipais 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, que acumulava o cargo de fiscal⁵⁹. Embora conseguisse dar resposta aos estudos parciais que iam sendo necessários, o município não tinha 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*⁶⁰ e o *Conselho de Arte e Arqueologia*⁶¹. Além destes corpos, existiam ainda associações de caráter 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 Propaganda⁶² ou a Associação Comercial.

58 O Decreto de 10 outubro determinava que “nos concelhos onde houver Câmaras Municipais republicanas, essas câmaras sejam mantidas; naqueles onde as não houver, sejam substituídas as câmaras existentes pelas comissões municipais eletivas republicanas; e nos concelhos onde não houver estas, as câmaras sejam indicadas pelo povo por eleição, ou aclamação”. Em Coimbra foi adamado Sidónio Pais no dia 6 de outubro, substituído em janeiro seguinte por António Augusto Gonçalves, mantendo-se a restante comissão administrativa (Decreto de 10 de outubro. DR n.º 4-I/1910 - I Série).

59 Em 1911, a Repartição de Obras Municipais era composta pelo chefe, o condutor António Heitor, pelo condutor auxiliar, António da Costa Roxo, pelo mestre de obras Augusto Alves de Carvalho, e pelo fiel de ferramentas, Manuel Abílio Simões de Carvalho (AHMC/FUNCIÓNÁRIOS MUNICIPAIS, 1902-1926: fl. 28).

60 A Portaria de 3 de maio de 1911 criou a *Junta de Melhoramentos Hygienicos e Esthetica* de Coimbra, que 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”. No mês de agosto do mesmo ano, foi constituída a primeira comissão (*Gazeta de Coimbra*, 15, 19 de agosto, 1911: 3).

61 O Decreto de 26 de maio de 1911 criou três conselhos de arte e arqueologia e três circunscrições: Lisboa, Coimbra e Porto. Estas foram incumbidas de estudar, conservar e enriquecer as 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 ainda a manifestarem-se sobre todos os assuntos de arte e arqueologia. (Decreto de 26 de maio. DG n.º 124/1911 - II Série).

62 A Sociedade de Propaganda de Portugal, criada em fevereiro de 1906, foi, em grande medida, responsável pela criação no Ministério do Fomento de uma estrutura ligada ao turismo. Medida essa 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, que tinham como objetivo defender o património paisagístico cultural e arquitetónico, promovendo conferências e publicações que difundiam o património local. Estas 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 a Sociedade de Propaganda de Portugal, ver os trabalhos de Ana Cardoso Matos e Maria Luísa dos Santos (2004) e Susana Lobo (2013: 57-59).

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-se durante o Estado Novo. Cabe ainda fazer a ressalva de que o município de Coimbra, 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. Na mesma sessão em que se aprovou a nova estrutura da autarquia, foi nomeada uma comissão encarregada de reiniciar os estudos de reforma da Baixa e foi deliberado proceder à revisão da planta da cidade⁶³. No ano seguinte, o engenheiro António Barbosa Alves Pereira foi contratado para este levantamento.

Com o avultar de trabalho, a estrutura da Repartição de Obras Municipais de Coimbra começava a ganhar mais consistência, todavia, sempre que a complexidade técnica exigia, a câmara municipal continuava a socorrer-se de comissões técnicas exteriores, como sucedeu com o estudo do aformoseamento da Ínsua dos Bentos ou com o projeto de saneamento da cidade, em 1921 e 1923 respetivamente⁶⁴. 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 2.ª Circunscrição Hidráulica, e por Silva Pinto, arquiteto da Universidade e professor da Escola Brotero, incumbida de se pronunciar sobre os pedidos de licenciamento apresentados à câmara municipal.

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, período durante o qual foram nomeadas seis comissões administrativas. O Código Administrativo, promulgado a 31 de dezembro de 1936, impôs um sistema fortemente centralizado⁶⁵, em que o presidente da câmara municipal, nomeado pelo ministro do Interior, era o órgão principal, acumulando a presidência da câmara municipal e do conselho municipal.

Além destes órgãos, o novo sistema administrativo fomentava a criação de órgãos especiais, como a Comissão Municipal de Iniciativa e Turismo⁶⁶, e órgãos consultivos, como a Comissão Municipal de Arte e Arqueologia⁶⁷, a Comissão de Estética ou a Comissão Municipal de Higiene. Propostos pelas

63 Nomeada na sessão de câmara de 9 de janeiro de 1918, era composta pelos engenheiros Abel Dias Urbano e Rodrigues Nogueira, pelo arquiteto Silva Pinto, pelos críticos de arte António Augusto Gonçalves e Joaquim Martins Teixeira de Carvalho, pelo presidente de *O Instituto*, pelo reitor da Universidade, pelos presidentes do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra, da Associação Comercial, da Sociedade de Defesa e Propaganda, e da Associação de Artistas, e por três proprietários: Albino Caetano da Silva, Joaquim Fernandes dos Santos e Rodrigues da Silva (AHMC/VEREAÇÕES. 126. 1917-1918: fl. 47).

64 A comissão para o estudo do aformoseamento da Ínsua dos Bentos foi nomeada a 17 de março de 1921, composta pelo professor 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 professor doutor João Serras e Silva, pelos engenheiros Abel Urbano e Jorge Lucena, pelo delegado de saúde e o vereador do pelouro das Obras e Higiene.

65 Esta centralização verifica-se na nomeação do presidente e, sobretudo, através da tutela de todos os assuntos municipais pelo poder central. 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, ou seja, ficavam limitados à execução das orientações centrais (Pinto, 1996: 56).

66 Criada ainda durante a Primeira República pela Lei n.º 1152 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, que depois foram difundidas a outras localidades (Lei n.º 1152 de 23 de abril. DG n.º 84/1921 - I Série).

67 O Decreto-Lei n.º 20 985 criou as comissões municipais de arte e arqueologia, dependentes das câmaras municipais e compostas pelo presidente da câmara municipal e representantes de entidades que tutelassem monumentos, bem como cidadãos interessados na proteção do património. Tinham como atribuições a promoção de eventos de divulgação e angariação de fundos para o restauro dos monumentos e ainda funções consultivas quando solicitadas (art. 21.º, 22.º e 23.º, Decreto n.º 20985 de 7 março. DG n.º 56/1932 - I Série).

câmaras municipais, mas dependentes de aprovação superior, estes eram formados por membros das elites locais, que 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 vinculativo⁶⁸.

Paralelamente, a legislação nacional definiu, pela primeira vez, os serviços municipalizados como “serviços autónomos dentro da administração municipal” (Decreto n.º 13 350 de 28 março. DG n.º 64/1927 - I Série), permitindo a aprovação em 1929 do Regulamento dos Serviços Municipalizados de Coimbra⁶⁹. 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.

Por outro lado, a Repartição de Obras Municipais 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 regulamento subsequente, publicado em 1939⁷⁰, é possível aferir que, a partir de 1933, se encetou uma nova fase ao nível do planeamento do município, que correspondeu ao início — ainda que, em grande parte graças à ação do vereador Daniel Pedroso Baptista — de uma nova estratégia, que culminou na tentativa de elaborar o primeiro plano de urbanização de Coimbra por esta repartição⁷¹.

Apesar da 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, 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.

68 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 138. 1930-1931: fl. 138).

69 Cabia à câmara municipal o controlo e a aprovação mensais 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 (Serviços Municipalizados, 1929: 31).

70 Segundo este regulamento, a Repartição de Obras da Câmara Municipal de Coimbra 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 1.ª classe, um fiscal urbano de 2.ª classe, um fiel de armazém, dois fiscais rurais, quatro motoristas e um contínuo (Câmara Municipal de Coimbra [CMC], 1939).

71 Em novembro de 1934, foi nomeada uma comissão para estudar o plano de urbanização: sobre este organismo e as tentativas para elaborar esse plano, ver adiante o capítulo “Primeiro levantamento aerofotogramético 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 (Machado, 1904: 5-8).

Além da análise da criação e da evolução dos novos organismos intervenientes no planeamento e transformação da cidade, cumpre analisar a formação dos técnicos que os compõem⁷². Se, por um lado, a constituição destes organismos estava 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, e 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, libertando-os da escravidão da miseria, e tornando-se assim uma condição forçosa da civilização a que temos chegado. Com effeito, 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 (Sousa, 1872: 58).

Desde o final do século XVIII que, a par da política de Obras Públicas, se tinha começado a introduzir o moderno ensino da engenharia, criando, pela Carta de Lei de 2 de janeiro de 1790, a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho (COLP, 1828: 578). Admitia alunos com a disciplina de Matemática da Academia Real da Marinha⁷³, ou da Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, e formava oficiais das várias armas e de engenharia militar. Além da escola, o decreto criava o Real Corpo de Engenheiros, um corpo que agrupava os oficiais engenheiros ao serviço da Corte e que viria 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, por exemplo, os estrangeiros formados na École Nationale des Ponts et Chaussées em França, ou os técnicos formados nas faculdades de Matemática e de Filosofia da Universidade de Coimbra⁷⁴.

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 (Universidade de Coimbra, 1772). Além das faculdades, foi necessário construir um conjunto de equipamentos anexos, como o Laboratório, o Jardim Botânico e o Observatório Astronómico⁷⁵, que permitiram introduzir novas discipli-

72 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 municipais, no entanto, como este assunto ultrapassa o âmbito desta obra, remetemos para as referências bibliográficas o aprofundamento destas questões e apresentamos apenas as 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 (Carvalho, 1986; Gomes, 1980; Macedo, 2009; Basto, 1987; Calado, 2003; Ribeiro, 2002; Lisboa, 2007).

73 Entidade criada a 5 de agosto de 1779 em substituição da Aula Militar da Corte.

74 Sobre a formação deste corpo, ver o estudo de Carlos Martins (2014: 609).

75 Recorde-se que 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

nas de caráter mais técnico, como Botânica e Agricultura, Zoologia e Mineralogia, em 1791, e Metalurgia, Hidráulica e Astronomia Prática, em 1801.

A introdução destas matérias inseria-se também na política de reforma da administração do território, encetada por Maria I, a partir da reforma das comarcas, tendo dado origem ao já referido alvará régio de 9 de junho de 1801, conhecido por Lei dos Cosmógrafos. Esta medida visava não só dotar a administração pública de quadros técnicos, mas também fomentar a empregabilidade e a frequência dos estudos superiores da Universidade. Estes técnicos, além de terem os conhecimentos necessários para dirigir e projetar as obras públicas necessárias às comarcas, ficavam habilitados a fazer o levantamento do cadastro da comarca e assim auxiliavam os trabalhos em curso da Carta Geográfica do Reino, sob a 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 continuação 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 Engenheiros, elaborado por D. Miguel Pereira Forjaz (*Regulamento Provisional do Real Corpo de Engenheiros*, 1812).

Interessa ainda ressaltar que a política de obras públicas lançada no 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 Negreiros⁷⁶, que, em 1904, iniciou uma publicação periódica, da qual só se conhecem três fascículos, intitulada *Engenheiro Civil Português*, evidenciando a importância da vertente civil nas obras de engenharia, mais próxima do tradicional entendimento de arquitetura⁷⁷.

Mais tarde, o regime liberal, consciente da importância do ensino para a prossecução da sua política de fomento e desenvolvimento interno, e entendendo a instrução pública no sentido formativo da nova sociedade liberal para quem o próprio regime devia servir, iniciou uma reforma profunda do ensino (Torgal e Vargues, 1982: 433-441, 1984; Torgal, 1993). Criou escolas primárias e liceus que formariam os novos cidadãos e, fundamentalmente, encetou a reforma do ensino superior, para formar os novos técnicos capazes de projetar e dirigir as obras que fomentariam o mercado interno.

Esta reforma começou a ganhar forma e a materializar-se a partir de outubro de 1835, quando foi criado o Conselho Superior de Instrução Pública, presidido pelo ministro do Reino Rodrigo da Fonseca Magalhães e composto por mais 12 eminentes liberais. As suas primeiras medidas centraram-se na Universidade⁷⁸. O objetivo era aproximá-la das novas necessidades, nomeadamente formando os novos quadros técnicos da administração pública. Neste sentido, propunha a fusão das faculdades de Cânones e de Leis numa única Faculdade de Direito, suprimindo a Faculdade de Teologia, cujo ensino seria reme-

construído também em 1772, mas 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.

76 De ressaltar ainda que José Manuel Carvalho Negreiros, em 1796, tinha apresentado *Reprezentação que Serve de Introdução para se Projectar hum Regulamento para o Real Corpo de Engenheiros Civis e Todas as suas Dependências*, e antes tinha escrito um tratado de arquitetura dividido em cinco volumes, denominado *Jornada pelo Tejo* (1792).

77 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 à 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, sendo responsável pela secundarização do papel do arquiteto nas novas obras públicas ao longo do século XIX (*Engenheiro Civil Português*, IV, 1804: 16).

78 É de referir que, no ano anterior, o Decreto de 23 de maio de 1834 tinha extinto os privilégios da Universidade, suprimindo o foro acadêmico, que correspondia a um regime jurídico privativo da Universidade; e o Decreto de 16 de julho extinguiu os Colégios de S. Pedro e de S. Paulo, além de, a 5 de maio, ter sido retirada a autonomia financeira à Junta da Fazenda da Universidade, que acabaria por ser extinta no dia 18 de setembro, tendo o seu património sido integrado no erário público.

tido para os seminários, ampliando os currículos com disciplinas como Economia Política, Direito Constitucional, Administrativo e Comercial. As faculdades de Filosofia e Matemática eram 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 promulgada, esta reforma foi pouco tempo depois suspensa pelo novo ministro Mouzinho de Albuquerque.

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 1836. Embora tenha mantido a Faculdade de Teologia, criou, à semelhança da reforma anterior, uma nova faculdade de direito munida das disciplinas 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 5.º ano e criou dois cursos especiais de Agricultura e Economia Rural e Tecnologia, além de tornar obrigatória uma cadeira de Matemática e uma de Medicina (Ribeiro, 1881: 119-122).

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

O curso da Faculdade de Mathematica será considerado como suficiente habilitação para os Cargos e Offícios em que fôr requerida Carta de Engenheiro Civil, ou Militar, assim como para os postos das diferentes armas do Exercito e da Armada, e bem assim para todos os Offícios e Empregos de Fazenda para que em igualdade de circumstancias, 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.

(Art. 108.º e 109.º, Decreto, 5 de dezembro de 1836. COLP, 1937: 191)

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 Arquitetura⁷⁹.

A reforma do ensino da engenharia só seria decretada no ano seguinte e, à revelia da Universidade (Macedo, 2012: 51), implantando um novo tipo de ensino profissionalizante de nível superior – o ensino politécnico –, inspirado no modelo francês da École Polytechnique de Paris e, note-se, criado pelo Ministério da Guerra. Substituindo a Academia Real da Marinha e introduzindo-lhe novos métodos de ensino e novas cadeiras, era assim 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” (COLP, 1838: 52). Aquela compreendia cinco cursos: um geral e quatro preparatórios, dos quais destacamos o curso preparatório para oficiais de Estado-Maior, e de engenharia militar; assim como engenheiros civis.

No dia seguinte, um novo decreto do ministro Sá da Bandeira transformava a antiga Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho na nova Escola do Exército (Decreto, 12 de janeiro de 1837. COLP, 1828: 82-89), 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.

79 Importa notar que, na época, uma das maiores fragilidades da Universidade era a falta de professores. Quando a Universidade reabriu em outubro de 1835, Agostinho José Pinto de Almeida era o único doutor em Matemática e, por isso, tinha de assegurar todas as cadeiras de Geometria e Astronomia. A 16 de junho de 1836 foram enviados dois lentes da Academia da Marinha, Filipe Folque e João Gonçalo de Miranda Peleção. 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 e 29 de setembro de 1834 (Ribeiro, 1881: 116).

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, complementados pelo curso da Escola do Exército, que ministrava o ensino especializado nas diversas áreas. O desenvolvimento da engenharia dentro do Ministério da Guerra, 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 centralizada.

No dia 13 de janeiro, 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: 1.º os Engenheiros Civis de todas as classes, taes como os Engenheiros de minas, os Engenheiros construtores, e os Engenheiros de pontes e estradas; [...]” (Decreto, 13 de janeiro de 1837. COLP, 1838: 94). 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.

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.

Salientamos apenas que o decreto que constituiu a Escola do Exército no seu artigo 40.º 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 encontraram grandes resistências ao ingresso na Escola do Exército.

Em 1859, o mesmo decreto que extinguiu o Conselho Superior de Instrução Pública (subordinado à Universidade), substituindo-o por um Conselho Geral de Instrução Pública (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 (Decreto, 7 de junho de 1859. COLP, 1860: 328). Depois de ter conseguido ganhar destaque e afirmar o ensino politécnico em alternativa ao universitário, pretendia-se tornar civil o ensino politécnico e alargá-lo a todas as ciências físicas e matemáticas. Neste sentido, acrescentou-se aos currículos da escola uma nova cadeira de Geometria Descritiva Pura e uma de Química Orgânica, e deixou-se a possibilidade de a 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 (Ribeiro, 1881: 290).

Podemos considerar que, a par desta transferência, se iniciou uma tentativa de fomentar o ensino da engenharia civil vertido na reforma da Escola do Exército de 1863 (Decreto, 24 de dezembro de 1863. COLP, 1864: 826-835), que separou pela primeira vez o curso de Engenharia Civil do de Engenharia Militar, e introduziu o sistema de frequência sem internato. É 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 anteriormente, foi constituído pela primeira vez um corpo técnico de serviço exclusivo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o Corpo de Engenharia Civil⁸⁰. 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 Pú-

80 Defendia João Chrysosotomo de Abreu: “a organização de um corpo de engenharia civil pôde ser de incalculável utilidade para o paiz, 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. COLP, 1865: 776).

blicas, Comércio e Indústria⁸¹. O corpo então criado seria apenas um, embora dividido nas várias secções que compunham as obras civis – as obras públicas, as minas, as águas e floresta, e a geografia e telegrafia. Complementarmente, criava-se 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 de o 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, este corpo foi extinto e reatada a anterior organização do Corpo dos Engenheiros. Como reacção à dissolução 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 voltaria a propor a criação de um corpo específico para o serviço das Obras Públicas, desta vez propondo a constituição de um corpo misto, composto por engenheiros civis e engenheiros militares que estivessem ao serviço no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (Decreto, 24 de julho de 1886. COLP, 1887: 430). O ministro Emidio 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, 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 César Barjona de Freitas em 1885, pouco antes de ter sido extinta a Engenharia Distrital, principal destino dos engenheiros formados por esta escola (Decreto-Lei, 10 de setembro de 1885. COLP, 1886: 366-369). O objetivo era aumentar a especialização nas áreas da engenharia em detrimento da vertente industrial⁸², e, por isso, se tinha alargado para seis anos a formação dos 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.

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 Civil, igualando-o ao de Engenharia Militar, e introduziu-lhe uma cadeira autónoma de Arquitetura e Construções Civis, Estereotomia e Serviços de Obras Públicas (Decreto, 23 de agosto de 1894. COLP, 1903: 757-768).

Em grande medida pela abertura de outros ramos, como a Eletricidade, as Telecomunicações e a Química, com a implantação da República surgiu uma nova escola civil, o Instituto Superior Técnico, criada a partir do Instituto Industrial e Comercial de Lisboa, enquanto a Escola do Exército, então denominada Escola de Guerra, passou a ministrar apenas o curso de Engenharia Militar (Decreto de 23 de maio. DG n.º 121/1911 - I Série, 25 de maio). A nova escola lecionava os cursos superiores de Engenharia de Minas, Civil, Mecânica, Eletrotécnica, Químico-Industrial, 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 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

81 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, além de propor a criação de um ministério independente, anexo ao Ministério do Reino ou ao Ministério da Guerra (Lopes, 1846).

82 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, a que aludiremos mais à frente.

ca, além de haver o desdobramento das cadeiras relativas a Hidráulica e a Construções. A acrescentar a estas cadeiras, previa-se o ensino experimental nos laboratórios e nas oficinas. Depois de concluídas todas as disciplinas, 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 (Decreto n.º 2 103/1915 de 27 de novembro. DG n.º 244/1915 - I Série). 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 Civil, de Minas, Eletrotécnica e Químico-Industrial) lecionadas na nova Faculdade Técnica. A par do ensino teórico, todos os cursos eram complementados com o ensino prático nos laboratórios e nas oficinas constituídas na escola, 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 primeiro 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 estratégia da Primeira 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, mantendo o ensino prático e o tirocínio. A nível dos currículos assistiu-se à introdução de uma formação mais especializada, inclusive no ensino preparatório. Ressaltam as tentativas de acompanhar a evolução técnica quer a nível das construções, introduzindo os novos sistemas construtivos, quer das novas tecnologias, incorporando 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. 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 a regras e a ordens que caracterizava os oficiais, tornou-se determinante no desenvolvimento da política de obras públicas (Macedo, 2012: 43-63).

O ensino profissional ao serviço das obras públicas

Pouco depois de criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e 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” e, neste sentido, criava o Instituto Industrial de Lisboa e a Escola Industrial do Porto (Decreto, 30 de dezembro de 1852. COLP, 1853: 865). Estes novos estabelecimentos, dependentes do novo ministério e não do Ministério do Reino, como os restantes estabelecimentos de ensino, testemunhavam a nova visão utilitária do ensino, considerado, a par da melhoria das comunicações do reino, como o meio para o Estado contribuir para o fomento económico do país⁸³.

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

83 Cumpram 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 (COLP, 1853: 751-758). Em 1853, a escola de Viseu foi transferida para Coimbra.

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.

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, pelo Decreto de 20 de dezembro de 1864, a reorganização do ensino dos institutos industriais de Lisboa e do Porto, tendo criado 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 (COLP, 1865, 955-963).

Além destas escolas, centralizadas nas duas principais cidades, reconhecia-se a necessidade de alargar o ensino profissional e industrial a outras cidades⁸⁴. 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 (Decreto, 3 de janeiro de 1884. COLP, 1885: 1-2). Nestas escolas, destinadas a preparar os mestres para as indústrias e para os ofícios necessários em cada localidade, o ensino era dividido em ensino elementar, destinado a crianças com idade inferior a 12 anos, e ensino industrial, organizado em três ramos: Desenho Ornamental, Desenho Arquitetural e Desenho Mecânico. Cabia a cada localidade escolher quais os ramos que mais se adaptavam às suas necessidades locais. Em Coimbra fundou-se a Escola de Desenho Industrial Brotero, que entrou em funcionamento no dia 20 de fevereiro de 1885 com o ramo ornamental e arquitetural⁸⁵.

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 dos cursos especiais dos institutos industriais de Lisboa e do Porto, onde se incluíam os cursos de Condutores de Obras Públicas, de Mestre de Obras, e de Desenhador⁸⁶. 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 de Projetos e Desenho Topográfico, destinava-se a habilitar carpinteiros, pedreiros, canteiros e agrimensores (Decreto, 30 de dezembro de 1886. COLP, 1887: 952-862; Decreto, 23 de fevereiro de 1888. COLP, 1889: 83-93)⁸⁷.

No final do século estas escolas foram alvo de mais reformas, alargando os currículos e criando oficinas anexas. A 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

84 É de referir que, 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 científico-técnica. Em novembro de 1875, foi nomeada uma comissão para propor a reforma do ensino destas academias, e uma das suas propostas foi o alargamento do ensino do desenho a várias cidades, propondo a criação de escolas de desenho aplicado de forma a habilitar os artesãos e os oficiais 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 o trabalho de Fernando Falcão Machado (1980: 537-547).

85 O diretor desta escola, António Augusto Gonçalves, tinha sido o fundador e diretor da Escola Livre das Artes do Desenho. No primeiro ano só funcionou a cadeira de Desenho Elementar, mas no segundo já lecionou Desenho de Ornato, Desenho Geométrico, Modelação, Desenho Arquitetónico, Topográfico e de Figura. Sobre esta escola, consultar António Matos Martinho (1993; 1997: 31).

86 Na sequência destes decretos e perante a afluência de alunos à Escola de Desenho Industrial Brotero, solicitou-se a transformação para escola industrial e a ampliação dos currículos, autorizada pelo Decreto de 10 de janeiro de 1889.

87 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. Importa salientar que estes, além da docência, exerceram as suas atividades profissionais nas localidades onde foram admitidos contribuindo também assim para a construção na cidade. O arquiteto Hans Dickel, professor de Desenho Arquitetural na Escola Brotero, foi projetista de vários edifícios em Coimbra, como a Inspeção de Incêndios e a projetada Escola Brotero. Foi ainda nomeado pela Câmara Municipal de Coimbra para a comissão responsável por avaliar os projetos de licenciamento das construções particulares, entre janeiro de 1891 e junho de 1893.

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 (Decreto, 8 de outubro de 1891. COLP, 1892: 595-617). Esta redução dos cursos dos institutos e a abertura a um âmbito mais geral devem ser explicadas pela diminuição do trabalho nas Obras Públicas do Estado, provocada pela crise económica e pela conclusão do programa de grandes obras públicas traçado na Regeneração.

A Primeira 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 primário⁸⁸. 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 (Decreto n.º 954/1914 de 15 de outubro. DG n.º 188/1914 - I Série). O curso de Condutores de Obras Públicas passou a denominar-se Construções Cívicas e era composto por um ano preparatório e três de especialidade, mantendo um arrojado elenco de cadeiras com designações muito próximas das que integravam os cursos superiores. Quatro anos depois, foi restabelecido o Instituto Industrial de Lisboa, albergando o curso de Construções Cívicas e Obras Públicas (Decreto n.º 5029/1918 de 1 de dezembro e Decreto n.º 5100/1919 de 11 janeiro. DG n.º 10/1919 - I Série).

O Instituto Industrial e Comercial do Porto, a funcionar desde a monarquia constitucional, foi desdobrado em dois institutos – o Instituto Comercial do Porto e o Instituto Industrial do Porto; este último com uma estrutura e cursos semelhantes aos do 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, além de um tirocinio de quatro meses em obras do Estado depois de concluído o curso. Introduziu-se, pela primeira vez, a possibilidade de estes 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 alcançaram, sendo responsáveis por inúmeras obras no início do século XX⁸⁹.

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 pelo Decreto de 25 de outubro de 1836 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

88 O Decreto de 1 de dezembro de 1918 transformou as escolas de Desenho Industrial em escolas de Artes e Ofícios; por sua vez, 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, 15 de setembro e 19 de dezembro de 1919. Sobre o ensino industrial, veja-se o relatório publicado nos Considerandos ao Decreto n.º 5029/1918 (Decreto n.º 5029/1918 de 5 de dezembro. DG n.º 263/1918 - I Série).

89 No entanto, esta situação não esteve isenta de polémicas, como relata Maria Helena Lisboa, referindo-se à contestação de 1920 contra a equiparação dos condutores de obras a engenheiros auxiliares, decorrente do Decreto n.º 7036 de 17 de outubro de 1920, que remodelou e reduziu os quadros de pessoal do Ministério do Comércio e Comunicações – questão que esteve mesmo na origem de uma greve académica em fevereiro de 1926. O Decreto n.º 11 988 de 29 de julho de 1926 saneou esta questão (Lisboa, 2002: 45-47).

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 [...] (COLP, 1837: 79).

A nova Academia de Belas-Artes vinha substituir a Aula de Desenho de Figura, Architectura Civil, e de Gravura⁹⁰, bem como as Casas do Risco e d'Escultura. O decreto avançava ainda a intenção de "unir em um só corpo de Escola todas as Bellas Artes, com o fim de facilitar os seus progressos, de vulgarizar a sua prática, e de a aplicar ás Artes Fabrís" (COLP, 1837: 80). 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.

A Academia de Lisboa, 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. Note-se que para a entrada na academia era necessário saber ler, escrever e contar, e para o curso de Arquitetura era necessário ter o certificado do 1.º 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 estrangeiros⁹¹.

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 de 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, além de comodidade e elegância, tivessem 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. 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, Comércio e Indústria, dotado em 1864, de um quadro auxiliar de arquitetos, nem a criação da Associação dos Arquitetos Cívicos e Arqueólogos Portugueses, em 1863, pareciam ser suficientes para impulsionar a desejada mudança.

Na década de 1870 surgiram várias propostas⁹² de reforma, evocando a necessidade de introduzir estudos humanísticos de História da Arte e Arqueologia, além da componente de construção, com cadeiras de Matemática, Resistência de Materiais, Estabilidade e Legislação Especial. 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 francês (Calado, 2003: 114).

Apesar dessas vozes críticas, as debilidades foram-se arrastando e a reforma do ensino só aconteceu em 1881 com a criação da Escola de Belas-Artes de Lisboa, separada da Academia (Decreto, 22 de março de 1881. COLP, 1902: 41-46). Apesar de o texto legal começar por fazer referência às duas academias,

90 Criada em 1768 para a formação de gravadores, 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 Públicas (Calado, 2003: 96).

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

92 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 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, Comércio e Indústria (Lisboa, 2007: 366-371; Holstein, 1875).

a 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: manteve-se a Academia de Belas-Artes do Porto sem alterações e com o plano curricular de 1836 (Lisboa, 2007: 110). A Academia de Lisboa ficou incumbida da recolha e da divulgação do património artístico⁹³, enquanto a escola ficava responsável pelo ensino. Este dividiu-se em curso geral de Desenho (destinado a formar docentes de Desenho dos Liceus, e desenhadores do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria), em cursos especiais (Arquitetura Civil, Pintura Histórica, Pintura de Paisagem, Escultura Estatutuária, Gravura a Talho Doce, Gravura em Madeira), em curso de Belas-Artes com Aplicação às Artes Industriais (desenhadores de fábricas, mestre de oficinas de artes industriais) e ainda em curso noturno para Operários. Estes dois últimos eram uma inovação e pretendiam o fomento das artes fabris⁹⁴.

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, 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 (Lisboa, 2007: 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 [...] se for bem succedido, animará os governos a mais largos emprehendimentos no mesmo sentido" (Decreto, 24 de julho de 1886. COLP, 1887: 430). Este corpo era composto por sete arquitetos (um arquiteto-chefe, um arquiteto de 1.^a classe, dois de 2.^a e três de 3.^a) e estava encarregado do projeto dos edificios de maior importância e das intervenções em monumentos nacionais, além da incumbência de classificar e inventariar os edificios que pudessem ser considerados património, bem como 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 Indústria, a Escola de Belas-Artes de Lisboa foi sujeita a mais uma reforma (Decreto, 14 de novembro de 1901. COLP, 1902: 889-894), mas sem grandes alterações a 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. Por outro lado, o curso de Belas-Artes com aplicação às Artes Industriais foi suprimido, alegando-se que este ensino já se processava nas escolas industriais.

A Primeira República veio restabelecer a igualdade entre as duas escolas de Lisboa e do Porto, pelo Decreto de 20 de maio de 1911, e, pouco depois, a 26 de maio de 1911, reorganizava os serviços artísticos e arqueológicos, extinguindo a Academia Real de Belas-Artes e reformando as duas escolas de Belas-Artes (Decreto n.º 1/1911 e n.º 2/1911 de 26 de maio. DG n.º 124/1911 - I Série). Da reforma dos serviços artísticos e arqueológicos resultou a separação dos museus da tutela das academias e a criação de três circunscrições e três conselhos de arte e arqueologia encarregados dos museus e do inventário e proteção do património nacional.

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

94 Refira-se que, três anos depois, seriam criadas as escolas de desenho industrial no seio do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (Decreto, 3 de janeiro de 1884. COLP, 1885).

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 três 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 profissionais⁹⁵, 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, ainda a introdução de novas disciplinas 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. Além das novas cadeiras de Conservação e Restauo 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 nacional⁹⁶.

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 ampliaram 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 isso 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. Esta situação começou paulatinamente a alterar-se com a Primeira República, que elevou a formação dos arquitetos e lhes atribuiu um papel de destaque na conservação do património, situação que ganhou um maior desenvolvimento com a nova política de Obras Públicas do Estado Novo.

95 Refira-se que para a entrada nos institutos industriais era necessário o curso geral dos liceus, e para o Instituto Superior Técnico era necessário o curso do Instituto Industrial ou da antiga Escola de Construções Industriais e Comércio.

96 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, dois representantes de *O Instituto*, um representante da Escola Livre das Artes do Desenho, e os professores de Desenho da Universidade (art. 3.º, Decreto n.º 1/1911 de 26 de maio. DG n.º 124/1911 - I Serie).

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 (Gonçalves, 1989: 4).

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 os meios de controlo, tanto da edificação como da urbanização.

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 costumes⁹⁷ e por posturas municipais⁹⁸, 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 privado, nomeadamente nas questões de polícia da edificação, do mercado e do sanitário (Pinto, 2012: 99).

A nível da legislação geral, desde 1521 que as Ordenações Manuelinas 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 garantiram 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 (Correia, 1997: 103; Pinto, 2012: 99).

O terramoto de 1 de novembro de 1755 e a reconstrução de Lisboa alteraram, pela primeira vez, o direito de edificação dos proprietários. Com efeito, a par do desenho urbano de toda a zona recons-

97 Os costumes correspondiam a regras de conduta que eram consideradas pela comunidade como obrigatórias juridicamente. Sobre este assunto, ver, entre outros, os trabalhos de António Vieira Cura (1998: 241) e Sandra Pinto (2012: 98).

98 As posturas correspondiam a normas estabelecidas pela autoridade concelhia (Caetano, 2007: 101).

truída, 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” (COLP, 1797: 306-309), 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 (Monteiro, 2010).

A 12 de junho desse ano, um novo diploma promulgava o Plano da Baixa (COLP, 1797: 310-318) e regulava a reedificação, incumbindo a Inspeção dos Bairros de Lisboa da fiscalização das obras, mais tarde foi criada a Repartição de Obras Públicas e 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 recuperou o município os seus poderes de polícia das edificações⁹⁹.

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 na cidade do Porto, para fomentar a execução do plano de reforma da cidade, delineado pela Junta de Obras Públicas¹⁰⁰, bem como na fundação de Vila Real de Santo António, no Algarve¹⁰¹.

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 começavam a ser cerceados pelo direito público¹⁰².

Na prática, a criação, em Lisboa, da Inspeção dos Bairros de Lisboa e da Repartição de Obras Públicas e, no Porto, da Junta de Obras Públicas, como instituições de planeamento e fiscalização, revela um novo entendimento do controlo 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 anterior regime, extinguiu as normas antigas, bem como o cargo de almotacé¹⁰³. De 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 1 de junho de 1867 (COLP, 1868: 286-434), numa época em que

99 Sobre a distribuição das competências da Câmara Municipal de Lisboa e da Repartição de Obras Públicas pombalina, refira-se que, desde 1818, existia um arquiteto municipal e que, em 1823, a 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, intensificaram-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 (Silva, 1997: 228, 277-280).

100 O Porto foi alvo de uma ação desenvolvimentista programada pelo marquês de Pombal, 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 (*Suplemento à Collecção da Legislação Portuguesa*, 1841: 200-201; Ferrão, 1985: 94).

101 Esta vila, criada a par da Companhia Geral das Reais Pescarias do Algarve em 1773, pretendia fomentar a pesca e a indústria conserveira no Algarve (Correia, 1997).

102 Estas medidas decorrem das teorias higienistas do século XVIII. Portugal, acompanhou a evolução europeia e, em 1721, Francisco da Fonseca Henriques, médico pessoal de D. João V, publicou o primeiro tratado higienista português intitulado *Anchora Medicinal para conservar a vida com saúde*. Pouco tempo depois, em 1755, António Ribeiro Sanches publicou o *Tratado da conservação da saúde dos povos*. Ambos salientavam a importância da morfologia urbana para as condições de salubridade e higiene pública, e o papel imprescindível da polícia urbana.

103 A Constituição de 1822 definiu a divisão entre poder administrativo e poder judicial, confiando este último aos tribunais. Por outro lado, ao fixar a liberdade e a equidade, aboliu o antigo direito de precedência nas ações construtivas. Em 1832, por sua vez, extinguiu os almotacés e, dois anos depois, as corporações dos ofícios, bem como os juizes dos ofícios de pedreiro e carpinteiro, que tinham um papel importante no controlo da construção (Pinto, 2012: 507).

já decorria a política desenvolvimentista da Regeneração. No entanto, isto não significou a inexistência de regras de controlo da edificação, pois estas continuavam a existir nas posturas municipais. Porém, limitavam-se a regular as questões sanitárias e de segurança pública, remetendo assuntos de direito de propriedade para a legislação geral.

Como vimos, no capítulo anterior, após a legislação de carácter centralizador de Mouzinho da Silveira, as legislações de 1835 e de 1836 ampliaram as responsabilidades e atribuições das câmaras municipais¹⁰⁴. Destacavam-se as questões da segurança e da higiene urbana, como a fiscalização da 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.º), a localização dos depósitos de lixo e de combustíveis a fim de evitar incêndios (§18. Artigo 82.º) e ainda a demolição de edifícios em ruínas (§19. Artigo 82.º) ou a construção de obras novas, como estradas, pontes, fontes de uso comum (§20. Artigo 82.º) (*Código Administrativo Portuguez*, 1837: 27-28). Além destas preocupações, surgia enfatizada a responsabilidade municipal quanto à conservação e à construção de estradas. Em Coimbra, para dar cumprimento a esta atribuição, 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* e uma nova finta paga por cada fogo em dias de trabalho sob as ordens dos inspetores, ou em dinheiro¹⁰⁵.

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 edificios dentro das povoações” (COLP, 1843: 118). Esta ampliação de competências parece estar diretamente relacionada com a tentativa de o Administrador-Geral Interino do Porto incluir nas posturas municipais referências aos alinhamentos das ruas e aos edificios da cidade. Em resposta, a Rainha, pela Portaria de 6 de junho de 1838, 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” (COLP, 1839: 262).

Em Coimbra, as posturas de 1848¹⁰⁶ impunham também a obrigatoriedade de “pedir licença á Camara, para que lhe mande marcar terreno e alinhar a obra, depositando previamente uma quantia que sirva de caução ao danno publico” (Câmara Municipal de Coimbra [CMC], 1848: 5). A atualização das Posturas em 1864 acrescentava o procedimento a seguir: “A licença so sera expedida: – 1.º depois de approvada a planta respectiva; 2.º 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” (CMC, 1864: 9). Para um 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, o qual, 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 respetivas

104 Designadamente o Decreto de 18 de junho de 1835, que atribuiu às câmaras municipais a responsabilidade de executar as obras necessária nos concelhos (COLP, 1836: 200); a Carta de Lei de 4 de fevereiro de 1836, que veio autorizar as câmaras municipais a lançarem contribuições indiretas ou mistas para fazer face às despesas dos melhoramentos necessários (COLP, 1837: 25); a Circular de 11 de outubro de 1836, que impunha às câmaras municipais e juntas de paróquia o concerto e melhorias das estradas (COLP, 1837: 57); o Decreto de 18 de novembro de 1836 que mandava rever as posturas antigas e fazê-las publicar (COLP, 1837: 140); e finalmente o primeiro código administrativo português, aprovado a 31 de dezembro.

105 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; por sua vez, o regime liberal previa que estas obras fossem executadas por pessoal devidamente habilitado e custeadas pelos impostos municipais. No entanto, os recursos dos municípios conduziram à ausência de conservação da maioria das estradas. Só quatro anos depois, veio o Decreto de 26 de julho de 1843 decretar a nível nacional uma contribuição extraordinária de cem réis a cada três meses, sendo, contudo, permitido remir a quantia de cem réis por um dia de trabalho prestado nas obras das estradas (COLP, 1844: 185).

106 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.

câmaras municipais. Fixava, ainda, no artigo 37.º, que sempre que fosse necessário ceder terreno para a estrada, era declarada a utilidade pública e os respetivos proprietários indemnizados (COLP, 1865: 1047). 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, que permitia múltiplas possibilidades de recurso. Este processo foi parcialmente simplificado pelo Decreto 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 (COLP, 1851: 463). Numa tentativa de agilizar os processos de construção da rede de estradas, esta declaração de utilidade pública foi simplificada, sete anos depois, pelo ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, António José de Ávila, passando a aplicar-se a todos os casos em que existissem projetos de estradas, caminho de ferro e outras obras públicas aprovados pelo governo (Lei de 17 de setembro de 1857. COLP, 1857: 414)¹⁰⁷.

Neste contexto surgiram as leis de 1862 e 1864 relativas às obras das estradas. A primeira, relativa às estradas de 1.ª e 2.ª ordem, 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” (Lei de 15 de julho de 1862. COLP, 1863: 207-208). 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 (Lei de 6 de junho de 1864. COLP, 1865: 225).

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 [...] [e] prescrever regras às edificações que forem construídas ou reconstruídas” com o objetivo de garantir a “decoreação das cidades, o livre transito, a comodidade e segurança dos habitantes, a salubridade pública e a conveniência de evitar a aglomeração da população” (COLP, 1865: 1042).

Neste sentido, acrescentava que eram “declaradas de utilidade publica 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 [...], às condições d’esse plano ficam sujeitas as novas edificações, as reedificações, abertura de ruas, praças e jardins” (COLP, 1865: 1047). Ou seja, pela primeira vez desde a legislação pombalina surgia uma figura legal, o Plano Geral de Melhoramentos, agora da responsabilidade das câmaras municipais¹⁰⁸, que regularia toda a edificação e que garantiria as possibilidades de expropriação para abertura de ruas, mas também de praças e jardins.

Apesar de promulgado num diploma de controlo da rede de estradas, o Plano Geral de Melhoramentos surgia com objetivos claros de melhoria das condições de salubridade urbana¹⁰⁹. 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

107 No entanto, como o procedimento se mantinha demasiado moroso, 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 (COLP, 1858: 414; 1859: 245).

108 Os planos de Lisboa e do Porto eram obrigatórios, estando a sua composição exposta no decreto; as restantes municipalidades, se estivessem interessadas, solicitavam a nomeação de uma comissão de melhoramentos para o estudo do respetivo plano.

109 Refira-se que os anos de 1856 e 1857 tinham ficado marcados pelas epidemias de cólera e febre-amarela, que provocaram 6 mil mortos em Lisboa, e que terão servido de mote para a realização do 4.º Congresso Sanitário promovido pela Academia das Ciências, de onde resultou um relatório, apresentado a 21 de janeiro de 1858, que definia as bases para a salubridação da cidade (Leal, 2008: 119-135).

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 (COLP, 1865: 1046-1047). Reafirmava a obrigatoriedade de demolição de edifícios que ameaçassem ruína e, apesar de manifestar a preocupação com as condições interiores dos edifícios, remetia esta regulação para um diploma posterior¹¹⁰.

Pouco depois de entrarem em vigor, estas normas, consideradas demasiado restritivas¹¹¹, foram alteradas pelo Decreto de 2 de julho de 1867, que reajustava a relação entre a largura das ruas e a altura das edificações, e permitia um aumento significativo na altura das construções. Mas, de forma a garantir as condições mínimas de salubridade, acrescentou ainda a definição da altura de cada pavimento, que seria "maior ou igual a 3 metros" (COLP, 1868: 438).

Pese embora as possibilidades introduzidas por este novo instrumento de planeamento, poucas foram as cidades que realmente elaboraram um plano¹¹². 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, 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 uma comissão de melhoramentos que foi responsável por uma estratégia coerente de intervenção.

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 impediu a expansão da cidade, mas condicionou os melhoramentos da 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.

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 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 públicos, promulgando o Decreto de 11 de maio (COLP, 1873: 56). 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, portanto, os seus resultados foram praticamente nulos.

Para a reforma dos tecidos urbanos existentes, tornava-se incontestável a urgência de um instrumento mais expedito para as expropriações urbanas, no entanto a lei da expropriação por zonas, 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* (COLP, 1889: 284). Apresentava a novidade de permitir a expropriação do espaço destinado aos novos arruamentos 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 preferência

110 Esta disposição estava prevista na Lei de 16 de julho de 1863, contudo limitava a sua aplicação às cidades de Lisboa e Porto (COLP, 1864: 338-339). A Câmara Municipal de Coimbra solicitou no dia 13 de maio de 1864 a autorização para aplicar a referida lei, mas sem sucesso (AHMC REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1860-1865: fls. 69v-70).

111 Em abril de 1867 foi apresentada ao governo uma petição para alterar a limitação das alturas de construção em função da rua. Alegava 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 setor da construção, realidade que, desse modo, se agravaria ainda mais (Barata, 2010: 52-53).

112 Cidades como Viana do Castelo e Guimarães, imbuídas 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" (Fernandes, 2005: 187).

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, a 18 de fevereiro de 1912, instou pela sua aplicação para o melhoramento da Baixa (AHMC/REPRESENTAÇÕES. 1907-1913: fls. 83-83v), mas só o Porto conseguiu em 1911 a promulgação de uma legislação semelhante.

A Primeira República foi responsável pela revisão da legislação existente. A Lei de 26 de julho de 1912 e o Decreto de 15 de fevereiro de 1913 definiram pela primeira vez os objetivos da expropriação por utilidade pública (Nova Publicação (retificação) de 28 de fevereiro. DG n.º 48/1913 - I Série). Prevendo a sua aplicação em intervenções de expansão urbanas, de abertura, de alargamento e regularização de vias públicas, de construção de bairros operários e na 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 n.º 438 de 15 de setembro (DG n.º 186/1915 - I Série) introduziu a possibilidade de expropriação de prédios cuja reparação ou modificação tivesse sido deliberada pela câmara municipal e o proprietário não executasse, ou no caso de terrenos confinantes com a via pública, quando o proprietário se recusasse a edificar de acordo com os regulamentos municipais, ou com a planta geral, e no caso de desconformidade entre o projeto e as obras, carecia apenas do parecer da comissão de estética do município. Surgia, assim, a primeira referência ao controlo da estética dos edifícios. Antes, o Decreto n.º 902 de 30 de setembro de 1914, exclusivo de Lisboa, tinha introduzido a possibilidade de não conceder licenças às construções que prejudicassem as condições panorâmicas e artísticas da cidade (DG n.º 177/1914 - I Série)¹¹³. De ressaltar, contudo, que os pareceres das comissões de estética nem sempre eram vinculativos.

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 n.º 17 508 de 25 de outubro (DG n.º 245/29 - I Série)¹¹⁴, que introduzia o caráter 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, e 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 n.º 19 502 de 20 de março de 1931 (DG n.º 69/1931 - I Série, 24 de março), simplificando a aprovação dos projetos e introduzindo a possibilidade da expropriação sumária no próprio local¹¹⁵. 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 através do Decreto n.º 21 697 de 30 de setembro (DG n.º 230/1932 - I Série).

113 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 das Obras Públicas e aprovados pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, e não pela autarquia.

114 Este decreto revogou o Decreto n.º 14 794 de 28 de novembro de 1927 e o Decreto n.º 16466 de 6 de fevereiro de 1929 (DG, n.º 287/1927 - I Série, 27 dezembro; DG n.º 30/1929 - I Série, 6 de fevereiro).

115 Segundo o artigo 7.º, 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 (DG n.º 69/1931 - I Série, 24 de março).

Estavam assim criadas as bases para o Decreto-Lei n.º 24 802 de 21 de dezembro de 1934 (DG n.º 299/1934 - I Série), 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 aprovado¹¹⁶.

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.

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” (Decreto-Lei n.º 24 802 de 21 de dezembro. DG n.º 299/1934 - I Série). Neste sentido, 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.

O decreto acrescentava ainda a necessidade de incluir regulamentos capazes de garantir a execução do plano e veiculava a necessidade de, na sequência 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 veio a conduzir à adoção linear dos traçados propostos, ignorando por vezes o seu caráter orientador¹¹⁷.

Além do controlo da forma urbana, a par das preocupações com a higiene pública, começou a estruturar-se um conjunto de medidas de ordenamento da cidade e das suas funções, primeiro exposto nas Posturas Municipais, depois em legislação específica para regular as atividades mais poluentes e nocivas. Neste sentido, foi promulgado o Decreto de 27 de agosto de 1855 (COLP, 1856: 294-303), que 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*, que classificava as atividades em três classes de acordo com a sua perigosidade e definia a sua localização, o que conduziu às primeiras zonas industriais, afastadas dos centros das povoações. Este decreto visava também agilizar os processos e atribuía a competência do seu licenciamento ao governador civil (Decreto de 21 de outubro de 1863. COLP, 1864: 538-551).

Esta legislação foi atualizada na Primeira República, numa fase de maior desenvolvimento industrial e de maior atenção às condições de vida da classe operária. Os decretos n.º 4351 e n.º 8364 definiam

116 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 1934 e apresentou o plano ao Conselho Superior de Obras Públicas no final de 1940. Apesar de o 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 n.º 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 (Ferreira, 1983: 693-735).

117 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 (1973: 131-132) e Margarida Souza Lôbo (1993: 219). Sobre o entendimento de urbanismo de Gröer, ver os seus textos (1948: 7; 1945-1946: 17-86).

as características higiossanitárias dos estabelecimentos industriais, fixando as condições mínimas de trabalho em termos de ventilação, de cubicagem de ar e das infraestruturas mínimas. Este último promulgou o *Regulamento da higiene, salubridade e segurança nos estabelecimentos industriais* (Decretos n.º 4351 de 29 de maio, DG n.º 122/1918 - I Série, 4 de junho; Decreto n.º 8364 de 25 de agosto, DG n.º 181/1922 - I Série, 2 de setembro).

Quinze anos antes, a 14 de fevereiro de 1903, tinha sido aprovado o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* (COLP, 1904: 66-70). Apesar de o 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 Jorge¹¹⁸, 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 referida Junta Central dos Melhoramentos Sanitários dentro dos serviços do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, enquanto, no mesmo dia, por decreto do 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 Pública¹¹⁹, criou o Corpo de Saúde Pública do Reino e em cada distrito uma junta de saúde pública incumbida de, entre outras funções, zelar pela "Higiene da industria e do trabalho" e pela "salubridade dos logares e das habitações" (Decreto, 28 de dezembro de 1899. COLP, 1900: 984-985). O *Regulamento Geral dos Serviços de Saúde e Beneficência Pública* seria promulgado por Hintze Ribeiro a 24 de novembro de 1901, confiando aos governadores civis dos distritos a capacidade de "demolição ou beneficiação de habitações ou construções que tecnicamente se tenha reconhecido importarem por qualquer forma perigo para a saúde publica", além da atribuição do licenciamento dos estabelecimentos insalubres, incómodos e perigosos. Quanto aos administradores dos concelhos, competia-lhes fiscalizar com o delegado de saúde as "habitações colectivas e logares de reunião de qualquer ordem" (COLP, 1901: 1041).

Em 1903, o *Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas* veio finalmente impor um conjunto de regras a atender na construção de edifícios. Fixava as condições a considerar na escolha dos terrenos, a altura dos edifícios em função da largura das ruas, bem como as condições de iluminação determinando as dimensões mínimas das janelas, ou ainda os volumes mínimos para os quartos e para as oficinas, em função do número de ocupantes; 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.

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 (1910)¹²⁰ até 1926, altura em que foi publicado um novo código. 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 a nível do rigor dos projetos, regulando os processos de licenciamento de uma forma próxima da atual, ao enumerar as peças mínimas a apresentar, quer escritas quer desenhadas, bem como as suas escalas:

118 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 as obras de 1885 e 1888.

119 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. Este serviço foi criado pelo Decreto de 4 de outubro de 1899 (COLP, 1890: 486-488) e organizado meses depois pelo Decreto de 28 de dezembro de 1899 (COLP, 1900: 982-985). Dois anos depois, o Decreto de 12 de junho de 1901 (COLP, 1901: 218) alterou ligeiramente estes serviços.

120 Elaborado para substituir o *Novo Regimento de Polícia do concelho de Coimbra*, de 1863, este código foi aprovado na sessão de câmara de 12 de novembro de 1874. Em 1893 foi republicado, acrescentando os editais posteriores a 1874. Foi novamente publicado em 1910, em conjunto com os editais posteriores a 1893 (CMC, 1893; CMC, 1910).

§5.º 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 edificio 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 projecto que interessem à estética e à construção dos edificios, completando e esclarecendo a memória descritiva (CMC, 1926: 6).

O artigo 5.º impunha também um controlo apertado relativamente às alterações aos projetos aprovados, e o artigo 8.º definia as habilitações dos técnicos responsáveis pelas obras (CMC, 1926: 5-6). Tal como o regulamento de salubridade das edificações urbanas definia, o novo código fixava a necessidade de vistoria e licença da câmara municipal antes da ocupação dos edificios (CMC, 1926: 18). Ainda estabelecia 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 ditava um aumento do controlo municipal sobre a edificação¹²¹, chegando mesmo a ultrapassar as questões da circulação e da salubridade¹²².

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 n.º 24 802 de 21 de dezembro de 1934, condensava todos os domínios de planeamento da cidade, apresentando, além do plano propriamente dito uma “Regulamentação das Zonas”, uma “Regulamentação dos Talhamentos e Quarteirões” e o “Regulamento das Construções”. Propunha um modelo próximo do aplicado em várias cidades francesas, de subúrbio-jardim, fixando um limite máximo para o crescimento da malha urbana e desenvolvia um conjunto de cinco 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” (Gröer, 1948: 2), 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 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 do planeamento urbanístico que se vinha a desenvolver desde meados do século XIX.

121 O controlo da edificação a nível nacional só ganhou forma em 1951, com a aprovação do Decreto-Lei n.º 38 382, promulgando o “Regulamento Geral das Edificações Urbanas”, que, apesar das várias alterações, ainda hoje se mantém em vigor.

122 Veja-se o 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 aspeto, será o proprietário intimado para, dentro de um prazo razoável, renovar a pintura” (CMC, 1926: 19).

Podemos, pois, considerar que, apesar da importância estratégica e simbólica¹²³ 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, além da regulamentação da forma urbana, do direito de propriedade, do uso do solo 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, eram 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 menores recursos. Pese embora os intentos, este foi um processo muito moroso e com resultados que ficaram aquém das expectativas¹²⁴.

A estratégia inicial passou pela criação de incentivos para que os proprietários construíssem edifícios para arrendar. A Carta de Lei de 17 de maio de 1880 isentava a contribuição predial dos prédios urbanos construídos para arrendamento a baixos custos, no entanto o seu resultado foi muito reduzido (COLP, 1881: 60-62)¹²⁵.

A Primeira 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. Mais tarde, em 1918, foi criado um programa de construção de casas económicas para Lisboa e para o Porto (Decreto n.º 4137 de 24 de abril, Decreto n.º 4163 de 25 de abril e Decreto n.º 4415 de 12 de junho de 1918), mas sem resultados (Matos, 1994: 685). A ditadura militar imposta pela revolução de 1926 procurou repor um mercado habitacional mais liberal, reformando a contribuição predial, permitindo a atualização das rendas e reintroduzindo o programa de casas económicas (Decreto n.º 16 055, 22 de outubro, DG n.º 243/1928 - I Série), no entanto o resultado continuou a não ser o esperado (Silva, 1994: 659).

Os primeiros resultados só surgiram depois da criação dos Serviços de Construção de Casas Económicas junto do Ministério das Obras Públicas e da Repartição das Casas Económicas, pelo Decreto-Lei n.º 23 052 de 23 de setembro. Segundo este decreto, o Estado, 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 destinado a financiar a construção. À semelhança do programa de casas económicas definido em 1928, aplicava-se o modelo inglês impondo “moradias de família, com quintal” (Decreto-Lei n.º 23 052, 23 de setembro, DG n.º 217/1933 - I Série). Em 1938 o governo ampliou o programa, abrangendo mais famílias¹²⁶ e lançou um novo programa para a construção de mil casas, desmontáveis especificamente destinado à cidade de Lisboa (Decreto-Lei n.º 2891, 12 de agosto, DG n.º 186/1938 - I Série).

123 Partilhando da perspetiva 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 (Costa, 2012).

124 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 dá mais lucro e não o que é necessário, conduziu inevitavelmente as famílias de menores rendimentos a habitações degradadas e com rendas de baixo custo (Silva, 1994: 655-575).

125 Oito anos depois, a Lei de 2 de agosto de 1888 ampliou a isenção de cinco para dez anos (COLP, 1889: 277), mas os efeitos foram reduzidos e este benefício acabou por ser abolido em julho de 1899 (COLP, 1900: 271-272).

126 O programa anterior 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.

Na década de 1940 multiplicaram-se os programas de acordo com os estratos da população e criaram-se os novos programas de casas para famílias pobres, de casas de rendas económicas e de casas de rendas limitadas¹²⁷, que conduziram à construção, entre 1932 e 1950, de cerca de 16 mil fogos sociais, maioritariamente nas cidades de Lisboa, Porto e Coimbra, o que revela a influência da política habitacional e destes instrumentos legais no urbanismo destas cidades (Silva, 1994: 670).

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, que conduziu paulatinamente à conformação de um complexo quadro legal, capaz de regular e subordinar as iniciativas particulares à vontade e à estratégia definidas quer pelo poder central quer pelos municípios, determinando desde a ocupação e uso dos solos às características físicas e formais dos edifícios.

Num primeiro momento, as posturas municipais e a polícia urbana, e depois o Plano Geral de Melhoramentos, primeiro instrumento de planeamento urbanístico de nível nacional¹²⁸, que condicionaram 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 seriam regulados 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 o resultado 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.

127 O Decreto-Lei n.º 33 278 de 24 de novembro de 1943 definiu mais duas classes de casas e ampliou o programa de casas económicas às cidades de Coimbra e de Almada (DG n.º 256/1943 - I Série). O programa de casas para famílias pobres, criado em 1945, destinava-se às famílias que não tinham acesso ao programa das casas económicas por razões económicas. O programa de rendas económicas também de 1945 destinava-se à classe média excluída do programa das casas económicas, mas com o mínimo de recursos financeiros. O programa de rendas limitadas foi criado em 1947 e pressupunha a construção privada mas controlada pelo governo, nomeadamente quanto ao valor das rendas e às condições de acesso.

128 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*. No entanto, 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 (Fernandes, 2005: 110).

PARTE II

COIMBRA, ENTRE DESÍGNIOS E CONCRETIZAÇÕES: A APRENDIZAGEM DO PLANEAMENTO



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 importância (Loureiro, 1879: 52).

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 publicação, analisaremos resumidamente a dimensão física da cidade, a sua posição estratégica no território nacional e as condicionantes do meio físico que a conforma; 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.

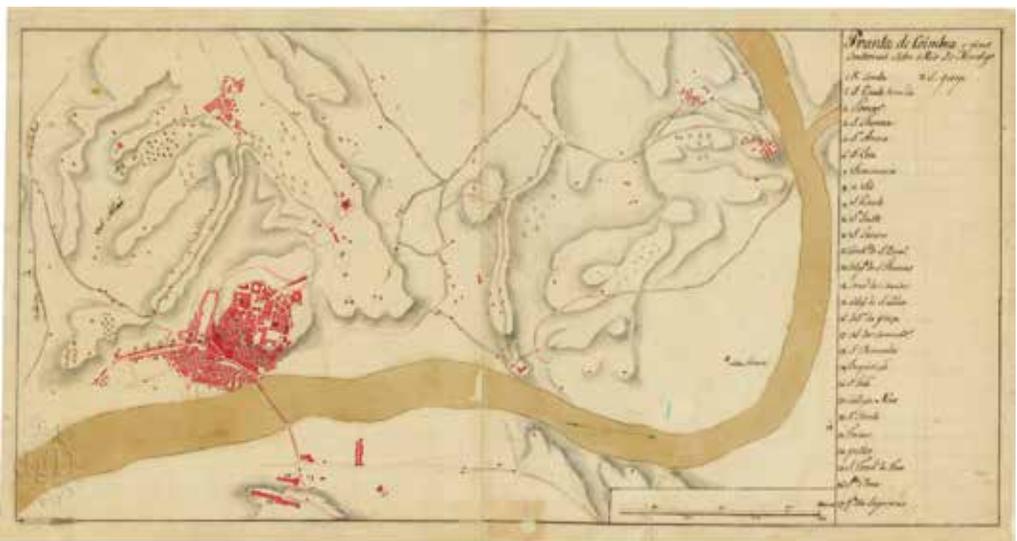


fig. 2. s/a. *Planta de Coimbra e seus Contornos sobre o Rio Mondego*. [final do século xviii] (Direção-Geral do Território, CA393)

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 acessivel 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 (Sobral Cid, 1902: XII).

No início do século XIX, Coimbra, fundada 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 manufactureiras. 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, erguiam-se alguns edifícios, mas sem grande expressão no conjunto da cidade.

A localização estratégica na colina de transição entre o Alto e o Baixo Mondego favoreceu o desenvolvimento da cidade como entreposto mercantil, no ponto de interseção dos percursos entre a serra e o mar e entre o norte e o sul do país. A cidade floresceu, portanto, na confluência entre a antiga estrada romana *Olisipo-Bracara Augusta* e o rio.

Se, por um lado, o rio era, com as suas barcas serranas¹²⁹, 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 álveo¹³⁰. Com efeito, desde o século XVI¹³¹ que se procurava regularizar as margens do Mondego e elevá-las, 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. O seu tabuleiro, construído a aproximadamente 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 (Alarcão, 2012: 99; Loureiro, 1874: 463-467; Simões, 1888: 12; Vandelli, 1791: 14). Acresce que, na estação invernos, para cheias normais

129 A barca serrana era uma embarcação que conseguia navegar com uma altura muito reduzida de água. As barcas circulavam entre o Porto da Raiva em Penacova e a Figueira da Foz. Em meados do século XIX navegavam ainda cerca de duas centenas de unidades (Roque, 2003: 23-90).

130 Segundo Adolpho Loureiro, em 600 anos a elevação teria sido de 4,96 metros. (Loureiro, 1874: 467).

131 No reinado de D. Manuel I procedeu-se a um conjunto de obras nos muros e à construção de um cais de pedra junto à ponte (Rossa, 2002: 551-558). Anos depois, já em 1790, à luz dos desenvolvimentos da ciência hidráulica, o padre Estevão Cabral apresentou um rigoroso estudo intitulado *Sobre os damnos do Mondego no Campo de Coimbra e o seu remédio*, onde explicava os problemas sentidos na cidade pela falta de encanamento do rio a jusante, desde os campos do Mondego de Coimbra até à Figueira da Foz, e onde propunha um conjunto de obras no rio criando um novo álveo e a Mata do Choupal, mas as obras ficaram inacabadas não chegando à cidade de Coimbra (Loureiro, 1874: 335-356, 391-430, 435, 479, 515; Martins, 2014: 750-766).

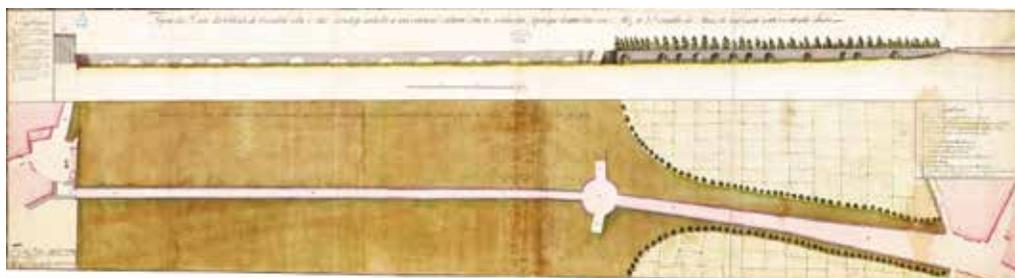


fig. 3. Manuel Caetano de Sousa, *Ponte da cidade de Coimbra sobre o Rio Mondego em toda a sua extensão e altura, com as sondas de água que levava o Rio em o Mez de Dezembro de mil e sete centos e oitenta e hum, 1781* (PT-GEAEM/DIE-3856-2-18A-110)

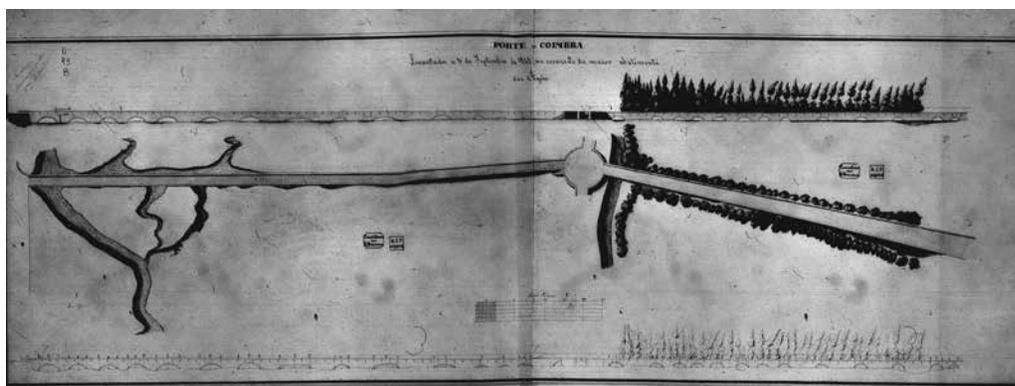


fig. 4. *s/a*, *Ponte de Coimbra levantada a 3 de Setembro de 1848 na ocasião do maior abatimento das Agôas, 1848* (AHMOP, D43)

o nível das águas subiria entre dois a três metros, podendo atingir, em cheias excepcionais, seis metros como sucedeu em 1872¹³².

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 planeava a sua reforma ou mesmo substituição¹³³. Anos mais tarde, em 1848, por ocasião de uma grande cheia foi feito um segundo levantamento, mas a ponte só foi substituída em 1875¹³⁴.

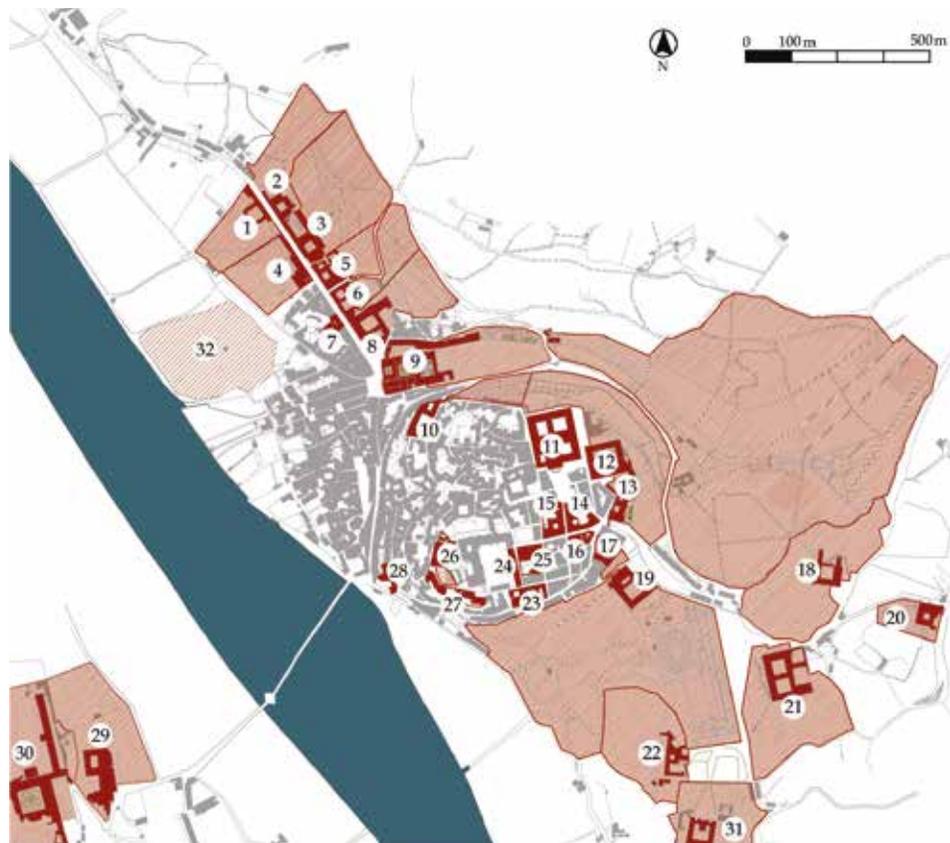
Por outro lado, as cheias que recorrentemente invadiam a zona ribeirinha criavam péssimas condições sanitárias, conduzindo frequentemente a epidemias de cólera, febre tifoide e malária¹³⁵. Esta situação precária era agravada pela elevada concentração de população, atraída à zona baixa pela facilidade de acesso e circulação. Efetivamente, apesar de sujeita à fúria das águas e de estar implantada sobre camadas sucessivas de entulhos arrastados pelo rio, era na Baixa que se localizavam as principais atividades comerciais e artesanais da cidade.

132 Em 1872 a cota de estiagem seria 17,05 metros enquanto a cota de cheia teria sido 22,75 metros. Os valores apresentados correspondem aos indicados por Adolpho Loureiro em 1874 (Loureiro, 1874: 467).

133 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, além de incluir as instruções para a estrada de Lisboa ao Porto, integrava um conjunto de providências para a obra do encanamento do Mondego. Desconhecemos com rigor as obras realizadas e, embora a ponte de Coimbra não tenha sido substituída, em 1798 foi criado o primeiro serviço de diligências nacional que atravessava a ponte.

134 Além desta cheia, importa ressaltar que em 1843 tinha sido promulgada a lei de 26 de julho, que definia pela primeira vez a rede de estradas principais do reino, onde se incluía esta estrada.

135 Importantes epidemias de cólera ocorreram nos anos de 1833, 1855 e 1856; uma epidemia de febre tifoide em 1887 e outra de varíola em 1889 (Sobral Cid, 1902: 118).



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 Santo 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 1.º Eremita; 17. Colégio dos Militares; 18. Colégio de Tomar; 19. Colégio de S. Bento; 20. Convento de Santa Tereza; 21. Convento de Sant'Anna; 22. Colégio de S. José; 23. Colégio da Santíssima Trindade; 24. Colégio Real de S. Pedro; 25. Colégio Real de S. Paulo; 26. Colégio de Santa Rita; 27. Colégio Sto. António da Pedreira; 28. Colégio Sto. António da Estrela; 29. Convento de S. Francisco; 30. Mosteiro de Santa Clara; 31. Seminário Maior; 32. localização do antigo Convento de S. Domingos

fig. 5. Planta de reconstituição de Coimbra no início do século XIX com a indicação dos colégios e conventos e respetivas cercas

A Alta, por seu turno, embora fosse o núcleo fundacional, foi sendo progressivamente abandonada, 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 residiam no seu caráter 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; 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 20 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 reitor, todos os seus ocupantes, desde professores, estudantes e criados, gozavam dos mesmos privilégios e isenções da Universidade e submetiam-se aos seus estatutos (Vasconcelos, 1987: 210).

A instalação destas instituições alterou profundamente a cidade e a sua morfologia. Implantadas nos limites da área consolidada, criaram uma cinta que condicionou, ou melhor, impediu a expansão urbana. Com efeito, analisando a planta da cidade, podemos constatar como estes edifícios (17 na Alta e oito ao longo da Rua da Sofia) se destacavam quer pela volumetria quer pelo espaço ocupado pelas suas cercas, que, no essencial, delimitavam a área urbana.

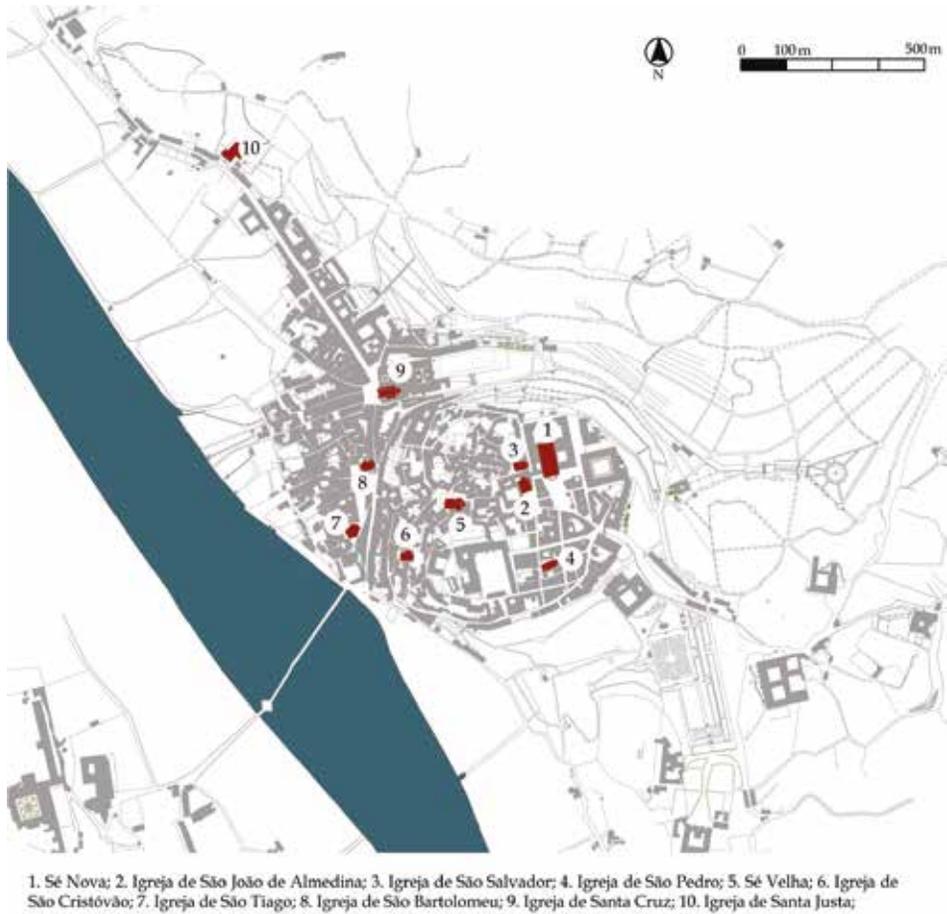


fig. 6. Planta de reconstituição de Coimbra no início do século XIX com a indicação das suas principais igrejas

Além desses edifícios, destacavam-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 Sant' Ana e de Santa Tereza e o Seminário Episcopal na zona da Alta e, finalmente, o Mosteiro de Santa Cruz, na Baixa.

Como podemos verificar pela figura 5, o conjunto destes edifícios e as respetivas cercas ocupavam uma área superior à área dos bairros da Alta e da Baixa, além de delimitarem a cidade a norte, nascente e sul, criando em conjunto com o rio uma *cinta* que impedia a expansão urbana.

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 ventiladas (Trindade, 2002: 152-153). A sua arquitetura era, de um modo geral, muito simples, sobressaindo apenas algumas igrejas. Na cidade alta, 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.

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, destacava-se ainda o



fig. 7. Planta de reconstituição de Coimbra no início século XIX com as indicações das ruas principais, praças e largos

Largo da Portagem, o Largo de Sansão, o Cais das 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 da Alta: as coureiras de Lisboa e dos Apóstolos, junto à Muralha Sul e Norte; a Rua Larga; a Rua das Fangas (atual Rua Fernandes Tomás); a Rua do Museu; a Rua dos Estudos e ainda a Rua do Quebra Costas 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 de Coruche, esta última não pela dimensão, que era muito reduzida, mas essencialmente porque ambas correspondiam ao troço da estrada Lisboa-Porto que atravessava 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.

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 Bracarense; 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 portugueses 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 reúne tantos titulos de celebridade? (Secco, 1853: 41-42)

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 Reconquista¹³⁶. 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 Universidade. Com efeito, a população na segunda metade do século XVI aumentou para o dobro¹³⁷, a cidade expandiu-se com a abertura da Rua da Sofia e densificou-se com a instalação dos novos complexos colegiais na Alta. Seguiu-se um período de estabilidade demográfica e urbanística que se manteve até ao início do século XIX.

Coimbra, composta por nove freguesias urbanas (Sé ou Nossa Sra. da Assumpção, S. João de Almeida, S. Pedro, S. Christovão, S. Bartolomeu, S. Thiago, S.^{ta} Justa, Salvador e S. João de S.^{ta} Cruz), albergava 15 203 habitantes em 1801, 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 (Sousa, 1979: 58-59). Era assim a quarta cidade mais populosa do reino¹³⁸. 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 manufatureiro, 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 contabilizavam nem os estudantes, nem os religiosos dos vários Colégios¹³⁹. Ora, se considerarmos que, no ano letivo de 1801-1802, cursavam a Universidade e o Colégio das Artes 1525 estudantes e que habitavam nos colégios cerca de 2 mil religiosos, obtemos um aumento de, pelo menos, 3500 indivíduos, elevando Coimbra ao estatuto de terceira cidade mais populosa do reino, posição que afincadamente defendeu durante todo o século XIX, como veremos adiante (Universidade de Coimbra, 1802: 49; Silva, 1968: 251).

136 Na época, Coimbra era a cidade mais importante do reino, 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, 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 (Rossa, 2010: 10-23; 2012: 127-143).

137 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 dez mil habitantes (Silva, 1968: 217).

138 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.

139 O recenseamento geral, conduzido a partir do levantamento paroquial, não contabilizava inúmeras pessoas que não estavam inseridas em paróquias, como 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.

O novo levantamento geral, conduzido, em 1820, pelo encarregado da Comissão de Estatística, o coronel Marino Miguel Franzini, e publicado em 1826 no *Almanach Portuguez*, revelou que tanto a cidade de Lisboa, como a do Porto tinham aumentado significativamente a sua população, contabilizando 210 mil e 60 mil habitantes, respetivamente. Braga ocupava o terceiro lugar com 14 430 habitantes e a cidade de Coimbra contabilizava 13 100 habitantes¹⁴⁰. É de salientar que este recenseamento contabilizava à parte 25 mil militares, “Tropa de Linha de todas as Armas, e Veteranos não compreendida a Guarnição de Lisboa, e Porto [...]”, 5830 “Religiosos regulares e mais pessoas annexas, que habitão em 346 Conventos [...]” e 4500 “Religiosas, Recolhidas e Educandas, e mais pessoas annexas, que habitão em 138 Mosteiros [...]”, que se encontravam distribuídos pelas várias povoações fora das cidades de Lisboa e Porto, uma vez que os situados dentro destas cidades tinham sido incluídos na “respectiva população” (Franzini, 1826: 5). Esta diferença de critério explica, certamente, parte do desfazamento 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.

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 os anos de 1793 e 1804, o que pode explicar a redução da população. Por outro lado, à semelhança do referido para o censo de 1801, a contabilização dos religiosos dos 25 colégios e seis conventos de Coimbra faria aumentar muito significativamente a população da cidade.

Ainda em 1826, o diploma de 7 de agosto, que promulgava as normas para as eleições dos deputados às Cortes Gerais, das eleições paroquiais e provinciais, incluía um mapa da população portuguesa (Clemente, 1883: 123). Neste, o concelho de Coimbra surgia com apenas oito freguesias urbanas e uma população total de 12 703 habitantes, valor inferior ao anteriormente apurado, mas justificado pelas exclusões ao direito de voto¹⁴¹.

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. Direcionado para a população de facto, considerava todos os moradores desde “um mez aos de mais de cem anos” totalizando 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 habitantes e Setúbal (elevada a cidade em 1860) contava com 12 747 habitantes, ultrapassando Coimbra apenas por 20 habitantes.

	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

Assim, embora a cidade continuasse a reclamar o lugar de terceira cidade do reino, verificamos que a evolução da população não caminhava nesse sentido. No entanto, quer o poder local quer a imprensa

140 Este é o valor que efetivamente foi publicado no *Almanach Portuguez* (Franzini, 1826: 5) e não o valor de 13 400 publicado por Armando Carneiro da Silva (1968: 254).

141 Eram excluídos todos os menores de 25 anos, com exceção dos casados ou militares desde que maiores de 21 anos; os bacharéis formados e os clérigos de ordens sacras; 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.

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 do município em participar no III Congresso Municipalista¹⁴², por lhe ter sido atribuído o quarto lugar na presidência da mesa do referido evento. Embora caricata, esta situação revela a importância que em Coimbra era dada à hierarquia das cidades nacionais.

No entanto, além do caráter simbólico desta posição, devemos lembrar que a distribuição das receitas pelos vários distritos era definida em função do número de população, e acresce que o número dos cidadãos eleitores se tornava 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 [...]* (Silva, 1971: 162)¹⁴³.

Para lá dos números da população, importava a atratividade de Coimbra. A instalação definitiva da Universidade no ano de 1537, além da revolução urbanística sobejamente conhecida, acarretou uma revolução social e económica na cidade, reconfigurando todas as atividades locais (Rossa, 2001).

No início do século XIX, quebrado o monopólio do ensino superior com a 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 expectável que em Coimbra se assistisse a uma nova reforma social e económica, mas tal não sucedeu. Apesar de Coimbra ser a única cidade do distrito, o desenvolvimento manufatureiro e comercial era muito reduzido e retardado (Mendes, 1984: 389).

De forma análoga ao resto do país, o distrito permanecia eminentemente rural e com a maioria da população a dedicar-se à agricultura (Oliveira Marques & Matos, 2002: 23-26). Apesar da “revolução agrícola” em curso na Europa, no nosso país mantinha-se a produção agrícola de subsistência ou para consumo nos mercados locais. Ainda assim, 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 científico¹⁴⁴. Os seus efeitos foram lentos não só pela resistência das populações em aceitar os novos conhecimentos, mas mais pelas dificuldades decorrentes da própria propriedade¹⁴⁵.

142 O III Congresso Nacional Municipalista realizou-se em 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. 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 (2006: 251-291).

143 Declaração do presidente da Comissão Administrativa da câmara municipal, em reunião do Senado de 27 de junho de 1925.

144 Destacou-se um conjunto de obras, como a reedição do manual de frei Teobaldo de Jesus Maria, *Agricultor Instruído* (1817); de José Diogo Mascarenhas Neto, “Cathecismo de Agricultura” (1819); de Félix 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” (1815), e de José Acúrcio das Neves, “Memoria sobre a Agricultura” em *Memoria sobre os meios de melhorar a industria portugueza, considerada nos seus diferentes ramos* (1820). Ainda as primeiras publicações periódicas especificamente relacionadas com a agricultura como *Colleção 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 Marques (2002: 67).

145 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 assimilavam 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 (Ribeiro, 1970: 40).

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. Ao mesmo tempo que lembrava que, à semelhança do resto do país, existia uma área imensa subaproveitada e inculta (1879: 54). Enaltecia, por isso, a fertilidade das terras do distrito, que compensava 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, produzidos nos subúrbios da cidade (Baptista, 1783: 294-295). Em compensação, a produção da laranja, da cebola e de frutos secos (como a noz e a castanha) era maioritariamente exportada para o Brasil e para Inglaterra.

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 (Loureiro, 1879: 103). Contudo, era o sal, produzido na Figueira da Foz, que se destacava a nível das exportações.

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 Roque e José Amado Mendes defendem que o desenvolvimento manufatureiro e, mais tarde, industrial se ficou a dever à procura por parte desta camada populacional (Roque, 2003: 23-90; Mendes, 1984: 78-79) com destaque para o vestiário (alfaiatarias e sapatarias), a construção (carpinteiros e pedreiros) e a alimentação (fabrico do pão, pastelaria, confeitaria, conservaria de frutas e doces, licores e gasosas). Implantada nos concelhos da Lousã e de Góis, a produção de papel, também dependente do consumo da Universidade e da Imprensa da Universidade, foi uma das indústrias do distrito que melhor souberam acompanhar o desenvolvimento tecnológico, adquirindo grande importância a nível nacional¹⁴⁶. As primeiras unidades ditas industriais instaladas dentro da cidade de Coimbra estavam ligadas à produção de têxteis (linho, lã e algodão) ou ao fabrico de loiça doméstica, adquirindo projeção nacional a partir do início do século XX (Mendes, 1979: 49-52, 183).

Pese embora este desenvolvimento Coimbra manteve-se eminentemente 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 Indústria em Portugal e suas Conquistas*, “a respeito dos habitantes da Cidade observa-se, que a maior parte deles se sustenta à custa da Universidade, e dos seus membros, podendo ocupar-se huma não pequena parte desta gente no exercício da agricultura, e das artes” (1784: 298).

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 (Mendes, 1985: 389). Esta 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 em 1913 contra o desmembramento da Faculdade de Direito, 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.

146 Como prova, refira-se que ficou a dever-se à Companhia de Papel de Góis a introdução precoce da energia elétrica na vila de Góis em janeiro de 1912, a partir da central hidroelétrica de Monte Redondo, que abastecia a fábrica da Ponte do Sótão (Mendes, 1985: 279).

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, retrograda¹⁴⁷ (AHMC/VEREAÇÕES. 76. 1834-1836, 14 fevereiro de 1835: fl. 38).

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 casas religiosas masculinas e a apropriação dos seus bens pela Fazenda Nacional. Esta sequência de acontecimentos, na qual devemos ainda incluir a nomeação, a 22 de maio, da primeira câmara municipal liberal e, em setembro, a primeira eleição municipal, acarretaria transformações profundas na cidade de Coimbra.

No ano seguinte, 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 século¹⁴⁸. Esta permanência ficou a dever-se não tanto à genialidade do plano, mas mais às necessi-

147 Era presidente José Antônio Rodrigues Trovão, dono da Imprensa Trovão e Companhia, uma das maiores tipografias da cidade e responsável em 1828 pela publicação do jornal *Noticiador*, órgão difusor das ideias liberais, o que obrigou José Trovão a exilar-se em França durante seis anos. Foi o primeiro presidente do município eleito e ocupou a presidência entre setembro de 1834 e maio de 1835, e continuaria depois como vereador da câmara municipal entre maio de 1835 e janeiro de 1836, e entre abril e setembro de 1837. Foi um dos grandes responsáveis pelo plano de reforma da cidade (Loureiro, 1957: 246; Malaquias, 2009: 835). O vereador Faria era Alberto Carlos Cerqueira de Faria, bacharel formado em Direito pela Universidade de Coimbra, que, além de vereador na Câmara Municipal de Coimbra de setembro de 1834 a janeiro de 1836, foi depois deputado às Cortes Constituintes.

148 Este plano foi exposto num conjunto de representações e ofícios, apresentados entre janeiro e maio de 1835, em que a câmara delineava os melhoramentos mais urgentes da cidade. Ver a ata da sessão de câmara de 3 de janeiro de 1835, a representação da câmara municipal de 10 de janeiro de 1835 e a resposta de 30 de maio de 1835 à circular do perfeito do Douro (AHMC/VEREAÇÕES. 76. 1834-1836: fl. 24v-25; AHMC/REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA. 1829-1835: fls.37-38v; fls. 72).

dades 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 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 cidades, 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 (Fernandes, 2005: 138; Pereira, 2007: 80; Nunes, 1998: 152; Bandeira, 2001: 95). 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.

As debilidades financeiras do município, a demora nas ajudas por 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 municipal¹⁴⁹. 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” (AHMC/REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA. 4, 6 out. 1835: fls. 52v-58v). Não foi, de facto, negado, tendo sido instalado o matadouro municipal neste velho edifício, onde funcionou mais de 50 anos, até que o crescimento da cidade e o avanço das exigências sanitárias impuseram a sua mudança. O novo edifício seria construído em Montes Claros já na década de 1890.



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 complexo¹⁵⁰. 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 Cruz¹⁵¹.

149 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) (Fernandes, 2005: 140-141; Bandeira, 2001: 394).

150 A 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 (Fernandes, 2005: 141-143).

151 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. Realizava-se ainda uma feira mensal no dia 23 no rossio de Santa Clara, desde 1835. A feira dos porcos realizava-se semanalmente, às terças-feiras, junto ao Jardim Botânico.



fig. 9 . Planta com a indicação dos locais de comércio diário

Como referimos anteriormente, 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 publico de consumo diário” (AHMC/REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA 4, 30 maio 1835: fls. 72), porém, só passados cinco anos, as vendeiras foram transferidas para o referido pátio, e sob protesto, pois reclamavam contra a escolha de um local afastado 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 1858, aquelas foram transferidas para a Horta de Santa Cruz, um espaço mais amplo, mas ainda com menor visibilidade (AHMC/VEREAÇÕES 85, 1858-1860: fl. 14v, fl. 33). A partir desta data, e verificando-se que era necessário construir um espaço fechado e com as



fig. 10. J. Levy, Ferrier et Soulier, *Igreja de Santa Cruz*, 1875 (Ramires, 2006: 60)

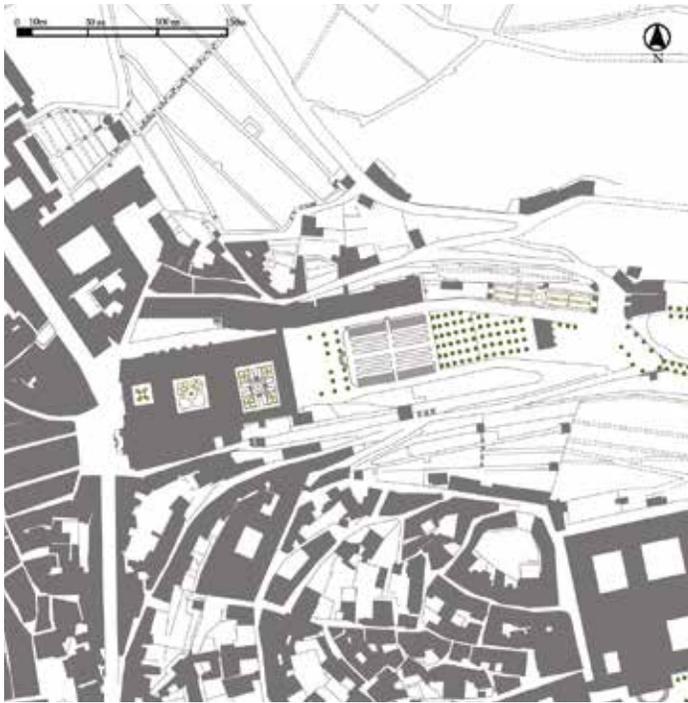


fig. 11. Planta de reconstituição da implantação do Mercado D. Pedro V, inaugurado no dia 17 de novembro de 1867



fig. 12. s/a. Mercado D. Pedro V, [187-] (CMC/ BMC-B289)

necessárias condições de higiene e salubridade, iniciou-se uma acesa discussão entre o município, que pretendia implantar o novo edifício no terreno do antigo Mosteiro de Santa Cruz, e a população, representada pela imprensa da época e pela associação de comerciantes, que propunha 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.

O primeiro estudo para a construção de um edifício para mercado foi apresentado em junho de 1858 pelo empresário Hardy Hislop¹⁵². 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 Sota¹⁵³.

152 Este empresário inglês tinha sido o responsável pela Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro, 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.

153 Na sessão de dia 20 de junho, foram apresentados os orçamentos, prevendo-se para a construção no Largo da Sota 100:000\$000 réis, sendo 15:000\$000 réis para expropriações, e na Horta de Santa Cruz, 70:000\$000 réis (AHMC/DIVERSOS, mç 3, n.º 1).

No entanto, 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 Jardim¹⁵⁴, 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 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 (O Conimbricense, 3 de janeiro, 1866: 2)

Com efeito, dois meses depois, foi apresentado o *Projeto de 16 de Março de 1866 de Cândido d'Oliveira Costa*, para a construção de um mercado com capacidade para 1071 pessoas, na Horta de Santa Cruz. O projeto do condutor de obras públicas propunha uma planta retangular de 51 por 21 metros, com bancas de exposição no centro com capacidade para 80 vendeiras e, no perímetro, 20 lojas com dois balcões cada uma; um servindo o interior e o outro, dando diretamente, para a via pública (AHMC/DIVERSOS, mç. 3, n.º 17, 1866). 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 urbano¹⁵⁵. Pese embora a pertinência destas reclamações, a edilidade debatia-se com uma grande falta de meios que inviabilizava a opção da reforma urbanística. Em outubro desse mesmo ano, iniciou-se a construção na Horta de Santa Cruz e, a 17 de novembro de 1867, o Mercado D. Pedro V era inaugurado (AHMC/INAUGURAÇÕES, 1858-1897).

Cemitério municipal

A intenção de construir um cemitério municipal em Coimbra surgiu de forma precoce e 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, proibindo os enterramentos noutra local (COLP, 1837: 326-328)¹⁵⁶. 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 hospital¹⁵⁷.

154 Manuel Pereira Jardim (1818-1887) foi presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1866 e março de 1868, e era professor da Faculdade de Filosofia. Foi diretor do Gabinete de Mineralogia e Conquiliologia e do Gabinete de Zoologia e diretor da Faculdade de Filosofia entre 1872 e 1879. Foi par do reino e recebeu o título de 1.º visconde de Monte-São em 28 de dezembro de 1871. Foi ainda sócio de *O Instituto* e sócio honorário da Associação dos Artistas de Coimbra, e fidalgo cavaleiro da Casa Real e comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (Rodrigues, 1992: 282).

155 Sobre o assunto, ver uma série de artigos em *O Conimbricense*. Com destaque para os jornais de 10, 20 e 31 de março onde se publicava uma Representação da Associação Comercial a solicitar que não fosse escolhida a Horta de Santa Cruz.

156 Este decreto surgiu em consonância com a legislação sanitária europeia criada depois da epidemia de cólera que assolou a Europa no início do século XIX. No dia 8 de outubro, de 1836, 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 deste decreto (COLP, 1836: 224; COLP: 1838: 15).

157 Foi construído a norte do hospital, separado deste pela antiga Rua do Cemitério Velho, hoje Rua do Cirurgião Inácio Duarte. Em 1852, era claramente insuficiente para os enterramentos dos que morriam no hospital. Além deste cemitério, encontrámos ainda referência ao cemitério da Roda dos Expostos, correspondente ao quintal da Casa da Roda em Montarroio e, 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.

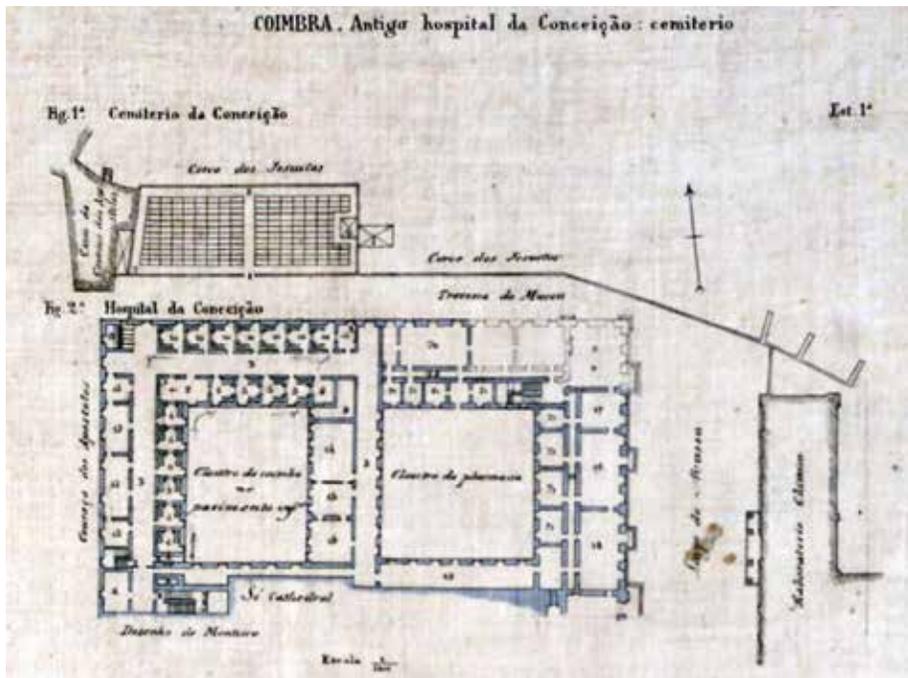


fig. 13. Monteiro, Coimbra. Antigo hospital da Conceição: cemiterio
(AHMC/CEMITÉRIO DA CONCHADA, 1851-1857: Est. 1.º)

Dimensionado de acordo com os 60 doentes diários que, em média, acorriam ao antigo hospital, rapidamente se tornou insuficiente, situação essa agravada pela epidemia de cólera que assolou a cidade em 1833 (Roque, 2000).

Por outro lado, a construção de cemitérios fora dos núcleos urbanos ganhava cada vez mais prática (Queirós & Rugg: 2008; Oliveira: 2007; Queiroz: 2002; Vieira: 1999). O primeiro texto publicado em Portugal sobre o assunto, da autoria de um professor da Faculdade de Filosofia, Vicente Coelho de Seabra Silva Telles, 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 misturado com alguma arêa, ou terra calcarea e fazer as sepulturas fundas ao menos de 7 palmos” (1800: 25).

No entanto, apesar da intenção precoce de construir dois cemitérios municipais, o processo para a implantação do primeiro foi moroso, passando pela cedência, em setembro de 1841, da cerca do antigo Colégio de Tomar, que se revelou pouco adequada para a instalação pretendida, e pela consequente expropriação da Quinta da Conchada, na colina a norte da cidade, dez anos depois. No início de 1852, a falta de espaço no cemitério do hospital, obrigou a que se comesçassem a fazer inumações no terreno da Conchada, contudo as obras de construção do cemitério só arrancariam no ano seguinte, para pouco depois darem lugar à construção de um tapume de madeira e uma capela provisória capazes de permitir os enterramentos decorrentes da epidemia de cólera que assolou o país em 1855. Em 1856, o novo presidente, António Costa Simões, médico e o grande impulsionador desta obra, retomou as obras seguindo o projeto que tinha apresentado à câmara municipal em julho de 1852, desenhado pelo engenheiro Carlos Ribeiro, composto por uma planta retangular, dividida em três plataformas de cotas diferentes de modo a adaptar-se ao terreno¹⁵⁸. Contudo, uma série de desabamentos e problemas na

158 Este desenho inspirava-se no projeto de Loudon para o cemitério de Histon Road, em Cambridge. Tinha a novidade de projetar a primeira casa mortuária para a realização de autópsias. Se esta tivesse sido construída, seria a primeira

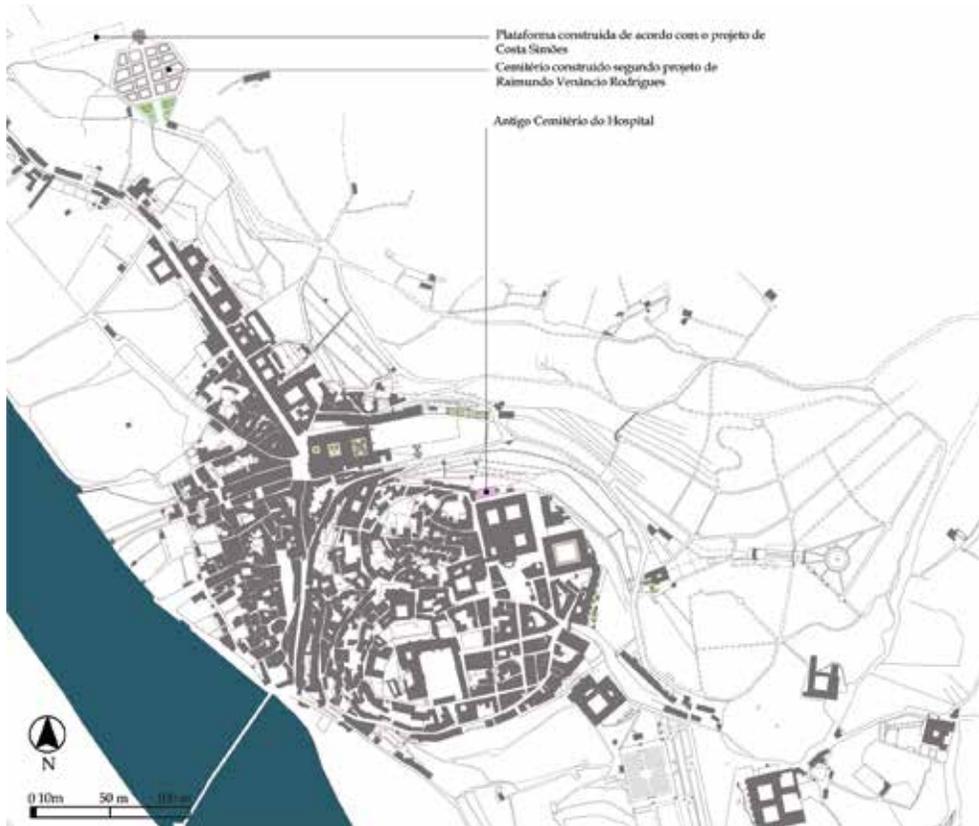


fig. 14. Planta com a implantação do Cemitério

edificação dos muros obrigaram à paralisação das obras no início de 1858. O novo presidente, Raimundo Venâncio Rodrigues, delineou outro projeto, implantado a nascente do anterior numa zona menos declivosa, composto por um recinto murado, de planta hexagonal com a capela a eixo da entrada principal, e com um pequeno jardim triangular a marcar a entrada (Rodrigues, 1862: 30-38)¹⁵⁹. As obras recomeçaram em março de 1858, e em outubro de 1860 o Cemitério Municipal de Coimbra foi benzido e aberto, mas as obras prolongaram-se até 1872, ano da inauguração e da bênção da capela definitiva (Silva, 1972-1973: 347, Loureiro, 1937: 23).

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 por Costa Simões (1882: 341).

159 Note-se que Raimundo Venâncio Rodrigues era professor da Faculdade de Matemática, tendo, por isso, conhecimentos rigorosos de Geometria e Desenho Técnico. O projeto contou ainda com a colaboração do engenheiro João Ribeiro da Silva Araújo, diretor de Obras Públicas do distrito, que mandou desenhar a planta e elaborou o orçamento.

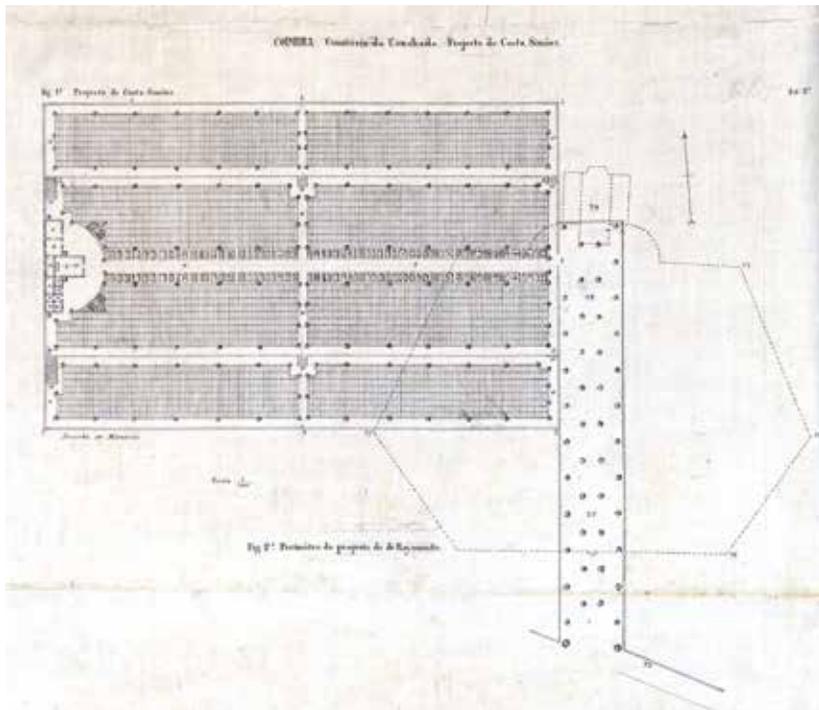


fig. 15. Monteiro, Coimbra. Cemitério da Conchada. Projecto de Costa Simões (AHMC/CEMITÉRIO DA CONCHADA, Est 2ª). A tracejado os limites do projeto de Raymundo

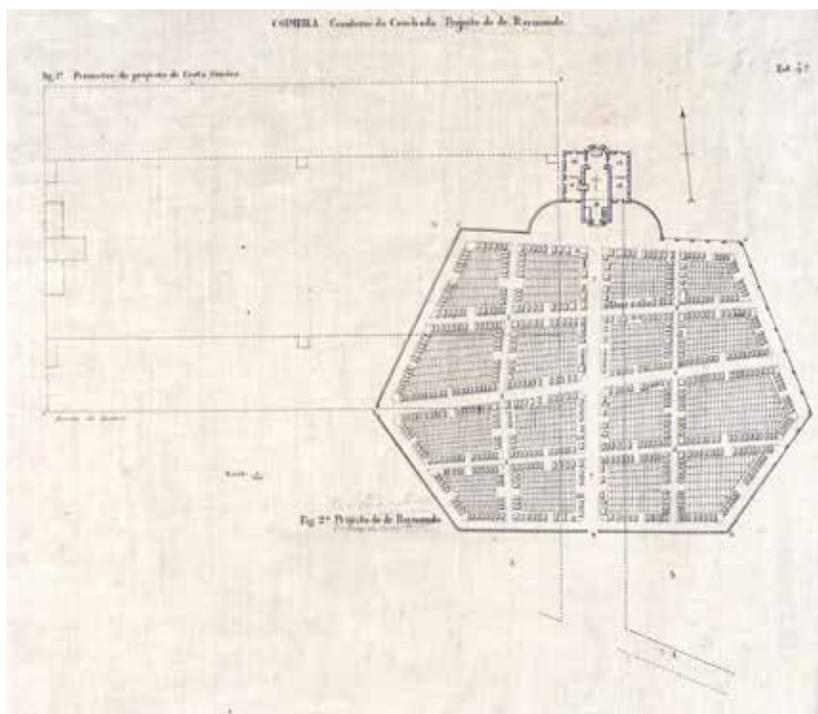


fig. 16. Monteiro, Coimbra. Cemitério da Conchada. Projecto do dr. Raymundo (AHMC/CEMITÉRIO DA CONCHADA, Est 4ª). A tracejado os limites do projeto de Costa Simões

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, através do mesmo ofício que cedia o antigo Mosteiro de Santa Cruz (AHMC/TÍTULOS ORIGINAIS, 1836: fls. 3), porém, antes de o edifício ter sido convertido, em janeiro de 1842, perante a chegada de uma força de 200 homens, o município viu-se obrigado a instalar provisoriamente o quartel no Colégio do Carmo (Silva, 1953). A situação repetiu-se quatro anos depois, em outubro de 1846, enquanto decorriam as obras no Colégio da Graça. Nesta altura foi necessário albergar as tropas que lutavam na guerra civil da Patuleia, exigindo novamente a ocupação do Colégio do Carmo¹⁶⁰ e ainda do Colégio da Trindade, na Alta. Pacificado o país, voltou o aquartelamento apenas para o Quartel da Graça, porém, os altos custos da sua manutenção, além de exigirem tributos específicos, acarretaram uma série de diferendos entre a Câmara Municipal de Coimbra e o Governo Civil, que recorrentemente reclamava mais obras, até que 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. Contudo, o processo foi lento e só em abril de 1867 o Ministério da Guerra tomou posse do edifício e assumiu a gestão do Quartel da Graça.

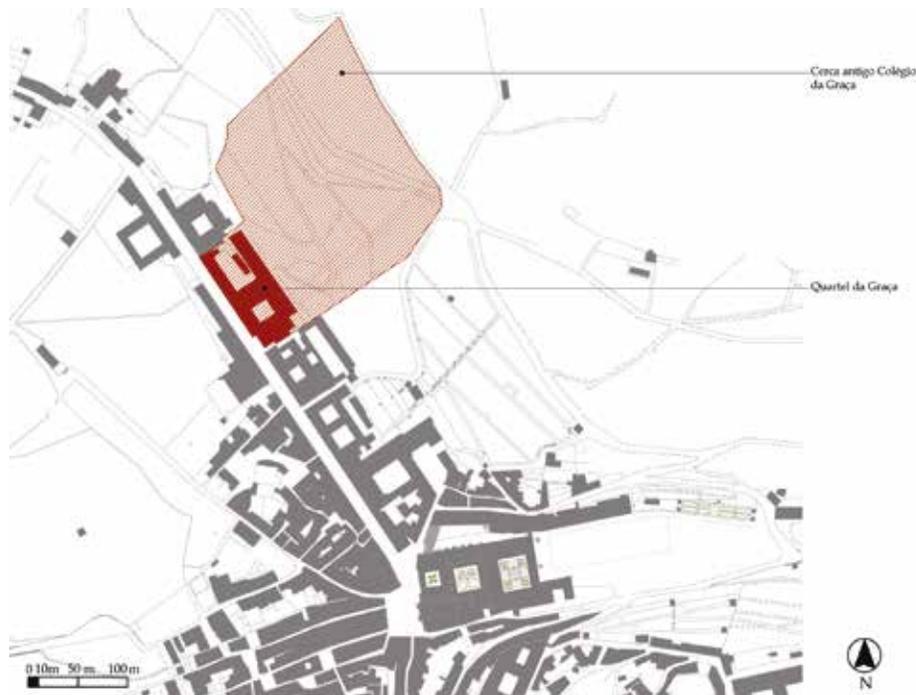


fig. 17. Planta com a localização do Colégio da Graça e respetiva cerca

Cadeia

A cadeia, situada no Largo da Portagem, logo à entrada da cidade, encontrava-se em péssimas condições de salubridade e, 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.

160 Este colégio foi 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 decorriam as obras, iniciadas em agosto de 1846, foi necessário alajar as tropas que lutavam na guerra da Patuleia (Vasconcelos, 1987: 188).



fig. 18. Planta da localização da cadeia da Portagem e de Santa Cruz

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. Apesar de o município começar por contestar a localização, junto ao pátio onde estava instalado o mercado, não dispunha de outro edifício, e no ano seguinte iniciavam-se então as obras, concluídas em 1856, depois de várias dificuldades e de terem passado a ser dirigidas pela Direção das Obras Públicas do distrito. A nova cadeia entrou em funcionamento em setembro desse ano, mas alguns anos depois também este edifício se revelou demasiado pequeno. Contudo, a construção do novo edifício para a cadeia comarcã só foi possível na viragem do século e depois de construída a Penitenciária de Coimbra nos terrenos do antigo Colégio de Tomar, como veremos mais adiante.

Abastecimento de água

O plano de intenções por detrás da criação do conjunto de equipamentos que temos vindo a expor teve início na Representação de 21 de junho de 1834, apresentada pela comissão municipal¹⁶¹, 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 (AHMC/REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA 1829-1835, fls. 8-8v). Significativamente, a primeira necessidade detetada pela nova vereda 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 espalhadas pela cidade¹⁶², com apenas alguns abastecimentos particulares.

161 Esta comissão administrativa foi nomeada após a entrada do exército liberal em Coimbra, e era presidida por Agostinho José Pinto d'Almeida, professor da Faculdade de Matemática, e, desde 21 de abril de 1822, diretor das Obras do Mondego e do distrito, o que, em grande medida explica o plano delineado e a referência ao abastecimento de água como primeira prioridade.

162 O levantamento das fontes e chafarizes encontra-se publicado por Martins de Carvalho (1942: 154-203) e José Maria Lemos (2004). Destacamos, na zona da cidade baixa, o Chafariz da Praça de São Bartolomeu, a Fonte da Calçada

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 agravar as carências do sistema, em especial no verão. A câmara municipal procurou minimizar o problema com reparações pontuais e com a limpeza regular dos canos gerais. A solução definitiva só foi alcançada, no final do século, com o abastecimento de água a partir do rio Mondego, como adiante veremos.

Iluminação pública

Além do abastecimento de água, o município programava instalar a iluminação pública na cidade, promovendo um acréscimo de segurança e de conforto, e permitindo prolongar “o dia pela noite dentro” (Custódio, 1994: 98). 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 azeite.

Neste mesmo ano, em Lisboa, começavam os primeiros esforços para a introdução da iluminação a gás e para a construção da primeira fábrica de gás. Este processo, em parte condicionado pela instabilidade política do período, foi complexo, mas em 1849 a primeira rede nacional de iluminação e distribuição a gás entrou em funcionamento na capital (Caetano, 1998: 14; Arroyo & Matos, 2009; Matos, 2011: 117-138). Neste contexto, 18 anos depois de instalada a primeira iluminação pública nas ruas de Coimbra, em 1854, o presidente Cesário de Augusto de Azevedo Pereira¹⁶³ defendeu a sua substituição pelo novo sistema a gás, já utilizado em Lisboa, no Porto e em várias cidades europeias¹⁶⁴. Além da melhoria da qualidade da iluminação pública, o novo sistema permitia a distribuição de gás aos domicílios. Nesse mesmo ano 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 Porto¹⁶⁵.

Dois anos depois, a fábrica de gás implantada na Rua de Fora de Portas foi inaugurada e Coimbra tornou-se a terceira cidade portuguesa a ser iluminada por este tipo de energia¹⁶⁶. Apesar de algumas reclamações pontuais, este sistema de iluminação foi amplamente difundido pela cidade e, dez anos depois de inaugurado, contava com 220 candeeiros públicos e uma ampla rede de canalizações que abastecia a maioria das habitações¹⁶⁷. Em 1894, o contrato de iluminação foi revisto, garantindo o aumento de 130 candeeiros públicos.

situada 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 Cadeia, situado junto à Torre de Santa Cruz, a Fonte da Madalena junto à Horta do Mosteiro de Santa Cruz, 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 ângulo 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.

- 163 Cesário Augusto de Azevedo Pereira (1806-1878) foi professor da Faculdade de Medicina, responsável pela criação do Hospital dos Coléricos em 1856, e depois de novembro de 1869 foi diretor dos Hospitais da Universidade e da Faculdade de Medicina. Foi vereador da Câmara Municipal de Coimbra em 1837, vice-presidente entre 1862 e 1863, e presidente do município entre 1852 e 1856 e entre 1865 e 1869. Deputado em várias legislaturas e vice-presidente da Câmara dos Deputados, foi condecorado com a Ordem de Cristo (*Conimbricense*, n.º 3214, 1878; Rodrigues, 1992: 221-222).
- 164 Os primeiros projetos de iluminação a gás em Lisboa datam de 1836, mas a fábrica de gás na Boavista só foi construída em 1847 e a rede só entrou em funcionamento em 1848 (Custódio, 1994: 98). A título de comparação, refira-se que em Inglaterra este tipo de iluminação pública era usado desde 1809, e até 1850 foi difundido por todas as aglomerações com mais de dois mil habitantes. Em França, começou a ser vulgarmente utilizado a partir da década de 1820, e Barcelona foi iluminada a gás em 1843 (Arroyo & Matos, 2009; Mendes, 1984: 263).
- 165 Em 1857 Hardy Hislop constituiu a Companhia Conimbricense de Iluminação e Gaz, que passou a ser a empresa fornecedora da iluminação pública e do gás (AHMC/DIVERSOS, mc. 3, n.º 1, doc. 1).
- 166 A cidade de Braga inaugurou também a iluminação a gás em 1856, e em 1893 foi a vez da cidade de Setúbal (Cordeiro, 2006: 96).
- 167 Refira-se a título de exemplo que em Lisboa, em 1852, já tinham sido instalados 2318 candeeiros. (Cordeiro, 2006: 36). Apesar da sua ampla utilização, alguns higienistas manifestavam-se contra este tipo de iluminação dentro das habitações pela combustão do oxigénio e produção de ácido carbónico. Sobre esta questão, ver os estudos de Proust, que em 1881 ainda demonstrava receios quanto à aplicação deste tipo de iluminação em espaços fechados, apresentados por António Augusto da Costa Simões (1890: 414).

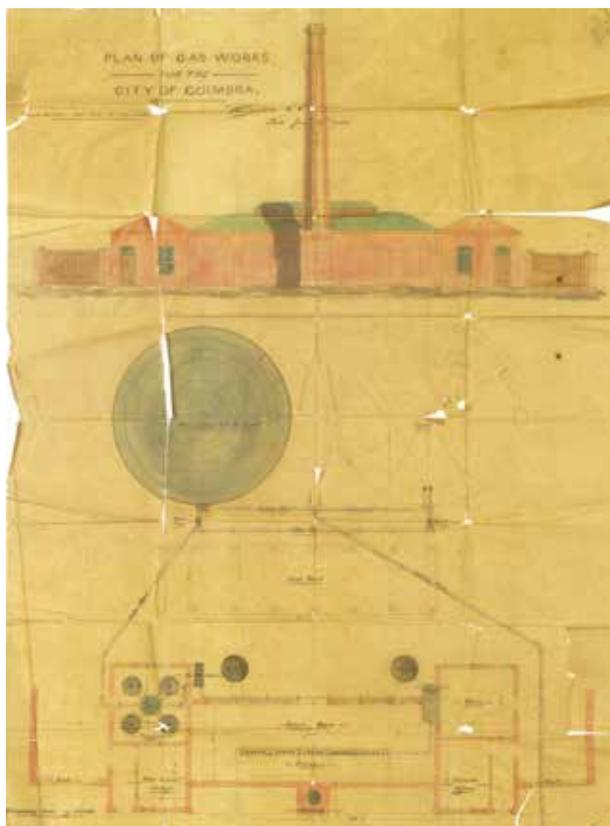


fig. 19. s/a. *Plan of Gas Work for the city of Coimbra, 1854* (AHMC/ILUMINAÇÃO A GÁS, n.º 2)

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 cheias do rio Mondego. Implicava obras de alteamento e regularização do Cais das Ameias e a construção de um paredão que conseguisse impedir o transbordo do rio, além de permitir dispor de um amplo e agradável passeio público à beira-rio.

Melhoramento reclamado desde o século XVIII – “presentemente desejaõ 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” (Cabral, 1789: 201-218) –, foi sendo sucessivamente adiado, até que em junho de 1837 começaram timidamente as obras de aterro do Cais das Ameias, mas sem um plano devidamente delineado.

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 de conhecimentos técnicos, criando mesmo sérios problemas de salubridade devido à entrada da água do rio na conduta de esgoto (Loureiro, 1889: 155). Reclamava-se também o imprescindível alteamento da velha ponte, processo iniciado em 1859¹⁶⁸ e decretado pela Carta de Lei de 10 de setembro de 1861, mas que permaneceu até 1873 em estudo.

A par da regularização do Cais das Ameias, apontado como melhoramento imprescindível 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 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, a edilidade 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 emprehender 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 (AHMC, REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA 4, 14 de abril de 1835: fls. 61- 61v).

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 portagem¹⁶⁹. Verifica-se assim que estas obras, já

168 Em 1859, foram discutidas duas propostas, uma do empresário inglês Hardy Hislop de uma ponte suspensa de três vãos e uma proposta de Belsler & de Lerme, engenheiro-chefe dos estudos da obra dos caminhos 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 (AMOP/Conselho de Obras Publicas e Minas. Livro de registo de consultas, 7 outubro 1859: fl. 63).

169 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” (Campos, 1877: 53-54).

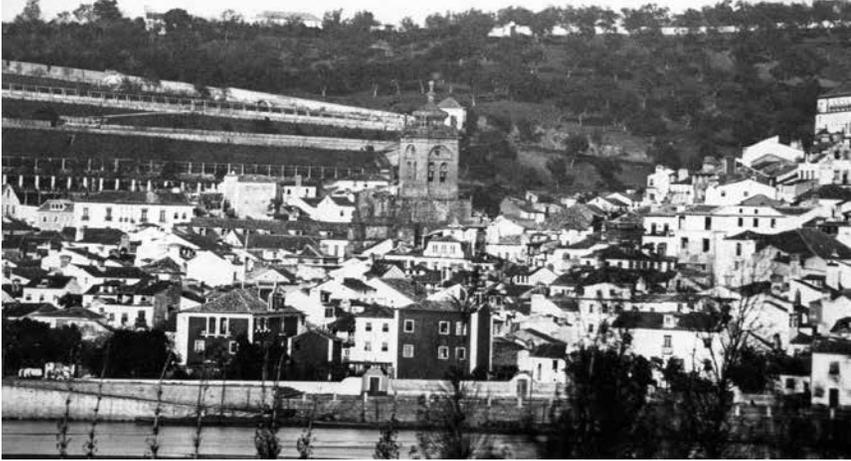


fig. 20. A. Fillon, [margem do rio entre o Largo das Ameias e a ponte, visíveis as escadas para o largo já alteado] c. 1860 (Ramires, 2006: 47)



fig. 21. José Carlos Magne, *Mapa de ruas desde a Portagem até à capela de St. António da Estrela*, [último quartel do século XVIII] (MNM 2938)



fig. 22. Vigé & Plessix, *Largo da Portagem sendo visível a cadeia demolida em 1857, 1856* (Ramires, 2006: 47)



fig. 23. Planta com a indicação dos melhoramentos almejados: regularização das margens, alargamento da Rua de Coruche, calcetamento da Rua da Calçada e nova ponte

projetadas 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, além da imprescindível ponte nova a uma cota mais alta.

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 (Calmeiro, 2013: 71-90). Este conceito difundido no século XVIII, especialmente na sequência das renovações de Paris e das principais cidades francesas (Harouel, 1993), 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 (Laugier, 1999: 128).

Pese embora a boa vontade do município para a execução deste plano, estas obras estavam dependentes do poder central, não só pelas debilidades financeiras que caracterizavam as contas municipais, mas porque todas interviam em domínios de tutela governamental: os cais, do domínio da Superintendência do Encanamento do Mondego, enquanto a Rua de Coruche tal como a ponte, troços de uma estrada de 1.^a 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 obras, 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 de 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 diretor-geral das Obras Públicas¹⁷⁰. Apesar de incluída no plano delineado em 1835, só 22 anos depois, pela iniciativa do presidente António Augusto Costa Simões, contando com a co-

170 Esta alteração de toponímia foi criticada pela imprensa local, que promoveu um abaixo-assinado pedindo que a rua fosse denominada D. Pedro V. Aquela considerava que a obra se devia essencialmente aos esforços da edilidade e contestava o reduzido apoio dado pelo ministro das Obras Públicas, Bento da Silva. (*O Conimbricense*, 24 de agosto, 1858: 2; 31 de agosto, 1858: 1-2; 18 de setembro, 1858: 2; 28 de setembro: 1).

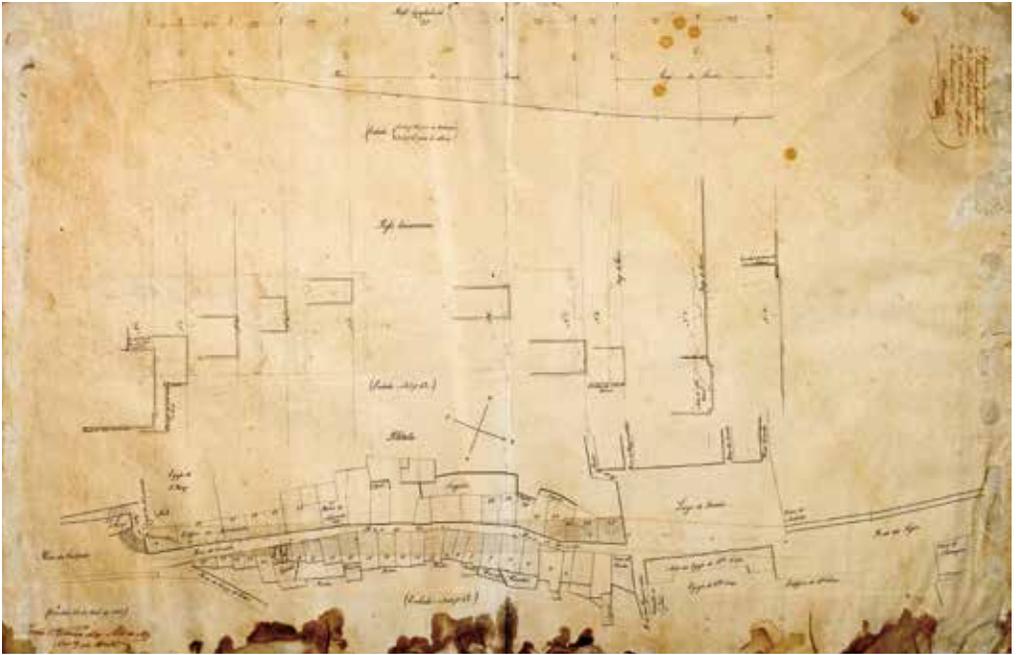


fig. 24. João Ribeiro Silva, *Projecto da estrada entre as ruas da Calçada e da Sofia*, 1857 (MNM 2873; DA134)

laboração do diretor das Obras Públicas do distrito, João Ribeiro da Silva Araújo, foi aprovado o traçado da rua, mais precisamente no dia 28 de abril de 1857. Pela dimensão das expropriações e dos consequentes realojamentos, esta obra só se tornou possível pelo auxílio do Governo, que comparticipou com um terço do valor do seu custo, além de ter aprovado o empréstimo contraído pela Câmara Municipal de Coimbra.

A intervenção assume um caráter exemplar porque, dentro do espírito da época, além de definir os alinhamentos, procurou traçar uma rua moderna garantindo 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. Segundo as Condições para a edificação de Prédios na Rua Visconde da Luz:

1.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 beirões de telhas. 2.ª – Todas as aguas dos beirões 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 2.ª condição a Camara mandará fazer a obra ahi indicada á custa do mesmo proprietário [...]. 7.ª – Qualquer modificação que o dono do terreno queira fazer no risco adoptado será d'accordo com a Camara, tendo sempre em vista a regularidade e symetria das frontarias (AHMC/RUA VISCONDE DA LUZ. 1856-1858: fls. 17-17v).

As obras iniciaram-se simbolicamente com a demolição da Casa da Misericórdia, no dia 14 de setembro de 1858¹⁷¹ e decorreram até 1866. Apesar das dificuldades iniciais, podemos afirmar que esta intervenção marcou o início da transformação urbanística e do planeamento da cidade por iniciativa municipal¹⁷².

171 A Misericórdia tinha cedido, no dia 13 de fevereiro, parte do edificio construído sobre a Igreja de S. Tiago para o alargamento da rua, e em troca recebeu a cedência definitiva do Colégio Novo. 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 Públicas do distrito, o governador militar, o juiz de direito e delegado do procurador régio e o administrador do concelho (AHMC/INAUGURAÇÕES, 1858-1897, 14 de setembro de 1858).

172 Este processo, 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

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. De acordo com a exposição apresentada ao governador civil a 7 de maio de 1858, previa-se 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'ũa 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 as 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 insua de João Gomez Vianna; e se ate hoje não foi levada a effeito esta ultima parte, causas 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 fói 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 reis (AHMC/OBRAS NO CAIS, 1858-1859, n.º 2).

Apesar da pertinência deste plano, a construção do Passeio Público entre o Cais das Ameias e a ponte, o alteamento e regularização do Largo da Portagem e a construção da nova ponte foram adiados até 1873¹⁷³. No entanto, devemos ter em consideração que a década de 1860 foi um período decisivo na definição das vias de comunicação que serviam 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.

Além da linha de caminho de ferro, também o traçado atual da Estrada da Beira foi definido nesta década. Ao longo da margem direita e entroncando no Cais do Cerieiro, este traçado foi uma das principais conquistas das vereações desta época¹⁷⁴. As obras iniciaram-se em 1868 e a nova estrada tornou-se em mais um dos argumentos evocados para as obras no Cais do Cerieiro¹⁷⁵.

desnível para a entrada da igreja (AHMC/VEREAÇÕES 85, 31 de dezembro de 1858: fl. 56v), e ainda as críticas de Camilo Castelo Branco (1902: 91) e do arqueólogo João Ayres de Campos (1860: 62).

173 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 municipal para que este fosse demolido e os seus materiais aproveitados para o aterro do referido largo.

174 Os primeiros estudos apontaram duas hipóteses: um, pela margem direita, próximo do adotado, e outro, pela margem esquerda, que, embora fosse ligeiramente mais longo, era mais simples de construir e económico por dispensar a ponte da Portela. A escolha justificou-se pela menor distância, mas também por assim servir melhor os interesses de Coimbra. Depois de escolhido o traçado pela margem direita, discutiu-se ainda o entroncamento da estrada na cidade, que recaiu na margem do Mondego, exigindo a construção da estrada em aterro. Ver ofícios n.º 11 de 9 de março de 1863, n.º 40 de 15 de junho de 1864, e n.º 143 de 14 de dezembro de 1866 (AUC/GCC/GID/ Registo de Correspondência Expedida para o Ministério das Obras Públicas, Comunicações e Transportes, 1859-1867).

175 No Ofício n.º 37 de 8 de março de 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. (AUC/GCC/GID/Registo de Correspondência para o Ministério das Obras Públicas, Comunicações e Transportes, 1868-1880).

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 de Coimbra num edifício especificamente criado para o efeito – símbolo do poder municipal e em consonância com o exemplo de outras cidades¹⁷⁶ – correspondeu, no nosso entender, ao início de um processo de transição da atuação das primeiras vereações liberais, maioritariamente preocupadas com a resolução imediata de problemas práticos e de salubridade, para uma nova postura, 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 a necessidade concreta de instalar as 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, viria a permitir 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, acabou por assumir uma importância fundamental para a evolução da cidade e para conformar a cidade contemporânea.

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 para Casa de Audiência do Júri, Cadeia, Câmara e Administração do Correio e, no dia 17 de dezembro seguinte, foi entregue ao município¹⁷⁷. No mesmo dia, a vereação fez a vistoria e a divisão do conjunto edificado pelas várias repartições, reservando o restante para arrendar a privados e assim custear as obras de conservação¹⁷⁸. 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 locais, como sucedeu com a Casa da Audiência do Júri¹⁷⁹. Por outro lado, foram-se instalando outros serviços como a Roda dos Expostos no antigo dormitório do Pilar (1848), a Mala-Posta (1855) e a Escola Mútua, junto à Horta de Santa Cruz e a cadeia junto ao antigo pátio (1858).

Em 1856, o presidente António Augusto da Costa Simões, aproveitando uma visita do visconde da Luz à cidade e alegando as avultadas despesas de transformação e conservação do conjunto edificado, 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

176 O aumento dos serviços camarários obrigou muitos municípios a intervir nos edifícios dos Paços do Concelho, como aconteceu em Póvoa do Varzim (1870), ou a mudarem-se para novos edifícios, como Bragança (1962), Chaves (1861), Vila Real (1848 e novamente em 1915), Guimarães (1924) (Fernandes, 2005: 143-145).

177 Esta portaria surgiu no seguimento de outra de 17 de novembro do Ministério da Fazenda. Por ofício de 10 de dezembro de 1836, o administrador-geral mandava que fosse dado auto de posse à câmara municipal, tendo esse sido dado na sessão de câmara seguinte, a 17 de dezembro (AHMC/VEREAÇÕES. 77, 1837-1839: fls. 233). 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 (Loureiro, 1957: 288).

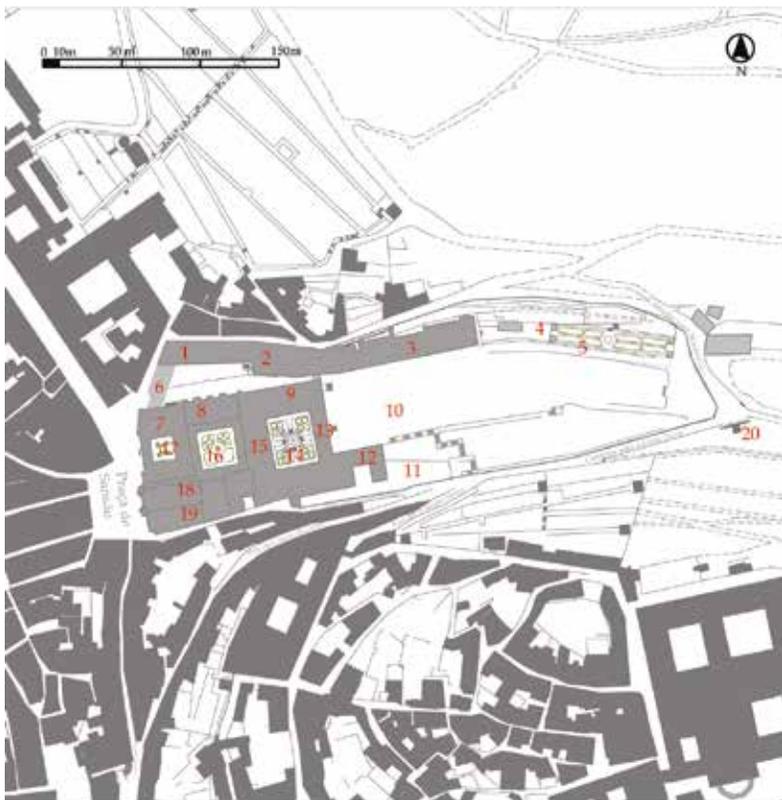
178 No ano seguinte, no Auto de 21 de abril determinou-se que a câmara municipal ficava incumbida da administração e conservação do edifício, utilizando para esse efeito as verbas provenientes do edifício ou dos terrenos anexos, salvaguardando que não se poderia exigir para as obras de conservação um investimento superior ao rendimento obtido (Silva, 1973-1974: 103-104).

179 A vereação concedeu o antigo refeitório para a sala das audiências do júri, no entanto o seu estado de conservação levou a que estas 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 (AHMC/REGISTO DE CORRESPONDÊNCIA 7, 27 de setembro de 1841: fls. 64-67).

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. Apesar do apoio do diretor-geral das Obras Públicas, que comparticipou 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 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 de Santa Cruz, 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 dos Expostos. Se, por um lado, o município não se conseguiu libertar do ónus pesado da manutenção do edifício, por outro, 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.

A primeira referência 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 (Silva, 1973-1974: 126).



1. Cadeia Distrital; 2. Torre de Santa Cruz; 3. Roda dos Expostos; 4. Cerco dos Expostos; 5. Fonte da Madalena; 6. Corpo demolido que tinha sido a 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. antiga horta, 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

Vinte anos depois, o quadro de pessoal do município mantinha-se sensivelmente na mesma, sem técnicos qualificados, e 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 esboçar a necessidade 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 emprender. A Casa dos Paços do Concelho n'esta cidade não tem proporções alguma para o estabelecimento das repartições publicas, que aqui se acham constituidas (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CORTES. 1866-1873: fls. 45)

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 concelho¹⁸⁰. Em consequência, 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, parece não ter sido realizado qualquer estudo (AHMC/VEREAÇÕES 90. 1868-1870: fl. 67). O que justificou que, a 24 de março de 1875, a câmara voltasse a alegar que:

Para que estas obras se empreendam com um bom resultado são necessários estudos importantes, feitos por pessoa de competência e que conheça as necessidades de cada uma 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 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1874-1880: fls. 19-19v).

Novamente este pedido não foi atendido e a vereação que se seguiu, presidida por Lourenço de Almeida Azevedo, determinada neste empreendimento, contratou para os quadros municipais o engenheiro da Academia Politécnica do Porto, Alexandre Simões da Conceição, encarregando-o dos referidos estudos. Em paralelo, a 20 de janeiro de 1876, 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 (AHMC/ REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1874-1880: fls. 24v-25).

As obras iniciaram-se ainda nesse ano, mas não sem antes se ter enfrentado uma acesa polémica levantada pelo jornal *O Conimbricense*¹⁸¹ 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

180 Esta resposta foi comunicada na sessão de câmara de 13 de fevereiro de 1869. Como referimos, o Decreto de 30 de outubro de 1868 tinha criado em cada distrito uma Repartição Distrital de Obras Públicas anexa ao Governo Civil, dependente dos cofres distritais e municipais e especificamente destinada às obras distritais e municipais. Já antes da criação desta repartição, na sessão de 20 de janeiro de 1864 se tinha solicitado um projeto para os Paços do Concelho ao diretor de Obras Públicas do distrito, mas o pedido não teve qualquer desenvolvimento (AHMC/VEREAÇÕES 88. 1863-1865: fl. 15).

181 Ver "A Camara Municipal e os novos Paços do Concelho" (*O Conimbricense*, 1 de julho, 1876: 2) e "A Camara Municipal" (*O Conimbricense*, 8 de novembro, 1881: 1).

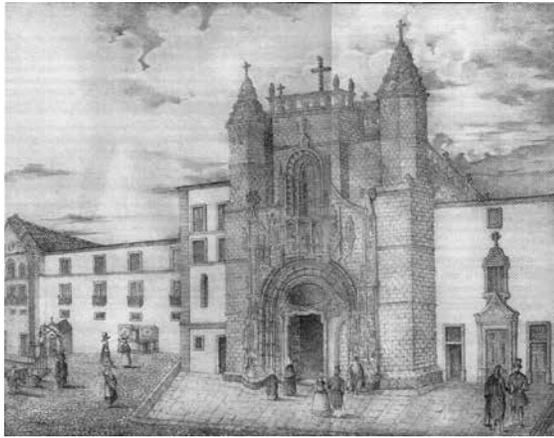


fig. 26. s/a. *Alçada do velho mosteiro* [1ª metade séc XIX] (Dias, 2003: 69)



fig. 27. Alexandre Conceição, *Câmara Municipal de Coimbra. Alçada Principal*, século XIX (AHMC/COLECÇÃO PROJECTOS, n.º 11/35)



fig. 28. O edifício da Câmara Municipal de Coimbra atualmente

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, sem arte, sem elegância, enfim sem título algum que justifique a sua conservação” (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1874-1880, 19 de fevereiro de 1876: fl. 25-27) e a obra avançou. A oposição do periódico acompanhou toda a obra, que malogradamente decorreu com graves falhas, levando ao aumento desmesurado do seu custo¹⁸².

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. Esta obra representativa do poder municipal demorou quase 35 anos a passar do plano das intenções para a realidade. Pontuada de insucessos e contratemplos, 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 lhe permitiu ultrapassar as críticas e conseguir realizar esta obra, tal como antes Manuel Pereira dos Santos Jardim 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 depois 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 contestação¹⁸³.

Processos conturbados, marcados pela reduzida disponibilidade financeira que restringiu sempre as obras ao mínimo indispensável, descuidando muitas vezes a estética e a forma, e também pelo débil conhecimento técnico que obrigou a fazer e refazer obras, com grandes dispêndios de tempo e dinheiro.

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.

182 A falha mais comentada nos jornais corresponde ao brasão que coroa o frontão da fachada, mandado fazer em Lisboa, e executado com as armas da cidade invertidas (*O Conimbricense*, 8 de abril, 1879: 2; 15 de abril, 1879: 2; 19 de abril, 1879: 2). Os custos ultrapassaram em muito as previsões iniciais e foi necessário recorrer a mais sete empréstimos até à conclusão da obra.

183 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 (*O Conimbricense*, 5 de agosto de 1871: 2).

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 (Loureiro, 1937: IX-X).

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. Com efeito, a maioria das realizações só ocorreram na segunda metade do século, favorecidas pela conjuntura nacional de estabilidade política e pela estruturação do 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.

5.1 Gestão urbana. Vereações e serviços técnicos

O empirismo e o pragmatismo que caracterizaram as primeiras experiências de reforma e melhoria da cidade resultaram, em grande medida, da carência de técnicos nos quadros da edilidade e nos serviços distritais. Com efeito, a escassez de técnicos nos distritos e nos concelhos foi um dos grandes entraves aos melhoramentos das cidades portuguesas durante todo o século XIX. Contudo, Coimbra, como sede de distrito, concentrava todos os serviços decorrentes da sua administração; assim, além do Governo Civil, funcionavam na cidade a Direção de Obras Públicas do Distrito e a Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira¹⁸⁴. Estas duas direções, delegadas do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, embora com um reduzido número de técnicos, procuravam auxiliar o município nas obras de maior complexidade, tal como impunha a Circular de 16 de dezembro de 1852:

[...] 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 (COLP, 1853: 750).

Este facto parece ter contribuído decisivamente para a inércia do município em contratar técnicos para a Repartição de Obras Municipais. Só em 1863, e pela mão do professor de Direito António Luís de Sousa Henriques Secco, responsável pela organização dos serviços municipais em pelouros, distribuídos pelos vários vereadores, é que foi solicitada ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria¹⁸⁵ a dispensa do condutor de obras públicas José Alves Faria, ao serviço da Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira para integrar os serviços da Repartição de Obras Municipais.

Lembramos que a nova política de fomento das comunicações do reino, introduzida pela Regeneração, tinha decretado a obrigação de as câmaras municipais tratarem da execução da construção e reparação das estradas municipais impondo, pelo Decreto de 6 de junho de 1864, a criação em cada distrito de uma comissão de viação (COLP, 1865: 223). Apesar desta obrigatoriedade, existia uma grande indefinição relativamente às suas atribuições, especialmente pela falta de financiamento para fazer frente às muitas obras de reparação de que as estradas do concelho careciam, o que levou recorrentemente o município de Coimbra a solicitar financiamento às Cortes¹⁸⁶.

Como referimos, o Decreto de 30 de outubro de 1868 pretendia ultrapassar a carência de técnicos nos municípios, tendo criado em cada distrito, uma Repartição de Obras Públicas dependente do governador civil e dos concelhos. Esta situação, muito contestada pelo município de Coimbra, sobrecarregado com os custos desta 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 repartição¹⁸⁷ que nos permita avaliar a sua real importância no desenvolvimento das obras públicas de âmbito local e distrital, conseguimos detetar que, pelo menos a nível do projeto das obras municipais da cidade, não há qual-

184 Numa primeira fase, estas duas direções 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 às da Barra da Figueira separando-se das do distrito.

185 Pelo Ofício de 19 de maio de 1863 (AUG/GCC/GID/Registo de Correspondência para MOPCI. 1859-1867).

186 Veja-se, por exemplo, Representações de 29 de janeiro de 1866, de 7 de março de 1866, de 26 de junho de 1867 e de 15 de julho de 1868 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1866-1873: fls. 2v-3v; fl. 5; fls. 26v-27; fls. 32-32v).

187 Com efeito, não conseguimos encontrar documentação específica relativa nem a esta repartição, nem à Direção de Obras Públicas do distrito, no entanto, refira-se que, em 1937, ocorreu um grave incêndio no edifício do Governo Civil, que, segundo os relatos da época, teria destruído grande parte do arquivo. Conseguimos apenas localizar o que resta dos documentos da Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira, existentes hoje no arquivo não catalogado da Administração Hidrográfica do Centro em Cioga do Campo.

quer referência a nenhum dos técnicos que compunham a referida repartição. Daí se deduz que terão trabalhado essencialmente nas obras das estradas do distrito¹⁸⁸. Corroborando esta hipótese, refira-se novamente o pedido do município, de 18 de janeiro de 1869, para que a rainha encarregasse a Direção de Obras Públicas do distrito de estudar o projeto para o novo edifício dos Paços do Concelho.

Apesar da ausência de técnicos na Repartição de Obras Municipais e das dificuldades em fazer face aos investimentos na viação municipal, o município coimbrão não deixava de almejar a reforma e modernização da cidade, o que explica o pedido do visconde das Canas¹⁸⁹, logo em fevereiro de 1865, para que fosse nomeada uma comissão para elaborar um plano de melhoramentos de acordo com o Decreto de 31 de dezembro de 1864 (COLP, 1865: 1041)¹⁹⁰:

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 oportuno, é-o hoje, depois de removidas algumas dificuldades pelo mencionado Decreto. A câmara Municipal de Coimbra na conformidade do § 1.º do art. 52.º do Decreto de 31 de Dezembro, reclama perante vossa Magestade o beneficio que foi concedido ás Câmaras de Lisboa e Porto (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CORTES. 1860-1865, 18 de fevereiro, 1865: fl. 83).

Concedido o benefício pelo Decreto de 27 de maio de 1865, o município nomeou o condutor de obras públicas ao serviço da repartição municipal José Alves de Faria para a sua representação na comissão¹⁹¹. Desconhecemos em concreto qual foi o contributo desta comissão, uma vez que não conseguimos encontrar os seus estudos, mas foi graças à sua ação que o município iniciou o processo para a compra da primeira planta da cidade, levantada 20 anos antes, e que aumentou o investimento nas obras de melhoramento de ruas e largos¹⁹².

188 No final da década de 1870, depois de o 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 significativamente ampliado. Prova disso é o número de cantoneiros ao serviço da viação municipal, que, em 1874, eram apenas dez e em 1883 eram já 19 cantoneiros. De referir ainda que em 1873 foi contratado um empréstimo de 40.000\$000 réis para a construção da rede de estradas (AHMC/ORÇAMENTOS MUNICIPAIS. 1874-1883; 1874-1875; 1883).

189 Trata-se de José Maria de Vasconcelos Azevedo Silva e Carvajal (1813-1879), presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1864 e janeiro de 1866. Este presidente tinha apresentado, em 21 de outubro de 1864, um plano de reformas que considerava fundamentais para a cidade, como o alteamento da parte baixa da cidade, a construção de um mercado, a construção de um novo matadouro, o embelezamento dos largos da Cadeira e de Sansão, a abertura da rua do Cerco dos Jesuítas, o alargamento da Rua das Figueirinhas, a abertura de uma rua no Cerco da Graça e o alteamento do Rossio de Santa Clara. Refira-se ainda que foi graças a este presidente que, em 1865, se iniciaram os estudos para a rede de abastecimento de água a partir do Mondego, ao aceitar a sugestão de Costa Simões de tratar do projeto com o engenheiro Louis-Charles Mary, como trataremos no próximo capítulo. Recebeu o título de visconde de Canas em maio de 1865 (Zuquete, 1989: 183; AHMC/VEREAÇÕES. 88, 1863-1865: fl. 83v; fl. 175v).

190 Como referimos no capítulo 2, este decreto consagrou o primeiro instrumento nacional de planeamento urbano, o Plano Geral de Melhoramentos. Este plano era obrigatório para as cidades de Lisboa e Porto, mas extensível às cidades que o pretendessem elaborar, como sucedeu com: Viana do Castelo (1871), Guimarães (1863/1869), Covilhã (1882), e Vila Nova de Gaia (1884) (Fernandes, 2005: 111-125; Mestre, 2006: 40; Pereira, 2007: 73).

191 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 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 terão dificultado os trabalhos da comissão.

192 Veja-se o orçamento suplementar para o ano de 1865-1866 (AUG/GCC/TA/Orçamento da Receita e Despesa da Câmara de Coimbra. 1865-1928, 1865-1866).

No entanto, e apesar das tentativas de criar equipas tecnicamente habilitadas para estudar os melhoramentos para a cidade, ainda faltava ao município 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, familiarizaram o município com o planeamento e a gestão da cidade e fomentaram o desenvolvimento de uma nova atuação, 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%. 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. 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 depois¹⁹³.

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 financeira, que obrigava ao aumento progressivo das contribuições, e técnica, conduzida pelo "corpo d'engenharia districtal", organizado pelo Decreto de 30 de Outubro de 1868, [que] longe de contribuir eficazmente para o aumento da viação municipal, tem pelo contrario, sido um constante obstáculo ao seu desenvolvimento, e um inútil gravame para os concelhos, que a subsidiam" (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1866-1873, 25 de fevereiro, 1871: fl. 68). Esta gestão levou o município a 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 municipio [...].*¹⁹⁴

A contratação do primeiro engenheiro municipal, em 1873, permitiu ao município avançar com as obras e levantar o empréstimo referido, mas fundamentalmente marca uma 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 Azevedo¹⁹⁵, professor da Faculdade de Medicina e presidente da Câmara Municipal de Coimbra desde janeiro de 1872, a abrir concurso para o levantamento topográfico da cidade em julho de 1873.

193 O Decreto de 28 de julho de 1869 (COLP, 1969: 360) 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 a 9 de abril de 1867, previa a construção de 75 quilómetros, sendo 33 de 1.ª classe e 42 de 2.ª classe, orçados no total em 60:450\$000 réis. De acordo com a Lei de 15 de julho de 1862, o governo contribuiria com um terço das despesas nas estradas de 1.ª 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 que para a construção do mercado foi necessário um empréstimo de 13:000\$000 réis (AUG/GCC/GID/Registo de Correspondência para MOP, 1859-1867, 9 de abril, 1867).

194 Justificação apresentada no orçamento para o ano 1873-1874 (AUG/GCC/TA/Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra, 1865-1928, 1873-1874).

195 Lourenço de Almeida Azevedo (1833 - 1891) foi professor da Faculdade de Medicina e seu diretor entre 1885 e 1891. Desempenhou as funções de presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre 1872-1873 e entre 1876-1885. De- pois foi par do reino (Rodrigues, 1992: 195; Oliveira, 1945: 1-26).

5.2 Levantamentos topográficos



fig. 29. José Carlo Magne. *Mapa de parte da cidade de Coimbra, 1772-1800* (MNM 2870 a; DA12)

[...] o primeiro cuidado d'uma camara solícita e previdente deveria ser estabelecer um plano futuro para as suas edificações, não deixando executar a menor obra que não lhe fosse rigorosamente subordinada (Loureiro, 1872 apud Costa, 1880: 64).

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.

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 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 crucial 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 na Direção-Geral do Território 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 Simões¹⁹⁶ a 28 de novembro (AHMC/VEREAÇÃO. 81. 1850-1853) viu

196 António Augusto da Costa Simões (1819-1903) foi presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1856 e janeiro de 1858, e o responsável pelo início do Cemitério da Conchada e pelo plano do alargamento da Rua de Coruche. A partir de 1866, já longe dos cargos políticos, foi o principal impulsor da construção de uma moderna rede de abastecimento de água a partir do Mondego, como veremos adiante. Professor da Faculdade de Medicina, foi administrador dos Hospitais da Universidade de Coimbra entre julho de 1870 e maio de 1886, e reitor da Universidade entre setembro de 1892 e fevereiro de 1898. Foi responsável por um extenso programa de reforma dos colégios das Artes, S. Jerónimo e Militares, com vista à criação de um moderno hospital universitário na Alta coimbrã (Simões, 1866, 1869, 1882, 1889, 1890, 1898; Rodrigues, 1992).



fig. 30. s/a. [esboço do mapa topográfico da cidade com a divisão das freguesias, final do século XVIII]
(Direção-Geral do Território, CA0392)

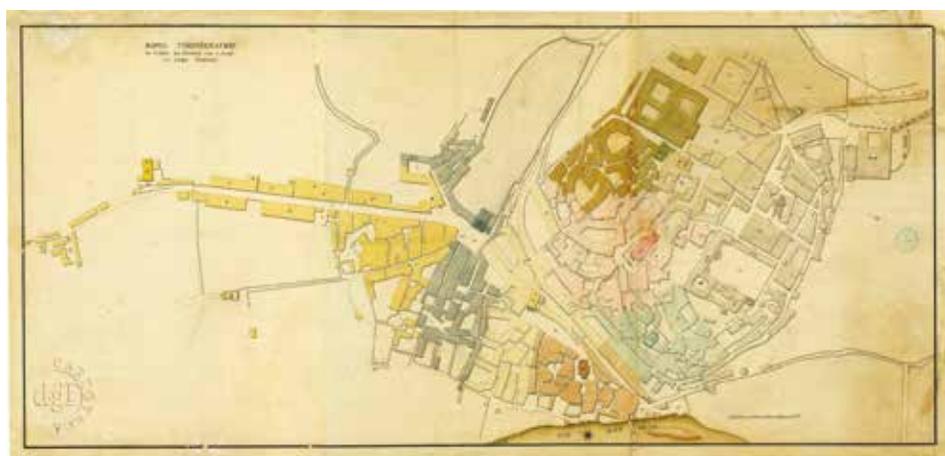


fig. 31. s/a. *Mappa Topografico da cidade de Coimbra com a Divizão das Antigas Freguezias* [final do século XVIII]
(Direção-Geral do Território, CA0391)

rejeitado o pedido para Izidoro Emilio da Expectação Baptista rever e retificar a planta que tinha desenhado em 1845. 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, além da planta, apresenta uma série de dados complementares muito interessantes para o estudo da cidade, como, por exemplo, a relação das casas religiosas indicando a respetiva ordem a que pertenciam, a localização, a data de fundação e nome dos fundadores, bem como o nome das principais ruas e lugares e a altimetria quer de algumas ruas quer do rio Mondego, ou a latitude e a longitude em relação às principais cidades europeias; e 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 género, estado civil e idade.



fig. 32. Izidoro Emilio Baptista, *Planta Topográfica da cidade e arrabalde*, 1845 (AHMC/COLEÇÃO PLANTAS)

Embora imprescindível para o planeamento de qualquer cidade, a Câmara Municipal de Coimbra só em outubro de 1865, impelida pela recém-formada comissão do plano de melhoramentos, mandou fazer duas cópias desta planta¹⁹⁷.

A consciência da necessidade de “um plano, que subordinasse as novas construções da cidade a uma edificação regular” tinha sido esboçada pelo presidente António Augusto Costa Simões, que, por esta mesma razão, tinha tentado adquirir a planta da cidade em 1857 (Simões, 1858: 10). 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.

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 Tomar¹⁹⁸ ou da Quinta da Conchada para os estudos do cemitério. Mas a grande maioria das obras, maioritariamente relativas a reparações de ruas e estradas ou à construção de *canos*, eram executadas sem recurso a peças desenhadas, ditadas apenas por uma memória descritiva e pela vistoria ao local¹⁹⁹.

197 O município tinha tentado comprar a planta original, e em outubro de 1864 foi informado que a referida planta tinha sido comprada pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, decide então comprar uma cópia, mas o processo seria longo. Na sessão de 30 de novembro de 1864, o presidente, visconde de Canas, desejando um conjunto de melhoramentos disponibiliza-se para oferecer a cópia ao município, mas a oferta é recusada. Só no ano seguinte, na sessão de 22 de setembro de 1865, depois do pedido da comissão de melhoramentos, se deliberou comprar a Francisco Adelino de Andrade Pacheco duas cópias da planta, compra confirmada na sessão de 13 de outubro (AHMC/VEREAÇÕES 88, 1863-1865: fl. 77v, fl. 90, fl. 120 e fl. 157; AUG/GCC/TA/Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal do Concelho de Coimbra, 1865-1928/Orçamento Suplementar, 1865-1866).

198 Feito pelo capitão de engenharia Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá (Silva, 1972-1973: 169).

199 Não obstante, 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. Esta circular foi 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, além de conter peças desenhadas, incluía peças escritas capazes de permitir a avaliação das obras e

Este quadro foi sendo paulatinamente alterado quer pelo aumento da complexidade das obras quer pelo próprio quadro legal nacional, que impulsionou uma nova atuação, perceptível na nomeação da referida comissão de melhoramentos.

No entanto, à parte dos estudos realizados ou não por esta comissão, a compra da planta da cidade em 1865, ainda que desatualizada²⁰⁰, 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.

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 de 1853 e do levantamento da *Carta Chorográfica do Reino*, como suporte dos trabalhos de projeto e construção da rede viária do reino²⁰¹.

Foi também a partir da segunda metade do século XIX 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 topográfico das respetivas cidades²⁰².

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, após o contacto 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 ser 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 topográfica”²⁰³, para o estudo e planeamento da cidade. O concurso para o levantamento atualizado da cidade pelos novos métodos de cartografia foi aberto a 11 de julho de 1872 e o contrato assinado com Francisco e César Goullard em outubro desse mesmo ano.

Os trabalhos decorreram em 1873 e a *Planta Topographica da Cidade de Coimbra* foi apresentada em 1874, constituindo o primeiro trabalho de cartografia científica da cidade. Desenhada à escala 1:500 em 19 lâminas de grandes dimensões (0,80 x 1,25 metros), 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.

dos seus custos, remetendo para uma fase posterior o projeto definitivo, retificado e pormenorizado com o caderno de encargos, mapas de medições e preços unitários (COLP, 1861: 147-152).

200 Por não conter as transformações posteriores a 1845, como a abertura da Rua do Visconde da Luz, a demolição da Porta do Carro e abertura da Rua da Ribela até à Fonte Nova, bem como o alargamento do Largo da Portagem.

201 Como salientou 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 (Branco, 2003: 111).

202 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) (Fernandes, 2011: 4).

203 Justificação apresentada pela Câmara Municipal de Coimbra no orçamento de 1872-1873 (AUG/GCC/TA/Orçamento da Receita e Despesa da Camara Municipal de Coimbra, 1865-1928, 1872-1873).



fig. 33. Montagem da cópia das 17 lâminas atualmente existentes desenhadas por Francisco Goullard e Cesar Goullard, *Planta Topographica da Cidade de Coimbra*, 1874 (AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS)

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 um largo *boulevard*, uma ampla praça e um parque público, símbolos da cidade higiênica, moderna e ordenada. Assim, no início da década de 1870, 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.

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



fig. 34. Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira. *Projecto do encanamento do Rio Mondego. 2.ª secção - Entre Ladroeira e a ponte de Coimbra* [1869] (ARHC/Consolidações, n.º 1)

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, todas se revelaram 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 1861 e suspendeu as obras nos cais, quer das Ameias quer do Cerieiro, até que se elaborasse um plano em harmonia com a Direção de Obras de Melhoramento do Mondego e Barra da Figueira, que se encontrava a desenvolver um projeto de defesa da cidade contra as inundações²⁰⁴.

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” (Loureiro, 1875: 76) para fazer face às inundações recorrentes. Embora as obras fossem da responsabilidade da direção de obras do Mondego, o município teve de comparticipar parte delas e proceder a um conjunto de intervenções na Baixa, como, por exemplo, o alteamento da Rua Direita²⁰⁵.

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. A nova ponte metálica foi aberta ao público a 8 de maio de 1875 (Loureiro, 1937).

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

204 Esta obra tinha sido requerida quatro anos antes, a 27 de março de 1868. Aqui volta a ser solicitada pela representação de 21 de fevereiro de 1872 (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CORTES. 1866-1873: fls. 85v-86; fls. 60).

205 Obra que obrigou à contratação, em 1872, de um empréstimo de 6:400\$000 réis (AUG/GCC/TA/Orçamento da Receita e Despesa da Câmara Municipal do Concelho de Coimbra. 1865-1928, 1872-1873).



fig. 35. 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 (ARHC/Consolidações, n.º 3)



fig. 36. Sebastião Soriano, *Ponte de Coimbra*, 26 de julho de 1900 (ARHC/Consolidações, n.º 4).



fig. 37. Santa Clara e ponte sobre o Mondego, [início do século xx] (CMC/PCG-6-1)

municipal, António José de Sá, contratado em julho de 1873 especialmente para esta obra, previa a construção de um Passeio Público entre o Cais das Ameias e a ponte, bem como a regularização do Largo da Portagem. Isso implicava 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.

Assim, as obras iniciaram-se ainda no ano de 1873 com a expropriação e a demolição do quarteirão que limitava o antigo Largo da Portagem, obrigando 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:

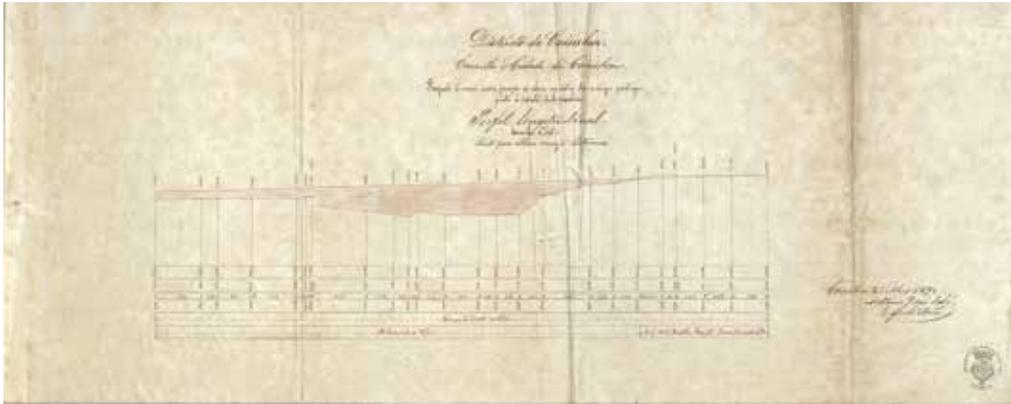


fig. 38. António José de Sá, *Projecto de uma nova praça a abrir no sitio da antiga portagem junto á frente de Coimbra. Perfil longitudinal, 1874* (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/7/3)

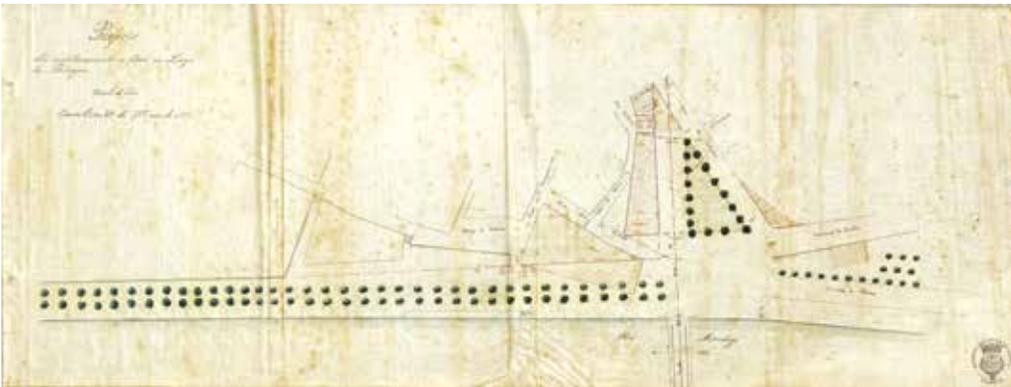


fig. 39. [António José de Sá], *Projecto dos melhoramentos a fazer no Largo da Portagem. 20 de Maio, 1874* (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/7/1). A vermelho os novos edificios que regularizariam a praça triangular, visível ainda o boulevard do cais e do lado direito o arranque do parque público.

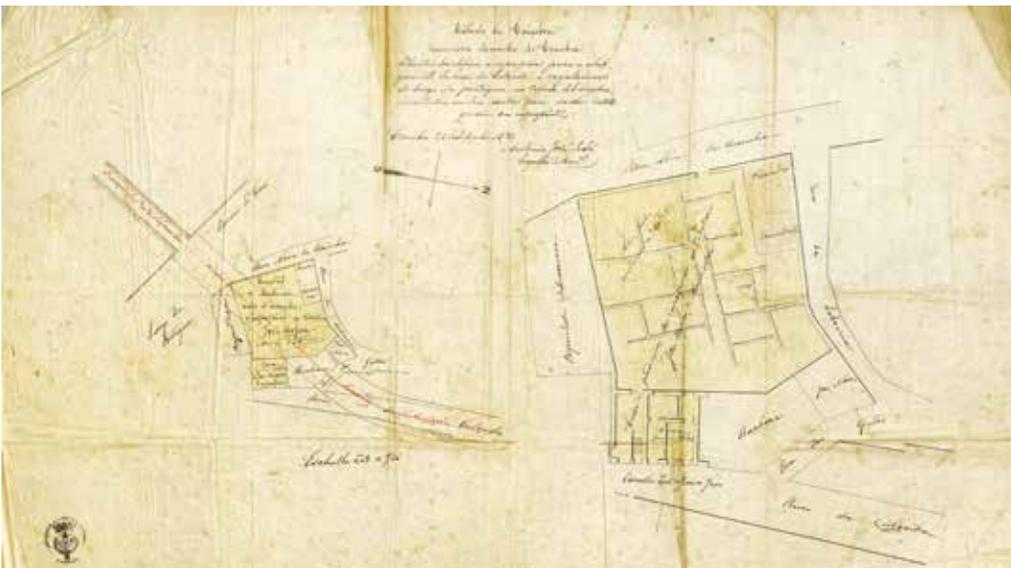


fig. 40. António José de Sá, *Planta de edificios a expropriar para alargamento do Largo da Portagem, 1873* (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/6/1a). Visível a relação entre a diretriz da ponte e a da Rua da Calçada

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 (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CORTES, 1874-1880, 25 de junho, 1874: fls. 9-9v).

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 edilidade. O edifício a marcar o alinhamento da ponte não foi construído e a praça manteve-se como largo, 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 largo. Só no início do século XX, graças à iniciativa do Banco de Portugal, foi construído o alçado norte. Contudo, e apesar da qualidade do projeto do arquiteto Adães Bermudes para o banco, o resultado foi um 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.



fig. 41. Planta de reconstituição da margem do Mondego, na década de 1880, desenhada com base no levantamento de 1874. São visíveis a nova ponte metálica, o aterro do Cais das Ameias e o Largo da Portagem já alçado 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 o alteamento e 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 Pampilhosa, fixou, como compensação para Coimbra, a construção de um ramal entre a estação de caminho de ferro no Padrão e a cidade, junto ao 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 Espanha²⁰⁶, foi sucessivamente adiando a construção do ramal até à cidade, e só depois de várias reclamações do município foi o ramal construído e a nova estação inaugurada, em 1885, junto ao Cais das Ameias.

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

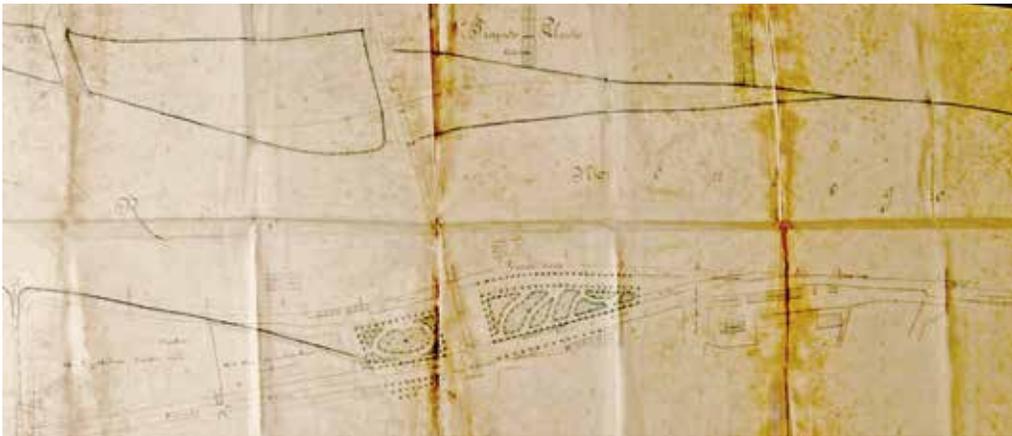


fig. 42. Excerto do desenho da 2.^a Circunscricção Hydraulica, *Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Planta, 1.^o Traçado - Planta*, 14 de dezembro de 1887 (ARHC, n.º 1). Esta hipótese propunha um aterro correspondente a dois pilares da nova ponte, aproximadamente 68,8 metros



fig. 43. Excerto do desenho da 2.^a Circunscricção Hydraulica, *Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Perfil longitudinal e transversal do 1.^o Traçado - Planta*, 14 de dezembro de 1887 (ARHC, n.º 3) São visíveis os perfis transversais 7 e 8

206 Sobre a construção da Linha da Beira Alta, traçado e dificuldades na construção do ramal de Coimbra, veja-se o trabalho de Hugo Pereira (2011: 274-296; 2012: 263-271).

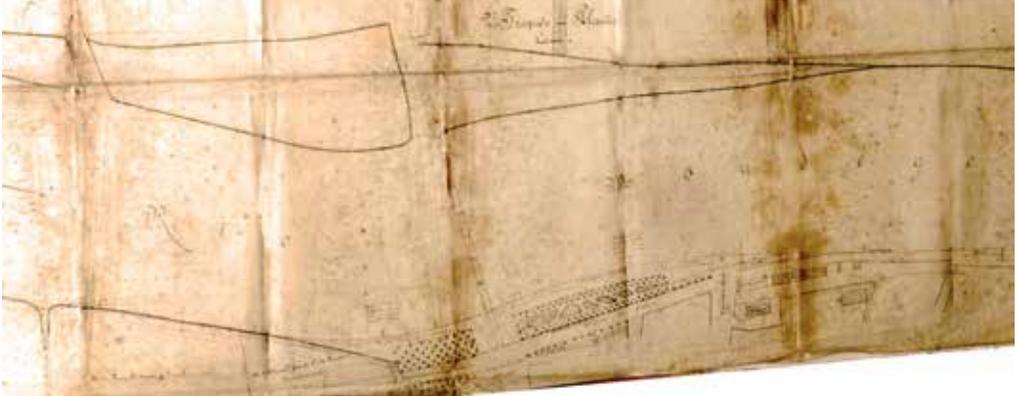


fig. 44. Excerto do desenho da 2.^a Circunscricção Hydraulica, *Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Plantas. 2.^o Traçado - Planta*, 14 de dezembro de 1887 (ARHC, n.º 1) Esta hipótese propunha um aterro correspondente a dois pilares da nova ponte, aproximadamente 36,5 metros

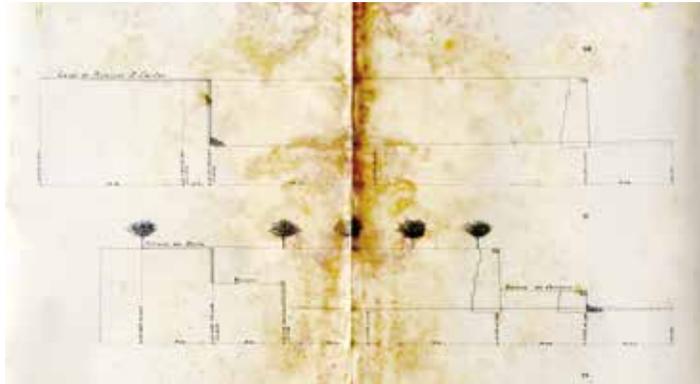


fig. 45. Excerto do desenho da 2.^a Circunscricção Hydraulica, *Projecto do alargamento do Caes de Coimbra, Perfil longitudinal e transversal do 2.^o Traçado - Planta*, 14 de dezembro de 1887 (ARHC, n.º 2) São visíveis os perfis transversais 10 e 11

do rio para o interior da Beira. Apesar de o município reclamar pela construção de uma ligação ferroviária para a 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" (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CORTES, 1881-1892: fls. 44-44v) e tentou infrutiferamente que esta linha atravessasse a cidade em túnel ou fosse implantada mais a norte, pelo Vale de Meão.

Assim, contrariando a vontade do município e 14 anos depois de aprovado o Plano de Melhoramentos da Portagem por aquele organismo, 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 1888, data do 54.º aniversário da entrada do exército liberal na cidade, e foram muito enaltecidas pela população, que via no aterro e na nova linha férrea para a Beira o reatar da importância da 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" (*O Conimbricense*, 7 de abril, 1888: 1).

Com efeito, este grande aterro permitiu transformar a marginal entre as Ameias e a ponte, num verdadeiro Passeio Público devidamente ajardinado, além de permitir criar o parque público, entre a Estrada da Beira e o rio. Acresce que, como forma de compensação pela implantação dos carris ao longo do cais, | 125

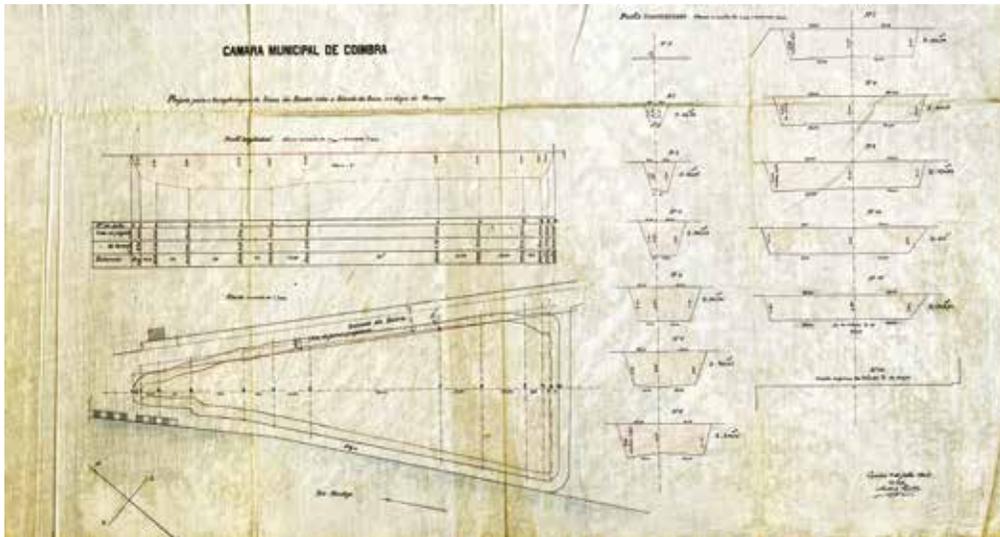


fig. 46. António Heitor. *Projeto de terraplanagem da Insua dos Bentos entre estrada da Beira*, 1 de julho de 1905 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/44/1/10)

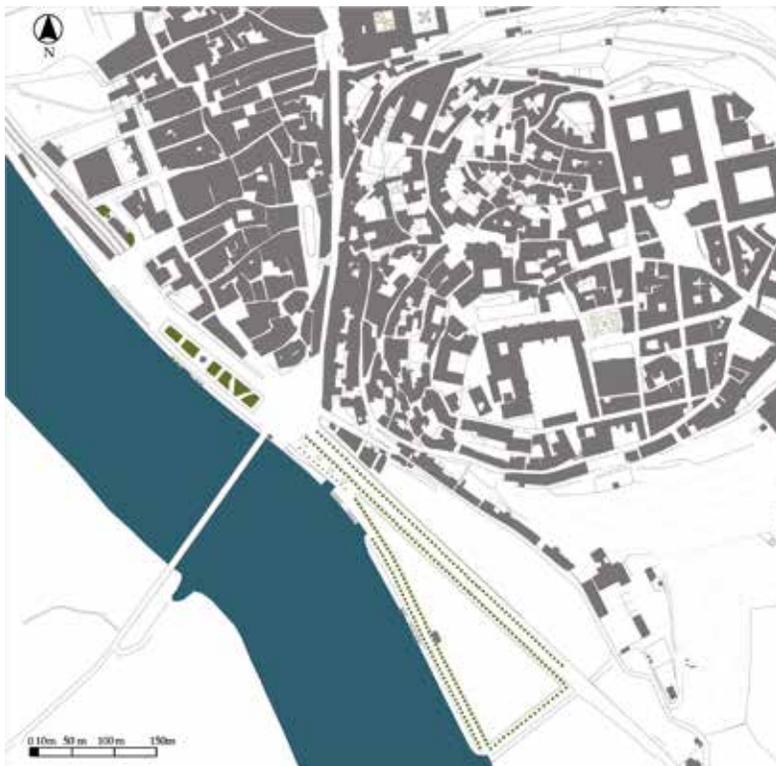


fig. 47. Planta de reconstituição da margem do Mondego, no início do século xx, desenhada a partir do levantamento José Baptista Lopes. São visíveis a Ponte Metálica com menos um tramo, o novo aterro entre a Estação Ferroviária e a ponte, a linha férrea para Arganil e o parque público ainda por ajardinar

o Governo comparticipou o projeto delineado pelo município de prolongamento do Passeio 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 primeiro troço da Estrada da Beira, convertido numa ampla avenida arborizada, foi denominado Avenida Emídio Navarro.

Mas, apesar dos esforços deste ministro e do município, o final do século foi um período de grandes dificuldades financeiras, que, como referimos, conduziu à extinção em 1892 da circunscrição hidráulica com sede em Coimbra e, cinco anos depois de iniciadas, em 1893 as obras foram interrompidas. Só no século XX, em 1905, as obras da construção do novo paredão foram retomadas e iniciado o aterro da Ínsua para construção do parque público delineado pelo município. No ano seguinte, em dezembro de 1906, o ramal de Coimbra à Lousã foi finalmente inaugurado. 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 seguinte²⁰⁷.

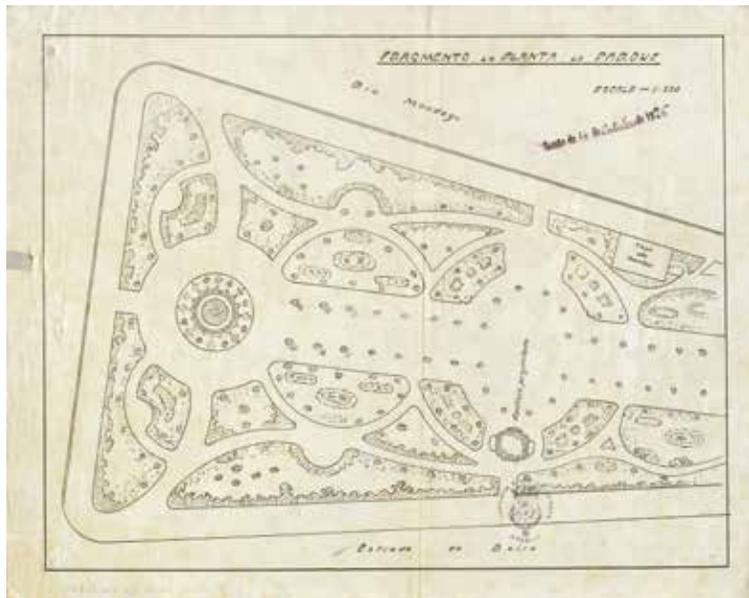


fig. 48. Antônio Heitor, *Fragmento da Planta do Parque*, 1926.
(AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/5/7)

207 Veja-se o Projeto de terraplanagem da Ínsua dos Bentos, de 1 de julho de 1905, e o Projeto ajardinamento da esplanada do porto dos Bentos, de 16 de janeiro de 1912 (AHMC/REPARTIÇÃO DE OBRAS MUNICIPAIS/31/7/1).

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 construções, 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 Botanico, a fácil communicação com o bairro alto, e com os aprazíveis arrabaldes de Santa Anna, Cellas, e Santo António dos Olivaes, tudo aconselha e justifica similhante escolha (O Conimbricense, 14 de fevereiro, 1872: 1-2).

Conforme expusemos no terceiro capítulo, 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 criaram 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 das 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 consequências²⁰⁸.

A primeira expansão da cidade acabaria por surgir apenas na década de 1880, depois de sedimentado o conhecimento a partir da sua planta topográfica e dos processos de planeamento e intervenção na cidade, embora se possa considerar parcialmente devedora da 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” (COLP, 1839: 249). No entanto, apesar de as ruas terem sido abertas, permitindo a implantação do mercado, tardou a haver consequências²⁰⁹.

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 Cruz²¹⁰. No início do ano de 1882, 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 àquela aquisição, 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 edificações

208 Na sessão de 8 de novembro de 1858, o presidente Raimundo Venâncio Rodrigues defendeu o prolongamento da cidade para norte e mandou levantar a planta da cerca do Colégio da Graça para se abrir uma rua paralela à Rua da Sofia (Silva, 1972-1973: 315).

209 A abertura da nova rua foi deliberada na sessão de câmara de 26 de janeiro de 1843. Partia do Pátio do Mosteiro de Santa Cruz e seguia o traçado do antigo Caminho dos Cónegos Regrantes até à Fonte Nova. Aqui entroncava com uma rua que ligava Montarroio ao Bairro Alto e continuava até ao Colégio S. Bento através da Estrada de Entremuros, que, tal como o nome indica, se situava entre os muros da Quinta de Santa Cruz e da Mata dos Jesuítas.

210 Depois da extinção das ordens religiosas, a Quinta de Santa Cruz foi arrematada em hasta pública a 28 de agosto de 1839 por António Joaquim Coutinho. 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.

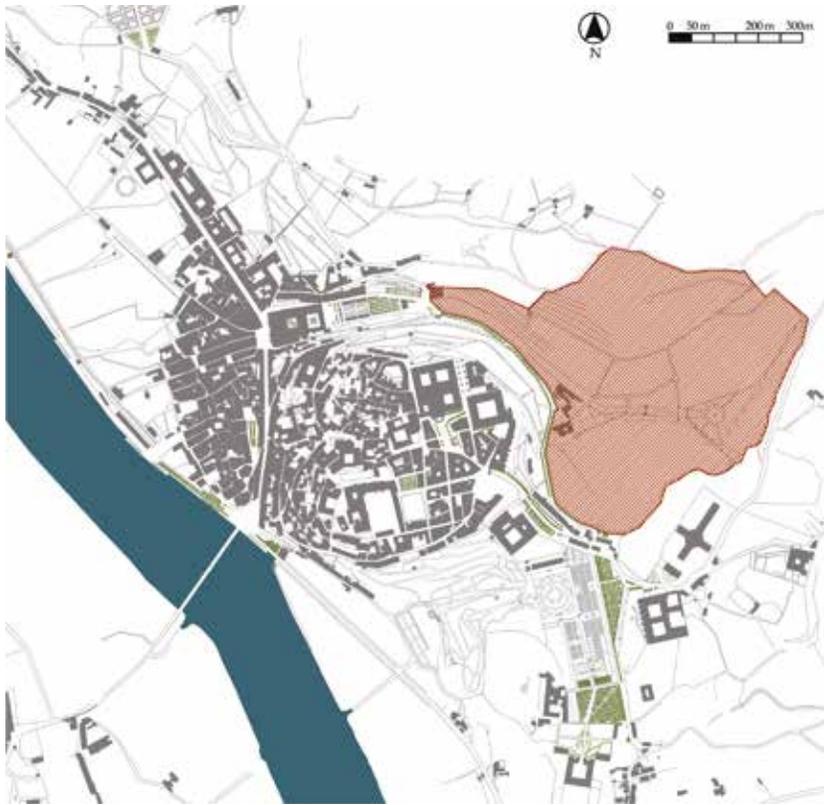


fig. 49. Planta de reconstituição dos limites da quinta em 1884, de acordo com a Representação ao Rei de 18 de fevereiro de 1884 (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CÂMARAS, 1881-1892: fls. 14-16)

confinantes, ainda tentou recorrer ao rei, solicitando, no dia 18 de fevereiro de 1884, a expropriação da quinta por utilidade pública (AHMC, REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CAMARAS, 1881-1892: fls. 14-16).

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 matadouro,²¹¹ a construção do troço da estrada real n.º 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 referida quinta para o abastecimento da cidade. Todavia, antevedendo as dificuldades que resultariam do pedido de declaração da utilidade pública para a expropriação, a vereação, na sessão de 26 de março, decidiu aumentar o empréstimo para 31:500\$000 réis e comprar a quinta (AHMC/VEREAÇÕES, 100, 1883-1885, fl. 6).

No início de 1885, a Quinta de Santa Cruz foi adquirida e encarregaram-se o engenheiro Adolfo Loureiro, diretor das Obras Públicas do Mondego e Barra da Figueira, e o doutor Júlio Henriques, diretor do Jardim Botânico²¹², de elaborar o primeiro plano de expansão da cidade, o Plano Geral de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz. 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 aprovada, já o presidente tinha assumido o novo cargo de vogal da Junta Consultiva de

211 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 cidade. 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, a implantar junto ao Porto dos Lázarus, e cujo projeto foi apresentado na sessão de câmara de 4 de janeiro de 1882. Contudo, o terreno exigia aterros muito dispendiosos, o que levou ao abandono desta solução.

212 Júlio Henriques foi encarregado da arborização e dos passeios, revelando a importância atribuída aos espaços verdes. De facto, de acordo com a consciência da época, as ruas largas e sempre arborizadas, a par do saneamento e da água em abundância, eram os melhores meios de assegurar a salubridade das cidades.

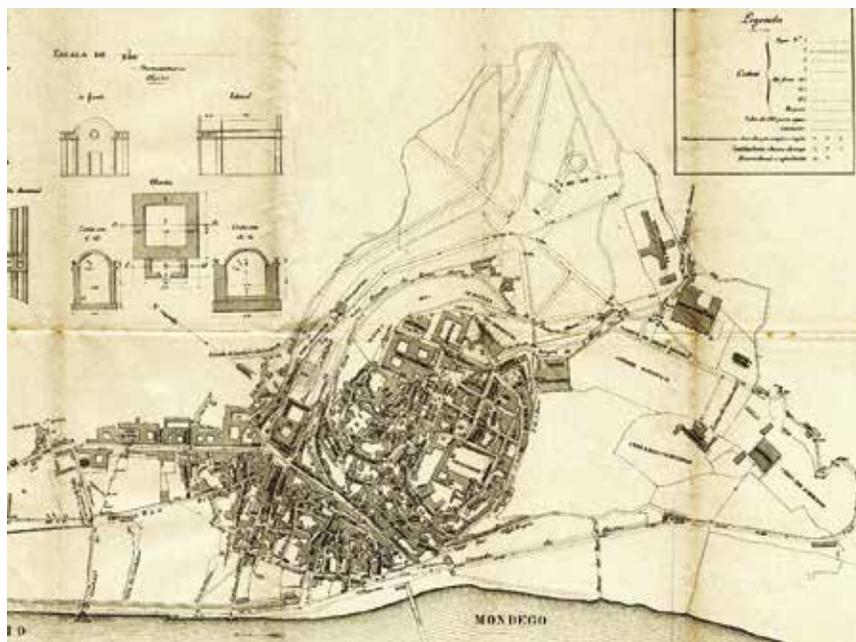


fig. 50. Excerto do desenho de José Cecílio da Costa, *Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra*, 1893 (Costa, 1893, est. 1)

Saúde Pública do Reino²¹³, deixando a câmara entregue ao seu vice-presidente, António José Gonçalves de Guimarães, e o Plano de Melhoramentos entregue a Adolfo Loureiro, que assumiria o papel preponderante (Oliveira, 1945: 20).

Concebido com claras influências na expansão urbana de Lisboa de 1879, o plano apresentava um *boulevard* com 50 metros de largura, partindo do Mercado D. Pedro V e terminando numa praça quadrangular confinante com o jardim público, que correspondia ao antigo Jogo da Bola dos frades cruzios. A partir dos cantos da praça, rasgava três 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 aos Arcos de S. Sebastião e outra em direção a Montes Claros. A planta apresentada está desaparecida, restando a descrição do plano apresentado na sessão de câmara e, claro, a urbanização em si. Existe, contudo, um desenho referente à rede de esgotos, projetada pelo mesmo engenheiro, que supomos que representa uma primeira fase de execução do plano projetado. Com efeito, a execução do plano estava condicionada pelos limites da quinta, nomeadamente o traçado da Rua de Tomar e a continuação da Rua Venâncio Rodrigues, cujo traçado ultrapassava os limites da antiga propriedade cruzia, e tinham de ser negociados com o Governo, proprietário da Penitenciária.

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, prevendo que as vendas totalizassem 70:234\$000 réis²¹⁴. Apesar desta classificação, os lotes não estavam rigidamente traçados, nem tinham um valor previamente definido:

213 Lourenço de Almeida Azevedo foi nomeado para a Junta Consultiva de Saúde Pública em fevereiro, e o plano foi apresentado no dia 23 de julho de 1885, tendo merecido a aprovação na sessão seguinte (Loureiro, 1937: 208).

214 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, e no dia 24 de dezembro Adolfo Loureiro apresentou uma relação de 100 870 m² de terreno para venda, classificados em três grupos: o primeiro com o preço de 1:000\$000 réis por m², o segundo, de 600\$000 réis, e o terceiro, de 300\$000 e 250\$000 réis (AHMC/VEREAÇÕES, 100: fl. 105v-106).

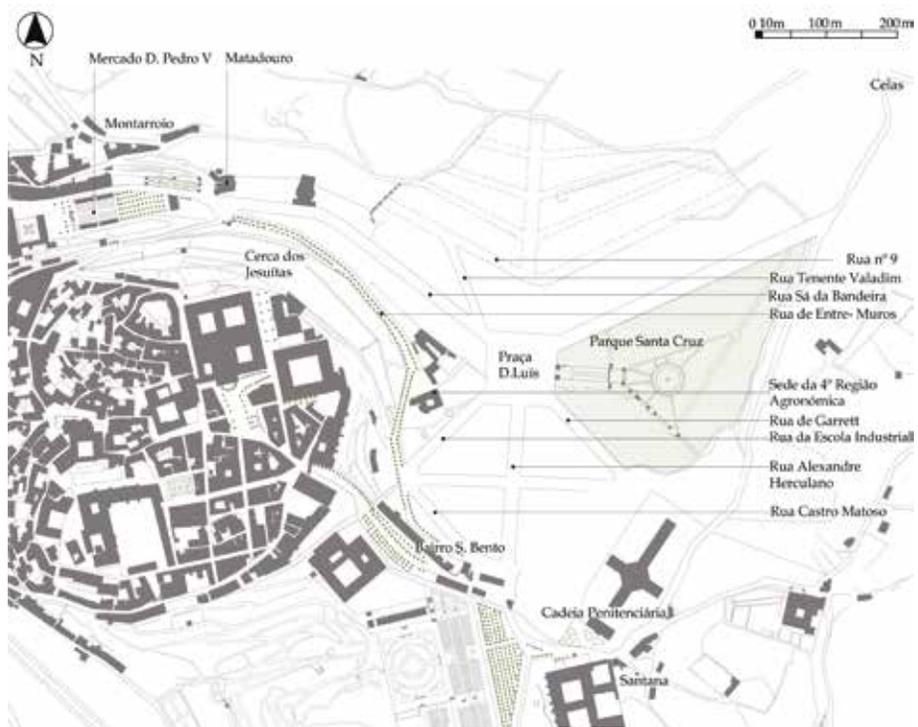


fig. 51. Planta de reconstituição das ruas inauguradas em 1889 e da adaptação do plano na zona a norte da Praça D. Luís, sem o prolongamento da Rua Alexandre Herculano

estavam dependentes da procura e dos valores que os interessados oferecessem, introduzindo assim um modelo de gestão integrado na lógica liberal de flexibilidade de mercado²¹⁵.

As vendas e as obras de construção dos novos arruamentos iniciaram-se no ano seguinte²¹⁶. 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, uma vez que a terraplanagem do vale se revelava demasiado dispendiosa, optando-se por adiar a sua execução e por aproveitar os materiais das terraplanagens de abertura das ruas para, sem grande esforço, regularizar o vale (AHMC/DIVERSOS/3/2).

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 junto ao Jogo da Bola, o Bairro Operário, no limite norte da Quinta de Santa Cruz²¹⁷, a nova Escola Central²¹⁸ no cruzamento com a rua nova para Montarroio, o Teatro-Circo do Príncipe Real²¹⁹, a Central de Inspeção de Incêndios²²⁰, a Manutenção Militar, e a Associação Comercial e Industrial.

215 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, este demarcava um lote, estabelecia o contrato e atribuía o prazo para o início da construção.

216 O primeiro edital a anunciar a venda de talhões foi publicado em dezembro de 1885 no jornal *O Conimbricense*. Em setembro seguinte, foram arrematadas as obras dos arruamentos, 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.

217 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 foi construído pelo bispo-conde, como veremos mais adiante.

218 Com projeto de 1889, da autoria do arquiteto Adães Bermudes, só foi construída em 1905.

219 Inaugurado em 1892, com projeto do arquiteto Hans Dickel, professor da Escola Industrial Brotero.

220 Com projeto aprovado em 1906, o edifício entrou em funcionamento em 1910.

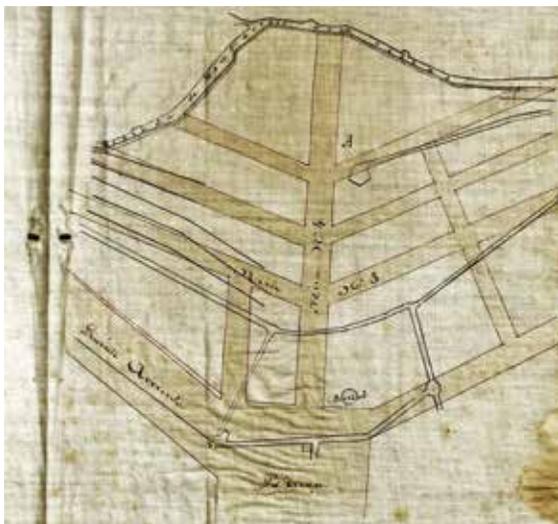


fig. 52. s/n. *Planta de proposta de compra de terreno na Quinta de Santa Cruz*, 15 de janeiro de 1886 (AHMC/DIVERSOS/3/2). É visível a rua perpendicular à praça em direção a Montes Claros

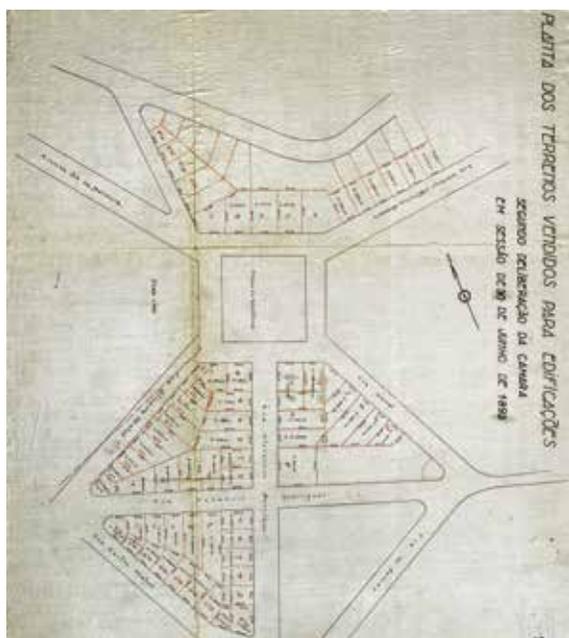


fig. 53. s/n. *Planta de Terrenos vendidos para edificações segundo deliberação da camara em sessão de 30 de junho de 1893* (AHMC/DIVERSOS/3/2). É visível a alteração da rua em direção a Montes Claros que deixa de ser perpendicular à praça, dando origem à atual rua Tenente Valadim

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 implantada na frente do lote, mas recuada, sendo construído um muro com um metro de altura e gradeamento a limitar o lote.

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 re-desenhado, adaptando-se à topografia.



fig. 54. Joaquim Monteiro de Figueiredo, *Projecto de abertura da Rua Abílio Roque*, 1899 (AHMC/DIVERSOS/4/2).
Corresponde à actual Rua Padre António Vieira

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 Avenida Sá da Bandeira e a Rua da Cerca dos Jesuítas²²¹, projetos só estabilizados em 1899. Entretanto, nos limites da Quinta de Santa Cruz foram comprados alguns terrenos de forma a permitir as ligações a 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 a 24 de janeiro de 1895 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1893-1907: fls. 16v-17v).

No início do século XX o plano estava quase concretizado. O matadouro foi implantado no limite norte da quinta e inaugurado em 1897. O mercado foi ampliado e construído o Pavilhão do Peixe, segundo projeto de 1901 da autoria do arquiteto Silva Pinto²²². 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 populares²²³. O parque infantil foi construído na década de 30, junto à Praça D. Luís e denominado Ninho dos Pequenininos (Silva, 2013: 123-124). As águas da quinta foram canalizadas e conduzidas para o Chafariz do Largo da Cadeia. Em 1906²²⁴, 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.

221 Esta rua foi pensada desde 1864, depois da cedência da cerca dos Jesuítas (Carta de Lei, 15 de junho de 1864, COLP, 1865: 249), contudo, em 1887, o Governo expropriou parte dos terrenos situados entre a Rua de Entre-Muros e o Largo D. Luís para instalar a 4.ª *Região Agronómica e Estação Chimico Agrícola*, quatro anos depois a referida região agronómica foi extinta e o edifício foi ocupado pela Direção de Obras Públicas do distrito. A partir de 1893, o município procurou reaver os terrenos para a construção do *boulevard* e para a abertura desta rua, contudo as negociações foram muito longas e os terrenos só foram cedidos em 1900, depois de o município ter cedido o terreno do antigo matadouro para a implantação do edifício da Manutenção Militar. Ver representações de 29 de novembro de 1893; 10 de maio de 1899 e 26 de outubro de 1899. (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1893-1907: fls. 16: 30v; 35v-37; Silva, 1900: 38).

222 Foi construído entre 1905 e 1907. Em 1908, o arquiteto apresentou também o Projeto de Ampliação Geral do Mercado, que foi aprovado a 11 de fevereiro de 1909, mas que não chegou a ser concretizado.

223 No início do século XX, levantaram-se várias críticas por se permitir a realização de arraiais no Jardim de Santa Cruz que conduziam à degradação do espaço (Conselho de Arte e Arqueologia, 1920). Em 1919 foi feita uma intervenção de reparação dos azulejos, de bancos e dos muros de pedra e foi construído o muro de vedação de acordo com o projeto do presidente do Conselho de Arte e Arqueologia, o dr. Júlio Henriques (AHMC/DIVERSOS/3/2).

224 Em 1900, foi contratado o jardineiro-chefe do município de Lisboa, João Silva, para estudar o aformoseamento do Largo D. Luís e a ampliação da Avenida Sá da Bandeira. No ano seguinte iniciaram-se as obras de alteamento da vala que separava a referida avenida e a Rua de Entre-Muros. A 2 de agosto de 1906, foi finalmente aprovado o plano definitivo do *boulevard*, do chefe da Repartição de Obras Municipais, o condutor António Heitor (AHMC/DIVERSOS/3/2).

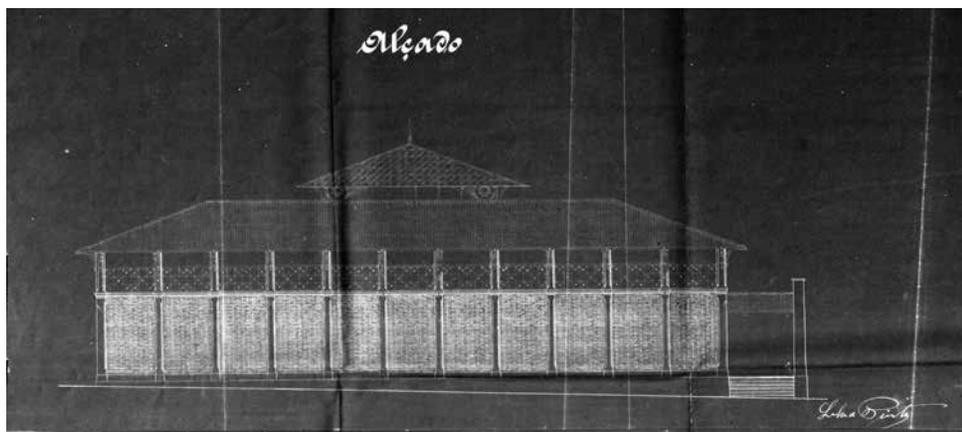


fig. 55. Silva Pinto, *Alçado* [do Pavilhão de Peixe], 1905 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/36/13)



fig. 56. Antônio Heitor, *Projeto para a construção da Avenida de Santa Cruz*, 4 de maio de 1906 (AHMC/DIVERSOS/3/2)

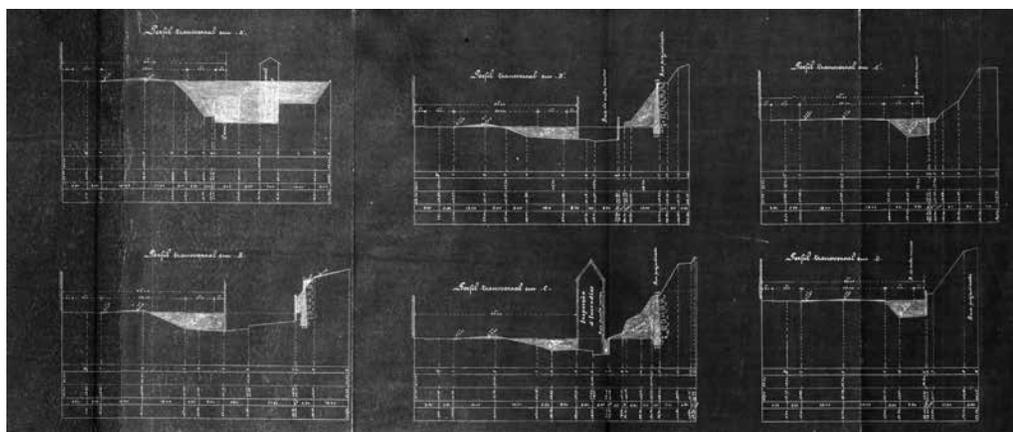


fig. 57. Excerto do desenho de Antônio Heitor, *Projeto para a construção da Avenida de Santa Cruz*, 4 de maio de 1906 (AHMC/DIVERSOS/3/2)

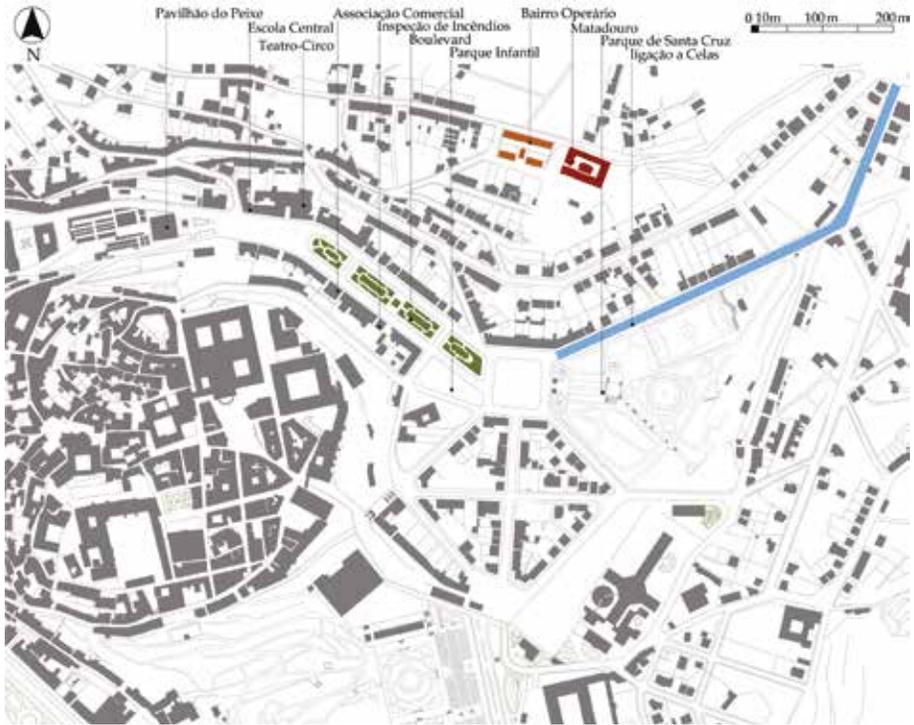


fig. 58. Planta de reconstituição da execução do Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz a partir do levantamento da cidade de 1934



fig. 59. Avenida Sá da Bandeira, Cumeada e Penitenciária, início do séc. xx (CMC/PB-00742)

Este processo 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 empréstimos²²⁵ e o lançamento de contribuições, a par de uma maior dotação de pessoal técnico nos distritos, o município de Coimbra empreendeu 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.

225 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 foram revogados, como veio a ser esclarecido e posto em prática pelo Decreto de 1 de abril de 1871 (COLP. 1871: 397; COLP. 1872: 133).

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, propios 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 (Loureiro, 1880: 207).

A consciência dos novos instrumentos e meios de planeamento não teve apenas como consequência a transformação do tecido urbano. 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 de Santa Cruz foram projetadas seguindo os modernos princípios de planeamento. Assim, a largura das novas ruas, além de facilitar a circulação, permitia implantar no subsolo as canalizações para a iluminação a gás, para os esgotos e 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.

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 o resultado da análise da água das principais fontes da cidade e do rio, efetuada pelo professor Francisco António Alves, 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 (Alves, 1862: 234).

No seguimento deste estudo, Costa Simões, ciente da importância deste melhoramento urbano para a saúde pública, enquanto realizava uma viagem de estudo pela Europa, em 1865 apresentou à Câmara Municipal de Coimbra os “seus offercimentos para tratar em Paris de um projeto de abastecimento d'agua para esta cidade” (Simões, 1890: 377). Para estudar este projeto, recorreu ao engenheiro Louis-Charles Mary²²⁶, e no início do ano de 1866, já em Coimbra, apresentou à nova vereação o *Projecto 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, em Celas, e talvez por esta razão ou por outros constrangimentos²²⁷ a questão da nova rede de abastecimento de águas tenha sido esquecida.

Só em maio de 1870, sob a presidência de Anthero Augusto Marques de Almeida Araújo Pinto²²⁸, foi aberto o primeiro concurso para o projeto e construção de uma rede de abastecimento de água a partir do rio²²⁹. Surgiram duas propostas, a primeira apresentada por António Costa Simões em parceria com Cândido Xavier Cordeiro²³⁰, e 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 de 1872. Ainda nesse ano foi aberto novo concurso e foi assinado um novo contrato provisório com Costa Simões e Xavier Cordeiro no dia 13 de agosto

226 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” (Simões, 1891: 341). Sobre o projeto de abastecimento de água a Lisboa ver, Paulo Oliveira Ramos (2011).

227 A nova vereação, presidida pelo visconde de Monte-São, estava empenhada na escolha da localização do mercado. Seguiu-se a vereação de Venâncio Rodrigues, que optou por reforçar a rede existente com a água das minas de Celas. De notar que este presidente tinha em curso as obras do cemitério, o alteamento dos cais e o alargamento da Rua de Coruche, obras que tinham sido delineadas durante a presidência de Costa Simões (Simões, 1890: 379).

228 Foi vereador da Câmara Municipal de Coimbra entre 1858 e 1862; em 1868 e 1870 foi eleito vice-presidente, mas, em 1870, tendo sido o presidente, Joaquim Neves Barateiro, nomeado para administrador do concelho, Araújo Pinto assume a presidência. Contudo o antigo presidente, na época vereador Venâncio Rodrigues, acabou por desempenhar muitas vezes as funções de presidente (Loureiro, 1957: 256).

229 Na sessão de 5 de junho de 1868, a vereação presidida pelo vice-presidente Araújo Pinto deliberou contratar o engenheiro francês para finalizar o projeto, todavia, perante os avultados honorários, aquela optou por abrir um concurso para o projeto e construção da rede. Acabou por não dar seguimento a este processo, preferindo reforçar a rede existente com águas da Quinta dos Sardões (cedidas a 26 de abril de 1869). No ano seguinte, retomou-se o processo da rede de abastecimento de água e o concurso foi aberto a 31 de maio de 1870.

230 O engenheiro Cândido Xavier Cordeiro era 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. Segundo Costa Simões, foi o presidente Araújo Pinto, seu amigo pessoal, que lhe pediu para que constituisse uma companhia capaz de dar andamento à obra (Simões, 1890: 378).

de 1873²³¹, mas novamente não se conseguiu mobilizar investidores²³², e o contrato acabou por caducar, permanecendo a cidade sem um serviço de abastecimento de água potável. Embora 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” (Loureiro, 1880: 203).

Efetivamente a sua concretização ainda estava distante. Depois destas tentativas, Costa Simões, enfrentando graves carências de água no hospital de que era diretor, pediu apoio ao diretor do Jardim Botânico, Júlio Henriques, e em conjunto solicitaram ao engenheiro Adolfo Ferreira Loureiro, diretor 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 ser facilmente alargado a todo o núcleo urbano se recebesse o patrocínio do governo. 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 por parte do ministério, nunca obtendo resposta.

Entretanto, Costa Simões conseguiu estabelecer uma parceria com um empresário francês, Hermann Lachappelle, que se responsabilizava pelo fornecimento de todas as máquinas e tubagens. Com a capacidade de criar finalmente a necessária *Empresa 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. Contudo, a revisão do projeto para abastecer a cidade inteira tinha 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 Easton²³³. Mas, mais uma vez, o processo não foi linear. Este concessionário, depois de ter executado os estudos finais da rede, confrontado com a pequena dimensão da cidade, ofereceu-se para executar também a rede de esgotos e recusou-se a assinar o contrato definitivo “sem a conclusão da rede de esgotos”²³⁴. Depois de uma série de tentativas e muitas divergências, em setembro de 1887 o contrato foi rescindido (Loureiro, 1937: 251).

Vinte e dois anos depois de iniciado o processo, a distribuição de água mantinha-se com graves prejuízos para a cidade, que continuava a depender da água de fontes e nascentes. Até que a câmara municipal presidida por João José Dantas Souto Rodrigues²³⁵ 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 adminis-

231 O primeiro contrato 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 mesmo ano. O novo concurso foi publicado no *Diário do Governo* de 10 de dezembro.

232 Na época, a única empresa de águas a funcionar em Portugal era a Companhia das Águas de Lisboa, que lutava contra grandes dificuldades financeiras devido à falência da companhia anterior. Costa Simões procurou o apoio desta companhia, e depois, da Companhia Geral Agrícola Financeira, contudo esta última exigia 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.

233 O trespasse foi aprovado pela Carta de Lei de 27 de julho de 1882. Esta casa industrial tinha sido responsável pelo abastecimento de águas de Rouen e d’ Anvers e pela elevação de águas de irrigações no Egito; à data, estava em negociações para o abastecimento de águas à cidade de Sevilha (Loureiro, 1880: 209).

234 Segundo Costa Simões, pouco depois de assinado o trespasse, o engenheiro João de Sancta Maria foi encarregado de completar e verificar os projetos, e pouco depois James Easton apresentou uma proposta para construir também uma rede de esgotos, que a câmara municipal aceitou. Em 1882, Costa Simões recebeu a versão definitiva do projeto de águas, e mais tarde o projeto de esgotos elaborado pelo engenheiro George Higgin. Em outubro desse ano, o representante de Easton recusou-se a assinar o contrato para a construção da rede de águas sem ter também assegurada a obra dos esgotos. Já antes, em fevereiro, 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 da rede de águas era demasiado pequena e o empresário sem outras obras na cidade perdera o interesse no investimento (Simões, 1890: 368).

235 João José Dantas Souto Rodrigues (1841-1929), professor da Faculdade de Matemática, foi vereador e vice-presidente da Câmara Municipal de Coimbra, e entre janeiro de 1886 e janeiro de 1887 foi presidente da mesma. Foi ainda governador civil do distrito de Coimbra entre fevereiro de 1898 e janeiro de 1900, e diretor da Faculdade de Ciências entre 1921 e 1925 (Rodrigues, 1992: 263).

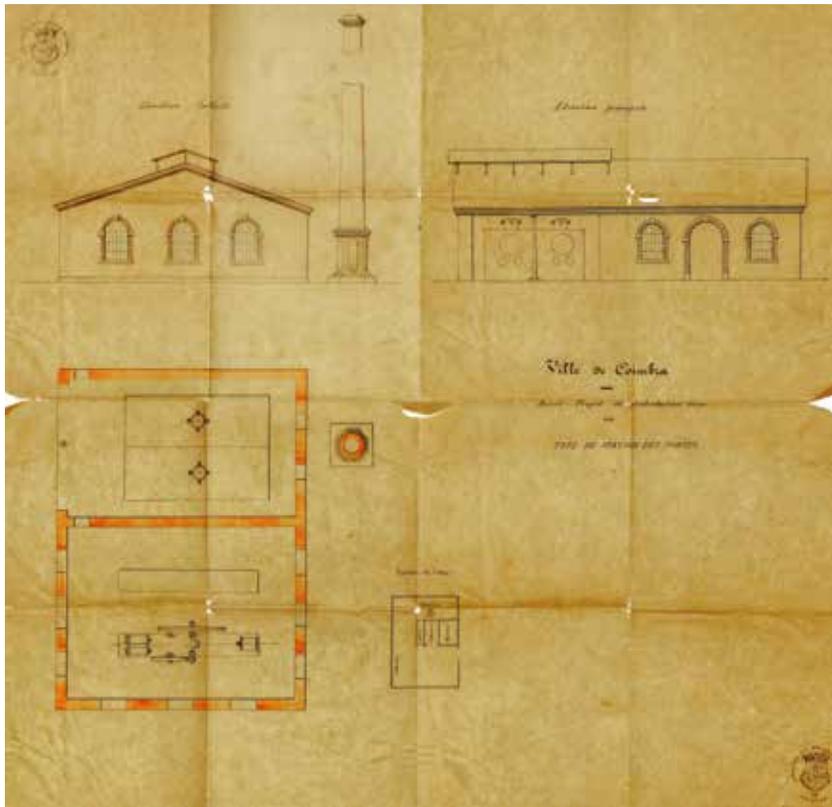


fig. 60. [Louis-Charles Mary]. *Ville de Coimbra. Avant-Project de distribution d'eaux. Type de Station des Pompes* [1866] (AHMC/DIVERSOS/4/24)

tração 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 pioneiro²³⁶ na administração municipal ao assumir o papel reservado às companhias privadas, consideradas na época o único 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 revise o seu plano²³⁷ e o orçamento para o abastecimento de águas a partir do rio. A 28 de outubro 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 (Simões, 1891: 427).

236 Em Lisboa, entre 1866 e 1867, depois de ter sido 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 da comissão técnica nomeada em 1863 para analisar este caso, a melhor solução seria a municipalização para assegurar a moderação do preço, a qualidade do serviço e a cobertura. No entanto, na época a administração municipal carecia de organização, meios técnicos e financeiros, e o Governo acabou por assinar a concessão definitiva com a Companhia das Águas de Lisboa em 1867 (Silva e Matos, 2004: 21-23).

237 Este plano tinha sido a base da concessão de 28 de fevereiro de 1879 e esteve na base do trespasse à empresa inglesa em junho de 1881. No entanto, esta empresa desenvolveu e pormenorizou o projeto que foi aprovado pela câmara municipal com o apoio do engenheiro Adolfo Loureiro. Era de deduzir que a revisão solicitada em 1887 incidisse, em rigor, sobre esta versão definitiva, já mais pormenorizada, que estaria na posse da câmara municipal, como aliás conseguimos comprovar pela existência no AHMC de um desenho (ver figura 61)

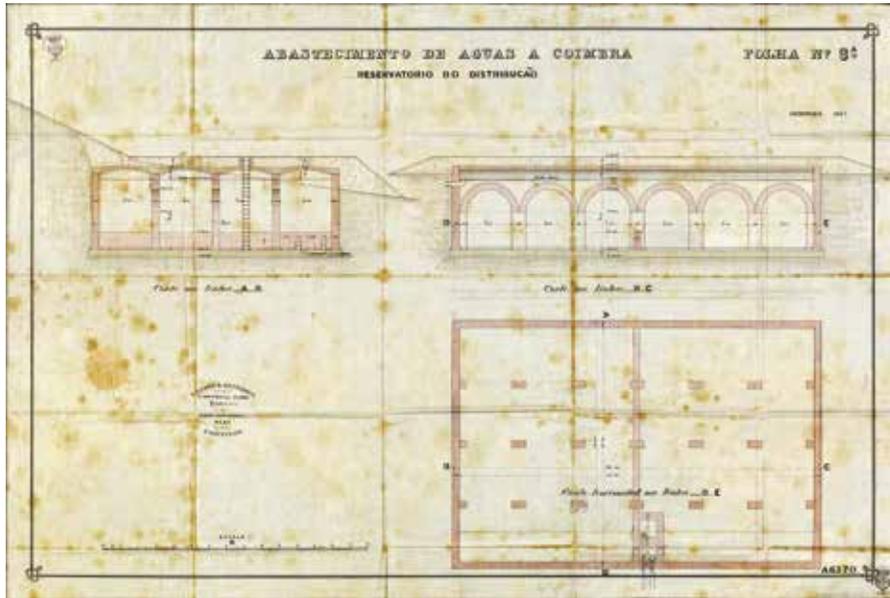


fig. 61. Easton & Anderson Engineers, *Abastecimento de Aguas a Coimbra. Reservatório de Distribuição* [1882] (AHMC/DIVERSOS/4/24)

As obras da captação e dos depósitos iniciaram-se em março desse mesmo ano e no ano seguinte estavam concluídas²³⁸. Nove anos depois da cidade de Lisboa²³⁹ 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 zona da Baixa e outro na Cumeada para a cidade alta e o novo Bairro de Santa Cruz. Depois da captação, da elevação e dos depósitos, foi adjudicada a construção das redes de canalizações para os domicílios, executada de acordo com o regulamento aprovado em maio de 1889²⁴⁰ e, pouco a pouco, a rede foi-se expandindo por toda a cidade. Para fazer face à dificuldade de muitos proprietários de suportar as obras de canalização, o município introduziu, em janeiro de 1892, uma nova estratégia para captar mais consumidores: passou a suportar os custos das canalizações e aumentou a taxa do metro cúbico da água.

No início do século XX a distribuição de água chegou ao Calhabé (1903) e a Santa Clara (1904), implicando a construção de um terceiro reservatório em Santo António dos Olivais em 1908 (Mendes, 2007: 47). De notar que o projeto de Adolfo Loureiro, datado de 1887, tinha sido estudado para abastecer um total de 16 mil habitantes com um consumo diário de 100 litros/dia, calculado de acordo com a previsão

238 Segundo *O Conimbricense*, as máquinas para a captação começaram a funcionar a 9 de fevereiro de 1889, contudo, de acordo com Costa Simões, as primeiras experiências de elevação de águas para a Cumeada só foram feitas em maio, continuando a ser feitas experiências até agosto. Também 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 algumas anomalias que se prolongaram até ao final do ano (*O Conimbricense*, 9 de fevereiro, 1889: 2; Mendes, 2007: 30; Simões, 1890: 404).

239 Em 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 (Custódio, 1994: 98; Pinto, 1972: 159).

240 Foi aprovado pela Câmara Municipal de Coimbra 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 determinados contadores.

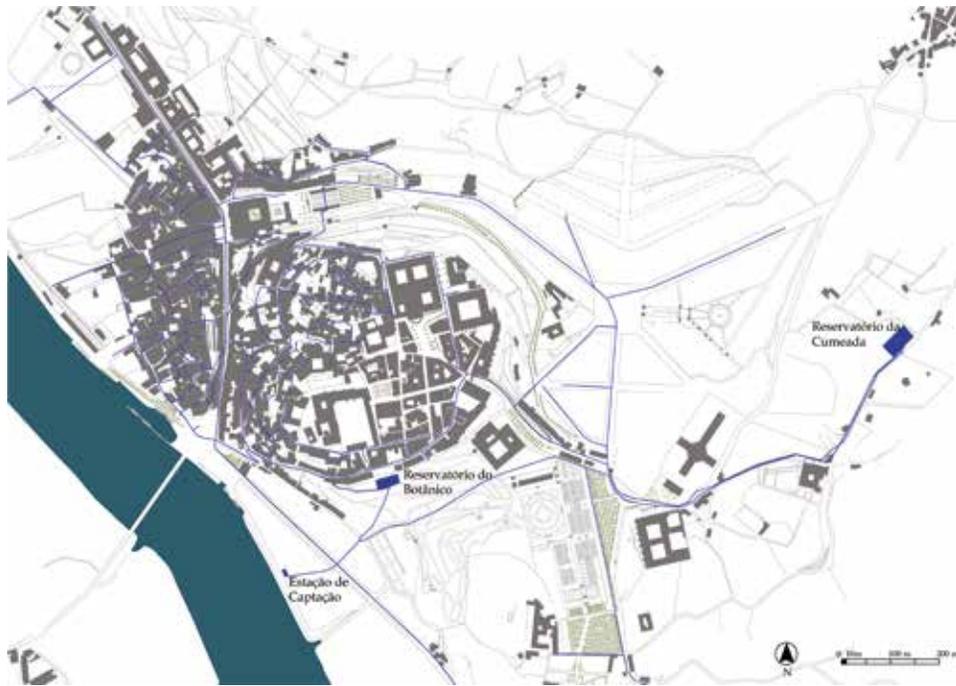


fig. 62. Planta de reconstituição da rede de captação e distribuição de águas a partir do Mondego no início da década de 1890.

de crescimento da população para os 30 anos seguintes, no entanto o crescimento foi muito maior e em 1890 já tinha ultrapassado os 17 mil habitantes²⁴¹.

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.

241 O valor tinha sido calculado a partir da evolução da população segundo o censo da população de 1878, no entanto, no censo de 1890, quando se iniciou a exploração da nova rede de águas, contabilizava já 17 329 habitantes, ou seja, ultrapassando o valor considerado no projeto de abastecimento. Esta situação poderia ter inviabilizado o sucesso do empreendimento, não fosse o baixo consumo *per capita* verificado, 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 (Cid, 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 inundaçãõ da cidade é feita com as materias retidas no interior dos canos, e refluídas em consequencia do represõ das cheias (Loureiro, 1893: 166).

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 cidade²⁴². 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 águas²⁴³. Com efeito, o primeiro sistema de esgotos de Londres começou a ser construído em 1859 e terminou apenas em 1865, depois de 12 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 isso explica a pertinência da proposta do concessionário inglês James Easton, quando propôs a construção em conjunto das duas redes (Simões, 1890: 232). No entanto, em Portugal a relação entre estas duas redes ainda não tinha ganho o devido relevo, e talvez por isso a pretensão não tenha sido atendida²⁴⁴.

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

242 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. Sobre a limpeza da cidade, ver o "Regulamento para o serviço de limpeza da cidade de Coimbra" (AHMC/POSTURAS, 1864-1890).

243 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 (Costa, Couraça e Bessa, 1893: 20-22). Distinga-se como modernas redes de abastecimento de água as redes com recurso a meios mecânicos e de distribuição individual, e como modernas redes de saneamento as novas redes também de recolha individual, construídas com novas tubagens e com recurso ou não à força mecânica, mas fundamentalmente com recolha e tratamento dos esgotos antes de serem restituídos às correntes de águas e a possível utilização como fertilizante.

244 Lisboa possuía um sistema de esgotos desde 1880, mas só no século XX se tomou consciência da importância da rede de águas para o bom funcionamento do sistema de esgotos (Pimentel, 1924: 110-117).

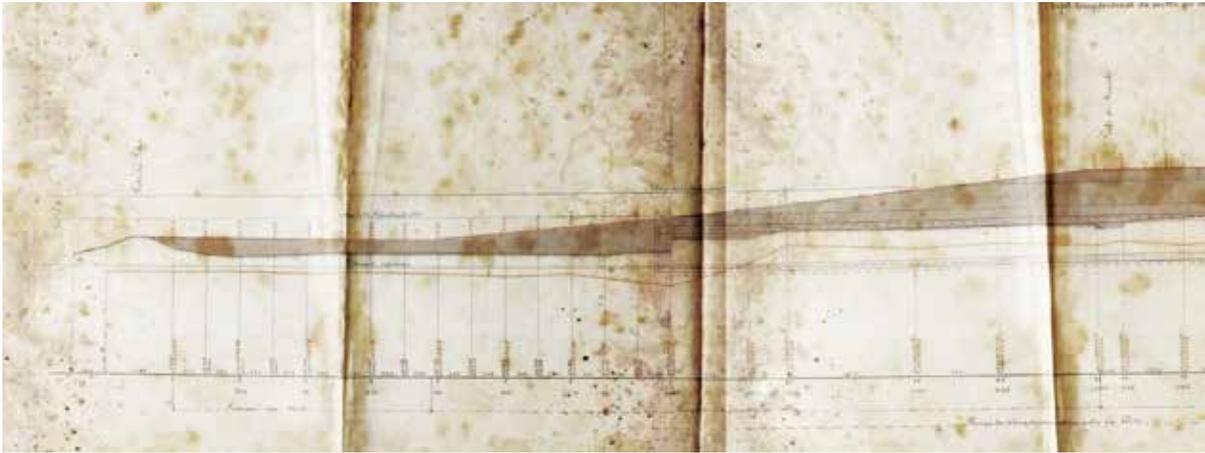


fig. 63. P.S. Lopez. *Projecto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfil longitudinal*, 31 de maio de 1872 (ARHC/Consolidações/2)

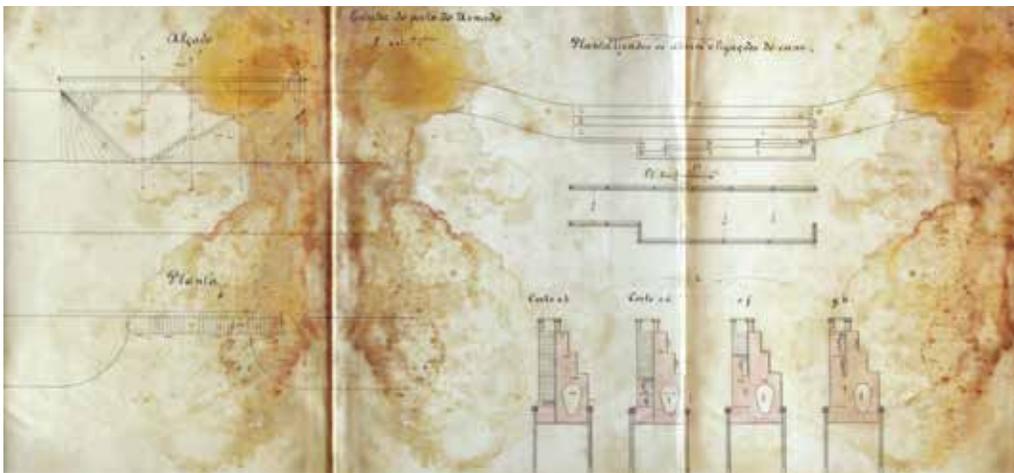


fig. 64. Extracto do desenho de P.S. Lopez. *Projecto da rectificação da margem direita do Mondego entre Coimbra e o porto de Pedra e defesa da mesma cidade contra as inundações. Perfis transversais*, 31 de maio de 1872 (ARHC/Consolidações/3)

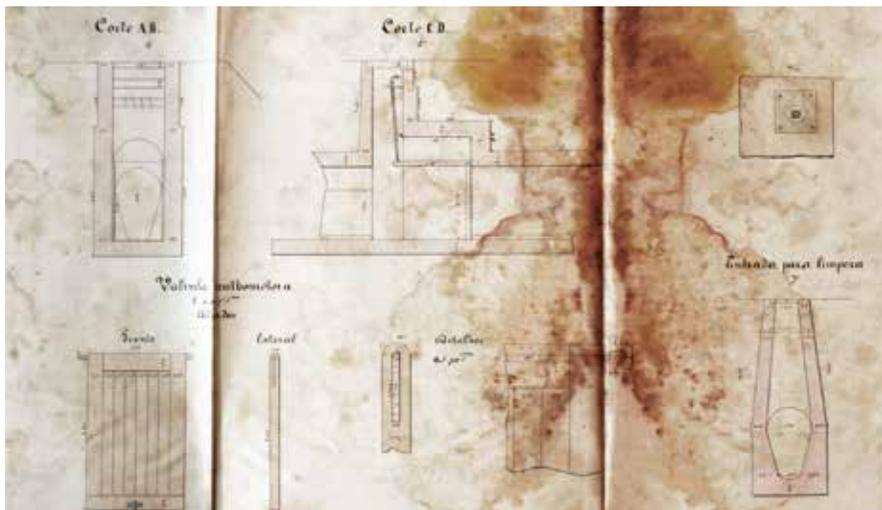


fig. 65. Extracto do desenho de P.S. Lopez. *Obras d'arte e acessórios*, 31 de maio de 1872 (ARHC/Consolidações/4)

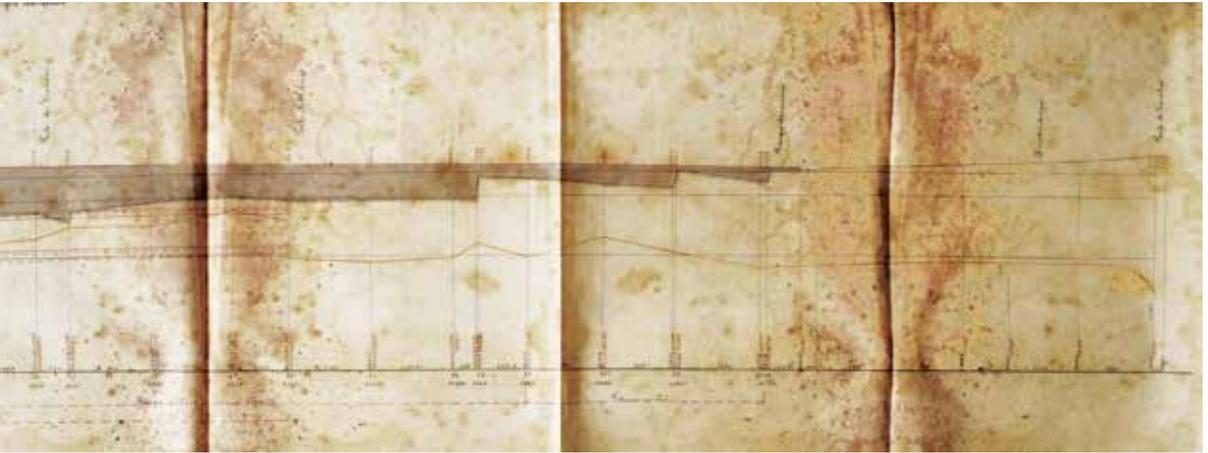


fig. 66. José Cecílio da Costa, *Projecto de Esgotos e Saneamento da cidade de Coimbra*, 1893. (Costa, 1893, estampa 1)

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 automotoras 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.

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"²⁴⁵, 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", 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 (Costa, 1880: 70). Defendia que a solução mais económica para a construção deste coletor seria o alargamento da margem cerca de três metros, de modo a implantar no interior do novo dique

245 Na sessão do dia 18 de fevereiro de 1880 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 96. 1879-1880: fl. 126).

o novo coletor; acresce que, sendo uma obra na margem, ficaria sob o domínio e a expensas da Direção de Obras Públicas do Mondego²⁴⁶. 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. 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 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 character typhoso que assolou a cidade [...] pondo em risco a vida de muitos moços distintos que frequentam a universidade e a dos habitantes de Coimbra”, provocado por água inquinada devido a um cano de esgoto mal construído (Loureiro, 1893: 168), resolveu solicitar o auxílio do Governo para o estudo e construção da nova rede de saneamento, alegando a:

[...] *deficiencia de meios para emprender os necessarios melhoramentos da cidade, e em especial a urgentissima obra da reforma dos seus canos de esgoto, e atendendo a ser esta a séde de um notável estabelecimnto scientifico, aonde todos os annos concorrem centenaes de alumnos de todos os pontos do paiz, solicitava que o governo lhe prestasse a competente coadjuvação* (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CAMARAS. 1881-1892: fls. 31v-34)²⁴⁷.

Em resposta, a Portaria de 1 de setembro de 1887 do 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. No ano seguinte, o projeto e o 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 auxiliada n’este justo empenho pelos poderes centraes [...]”²⁴⁸. 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 de Coimbra a abrir um concurso público para o projeto de saneamento da cidade em dezembro desse mesmo ano (*O Conimbricense*, 3 de agosto, 1888: 2; 13 de julho, 1889: 1; 16 de julho, 1889: 2).

246 Como já referimos, oito anos depois desta proposta, o Estado, através da 2.ª Circunscrição Hidráulica, reconfigurou as margens conquistando cerca de 35 metros ao rio para implantar a linha de caminho de ferro de Arganil, permitindo assim a construção do novo coletor como delineado por Cecílio da Costa.

247 A Representação de 16 de junho de 1887 referia ainda a necessidade de construir uma rede que servisse o Hospital da Universidade, cujos esgotos eram já separados mas os líquidos eram conduzidos para a Mata dos Jesuítas, enquanto os sólidos eram despejados nas imediações da cidade. Acrescentava outros equipamentos que careciam de canalizações de esgoto eficientes, como o Liceu de S. Bento, o Laboratório Chimico, o Museu, o Teatro Anatómico, a Penitenciária e o projetado Quartel de Santana (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E ÀS CAMARAS. 1881-1892: fls. 31v-34).

248 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 (Loureiro, 1893: 164). A 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 (COLP. 1890: 357).

O projeto escolhido foi o segundo classificado, proposto pelos engenheiros José Cecílio da Costa, João da Costa Couraça e José António Ferro de Madureira Bessa²⁴⁹. 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. Até que, em 1899, o deputado por Coimbra, Alberto Monteiro conseguiu junto do Governo uma comparticipação anual que permitiu a construção de grande parte da rede. No entanto, esta comparticipação nem sempre foi concedida²⁵⁰ e a construção da rede acabou por ser fragmentada, comprometendo o seu desempenho e não conseguindo acompanhar a expansão da cidade. Em 1904, os engenheiros Cecílio da Costa e Madureira Bessa ainda atualizaram o projeto, no entanto a rede executada não correspondia à rede projetada e o coletor acabou interrompido na Vala de Coselhas. Só no século XX e com a construção da Estação de Tratamento do Choupal é que a situação foi resolvida²⁵¹.

249 Este projeto foi publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas* em 1893 para servir de modelo a outras cidades nacionais (Costa, Couraça e Bessa, 1893: 18-47).

250 O Decreto de 31 de agosto de 1899 atribuía uma comparticipação de 12:000\$000 réis para a conclusão das obras (COLP, 1900: 355). Segundo o relato do presidente Dias da Silva, nos anos económicos de 1899 a 1900 e de 1900 a 1901, tinha sido dada 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 desde o outono de 1901. Ver a Representação de 6 de março de 1902 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1893-1907: fls. 59-59v).

251 No relatório sobre a situação dos esgotos da cidade de 1932, o engenheiro chefe da Repartição de Obras considerava a situação calamitosa e propunha como medida urgente a conclusão do coletor projetado entre a Estação Velha e o Porto de Santiago, o tratamento dos esgotos antes de serem lançados ao rio, uma solução para o Bairro de Santa Clara e para a zona Calhabé. Dois anos depois, fez-se o convite a um conjunto de engenheiros para apresentarem propostas para o projeto de saneamento da cidade, tendo sido escolhida a proposta do engenheiro Roberto Espregueira Mendes (AHMC/DIVERSOS/2/1).

6.3 Da introdução da energia elétrica à municipalização da fábrica de gás



fig. 67. B.K. (Adolphe Block). *Le Monde Merveilleux*. Coimbra, c. 1860 (Ramires, 2006: 64). É visível em primeiro plano a chaminé da Fábrica do Gás

Como exposto anteriormente, Coimbra tinha as suas ruas iluminadas a gás desde 1856. A Companhia Conimbricense de Iluminação a 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 petróleo²⁵².

No final do século XIX, as exposições internacionais de 1873, 1876 e 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 mundo²⁵³.

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 Avenida da Liberdade e à Praça dos Restauradores e a funcionar em conjunto com a iluminação a gás, que assegurava a iluminação a partir de 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 (1893) e Vila Real (1894); as restantes só introduziram este tipo de iluminação pública depois da Primeira Guerra Mundial (Cordeiro, 2006: 90-91).

Em Coimbra, no final do século, também se fizeram algumas experiências com a energia elétrica: a primeira para a iluminação das salas do antigo Colégio do Carmo, durante a Exposição Distrital de Coimbra de 1884 e, dez anos depois, durante as festas da Rainha Santa, as ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz foram iluminadas com luz elétrica mas apenas com um caráter temporário (Mendes, 1979: 45).

252 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. Os contratos de iluminação com a Companhia Conimbricense de Iluminação a Gaz previam também o fornecimento de iluminação a azeite em zonas onde não existia rede ou no casos de falha da rede de gás. Ver as "Condições para a iluminação da cidade de Coimbra por meio de gaz" (AHMC/DIVERSOS/3/1). O petróleo era mais económico do que o azeite, o que conduziu à generalização do seu uso em todas as povoações servidas por caminho de ferro (Cordeiro, 2006: 69).

253 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, além de sistemas simples de iluminação elétrica com arcos voltaicos. Nesta exposição foi também apresentado pela primeira vez o telefone de Graham Bell.



fig. 68. Hardy Hislop, *Candelabros e Consolas para a iluminação a Gás da cidade do Porto*, 4 de maio de 1854 (AHCMP/D-CDT/A3-312)

Neste contexto, em setembro de 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. 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 seguinte²⁵⁴.

A este malogro seguiu-se uma mudança de atuação da Câmara Municipal de Coimbra. Depois da experiência positiva da construção e exploração da rede de abastecimento de água, o presidente Manuel Dias da Silva²⁵⁵ deliberou assumir os estudos necessários para a introdução da energia elétrica e municipalizar o serviço de produção e distribuição de gás. Esta medida, mais do que a possível vantagem económica, representava uma alteração radical do papel do município, que passava de regulador a promotor e administrador dos serviços essenciais às populações. Como defendia Dias da Silva na sessão do dia 8 de setembro de 1904:

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

254 A companhia devia 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, uma polémica no jornal *Primeiro de Janeiro* acabou por precipitar a rescisão do contrato (Loureiro, 1952: 18).

255 Manuel Dias da Silva (1856-1910), natural de Guimarães, estudou no Seminário de Braga, onde em 1879 foi ordenado; nesse mesmo ano ingressou na Faculdade de Direito, onde se tornou professor. Foi presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1899 e dezembro de 1904. Foi provedor da Misericórdia de Coimbra entre 1891 e 1892, e presidente da Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra. Foi ainda condecorado com a Grã-Cruz da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa (Rodrigues, 1992: 173).

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 (AHMC/VEREAÇÕES. 115, 1904-1905: fl24v-25).

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.



fig. 69. 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" (AHMC/DIVERSOS/4/6)

6.4 Municipalização dos transportes públicos

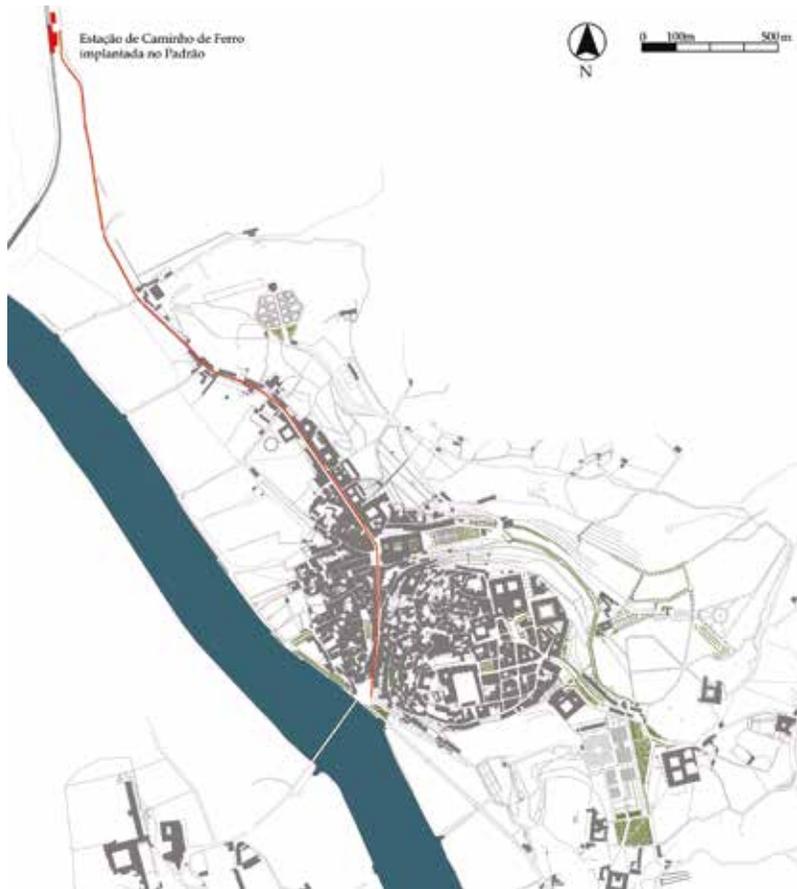


fig. 70. Desenho de reconstituição da rede do carro americano em 1874

Coimbra, no início do século XX, era ainda uma cidade de reduzida dimensão, mas o crescimento do Bairro de Santa Cruz, além de 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 surgiu em consequência da implantação da estação de caminho de ferro no Padrão²⁵⁶. 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 de caminho de ferro e o centro da cidade utilizando o carro americano²⁵⁷.

256 Este é o exemplo de Lisboa, cuja primeira linha, em 1873, ligava a Estação de Santa Apolónia ao Cais do Sodré e daí até Algés; de Braga, que, em 1877, iniciou a instalação do carro americano, ligando a Avenida Central à estação ferroviária; do Funchal, que, em 1896, ligava o Porto ao Caminho de Ferro do Monte. O Porto constitui uma exceção ao traçado anteriormente descrito, uma vez que a Estação da Campanhã foi inaugurada em 1875, três anos depois de o carro americano circular na cidade (Vieira, 1982).

257 Este veículo composto por carruagens puxadas por mulas e circulando sobre carris foi inventado nos Estados Unidos, mas difundiu-se por toda a Europa, onde os carris passam a ser embutidos nas vias comuns. Em Portugal, o sistema foi introduzido no Porto pelo barão de Trovisqueira, responsável pela Companhia Carril Americano do Porto e pela primeira linha entre o Carmo e a Foz, aberta à circulação a 9 de março de 1872 e ampliada até Matosinhos no ano seguinte. Em 1874, começou a funcionar também a Companhia Carris de Ferro do Porto, que criou novas linhas urbanas. Na capital, em 1873, foi fundada a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, que começou a funcionar a 17 de novembro de 1873 com três linhas: a primeira entre Santa Apolónia e o Cais de Sodré; a segunda, do Corpo Santo ao Largo do Rato, Estrela e Príncipe Real; e a terceira, do Rossio à Igreja dos Anjos, nas portas da cidade.



fig. 71. s/a. *Carro americano*, 1870-1890 (www.museu-carro-eletrico.stcp.pt, DESC.271.25)

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 predomínio de atividades comerciais ou semi-industriais de escala familiar que permitiam manter os locais de trabalho próximos das habitações.

Nesta época, em Lisboa, os transportes públicos estavam em franco crescimento. 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. 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 uma linha, mas uma rede articulada com as necessidades da cidade, ligando a Baixa à Alta e às zonas em crescimento²⁵⁸.

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 proposta por Augusto Eduardo Freire de Andrade. Pouco depois, no dia 1 de janeiro de 1904, era inaugurada a linha n.º 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. Todavia, esta linha veio revelar que este tipo de tração era pouco eficaz para os percursos íngremes (mesmo com uma parelha extra de mulas) e o município negociou com o concessionário a substituição da tração animal por um sistema elétrico²⁵⁹.

258 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 Ferreira 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.

259 O concessionário solicitou a substituição da tração animal pela máquina a vapor, a exemplo do que tinha sido feito, 20 anos antes, na cidade do Porto. No entanto, este tipo de tração tinha tido maus resultados em Lisboa e a câmara municipal que continuava empenhada em introduzir a iluminação elétrica, depois de ter autorizado, no dia 21 de julho de 1904, a tração a vapor, deliberou, no dia 1 de dezembro seguinte, atribuir antes um subsídio anual de 1:000\$000 réis para a instalação de um sistema elétrico.

Quatro anos depois, mantendo-se a cidade sem o sistema elétrico²⁶⁰, a edilidade presidida pelo professor de Direito José Ferreira Marnoco e Sousa²⁶¹, um crítico quanto à participação de empresas privadas nos destinos da cidade, alegando que, “o regímen das concessões fêz o seu tempo, visto só servir pra favorecer os interesses das empresas particulares com prejuízo da comunidade”, ampliou a estratégia encetada por Manuel Dias da Silva e municipalizou o serviço de transportes urbanos. Justificava esta medida pelas dificuldades que a Companhia Carris de Ferro de Coimbra atravessava e, na sessão de 15 de maio de 1908, 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, higiénica e progressiva sem meios de transporte rápidos.

Alegava ainda que, com esta operação, o município ficava com:

[...] 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 eletricidade, do mesmo modo que o coke produzido pela fábrica do gaz. Por sua vez a tracção facilita o transporte dos subprodutos desta fábrica e auxilia com este transporte o serviço do abastecimento das águas, resolvendo, além disso, o problema da iluminação das grandes avenidas e largos da cidade com arcos voltaicos [...] (AHMC/VEREAÇÕES. 117, 1907-1909: fls. 132v-135v).

Não obstante as vantagens apontadas, era necessário contratar um novo e avultado empréstimo de 150.000\$000 réis²⁶², para o qual foi preciso aumentar as percentagens adicionais às contribuições diretas do Estado, passando de 35% para 45% (Souza, 1906).

Marnoco e Sousa, no seu discurso em defesa da municipalização deste serviço, revelava um profundo conhecimento da realidade europeia, além de expor o novo entendimento 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) 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 117, 1907-1909: fls. 134).

260 A Companhia dos Carris de Ferro de Coimbra tinha iniciado os trabalhos para a instalação da tração elétrica, mas depois da morte do empresário Augusto Freire de Andrade, em 1906, enfrentou graves problemas financeiros e em março de 1908 comunicou que tinha interrompido os trabalhos por falta de capital (Loureiro, 1952: 76).

261 Foi professor de Direito da Universidade de Coimbra, presidente da câmara municipal da mesma cidade desde janeiro de 1905 até ser nomeado ministro da Marinha e do Ultramar em 26 de junho de 1910. Como presidente, foi o responsável pela municipalização dos transportes públicos urbanos e pela introdução do descanso hebdomadário nos serviços da autarquia. Foi diretor da Faculdade de Direito entre 1913 e 1915 e dirigiu a Biblioteca da Universidade (Rodrigues, vol. II: 173-174).

262 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.



fig. 72. *s/a, Eléctrico na Avenida Fernão de Magalhães [início século xx] (CMC/BMC-B048)*

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 nacionais²⁶³. 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.

Entretanto, a par da tração elétrica, e tal como almejado por Marnoco e Sousa, começaram a ser iluminadas com luz elétrica as primeiras ruas da cidade. O processo implicou um conjunto de estudos e novos conhecimentos técnicos, mas na década seguinte a iluminação elétrica começou a funcionar regularmente substituindo a velha iluminação a gás²⁶⁴. A nova estação elevatória da rede de distribuição de águas, utilizando a mais recente tecnologia de captação/adução e utilizando máquinas elétricas, entrou em funcionamento em 1925. 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 1927²⁶⁵, foi assinado o contrato com a empresa União Elétrica Portuguesa, responsável pelo fornecimento de eletricidade às cidades de Braga, Viana do Castelo, Vila Nova de Gaia e Porto.

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 Saudade, e no início da década de 1930 contava com 18 carros elétricos a circular (Matos, 1898: 207).

263 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 em 1914 (Bandeira, 2001: 352; Ravara, 1982: 91).

264 Quando a fábrica de gás foi municipalizada, foi necessário um conjunto de obras para fazer face ao desgaste do material existente e à ampliação da rede e do consumo, por isso as primeiras medidas concentraram-se na manutenção e modernização da fábrica. A 4 de junho de 1925, a central elétrica começou a funcionar regularmente fornecendo toda a cidade.

265 Nesse mesmo ano foi lançado, pelo Decreto n.º 14 166 de 27 de agosto de 1927, o primeiro concurso para o anteprojeto da Rede Elétrica Nacional, revelando a vontade 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 projetado foi realizado e o país teve de esperar pela Lei n.º 2002, de 26 de dezembro de 1944, que publicou a Lei de Bases da Eletrificação Nacional para dar início à eletrificação do país (Matos, Mendes & Faria, 2003: 116-1; Simões, 1997).

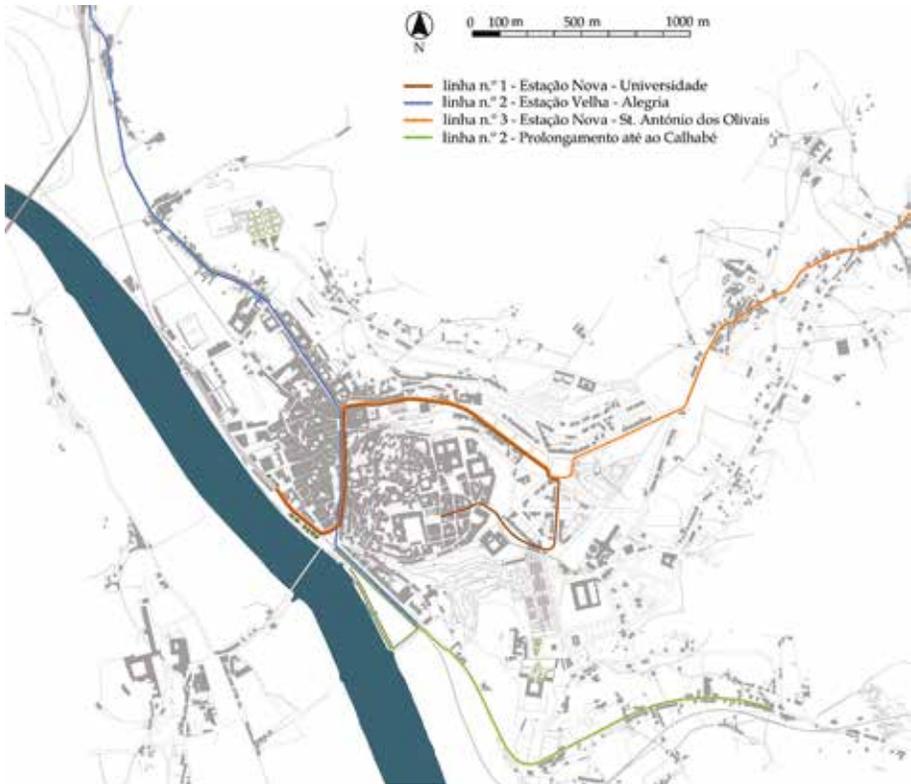


fig. 73. Desenho de reconstituição da rede de elétricos (c. 1913)

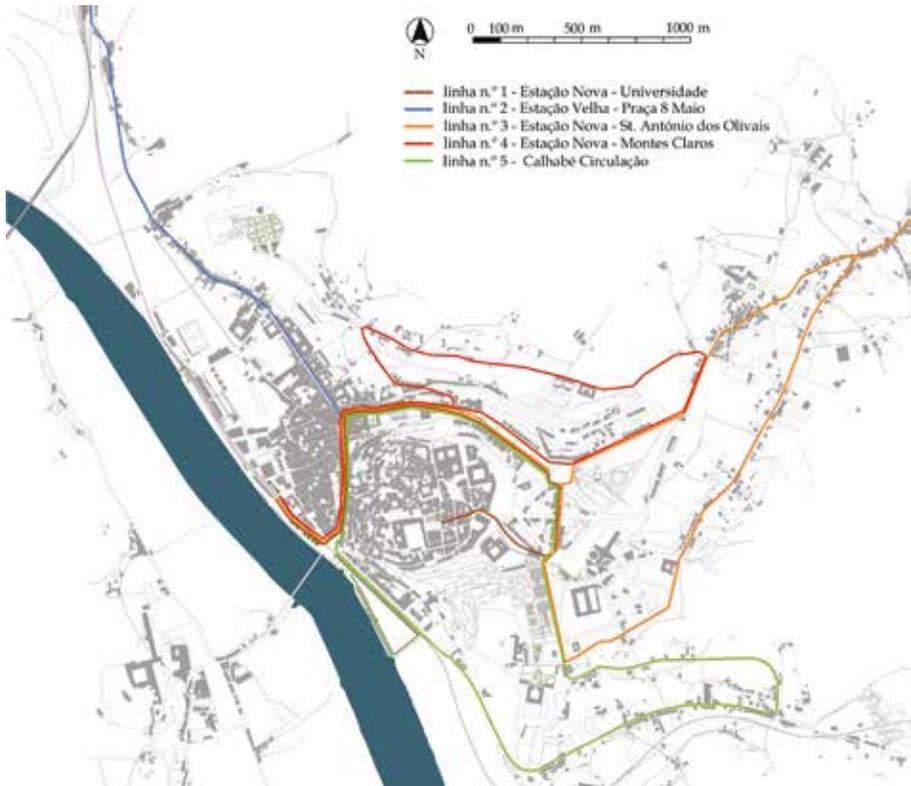


fig. 74. Desenho de reconstituição da rede de elétricos (c. 1929)

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 ausência de grandes indústrias, parece não ter conseguido despertar o interesse dos investidores, o que explica as dificuldades em encontrar um concessionário para o abastecimento de água ou ainda outro 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. Perceptível, por exemplo, no alargamento da rede de carros elétricos em função do projeto dos novos bairros planeados pelo município, como sucedeu em Montes Claros, no Penedo da Saudade e na Cumeada²⁶⁶. Este planeamento estratégico foi-se intensificando, levando mesmo a Câmara Municipal de Coimbra a dificultar a abertura de novas ruas nas zonas periféricas, numa tentativa de densificar os bairros existentes e rentabilizar o investimento feito nas suas infraestruturas (*Diário de Coimbra*, 16 de janeiro, 1936: 1).

Além disso, esta atuação obrigou 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 Municipalizados²⁶⁷. Foi pela mão deste presidente que se contratou o primeiro diretor da então Repartição de Água e Gás, o engenheiro químico Charles Lepierre, 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, concluiu “que em Coimbra é o sistema 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 exigências, sem recorrer ao aumento dos impostos” (Lepierre, 1905a). Chamava, contudo, a atenção para o facto de que parte dos lucros tinha de ser aplicada na melhoria dos próprios serviços sob pena da sua degradação.

A gestão municipal das infraestruturas urbanas, introduzida pelo município coimbrão, só foi adotada noutras cidades anos mais tarde. Pelo que pudemos averiguar, 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 foi um município que empreendeu também 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 concluído na década seguinte. Ao mesmo tempo, em 1912, aproveitando esta experiência,

266 Segundo António Lopes Vieira, a possibilidade de controlo dos traçados das novas linhas e das extensões foi uma das principais razões para cidades como Paris, Londres e Bruxelas 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, arrogando assim o controlo das redes. (1982: 194)

267 Até 1904, a Repartição de Águas e Gás estava inserida na Repartição de Obras Municipais, sendo diretor de ambas o engenheiro Augusto Eduardo Ferreira Barbosa.

municipalizou os serviços de tração elétrica, e em 1914 os serviços de gás e da eletricidade em funcionamento na cidade (Bandeira, 2001: 345 e 352).

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 1.º Congresso Municipalista Alentejano realizado nesta cidade em 1915, o município encetou uma primeira tentativa de municipalização do gás e da eletricidade, mas a experiência acabou por falhar, esmorecendo o entusiasmo dos adeptos deste tipo de gestão (Bernardo, 2001: 259-289, 2004: 193-222).

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 (Matos, Mendes & Faria, 2003: 49).

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 (Silva e Matos, 2004).

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 modernização da cidade. 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 apresentaram 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 urbanos²⁶⁸.

268 Exemplo disso foi a transferência da verba para a construção do bairro social para a melhoria da rede de águas em 3 de agosto de 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.

7. DOS PLANOS À CONSTRUÇÃO DA CIDADE

Há trinta e cinco anos que uma sabia e sensata medida legislativa auctorizou as Camaras Municipaes a reclamar do Governo a nomeação de Comissões especiaes para organizar o plano de melhoramentos das respectivas cidades, villas ou povoações. Gozando 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. [...] Organizado um plano de melhoramentos, fixadas no terreno as ruas a abrir, determinadas as cotas de nivel, não haverá ao menos o risco de se comprometer o futuro e poderia ir-se melhorando o presente pouco a pouco (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1893-1907, 26 de outubro de 1899: fls. 33-34v).

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, com exceção das cidades de Lisboa e Porto, passavam para a responsabilidade das direções de Obras Públicas distritais (COLP, 1893: 907).

Esta redução de atribuições, a par das restrições financeiras, obrigou 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.

A 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 medida pela dimensão da intervenção, iam avançando muito lentamente. Cumulativamente, a inexistência de um corpo técnico do município

devidamente habilitado obstava à adaptação do plano à topografia e atrasava a sua construção²⁶⁹. Paralelamente, tinha começado a ser construído o novo cais do Mondego, delineado e executado pela 2.^a Circunscrição Hydraulica, ainda que com a comparticipação financeira do município.

Pese embora este conjunto de intervenções, e apesar das tentativas levadas a cabo pelo município, não existia ainda nenhum plano do conjunto da cidade.

269 Como sucedeu com a abertura da atual Rua Antero Quental, rua n.º 9 do plano, teve de ser interrompida devido a erros de concordância de cotas; em março de 1900 foi feito um novo estudo, mas também não resolveu a ligação à Rua Tenente Valadim. O estudo final foi delineado em 1902 pelo condutor de obras José Lopes das Neves.

7.1 Comissões de Melhoramento. Técnicos e planeamento para lá dos serviços municipais

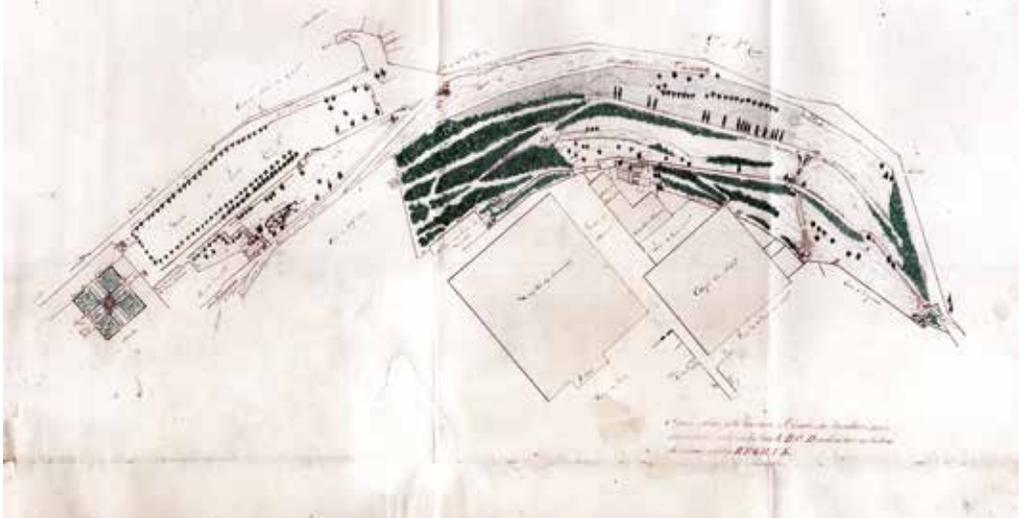


fig. 75. s/a [Planta da Cerca dos Jesuítas, c. 1864] (Desenhos relativos às obras de reconstrução dos Hospitais da Universidade, 1884: est. 5, disponível em: <http://hdl.handle.net/10316.2/26384>)

Como referimos, 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, pela Portaria de 27 de maio de 1865 (COLP, 1866: 173), devemos-lhe a compra da primeira planta da cidade, mas não foi possível apurar qual o seu real papel na transformação urbana que se seguiu. No entanto, nesta época decorriam as obras do cemitério, recorrentemente interrompidas por falta de verbas ou por problemas técnicos, e embora se discutisse um conjunto de outros melhoramentos como a construção do mercado municipal e de um novo matadouro, bem como a abertura de uma rua de ligação entre a Alta e Baixa pela Cerca dos Jesuítas, o alargamento da Rua das Figueirinhas ou o aformoseamento do Largo da Cadeia, estes foram continuamente adiados, evocando a falta de disponibilidade de verbas e de técnicos para os projetarem²⁷⁰.

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 de outros técnicos externos, como sucedeu no estudo do novo Matadouro Municipal, executado pelo engenheiro distrital

270 Esta lista foi apresentada pelo presidente D. José Maria Vasconcelos Carvajal, na sessão de 21 de outubro de 1864, no mesmo dia em que o município foi informado da cedência à Câmara Municipal de Coimbra da cerca dos Jesuítas, precisamente para abrir uma rua de comunicação com a Alta. Nesta mesma sessão discutia-se a necessidade de fazer o levantamento da cidade e, como veremos adiante, no ano seguinte, foram compradas duas cópias da planta levantada por Isidoro da Expectação Baptista em 1845. Na sessão de 30 de junho de 1865, o diretor de Obras do distrito comunicava à câmara municipal que ainda não tinha concluído o projeto da rua na cerca dos Jesuítas por falta de empregados (AHMC/VEREAÇÕES, 88, 1863-1865: fl. 83v; fl. 130).

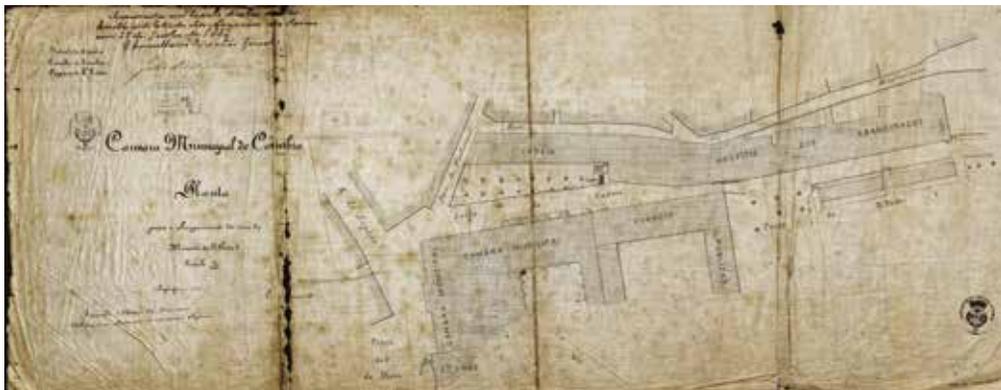


fig. 76. Francisco Moraes Pequeno, *Planta para o alargamento da rua do Mercado D Pedro V*, 1884
(AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/50/2/4)

Fortunato Augusto Freire Themudo, em janeiro de 1882, ou no Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz, estudado pelo diretor das Obras do Mondego e Barra da Figueira, Adolfo Loureiro, e pelo diretor do Jardim Botânico, doutor Júlio Henriques.

No dia 8 de fevereiro de 1888, enquanto decorriam as obras de urbanização da Quinta de Santa Cruz, iniciadas em 1886, e pouco antes de encetadas as obras do alargamento do Cais do Mondego, de acordo com o projeto da 2.^a Circunscrição Hidráulica, aprovado em dezembro de 1887, foi nomeada uma nova comissão para o estudo de um plano de melhoramentos da cidade. 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 momento de intervenções fundamentais. 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 Cruz²⁷¹ e da Casa do Correio, bem como o arranjo do Jardim da Manga, o alargamento do início da Estrada da Beira, transformando-a numa avenida arborizada, que implicou a compra de um conjunto de terrenos junto ao Cais do Cerieiro²⁷², e ainda a intimação ao provedor da Misericórdia para apear a fachada da antiga casa da Misericórdia sobre a Igreja de S. Tiago, para a 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 projetos e comissões a nível nacional que o impediam de continuar à frente quer da comissão, quer de todas as outras intervenções na cidade²⁷³. Isso terá, em grande medida, contribuído para a inexistência de um Plano Geral de Melhoramentos elaborado por esta comissão.

271 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.

272 Este alargamento deliberado na sessão de 31 de março de 1888, foi possível graças às intervenções de regularização das margens pela 2.^a Circunscrição Hidráulica, mas exigiu que o empréstimo para a construção do novo matadouro fosse antes aplicado na compra da insua requerida na Representação de 19 de abril de 1888 e no Orçamento Suplementar de 1888 (AHMC. REPRESENTAÇÕES AO REI E AS CAMARAS. 1881-1892, fls. 42; AHMC/ REGISTO DE ORÇAMENTOS. 1883-1899, Supl. 1888).

273 Adolpho Loureiro, no final de dezembro de 1887, tinha deixado o cargo de diretor da 2.^a Circunscrição Hidráulica, assumindo primeiro a direção da 3.^a circunscrição, e em setembro de 1888 a direção da comissão encarregada de estudar o melhor sistema de esgotos para a capital. A partir de novembro de 1888, passou a dirigir a fiscalização das obras do Porto de Lisboa. Ver apêndice B. Notas Biográficas dos Técnicos.

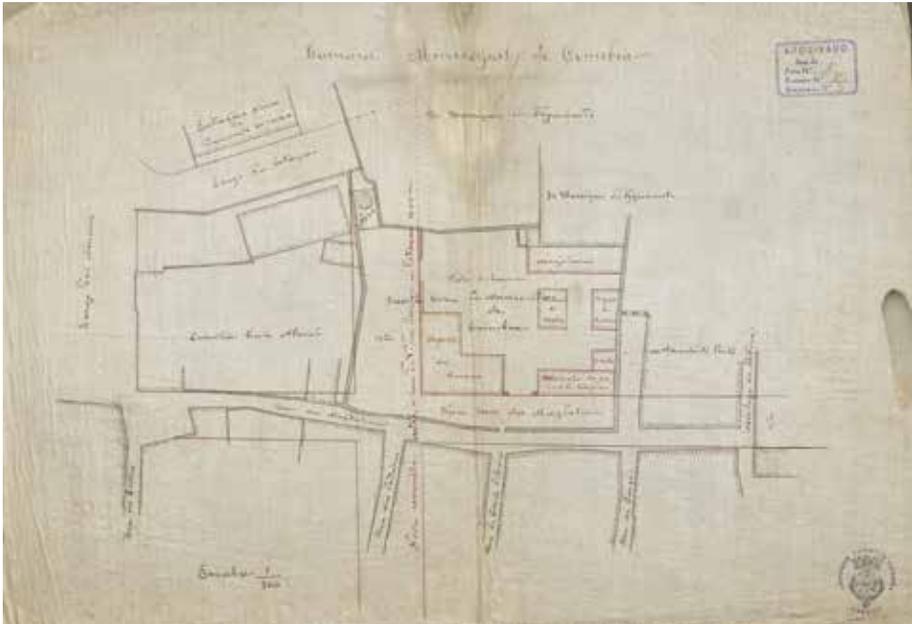


fig. 77. Planta sem autor e sem título, mas indicando o alargamento da Rua da Madalena, s/d (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/4/2/5)

Comprova esta situação a sugestão de Adolfo Loureiro 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. Assim, este engenheiro foi contratado em novembro de 1888 e fiscalizou as obras da rede de abastecimento de águas até ao final de julho de 1889²⁷⁴. 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 Municipais 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 contraídos²⁷⁵ ou para a continuação das obras da rede de distribuição de águas, mas também pela redução das atribuições do município, destituído do projeto das obras municipais e da aprovação dos projetos de obras públicas pelo Decreto de 1 de dezembro de 1892. Embora esta perda de poder tenha sido contestada pelo município²⁷⁶, na realidade este 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. Para isso impôs como uma das suas primeiras medidas o aumento das

274 Além da direção das obras da rede de distribuição de água, foi responsável pelos estudos de alargamento da Rua do Quebra Costas, em dezembro de 1888, denotando a necessidade de um técnico municipal para outras obras. Relembramos que em julho, quando pede a exoneração, a rede de água já estava a funcionar.

275 A despesa com os encargos dos empréstimos variava entre 25% a 27% da despesa total do município. Por exemplo, em 1896, a receita foi de 68.766\$040 réis e os encargos com os empréstimos atingiram 18.614\$108 réis, enquanto as despesas com obras públicas se limitaram a 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, e 300\$000 réis à continuação da construção dos arruamentos da Quinta de Santa Cruz (AHMC/REGISTO DE ORÇAMENTOS. 1883-1899, 1896).

276 O Edital de 3 de outubro de 1895 fixou a obrigatoriedade de os projetos serem apresentadas em triplicado para que também a Repartição de Obras Municipal se pudesse pronunciar sobre os alçados e concedesse as licenças depois do projeto aprovado pela Direção de Obras do distrito. 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.



fig. 78. Planta de reconstituição hipotética do plano de melhoramentos da cidade baixa, 1900-1901

“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 vehículos nas barreiras da cidade. Não era um novo imposto, mas a ressurreição de um imposto antigo, extinto em 1866 [...] pelo governo” (Silva, 1901: 27). 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 municipais²⁷⁷.

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, no dia 26 de outubro de 1899, solicitou ao Governo a nomeação de uma terceira comissão para o estudo do Plano Geral de Melhoramentos (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E AO GOVERNO 1893-1907: fls. 33-34v).

A 26 de novembro de 1899 foi formada uma nova comissão, composta pelo engenheiro Leonardo de Castro Freire, engenheiro chefe de secção da 2.ª Circunscricção Hidráulica, pelo delegado de saúde e pelo condutor de obras Joaquim Maria Monteiro de Figueiredo, que foi logo incumbida do estudo do alargamento da Rua da Madalena na Baixa.

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, tendo sido consultada para a aprovação dos projetos elaborados pela Repartição de Obras Municipais e ainda para se pronunciar sobre cotas e alinhamentos de novas construções (Silva, 1901: 153-154).

Um ano e meio depois, o *Plano de Melhoramentos da parte baixa da cidade* estava concluído e foi enviado para o governo civil, dando cumprimento ao art.º 52.º do Decreto de 31 de dezembro de 1864.

277 Os orçamentos municipais para os anos de 1897, 1898 e 1899 previam para despesas em obras municipais 3:284\$050 réis, 2:740\$000 réis e 1:440\$000 réis, respetivamente, enquanto no orçamento para 1900 foi possível aumentar este investimento para 4:920\$709 réis (AHMC/REGISTO DE ORÇAMENTOS. 1883-1899, 1897, 1878, 1899; AHMC/REGISTO DE ORÇAMENTOS. 1900-1906, 1900).

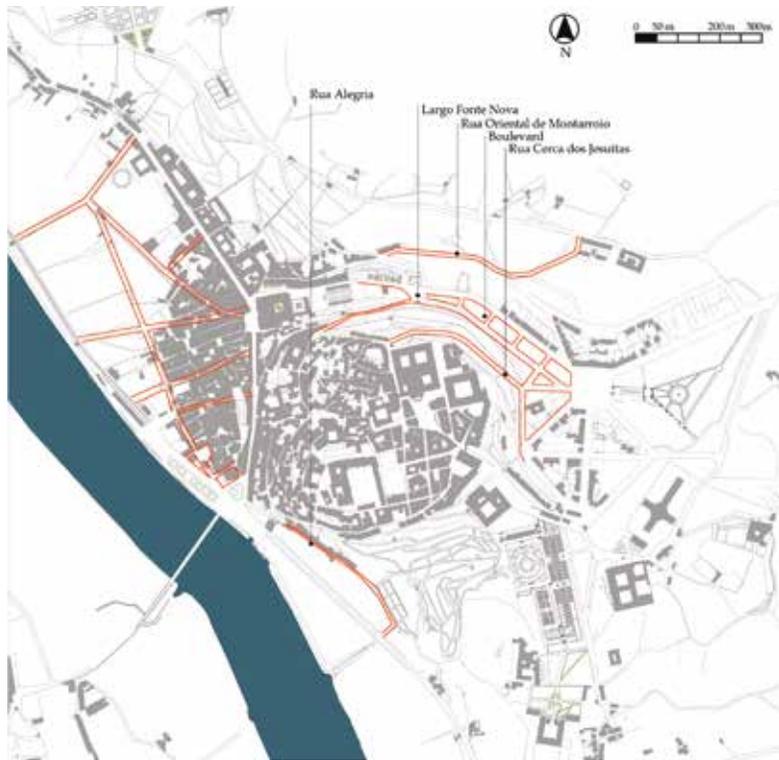


fig. 79. Planta de reconstituição hipotética das várias propostas de melhoria apresentadas pela Comissão de Melhoramentos, 1900-1901

Foi também apresentado à câmara municipal na sessão de 23 de maio de 1901. Contudo, este plano não teve qualquer seguimento nas instâncias superiores e, apesar da insistência do município para que o mesmo fosse aprovado pela tutela, na realidade foi a própria edilidade a discordar do traçado proposto (Silva, 1901: 58 e 129). Mas, sem outro estudo e aguardando a sua discussão pela tutela, a Câmara Municipal de Coimbra, não sabendo “como deliberar sobre estes pedidos por ignorar se tem andamento e se o plano proposto por aquela Comissão mereceu, ou não aprovação” (Silva, 1901: 130), viu-se forçada a utilizar este plano para conceder alinhamentos e cotas de nível.

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 outras. Conforme exposto na sessão de 2 de maio de 1901, 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, bem como a estabilização da Rua da Cerca dos Jesuítas. Pretendia também a conclusão e regularização do *boulevard* da Avenida Sá da Bandeira, para o qual solicitou ao diretor das Obras Públicas do distrito a cobertura da runa 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 foram sendo executados²⁷⁸. 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.

278 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, na sessão de 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 (AHMC/VEREAÇÕES, 111, 1900-1901: fl. 1v; fl. 22v).

7.2 Novos Bairros. Planos de expansão do Bairro de Santa Cruz.



fig. 80. s/a. Planta do estado do terreno destinado à construção do hospital da Universidade de Coimbra [c. 1890] (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/8/4/1)

A primeira tentativa de alargamento do Bairro de Santa Cruz surgiu a par da tentativa de construção de um novo hospital para a Universidade. Em 1890, uma comissão de peritos da Faculdade de Medicina elegeu os terrenos compreendidos entre o Convento de Sant'Anna 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.

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.

Perante esta mudança de atitude, o município deliberou urbanizar a zona. Começou por mandar estudar, em abril de 1902, uma nova rua entre o Largo de Santana e o Penedo da Saudade. No início de 1905, Marnoco e Sousa, recentemente empossado como presidente da câmara municipal, encarregou o novo chefe da Repartição de Obras Municipais, António Heitor, de elaborar um plano geral do novo bairro. Aprovada a planta pelo município, aquela 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. Com efeito, de acordo com o artigo 420.º 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, a 9 de agosto de 1905, reclamava:

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 a 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

das. 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. 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 auxiliado pelo poder central (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E AO GOVERNO. 1893-1907: fls. 85-85v).

Em resposta, o plano foi aprovado²⁷⁹, mas manteve-se a impossibilidade da venda dos lotes e, em boa verdade, 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, a 23 de outubro de 1906, 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 possui ou venha a possuir no Penedo da Saudade” (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E AO GOVERNO. 1893-1907: fls. 92v-95v).

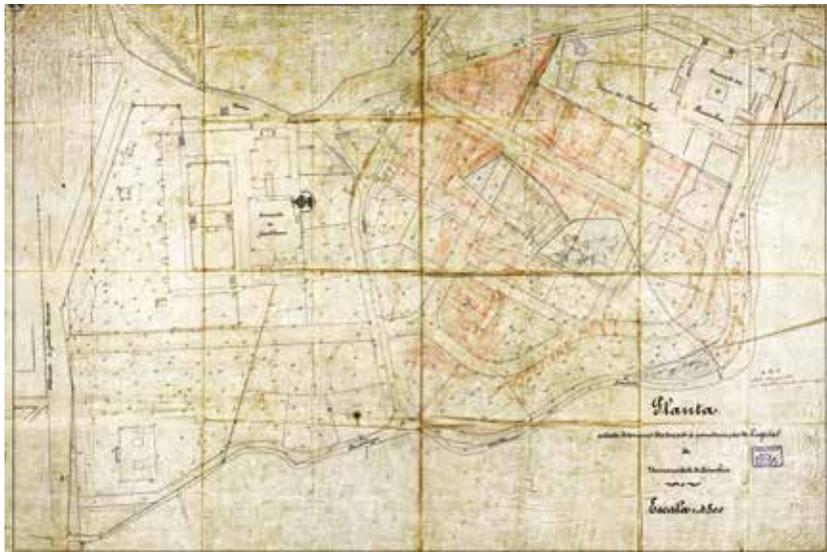


fig. 81. José Lopes Neves, *Planta do Bairro do Penedo da Saudade. Projecto para a construção das ruas*, 1909 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/8/4/9)

279 O plano apresentado não cumpria o estipulado pela Lei de 2 de julho de 1867 relativamente à proporção entre a altura dos edificios e a largura das ruas; depois de alteradas as alturas dos edificios, o plano foi aprovado.

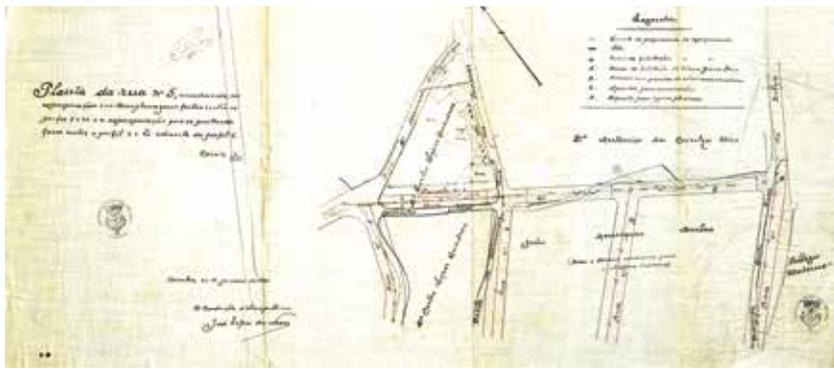


fig. 82. José Lopes Neves, *Planta da rua n.º 5*, 12 de janeiro de 1915 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS /10/1)

Em resposta, a Carta de Lei de 19 de janeiro de 1907 autorizou o Governo a conceder à Câmara Municipal de Coimbra 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 (COLP, 1908: 336).

O plano aprovado em setembro de 1905 foi atualizado de acordo com a topografia e em consonância com os limites do terreno, e finalmente aprovado pelo Decreto de 14 de setembro de 1907 (COLP, 1908: 912), tendo começado as vendas e as obras de urbanização ainda nesse ano.

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, cujo plano foi aprovado pelo Ministério do Reino a 20 de novembro de 1909. Contudo, as várias obras em curso no 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.

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.

Entretanto, o Bairro de Santa Cruz, fomentado pela iniciativa particular, foi-se prolongando até Montarroio, Montes Claros e Conchada, abrindo novas ruas que cerziam o tecido existente e formando uma malha apertada de quarteirões²⁸⁰. 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 de janeiro de 1919, segundo o qual o município impunha a obrigatoriedade dos proprietários que pretendessem edificar qualquer edifício ou muro fora de arruamentos já aprovados, de 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 comparticipação 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 infraestruturas.

Começava assim a esboçar-se um novo tipo de atuação por parte do município, que assumia um papel de regulador das intervenções dos privados, que, entretanto, se começavam a tornar os responsáveis pelos novos projetos de expansão urbana.

280 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 (Loureiro, 1952: 170).

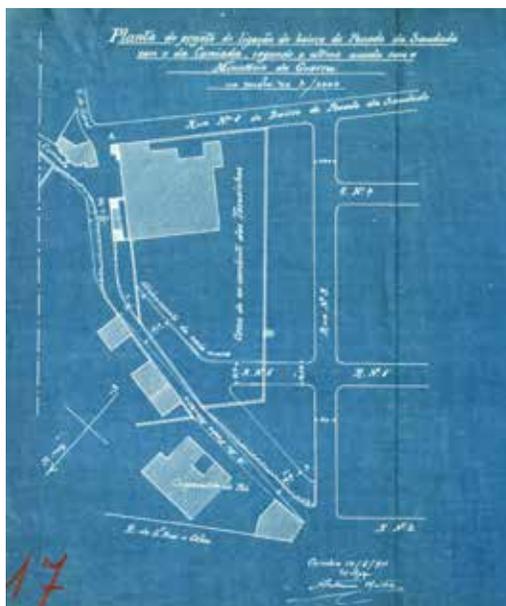


fig. 83. António Heitor, *Planta do projecto de ligação do bairro do Penedo da Saudade com o da Cumiada, segundo o ultimo acordo com o Ministério da Guerra, 1911* (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/8/4)

Todavia, apesar deste novo papel, o município não perdia a capacidade de planear a cidade e, neste sentido, encetou uma nova estratégia de expansão urbana através da ligação aos antigos núcleos que eram progressivamente absorvidos na malha da cidade.²⁸¹ Foi o caso do lugar de Celas, de Santo António dos Olivais e do Calhabé²⁸². Além da melhoria nos acessos, o município, em resposta aos alvires 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 edificação²⁸³.

Esta medida tinha um duplo impacto: ampliava a área da cidade e elevava o número de habitantes, e 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 Cumeada (*Diário de Coimbra*, 24 de janeiro 1936: 1), que retardou a sua ocupação e mesmo a execução de algumas ruas que acabaram por só ser executadas nas décadas de 1920 e 1930, depois de um acentuado crescimento demográfico²⁸⁴.

281 Neste sentido, em 1906 deliberou-se abrir uma rua entre o Bairro de São José e o Calhabé, pelas Alpenduradas. 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 a 31 de março de 1910. Ver o *Projecto de construção de lanço único da estrada municipal do Bairro S. José à estrada real 12 (Calhabé)*, hoje Rua dos Combatentes da Grande Guerra (AUG/GCC/Obras Públicas/Projetos. 1865-1920).

282 Apesar das modernas infraestruturas, só a partir do censo de 1940 é que estas zonas e as respetivas freguesias foram contabilizadas dentro na cidade. O censo de 1930 contabilizava apenas quatro freguesias, Almedina, Santa Cruz, S. Bartolomeu e Sê Nova, ignorando, assim, a população que residia nas freguesias de Santa Clara e Santo António dos Olivais, e que contabilizava, respetivamente, 3585 e 8792 habitantes, correspondendo a cerca de 45% do total de 27 333 habitantes (Direção-Geral de Estatística, 1933).

283 Já em 1903, quando se pretendia abrir concurso para a introdução da iluminação elétrica, foi mandada levantar a planta dos lugares de Celas, de Santo António dos Olivais e Santa Clara, para serem incluídos no estudo e aumentar o número de consumidores. Em março de 1912, mandou-se levantar a planta de Santo António dos Olivais para que a Repartição de Obras Municipais se pronunciasse sobre as novas construções desta zona. Só em janeiro de 1932, aquando do concurso para o levantamento geral da cidade, é que os limites desta passaram a incluir as zonas de Coselhas, Tovim de Baixo, Caminho do Areeiro, Alto de S. João, Quinta da Malavada e Quinta de Vila Franca até ao rio.

284 A cidade assiste a um grande crescimento demográfico, passando de 20 581 habitantes em 1911 para 35 437 em 1940. (Direção-Geral de Estatística, 1933: 273; Instituto Nacional de Estatística, 1945: 474).



fig. 84. Planta de reconstituição do Bairro da Cumeada

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 de Obras Municipais colmatadas a partir de 1905 com a criação de mais um lugar técnico²⁸⁵. 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, articulando núcleos e zonas dependentes dos interesses e das vontades dos proprietários fundiários²⁸⁶.

A ação do município começava assim a adquirir uma nova dimensão, praticamente limitada à regulação da intervenção privada, consequência do aumento da iniciativa privada, mas também da própria legislação que cerceava a atuação dos municípios. 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.

285 Em 1904, foi contratado, por um ano, o engenheiro Augusto Eduardo Barbosa como chefe da Repartição de Obras Municipais. No ano seguinte foi contratado para o lugar o condutor de obras públicas António Heitor, que desempenhou o cargo até 1913. Integravam também esta repartição o condutor António Vaz da Costa Roxo e o fiel de ferramentas e inspetor de calçadas, Manuel Abílio Simões de Carvalho.

286 Como sucedeu nas ruas do Bairro da Cumeada, onde a rua n.º 3 não chegou a ser executada, ou ainda na dificuldade de aquisição da Quinta da Rainha para o Bairro de Santa Cruz.

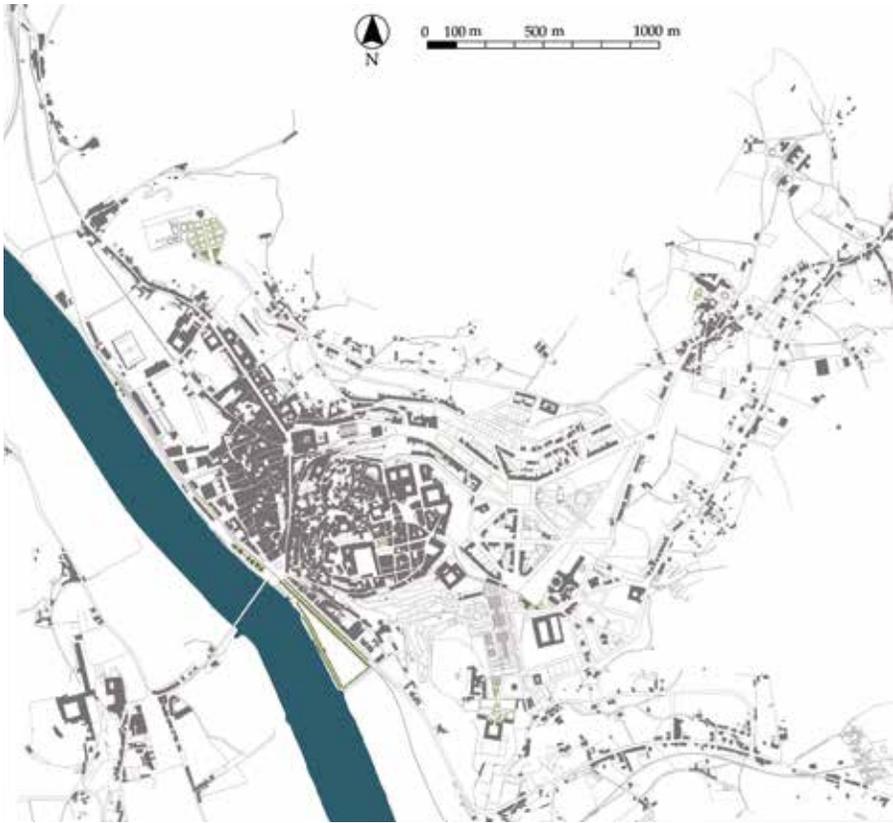


fig. 85. Planta de reconstituição da cidade em 1919

A planta levantada quase 50 anos antes estava completamente desajustada da realidade e urgia atualizá-la. Se compararmos a *Planta Topographica da Cidade de Coimbra* (fig. 33) com os limites daquela época, verificamos que, no início da década de 1920, Coimbra era uma nova cidade. A sua área tinha mais do 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 tenha dado início às primeiras tentativas de atualização da planta de 1874.

7.3 Reforma da Baixa. Planos e hesitações

O problema da reconstrução 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 nive-lamentos 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 reconstrução 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 (Souza, 1906: CXLXIX).

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 uma grave e premente questão 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 do Mondego na cidade, no entanto, depois de aterradas as margens, permaneceu o problema do escoamento da zona mais baixa da cidade, impondo-se como única solução o aterro de toda a zona para uma cota superior à cota do rio²⁸⁷.

Não obstante a sua pertinência, que possibilitava não só o alteamento de toda a Baixa, mas ainda a reforma urbanística da zona, rasgando amplas e largas avenidas que asseguravam a ventilação e a insolação necessárias, esta obra 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 cego 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 legitimas aspirações (O Conimbricense, 20 de março, 1907: 1).

287 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, agravado pelo aumento de construção, nomeadamente no Bairro de Santa Cruz.



fig. 86. Planta de reconstituição da Baixa no início do século XX com a indicação das Escadas de S. Tiago



fig. 87. s/a. Igreja de São Tiago [século XIX] (CMC/AG-0227) Do lado direito são visíveis as Escadas de S. Tiago

Acrescia que a implantação da estação de caminho de ferro no Cais das Ameias tinha criado uma porta de entrada em Coimbra que não oferecia as condições necessárias a uma cidade que se afirmava como a terceira a 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 às 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 [...]. (O Conimbricense, 23 de fevereiro, 1907: 2).

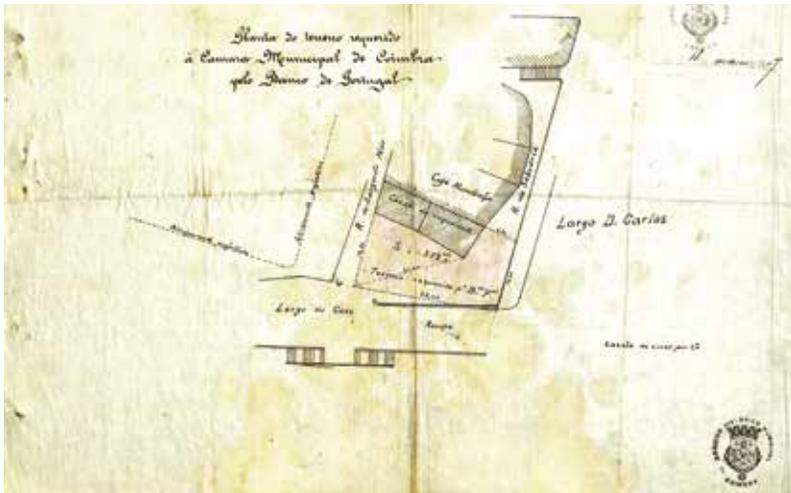


fig. 88. s/a. Planta do terreno requerido à Camara Municipal de Coimbra pelo Banco de Portugal, 1907 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/3/7)

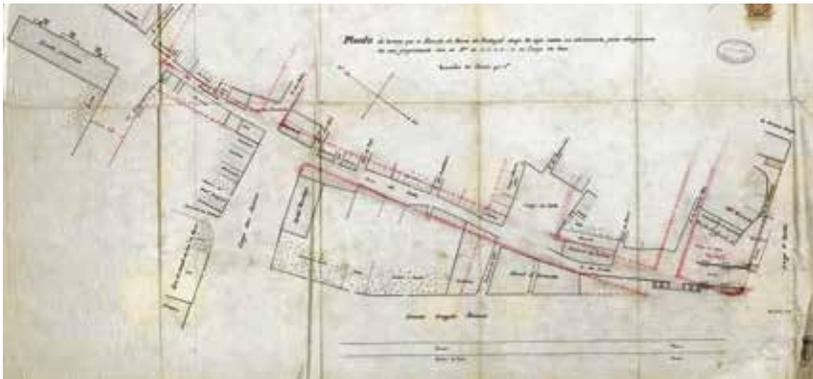


fig. 89. s/a. Planta do terreno que a Direcção do Banco de Portugal deseja lhe seja cedido em alinhamento para alargamento da sua propriedade com os n.º 10, 11, 12, 13, 14 e 15 do Largo do Caes, 18 agosto de 1906 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/3/7)

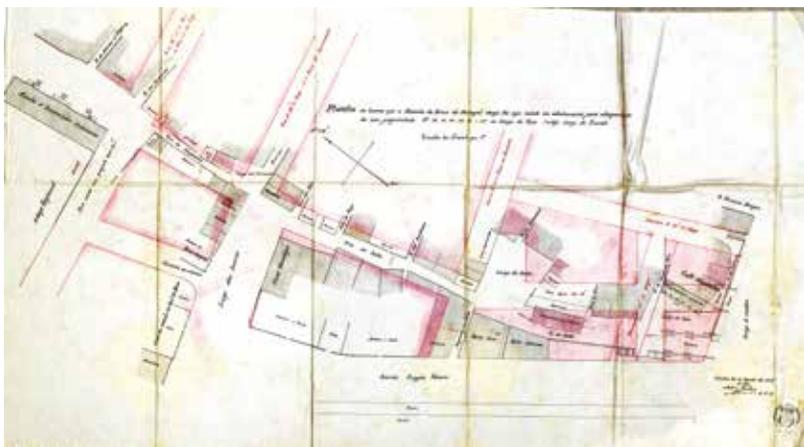


fig. 90. António Heitor. Planta do terreno que a Direcção do Banco de Portugal deseja lhe seja cedido em alinhamento para alargamento da sua propriedade com os n.º 10, 11, 12, 13, 14 e 15 do Largo do Caes (antigo largo do Trovão), 30 de agosto de 1906 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/31/3/7)



fig. 91. s/a, Largo da Portagem [c. 1912] (CMC/AG-0292) É visível o novo edifício do Banco de Portugal



fig. 92. Largo da Portagem atualmente limitado pelo Banco de Portugal

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*, plano, que, todavia, nunca teve a aprovação das instâncias superiores. Apesar disso, e embora o município não concordasse com a generalidade desse plano, na ausência de outro, procurava regular-se por ele para a concessão de alinhamentos²⁸⁸.

Contudo, em determinados casos, o plano não era aplicado. Exemplo disto foi a nomeação de uma comissão para estudar o alinhamento para o novo edifício do Banco de Portugal, a construir no Largo da Portagem em 1906. Perante o pedido de licenciamento do novo edifício, 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 edifício²⁸⁹. 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.

As dificuldades encontradas neste processo, a par da polémica levantada pela licença concedida ao edifício confinante com as Escadas de S. Tiago²⁹⁰, explicam a tentativa de mandar organizar um novo

288 Como pudemos 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: "é minha opinião que deve ser a própria Câmara a primeira a reclamar, pedindo a sua modificação ao menos numa parte" (Silva, 1902: 58).

289 Esta comissão foi nomeada no dia 1 de setembro de 1906, mas recusou-se a conceder o alinhamento, uma vez que o Plano de Melhoramentos da cidade baixa não tinha sido aprovado. No entanto, depois de o presidente do município a ter autorizado a pronunciar-se para lá do plano existente, a referida comissão escolheu o estudo 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 (AHMC/REPARTIÇÃO DE OBRAS MUNICIPAIS/31/4/1).

290 O plano de melhoramentos apresentado em 1901 previa a abertura de uma avenida entre o Largo das Ameias e o início da Rua Visconde da Luz, junto à Igreja de S. Tiago. No entanto, 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

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 24 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 construções na Baixa, de forma a não comprometer a execução do plano a traçar (AHMC/REPRESENTAÇÕES AO REI E AO GOVERNO, 1907-1913: fls. 28v-29).

O contínuo protelar da reforma da baixa insalubre justificava-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 a Rua Ferreira Borges tinha sido avançada pelo vereador Rodrigues da Silva em 1887, poucos 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, em fevereiro do ano seguinte, foi nomeada a segunda comissão para o estudo do Plano Geral de Melhoramentos da cidade e, em agosto, foi constituída uma outra comissão encarregada de dar parecer sobre os projetos de obras particulares, mas, como referimos, esta comissão não parece ter conseguido elaborar nenhum estudo para a reforma da Baixa. O que explica que anos depois, em 1891, o município, não possuindo nenhum técnico capaz de delinear um plano de reforma do tecido da Baixa, tenha recorrido ao engenheiro da Direção de Obras do distrito, João Theóphilo da Costa Goes²⁹¹. Ou seja, o município, em face das suas debilidades técnicas, recorria a comissões externas, mas que, sem vínculos e sem uma linha de continuidade, tornavam 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 dois mandatos²⁹², que foi possível delinear uma nova estratégia para o município. Foi durante a sua presidência, concretamente em novembro de 1899, que se nomeou a terceira comissão de melhoramentos, 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. A 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, também chefou o município durante dois mandatos²⁹³, adotou uma estratégia semelhante.

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 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.

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 (*O Conimbricense*, 5 de fevereiro 1907: 2; Associação Commercial de Coimbra, 1907).

291 O plano apresentado na sessão de câmara de 14 de maio de 1891 propunha a abertura de três avenidas, uma a partir do alargamento da Rua das Solas e da Escada de S. Tiago, outra entre a Praça 8 de Maio e o Porto dos Oleiros, onde estava prevista a construção da estação de mercadorias, e uma outra avenida entre a Avenida da Estação e o Largo Príncipe D. Carlos (AHMC/VEREAÇÕES, 103, 1890-1892: fls. 104v).

292 É de referir que o código administrativo aprovado pela Lei de 4 de maio de 1896 tinha ampliado os mandatos de dois para três anos.

293 Ainda que intercalados, entre janeiro de 1908 e 21 de fevereiro de 1908, por uma comissão administrativa nomeada por alvará do governador civil, em virtude do Decreto de 12 de dezembro de 1907, que dissolveu todas as vereações eleitas.

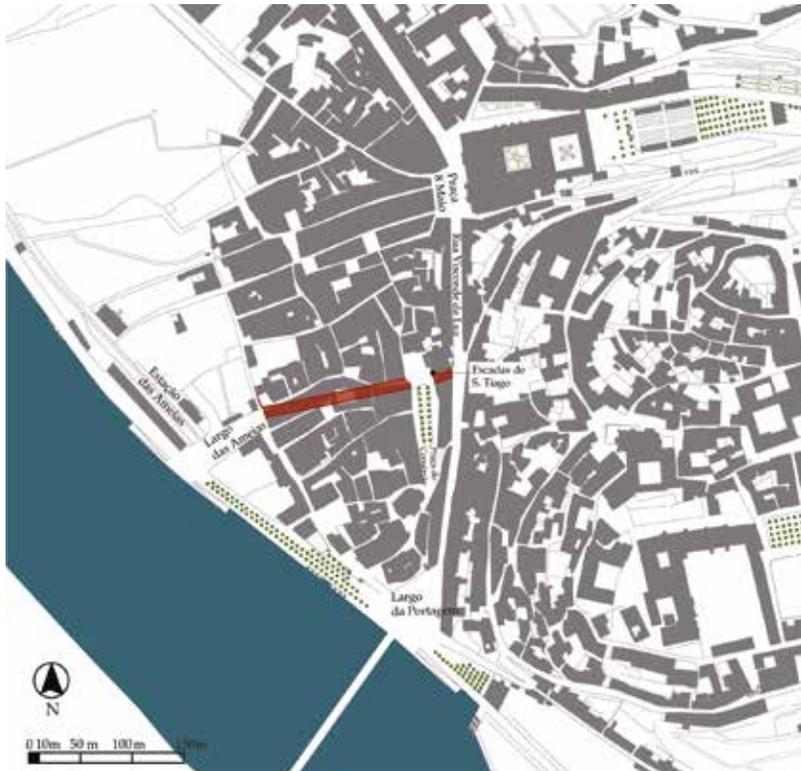


fig. 93. Planta de reconstituição hipotética da nova avenida entre a Estação e a Rua Ferreira Borges

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 cinco cópias deste plano, pelas descrições encontradas depreende-se que aquele 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. Além de alguns alinhamentos pontuais, apenas começou a ser executado, em 1904, 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 (Silva, 1904: LXI).

[...] 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 à fachada da casa de Valentim José Rodrigues e continuando neste alinhamento até se ligar à avenida projectada da Praça 8 de Maio aos Oleiros, cortando no cunhal norte da casa que fica contigua à Azinhaga da Pitorra o comprimento de 3m,0 aproximadamente, medida esta, que se corrigirá na ocasião de se fazer a demarcação. Também está projectada a avenida da rua do Visconde da Luz, do lado da Praça 8 de Maio, a comunicar com a actual estação do caminho de ferro e que irá cortar a rua da Magdalena à 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 (Silva, 1900: 114).

7.4 Projeto 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 Gonçalves²⁹⁴, 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” (AHMC/VEREAÇÕES 119, 1910-1911: fls. 61-61v). Neste sentido, a 24 de março de 1911, 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 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1907-1913: fls. 28v-29). 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 electrica, 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 ponto sem compensação em receitas, indispensável se torna, previamente, 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 121, 1912-1913: fl. 134).



fig. 94. A. Barbosa Alvares Pereira, *Cidade de Coimbra zona baixa em 1919* (AHMC/PLANTAS TOPOGRÁFICAS, rolo n.º 8)

294 António Augusto Gonçalves (1848-1932), professor, historiador e crítico de arte, foi presidente do município entre janeiro de 1911 e dezembro de 1913. Ver apêndice C. Notas Biográficas dos Técnicos.

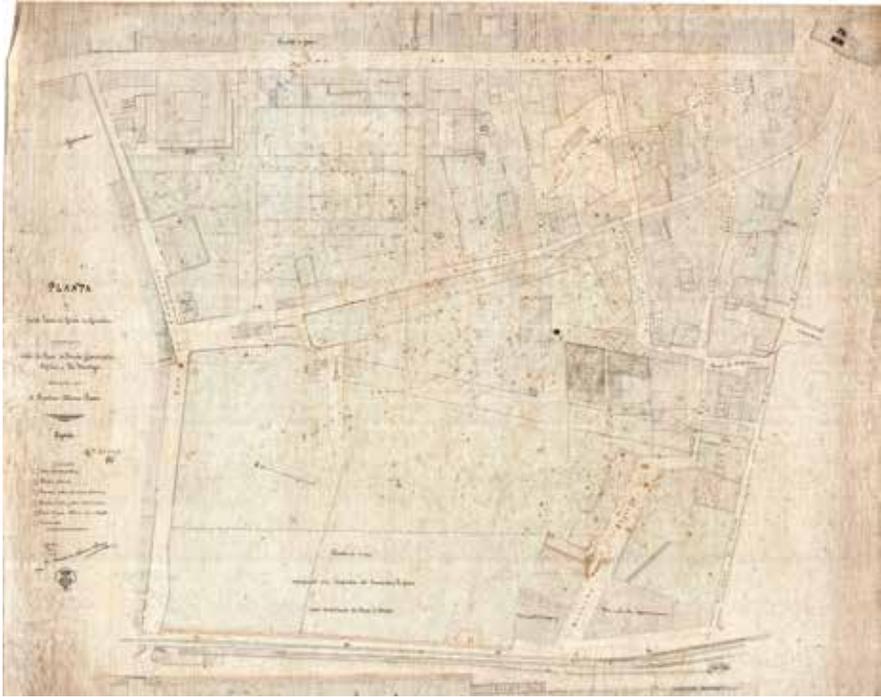


fig. 95. A. Barbosa Alvares Pereira. *Planta da parte baixa da Cidade de Coimbra compreendida entre as Ruas da Moeda, Gazometro, Sofia e Rio Mondego*, maio de 1919 (AHMC/PLANTAS TOPOGRÁFICAS, rolo n.º 7).
Visíveis os novos arruamentos propostos



fig. 96. António Vaz Roxo. *Projeto dos novos arruamentos na zona da Cidade limitada por Rua Ferreira Borges, Caes, Largo das Ameias e Praça 8 de maio*, 5 de fevereiro, 1924 (AHMC/PLANTAS TOPOGRÁFICAS, rolo n.º 9a).
Visíveis os novos arruamentos propostos

É de salientar a referência à aplicação da Lei da expropriação por zonas, que tinha permitido a expansão da cidade de Lisboa, e à necessidade de repensar a reforma da cidade, a partir de uma planta geral atualizada. 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, além de não incluir a altimetria da cidade, por opção da vereação da época, que já almejava o alteamento da Baixa.

Na sessão de 1 de fevereiro de 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”, deliberou-se contratar o engenheiro António Barbosa Alvares Pereira para atualizar a antiga planta (AHMC/VEREAÇÕES. 126, 1917-1918: fl. 270). 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. 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 Municipais, 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, fazendo tábua rasa da malha existente. 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 hemicírculo do qual irradiavam a 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 12 metros de largura, formando novos “quarteirões adaptáveis a novas construções desafogadas” (Urbano, 1928: 7). Projetava ainda o alteamento de toda a zona baixa da cidade para uma cota calculada entre as cotas do cais e das ruas Ferreira Borges, Visconde da Luz, Sofia e Gasómetro.

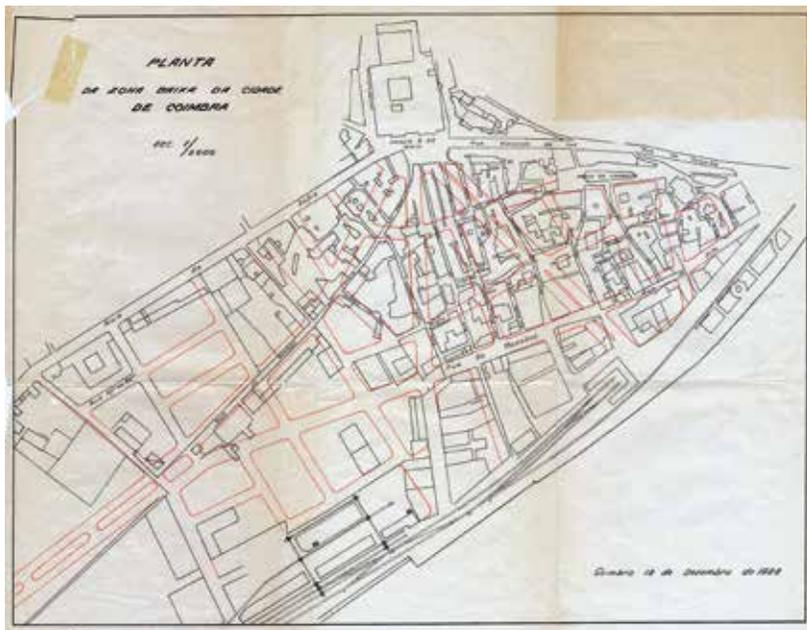


fig. 97. Abel Dias Urbano. *Projeto para os novos arruamentos da cidade baixa*, 18 de dezembro de 1928 (Urbano, 1928)

A memória descritiva do plano definia as bases para a sua execução, 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 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, Abel Dias Urbano definia como prioritárias as ligações ao novo cais de mercadorias, construído junto ao Porto dos 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” (Urbano, 1928: 12). Depois das ligações ao cais, programava a abertura da Avenida de Santa Cruz, entre o Cais das Ameias até à interseção com a Rua da Madalena, incluindo o aterro desta última rua e da Rua da Sota.

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.

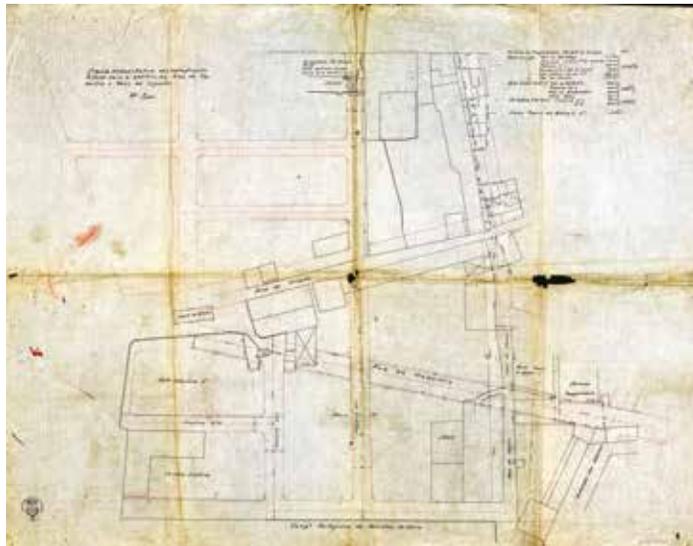


fig. 98. s/n *Planta demonstrativa das expropriações a fazer para a abertura da Rua da Madalena e ruas de ligação*, s/d (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/4/4/3)

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. No entanto, 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, animada 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, e ainda os 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 estética²⁹⁵, 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 que incluisse as novas zonas de expansão. A Comissão de Estética, na sessão de câmara do dia 10 de julho de 1930, definia, como "indispensável, para o desenvolvimento e aformoseamento da cidade, o levantamento da sua planta, devidamente cotada" (AHMC/VEREAÇÕES, 138, 1930-1931: fl. 10). Em julho do ano seguinte, o município abria o concurso para o levantamento topográfico da cidade.

295 O regulamento desta comissão foi aprovado na sessão de 23 de maio de 1929 (AHMC/VEREAÇÕES 136, 1928-1929: fls. 136v-137).

8.1 Primeiro levantamento aerofotogramétrico e o desenvolvimento da urbanística moderna

Seis décadas depois do contrato para o primeiro levantamento topográfico da cidade, em março de 1932 o município de Coimbra contratava o engenheiro geógrafo 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 topográfico²⁹⁶.

Com os trabalhos 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 concluída²⁹⁷.

No dia 30 de novembro 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. Em consequência, no mês seguinte abriu-se concurso para a elaboração de um Plano de Urbanização que desse seguimento às propostas apresentadas pelo vereador.

Estas propostas incluíam a abertura de uma avenida de 20 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 Gasómetro, 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 Pequeninos 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 Correios²⁹⁸, 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.

Este vereador defendia que era necessário 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, e ainda um bairro industrial a partir da abertura de uma grande avenida entre a Avenida Navarro e a Estação Velha no Padrão. Por fim, apontava a necessidade de definir a localização de um estádio municipal, um campo de aviação, uma praia artificial e, finalmente, a melhor localização para o mercado²⁹⁹.

Em novembro de 1934, o arquiteto Luís Benavente, delegado em Coimbra do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, era contratado para a execução do Plano de Urbanização da Cidade de Coimbra, ao mesmo tempo que era nomeada a comissão do plano de urbanização encarregada de colaborar com o arquiteto e com a Repartição de Obras Municipais. A comissão era composta pelo engenheiro-chefe da referida repartição, pelo governador civil e pelos presidentes da Junta Geral, da Câmara Municipal, da Associação Comercial de Coimbra, da Comissão de Turismo e da Sociedade de Defesa e Propaganda.

296 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 de levantamento, ver o estudo de Paula França, Virginia Mantas e José Gonçalves (2011).

297 Na sessão de câmara de 10 de março de 1932, foram apresentados dois requerimentos: um pretendia construir 27 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 cinco casas na Rua Dias Ferreira, junto a Montarroio. Na sessão de 8 de dezembro, um outro requerimento para um grupo de cinco casas a construir na Travessa das Alpenduradas (AHMC/VEREAÇÕES. 139. 1931-1932, fls. 120-121; fl. 133).

298 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 República, na expectativa de prolongar a Avenida Sá da Bandeira até à Praça 8 de Maio, o que implicaria, além da demolição do mercado, a demolição do Jardim da Manga e da parte que restava do Mosteiro de Santa Cruz (*Gazeta de Coimbra*, 16 de novembro, 1926: 1).

299 As bases para o concurso do plano de urbanização foram aprovadas na sessão de câmara de 14 de março de 1934 (AHMC/VEREAÇÕES. 142. 1934: fls. 149v-151).

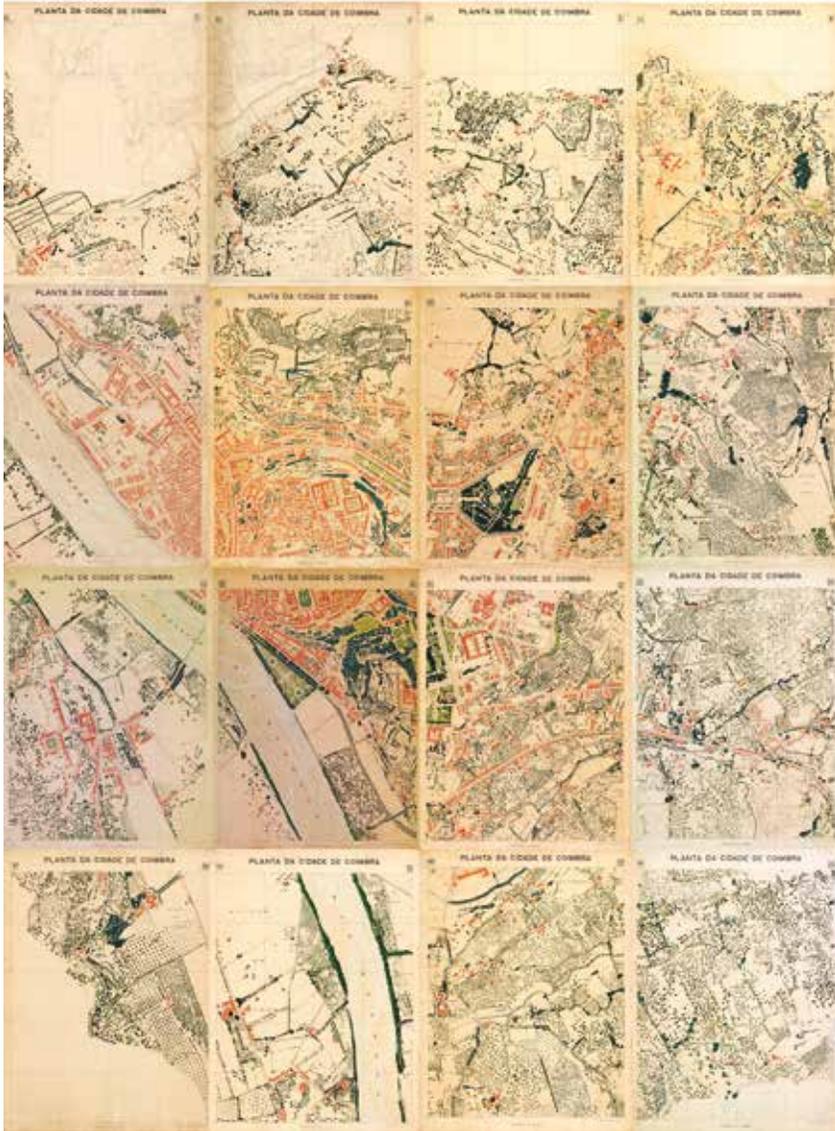


fig. 99. José Baptista Lopes, *Planta da cidade de Coimbra*, 1934 (AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS).
Montagem de 16 das 24 folhas que compõe a planta

Pouco depois, o ministro Duarte Pacheco, pela Portaria de 4 de dezembro de 1934, incumbia o mesmo arquiteto de, em conjunto com o arquiteto Raul Lino, estudar um projeto de urbanização para a Cidade Universitária de Coimbra. Este projeto seria delineado com o auxílio de uma comissão de professores nomeados pela Portaria do dia 11 desse mesmo mês, composta pelos professores Luís Wittnich Carriço, Mário de Figueiredo, Eugénio de Castro e Almeida, e António Luís de Morais Sarmiento, em representação das Faculdades de Ciências, Direito, Letras e Medicina, respetivamente.

Depois de criar uma Cidade Universitária em Lisboa³⁰⁰, o Governo encetava a reforma da velha acrópole universitária de Coimbra num processo pleno de simbolismo. A Portaria de 11 de dezembro de 1934

300 Desde 1911 que se discutia a criação de um *campus* universitário em Lisboa, contudo o processo só avançou em 1932 (Decreto n.º 21683 de 23 de setembro de 1932, DG n.º 224/1932 - I Série). Sobre a construção da Cidade Universitária de Lisboa, ver os trabalhos de Ana Pascoal (2012) e Patrícia Santos Pedrosa (2009).



fig. 100. Luís Benavente, *Parque Infantil da Cidade de Coimbra. Alçado*, 1934
(PT/TT/LB/C/003/0006 - Imagem cedida pelo ANTT)



fig. 101. s/a, *Praia Fluvial*, 1936 (CMC/BMC-B956)

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” (*O Despertar*, 15 de dezembro, 1934: 2).

A análise deste plano e das suas dimensões política e simbólica não tem cabimento no nosso estudo e já foi amplamente explorado (Costa, 1998; Rosmaninho, 1996, 2006), 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 qualquer referência à zona universitária, centrando-se unicamente nas zonas de expansão da cidade e na reforma da Baixa.

Contudo, a necessidade de reforma da Cidade Universitária era reconhecida e tinham sido publicados alguns estudos, nomeadamente do médico Ângelo da Fonseca (*O Despertar*, 18 de julho, 1934: 3). Além de um extenso artigo do engenheiro Abel Dias Urbano, antigo chefe da Repartição de Obras Municipais e antigo presidente da Comissão Administrativa da 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 arquiteto; têm de ser ouvidos representantes do professorado e dos estudantes [...]” (*O Despertar*, 7 de novembro, 1934).

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 Luís Benavente.

Não deixa de ser interessante notar a coincidência entre a escolha da Câmara Municipal de Coimbra e do Governo no arquiteto Luís Benavente, que, na época, era delegado do Ministério das Obras Públicas

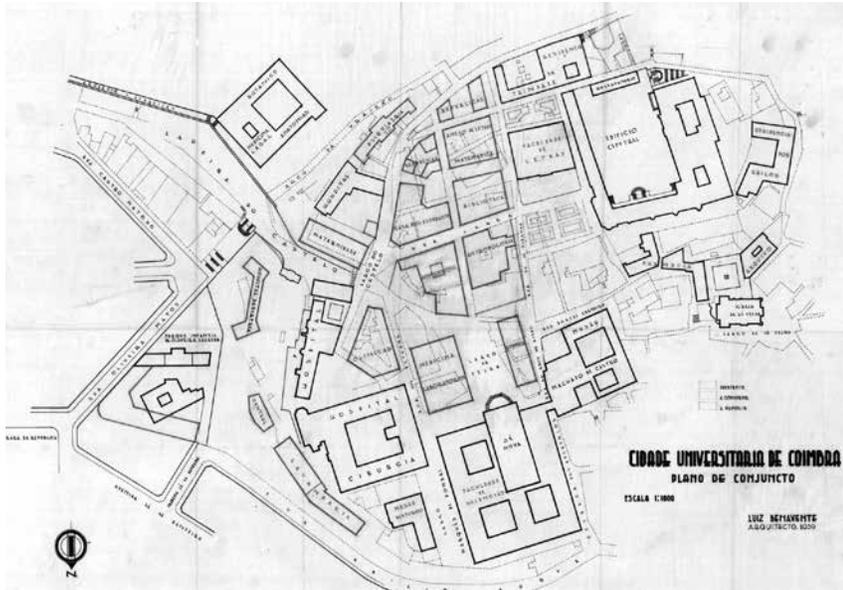


fig. 102. Luís Benavente. *Plano de conjunto Cidade Universitária de Coimbra*, 1939
(PT/TT/LB/C/001/0377- Imagem cedida pelo ANTT)

em Coimbra e tinha começado a trabalhar na cidade, no projeto do novo edifício das consultas externas do Hospital da Universidade (Fonseca, 1934: 46).

Mas, 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 n.º 24802 do dia 21 desse mesmo mês (DG n.º 299/1934, I - Série). Este decreto, considerado o documento instaurador do planeamento urbano em Portugal, definia a obrigatoriedade de as 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 Luís 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 (ANTT/Fundo Luís Benavente, cx. 130, pt. 911, doc. 10). Entre dezembro de 1934 e agosto de 1936, o arquiteto, em conjunto com a Repartição de Obras Municipais, desenvolveu um conjunto de estudos tendentes ao almejado plano³⁰¹.

Além destes trabalhos, Luís Benavente desenvolveu muitos outros projetos estruturantes para a cidade, como a praia fluvial, solicitada pelo município, mas da tutela da Comissão de Iniciativa e Turismo de Coimbra, assim como os projetos da Casa da Criança, do Parque Infantil e do Jardim Infantil do Ninho dos Pequenininos e ainda do Hospital Sanatório da Colónia Portuguesa do Brasil, sob a alçada da Junta Geral do distrito³⁰².

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 Falcão, retardou o desenvolvimento do Plano de Urbanização da cidade (ANTT, Fundo Luís Benavente, cx. 8, pt. 14; cx 13, pt. 911, doc. 11, doc.13).

301 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 prolongou 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 reabilitação do Jardim da Manga e o estudo do prolongamento da Avenida Sá da Bandeira até ao novo edifício dos Correios (ANTT/Fundo Luís Benavente, cx. 130, pt. 911, doc. 22).

302 A Casa da Criança, o Ninho dos Pequenininos e o Hospital Sanatório da Colónia Portuguesa do Brasil foram iniciativas do presidente da Junta Geral do distrito, Fernando Bissaya Barreto. Sobre estes projetos, veja-se o estudo de Ricardo Silva (Silva, 2013: 159; 132-133; 137-149).

Consciente do atraso dos estudos, o vereador responsável pelas Obras Municipais, 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 24802³⁰³. 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-urbanista³⁰⁴ 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 seguinte³⁰⁵. Segundo as atas das sessões da câmara, entregou na Repartição de Obras Municipais o Plano de Urbanização da cidade de Coimbra a 5 novembro de 1936.

Embora no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Coimbra só tenha sido possível localizar uma planta, sem data ou assinatura da Baixa (fig. 103), com a proposta de um novo traçado de quarteirões regulares e amplas ruas, é possível comprovar pela correspondência existente no Fundo Luís 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 expansão³⁰⁶ e que procurava aplicar alguns princípios de urbanismo moderno, como a definição de uma rede hierarquizada de vias de circulação e a organização da cidade em zonas funcionais³⁰⁷.

Para a Baixa, à semelhança das anteriores propostas de reforma urbanística, Benavente 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, 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 praças³⁰⁸. 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 (fig. 104). De referir ainda a importância do *boulevard* de expansão da cidade, materializado na nova Avenida Fernão de Magalhães, onde confluíam tanto a avenida de ligação à Alta como a nova e alargada Avenida da Madalena partindo da Portagem.

303 O artigo 15.º impunha que, a partir de 1 de janeiro de 1940, todas as expropriações por utilidade pública para a abertura de novas ruas ou outros trabalhos de urbanização só seriam aprovadas se estivessem incluídas num plano de urbanização aprovado (Decreto-Lei n.º 24802 de 21 dezembro. DG n.º 299/1934 - I Série).

304 Era nestes termos que Luís Benavente assinava toda a correspondência com a Câmara Municipal de Coimbra, no entanto de acordo com o Ministério das Obras Públicas 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 (Lobo, 1995: 40).

305 Em carta datada de 29 de julho de 1936, Luís Benavente expunha cinco razões para o atraso. Em resposta, o município solicitou o envio dos trabalhos tal como estivessem até ao 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 n.º 776 da câmara municipal autorizou a entrega no final de outubro e o referido abono (ANTT/Fundo Luís Benavente, cx. 13, pt. 911, doc. 37, doc. 38, doc. 39, doc. 40).

306 Em dezembro de 1935, o arquiteto solicitava uma planta da zona do Almedo e da zona de Coselhas para, de acordo com o sugerido pelo ministro Duarte Pacheco, reservar essas 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 (ANTT, Fundo Luís Benavente, cx. 13, pt. 911, doc. 23, doc. 26).

307 A 30 de dezembro de 1935, em resposta a uma consulta do município relativamente à implantação da Manutenção Militar junto à Avenida Fernão de Magalhães, Benavente apresentou um *Estrato do relatório que acompanha o Plano de Urbanização as considerações do plano*: "A rua A tem por fim separar inteiramente esse estabelecimento militar [...] 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", e rematava: "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 dos princípios do "zonning" estabelecido neste plano" (ANTT/ Fundo Luís Benavente, cx. 13, pt. 911, doc. 29).

308 É 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, além do cuidado na localização das novas ruas a eixo das igrejas do Carmo e da Graça.



fig. 103. [Luís Benavente] *Plano de urbanização da cidade Baixa* [novembro de 1936]
(AHMC/Plantas Topográficas, rolo n.º 9b-anexo)

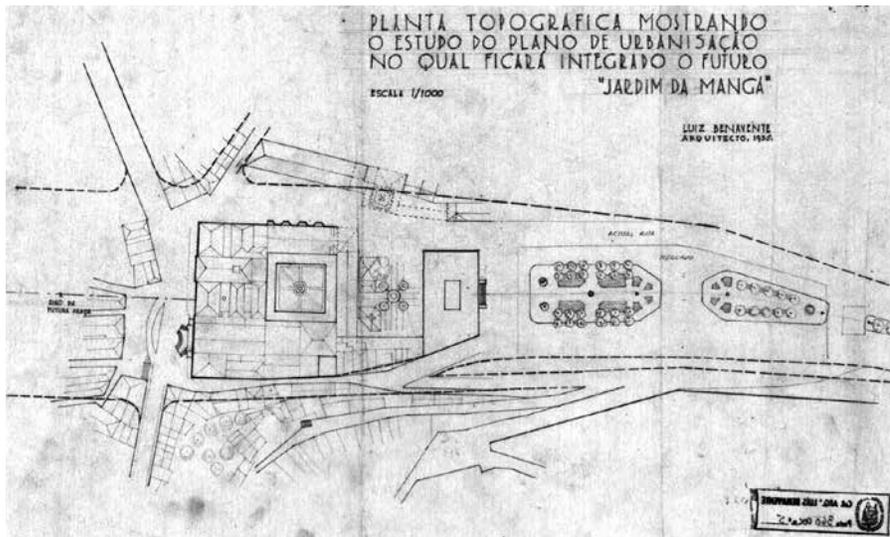


fig. 104. Luís Benavente, *Planta topográfica mostrando o estudo do plano de urbanização no qual ficará integrado o futuro "Jardim a Manga"*, 1935 (PT/TT/LB/C/003/0360 - Imagem cedida pelo ANTT)

Ainda em 1936, a Comissão do Plano de Urbanização da Cidade Universitária apresentou o seu relatório, e o arquiteto Luís Benavente apresentou a sua proposta, já sem a colaboração do arquiteto Raul Lino.

Depois da apresentação do Plano de Urbanização da cidade de Coimbra, proposto por Luís Benavente, a Repartição de Obras Municipais continuou os estudos, assumindo internamente a elaboração do Plano de Urbanização para apresentar à tutela.

No entanto, pouco tempo antes de expirar o prazo instituído pelo Decreto-Lei n.º 24802, o município coimbrão, que tinha sido precursor na iniciativa 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 Gröer para a elaboração de um novo plano de urbanização³⁰⁹.

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, que foi aprovado cinco anos depois, em setembro de 1945, pelo Conselho Superior de Obras Públicas (Santos, 1983: 7). Confrontado com a inexistência de um regulamento geral de edificações, Gröer adotou neste plano um caráter didático e incluiu, 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 (Gröer, 1948).

Depois de mais de quatro décadas em busca de um plano capaz de fazer o planeamento racional e consequente da cidade, o município foi finalmente dotado de um plano geral. No entanto, porque desprovido de autonomia financeira³¹⁰, de vontade política e em desacordo com alguns dos seus pressupostos, o município não conseguiu pôr em prática o ambicioso plano.

309 Quando, em junho de 1939, a Câmara Municipal de Coimbra estabeleceu contacto com este urbanista, propôs a colaboração do arquiteto Luís Benavente na tentativa de dar continuidade ao plano em curso, no entanto Gröer recusou essa colaboração e, em novembro, assinou o contrato com o município dando início a um plano distinto do anterior.

310 Na sessão de 27 de agosto de 1942, a vereação votou um pedido de empréstimo de dez 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 das avenidas Fernão de Magalhães, Dias da Silva e Afonso Henriques (AHMC/VEREAÇÕES. 152, 1942-1943: fl. 8v-9).

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 para Coimbra. Com efeito, Etiénne de Gröer, convidado por Duarte Pacheco para a prossecução de uma política de modernização e racionalização das cidades, enquanto vínculo de difusão do novo regime, introduziu no país um conjunto de novos princípios de planeamento. Segundo 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 organizá-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 (1948: 2).

Neste sentido, o seu plano para Coimbra, desenvolvido com a colaboração de David Moreira da Silva³¹¹, foi um plano experimental e serviu de base aos restantes planos que desenvolveu em território nacional. Revelava um grande cuidado com os bairros residenciais, em clara oposição à situação existente, pensados em função da exposição solar e do declive, e 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 (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. Advogava 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 (Faria, 2000: 2.19). Cumpre assinalar que o plano proposto não correspondia a um plano rígido, daí a nomenclatura de anteprojecto, constituindo antes um plano de gestão que permitiria à Repartição de Obras Municipais controlar o planeamento urbano, através do Regulamento de Talhões, inspirado na Lei Sarraut de 15 de março de 1928 (Gröer, 1948: 13). 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 consultor³¹².

Embora este plano tenha sido criticado por adotar o modelo da 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 infraestruturização ganhou maior acuidade com a necessidade urgente de criar um conjunto de novos bairros para alojar os expropriados da zona da cidade universitária.

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 de Coimbra. Neste sentido, destacava-se a proposta para a frente ribeirinha, com o recuo da Estação Nova e a supressão da linha da

311 Arquitecto diplomado pela Escola de Belas-Artes do Porto e urbanista pelo Instituto de Paris, além de ter trabalhado neste plano e no plano de Luanda com Gröer, elaborou sozinho mais de 17 planos de urbanização de cidades nacionais (Lobo, 1995: 268).

312 Contratação deliberada na sessão de 7 de fevereiro de 1946, indo ao encontro do que estava previsto no artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 24802 (AHMC/VEREAÇÃO 158. 1946. fl. 4; Decreto-Lei n.º 24802, de 21 de dezembro. DG n.º 299/1934 - I Série).

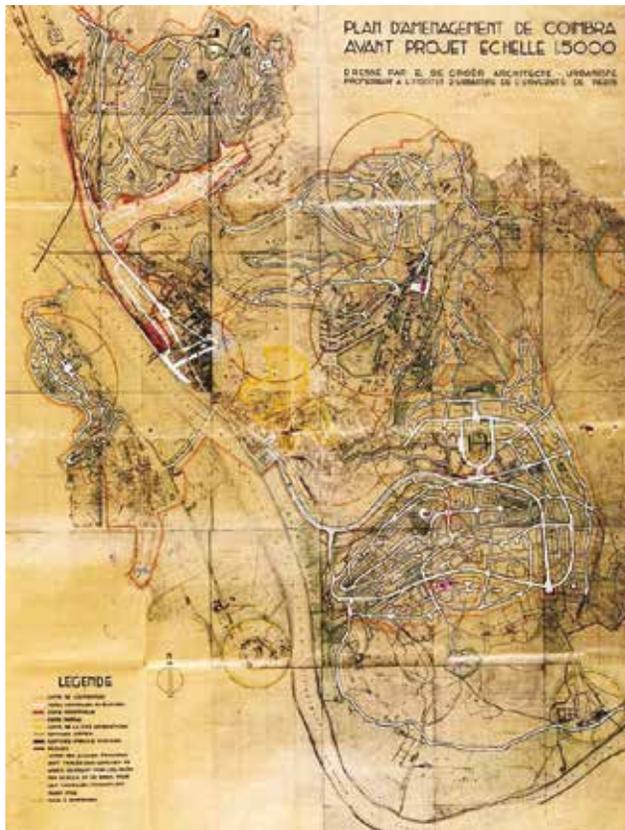


fig. 105. Étienne de Gröer, *Plan d'Amenagement de Coimbra. Avant Projet*, 1940
(Coleção Professor Santiago Faria)

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 autocarros.

A partir desta nova zona de entrada na cidade, o plano criava uma ampla via, denominada Avenida 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” (Gröer, 1948: 39).

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 cidades, criando a figura híbrida dos anteplos de urbanização, através do Decreto n.º 35031 de 1946 (DG n.º 250/1946 - I Série, 4 de outubro).

O plano de Coimbra, apesar dos protestos 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, em grande medida decorrentes de décadas de planeamento empírico.

9. PARA LÁ DA INTERVENÇÃO MUNICIPAL. INSTITUIÇÕES E PRIVADOS NA CONFORMAÇÃO DA CIDADE

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 pela inexistência de documentos que permitam fazer a análise da sua atuação, nem mesmo 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 duração e atuação muito limitadas³¹³.

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 tivesse havido 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 liberais, reconquistou a sua influência advogando uma nova doutrina social de proteção das classes operárias e mais desfavorecidas³¹⁴.

Por outro lado, a construção de equipamentos por parte de entidades públicas teve um impacto crucial na organização e no desenvolvimento da cidade. Destacam-se as intervenções da Universidade, que, numa primeira fase, converteu e ocupou um grande número de edifícios dos extintos Colégios, garantindo a sua conservação e a sua importância simbólica, mas, fundamentalmente, o Hospital da Universidade, que corresponde ao equipamento com maior influência no desenho da cidade, além de se ter constituído, desde o período em estudo, num dos seus maiores polos de atração.

Destacam-se ainda outros equipamentos, construídos por iniciativa de outras entidades públicas como a Penitenciária, o Quartel e o Liceu, que, embora de menores dimensões, também marcaram o desenvolvimento urbano, criando fluxos e polos de atratividade que organizam ainda hoje a cidade.

313 Como vimos, antes da compra da Quinta de Santa Cruz, a cidade estava estrangulada entre o rio e a Alta, sem espaço para se expandir. Em julho de 1876, surgiu a primeira tentativa de construção para lá dos antigos limites, sob proposta da Companhia Eletrificadora 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, 1884).

314 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, bem como a proteção da classe operária pelo patronato.

9.1 A Igreja e a construção do primeiro Bairro Operário

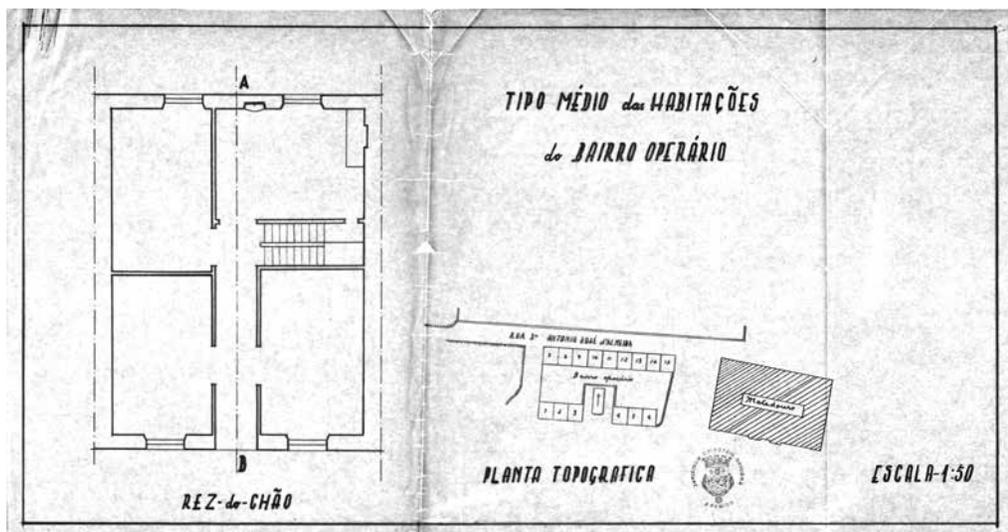


fig. 106. s/a. Tipo médio das habitações do Bairro Operário [1897]
(AHMC/BAIRRO OPERÁRIO DO BISPO-CONDE. 1899)

O problema do alojamento das classes mais carenciadas, maioritariamente residentes na Baixa, onde, como vimos, se verificavam os maiores problemas de salubridade, gerou várias tentativas de reforma urbanística, que, 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, o município reservou alguns dos terrenos adquiridos para a construção de um bairro operário, mas à semelhança de outros projetos também este foi sendo protelado³¹⁵.

Foi pela iniciativa do bispo-conde D. Manuel Corrêa de Bastos Pina³¹⁶ 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” e o seu valor aplicado na construção de um bairro para os operários mais carenciados (Gomes, 1897: 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 legalmente habilitada para a cedência gratuita de terrenos, acordou a cedência da utilização por 19 anos, findos os quais os terrenos e todas as construções reverteriam para o município.

O projeto, apresentado em setembro desse mesmo ano, propunha a construção de um conjunto de 15 casas e uma capela. Os edifícios estavam agrupados em duas bandas, uma de nove 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.

315 Reserva deliberada na sessão de câmara de 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 essa verba foi desviada para a melhoria da Fábrica do Gás recentemente municipalizada (Souza, 1906).

316 D. Manuel Corrêa de Bastos Pina esteve à frente da diocese de Coimbra entre 1873 e 1913. Teve uma ação importante para a melhoria da saúde pública, levando a cabo, em conjunto com alguns médicos, uma campanha contra a orizicultura, que culminou no Decreto de 23 de março de 1882, que proibiu esta cultura. Destacou-se ainda pela criação do Museu da Sé Catedral, hoje incorporado no espólio do Museu Machado de Castro, bem como pela sua ação nas obras de reabilitação da Sé Velha (Gomes, 1897: 105).

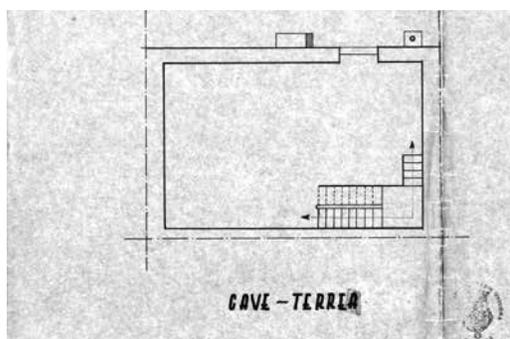


fig. 107. s/a. *Planta cave-térrea*. [1897] (AHMC/BAIRRO OPERÁRIO DO BISPO-CONDE. 1899)

As obras começaram no mês seguinte, e no dia de Natal de 1898 as primeiras casas começaram a ser ocupadas, estando todas habitadas em fevereiro de 1899 (Carvalho, 1963: 168). 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, cinco anos antes do prazo previsto, o bispo-conde entregou o bairro ao município³¹⁷, que, a partir dessa data, assumiu a sua gestão. 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” (AHMC/BAIRRO OPERÁRIO DO BISPO-CONDE. 1899).

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.

Depois deste bairro, seguiram-se outras tentativas de construção de habitação de rendas económicas, quer pela iniciativa de alguns empresários ou sociedades quer pela própria ação do município ou do Estado. A primeira iniciativa do município surgiu em 1919, na sessão de 3 de abril, onde se deliberou estudar um bairro operário para a Conchada, contudo, só em 1941, depois de cedida a Quinta da Misericórdia ao município, é que as obras de construção começaram, mas a falta de verbas inviabilizou a continuação do projeto e só foram construídos dois edifícios, concluídos em 1942. Em 1921, surgiu uma iniciativa da Sociedade de Habitação Salubre Lar Nacional, que construiu cinco casas na Quinta das Sete Fontes (AHMC/VEREAÇÕES, 129, 1920-1922: fl. 61). Entretanto, a Junta de Província da Beira Litoral, com o patrocínio da Câmara Municipal de Coimbra, empreendeu, entre 1937 e 1941, a construção do Bairro Social do Loreto. Anos depois, a partir de 1943, graças ao programa do Estado Novo de construção de quatro mil casas económicas e mil desmontáveis, o município pôde 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.

317 O bispo-conde justificou esta antecipação pelos desgostos que o Governo e o município lhe estavam a provocar, referindo-se especificamente à demolição da antiga residência da Casa do Arco do Paço Episcopal.



fig. 108. s/a. *Bairro Manuel de Bastos Pina* [início do século XX] (CMC-AG-0211)



fig. 109. s/a. *Bairro Manuel de Bastos Pina e Matadouro Municipal*, c. 1950 (CMC-SN-17)



fig. 110 Rua António José de Almeida atualmente.

É visível o novo Jardim de Montes Claros construído nos terrenos do antigo bairro



fig. 111. Jardim de Montes Claros implantado nos terrenos do antigo Bairro Manuel de Bastos Pina

9.2 Hospitais da Universidade de Coimbra



fig. 112. Carlo Grandi, *Imago Collegii*, in *Societate Iesu omnium primi, á Ioanne III Lusitaniae Rege Conimbricae fundati*, 1732 (Biblioteca Nacional Digital e-926-a) Igreja e colégios de Jesus e das Artes

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 importância social dêste empreendimento [...] (Fonseca, 1933: 5).

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 Conceição³¹⁸ para a alçada da Faculdade de Medicina, em 1774, e a sua instalação no ângulo noroeste do antigo Colégio de Jesus, em 1779.

Todavia, o desenvolvimento científico e a evolução da medicina 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 (Mirabeau, 1872; Burguete, Martins e Fiolhais, 2009). 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. Jerónimo³¹⁹. A partir daqui, pela ação de António Augusto da Costa Simões, antigo presidente do município, os edifícios dos antigos colégios 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 o projeto delineado, atualizado paulatinamente, 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, constatava que:

318 O Hospital de Nossa Senhora da Conceição, ou Hospital Real de Coimbra, foi criado por D. Manuel I em 1503, tinha capacidade para 18 doentes (12 homens e 6 mulheres), e estava instalado num dos edifícios que ladeiam a Praça do Comércio.

319 A 24 de julho de 1838, as enfermarias dos homens foram temporariamente transferidas para o extinto Colégio de S. Jerónimo, mas regressaram 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, em 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 por Costa Simões, se concluiu que esta mudança seria demasiado onerosa, sendo preferível a mudança para o extinto Colégio das Artes. Pela portaria de 27 de novembro desse ano e de 22 de agosto do ano seguinte, o governo autorizou a transferência do hospital para o referido colégio e do Hospital da Convalescência para o Colégio de S. Jerónimo. A transferência efetuou-se entre setembro e novembro de 1853. Entretanto, os doentes do Hospital dos Lázaros, instalados no Colégio de S. Jerónimo desde junho de 1851, foram transferidos pela Portaria de 27 de outubro de 1853 para o extinto Colégio dos Militares (Pessoa, 1931: 20; Simões, 1869: 7, 1882: 58- 59).

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 demoraram 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 (Simões, 1866: 74).

Consequentemente, começou a delinear o *Projecto de Reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes*, que publicou três anos depois (1869: 84). Conciliando o plano do Hospital de Roterdão com o do Hospital de Lariboisière, propunha uma arrojada reforma dos edificios dos antigos colégios, com a divisão

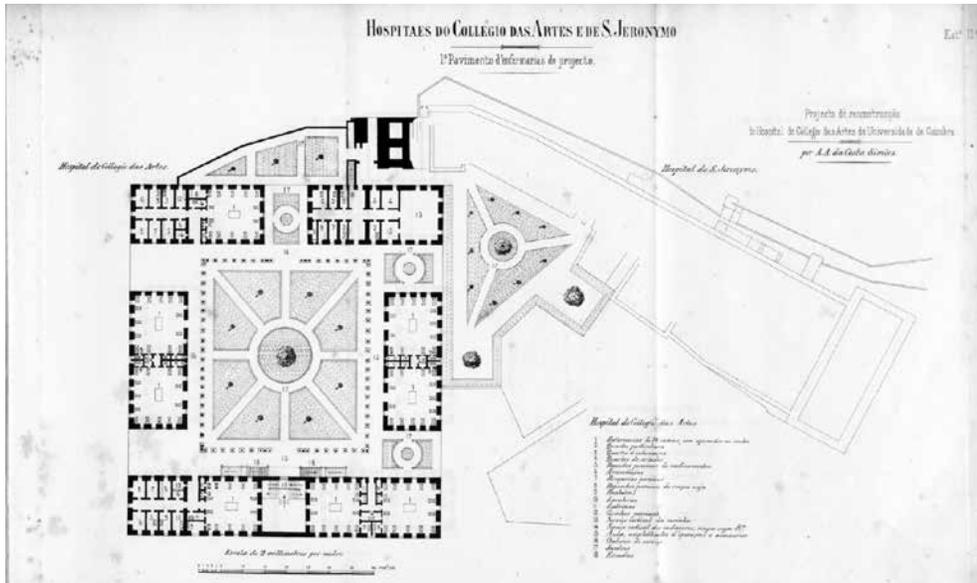


fig. 113. A.A. Costa Simões, *Projecto de reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes da Universidade de Coimbra*, 1.º Pavimento, s/d (Simões, 1869: est. 11)

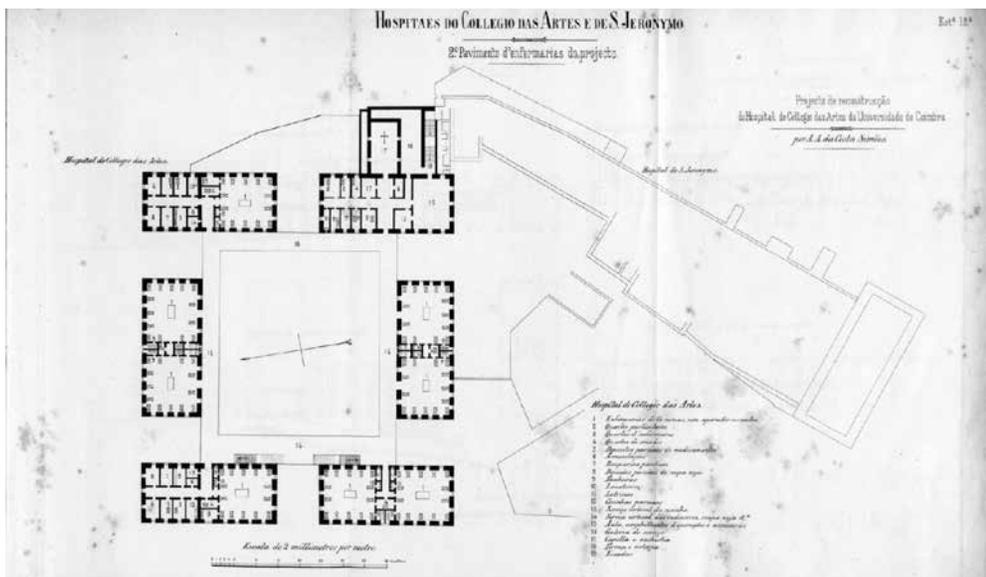


fig. 114. A.A. Costa Simões, *Projecto de reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes da Universidade de Coimbra*, 2.º Pavimento, s/d (Simões, 1869: est. 12)

das alas do antigo colégio em pequenas enfermarias isoladas³²⁰ ligadas por varandas, garantindo assim a ventilação e a iluminação em todos os lados. Cada piso era afeto a um sexo e cada enfermaria dotada de casa de banho e da vigilância de um criado. Além das enfermarias, criava dez a 12 quartos privados.

O novo hospital teria capacidade para cerca de 300 doentes e previa a separação de percursos entre doentes, médicos, alunos e visitas, além de preconizar uma série de sistemas de infraestruturas como a recolha do lixo, da roupa e da loiça suja, bem como a distribuição de roupa lavada, comida e medicamentos. O projeto previa que a obra fosse realizada por fases, permitindo o funcionamento do hospital durante as obras. Propunha ainda que, embora este fosse da responsabilidade da Faculdade de Medicina, as obras fossem pagas em partes iguais pela Misericórdia, pela Câmara Municipal de Coimbra e pelo 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 (Simões, 1869: 16).

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 esgoto³²¹, uma vez que era ainda utilizado o precário sistema de recolha de esgotos dos antigos colégios que se encontrava num estado lastimável (Simões, 1895: 10). Seguiu-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 executadas neste edifício prenderam-se com reparações urgentes nos telhados e pavimentos, bem como com 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 (Simões, 1890: 485). Propunha um complexo hospitalar composto pelos colégios das Artes e de S. Jerónimo, pelo Colégio dos Militares, onde estava instalado o Hospital dos Lázarus, pelo antigo edifício do Castelo e também pela área das antigas cercas dos colégios, consideradas zonas verdes e de lazer fundamentais para “as boas condições d’um hospital em campo desafrontado” (Simões, 1890: 82-93, 111).

Além das propostas inovadoras para cada um destes edifícios, amplamente estudadas (Simões, 1869, 1882, 1890, 1898; Lobo, 1999; Providência, 2000), salientamos a importância para o planeamento da cidade da criação de um *campus* hospitalar, a *Higienópolis* – como lhe chamou Paulo Providência (2000: 143). Este conjunto de edifícios permitia implantar todas as valências de um hospital universitário, inter-relacionando os espaços hospitalares com os de ensino, e foi meticulosamente estudado e

320 Para isto era necessário o corte dos quatro lados, criando oito blocos de enfermarias independentes, cada uma com capacidade para 14 camas, em cada piso.

321 A nova canalização atravessava a cerca do colégio até à Estrada de Entre-Muros, onde deveria ligar à canalização geral da cidade; refira-se que em 1873 ainda não existia a nova rede de saneamento, cujo primeiro estudo foi apresentado em 1880. Costa Simões reconhecia a importância dos sistemas de esgotos para as cidades, o que o levou a estudar e publicar sobre o assunto, divulgando os principais sistemas de esgoto em uso na Europa bem como os estudos portugueses, dos quais destacava um relatório elaborado pelo engenheiro José Emilio de Sant’Anna da Cunha-Castel Branco, incumbido, em 1877, de visitar e estudar as canalizações nas principais cidades da Europa (Castel-Branco, 1880; Simões, 1889: 1890).

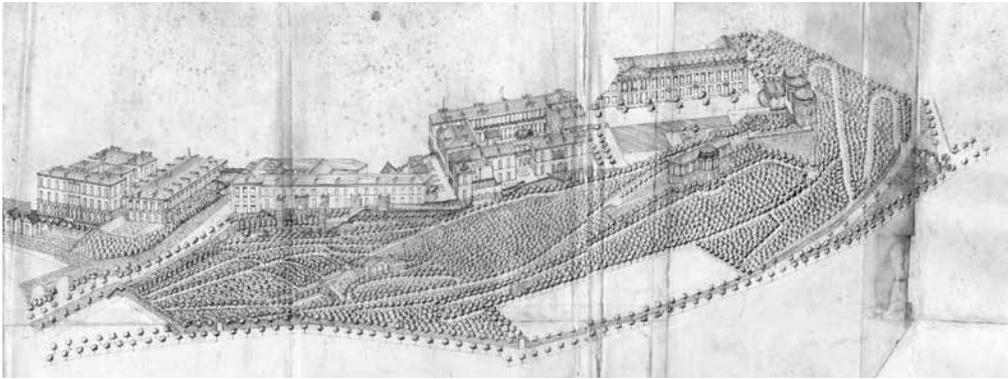


fig. 115. A. A. Costa Simões, [*Axonometria dos Hospitais da Universidade de Coimbra*], 1884 (Biblioteca Geral Digital/Ms. 3378: est. VIII)

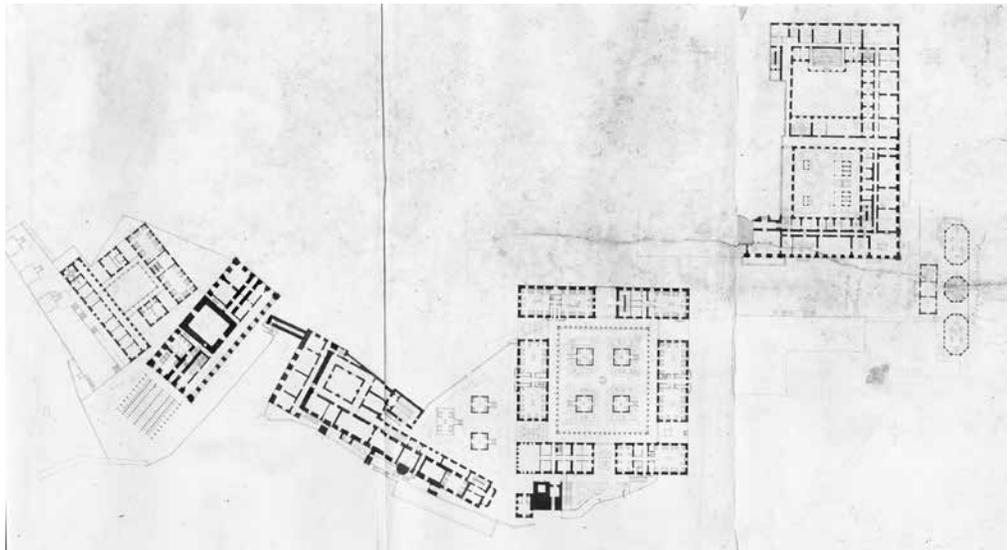


fig. 116. A. A. Costa Simões, [*Projeto de reconstrução do conjunto dos edifícios que compunham os Hospitais da Universidade, 1.º piso*], 1884 (Biblioteca Geral Digital/Ms. 3378: est. II)

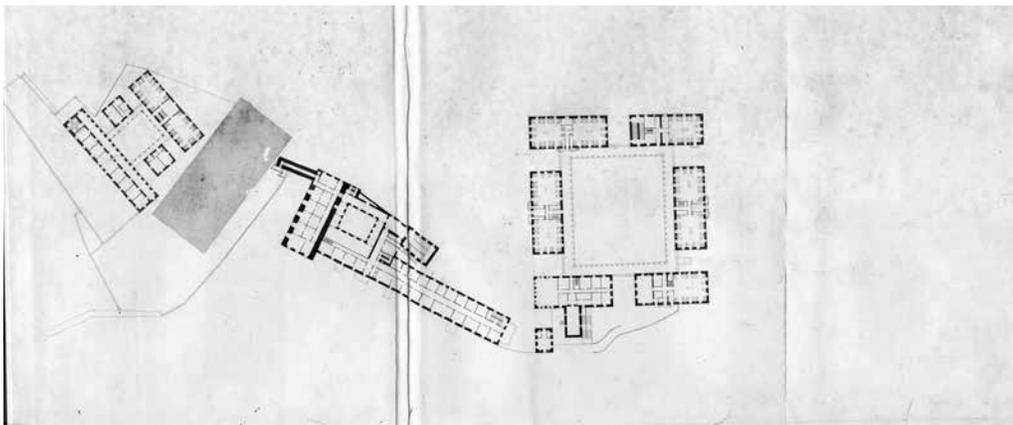


fig. 117. A. A. Costa Simões, [*Projeto de reconstrução do conjunto dos edifícios que compunham os Hospitais da Universidade, 2.º piso*], 1884 (Biblioteca Geral Digital/Ms. 3378: est. III)

pormenorizado por Costa Simões, coadjuvado ao nível do desenho por técnicos da Direção de Obras Públicas do Mondego³²².

O complexo, pensado como uma *máquina de curar*³²³, profundamente estruturado, desde a admissão dos doentes às enfermarias e à convalescença, e adotando os mais modernos preceitos higienistas, pretendia recolocar a Faculdade de Medicina de 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 Porto³²⁴.

Apesar da relevância da obra, o Estado pouco se interessou pelo seu desenvolvimento e as obras decorreram de forma morosa e sempre parcelar³²⁵. Em 1886, depois de uma acesa polémica com o município, Costa Simões apresentou a sua demissão e foi substituído pelo professor Joaquim Bernardo Serra Mirabeau, que, embora tenha continuado algumas das obras do seu antecessor, não deu seguimento ao plano geral³²⁶.

Mesmo afastado da direção dos hospitais, Costa Simões 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

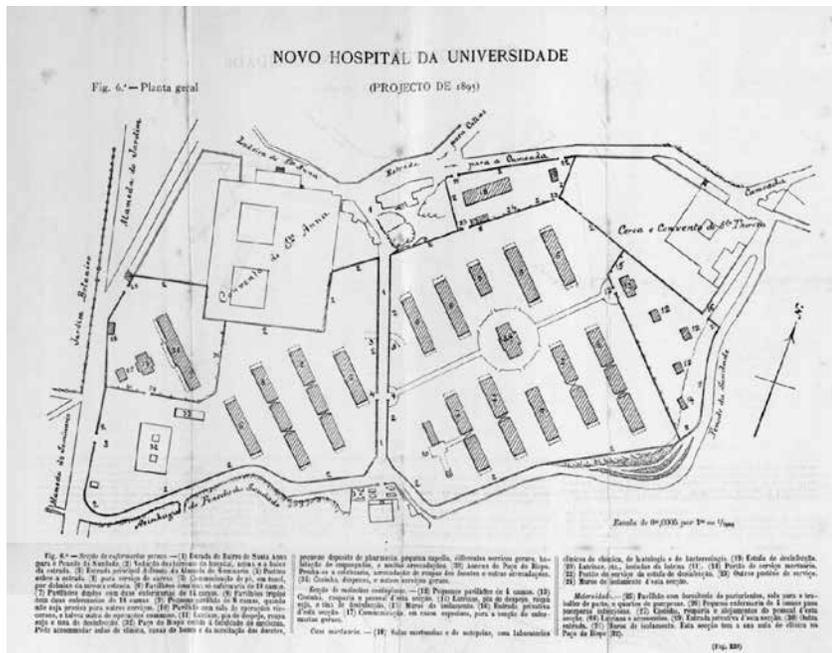


fig. 118. A. A. Costa Simões, *Novo Hospital da Universidade*, 1895

- 322 O engenheiro Sebastião Soriano, da Direção de Obras Públicas do Mondego, desenhou a maioria dos estudos e planos de Costa Simões.
- 323 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 (Choay, 2007: 243; Providência, 2000: 73).
- 324 O Decreto de 29 de dezembro de 1836 amplia as Escolas de Cirurgia de Lisboa e Porto que passam a denominar-se Escolas Médico-Cirúrgicas e tornam-se concorrentes da Faculdade de Medicina (COLP, 1837: 9).
- 325 Anualmente o Governo atribuía uma dotação de 2:000\$000 réis, valor que era insuficiente para as obras necessárias. Costa Simões conseguiu aumentar este valor com subscrições de emigrantes no Brasil, no entanto, um pequeno incidente decorrido com o ministro do Reino, que recusou conceder duas comendas a dois capitalistas do Rio de Janeiro, acabou por levar ao cancelamento das subscrições angariadas (*O Conimbricense*, 26 de fevereiro, 1887: 2).
- 326 Chegou mesmo a fazer algumas alterações contra o projeto proposto, 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 (Simões, 1890: 18).

lá da colina universitária, propondo a construção de um conjunto de enfermarias nos terrenos do extinto Convento de Sant' Ana, desde a Estrada de Santana até ao Penedo da Saudade (Simões, 1898: 228).

Esta solução, com implicações na expansão da cidade, foi, como referimos, secundada pelo município, que disponibilizou o terreno, junto ao extinto Convento de Sant'Anna. 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 hospital³²⁷, o complexo da Alta foi completamente remodelado, por Manuel da Costa Alemão³²⁸, apagando os resquícios do velho edifício colegial. Todavia, as obras não seguiram nenhum plano geral, originando amplas críticas pelo resultado, "desengraçado por fora, irregular e mal repartido por dentro" (Mirabeau, 1872: 216).

Com a implantação da República, passou a denominar-se hospital escolar e foi necessário fazer algumas alterações, como a ampliação de um piso para as consultas externas no Hospital de S. Jerónimo (Fonseca, 1933: 30-33), a instalação da primeira central elétrica para o serviço de raio X e eletricidade médica, uma nova cozinha e uma nova lavandaria implantada na antiga cerca dos Jesuitas (Fonseca, 1933: 59).

O aumento do número de utentes e as novas exigências determinaram mais obras de remodelação e ampliação. Assim, no Hospital do Colégio das Artes introduziu-se uma cobertura na galeria do pátio, criaram-se instalações sanitárias e adaptaram-se as salas de operações ao ensino. O Hospital de S. Lázaro foi completamente remodelado e convertido no Novo Hospital do Castelo. Adossado ao Hospital de S. Jerónimo, foi construído um novo corpo de consultas externas e foi criada uma nova portaria no lado nascente (*Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, 1934: 44). Foi, ainda, instalada uma nova caldeira à cota baixa, onde se situava o Posto de Desinfecção da Câmara Municipal e junto à nova Rua da Cerca dos Jesuítas, denominada Abílio Roque, hoje Padre António Vieira (Mendes, 1990: 211-222).

Paulatinamente, perante o aumento do número de doentes, mas fundamentalmente devido à evolução e à especialização da medicina, começou a ganhar mais sentido a expansão para fora da Alta. Com efeito, desde 1921 que se tinha iniciado a construção do Manicómio de Sena em Celas³²⁹.



fig. 119. s/a [Vista da encosta com Ninho dos Pequenininos em primeiro plano e ao fundo o Hospital da Universidade]. c. 1930 (Associação dos antigos estudantes de Coimbra: 20) São visíveis a substituição e alteamento do telhado do Hospital de S. Jerónimo e à direita o início da construção do edifício da lavandaria

327 Em outubro de 1900, foi nomeada uma comissão para estudar a implantação do novo hospital, que, em junho de 1903, propôs a localização entre a Estrada de Celas e a Cumeada. O município voltou a oferecer-se para coadjuvar com a compra do novo terreno até ao valor equivalente ao custo dos terrenos do Penedo da Saudade (Silva, 1904: 9).

328 Manuel Costa Alemão (1833-1922) era médico e foi administrador dos hospitais de 1902 a 1910. Foi presidente da Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1890 e dezembro de 1892 e nessa altura foi responsável também pela compra do terreno junto ao Convento de Sant' Anna (Rodrigues, vol II: 191-192).

329 O Decreto de 11 de maio de 1911 mandava construir um manicómio dependente da Faculdade de Medicina para tratamento dos alienados e para a prática do ensino da psiquiatria. O projeto composto por 26 pavilhões, da autoria do engenheiro Luiz Melo Correia e do arquiteto Leonel Gaio, foi publicado na *Gazeta de Coimbra* entre 8 de setembro e 20 de outubro de 1917.

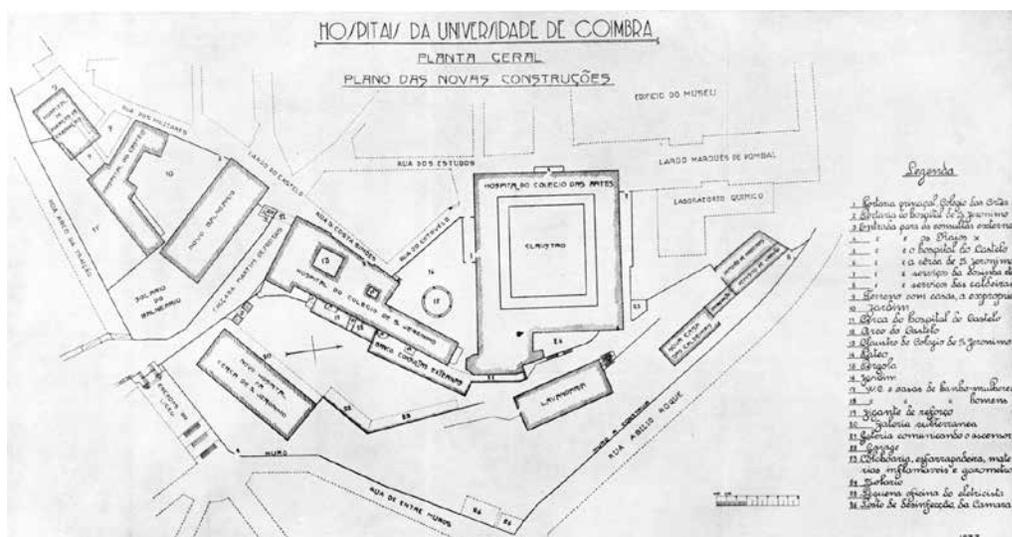


fig. 120. Comissão Administrativa das Obras dos Hospitais da Universidade, *Planta Geral. Plano das novas Construções*, 1933 (*Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, vol. III, 1934: 75)

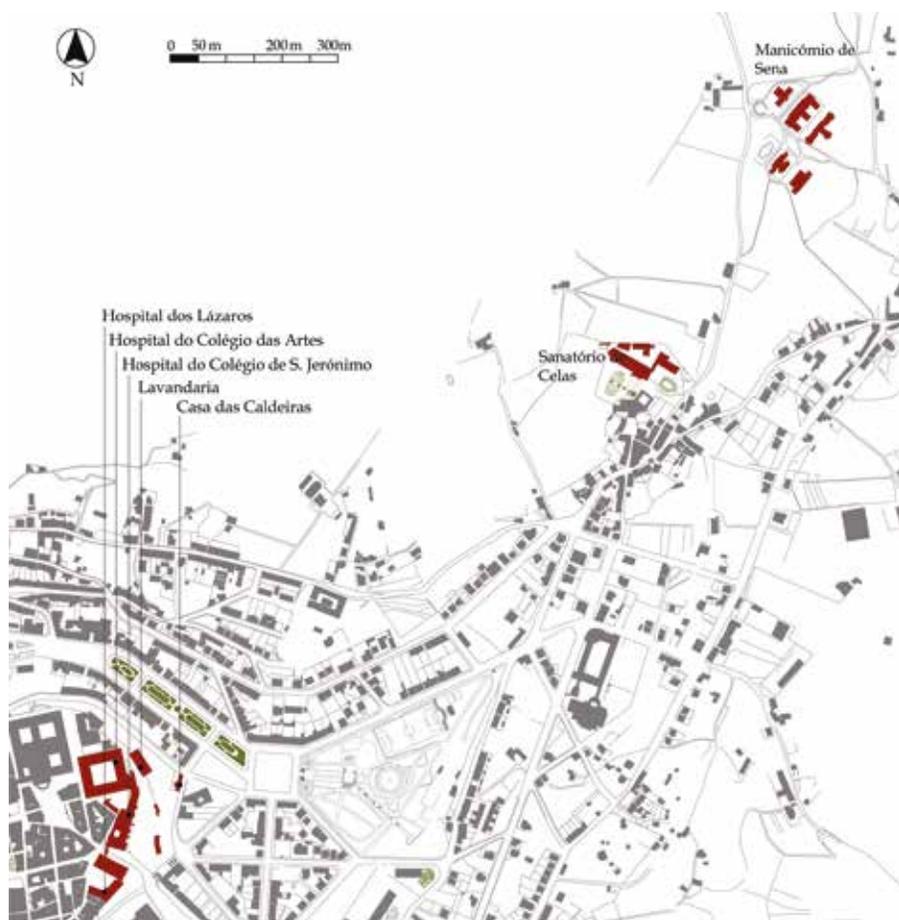


fig. 121. Planta de reconstrução dos Hospitais da Universidade e as dependências do Manicómio de Sena e do Sanatório de Celas

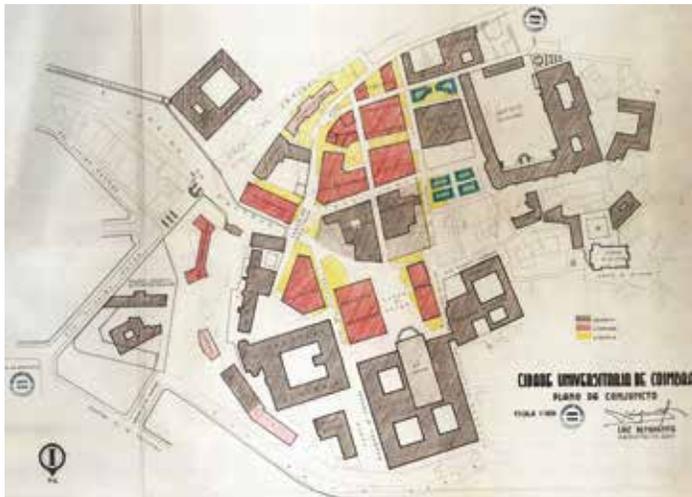


fig. 122. Luís Benavente. *Plano de conjunto. Cidade Universitária de Coimbra, 1939*
(PT/TT/AOS/D-D/1/5/12- Imagem cedida pelo ANTT)

Acresce que, pela ação do médico Bissaya Barreto, presidente da Junta do distrito e responsável pela luta antituberculosa, foram criados dois sanatórios na periferia da cidade. Um, masculino, com capacidade para 300 doentes, adaptando os edifícios do Instituto dos Órfãos da Guerra, que a Colónia Portuguesa do Brasil estava a construir na Quinta do Vale, em São Martinho do Bispo³³⁰. Outro, para mulheres e crianças, com capacidade para cem camas, adaptando o antigo Asilo Distrital dos Cegos e Aleijados, instalado no extinto Mosteiro de Celas. Estes dois edifícios entraram em funcionamento a 1 de junho de 1932 e a 6 de julho de 1935, respetivamente.

Pouco depois iniciou-se o estudo do plano das obras da Cidade Universitária, que, após várias hesitações, conduziu à demolição do Hospital do Castelo para a construção da nova Faculdade de Matemática obrigando à adaptação de quatro dos pavilhões do Manicómio de Sena para receber os serviços localizados no edifício demolido (Decreto n.º 37201 de 3 dezembro, DR n.º 281/1948 - I Série).

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 Pediátrico.

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 afeta ao ensino universitário.

330 A Assistência da Colónia Portuguesa do Brasil aos Órfãos da Guerra cedeu o edifício para a instalação do hospital-sanatório masculino, aprovado pelo Decreto n.º 19310, de 5 de fevereiro de 1931 (DG n.º 30/1931 - I Série), foi inaugurado em 1935.

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 existiam no país. Em termos urbanos, esta reforma determinava a criação de um liceu em cada capital de distrito e dois em Lisboa. O Decreto de 17 de novembro de 1836 pretendia difundir 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” (COLP, 1837: 136), e para isto as cadeiras eram compostas por uma componente teórica e uma prática, sendo dado especial destaque às ciências naturais e às matemáticas. Para este ensino prático, os estabelecimentos teriam de ser dotados de biblioteca, jardim botânico e vários laboratórios.

O mesmo decreto no artigo 43.º, definia que em Coimbra “O Lyceu de Coimbra substituirá o Collegio das Artes, e formará uma Secção da Universidade” (COLP, 1837: 137). Esta opção não acarretou qualquer alteração urbana, mantendo o novo equipamento no Colégio das Artes. Implicou apenas a criação de uma biblioteca e de uma sala de estudo, num novo piso intermédio sobreposto à Capela e à Sala dos Atos. Para o ensino prático, o Liceu passou a utilizar alguns dos espaços afetos à Universidade como o Laboratório Chimico, o Jardim Botânico e o Gabinete de Fisica.

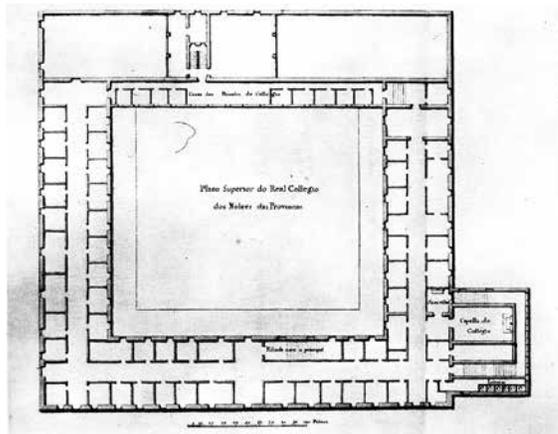


fig. 123. Guilherme Eldsen, *Collegio dos Nobres das Provincias. Plano inferior*, 1773
(*Riscos das Obras da Universidade de Coimbra*, 1983: 40)

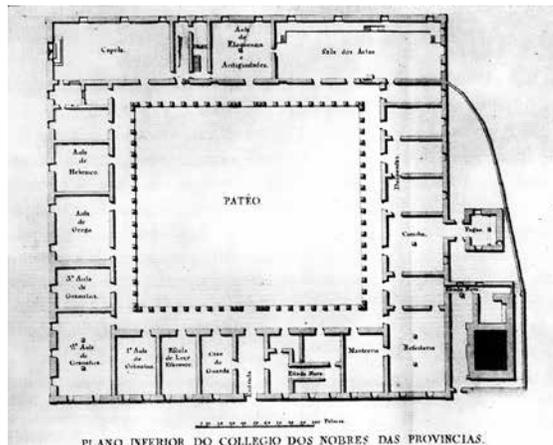


fig. 124. Guilherme Eldsen, *Collegio dos Nobres das Provincias. Plano superior*, 1773
(*Riscos das Obras da Universidade de Coimbra*, 1983: 41)



fig. 125. *s/a*. Arcos do liceu [início do século XX] (CMC/AG-0472) São visíveis o último arco do Aqueduto e a fronteira da Igreja do Colégio de São Bento, que servia de ginásio

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.

Este antigo colégio, desde 1854 que albergava o Colégio Particular de Humanidades de Manuel Xavier Pinto Homem³³¹ 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.

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 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 (*Gazeta de Coimbra*, 11 de março, 1919: 2).

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 Cumeada³³². 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.

Apesar da criação do novo liceu, o velho Liceu José Falcão continuou instalado no Colégio de São Bento, até que, em 1938, o Decreto de Lei n.º 28604 de 21 abril (DG n.º 112/1939 - I Série) definiu o novo plano nacional de construção de estabelecimentos de ensino e determinou a junção dos dois liceus no novo edifício, prevendo a ampliação com mais um piso, para albergar as 23 turmas do Liceu José Falcão, e mudou a denominação para Liceu Normal de D. João III.

É 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 demasiado próxima da rua, em boa verdade, este edifício monumental marcou e fomentou o desenvolvimento deste bairro ainda em construção³³³.

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

331 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 (Abreu, 1856: 133-135).

332 A Câmara Municipal de Coimbra tomou conhecimento na sessão de 16 de maio de 1930 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 (AHMC/VEREAÇÕES. 150, 1929-1930: fl. 125).

333 A edilidade, que contestava o alinhamento dado ao liceu junto ao limite da rua e reclamava, uma vez mais, contra a falta de autonomia para deliberar sobre a construção dos edifícios da tutela da administração central. 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 dos dias 29 de outubro de 1931 e 12 de janeiro de 1933 (AHMC/VEREAÇÕES. 139, 1931-1932, fl. 67v; AHMC/VEREAÇÕES. 140, 1932-1933: fls. 83-83v).



fig. 126. s/a. *Liceu D. João III*, c. 1940 (Heitor, 2010: 169). Visível o novo Bairro da Cumeada em construção

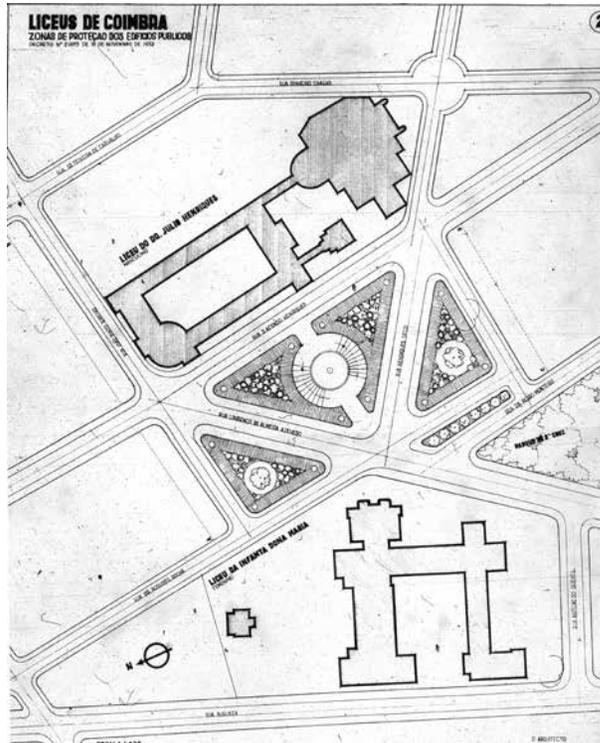


fig. 127. Carlos Ramos, *Liceus de Coimbra. Zonas de Proteção dos edifícios Públicos* [1932] (AHMOP, D75B). Em cima o Liceu Normal D. João III e em baixo o Liceu da Infanta D. Maria

ver este melhoramento realizado, cedeu a faixa de terreno necessária. No entanto, apesar de lançado o concurso em 1931 e de ter sido 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.

Enquanto isto, em 1937, o Liceu Feminino, que funcionava, desde fevereiro de 1919, num edifício da Avenida Sá da Bandeira, foi transferido para o antigo Colégio de S. Bento, desocupado com a transferência do Liceu Nacional José Falcão para o novo Liceu Normal de D. João III. As novas instalações para o liceu feminino só começaram a ser construídas em 1945 no Calhabé, numa das zonas de expansão propostas pelo plano delineado por Étienne de Gröer. 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.

9.4 Penitenciária de Coimbra

Pouco depois de instalada a cadeia de Coimbra no extinto Mosteiro de Santa Cruz, iniciou-se a reforma do sistema penal português, que culminou na abolição das penas de morte e 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, em que as cadeias não eram apenas equipamentos de punição, mas fundamentalmente de correção e formação dos presos. Neste sentido, tornou-se necessária a definição de uma nova tipologia arquitetónica capaz de responder às exigências do novo sistema. Surgiram vários estudos sobre a situação na Europa e sobre a imperatividade da reforma da situação nacional (Azevedo, 1858, 1859; Calisto, 1860). Nas palavras de António Aires de Gouveia³³⁴:

O cárcere não é uma enxovia mefítica, é um hospital racionalmente construído: o denunciado não arrastará ali pesados grilhões, não ouvirá blasfémias 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 dos seus espirito e corpo, suavizando continuamente pela voz moralizadora da religião sairá, logo que a sua reforma se manifeste plena (Gouveia, 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” (COLP, 1868: 268). De acordo com os princípios do sistema filadelfiano³³⁵ emanados na lei, o isolamento fomentava um exercício de “auto-reflexão e autocritica que seria enquadrado e auxiliado pelas benéficas influências da educação, da aquisição de arreigados valores morais e pelo trabalho” (Vaz, 2000: 4).

Com efeito, o novo sistema correccional 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.

334 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 foi bispo de Betsaida, e entre 1905-1816 foi arcebispo da Calcedónia. Depois de um estudo aturado pela Europa, escreveu *Resenha das principais cadeias da Europa*, e pouco depois, a sua tese de doutoramento, *A Reforma das Cadeias em Portugal*, obras publicadas pela Imprensa da Universidade em 1860.

335 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. O outro, materializado na prisão de Filadélfia, onde o isolamento era permanente.

Neste contexto, para além da construção das cadeias penitenciárias por parte do Governo, também os distritos se vêm obrigados à reforma total das cadeias distritais, sobrelotadas, insalubres e liminarmente incapazes de dar cumprimento aos princípios defendidos (COLP, 1868: 271-272).

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, na sessão de câmara de 4 de outubro de 1873, o presidente Lourenço de Almeida Azevedo, apontou a o antigo Colégio de Nossa Senhora da Conceição de Tomar como o melhor espaço para instalar a nova cadeia distrital (AHMC/VEREAÇÕES 92, 1873-1875: fls. 12-12v).

A expropriação foi autorizada pelo Decreto de 20 de abril de 1875 (COLP, 1876: 121) e, nesse mesmo ano, a Junta Geral do distrito, responsável pela obra, iniciou a demolição do que restava do antigo colégio. No ano seguinte, depois de contraído um empréstimo no valor de 15 000\$000 réis (AUC/Livros Notarias D-V/E14/T4), iniciou-se 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 Ferraz³³⁶.

O edifício seguia o modelo panóptico radial, utilizado na Penitenciária Central de Lisboa³³⁷, mas com uma escala menor e planta em cruz latina, composta por quatro alas conjugadas com outras quatro

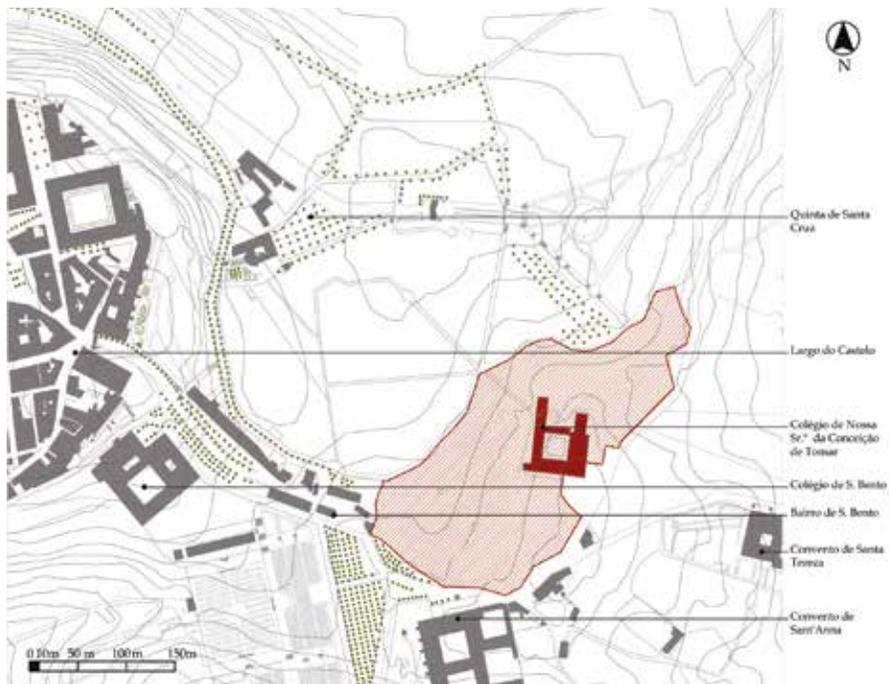


fig. 128. Planta de reconstituição do Colégio de Nossa Senhora da Conceição de Tomar

336 Ricardo Ferraz foi o engenheiro responsável pelo projeto da Penitenciária Central de Lisboa e o responsável ainda, em 1875, pelo "Projeto de Penitenciárias Distritais".

337 Inspirados no panóptico de Bentham, surgiram inúmeros exemplos de penitenciárias radiais. O modelo mais difundido foi projetado pelo arquiteto inglês John Havilland, para a Eastern State Penitentiary, na Pensilvânia, inaugurada em 1829. Este modelo foi muito aplicado na Europa: Penitenciária de Pentonville, em Londres (1842); Penitenciária de Santé, em Paris (1860); Penitenciária de Pitzén, na Checoslováquia (1878); Cárcel Modelo, em Barcelona (1890); Penitenciária de Saint Gilles, em Bruxelas (1885); Penitenciária de Louvain, na Bélgica (1860); além da Penitenciária Central de Lisboa (Johnston, 2000). Este último edifício, iniciado em 1876, foi projetado pelo engenheiro Ricardo Júlio Ferraz depois de mais de 50 anos de estudos e viagens pela Europa para conhecer o melhor sistema e modelo arquitetónico (Adriano, 2010; Trigueiros, 2000).



fig. 129. João Teophilo Goes, *Planta geral da penitenciária de Coimbra com os terrenos anexos do edificio e as ruas que o circundam*, de 8 de agosto de 1898 (PT/TT/MOPCI/DEPFM-01-02-02.7/70. Imagem cedida pelo ANTT)

menores irradiando a partir do centro octogonal onde se localizava a capela, sobre esta, uma imponente cúpula com 39 metros de altura. O complexo era ainda composto por um edificio que concentrava as funções administrativas e a residência do diretor, e que marcava a entrada, além de um outro corpo onde se localizavam a cozinha e a lavandaria. O conjunto era limitado por um alto muro ameado com guaritas nos quatro cantos, enfatizando a vigilância e o controlo do próprio modelo panótico.

Este projeto revelou-se demasiado arrojado para a capacidade financeira do distrito³³⁸ e em 1887 a Junta Geral do distrito recorreu aos ministérios da Guerra e da Justiça, propondo a venda do edificio inacabado. A Lei de 24 de maio do ano seguinte veio permitir a compra de “dois edificios construídos para prisão de criminosos”, concretamente o edificio de Coimbra e o de Santarém³³⁹, elevando assim para cinco o número de cadeias gerais penitenciárias no país (COLP, 1889: 168).

No ano seguinte, o edificio foi adquirido 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, Comércio e Indústria. O edificio estava praticamente construído, faltando a introdução das infraestruturas, da rede de distribuição de água e a pormenorização das cozinhas e da lavandaria, e apresentava já alguns problemas técnicos ao nível da cúpula, que teve de ser reformada (PT/TT/MOPCI/DEPFM-01-02-02.7/70).

Em 1901, o edificio entrou em funcionamento e Coimbra passava assim a albergar um equipamento fundamental a nível nacional. 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 correcional³⁴⁰.

338 Além do empréstimo de 1875, a Junta Geral recorreu a mais cinco empréstimos, e desde o início da obra até fevereiro de 1887 tinham sido gastos 205:522\$590 réis (*Relatório da Comissão Executiva da Junta Geral de Distrito*, 1887).

339 O edificio 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 edificio de Coimbra, embora a planta assente na cruz grega.

340 De acordo com o preâmbulo do Decreto n.º 6627, de 21 de maio de 1920, que aprova o regulamento do trabalho



fig. 130. s/a. *Penitenciária*, 1915 (CMC/BMC-B404). Em primeiro plano o Bairro de Santa Cruz



fig. 131. s/a. *Penitenciária*, s/d (CMC/PB-00513). Edifício administrativo



fig. 132. Portão lateral, atualmente

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 salubre foi contestada e este estabelecimento foi instalado no espaço antes destinado às oficinas, realocadas num novo edifício em construção no extremo nordeste.

O complexo penitenciário, imponente e monumental, que marca até hoje a encosta, 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, a Cadeia Geral Penitenciária, panótica, funcionalista e higienista, materializa ainda os ideais liberais de reforma social e de progresso.

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 higiênico. 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, DR n.º 106/1920 - I Série).

9.5 Quartel de Santana

A cedência do Convento de Sant'Anna ao Ministério da Guerra em 1885 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, que tinha sido aforada à Mitra; consequentemente, o primeiro projeto de adaptação, datado de 1892, limitava-se a pequenas intervenções interiores (Ferreira e Caldeira, 2006: 92-93).

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 as obras foram interrompidas, com o Ministério da Guerra a reclamar junto do Governo parte dos terrenos da cerca e a totalidade do edifício, incluindo assim a igreja.

Em julho seguinte, a igreja e a cerca foram também cedidas. Contudo, o quartel necessitava de mais terreno e, neste sentido, propôs ao município³⁴¹ uma permuta dos terrenos a nascente, entre o limite do quartel e a nova rua aberta pelo município entre a Estrada da Cumeada e o Penedo. Depois de alguns estudos de loteamento dos terrenos por parte do chefe da Repartição de Obras Municipais, António Heitor, o processo culminou em 1908 com a permuta de 5728 m² de terreno, que permitiam

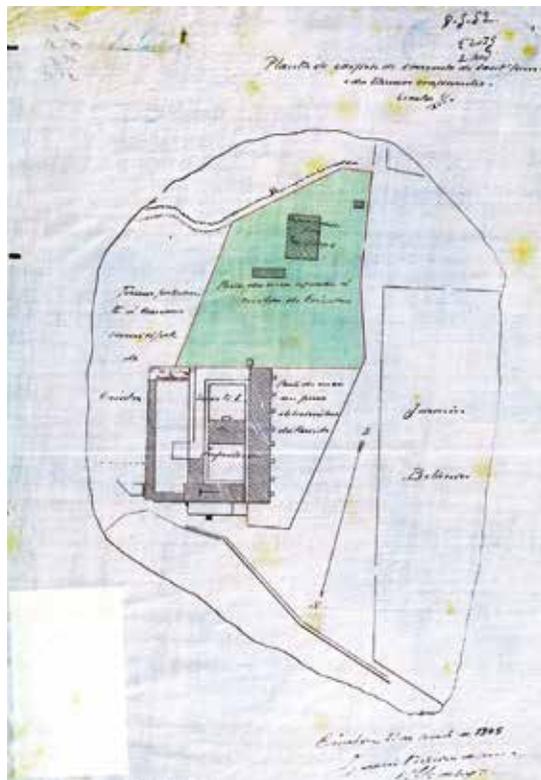


fig. 133. Ignacio Teixeira de Menezes, *Planta do edifício do convento de Sant'Anna e dos terrenos confinantes*, 21 de março de 1905 (Ferreira & Caldeira, 2006: 108)

341 Relembramos que o município em 1890 tinha adquirido os terrenos entre o Convento de Sant'Anna e o Convento de Santa Tereza para facilitar a execução do novo hospital e tinha aberto uma nova rua de ligação do Largo de Sant'Anna com o Penedo da Saudade.



fig. 134. António Heitor, *Projecto de troca de terreno que o Ministério da Guerra propõe à Câmara Municipal de Coimbra, para melhoramento do quartel*, 1908 (AHMC/REPARTIÇÃO OBRAS MUNICIPAIS/8/3/12)

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.

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.

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 (Ferreira e Caldeira, 2006: 107).



fig. 135. Quartel de Santana atualmente

9.6 A nova estação de caminho de ferro



fig. 136. s/a, Avenida Emídio Navarro, 1901 (CMC/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

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 anos³⁴², ultrapassa o âmbito deste estudo e já foi sumariamente apontado (*Revista das Obras Públicas e Minas* [ROPM], 1873: 47-53; Pereira, 2011: 273-295, 2012: 259-271); 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, e 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 1876³⁴³, à criação de um ramal entre a estação do Padrão e o centro da cidade. Depois de muito protelado³⁴⁴, o referido ramal foi construído, mas, reequacionando 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 permitiria o prolongamento da linha anos depois, se necessário.

O caráter provisório foi-se mantendo e rapidamente as dimensões da estação se tornaram insuficientes para o afluxo de passageiros e de mercadorias, obrigando à construção de um conjunto de edifícios anexos em madeira – o que conduziu, a uma incessante campanha da Associação Comercial, que, desde

342 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; por último, a linha para Arganil, que acabou por ficar por Serpins. A discussão destes traçados originou muitos artigos e críticas do jornal *O Conimbricense*, em 1856, 1859, 1877, 1880, 1885 e 1907. Veja-se *O Conimbricense*, 11 de março, 25 de novembro e 6 de dezembro de 1856; 9 de abril de 1859; 10 e 13 de abril de 1880.

343 A Lei de 26 de janeiro de 1876 definia: a Linha da Beira “parta da estação de Coimbra, ou das suas proximidades, na linha do Norte, siga por Santa Comba Dão...” (COLP, 1877: 13).

344 O ramal devia ser construído pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e, além de servir de compensação à cidade, pretendia manter uma ligação ao rio Mondego, mantendo, assim o fluxo tradicional de escoamento dos produtos da Beira. No entanto, a Companhia preferiu solicitar o prolongamento da linha até ao Porto da Figueira de Foz e perdeu o interesse no ramal a Coimbra (adjudicada pela Lei de 31 de março de 1880). A construção do ramal de Alfarelos à Figueira da Foz, pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, praticamente paralelo ao prolongamento da Linha da Beira Alta até à Figueira da Foz, levou a um diferendo entre as duas companhias, e a Companhia Real ficou responsável pela construção do ramal a Coimbra, que só foi concluído em outubro de 1885.

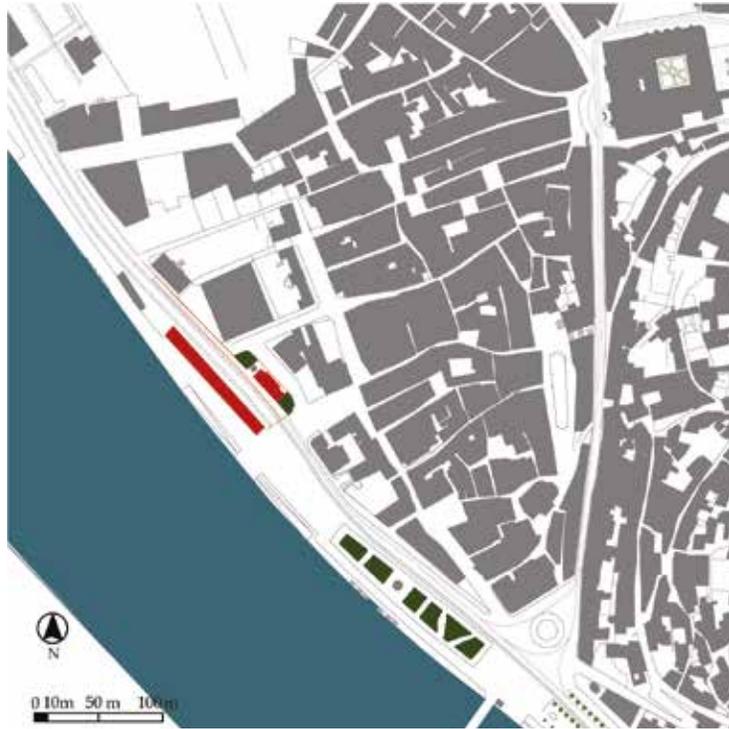


fig. 137. Desenho de reconstituição da implantação da antiga estação

1899, requeria a construção de um novo edifício. No entanto, e 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 (Silva, 1900: 110-111).

Por outro lado, anos antes, em novembro de 1888, tinha sido concessionada à empresa Fonseca, Santos & Viana uma linha entre Coimbra e a Covilhã, que acarretaria alterações na estação da cidade (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1 de fevereiro, 1958: 64). Porém, as dificuldades financeiras da companhia retardavam o início dos trabalhos e adiavam a necessidade de alargamento da estação. Só depois de a Companhia Real de Caminhos de Ferro Portugueses, no início do século XX, ter assumido a construção da nova linha, foi possível dar andamento aos trabalhos e ao mesmo tempo encetar os estudos para nova estação nas Ameias, aprovada a 13 de agosto de 1903 pelo Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (*Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 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, e, 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 companhia iniciou a compra dos terrenos necessários.

A Companhia Portuguesa entendeu porém que a Cidade de Coimbra, quer pela categoria de 3.ª 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 (CMC, 1929: 16).



fig. 138. Planta de implantação da nova estação inaugurada a 15 de março de 1931

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 de Coimbra 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” (CMC, 1929: 16).

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 ramal³⁴⁵ ao mesmo tempo que enaltecia a vontade de “substituir [...] a antiga Estação, acanhada, mal localizada, de aspecto sórdido e mesquinho de pequena Estação sertaneja” (CMC, 1929: 10) e propôs, no seu ofício, 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” (CMC, 1929: 18).

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

345 Segundo este engenheiro, o traçado ideal ligaria em túnel a Casa do Sal e o começo da Avenida Sá da Bandeira, onde deveria ser implantada a Estação Central da Cidade: não podendo realizar-se esta hipótese, propunha que se recusasse a implantação para norte, para a zona do Porto dos Oleiros, onde se localizavam os cais de mercadorias. Esta mudança de implantação permitiria ampliar a Avenida Emídio Navarro e a abertura de uma avenida entre a Praça 8 de Maio e a nova estação. No entanto, a Companhia já tinha adquirido os terrenos junto ao edifício existente e opôs-se a esta mudança (CMC, 1929).



fig. 139. s/a. Estação Nova, 1954 (CMC/BMC- B776)

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 Urbano.

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, 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, 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 anteriormente, propunha ainda a substituição do ramal da Lousã por carreiras de autocarros de forma a relacionar a cidade com o rio sem o obstáculo da via-férrea a atravessar a principal entrada da cidade, o Largo da Portagem; contudo, a nova estação implicava avultadas expropriações e um grande investimento, impossível de concretizar pelo município.

Apesar da qualidade arquitetónica do edifício, que justificou a sua classificação como monumento de interesse público, a Estação Nova, pela sua implantação na frente ribeirinha e pela ausência de uma visão estratégica, cerceou a valorização da frente ribeirinha. O próprio município alegava que "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 [...]" (CMC, 1929: 31). 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.

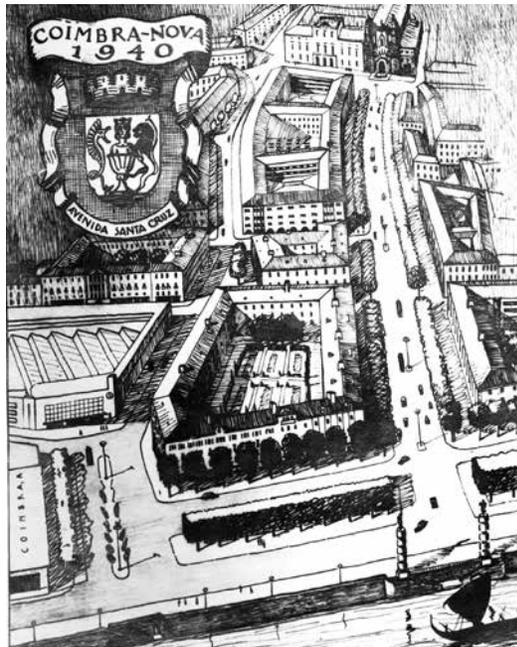


fig. 140. Étienne de Gröer. *Coimbra- Nova, 1940* (Coleção Professor Santiago Faria). Esboço da reforma da Baixa, no canto inferior esquerdo é visível a nova estação



fig. 141. Étienne de Gröer. *Ante-projecto de urbanização de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra, 1940* (Coleção Professor Santiago Faria). Excerto da planta onde está representada a implantação da nova estação

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 (Decreto n.º 21 875, 18 de novembro. DG n.º 271/1932 - I Série)³⁴⁶.

Como temos vindo a expor, a transformação urbana de Coimbra durante o século XIX e inícios do século XX alterou profundamente a cidade. 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 europeia encetando as primeiras experiências de proteção e reconstrução dos monumentos nacionais³⁴⁷. Este processo foi complexo e longo, exigindo a criação de critérios de valorização, conceitos e práticas de salvaguarda, e embora o seu estudo não tenha espaço nesta obra, 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 de o 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, de que se pretendia demolir o velho mosteiro.

346 Apesar de este decreto estender a proteção e a salvaguarda à área urbana que circunscreve os monumentos, criando zonas de proteção, ainda está distante do reconhecimento do valor do património urbanístico enquanto tal. Este decreto está em consonância com as conclusões do I Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, que decorreu em Atenas em 1931, do qual resultou a primeira Carta de Atenas, e onde graças à participação de Gustavo Giovanoni, começou a ser desenvolvida uma nova visão sobre a valorização da cidade antiga, mas que demoraria a ter mais consequências.

347 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 (Choay, 2000: 111-154). Sobre a génese do conceito e da valorização dos monumentos nacionais em Portugal, veja-se, entre outros, Alves (2009), Custódio (2011), Maia (2007), Martins (2003), Rodrigues (1998) e Rosas (1995).



fig. 142. José Carlos Magne, *Planta Topografica da Praça de Sansão e ruas que lá vão dar*, 1796 (MNM 2941; DA133). Extrato do desenho onde é visível a fachada do antigo mosteiro que foi substituído pelo atual edifício dos Paços do Concelho



fig. 143. J. Laurent, *Fachada da Igreja de Santa Cruz em Coimbra*, 1869 (Ramires, 2006: 53). Imagem anterior à construção do atual edifício dos Paços do Concelho

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” (*Diário da Câmara dos Senhores Deputados*, 1876: 375). Clarificados os limites do projeto, a polémica foi ultrapassada e o novo edifício dos Paços do Concelho foi construído, preservando-se o monumento de Santa Cruz e os claustros³⁴⁸.

348 É de referir ainda que a Igreja de Santa Cruz tinha sido o único edifício da cidade sujeito a obras de restauro pelo Estado. A Lei de 30 de março de 1861 autorizou a despendar anualmente com as obras de restauro deste monumento nacional 600\$000 réis (COLP, 1862: 127). No entanto, as obras tardaram, e a 29 de fevereiro de 1868, o governador civil reclamava, pelo Ofício n.º 26, contra o atraso no início das obras, e no dia 3 de março seguinte, mandou o diretor de Obras do distrito ultimar o projeto de restauro (AUC/GCC/GID/Correspondência Expedida para o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria [MOPCI], 1868-1880: s/n).

O mesmo cuidado não existiu na Igreja de S. Cristóvão, exemplar da arquitetura românica, que, devido ao mau estado de conservação, foi demolida para instalar um teatro, inaugurado em 1861³⁴⁹, como também não existira 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 dispô-lo de modo que, tirando-lhe quanto for possível, toda a forma, que ainda tem de convento” (Ofício n.º 40 de 7 de março de 1868. AUC/GCC/GID/Correspondência Expedida para o MOPCI. 1868-1880: s/n). Já o Colégio de Tomar, como referimos, foi demolido por volta de 1876, para a construção da Cadeia Distrital. 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.

Com efeito, a classificação dos monumentos só começou a ganhar forma a partir da Portaria de 29 de dezembro de 1881, depois de criada, no seio do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, uma



fig. 144. Filipe Simões, *Alçado e Pormenores da Igreja de S. Cristóvão*, s/d (Simões, 1870: est. 2)

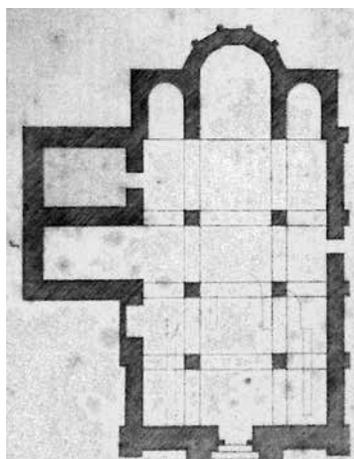


fig. 145. António Francisco Barata, *Planta da Igreja de S. Cristóvão*, s/d (Vasconcelos, 1930: 100)

349 Existem algumas dúvidas quanto à data da demolição da igreja, mas supomos que tenha sido por volta de 1860, altura em que começaram as obras de construção do Teatro D. Luís. Embora António Augusto Gonçalves tenha avançado com a data de 1856, esta parece-nos pouco plausível, uma vez que o edifício foi cedido à junta da paróquia a 23 de março de 1857; no entanto, o Teatro D. Luís foi inaugurado a 22 dezembro de 1861 (Gonçalves, 1891: 13). No início do século XX, estando também este teatro em muito mau estado de conservação, foi demolido para a construção do Cineteatro Sousa Bastos, inaugurado a 15 de junho de 1914 e hoje em ruína (Gambini, 1999).

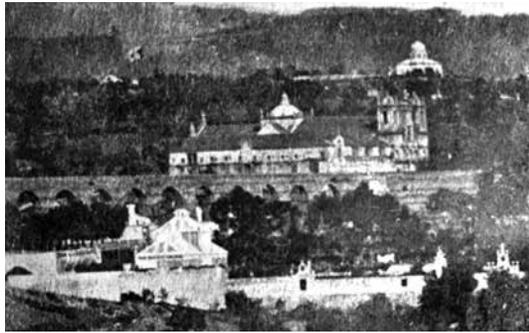


fig. 146. *s/a*, Antigo Colégio de Tomar [entre 1864 e 1876] (*Revista da Universidade de Coimbra* 11, 1933)

comissão encarregada da classificação e salvaguarda dos monumentos – a Comissão dos Monumentos Nacionais³⁵⁰, presidida pelo arquiteto Joaquim Possidónio Narciso da Silva³⁵¹ (Custódio, 2011: 241). Uma das suas primeiras medidas foi o envio de um questionário para todos os governadores civis 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 de O Instituto de Coimbra³⁵², 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 deixava antever os critérios de valorização definidos pela Comissão dos Monumentos Nacionais³⁵³, expostos no referido questionário.

Foram classificados como monumentos 16 edifícios ou partes de edifícios: 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 de 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 Sant'Anna; a Igreja e coro do Mosteiro Novo de Santa Clara; o Seminário Episcopal; a Igreja de S. Marcos em S. Silvestre (Secção de Archeologia, 1883: 139, 180-183)³⁵⁴. Por sua vez, como edifícios com importância arquitetónica a valorizar: os restos do Castelo, o aqueduto e as torres antigas da muralha; enumerava ainda um conjunto de peças como túmulos, marcos e pelourinhos, com valor histórico e artístico e, finalmente, indicava um conjunto de 11 locais com importância histórica: a Capela e Fonte de Santa Comba no vale de Celas; a Igreja do Convento de

350 Esta comissão seguia o exemplo da Commission des Monuments Historiques criada em França, em 1837, mas distinguia-se pelo método adotado, confiando as primeiras classificações a organismos locais, aproximando-se assim do método inglês, completamente entregue a associações privadas e locais. Para uma leitura comparada das políticas de salvaguarda destes países, ver, entre outros, a obra de Françoise Choay (2000: 125-126).

351 Este arquiteto tinha sido arquiteto da Casa Real e encarregado da inventariação do seu património monumental (entre 27 de outubro de 1858 e 1866). Responsável pela criação da *Associação dos Architectos Civis Portugueses*, denominada, depois de 1872, *Real Associação de Architectos Civis e Archeólogos Portugueses*. É ainda significativo que, um ano antes da constituição da Comissão dos Monumentos Nacionais, o ministro do Reino, José Luciano de Castro, tenha solicitado à referida associação um relatório e uma lista dos monumentos nacionais (Custódio, 2011: 244; Ribeiro, 2002: 22).

352 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. Em 1873, sob proposta de Augusto Filipe Simões, professor da Faculdade de Medicina da Universidade, foi criada uma Secção de Arqueologia e um Museu Arqueológico, cuja coleção serviu de base para a criação do atual Museu Nacional Machado de Castro.

353 A Comissão definia seis classes de monumentos dignos de classificação: "1.ª classe – Monumentos históricos e artísticos [...]; 2.ª classe – Edifícios importantes para o estudo da história das artes em Portugal ou somente históricos [...]; 3.ª classe – Monumentos de arte militar antiga [...]; 4.ª classe – Monumentos levantados em lugares públicos pela gratidão nacional em honra de homens, que bem merecem da pátria; 5.ª classe – Padrões de diferentes géneros importantes para a história e para as artes; 6.ª classe – Monumentos pré-históricos" (Raposo, 2010: 66-67).

354 Estes 16 edifícios foram incluídos na lista oficial aprovada em 1910, embora classificando apenas o Portal da Igreja de Sant'Anna e a Capela-Mor incompleta da Igreja de S. Domingos (Decreto de 23 de junho, DG n.º 136/1910 - I Serie).

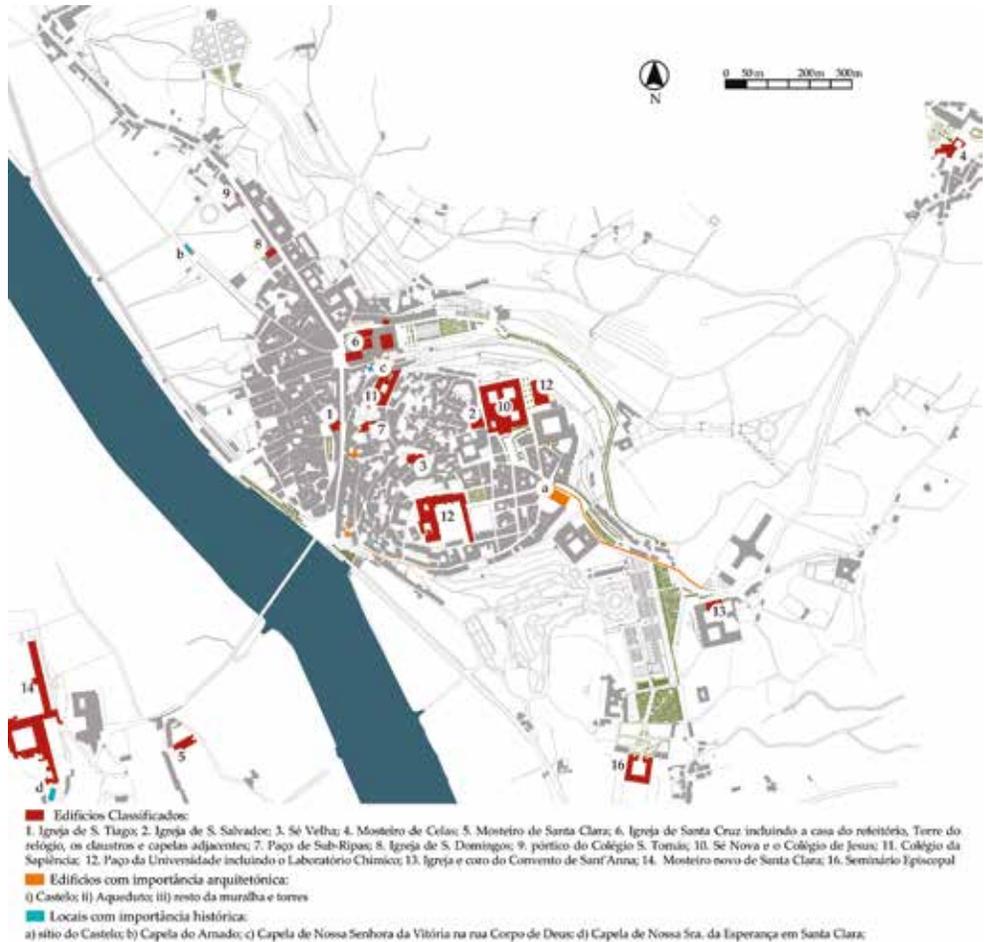


fig. 147. Planta de reconstituição com a indicação dos monumentos classificados, o património a valorizar e os locais com importância histórica

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 Senhora 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, 1883: 188-189).

Pese embora este inquérito, nada mais foi feito no sentido de uma política nacional de salvaguarda do património, e as intervenções que surgiram deveram-se essencialmente à ação de proprietários ou de associações locais. Neste sentido, devemos destacar a ação da referida Secção de Archeologia do Instituto de Coimbra, muito ativa no estudo, na divulgação e na defesa do património da cidade, como sucedeu, aliás, quando, coadjuvada pelo município, conseguiu impedir a cedência dos capitéis do antigo Claustro do Mosteiro de Celas à Real Associação dos Arquitetos Civis e Arqueólogos Portugueses³⁵⁵.

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

355 Em 1886, esta associação pretendia levar para Lisboa os capitéis do antigo Convento de Celas, mas a edilidade opôs-se, pedindo que a cedência fosse para o Museu do Instituto. Em 1895, pediu-se ao Governo para que o claustro fosse classificado como Monumento Nacional. Ver as representações de 8 de julho de 1886 e 12 setembro de 1895 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1881-1892: fl. 24; AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1893-1907: fls. 20v-21).

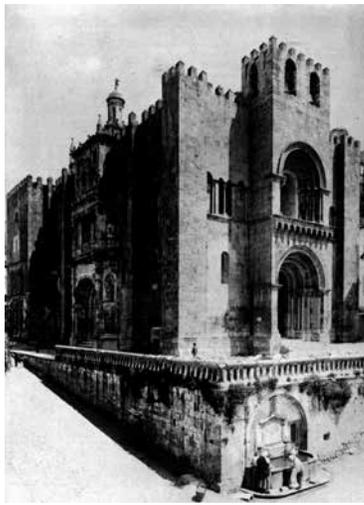


fig. 148. *sla, Largo da Sé Velha*, c. 1890 (CMC/ BMC_A303)

Públicas do distrito, em 1892 iniciou-se o restauro da Igreja de Santa Cruz³⁵⁶, sob a direção de Franco Frazão e Estevão Parada, o diretor das Obras Públicas do distrito e condutor de Obras Públicas, respetivamente. O restauro da Sé foi empreendido pela diocese, encabeçada pelo bispo-conde, D. Manuel Correia de Bastos Pina, e conduzido por António Augusto Gonçalves, apesar de contar com o auxílio dos técnicos da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, Franco Frazão e Estevão Parada (Rosas, 1995: 216-246; Vasconcelos, 1930-1935). Além da importância do edifício, considerado “a mais notável e pura construção românica” (Gonçalves *apud* Rosas, 1995: 226) nacional, esta obra de restauro tornou-se emblemática pelo trabalho de pesquisa e de fundamentação das opções tomadas, embora não tenha sido isenta de críticas³⁵⁷.

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, em grande medida por pressão da Secção de Arqueologia do Instituto, iniciar as obras de restauro do antigo e degradado templo com o mesmo nome (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1907-1913: fl. 10).

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 a construção do novo Reservatório de Água dos Olivais. No entanto, no ano seguinte, não dispondo nem de verba nem de conhecimentos para continuar as obras interiores, os trabalhos foram interrompidos e o município solicitou, em conjunto com a Secção de Arqueologia do Instituto, a classificação do edifício como Monumento Nacional e, conseqüentemente, um subsídio e a nomeação de um técnico capaz de dirigir os trabalhos³⁵⁸. Este processo foi-se arrastando e o município continuou incessante-

356 Este edifício 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 Arqueologia do Instituto em 1874. (Castro, 1874-1875: 94).

357 Ramalho Ortigão, em *O Culto da Arte em Portugal*, elogiou o restauro “com uma segurança de critério, de que não há exemplo em obra alguma do mesmo género modernamente consumada pela oficina officiaes” (1896: 170). No entanto, a obra foi criticada pela Real Associação dos Arquitectos Civis e Arqueólogos de Portugueses, que discordava dos critérios adotados e da direção de António Augusto Gonçalves (Vasconcelos, 1930-1935).

358 Através das representações do dia 13 de março e de 19 outubro de 1908, de 10 de março de 1910 e de 14 de fevereiro de 1911 (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO, 1907-1913: fl. 11-11v, fl. 15v-16: fls. 23v-24 e fls. 7v). Nesta última representação solicitava-se também o patrocínio das 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.



fig. 149. s/a. Igreja de São Tiago [início do séc. XX] (CMC/AG-0055). Antes das obras de restauro



fig. 150. s/a. Ruínas da Igreja de São Tiago, c. 1920 (CMC/BMC-A274) Igreja em obras onde são visíveis os elementos originais que se conservaram



fig. 151. Igreja de S. Tiago atualmente

mente a instar junto do Governo, evocando não só o valor histórico e simbólico do monumento, mas também as mais-valias que poderiam advir do turismo como sucedia noutros países³⁵⁹.

Pese embora este aparente despertar para a valorização dos edifícios monumentais, não deixa de ser significativo que, poucos anos antes de o município iniciar a obra de restauro da Igreja de S. Tiago,

359 Nesta época, o turismo começava a ganhar importância. Refira-se que em 1906 foi criada a Sociedade de Propaganda de Portugal. Na Representação de 31 de março de 1910, 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) (AHMC/ REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1907-1913: fl. 24).

em abril de 1904, tenha solicitado ao Governo a demolição da antiga Igreja de S. Bento para o arranjo do largo em frente ao Liceu³⁶⁰.

A demolição desta igreja e a construção de um largo no lugar por ela ocupado não só permitirá a conclusão da fachada do edifício onde está instalado o Lyceu e que bem merecedor é de ser concluído 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 Botânico 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 emprender a demolição da igreja e a construção dos referidos largo e estrada se para isso lhe fôr concedida precisa licença pelo Ministerio a que pertencem aquelles estabelecimentos (AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1893-1907, fls. 76v-77).

Justifica-se este alvitre não só pela necessidade de desafogar a zona com um amplo largo e com uma nova rua, mas mais significativamente pelo estado de abandono da igreja. 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. Neste sentido, e em conjunto com o Conselho de Arte e Arqueologia da 2.^a Circunscrição, conseguiu que o antigo templo fosse declarado Monumento Nacional em 1928, o que, no entanto, não impediu a sua demolição em 1932 (Seabra, 2004: 70; Decreto n.º 14986 de 27 de janeiro. DG n.º 28/1928 - I Série, 3 de fevereiro). 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, permanecendo desde 1932 no jardim da Escola Secundária José Falcão.

De forma diametralmente oposta, em 1921, perante a possibilidade de demolição do Arco Pequeno de Almedina, surgiu um movimento de contestação que conduziu à sua classificação como Monumento Nacional pelo Decreto n.º 7552-A, de 1 de julho (DG n.º 133/1921 - I Série, 1 julho) e às obras de restauro do arco, demolindo o segundo e terceiro pavimentos que tinham sido acrescentados, e reconstruindo o remate ameaçado.

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 Nacional³⁶¹, a solução limitou-se a pequenas correções ao alçado proposto pelo arquiteto Jaime Ignácio dos Santos, e o café acabou por ser inaugurado no dia 8 de maio de 1923 dando resposta aos anseios da população³⁶².

É 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. Esta, depois de classificada como Monumento Nacional pelo Decreto n.º 8938 de 20 de junho de 1923 (DG n.º 131/1923 - I Série), foi trasladada para o Museu Machado de Castro, onde ainda hoje se encontra, para permitir a abertura de uma das ruas do *Plano dos novos Arruamentos da Baixa* proposto por Abel Augusto Dias Urbano.

Estas ações de proteção ficaram essencialmente a dever-se ao Conselho de Arte e Arqueologia da 2.^a Circunscrição criado pela República³⁶³. Esta organização composta por técnicos ligados às artes,

360 Desde 1870, quando o Liceu se instalou no antigo Colégio de S. Bento, que se propôs a demolição da igreja, para construir uma nova ala de salas de aulas, mas em vez de ser demolida passou a ser utilizada como sala de exames e, mais tarde, para as aulas de ginástica (Castro, 2012: 41-43).

361 O Decreto n.º 7733 de 11 outubro de 1921 veio reforçar os decretos anteriores que classificavam o Mosteiro de Santa Cruz, passando a clarificar que incluía este edifício (DG n.º 206/1921 - I Série, 11 outubro).

362 Contra a construção do café manifestou-se o Conselho de Arte e Arqueologia, presidido pelo arquiteto Silva Pinto. Por sua vez, a favor desta obra manifestou-se a imprensa local, que defendia mais este progresso para a cidade (*A Notícia*, 17 de dezembro, 1921 e 24 de abril, 1923; *Gazeta de Coimbra*, 28 de abril, 1923).

363 Em Coimbra foi criado em 1911, e até 1932 contou com seis presidentes: Júlio Henriques, Joaquim Teixeira de Carvalho, Abel Dias Urbano, José Augusto de Simas Machado, Belisário Pimenta e Alberto Cupertino Pessoa (Custódio, 2011: 91-130).



fig. 152. s/a. Arcos do liceu. c. 1940 (CMC/BMB-C181) Rua do Arco da Traição, depois de demolida a Igreja de S. Bento



fig. 153. Rua da Traição atualmente. São visíveis o novo traçado da rua definido pelo plano da Cidade Universitária e a fachada do Colégio de S. Bento, reconstruída de acordo com o projeto do arquiteto Luís Benavente



fig. 154. s/a. Exterior da Igreja já desmontada.1932 (Correia e Gonçalves, 1947: 179)



fig. 155. *s/a. Interior da Igreja, 1932* (Castro, 2012: 167)



fig. 156. Arco da Barbacã de Almedina atualmente



fig. 157. Café de Santa Cruz atualmente



fig. 158. Planta de reconstituição com a localização do Colégio de S. Domingos

artistas e críticos de arte teve um papel fundamental na criação do Museu Machado de Castro³⁶⁴ 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 (Custódio, 2011: 535-560). 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.

Acresce que a comissão de Coimbra, praticamente desprovida de arquitetos, ao contrário das suas congéneres de Lisboa e do Porto, enfrentou dificuldades de funcionamento desde a sua constituição até 1920, altura em que 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.

364 O Paço Episcopal foi cedido à Câmara Municipal de Coimbra a 10 de fevereiro de 1912 para instalar um museu, inaugurado, depois de pequenas obras de adaptação, em outubro seguinte. Em 1933 começavam as intervenções no criptopórtico sob a direção de Vergílio Correia, e a partir de 1935 foi elaborado um plano de reforma total do museu.



fig. 159. Capela do Tesoureiro reconstruída dentro do Museu Nacional Machado de Castro



fig. 160. Igreja de S. Bartolomeu atualmente

Não deixa de ser importante verificar que foi este engenheiro, que desempenhou um papel fundamental na proteção e salvaguarda dos monumentos da cidade, que, enquanto chefe da Repartição de Obras Municipais, propôs a reforma radical do tecido da Baixa justificando que:

Não se atinge nem se sacrifica, com as demolições necessárias ao rasgamento de novos arruamentos, qualquer edificio 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 (Urbano, 1928: 7).

Neste mesmo sentido, é possível enquadrar o alvitre de um dos mais influentes membros do Conselho de Arte e Arqueologia, António Augusto Gonçalves, que, além de elogiar o *Projecto dos novos Arruamentos da Baixa de Coimbra*, propunha também a demolição da Igreja de S. Bartolomeu³⁶⁵.

365 Opinião, aliás, partilhada pelo Conselho de Arte e Arqueologia, que defendia a transferência da sede da freguesia para a Igreja de S. Tiago, exposta por António Gonçalves no jornal *Defesa* n.º 65, de 31 de julho de 1925, republicado por Abel Dias Urbano (1928: 15).

Embora, à luz dos atuais conceitos de património, estes critérios nos possam parecer muito limitados, 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 Giovannoni³⁶⁶ ou do inglês William Morris³⁶⁷, antes da segunda metade do século XX, poucos foram os que valorizavam os conjuntos urbanos antigos. 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 de “que, na construção de edifícios, se respeite o carácter e a fisionomia das cidades, sobretudo na vizinhança de monumentos antigos cuja envolvente deve ser objecto de cuidados especiais. Deverão mesmo ser preservados alguns conjuntos e certas perspectivas particularmente pitorescas” (Lopes e Correia, 2014: 60). 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 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, nomeadamente no ponto 67:

Um culto exagerado do passado não reconhece as regras da justiça social. Os espiritos mais inclinados para o esteticismo que para a solidariedade, militam a favor da conservação de certos velhos bairros pitorescos, sem fazer caso da miséria, da promiscuidade e das doenças que aqueles abrigam. É assumir uma grave responsabilidade.

O problema deve ser estudado e, por vezes, pode ser resolvido com uma solução engenhosa; mas, em caso algum, pode o culto do pitoresco e da história sobrepor-se à salubridade da habitação da qual depende tão intimamente o bem-estar e a sanidade moral do indivíduo (Lopes e Correia, 2014: 66).

Esta visão depreciativa da cidade antiga teve efeitos um pouco por toda a Europa, mas como já foi 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 falta de vontade política e a disponibilidade financeira, que aliás ditaram 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 Cruz³⁶⁸. Esta intervenção, iniciada em 1930 pelo arquiteto Silva Pinto, foi concluída pelo arquiteto Luís 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

366 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 com o mesmo título. Embora tenha sido bastante ignorado no seu tempo, Giovannoni teve um papel fundamental ao defender a inclusão dos conjuntos antigos no planeamento, advogando o equilíbrio entre a preservação e a reforma, para 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.

367 Em 1889, um dos fundadores do movimento *Arts and Crafts* insurgiu-se contra a destruição de um bairro popular em Nápoles (Choay, 2000: 123).

368 Este claustro tinha tido várias funções desde a cedência do edifício à Câmara Municipal de Coimbra 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. Luís Benavente abandonou esta ideia e propôs a construção de um restaurante e umas escadas de ligação à Rua das Figueirinhas, que ainda hoje existem.

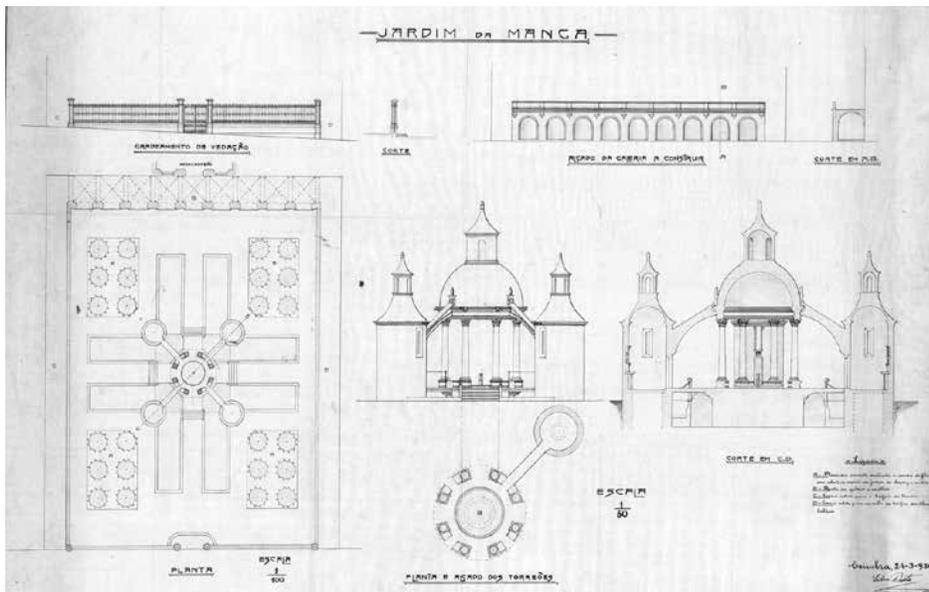


fig. 161. A. Silva Pinto, *Jardim da Manga*, 24 de março de 1930 (PT/TT/LB/C/003/0360, Imagem cedida pelo ANTT).
Projeto de criação de um mercado de flores



fig. 162. Claustro da Manga atualmente

Monumento Nacional. O plano não teve execução, mas a velha Torre de Santa Cruz acabou por ser demolida em 1935 pela incúria a que tinha sido votada.

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 pelos quais a sociedade ansiava. Foi esta consciência que permitiu, anos depois, a intervenção de reforma da Cidade Universitária pelo Estado Novo, 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 Castelo³⁶⁹.

369 É de referir que as primeiras propostas para a Cidade Universitária delineadas por Luís Benavente, à semelhança da sua proposta para o Plano de Urbanização e do restauro do Claustro da Manga, previam a manutenção da maioria dos edifícios monumentais da Alta. Sobre a Cidade Universitária de Coimbra, vejam-se os estudos de Sandra Vaz Costa (1998) e Nuno Rosmaninho (2006a).

Mais do que desenvolver a importância simbólica e política desta intervenção, interessa-nos assinalar como a valorização e a prática da proteção, em especial aplicada a áreas urbanas, só viriam a ganhar consistência muitos anos depois³⁷⁰. 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, e nunca ao conjunto. Os desígnios de progresso, da salubridade e da melhoria da circulação sobrepuseram-se à preservação da memória do passado e legitimaram estas operações.



fig. 163. s/a. Torre de Santa Cruz. [início século xx] (CMC/ BMC-A138)



fig. 164. s/a. Torre do Castelo de Coimbra, c. 1930 (Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra, 1991: 24)



fig. 165. s/a. Frontaria da Igreja de S. Pedro, c. 1930 (Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra, 1991: 129)

370 Só no final do século xx, nomeadamente depois da Carta Europeia do Património Arquitetónico 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 (Choay, 2000: 168-179).

CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Um século depois da entrada do exército liberal em Coimbra, a cidade estava radicalmente diferente. O processo de transformação foi complexo, mas se, nos primeiros momentos do regime liberal, começou com a candura de quem quer reformar não só uma cidade, mas uma sociedade, foi-se tornando progressivamente mais pragmático e mais assertivo, hierarquizando e articulando as necessidades locais e 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 a cidade, criando 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, extinguiram-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 8 500 quilómetros de estradas e dos 2 000 quilómetros de carris (Macedo, 2012: 341), obrigando à criação de um corpo técnico informado com o mais avançado saber científico e de um organismo central responsável por estas e todas as obras públicas, o *Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria*. Acarretou ainda uma estabilidade política negociada entre partidos, bem como 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, símbolos do progresso e da modernidade. A ciência e a técnica ditaram as regras para a cidade salubre, com infraestruturas de águas e saneamento, com ruas 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. Esta nova figura, inovadora até em comparação com o contexto europeu (Fernandes, 2005: 110), forçava as cidades ao planeamento informado, pela cartografia 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 de levantamentos topográficos 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. Obstaram à 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” fosse desenhado (Simões, 1858: 10).

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 de técnicos para colaborar 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, bem como, com a possibilidade 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, e 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.

Devemos destacar ainda o contributo da elite técnica que encabeçava a Direção de Obras de Melhoramento do Mondego, que, procurando solucionar os problemas de insalubridade provocada pelas inundações do Mondego e Barra da Figueira, projetou e construiu, com o auxílio do município, os diques insubmergíveis de salvaguarda da cidade. Estes deram o mote para a edilidade instar pela construção de uma nova ponte e fundamentalmente desenvolver o plano de melhoramento das margens com a construção do primeiro Passeio Público junto ao rio e de 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 fácil. Em parte, 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 de Coimbra. Perante a deficiência de técnicos, coube à elite ilustrada e informada, composta essencialmente por professores universitários, 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 euro-

peus. Destacaram-se ainda os médicos que, conhecedores das modernas inovações tecnológicas e dos seus benefícios para a saúde pública, recorreram ao saber dos engenheiros e pugnaram pela instalação de uma rede de abastecimento e distribuição de água aos domicílios a partir do rio. Melhoramento esse só possível pela ação de políticos instruídos e audazes que, ultrapassando a visão redutora do papel dos municípios 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, obstaram à 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 da tração elétrica, que, a par da rede de abastecimento de águas e da rede de gás, encetou 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, bem como um corpo técnico altamente especializado, para a direção dos serviços municipalizados.

A implantação da República, substituindo o regime anterior, renovou a vontade de reforma da cidade. 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 mas, tal como o 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. Constituído maioritariamente por historiadores e críticos de arte (28), alguns artistas (seis), engenheiros (três) e apenas um arquiteto, este conselho revelava uma das principais fragilidades da cidade, a escassez de técnicos.

A instabilidade governativa que se seguiu não parece ter influenciado significativamente a gestão urbanística, dotada de um corpo técnico estabilizado e auxiliado por um conjunto de comissões externas que começaram a surgir, zelando pelos interesses e pelo progresso da cidade. Será este conjunto de massa crítica que justifica o desígnio do município de elaborar o primeiro plano de urbanização da cidade, bem como o início, em 1931, do processo para o levantamento de uma nova planta da cidade pelo sistema aerofotogramétrico.

O Decreto n.º 24802 de 21 de dezembro de 1934, emanado pelo ministro Duarte Pacheco, reconfigurou a forma de pensar e planear as cidades. Inovou por impor à maioria das cidades a elaboração de um plano geral de urbanização, suportado por plantas topográficas atualizadas, mas fundamentalmente, pela conceção de planeamento, informado por uma caracterização detalhada da cidade desde

os números da população, as atividades económicas e dados de crescimento, dados climáticos, principais monumentos; e, por definir, além das redes de infraestruturas e de transportes, a organização funcional da cidade e da vida urbana.

Contudo, este decreto, apesar do seu incontestável caráter 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 tinha introduzido 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 pela índole obrigatória, 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. De salientar, também, 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 de Coimbra. Com maior ou menor grau de desenho, foram os planos analisados que definiram a estrutura e morfologia urbana atuais. 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 definiram 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 estas conclusões, pois o processo de transformação do espaço da cidade e o desenvolvimento de uma nova forma de planear extravasam os seus limites. Para lá da particularidade de ter sido a primeira cidade universitária, da sua posição geográfica e da sua composição social, esperamos com esta análise, e pelos pontos de contacto 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 trocavam 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. 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 redução da 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, o que explica porque muitas das cidades só tenham gozado das modernas redes de infraestruturas no século XX, e por iniciativa do poder central³⁷¹.

371 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, 1934), mas que só se iria concretizar no final do século XX.

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 apresentava 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, por sua vez, delineavam-se planos de melhoramentos que reformavam a cidade existente e ditavam a sua transformação futura. Póvoa do Varzim e Braga não traçaram o plano no papel, mas desenvolveram uma ideia global articulando intervenções parciais (Fernandes, 2005: 111-187; Bandeira, 2001: 175). Com uma escala necessariamente distinta, estas cidades, tal como Lisboa, Bruxelas, Turim, Florença ou Berlim, introduziram uma nova forma de pensar e planejar a cidade e reconfiguraram-se dando forma à cidade atual.

Se os resultados parecem ter ficado 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.

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. Quando o novo decreto de Duarte Pacheco se impôs, já o processo estava iniciado, faltava apenas introduzir os conhecimentos da urbanística moderna, mas sem dúvida que um longo caminho já estava trilhado.

BIBLIOGRAFIA



FONTES E BIBLIOGRAFIA

1. Fontes manuscritas e imagens

Arquivo Histórico Municipal de Coimbra (AHMC)

AHMC/BAIRRO OPERÁRIO BISPO CONDE. 1899

AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS/Planta topographica da Cidade e arrabaldes de Coimbra. Izidoro Emilio Baptista, escala 1/4000, 1845

AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS/Planta topographica da Cidade de Coimbra. 8 folhas, escala 1/500, Francisco e Cesar Goullard, 1873-74

AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS/Planta da Cidade de Coimbra. José Baptista Lopes, 24 folhas, escala 1/1000, 1934

AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS/Cidade de Coimbra, zona Baixa em 1919, s/n, escala 1/1000, 1919

AHMC/COLEÇÃO DE PLANTAS/Planta da cidade de Coimbra, zona Baixa e alta, s/n, escala 1/1000, 1919

AHMC/CEMITÉRIO DA CONCHADA. Projecto e despesas de 1856 a 1858

AHMC/DIVERSOS, Maço 1

AHMC/DIVERSOS, Maço 2

AHMC/DIVERSOS Maço 3

AHMC/DIVERSOS, Maço 4

AHMC/DIVERSOS, Maço 5

AHMC/FUNCIÓNÁRIOS MUNICIPAIS. CADASTRO. 1851-1875, 1876-1907, 1902-1926

AHMC/ILUMINAÇÃO A GÁS 1853/1859

AHMC/INAUGURAÇÕES 1858-1897

AHMC/OBRAS MUNICIPAIS

AHMC/ORÇAMENTOS MUNICIPAIS 1874-1883

AHMC/POSTURAS 1840-1849, 1856, 1864-1890

AHMC/QUINTA DE SANTA CRUZ – 1906

AHMC/REGISTO DE APONTAMENTOS DE OBRAS 1843-1859

AHMC/REGISTO DE ORÇAMENTOS. 1864-1874, 1883-1899, 1900-1906, 1902-1906

AHMC/REPRESENTAÇÕES ÀS CORTES E AO GOVERNO. 1860-1865, 1866-1873, 1874-1880, 1881-1892, 1893-1907, 1907-1913

AHMC/REPARTIÇÃO DE OBRAS MUNICIPAIS

AHMC/RUA VISCONDE DA LUZ 1856-1858

AHMC/VEREAÇÕES n.º 76 (1834-1836) ao n.º 143 (1934-1935)

AHMC/VIAÇÃO ELÉCTRICA 1910-1911

Arquivo da Administração da Região Hidrográfica do Centro (ARHC) (por catalogar)

ARHC/Consolidações (CO)

ARHC/Pasta n.º 11

ARHC/Projeto Valla dos Lazaros

Arquivo Histórico Militar (AHM)

AHM/Processos Individuais

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas (AHMOP)

AHMOP/Processos Individuais

AHMOP/Ministério do Reino, 18

AHMOP/Obras Públicas do Mondego e Estradas

AHMOP/Ponte sobre o Rio Mondego – Coimbra

Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT)

ANTT/Fundo Luís Benavente:

Cidade Universitária de Coimbra, cx. 152, pt. 1219; cx. 54, pt. 377; cx. 130, pt. 911

Jardim da Manga em Coimbra, Luis 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 jardim-de-infância, em frente do “Ninho dos Pequeninos”, cx. 7, pt. 0007

Projecto reconstrução Liceu Dr. José Falcão e Dr. Júlio, cx. 8, pt. 14; cx. 52, pt. 364

ANTT/Arquivo Oliveira Salazar/Cidade Universitária de Coimbra, cx. 132, pt. 12

ANTT/Ministério das Obras Públicas:

Construção do edifício da penitenciária de Coimbra, mc. 444

Engenheiro João Teófilo da Costa Goes, mç. 447

Engenheiro Paulo de Barros Pinto Osório, mç. 473, proc. 6

Engenheiro Pedro Inácio Lopes, mç. 512

Arquivo da Universidade de Coimbra. Fundo do Governo Civil de Coimbra (AUC/GCC):

AUC/GCC/Gestão de Informação e Documentação (GID):

AUC/GCC/Planeamento e controlo das actividades (PCA):

Relatório de actividades: 1850-1859, 1860-1863, 1872

AUC/GCC/Representação ao Governo na área do distrito (RGAD):

Exposições: Projectos de concurso e exposições internacionais, 1867-1894

AUC/GCC/Tutela Administrativa (TA):

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 a obras de melhoramentos rurais e urbanos do distrito. 1850-1894

Documentos relativos a obras de obras públicas, projectos 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

Direção do Território (DGT)

Cartas Antigas

Gabinete de Estudos Arqueológicos da Engenharia Militar/Direção de Infraestruturas do Exército (PT-GEAEM/DIE)

Cartografia Histórica

Museu Nacional Machado de Castro (MNMC)

Desenhos de Arquitetura

Arquivo Particular Professor Doutor Santiago Faria (à guarda do Arquivo do Departamento de Arquitetura da Universidade de Coimbra)

Coimbra. Pastas 1 a 15

Fotos Coimbra

2. Fontes impressas e Bibliografia

Acciaiuoli, M. (1991). Os Anos 40 em Portugal, o país, o regime e as artes: "restauração" e "celebração". 2 volumes. Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.

Adriano, P. J. (2010). Penitenciária Central de Lisboa. A Casa do Silêncio e o despontar da arquitectura penitenciária em Portugal. Tese de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.

Alarcão, J. (2012). *As Pontes de Coimbra que se afogaram no rio*. Coimbra: Ordem dos Engenheiros.

Alegria, M. F. (1990). *A Organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Universidade de Lisboa e INIC, Memórias do CEG, 12.

Almeida, J. E. de (2009). A Cultura Burocrática Ministerial. Repartições, Empregados e Quotidiano das Secretarias de Estado na primeira metade do século XIX. Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.

Almeida, P. T. de (1995). A Construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na "Regeneração" (1851-1890). Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.

Almeida, P. T. de & Branco, R. (coord.) (2007). *Burocracia, Estado e Território. Portugal e Espanha (séculos XIX-XX)*. Lisboa: Livros Horizonte.

Almeida, S. M. (1997). A Cidade Baixa. Evolução e caracterização do espaço urbano. Dissertação de licenciatura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.

- Alphand, A. (1867-1873). *Les Promenades de Paris*. Paris: Rothschild.
- Alves, A. N. (2009). Ramalho Ortigão e o culto dos Monumentos Nacionais no século XIX. Tese de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Alves, F. A. (1862). Hydrologia. *O Instituto* (10), 231-234.
- Alves, J. F. (2010). Primeira República, poder local e a saga parlamentar para um novo código administrativo. *Revista da Faculdade de Letras – HISTÓRIA*, III Série (11), 33-61.
- Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra (1985). *A velha Alta Desaparecida: álbum comemorativo das bodas de prata da Associação dos Antigos Estudantes de Coimbra*. Coimbra: Almedina.
- Arroyo, M. & Matos, A. C. (2009). La modernización de dos ciudades: las redes de gas de Barcelona y Lisboa (Siglos XIX y XX). *Scripta Nova*, XIII (296). Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-6.htm>
- Associação Commercial de Coimbra (1907). *A Camara Municipal e as escadas de S. Thiago*. Coimbra: Typographia M. Reis Gomes.
- Aymonino, C. (1978). *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Azevedo, M. T. de S. (1859). *Relatório apresentado ao ministro da justiça em 20 de Outubro de 1858 por Manuel Thomaz de Sousa Azevedo*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Azevedo, M. T. de S. (1858). *Relatório apresentado ao ministro da justiça em 20 de Abril de 1857 por Manuel Tomaz de Sousa Azevedo*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Bandeira, M. S. de M. (2001). O Espaço Urbano de Braga: Obras públicas, urbanismo e planeamento (1790-1974). Dissertação de doutoramento, Universidade do Minho, Braga, Portugal.
- Baptista, M. D. (1783). 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)*, (1), 252-298.
- Barata, A. (2010). *Lisboa 1860-1930: realidade, desejos e ficções*. Lisboa: Edições Colibri, IHA.
- Basto, A. de M. (1987). *Memória histórica da Academia Politécnica do Porto*. Porto: Universidade do Porto.
- Belgrand, E. (1873-1877). *Les travaux souterrains de Paris*. Paris: Dunod.
- Benavente, L. (1997). Biografia do Arquitecto Luís Benavente ao serviço da Nação. In J. M. Fernandes (coord.), *Luis Benavente – arquitecto* (pp. 51-60). Lisboa: Instituto dos Arquivos Nacionais/Torre do Tombo.
- Benévolo, L. (1994). *As origens da urbanística moderna*. Lisboa: Presença.
- Bernardo, M. A. (2004). Elites, acção pública e infra-estruturas: a construção da moderna rede de águas e esgotos em Évora (1890-1933). *Ler História* (46), 193-222.
- Bernardo, M. A. (2001). A modernização das infraestruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890-1933). *A Cidade de Évora*, II Série (5), 259-289.
- Bonifácio, M. de F. (1982). A Revolução de Setembro de 1836: a lógica dos acontecimentos. *Análise Social*, III (71), 331-370.
- Branco, R. (2003). *O Mapa de Portugal. Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Burguete, M., Martins, D. & Fiolhais C. (2009). Evolução dos estudos médicos em Coimbra no século XIX – contribuição das ciências físicas e químicas. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10316/12371>
- Cabral, E. (1791). 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)*, (1), 141-165.
- Caetano, A. A. (1998). 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, Museu da Água da EPAL, Lisboa.
- Caetano, M. (2007). *Manuel de Direito Administrativo*. Coimbra: Almedina.

- Calado, M. (2003). *A Cultura Arquitectónica em Portugal 1880-1920. Tradição e inovação*. Dissertação de doutoramento, Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Calmeiro, M. R. (2015). *Urbanismo antes dos Planos: Coimbra 1834-1934*. Tese de doutoramento (2 volumes), Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Calmeiro, M. R. (2014). Apropriação e conversão do mosteiro de Santa cruz. Ensejo e pragmatismo na construção da cidade de Coimbra. In C. Marado (org.), *Cescontexto: Monastic architecture and the city, Debates* (6), 227-240.
- Calmeiro, M. R. (2013). A Paisagem urbana oitocentista. Embelezamento e política urbana na renovação da imagem de Coimbra. *CEM/ Cultura, Espaço & Memória, «Paisagem»* (4), 71-90.
- Calisto, J. M. B. (1860) *Algumas palavras sobre o estado actual das prisões em geral e sua reforma*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Câmara Municipal de Coimbra (1939). *Regulamento da Repartição de Obras da Câmara Municipal de Coimbra*. Coimbra: Casa Minerva.
- Câmara Municipal de Coimbra (1929). *A nova Estação de Caminhos de Ferro de Coimbra*. Coimbra: Coimbra Editora, Lda.
- Câmara Municipal de Coimbra (1926). *Código de Posturas da Câmara Municipal de Coimbra*. Coimbra: Coimbra Editora, Lda.
- Câmara Municipal de Coimbra (1910). *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra*. Coimbra: Minerva Editora.
- Câmara Municipal de Coimbra (1902). *Contractos com a Companhia de Illuminação a Gaz*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Câmara Municipal de Coimbra (1893). *Código de Posturas Municipaes do Concelho de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Câmara Municipal de Coimbra (1864). *Novo Regimento de Policia para o Concelho de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Câmara Municipal de Coimbra (1843). *Regulamento para as obras e reparos dos caminhos, pontes, fontes, &c. do Concelho*. Coimbra: Imprensa de Trovão & Companhia.
- Campos, J. C. A. de (1877). *Catálogo dos objectos existentes no Museu de Archeologia do Instituto de Coimbra*. Coimbra: Imprensa Litteraria.
- Capela, J. V. (2005). Administração local e municipal portuguesa do século XVIII às reformas liberais (Alguns tópicos da sua historiografia e nova história). In M. S. da Cunha & T. Fonseca (ed.), *Os municípios no Portugal Moderno. Dos forais manuelinos às reformas liberais* (pp. 39-58). Lisboa: Edições Colibri e CIDEHUS-EU.
- Carvalho, F. A. M. de (1942). Fontes e Chafarizes de Coimbra e suas Imediações. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, VI, 154-203.
- Carvalho, J. B. (1963). História do Bairro Operário Bispo-Conde. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XVIII, 139-170.
- Carvalho, J. B. (1958). Evolução de Coimbra. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XVI, 340-348.
- Cascão, R. (1989). Permanência e Mudança em duas Comunidades do litoral: Figueira da Foz e Buarcos entre 1861 e 1910. Dissertação de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Castel-Branco, J. E. (1880). *Relatorio ácerca dos systemas modernos de canalisação empregados na Europa para esgoto das cidades*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Castro, F. (2012). Igreja de São Bento de Coimbra. Análise e reconstituição. Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Castro, M. O. C. de (1874-1875). Secção de archeologia. Relatório dos trabalhos da secção de archeologia do Instituto de Coimbra. *O Instituto* (20), 86-96.
- Cerdá, I. (1968). *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas á la reforma y ensanche de Barcelona*. 3 vols (Edição fac-similada da 1.ª edição de 1867). Madrid: Instituto de

- Estudios Fiscales. Disponível em: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda/fitxa/teoria-general-de-la-urbanizacion/115>
- Choay, F. (2007). *A regra e o Modelo. Sobre a Teoria da Arquitectura e do Urbanismo*. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- Choay, F. (2000). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70.
- Choay, F. (1997). *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia*. São Paulo: Perspectiva.
- Choay, F. (1969). *The modern city: planning in the 19th century*. Nova Iorque: George Collins.
- Clemente, J. dos S. (coord.) (1883). *Documentos para a história das Cortes Gerais da Nação Portuguesa II*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Cid, J. S. (1902). *Coimbra. Demographia e hygiene*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Código Administrativo Portuguez* (1937). Lisboa: Imprensa da Rua de S. Julião n.º 5.
- Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra (1884). *Relatório da Comissão Liquidatária da Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra*. Coimbra: Companhia Edificadora e Industrial de Coimbra.
- Conselho de Arte e Arqueologia (1920). *O Conselho de Arte e Arqueologia em defesa do Parque de Santa Cruz*. Coimbra: Tipografia União.
- Cordeiro, B. (2006). A iluminação pública em Lisboa e a problemática da história das técnicas. Tese de mestrado, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10451/308>
- Correia, F. A. (1997). *Estudos de Direito do Urbanismo*. Coimbra: Almedina.
- Correia, J. H. (1997). *Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- Correia, V. & Gonçalves, A. N. (1947). *Inventário Artístico de Portugal – Cidade de Coimbra*. Lisboa: Academia Nacional de Belas-Artes.
- Costa, J. C. da, Couraça, J. da C., & Bessa, J. A. F. de M. (1893). Projecto de esgoto e saneamento da cidade de Coimbra, *Revista das Obras Públicas e Minas*, XXIV (287-288), 18-47.
- Costa, J. C. da (1880). Memória sobre o saneamento da cidade de Coimbra: esgotos e irrigação, *O Instituto* (28), 11-24, 63-70, 118 e 165.
- Costa, S. V. (2012). *O País a régua e esquadro. Urbanismo, arquitetura e memória na obra pública de Duarte Pacheco*. Lisboa: IST Press.
- Costa, S. V. (1998). A cidade universitária de Coimbra: um projecto de modernização cultural: utopia e realidade. Tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Cura, A. V. (1998). O costume como fonte de Direito em Portugal, *Boletim da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra*, LXXIV, 241-271.
- Custódio, J. (2011). *“Renascença” Artística e práticas de conservação e restauro arquitectónico em Portugal, durante a I República. Património da Nação*. 2 Volumes. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- Custódio, J. (1994). As infraestruturas: os canais de Lisboa. In Sociedade Lisboa 94 (org.) *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* (pp. 93-137). Lisboa: Livros Horizonte.
- Dias, P. (2003). *Memórias de Santa Cruz. Catálogo da exposição*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Diogo, M. P. (1994). A construção de uma Identidade Profissional. A Associação dos Engenheiros Cívicos Portuguezes. Dissertação de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Direcção Geral de Estatística. República Portuguesa (1933). *Censo da população de Portugal. 7.º Recenseamento Geral da População*. Lisboa: Imprensa Nacional. Disponível em: http://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=censos_historia_pt_1930
- Faria, J. S. (org.) (2006). *Evolução do espaço físico de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Faria, J. S. (2000). Étienne de Gröer urbaniste à la Ville de Coimbra. Dissertação de doutoramento, Universidade de Sorbonne, Paris, França.

- Fernandes, M. G. (2011, novembro). Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926). Comunicação apresentada ao IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto. Disponível em: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/114.pdf>.
- Fernandes, M. G. (2005). *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*. Porto: FAUP Publicações.
- Fernandes, M. G. (1993). *Viana do Castelo — a consolidação de uma cidade (1855-1926)*. Lisboa: Colibri.
- Fernandes, P. (1999). *Elites e Finanças Municipais em Montemor-o-Novo do Antigo Regime à Regeneração (1816-1851)*. Montemor-o-Novo: Câmara Municipal de Montemor-o-Novo.
- Ferreira, J. A. & Caldeira, J. (2006). *Sant'Anna. Três séculos de Convento. Um Século de Quartel*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Ferreira, V. M. (1987). *A Cidade de Lisboa: de Capital do Império a Centro da Metrópole*. Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Ferreira, V. M. (1983). A Lisboa do Império e o Portugal dos Pequenos: estrutura fundiária e política urbana de Lisboa, anos de 1930-40, *Análise Social* (XIX), 77, 78, 79, 693-735.
- Figueiredo, A. C. B. de (1886). *Coimbra antiga e moderna*. Lisboa: Livraria Ferreira Jorge.
- Figueiredo, J. M. M. (1903). *Ao Público — A câmara municipal de Coimbra e o ex-chefe da sua repartição de obras*. Coimbra: s/d.
- Fonseca, Â. da (1934). Relatório da Direcção, *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, III, 3-94.
- Fonseca, Â. da (1933). *Edifícios e Serviços Industriais*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- França, P., Mantas, V. & Gonçalves, J. (2011, novembro). 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. Disponível em: <http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/106.pdf>
- Franzini, M. M. (1826). Notícias Estatísticas sobre a extensão e população do Reino de Portugal, e ilhas do Oceano Atlantico, *Almanach Portuguez*, 1-18
- Fundação Calouste Gulbenkian (2000). *Portugal 1900*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Sociedade.
- Gambini, L. (1999). *Teatro Sousa Bastos — As primeiras décadas de história*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro.
- Gaspar, J. (2006). Planos de Coimbra: a sua influência na transformação da cidade. Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Gaspar, J. (1993). *As Regiões Portuguesas*. Lisboa: Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional de Lisboa.
- Gaspar, J. (1987). *A ocupação e a organização do território: análise retrospectiva e tendências evolutivas*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Gomes, M. J. (1998). Praia da Granja 1860-1950. Gênese, Apogeu e Declínio de uma Estância recreativo-balnear. Tese de mestrado, Universidade Lusíada, Porto, Portugal.
- Gomes, M. (1897). *Manuel Corrêa de Bastos Pina. Bispo de Coimbra, Conde d'Arganil. Esboço Biographico*. Aveiro: Minerva Central.
- Gonçalves, A. A. (1891). *O Claustro de Cellas. Apello à Imprensa*. Coimbra: Typographia Operaria.
- Gonçalves, F. (1989). *Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851-1988)*. Lisboa: ICT - Informação Científica Urbanismo.
- Gouveia, A. A. de (1860). *A Reforma das Cadeias em Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Groër, E. de (1948). *Ante-projecto de Urbanização, de Embelezamento e de Extensão da Cidade de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Groër, E. de (1945-1946). Introdução ao Urbanismo, *Boletim da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização* (1), 17-86.
- Guerra, F. (2010). *História da Engenharia em Portugal*. Porto: Publindústria.
- Hall, P. (2007). *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planeamento e do projeto urbanos no século xx*. São Paulo: Editora Perspectiva.

- Hall, T. (1997). *Planning Europe's capital cities: aspects of nineteenth-century urban development*. Londres: Routledge.
- Harouel, J.-L. (1993). *L'Embellissement des villes*. Paris: Picard Editeur.
- Haussmann, G.-E. (1890-1893). *Mémoires du baron Haussmann*, 3 vols. Paris: Victor-Havard.
- Heitor, T. (coord.) (2010). *Liceus, Escolas Técnicas e Secundárias*. Lisboa: Parque Escolar, EPE.
- Henriques, F. da F. (1721). *Anchora Medicinal para conservar a vida com saúde*. Lisboa: Officina da Musica.
- Hespanha, A. M. (1994). *As vésperas de Leviathan. Instituições e poder político em Portugal – século XVIII*. Coimbra: Livraria Almedina.
- Holstein, S. (1875) *Observações sobre o actual estado do Ensino das Artes em Portugal, a Organização dos Museus e o Serviço dos Monumentos Históricos e da Archeologia*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Hughes, T. (1983). *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880-1930*. Londres: Johns Hopkins University Press.
- Instituto Nacional de Estatística (1945). *VII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940*, 1. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Johnston, N. (2000). *Forms of constraint. A history of prison architecture*. Illinois: University of Illinois Press.
- Jorge, R. (1888). *Saneamento do Porto, relatório apresentado à Comissão Municipal de Saneamento*. Porto: Typographia de António José da Silva Teixeira.
- Jorge, R. (1885). *Higiene Soccial aplicada à nação Portuguesa. Conferencias feitas no Porto pelo Prof. Ricardo D'Almeida Jorge*. Porto: Civilização.
- Lafuente, A. & Saraiva, T. (2004). The Urban Scale of Science and the Enlargement of Madrid. *Social Studies of Science* (34), 531-569.
- Laugier, M.-A. (1999). *Ensayo sobre la Arquitectura* (ed. de Lilia Maure Rubio, 1.ª edição, 1753). Madrid: Ediciones Akal.
- Leal, E. C. (2006). A Ideia Federal no Republicanismo Português (1910-1926). *Revista de História das Ideias* (27), 251-291.
- Leal, J. C. (2008). A sanitização do imaginário urbano e a cidade de Lisboa no 2.º quartel do século XIX. In M. Acciaiuoli, J. C. Leal & M. H. Maia (eds.), *Arte & Poder* (pp. 119-135). Lisboa: Instituto de História da Arte.
- Lemos, J. M. (2004). *Fontes e Chafarizes de Coimbra*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Lepierre, C. (1911). *Despedida (ao publico sensato de Coimbra)*. Coimbra: Typographia França Amado.
- Lepierre, C. (1905a). *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*. Coimbra: Typographia. França Amado.
- Lepierre, C. (1905b). *Relatório sobre os serviços municipalizados do gaz. Apresentado em sessão da Câmara Municipal de Coimbra de 13 de julho de 1905*. Coimbra: Typographia. França Amado.
- Lisboa, M. H. (2007). *As Academias e Escolas de Belas Artes e o ensino artístico: 1836-1910*. Lisboa: Colibri, IHA – Estudos de Arte Contemporânea.
- Lisboa, M. H. (2002). *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Lobo, M. S. (1995). *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto: DGOTDU. FAUP Publicações.
- Lobo, R. (1999). *Os Colégios de Jesus, das Artes e de S. Jerónimo. Evolução e transformação no espaço urbano*. Coimbra: Edarq.
- Lobo, S. (2013). *Arquitectura e turismo: planos e projectos. As cenografias do lazer na costa portuguesa. Da 1.ª República à Democracia*. Tese de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Lopes, J. L. (1846). *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.
- Loureiro, A. (1893). Esgoto e saneamento da cidade de Coimbra. *Revista das Obras Públicas e Minas*, XXIV (281-282), 161-217.

- Loureiro, A. (1882). Carlos Ribeiro, *O Instituto*, XXX, 193- 205.
- Loureiro, A. (1880). O projecto de abastecimento d'aguas de Coimbra. *O Instituto* (27), 203-223.
- Loureiro, A. (1879). Estudos sobre o Districto de Coimbra, *Portugal Pittoresco*, I, 34-38, 51-57, 66-72, 100-105, 132-137, 154-157, 167-172.
- Loureiro, A. (1874). Memória sobre o Mondego e Barra da Figueira, *Revista das Obras Públicas e Minas*, V, 335-356, 391-430, 435, 479 e 515.
- Loureiro, J.P. (1967). Coimbra no século XIX. *Separata do Arquivo Coimbrão. Biblioteca Municipal de Coimbra*, XXIII.
- Loureiro, J. P. (1965). *Coimbra no Passado*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Loureiro, J. P. (1960-1964). *Toponímia de Coimbra* (2 vol.). Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Loureiro, J. P. (1957). Antigas Dependências do Mosteiro de Santa Cruz. Petição e Fundamentos. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XV, 273-329.
- Loureiro, J. P. (org.) (1952). *Anais do Município de Coimbra (1904-1919)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Loureiro, J. P. (org.) (1939). *Anais do Município de Coimbra (1890-1903)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Loureiro, J. P. (org.) (1937). *Anais do Município de Coimbra (1870-1889)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Macedo, M. C. de (2012). *Projectar e construir a nação. Engenheiros e Território em Portugal (1837-1893)*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Macedo, M. C. de (2006a). A Conquista do terceiro espaço – uma abordagem ao *ensanche* oitocentista de Coimbra. *Monumentos* (25), 122-129.
- Macedo, M. C. de (2006b). Coimbra na segunda metade de XIX, a materialização dos avanços técnicos dos inícios da modernidade. In J. S. Faria (eds.), *Evolução do espaço físico de Coimbra* (pp. 43-57). Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Machado, B. (1904). *A Universidade e a Nação*. Coimbra: M. Reis Gomes.
- Machado, F. (1980). A Escola Livre das Artes do Desenho. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXVII-XVIII, 537-547.
- Madahil, A. G. R. (1952). Algumas considerações a propósito de gravuras e litografias de Coimbra. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XI, 232-258.
- Magalhães, R. F. R. (2002). A Urbanização da Quinta de Santa Cruz: uma Nova Cidade no Flanco de uma Velha Cidade. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, XXXV, 388-438.
- Maia, M. H. (2007). *Património e Restauro em Portugal (1825-1880)*. Lisboa: Edições Colibri e IHA – Estudos de Arte Contemporânea.
- Malaquias, M. (2009) Tipografia no Exército. Os Prelos de D. Miguel. Sinopse histórica. *Revista Militar* (2489/2490), 835-840.
- Mangorrinha, J. (2009). A Cidade Termal: Ordenamento do Território e Turismo. Dissertação de doutoramento. Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Manique, A. P. (1989a). *Mouzinho da Silveira: liberalismo e administração pública*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Manique, A. P. (1989b). Liberalismo e Finanças Municipais. Da extinção das sisas à Proliferação dos Tributos Concelhios. *Penélope. Fazer e Desfazer História* (3), 21-42.
- Marado, C. (2010). Do sagrado ao profano: o processo de atribuição de um uso às antigas casas regulares do Algarve. *Promontoria* (7/8), 289-307.
- Marado, C. (2004). O “destino” dos antigos espaços conventuais da cidade. *Monumentos* (24), 32-41.
- Margarido, A. P. (1987). A morfologia Urbana da “Alta” de Coimbra – ensaio sobre o traçado da malha e sua evolução. *Cadernos de Geografia* (6), 43-69.
- Martinho, A. M. M. (1997). Professores estrangeiros ao serviço da Escola Industrial Brotero (1888-1911). *Revista Educação e Tecnologia*. Revista do Instituto Politécnico da Guarda, (20), 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, A. M. (1993). *A Escola Avelar Brotero (1884-1974). Contributo para a história do ensino técnico profissional*. Dissertação de doutoramento, Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Martins, A. C. (2003). *Possidónio da Silva e o elogio da memória, 1806-1896: um percurso na arqueologia de oitocentos*. Lisboa: Associação dos Arqueólogos Portugueses.
- Martins, A. F. (1983). Esta Coimbra – Alguns apontamentos para uma palestra. *Cadernos de Geografia* (1), 35-78.
- Martins, A. F. (1940). *O esforço do homem na bacia do Mondego: ensaio geográfico*. Coimbra: Tipografia Bizarro.
- Martins, C. (2014). *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 vols.)* Dissertação de doutoramento. Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Mata, M. E. (1992). *A Companhia das Obras Públicas de Portugal, Working papers n.º 186*. Lisboa: Universidade Nova, Faculdade de Economia.
- Matos, A. C. (2011). Urban Gas and Electricity Networks in Portugal: Competition and Collaboration (1850–1926). *Quaderns D'Història de L'Enginyeria*, XII, 117-138.
- Matos, A. C., Mendes, F., Faria, F. & Cruz, L. (2004). *A electricidade em Portugal. Dos primórdios até à 2.ª Guerra Mundial*. Lisboa: EDP.
- Matos, A. C. & Santos, M. L. dos (2004). Os Guias de Turismo e a emergência do turismo contemporâneo em Portugal (dos finais do século XIX às primeiras décadas do século XX). *Geocritica/Scripta Nova*, VIII (167). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>
- Matos, A. C., Mendes & F., Faria, F. (2003). *Porto e a eletricidade*. Porto: EDP/Museu da Eletricidade.
- Matos, A. T. de (1980). *Transportes e comunicações em Portugal. Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- Matos, F. de (1994). Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901-1956. *Análise Social*, XXIX (127), 677-695.
- Matos, M. A. (1986). Os transportes Urbanos de Tracção Eléctrica em Coimbra. Breve nota sobre a sua evolução e desenvolvimento. *Cadernos de Geografia* (5), 197-207.
- Mendes, J. A. (2007). *História do Abastecimento de Água a Coimbra, 1889-1926*. Volume I. Coimbra: Águas de Coimbra e Museu da Água de Coimbra.
- Mendes, J. A. (1990). A central térmica dos HUC (edifício das Caldeiras): Monumento industrial a preservar e reutilizar. *Revista Portuguesa de História*, XXV, 204-233.
- Mendes, J. A. (1984). *A Área Económica de Coimbra. Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927*. Coimbra: Comissão de Coordenação da Região Centro.
- Mendes, J. A. (1979). Exposições Industriais em Coimbra na segunda metade do século XIX. *O Instituto* (139), 35-55.
- Mestre, M. (2006). *Evolução Urbana e Urbanística da cidade da Covilhã*. Tese de licenciatura em Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Portugal.
- Mirabeau, B. S. (1872). *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.
- Ministério dos Negócios da Fazenda. Direcção Geral da Estatística e dos Próprios Nacionaes (1905). *Censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900*, (vol. I). Lisboa: Imprensa Nacional.
- Moniz, G. C. (2007). *Arquitectura e instrução. O projecto moderno do liceu, 1836-1936*. Coimbra: e|d|arq Editorial.
- Monteiro, C. (2010). *Escrever Direito por linhas rectas. Legislação e planeamento urbanístico na Baixa de Lisboa (1755-1833)*. Lisboa: AAPDL.
- Monteiro, C. (2008). Escrever direito por linhas rectas. In W. Rossa & A. Tostões (org.). *Lisboa 1758. O Plano da Baixa Hoje* (pp. 83-125). Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Neves, E. M. (2005). Infraestruturas em Portugal no século XX. In M. Heitor, J. M. Brito & M. F. Rollo (coord.). *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX (vol. I)*, (pp. 409-432). Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- Nonnell, A. G. (2002). *Porto, 1763/1853. A construção da cidade entre despotismo e liberalismo*. Porto: FAUP Publicações.

- Nunes, S. (1998). A evolução urbana de Matosinhos (1890-1909). Tese de mestrado em História Contemporânea, Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Oliveira, A. S. de (1945). Lourenço de Almeida Azevedo. Administrador Municipal. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal*, VIII, 1-26.
- Oliveira, C. (1996). A República e os municípios. In C. Oliveira (coord.), *História dos Municípios e do Poder Local (dos finais da Idade Média à União Europeia)*, (pp. 243-285). Lisboa: Círculo de Leitores e Autores.
- Oliveira, J. M. de (1997). Leça da Palmeira: lazer e revolução urbana litoral: entre finais do século XIX e meados de XX. Tese de mestrado em Geografia, Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Oliveira, J. M. P. de (1973). *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos.
- Oliveira, V. (2013). *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX*. Porto: Universidade do Porto Editorial.
- Ortigão, R. (1896). *O culto da arte em Portugal*. Lisboa: A. M. Pereira.
- Pascoal, A. M. (2012). A cidade do saber: o património artístico integrado nos edifícios de Pardo Monteiro para a Cidade Universitária de Lisboa (1934-1961). Dissertação de mestrado em Arte, Património e Teoria do Restauro, Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Pedrosa, P. S. (2009). *Cidade Universitária de Lisboa (1911-1950): génese de uma difícil territorialização*. Lisboa: Edições Colibri, IHA.
- Penha, M. R. (2005). Coimbra: caminhos de uma cidade. Evolução morfológica da cidade do Mondego. Prova Final de licenciatura em Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Pereira, A. M. (1841). *Relatório da Câmara Municipal de Coimbra com o Orçamento da receita e despesa do Município para o ano económico que hade principiar no 1.º de julho de 1841 e finda no ultimo de junho de 1842*. Coimbra: Imprensa de Trovão e Companhia.
- Pereira, J. M. (1919). *Portugal: Dicionário Histórico, Corográfico, Heráldico, Biográfico, Bibliográfico, Numismático e Artístico*, vol. V. Lisboa: João Romano Torres Editores.
- Pereira, H. S. (2012). A política ferroviária nacional (1845-1899). Tese de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Pereira, H. S. (2011). Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893). *Revista de História da Sociedade e da Cultura* (11), 274-296.
- Pereira, H. S. (2008). Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860). Tese de mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Pereira, I. M. de A. F. (2007). A evolução da morfologia urbana de Vila Nova de Gaia entre 1864 e 1926. Tese de mestrado em Geografia, Faculdade de Letras do Porto, Porto, Portugal.
- Pereira, M. (1994). O processo de decisão na política urbana. O exemplo da Costa do Sol. Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Pessoa, A. (1831). Hospitais de Coimbra. *Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*, II, 1-34.
- Piccinato, G. (1993). *La construcción de la urbanística: Alemania 1871-1914*. Barcelona: Oikos-Tau.
- Picon, A. (1988). *Architectes et Ingénieurs au Siècle des Lumières*. Marseille: Éditions Parenthèses.
- Pimentel, I. S. F. (1924). Relatório sobre o estudo da rede de esgotos da Capital. *Revista das Obras Públicas e Minas* (LV), 110-117.
- Pinkney, D. H. (1958). *Napoleon III and the Rebuilding of Paris*. Princeton: Princeton University Press.
- Pinkney, D. H. (1957). Money and politics in the rebuilding of Paris, 1860-70. *Journal of Economic History* (17), 45-61.
- Pinkney, D. H. (1955). Napoleon III's transformation of Paris: the origins and development of the idea. *Journal of Modern History* (27), 125-134.
- Pinheiro, M. (2008). *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa.
- Pinheiro, M. (1994). Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos-de-ferro da capital. *Ler História* (26), 77-91.
- Pinto, A. F. (1996). *O município português (séculos XIX e XX)*. Coimbra: CEFA.

- Pinto, J. R. (2007). *O Porto Oriental no Final do Século XIX*. Porto: Edições Afrontamento.
- Pinto, L. L. (1972). *Subsídios para a História do Abastecimento de Água da cidade de Lisboa*. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.
- Pinto, S. (2012). *As Interações no Sistema das Operações Urbanísticas nos Espaços Urbanos Portugueses até Meados de Oitocentos*. Tese de doutoramento em Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Providência, J. P. (2000). *A Cabana do Higienista*. Coimbra: Edarq.
- Queirós, A. F. & Rugg, J. (2008). The development of cemeteries in Portugal c.1755-c.1870, *Mortality: Promoting the interdisciplinary study of death and dying*, 8 (2), 113-128.
Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1080/1357627031000087370>
- Queiroz, J. F. (2002). *Os Cemitérios do Porto e a Arte Funerária Oitocentista em Portugal*. Tese de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Quintas, M. da C. (1998). *Setúbal. Economia, sociedade e cultura operária. 1880-1930*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Ragon, M. (1986). *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes: Tome 1. Idéologies et pionniers 1800-1910*. Paris: Casterman.
- Ramires, A. (2006). *Passado ao Espelho*. Coimbra: Museu de Física da Universidade de Coimbra.
- Ramos, P. O. (2011). *O projecto de Louis-Charles Mary para distribuição de água na cidade de Lisboa, 1856*. Lisboa: EPAL.
- Ravara, A. (1982). 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, 79-93.
- Regulamento Provisional do Real Corpo de Engenheiros* (1812). Lisboa: Imprensa Régia.
Disponível em: <http://purl.pt/6466>
- Relação dos Estudantes Matriculados na Universidade de Coimbra no ano Lectivo de 1801 para 1802* (1802). Coimbra: Real Imprensa da Universidade.
- Ribeiro, A. I. (2002). *Arquitectos Portugueses: 90 anos de vida associativa. 1863-1953*. Porto: FAUP Publicações.
- Ribeiro, J. S. (1881). *Historia dos estabelecimentos scientificos litterarios e artisticos de Portugal nos successivos reinados da monarchia*, vol. 9. Lisboa: Academia Real das Ciências.
- Ribeiro, O. (1970). *A Evolução Agrária no Portugal Mediterrâneo. Notícia e comentário de uma obra de Albert Silbert*. Lisboa: Universidade de Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.
- Rodrigues, M. A. (1992). *Memoria Professorum Universitatis Conimbrigensis*. Vol. II. Coimbra: Arquivo da Universidade.
- Rodrigues, M. de L. (1999). *Os Engenheiros em Portugal: Profissionalização e Protagonismo*. Oeiras: Celta.
- Rodrigues, R. V. (1862). *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.
- Roque, J. L. (2003). Coimbra no século XIX. Urbanística e sociabilidade. In M. J. A. Santos (coord.), *Homenagem da Misericórdia de Coimbra a Armando Carneiro da Silva (1912-1992)*, (pp. 23-90). Viseu: Palimage.
- Roque, J. L. (2000). Epidemias no distrito de Coimbra no século XIX (1830-1870), *Revista Portuguesa de História*, XXXIV, 1-152.
- Roque, J. L. (1990). Coimbra de meados do século XIX ao início do século XX: imagens de sociabilidade urbana, *Revista de História das Ideias*, XII, 301-337.
- Roque, J. L. (1982). *Classes populares no distrito de Coimbra no século XIX: 1830-1870: contributo para o seu estudo*. Dissertação de doutoramento em História, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Rosas, L. (1995). *Monumentos Pátrios. A Arquitectura Religiosa Medieval: Património e Restauro (1835-1928)*, 2 vol. Dissertação de doutoramento, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Rosmaninho, N. (2006a). *O Poder da Arte. O Estado Novo e a Cidade Universitária de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Rosmaninho, N. (2006b). Coimbra no Estado Novo. In J. S. Faria (eds.), *Evolução do espaço físico de Coimbra* (pp. 65-91). Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.

- Rosmaninho, N. (1996). *O Princípio de uma "revolução urbanística" no Estado Novo. Os primeiros programas da cidade universitária de Coimbra (1934-1940)*. Coimbra: Minerva.
- Rossa, W. (2010). Ensaio sobre a itinerância da capitalidade em Portugal. In L. D. Cole (org.), *Cortes, cidades, memórias: trânsitos e transformações na modernidade* (pp.10-23). Belo Horizonte: Centro de Estudos Mineiros.
- Rossa, W. & Trindade, L. (2006). 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* (1), 70-109.
- Rossa, W. (2006). O Espaço de Coimbra: da instalação da urbanidade ao fim do antigo regime. In J. S. Faria (eds.), *Evolução do espaço físico de Coimbra* (pp. 17-42). Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Rossa, W. (2002). *A urbe e o traço*. Coimbra: Almedina.
- Rossa, W. (2001). *Diversidade: urbanografia do espaço de Coimbra até ao estabelecimento definitivo da Universidade*. Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Ruskin, J. (1989). *The seven lamps of architecture*. Nova Iorque: Dover Publications.
- Sá, V. de (1969). *A Revolução de Setembro de 1836*. Lisboa: Dom Quixote.
- Salgueiro, T. B. (1992). *A cidade em Portugal: uma geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- Santos, J. A. (1985). *Regionalização. Processo Histórico, Espaço e Sociedade*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Santos, L. dos (1983). *Planos de Urbanização para a Cidade de Coimbra*. Coimbra: Museu Machado de Castro – Programa "Coimbra Antiga e a vivificação dos Centros Históricos".
- Saraiva, T. (2005). *Ciencia y Ciudad. Madrid y Lisboa (1851-1900)*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- Seabra, M. J. de (2004). O Liceu Central de Coimbra e a Igreja de S. Bento. *Munda, Revista do Grupo de Arqueologia e Arte do Centro* (47), 67-77.
- Secção de Archeologia (1883). Questionario e sua resposta. *O Instituto* (30), 139, 188 e 189.
- Secco, A. L. de S. H. (1864). *Relatorio da Gerencia da Camara Municipal de Coimbra desde 4 de Fevereiro de 1863 até 2 de Janeiro de 1864*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Secco, A. L. de S. H. (1853). *Memoria historico-chorographica dos diversos concelhos do districto administrativo de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Serviços Municipalizados (1929). *Regulamento dos Serviços Municipalizados*. Coimbra: Coimbra Editora.
- Serviços Municipalizados de Águas e Saneamento do Porto (1934). *Inquérito sobre Abastecimentos de água nos Municípios do País*. Porto: Imprensa Nacional.
- Sica, P. (1981). *História del urbanismo: el siglo XIX*, 2 volumes. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Silva, A. C. da (1988-1989). Notas para a história da zona envolvente do Mosteiro de Santa Cruz. Arquivo Coimbrão. *Boletim da Biblioteca Municipal*, XXXI/XXXII, 1-36.
- Silva, A. C. da (org.) (1981). *Anais do Município de Coimbra (1940-1959)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Silva, A. C. da (org.) (1972-1973). *Anais do Município de Coimbra (1840-1869)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Silva, A. C. da (org.) (1971). *Anais do Município de Coimbra (1920-1939)*. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal.
- Silva, A. C. da (1968). Evolução Populacional Coimbrã. *Arquivo Coimbrão Boletim da Biblioteca Municipal*, XXIII, 193-306.
- Silva, A. N. da (1998). *O modelo espacial do Estado Moderno. Reorganização territorial em Portugal nos finais do Antigo Regime*. Lisboa: Editorial Estampa.
- Silva, Á. F. da & Matos, A. C. de (2004). The Networked City: Managing Power and Water Utilities in Portugal, 1850s-1920s. *Business and Economic History on-Line*, 2. Disponível em: <http://www.thebhc.org/publications/BEHonline/2004/daSilvaMatos.pdf>
- Silva, Á. F. da & Matos, A. C. de (2000). Urbanismo e modernização das cidades: o "embellezamento" como ideal. Lisboa, 1858-1891. *Geocrítica/Scripta Nova*, (69), 30. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn-69.htm>

- Silva, C. N. (1994). Mercado e políticas públicas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século xx. *Análise Social*, XXIX (127), 655-575.
- Silva, J. P. da (1894). *Relatório da Comissão dos Monumentos Nacionaes*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Silva, M. D. da (1904). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1903*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Silva, M. D. da (1903). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1902*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Silva, M. D. da (1902). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1901*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Silva, M. D. da (1901). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1900*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Silva, M. D. da (1900). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1899*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Silva, M. D. da (1899). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1898 apresentadas á Camara Municipal em sessão de 1 de Março de 1899*. Coimbra: Typographia França Amado.
- Silva, R. (2013). *Arquitectura hospitalar e assistencial promovida por Bissaya Barreto*. Tese de doutoramento. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, Portugal.
- Silva, R. H. da (1997). *Lisboa romântica. Urbanismo e arquitectura, 1777-1874*. Dissertação de doutoramento. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Silva, R. H. da (ed.) (1989). *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Silva, R. H. da (1986). *As avenidas novas de Lisboa, 1900-1930*. Dissertação de mestrado. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Silveira, L. N. (1997). *Território e Poder. Nas origens do Estado Contemporâneo em Portugal*. Cascais: Patrimonia.
- Simões, A. A. da C. (1898). *Reconstrucções e Novas Construções dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. A. da C. (1891). Abastecimento d' Aguas em Coimbra. Difficultades que retardaram o abastecimento d'aguas em Coimbra. *O Instituto* (38), 341-349.
- Simões, A. A. da C. (1890). *Construcções Hospitalares (noções geraes e projectos) com referência aos Hospitales da Universidade*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. A. da C. (1889). *Os esgotos nas cidades e nos hospitaes (resumida apreciação dos principaes systemas), com applicação aos hospitaes da Universidade*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. A. da C. (1885). *As prepotências de Coimbra, no Conflito da Carne de Aveiro*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. A. da C. (1882). *Noticia histórica dos hospitais da universidade de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. A. da C. (1869). *Hospitaes da Universidade de Coimbra. Projecto de Reconstrucção do Hospital do Collegio das Artes*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Simões, A. A. da C. (1866). *Relatórios de uma viagem scientifica*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Simões, A. A. da C. (1858). *Relatorio da Gerencia Municipal de Coimbra, nos dois annos decorridos, desde o 1.º de janeiro de 1856 até ao último de Dezembro de 1857*. Coimbra: Imprensa Conimbricense.
- Simões, A. F. (1888). *Esriptos diversos de Augusto Filippe Simões, colligidos por ordem da Secção de Archeologia do Instituto de Coimbra*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Simões, A. F. (1870). *Relíquias da Architectura Romano-Bysantina em Portugal e Particularmente em Coimbra*. Lisboa: Typographia Portugueza.
- Simões, I. M. (1997). *Pioneiros da electricidade em Portugal e outros estudos*. Lisboa: Gabinete de Comunicação da EDP.

- Solá-Morales, M. de (1978). *Los ensanches (I). El ensanche de Barcelona*. Barcelona: ETSAB.
- Sociedade Lisboa 94 (org.) (1994). *Lisboa em Movimento*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Soria y Puig, A. (1979). *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.
- Sousa, F. P. de (1979). A População Portuguesa nos inícios do século XIX. Dissertação de doutoramento em História Moderna e Contemporânea, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, Portugal.
- Sousa, J. C. de A. e (1872). Progressos das sciencias e das artes com relação á engenharia civil nos fins do século XVIII. *Revista das Obras Públicas e Minas*, III, 52-89.
- Souza, J. F. M. e (1906). *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1905*. Coimbra: Typographia França Amado.
- Sutcliffe, A. (ed.) (1980). *The Rise of Modern Urban Planning, 1800-1914*. Londres: Mansell.
- Sutcliffe, A. (1981). *Towards the Planned City: Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*. Oxford: Basil Blackwell.
- Tarr, J. A. (2005). The City and Technology. In C. Pursell, (ed.) *A companion to American Technology* (pp. 97-112). Oxford: Blackweel Publishing.
- Tarr, J. A. & Dupuy, G. (ed.) (1988). *Technology and the Rise of the Networked City in Europe and America*. Philadelphia: Temple University Press.
- Teixeira, M. C. (2008). O Estado da Arte da Investigação Urbana em Portugal: a investigação dos núcleos urbanos de origem portuguesa no mundo. *Urbanismo de Origem Portuguesa n.º 8. Património Urbano e Arquitectónico nos Países de Língua Portuguesa I. Revista do Centro de Estudos Urbanos*. Disponível em <http://revistas.ceurban.com/numero8/artigos/manualteixeira.htm>
- Teixeira, M. C. (1996). *Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Telles, V. C. de S. S. (1800). *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.
- Torgal, L. R. (1993). A Instrução Pública. In J. Mattoso (dir.), *História de Portugal. O Liberalismo (1807-1890)*, vol. 5. (pp. 609-652). Lisboa: Editorial Estampa.
- Torgal, L. R. & Vargues, I. N. (1984). *A Revolução de 1820 e a Instrução Pública*. Porto: Paisagem.
- Torgal, L. R. & Vargues, I. N. (1983). Vintismo e instrução pública: imobilismo, reformismo e revolução, *Biblos* (59), 433-441.
- Trigueiros, C. (2000). Da prisão à cidade punitiva: utopia e realidade. Dissertação de doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Trindade, L. (2018). História do Urbanismo: investigação, fontes e instrumentos. In A. A. Andrade, C. Tente, G. M. da S. & S. Prata (eds.), *Espaços e poderes nas cidades da Europa Medieval* (pp. 39-77). Castelo de Vide: Instituto de Estudos Medievais/Câmara Municipal de Castelo de Vide .
- Trindade, L. (2009). *Urbanismo na construção de Portugal*. Dissertação de doutoramento, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Trindade, L. (2002). *A casa corrente em Coimbra: dos finais da Idade Média aos inícios da Época Moderna*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- Universidade de Coimbra (1772). *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. 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, A. A. D. (1928). *Melhoramentos de Coimbra. I – Projecto de novos arruamentos da Cidade Baixa*. Coimbra: Comissão de Iniciativa de Turismo.
- Vandelli, D. (1791). Memória sobre o encanamento do rio Mondego. *Memórias Economicas da Academia Real das Sciencias de Lisboa* (3), 13-19.
- Vasconcelos, A. de (1987). Os Colégios Universitários. In *Escritos Vários* (pp. 155-295). Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra.

- Vasconcelos, A. de (1930-1935). *A Sé-Velha de Coimbra: apontamentos para a sua história*. 2 volumes. Coimbra: Arquivo da Universidade de Coimbra.
- Vaz, M. J. (2000, abril). Ideais Penais e Prisões no Portugal Oitocentista. Comunicação apresentada no IV Congresso Português Sociologia, Passados Recentes e Futuros Próximos, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Coimbra.
- Vidigal, L. (1988). *Cidadania e Caciquismo e Poder. Portugal 1890-1916*. Lisboa: Livros Horizonte.
- Vieira, A. L. (1982). *Os Transportes Públicos de Lisboa entre 1830-1910*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda.
- Vieira, P. A. (1999). Os Cemitérios de Lisboa no século XIX. Pensar e construir o novo palco da memória. Dissertação de mestrado, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Portugal.
- Virtudes, A. L. (2015). *Urbanística moderna em Portugal (1834-1948). Santarém, um caso exemplar*. Paris: Nota de Rodapé Edições.
- Zuquete, A. E. M. (1989). *Nobreza de Portugal e do Brasil - Bibliografia, Biografia, Cronologia, Filatelia, Genealogia, Heráldica, História, Nobiliarquia, Numismática*, volume 3. Lisboa: Editorial Enciclopédia.

3. Periódicos

- Boletim dos Hospitais da Universidade de Coimbra*. Coimbra: H.U.C., 1921-1947.
Disponível em: <https://digitalis-dsp.uc.pt/jspui/handle/10316.2/23283>
- Collecção Official de Legislação Portuguesa [COLP]*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1836-1910.
Disponível em: <http://legislacaoregia.parlamento.pt>
- 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>
- 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>
- 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, 1901-1932.
- O Conimbricense*, dir. Joaquim Martins de Carvalho. Coimbra: Imprensa de E. Trovão, 1854-1908.
- O Despertar*, dir. João Henriques. Coimbra: José Henriques.
- A Notícia*, dir. Pereira de Brito. Porto: P. Brito, 1934 ou Lisboa: E. R. Azevedo, 1933.
- O Instituto: jornal científico e litterario*. Vol. 108 (1946).
Disponível em: https://digitalis.uc.pt/pt-pt/fundo_antigo/o_instituto_jornal_scientifico_e_litterario_vol_108_1946

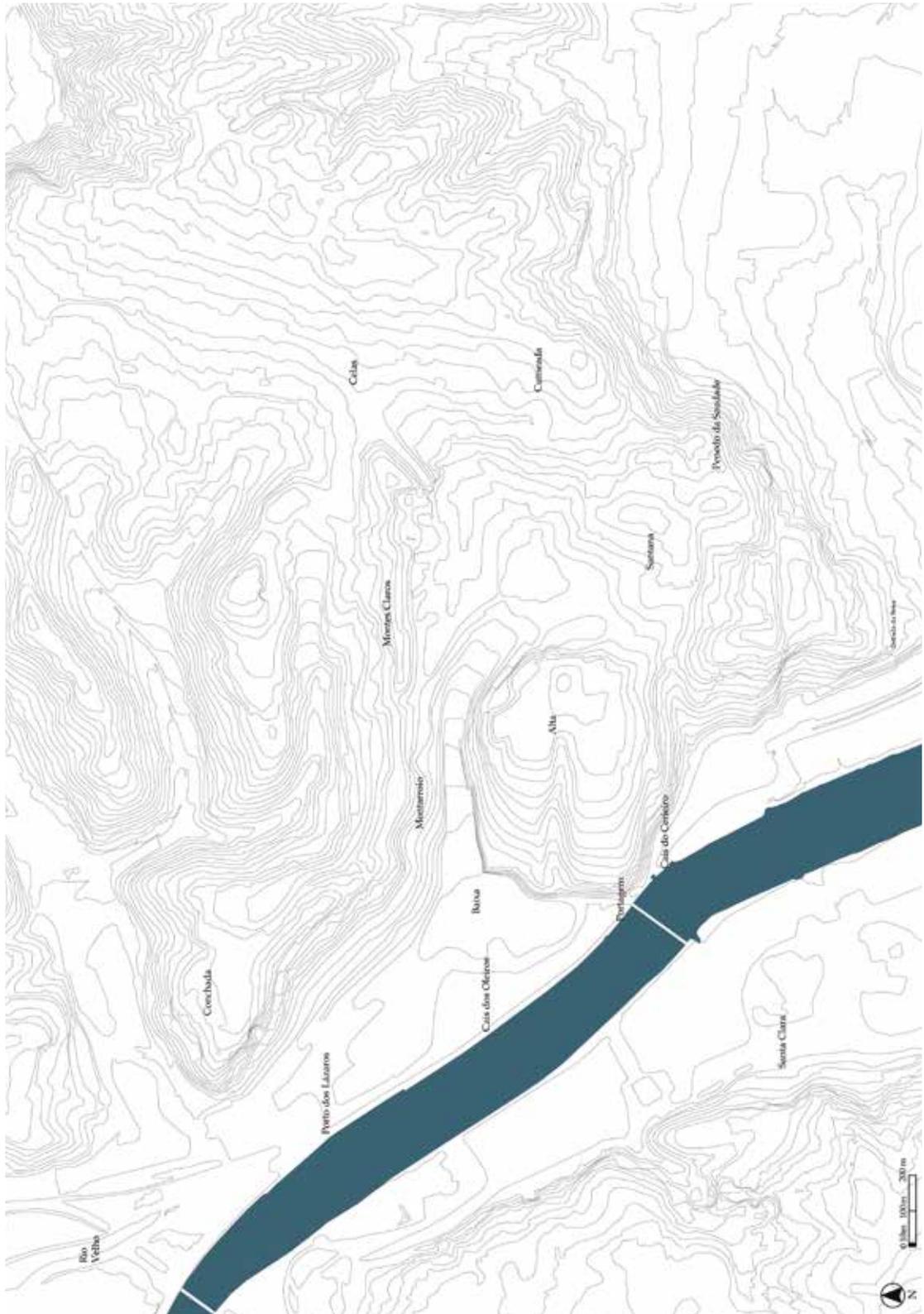
APÊNDICES



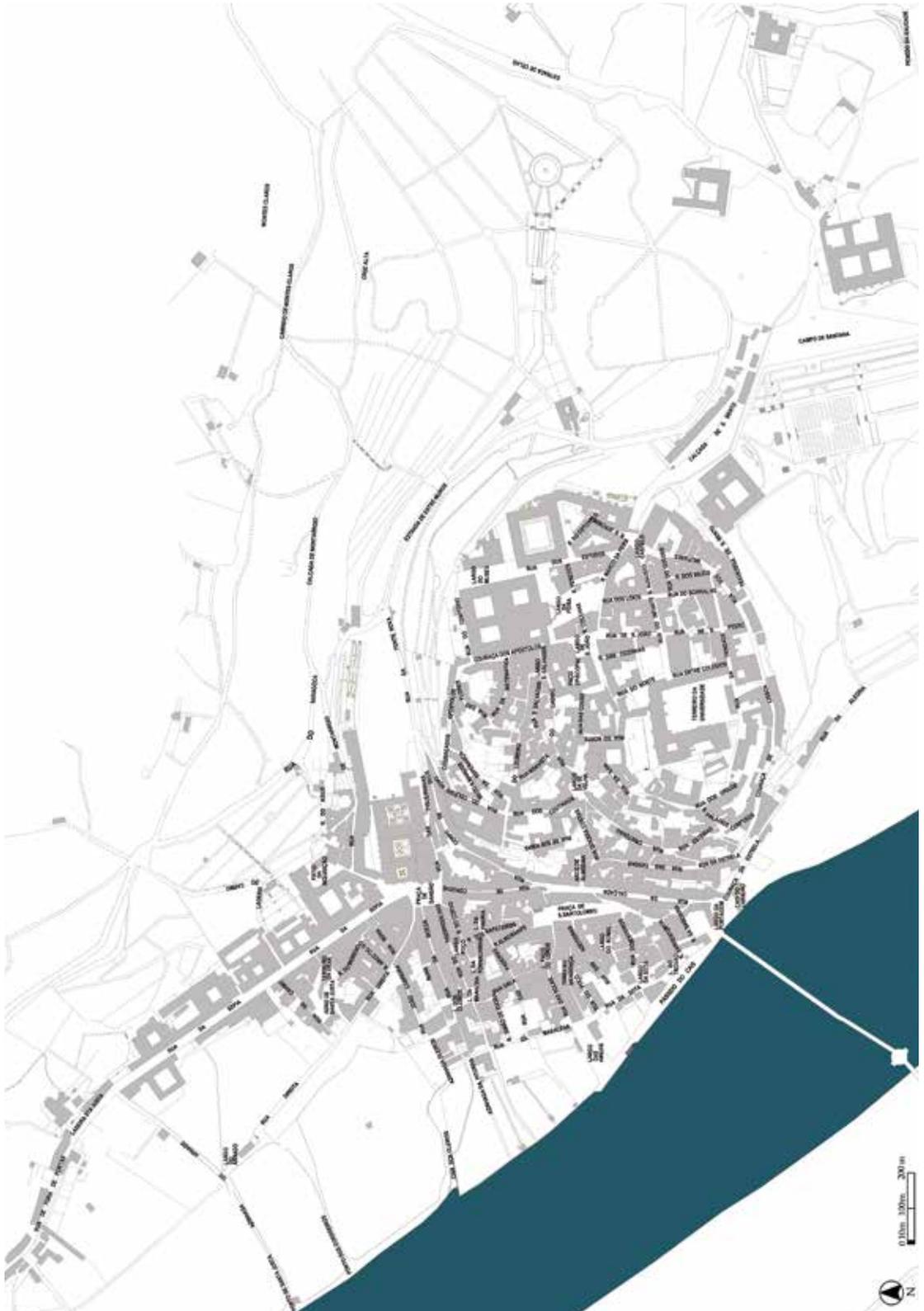
A.
CADERNO DE DESENHOS

Nota: Os desenhos que se seguem fazem a reconstituição hipotética da evolução urbana da cidade entre 1845 e 1934, considerando seis datas: c. 1845, c.1875, c. 1895, c. 1905, c. 1920 e c. 1934. Para além das plantas de reconstituição da cidade, apresentam-se desenhos de reconstituição do conjunto de intervenções propostas entre cada uma destas datas, condensando num desenho a estratégia de transformação da cidade para cada período.

1. Topografia de Coimbra, c. 2010



2. Toponímia das principais ruas e lugares de Coimbra, c. 1845



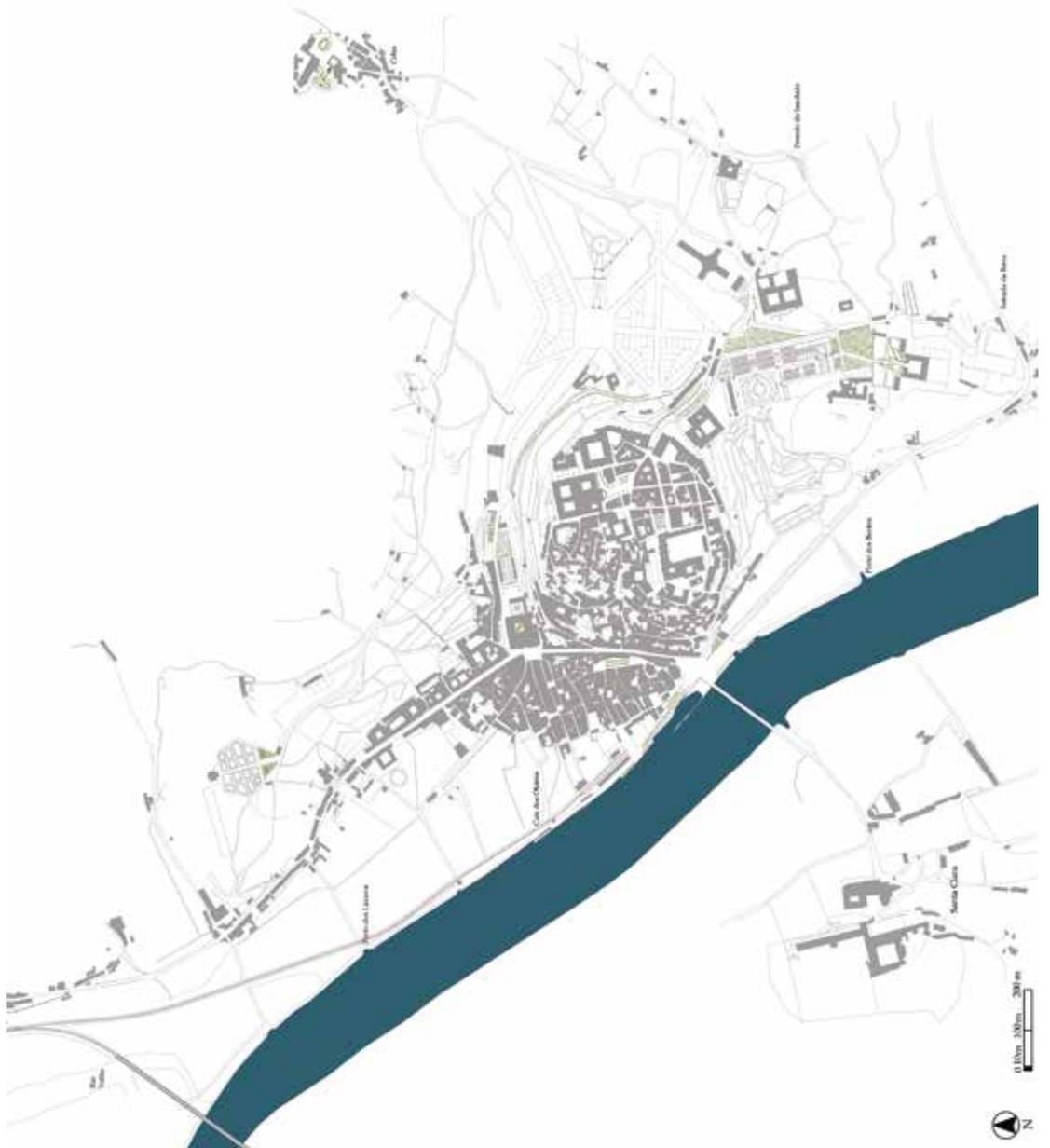
3. Planta de reconstituição de Coimbra, c.1845



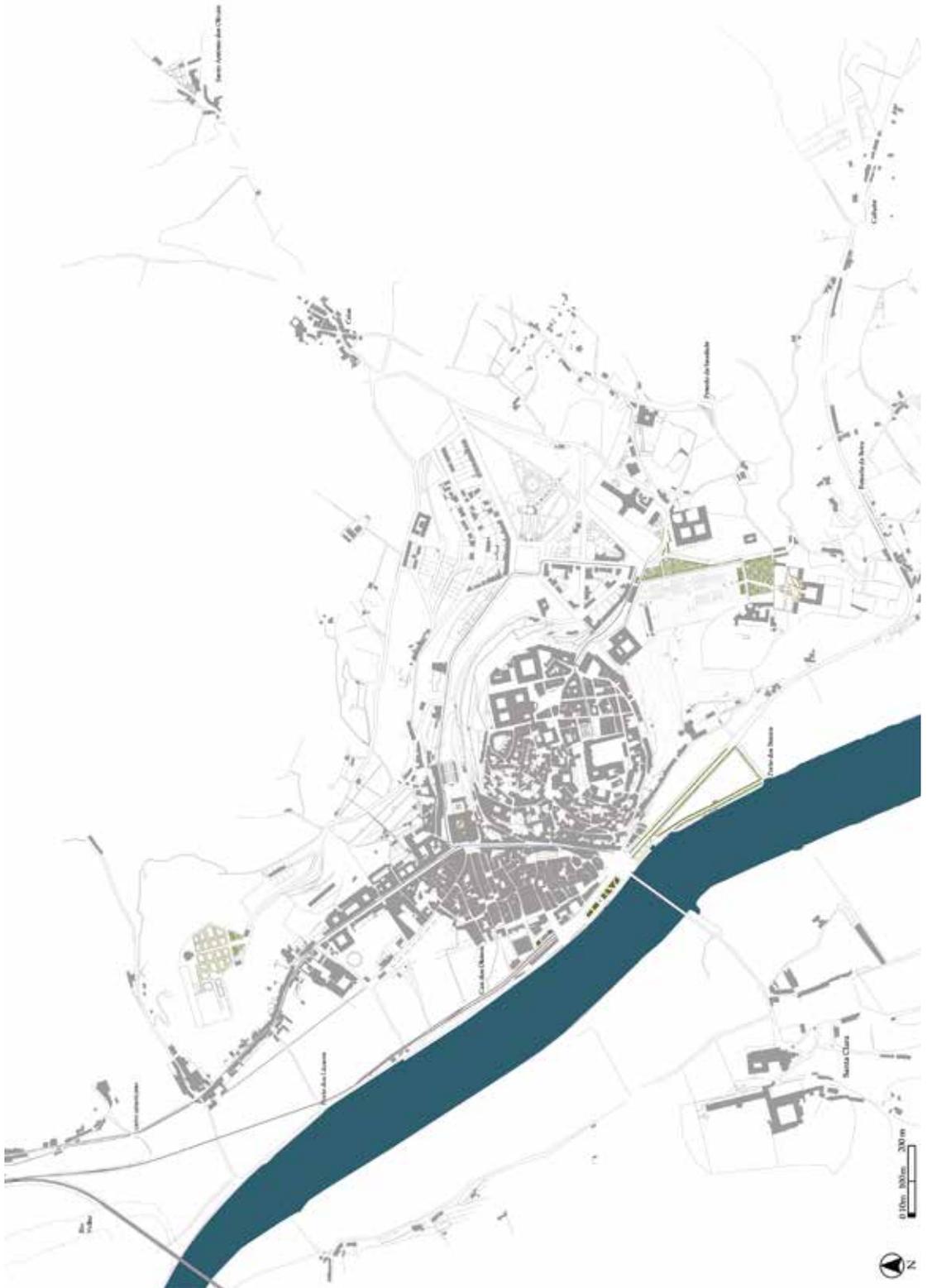
5. Planta de reconstituição de Coimbra, c.1875



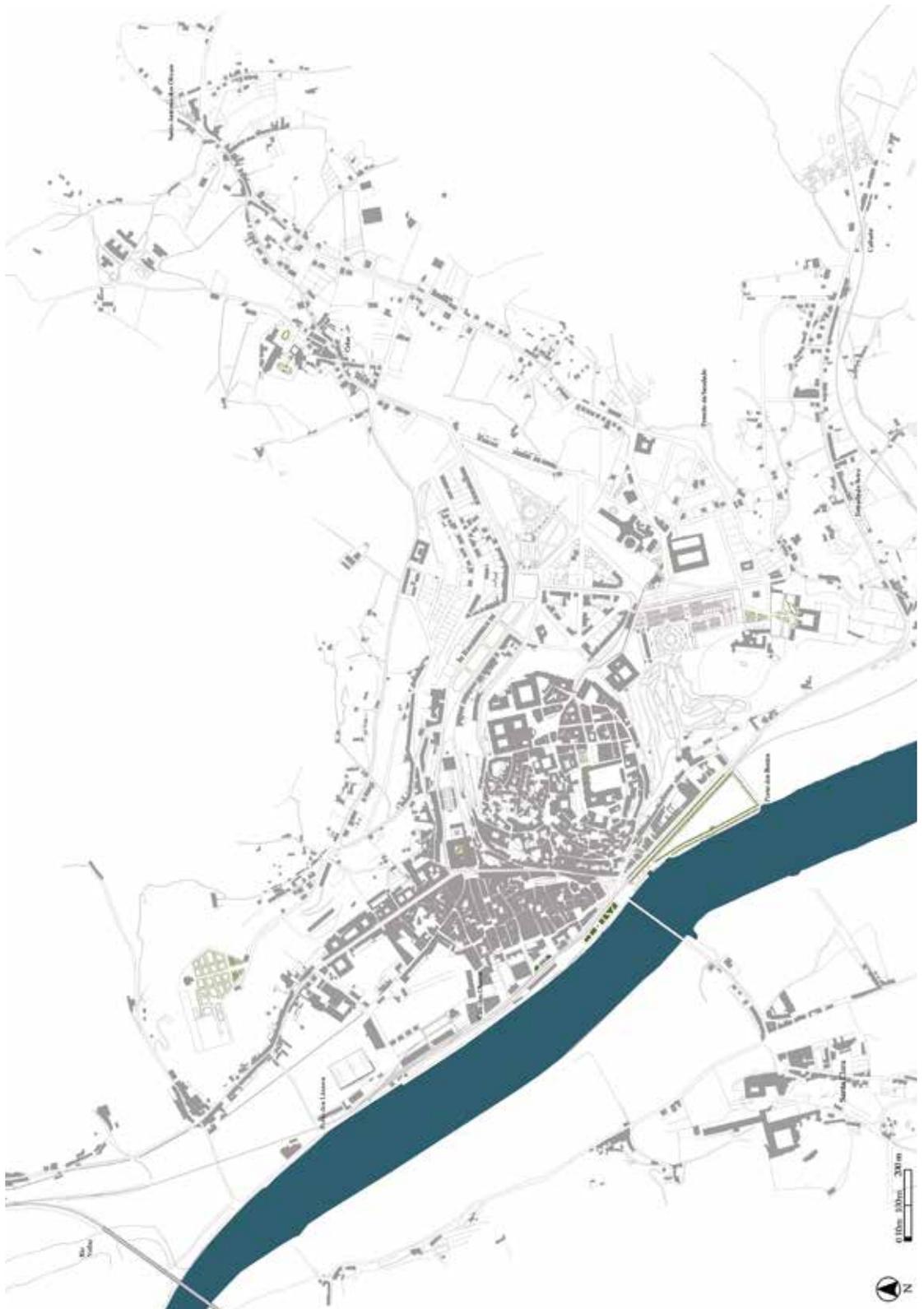
7. Planta de reconstituição de Coimbra, c. 1895



9. Planta de reconstituição de Coimbra, c. 1905



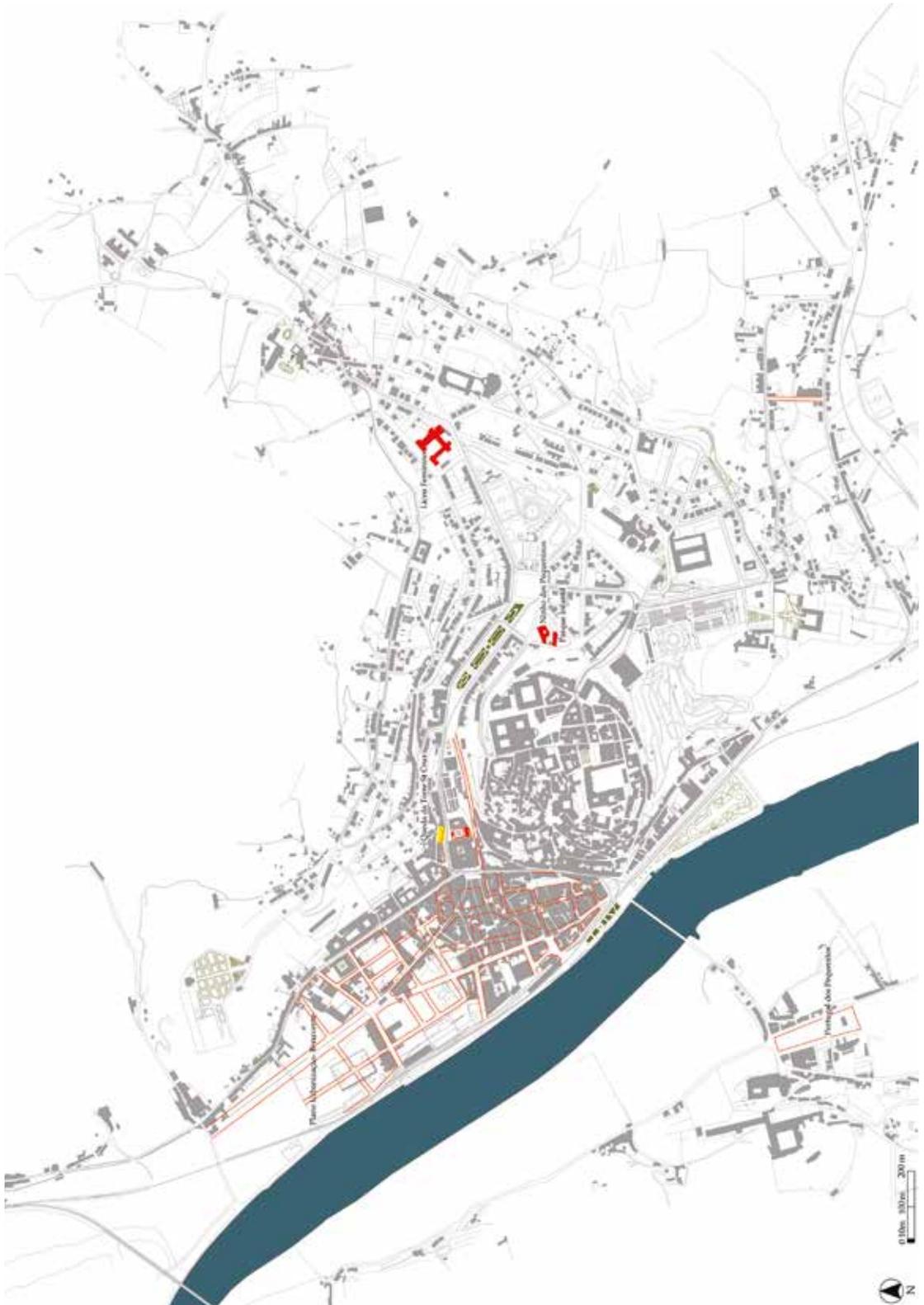
11. Planta de reconstituição de Coimbra, c. 1919



13.Planta de reconstituição de Coimbra, c. 1934



14. Planta de reconstituição hipotética das intervenções delineadas entre 1934 e 1936



B.
NOTAS BIOGRÁFICAS DOS TÉCNICOS

Abel Augusto Dias Urbano (1868-1954)

Engenheiro militar pela Escola do Exército, trabalhou ao serviço do Ministério da Guerra nas secções de Almeida, da Figueira da Foz, de Aveiro e de Tomar, onde foi responsável por um conjunto de projetos de levantamento de castelos (Pinhel, 1895; Vila Maior, 1898; Valhelhas, 1898; Sabugal, 1898; Celorico, 1898) e de melhoramento de quartéis (Quartel de Infantaria n.º 15 de Tomar, 1910; Quartel de Infantaria n.º 24 de Aveiro, 1908; Quartel do 4.º Esquadrão do Regimento de Cavalaria do Príncipe Real, em Viseu, 1898), para além de ter projetado o Picadeiro de Cavalaria n.º 8 de Castelo Branco (1904) e a regularização do adro da Capela das Almas, no Bussaco. Em 1919 foi contratado, por seis meses, para a Repartição de Obras Municipais da Câmara Municipal de Coimbra e, em janeiro de 1923, foi contratado para chefe da referida repartição. Destacam-se os seus estudos para a reforma da Baixa de Coimbra, que publicou em 1928. Foi presidente da Comissão Administrativa do município de Coimbra entre outubro de 1928 e maio de 1929. Colaborou com vários jornais, como a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e *O Despertar*. Fez parte da Comissão de Monumentos e foi presidente do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra entre 1921 e 1924 (AHM, Processo Individual, p. 38; *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, n.º 1586, 16 de janeiro de 1954: 439; Custódio, 2011: 558).

Adolfo Ferreira Loureiro (12.12.1836-12.11.1911)

Natural de Coimbra, bacharel de Matemática pela Universidade de Coimbra e engenheiro militar e do Estado-Maior pela Escola do Exército. Em outubro de 1860 foi nomeado engenheiro-chefe de conservação das Obras da Barra e Porto da Figueira, a qual dirigiu interinamente entre março e junho de 1862, entre dezembro de 1865 e junho de 1866, e entre agosto e dezembro de 1871, além de acumular o serviço de chefe de uma secção da Direção de Obras do distrito de Coimbra desde dezembro de 1865. Entre janeiro de 1872 e abril de 1883 foi diretor da Direção das Obras do Mondego e Barra da Figueira, tendo acumulado este cargo com a Direção das Obras Públicas do distrito de Coimbra entre outubro e novembro de 1873. Foi responsável pelo Projeto de Regularização das Margens do Mondego desde a Foz do Alva até à Figueira da Foz e pelo Projeto de Defesa da cidade contra as Cheias, propondo a construção de diques insubmersíveis (aprovado em 1872). Dentro da cidade foi responsável por um conjunto alargado de projetos, como o Plano de Melhoramentos da Quinta de Santa Cruz (1885), o Alargamento do Mercado Municipal (1887), os estudos iniciais para a Penitenciária (1875?), ainda o projeto não construído de um Elevador em Coimbra entre as ruas Ferreira Borges e S. Salvador (1888), bem como dos Projetos de Abastecimento de Águas a partir do Mondego (1876 e 1887) e do Projeto de Esgotos e Saneamento (1888). Delineou também o Plano das Obras do Porto e Barra da Figueira (1889) e, nesta cidade, foi responsável pelo projeto do Novo Bairro, do Teatro Saraiva de Carvalho e da Santa Casa da Misericórdia. Foi um dos mais conceituados engenheiros hidráulicos portugueses, e em 1889 foi enviado à Exposição de Paris para estudar os assuntos referentes a portos, mas já antes tinha integrado inúmeras comissões, com destaque para: o melhoramento da Barra do Douro e a construção do Porto Artificial (1879); o plano geral das obras para melhorar o regime do Tejo e beneficiar os campos adjacentes (1880); o novo regulamento para o Porto Artificial de Ponta Delgada (1881); ou ainda o sistema de esgotos de Lisboa (1888). Entre abril de 1883 e agosto de 1884 esteve ao serviço do Ministério da Marinha a estudar o Porto de Macau. Em 1889 assumiu a direção da 3.ª Circunscção Hidráulica e, cumulativamente, a direção das Construções Civas do Ministério da Marinha.

Foi diretor-geral das Obras Públicas e Minas (24 de setembro de 1898), vogal do Conselho Técnico de Obras Públicas e do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas. Integrou ainda o Conselho Superior do Cadastro Predial. Recebeu a Real Ordem Militar de S. Bento de Aviz (1901) e a Medalha de Ouro do Exército (1906) (AHMOP, Processo Individual, cx. 92).

Agostinho José Pinto d'Almeida (24.08.1784-18.07.1848)

Professor da Faculdade de Matemática (1805). Enquanto estudante, foi ajudante do Observatório Astronómico da Universidade de Coimbra. Entre 30 de agosto de 1814 e 21 de abril de 1822 foi adjunto do diretor das Obras Hidráulicas do Mondego, na época José Bonifácio d'Andrade, lente de Filosofia, tendo sido depois nomeado diretor das Obras do Mondego e do distrito, cargo que desempenhou até julho de 1848. Fez parte, com o doutor Joaquim Franco da Silva, da comissão nomeada para coordenar o plano científico e administrativo para a exploração das minas do reino (1822) e foi 2.º astrónomo do Observatório Astronómico (1823). Foi deputado da Real Junta da Fazenda da Universidade entre junho de 1825 e junho de 1832, reassumindo funções depois da vitória do liberalismo, em junho de 1834. Quando esta junta foi extinta, foi nomeado vogal interino do Conselho Geral, diretor do Ensino Primário e Secundário, e depois vogal efetivo do Conselho Superior de Instrução Pública. Foi diretor da Faculdade de Matemática entre julho de 1834 e outubro de 1835, assumindo as cinco cadeiras do curso de Matemática para que a Faculdade não fosse extinta. Foi nomeado presidente da comissão administrativa constituída após a entrada do exército liberal em Coimbra em 1834, e depois foi eleito vice-presidente da câmara municipal em 1837, e presidente em 1838. Foi cavaleiro da Ordem da Conceição (1836) (Abreu, 1848; Rodrigues, 1992: 250).

Alexandre Simões da Conceição (1842-11.10.1889)

Natural de Ílhavo, engenheiro civil pela Academia Politécnica do Porto (1867). Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1868, na Repartição de Obras Públicas do distrito de Beja, depois da Guarda, e em 1869 na de Bragança. Entre janeiro de 1876 e agosto de 1878 foi engenheiro municipal de Coimbra, onde foi responsável pelo projeto do novo edifício dos Paços do Concelho. Entrou depois ao serviço da Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira, encarregado das obras do porto, e em abril de 1882 foi transferido para a Direção das Obras Públicas do distrito de Coimbra, passando, em junho de 1886, a diretor das Obras Públicas do distrito da Guarda, e em março de 1888 do distrito de Viseu. Além se ter dedicado à engenharia, também se dedicou à crítica literária (Basto, 1987: 488; AHMOP, Processo Individual, cx. 62).

Amável Granger (30.07.1861-07.02.1938)

Engenheiro militar pela Escola do Exército (1885). Começou a trabalhar na 2.ª Circunscrição Hidráulica, como chefe da 5.ª secção em dezembro de 1889 e, cumulativamente, entre junho e outubro de 1890 trabalhou para a Câmara Municipal de Coimbra, onde foi responsável pela direção das obras da rede de abastecimento de água a partir do Mondego. Deixou o serviço da circunscrição em abril de 1893, para integrar a Comissão de Inspeção dos Prédios Rústicos e Urbanos de Vila Real, tendo sido transferido no mês seguinte para a comissão análoga de Coimbra, extinta a 16 de janeiro de 1894. Integrou então a Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra entre fevereiro de 1894 e julho de 1895, e depois entre julho de 1900 e 1903. Foi ainda chefe interino da 1.ª Secção da Repartição de Indústria (setembro de 1898). Trabalhou nos trabalhos do caminho de ferro de Angola (1895 e 1903) e da Beira (1915) e foi inspetor das Obras Públicas de Angola (junho de 1922). Recebeu o grau de cavaleiro da Real Ordem de S. Bento de Aviz, e mais tarde foi elevado a oficial da mesma ordem (AHMOP, Processo Individual, cx. 78).

António Augusto Gonçalves (19.12.1848-04.11.1932)

Natural de Coimbra, artista, arqueólogo, historiador, crítico de arte e professor de desenho em múltiplos estabelecimentos. Criou e foi diretor da Escola Livre das Artes do Desenho em Coimbra (1 de outubro 1878) e foi professor da Escola de Desenho Industrial Brotero (1884) e depois diretor da Escola Industrial Brotero (1889). Professor da cadeira de Desenho anexa à Faculdade de Matemática (1898), foi o responsável pela criação em 1890 do Museu de Arte Industrial de Coimbra.

Foi superintendente dos Palácios Reais (1910) e membro do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra (1920). Destacou-se pelo plano e pelas obras de restauro da Sé Velha (1893) bem como pela criação do Museu Machado de Castro a partir do Museu de Antiguidades do Instituto de Coimbra (1911). Foi vereador e presidente da Câmara Municipal de Coimbra (*O Instituto*, 1946: 1-101; Rodrigues, 1992: 280).

António Franco Frazão (?-?)

Engenheiro de pontes e estradas e engenheiro geógrafo pela Academia Politécnica do Porto (1879). Trabalhou na Direção de Obras Públicas do distrito de Faro (1879), de Santarém (1881), de Coimbra (1885), e de Évora (1888). Foi diretor de Obras Públicas do distrito de Évora (dezembro de 1890), do distrito de Coimbra (julho de 1891) e novamente do distrito de Évora (agosto de 1901). Nomeado depois chefe da 2.ª Circunscrição dos Melhoramentos Sanitários do Sul (março de 1902 a junho de 1912), foi também inspetor industrial da 2.ª Circunscrição entre maio e julho de 1891. Enquanto assumiu a Direção das Obras Públicas de Coimbra, foi um dos responsáveis pelo Projeto de Ampliação do Hospital delineado em fevereiro de 1896 (Basto, 1987: 488-490; Simões, 1898: 159; AHMOP, Processo Individual, cx. 69).

António José de Sá (?-25.02.1898)

Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas como encarregado da escrituração da Direção de Obras Públicas do distrito de Aveiro (1855), ingressando depois na Academia Politécnica do Porto, onde concluiu o curso de Engenharia de Pontes e Estradas (1868). Foi contratado como engenheiro municipal e inspetor de incêndios pela Câmara Municipal de Coimbra em julho de 1873, mas em abril do ano seguinte pediu a exoneração por ter assumido o cargo de 1.º engenheiro da Repartição de Obras Públicas do distrito de Évora. Depois trabalhou em várias repartições distritais: Guarda (janeiro de 1875), Braga (setembro de 1875), novamente Évora (outubro de 1876), e Castelo Branco, até à extinção desses organismos em outubro de 1886, passando depois para diretor das Obras Públicas, primeiro de Castelo Branco (1886), e depois da Guarda (1888), Aveiro (1889), Coimbra (1891), Évora (1891) e novamente Aveiro (1891). Em Coimbra foi o responsável pelo Projeto dos Melhoramentos a fazer no Largo da Portagem (1874) e de uma nova praça a abrir no sítio da antiga portagem, junto à frente de Coimbra (1874) (AHMOP, Processo Individual, cx. 148).

Augusto de Carvalho da Silva Pinto (07.05.1865-07.05.1938)

Arquiteto, estudou na Escola de Belas-Artes de Lisboa e em Paris. Começou a trabalhar em Coimbra no projeto de remodelação do Colégio de S. Tomás, para habitação dos condes do Ameal (1895). Professor da cadeira de Desenho Arquitetónico da Escola Industrial Brotero (1896), foi diretor da secção oficial da Escola Industrial Brotero (1904) e, mais tarde, quando esta escola foi unificada com o Instituto Industrial e Comercial de Coimbra, assumiu a direção da nova escola e conseguiu a sua transferência para as antigas instalações do Hospício Distrital (1926). Arquiteto das obras da Universidade (1914) e técnico fiscal das Construções Escolares (1907), foi autor de várias obras e projetos como: o Pavilhão de Peixe (1905), do projeto (não executado) de reforma do Mercado Municipal (1908), do restauro do Parque de Santa Cruz (1903) e do Coreto do Jardim do Cais (1903), do projeto (não executado) da Escola Industrial Brotero junto à Praça da República (1911), da nova Faculdade de Letras (1911), da remodelação da Casa dos Melos para Faculdade de Farmácia (1912), do restauro do Claustro da Manga (1931), e do projeto do frontão para a fachada principal do novo Palácio da Justiça (1832). Colaborou com António Augusto Gonçalves nos trabalhos de restauro da Sé Velha (1897), na instalação do Museu Machado de Castro no antigo Paço Episcopal (1911) e na reabilitação da Igreja e do Convento de Celas (1913). Participou nos primeiros trabalhos de arqueologia no Mosteiro de Santa Clara (1908), nas obras de demolição da Igreja da Misericórdia, construída sobre a Igreja de São Tiago, e superintendeu os estudos de arqueologia de Conimbriga (1928). Foi vereador da Câmara Municipal de Coimbra em 1919 e governador civil do distrito de Coimbra em 1924 (*Arquivo Coimbrão*, 1969: 367-383).

Cândido Celestino Xavier Cordeiro (1844-19.01.1904)

Natural de Torres Novas, bacharel de Matemática pela Universidade de Coimbra e engenheiro civil pela Escola do Exército de Lisboa. Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas como condutor de 1.ª classe na Direção de Obras Públicas do distrito de Castelo Branco (agosto de 1863), e foi transferido para a Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra (novembro de 1863). Entre setembro de 1864 e julho de 1868 foi enviado para França para estudar na Escola Imperial de Paris e nesse período foi incumbido de estudar as construções de portos e do caminho de ferro na Exposição de Paris de 1867. Quando regressou, foi nomeado 1.º engenheiro da Repartição Distrital de Obras Públicas de Coimbra; depois integrou a Comissão Consultiva de Melhoramentos Sanitários (outubro de 1869) e regressou à repartição distrital de Coimbra (1871). Aí permaneceu até ser nomeado chefe da 4.ª secção de construção do caminho de ferro do Minho (novembro de 1877), onde dirigiu o traçado e a construção das linhas do Vale do Vouga e do Minho e as respetivas pontes. Entre junho de 1878 e janeiro de 1879 fez uma visita de estudo pela Europa para estudar os caminhos de ferro de via reduzida. Prestou serviço no Ministério da Marinha na Índia, na Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses como inspetor das obras do Porto e do Caminho de Ferro de Mormugão (1881 a 1885). Foi nomeado vogal da comissão encarregada de elaborar as instruções necessárias para a vigilância e conservação das pontes metálicas do país e ainda vogal da comissão responsável pelo plano de viação acelerada da região a sul do Tejo. Vogal do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas (1903), foi também inspetor dos Edifícios Públicos e membro do Conselho dos Monumentos Nacionais. Colaborou com o engenheiro Vasconcelos Porto e com o arquiteto Luís Monteiro no projeto e nas obras da Estação do Rossio em Lisboa (AHMOP, Processo Individual, cx. 42; Calado, 2003: 102-103).

Cândido de Oliveira Cortez (?-09.11.1883)

Oficial-maior do Governo Civil de Leiria (1835 a 1846). Condutor de Obras Públicas na Direção de Obras Públicas dos distritos de Coimbra e Viseu (dezembro de 1852), trabalhou ainda na Direção de Obras Públicas do distrito de Castelo Branco e na da Guarda, mas regressou ao serviço da de Coimbra (janeiro de 1864). Mais tarde foi colocado na direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira (abril de 1869), mas devido à idade avançada foi transferido nesse mesmo ano para a Direção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos, Hidrográficos e Geológicos para copiar plantas. Foi responsável por alguns projetos para o município como o do Mercado na Horta de Santa Cruz em 1866 (AHMOP, Processo Individual, cx. 44).

Carlos Ribeiro (21.12.1813-13.11.1882)

Engenheiro militar (1844), participou ativamente nas lutas liberais desde 1833. Engenheiro nas minas de carvão do Cabo Mondego e do Bussaco, concessionadas à Companhia Farrobo e Damazio (1847). Com a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 1852 foi colocado como chefe da secção de Minas e, quando foi criada a comissão de Geologia, assumiu a sua direção. Chefe da secção de Geologia da Direção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Hidrográficos, Corográficos e Geológicos (1868). Vogal da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (1869). Foi um homem dedicado à ciência, com destaque para os seus estudos de geologia, de antropologia e de arqueologia, em grande medida decorrente dos seus trabalhos no campo para o levantamento da Carta Geológica de Portugal, onde recolheu inúmeros achados arqueológicos. Em Coimbra foi o responsável pelo estudo geológico que conduziu à escolha do terreno da Conchada para a implantação do cemitério municipal e foi o responsável pelo desenho do projeto do cemitério proposto por António Augusto da Costa Simões, seu amigo pessoal. Ficou a dever-se a Carlos Ribeiro a descoberta do lençol de água de Belas, que abasteceu a cidade de Lisboa entre 1874 e 1878. Foi um dos principais impulsionadores do I Congresso Internacional de Antropologia e Arqueologia Pré-Histórica, que se realizou em Lisboa em 1880 e, em conjunto com o engenheiro Nery Delgado, o responsável pela criação do Museu Antropológico Português. Deixou uma vasta obra publicada. Foi eleito deputado em duas legislaturas. Comendador da Ordem de Cristo, oficial da Legião de Honra, da Instrução Pública de França, cavaleiro da Ordem Militar de S. Bento de Aviz e de Carlos III de Espanha (Loureiro, 1882: 193-205).

Diogo Pereira de Sampaio (21.10.1846-15.3.1927)

Filho de Adrião Pereira Forjaz de Sampaio, natural de Coimbra (1846). Bacharel de Matemática pela Universidade de Coimbra e engenheiro pela Escola do Exército. Entrou ao serviço, como chefe de secção na Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira, onde foi responsável pelo Projeto de alteamento do dique do Mondego (dezembro de 1886) e do Projeto de alargamento do Cais de Coimbra (maio de 1888). Em novembro de 1888, por indicação do engenheiro Adolfo Loureiro, foi destacado para conduzir as obras de construção da rede de abastecimento de água a partir do Mondego, a cargo do município, função que desempenhou até agosto de 1889, data em que foi destacado para a direção de fiscalização do caminho de ferro de Arganil. Ao serviço do município foi responsável por outros projetos para além da direção da construção da rede de águas, como o Projeto de alargamento da Rua do Quebra Costas (1888) e o de alargamento da Rua do Colégio Novo (1888). Regressou depois ao serviço da 2.ª Circunscrição Hidráulica (AHM, Processo Individual, cx. 83).

Estêvão Eduardo Augusto de Parada e Silva Leitão (1844-13.11.1906)

Condutor de obras públicas na direção de Obras do distrito de Coimbra e na do Porto. Foi responsável por um significativo número de projetos de edifícios no início do século xx no Porto (AHMOP, Processo Individual, cx. 87).

Étienne de Gröer (04.01.1882-30.05.1974)

Arquiteto, polaco, diplomado pela Escola de Belas-Artes de São Petersburgo (1917). Trabalhou em São Petersburgo, na Rússia, depois na Finlândia e depois estabeleceu-se em França (1920). Começou a trabalhar no *atelier* Lebègue & Bénard, e mais tarde conheceu Alfred Agache, com quem passou a colaborar assiduamente, nomeadamente no Plano do Rio de Janeiro (entre 1927 e 1930). Colaborou com vários arquitetos elaborando um conjunto muito significativo de planos, tendo recebido com J. M. Aubertin o primeiro prémio no concurso para o Plano de Belgrado de 1924. Membro da Sociedade Francesa de Urbanistas (1930). Professor convidado do Instituto de Urbanismo da Universidade de Paris (1937). Começou a trabalhar em Portugal, com Agache no estudo preliminar de urbanização da zona de Lisboa ao Estoril e a Cascais, e pouco depois por interferência também do arquiteto João Faria da Costa, seu antigo aluno no Instituto de Urbanismo de Paris, foi convidado por Duarte Pacheco a elaborar o Plano da Costa do Sol. Mudou-se para Portugal, onde viveu até 1951, e foi responsável por mais de 20 planos de urbanização, nomeadamente de Abrantes, Almada, Alfeite, Beja, Braga, Cacilhas, Coimbra, Corroios, Costa de Caparica, Cova da Piedade, Évora, Mutela, Vila Nova, Moscavide, Vila Franca de Xira, Pragal, Sintra, Trafaria, Lisboa e Costa do Sol. Entre 1938 e 1940 foi contratado pela Câmara Municipal de Lisboa como urbanista técnico. Autor de vários textos sobre urbanismo, defensor do conceito "cidade-jardim", não como um modelo rígido, antes pelos seus princípios, as suas preocupações centravam-se na redução da densidade populacional e na criação de redes de infraestruturas de águas e saneamento para melhorar a salubridade dos edifícios. Teve um papel fundamental no desenvolvimento do urbanismo português (Faria, 2000: 2.1-2.15; Santos, 1981, 80).

Fortunato Augusto da Silveira Freire Themudo de Vera (08.04.1843-13.11.1906)

Engenheiro pela Escola do Exército. Foi 1.º engenheiro da Repartição Distrital de Obras Públicas de Coimbra (1881), onde foi responsável pelo projeto do Matadouro Municipal para os terrenos junto ao Porto dos Lázarus (1882). Depois de extinta esta repartição, passou para a Direção de Obras Públicas do distrito (1886). Chefe da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra (1890), depois foi inspetor da 2.ª Circunscrição Industrial (julho de 1891) e mais tarde foi nomeado chefe da 3.ª Circunscrição dos Serviços Técnicos e Industriais (outubro de 1901) (AHMOP, Processos Individuais).

Gilberto António Rola Júnior (?-1880)

Engenheiro pela Escola do Exército (1838), esteve ao serviço da Companhia das Obras Públicas de Portugal desde 1845 até à sua extinção, em 1850, sendo responsável pelas obras no leito do rio Alfeizerão. Depois foi colocado na Direção de Obras Públicas do distrito de Leiria (1850 a 1851). Regressou aos serviços do Estado na empresa do abastecimento de águas de Lisboa (1856 e 1858). Durante a Patuleia foi um apoiante dos setembristas e foi o autor do folheto *A situação e o parlamento* (1862). Mais tarde foi diretor das Obras Públicas do distrito de Coimbra (1863 e 1864). (AHMOP, Processos Individuais, cx. 145; Mata, 1992: 8).

Hans Dickels (1859-?)

Natural de Sternberg na Morávia, arquiteto pela Escola Superior Technische Hochschule de Viena (1883). Trabalhou no *atelier* de construções civis Maynder em Viena e na Universidade Técnica de Graz (março de 1885). Fez parte do grupo de professores estrangeiros contratados para as escolas industriais de desenho, como professor de Desenho da Escola Industrial Brotero (1889 a 1896). Além da docência, foi o projetista de vários edifícios em Coimbra, tanto particulares como municipais. Foi contratado pela Câmara Municipal de Coimbra entre janeiro de 1891 e junho de 1893 para a aprovação dos projetos particulares (Rigueiro, 1998; Martinho, 1997: 37-38; AHMC/VEREAÇÕES, 104, 1892-1893: fl. 217v).

João da Costa Couraça (01.01.1855-10.08.1919)

Engenheiro civil pela Escola do Exército. Em maio de 1878 começou a trabalhar na Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, sendo transferido para a direção de Obras do Mondego em dezembro de 1880, e em 1883 para a do Tejo (1883), e depois para a Comissão dos Faróis em julho seguinte. Trabalhou na direção de Obras Públicas de Lisboa (agosto de 1886), e ainda na 2.ª Direção de Estradas de Caminho de Ferro ao Norte do Mondego (janeiro de 1887 a novembro de 1888) e no porto artificial da Horta (1890). Foi inspetor da 3.ª Circunscrição Industrial (abril de 1892) e das obras de construção e exploração do Porto de Lisboa (março de 1896). Foi nomeado chefe da 1.ª Repartição da Direção dos Serviços de Obras Públicas (fevereiro de 1897) e depois da Repartição de Obras Públicas da Direção-Geral de Obras Públicas (entre agosto de 1898 e dezembro de 1911). Participou em várias comissões, e foi vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas (novembro de 1901), bem como secretário do mesmo conselho (1911). Como técnico, e além dos projetos desenvolvidos dentro das direções a que pertenceu, foi, em conjunto com José Cecílio da Costa, responsável pelo projeto vencedor do concurso para o esgoto e saneamento da cidade de Coimbra em 1893 (AHMOP, Processos Individuais, cx. 48).

João José Pereira Dias (05.03.1852-21.04.1933)

Voluntário no Regimento de Infantaria n.º 5 (agosto de 1868) e depois engenheiro militar pela Escola do Exército. Começou a trabalhar no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em junho de 1878, nos estudos do caminho de ferro do Douro, sendo transferido para a Direção de Obras Públicas do distrito de Viana do Castelo em outubro de 1879, cuja direção assumiu em julho de 1884. Entre março de 1885 e fevereiro de 1886 foi colocado na Direção de Obras Públicas do distrito de Braga, sendo depois transferido para a direção do distrito do Porto até ser nomeado chefe da 2.ª divisão dos estaleiros dos estudos do caminho de ferro de Chaves a Viseu em abril de 1886; depois, em fevereiro de 1887, foi transferido para chefe de divisão da 1.ª direção de estudos dos

caminhos de ferro do Norte do Mondego. Nomeado diretor das Obras Públicas de Coimbra em julho de 1888, sendo também encarregado da fiscalização do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela. Após um breve período entre setembro e dezembro de 1890 em que esteve ao serviço do Ministério da Guerra, foi colocado como diretor da fiscalização do caminho de ferro de Foz-Tua a Mirandela. A partir de março de 1891, depois de extinta esta fiscalização, foi colocado na direção das Obras da Barra do Douro e da fiscalização da construção do porto artificial de Leixões, mas a partir de julho desse mesmo ano assumiu a Direção de Obras Públicas do distrito de Bragança. Serviu na 2.^a Circunscrição Hidráulica entre dezembro de 1892 e fevereiro de 1893, tendo sido colocado provisoriamente na fiscalização do porto artificial de Leixões. Fez ainda parte da comissão de avaliação dos prédios rústicos e urbanos no distrito do Porto e da comissão incumbida de vistoriar a Ponte da Roda na estrada distrital n.º 91. Em 1896, foi louvado pelos trabalhos no porto de Leixões e no ano seguinte foi nomeado diretor adjunto da 2.^a Circunscrição Hidráulica e chefe de secção das obras do porto de Leixões (AHM, Processo Individual: AHMOP, Processo Individual, cx. 54).

João Theophilo da Costa Goes (1849-02.03.1912)

Engenheiro militar pela Escola do Exército. Trabalhou na Repartição Distrital das Obras Públicas de Coimbra: depois de extinta esta repartição, foi colocado na Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra (agosto de 1886). Nesta direção, a 10 de abril de 1897 substituiu o engenheiro diretor, António Frazão, mas a 5 de agosto desse mesmo ano, depois de criada a Direção de Edifícios Públicos e Fornecimento de Materiais, foi nomeado chefe da secção de Coimbra, cargo que desempenhou até à extinção desta direção no ano seguinte, retomando o cargo de chefe de secção na direção das Obras Públicas de Coimbra. Foi transferido para os serviços do Mondego e Barra da Figueira em julho de 1899, no entanto, a carência de técnicos exigiu que entre setembro de 1901 e fevereiro de 1902 acumulasse os trabalhos deste serviço com os trabalhos da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, e a partir de junho de 1902 com os trabalhos de chefe de secção da Direção de Obras Públicas do distrito de Leiria. Entre julho de 1905 e fevereiro de 1909 foi nomeado diretor interino da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, assumindo definitivamente a direção em fevereiro de 1909 (AHMOP, Processo Individual, cx. 75; ANTT/Ministério das Obras Públicas, maço 447).

João Ribeiro da Silva Araújo (?-19.07.1865)

Ingressou no Corpo de Engenheiros em 1835, ao mesmo tempo que frequentava o segundo ano de Matemática da Universidade de Coimbra, curso que concluiu em agosto de 1840. Ingressou na Escola do Exército, tornando-se instrutor da Guarda Nacional de Coimbra a partir de 1841. Em outubro de 1843 foi nomeado para coadjuvar Agostinho José Pinto d'Almeida na comissão de trabalhos preliminares sobre o melhoramento das estradas do distrito de Coimbra. A partir de 1852 assumiu a Direção das Obras Públicas do distrito de Coimbra e Mondego, cargo que desempenhou até 1863 (AHMOP, Processos Individuais, cx. 10).

Joaquim Maria Monteiro de Figueiredo (?-?)

Condutor de Obras Públicas colocado ao serviço da Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra em 1880. Foi contratado em maio de 1893 para chefe da Repartição de Obras Municipais de Coimbra, cargo que desempenhou até março de 1903. Durante este período foi responsável por vários projetos, como o de aformoseamento do Largo do Príncipe D. Carlos (1894), o da Rua do Cerco dos Jesuítas (1899) (atual Rua Padre António Vieira) e o da nova rua para Montarroio (1899) (atual Rua da Manutenção Militar). A sua saída da repartição municipal ficou a dever-se a um conflito com o presidente Manuel Dias da Silva, na sequência das obras de construção do Posto de Desinfeção Municipal. Em 1903 reingressou na direção de obras do distrito, onde trabalhou até 1918, quando foi contratado como chefe de obras do Hospital da Universidade (AHMOP, Processos Individuais, cx. 15; Figueiredo, 1903).

Jorge Lucena (08.04.1866-13.04.1928)

Engenheiro civil e de fortificações da Escola do Exército (dezembro de 1888). Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em janeiro de 1889 na secção de estudos do Porto de Lisboa da 3.^a Circunscrição Hidráulica. Foi transferido para a Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra em junho de 1890, onde permaneceu até 1917, mas a partir de novembro de 1899 desempenhou cumulativamente funções na Escola Nacional de Agricultura. Foi ainda diretor das Obras Públicas do distrito de Bragança, diretor das Obras Públicas do distrito de Coimbra (outubro de 1917) e diretor da 2.^a Direção dos Serviços Fluviais e Marítimos (novembro de 1917). Em julho de 1927, foi promovido a inspetor das Obras Públicas (AHMOP, Processos Individuais, cx. 93).

José Alves Faria (?-?)

Condutor de Obras Públicas, entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1856, na Direção de Obras Públicas do distrito de Coimbra. Em 1863, o município de Coimbra, carecendo de um técnico para a direção dos vários trabalhos da sua responsabilidade, solicitou a sua dispensa ao Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e nomeou-o chefe da Repartição de Obras Municipais. Neste cargo foi responsável por um conjunto de projetos, nomeadamente o alargamento da Rua Joaquim António d' Aguiar (1964), e de um conjunto de alinhamentos. Foi membro da Comissão de Melhoramentos (27 de maio de 1865) (AHMOP, Processos Individuais, cx. 58; AHMC/FUNCIONÁRIOS MUNICIPAIS, 1851-1875, fl. 120).

José Cecílio da Costa (09.03.1844-1917)

Engenheiro militar pela Escola do Exército. Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em dezembro de 1872, na Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira. Entre maio de 1875 e junho de 1876 foi requisitado para servir nos

estudos do caminho de ferro do Algarve. Entre agosto de 1878 e janeiro de 1881, além do serviço na direção das Obras do Mondego, colaborou com o município de Coimbra, como engenheiro municipal. Assumiu a direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira entre abril de 1883 e agosto de 1884, substituindo o engenheiro Adolfo Loureiro, deslocado para Macau em missão. Entre junho de 1886 e maio de 1887, foi requisitado para as obras do porto de Lisboa, e em outubro de 1888 foi transferido para a 3.ª Circunscrição Hidráulica. Em 1891 foi nomeado para a comissão encarregada de examinar o projeto e contrato das obras e melhoramentos do Porto de Lisboa e no ano seguinte, em abril, foi nomeado diretor das Obras Públicas do distrito de Lisboa. A partir de setembro de 1893 foi diretor da construção das obras do Porto de Lisboa, depois chefe de serviço da 1.ª Brigada de Estudos Hidráulicos (sul) e, a partir de janeiro de 1900, diretor da Direção Hidráulica e Agrícola e Fluvial. Foi inspetor da Direção-Geral das Obras Públicas (janeiro de 1910) e vogal do Conselho Superior das Obras Públicas e Minas (fevereiro de 1910). Foi ainda incumbido da inspeção ordinária permanente das obras hidráulicas em julho de 1911. Além destes cargos, integrou várias comissões: a comissão que vistoriou as margens do rio Mondego (1892), a comissão encarregada de propor a reorganização dos serviços dos edifícios públicos e faróis (1893) e a comissão responsável pela elaboração de um regulamento para a contabilidade das obras públicas (1907). Ainda assumiu os estudos da linha férrea de Évora a Ponte de Sor (1888) e o projeto para uma ponte metálica a ligar a Figueira à margem esquerda do Mondego. Foi um dos responsáveis pelo Projeto de Esgoto e Saneamento da cidade de Coimbra (AHMOP, Processos Individuais, cx. 46; AHM, Processos Individuais, n.º 14).

José Celestino Regala (?-?)

Engenheiro militar, colocado ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria na Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria de Aveiro entre 1914 e 1915. Colocado depois ao serviço do Ministério da Guerra, prestou serviço em Viseu, Nelas, Figueira da Foz e Coimbra. A partir de maio de 1925, foi contratado para chefe da Repartição de Obras Municipais de Coimbra, e entre 1938 e 1942 foi comandante dos Bombeiros Municipais. Foi ainda comandante da Escola Prática de Engenharia entre 1832 e 1833 (AHMOP, Processos Individuais, cx. 138; AHM, Processos Individuais).

José Lopes das Neves (?-21.04.1915)

Condutor de Obras Públicas, prestou serviço no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em várias direções de Obras Públicas distritais e na 2.ª Direção dos Serviços Fluviais e Marítimos. Foi ainda responsável por projetos para os municípios de Póvoa do Varzim e de Coimbra: no primeiro município, pelos projetos da Rua da Serra e da nova rua entre a Estrada Distrital n.º 7 e a Rua do Ramalho (1894); em Coimbra, foi autor do projeto do arruamento entre o Mercado e a Rua das Figueirinhas (1902), do projeto da rua do Largo de Santana ao Penedo da Saudade (1903), além dos arruamentos do Bairro da Cumeada, nomeadamente a Rua n.º 5 (1915) (AHMOP, Processo Individual, cx. 115).

José de Macedo Araújo Júnior (?-?)

Engenheiro de pontes e estradas pela Academia Politécnica do Porto (7 de janeiro de 1860). Entre abril de 1880 e abril de 1881 foi diretor das Obras Públicas do distrito de Coimbra. Foi depois para o Porto, onde participou em variadas obras, sendo responsável pelo projeto da lanterna do cruzeiro da Igreja da Trindade no Porto, construída em tijolo entre setembro de 1884 e 1887, e pela Capela dos Pestanas, construída entre 1878 e 1888. Participou ainda no projeto do Palácio da Bolsa do Porto em 1883 e na fiscalização da construção da Ponte D. Luís, inaugurada em maio de 1886 (AHMOP, Processo Individual, cx. 10; Pedreira, 1994: 57).

Leonardo de Castro Freire (17.05.1855-10.06.1907)

Engenheiro pela Escola do Exército, foi colocado na Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira em outubro de 1882. Diretor das Obras Públicas do distrito de Aveiro em julho de 1891, em setembro do ano seguinte foi colocado na 2.ª Circunscrição Hidráulica, com sede no Porto. Nomeado vogal da comissão regional de agricultura com sede em Coimbra (1894), fez parte da comissão encarregada de proceder à inspeção das oficinas do minério extraído das minas de Barba d'Alhos. Em outubro de 1898 foi nomeado chefe de serviço dos estudos das Obras do Mondego e Barra da Figueira, cargo que desempenhou até julho de 1901, assumindo depois a chefia da 2.ª Direção dos Serviços Fluviais e Marítimos entre outubro de 1901 e março de 1902. No ano seguinte, em outubro, foi nomeado diretor das Obras Públicas do distrito de Santarém, assumindo depois o cargo de chefe de divisão da Direção Fiscal de Exploração dos Caminhos de Ferro. Em novembro de 1906 assumiu a 1.ª Direção de Obras Públicas de Lisboa (AHMOP, Processo Individual, cx. 70).

Luís Benavente (1902-1992)

Arquiteto, formado pela Escola de Belas-Artes do Porto em 1930. Trabalhou no *atelier* de Pardal Monteiro, com Rodrigues Lima e Veloso Reis Camelo, colaborando em variados projetos, de entre os quais se destaca o Instituto Superior Técnico. Começou a trabalhar em Coimbra como delegado da Direção-Geral dos Edifícios Nacionais, ao serviço da comissão administrativa das obras dos Hospitais da Universidade de Coimbra, tendo projetado o edifício das consultas externas, construído entre 1930 e 1931, bem como a nova portaria. Vinculado à Direção dos Edifícios e Monumentos Nacionais, iniciou um projeto de reintegração e recuperação do Claustro da Manga, integrou a comissão de recuperação do Museu Machado de Castro e, depois da demolição da Igreja de S. Bento, adossada ao colégio com o mesmo nome, desenhou a nova fachada, que ainda hoje compõe este edifício. Em 1934, e a pedido da Câmara Municipal, procedeu à elaboração do Plano de Urbanização da cidade de Coimbra. Nesse mesmo ano foi nomeado, juntamente com Raul Lino, para a elaboração de um plano de remodelação da Cidade Universitária de Coimbra. Ainda na década de 30, ao serviço do Ministério das Obras Públicas e Comunicações, projetou o Hospital Sobral Cid (Fernandes, 1997).

Luiz da Silva Mouzinho de Albuquerque (16.06.1792-27.12.1846)

Sobrinho e genro de José Diogo Mascarenhas Neto. Frequentou a Real Academia de Marinha e completou o curso de Matemáticas em 1812. Começou a trabalhar como oficial engenheiro em 1813 no Observatório Real de Lisboa mas, a partir de 1814, foi viver para o Fundão, dedicando-se à agricultura e à família. Em 1819 partiu para Paris, onde o sogro permanecia exilado e onde aprofundou a sua formação científica e literária, publicando um conjunto de artigos sobre agricultura e indústria. Depois da revolta da Vila-Francada em 1823, regressou a Portugal e foi nomeado, pelo duque de Palmela, provedor da Casa da Moeda. Foi sócio efetivo da Academia Real das Ciências de Lisboa. Fez parte da Comissão de Pesos e Medidas. Participou ativamente nas lutas liberais e participou no desembarque do Mindelo e no cerco do Porto. Assumiu depois, por várias vezes, o cargo de secretário de Estado dos Negócios do Reino. Depois da Convenção de Évora-monte, foi prefeito do Funchal, lugar que ocupou por pouco mais de um ano. Foi nomeado inspetor das Obras Públicas da divisão do centro, lugar que abandonou depois da Revolução de Setembro, mas que retomou em 1839 depois de proclamada a Constituição Portuguesa de 1838. Inspetor-geral das Obras Públicas do Reino entre março de 1840 e 1843. Mais tarde voltou a ocupar a pasta do Reino, e em 1846 assumiu, ainda que por um curto espaço de tempo, a pasta da Marinha. A revolta de outubro desse ano levou à demissão de todo o governo e desencadeou a guerra civil da Patuleia. Foi então promovido a brigadeiro graduado do Real Corpo de Engenheiros e encarregado do comando da defesa do castelo de Torres Vedras, onde acabou por perder a vida, em dezembro desse mesmo ano. De entre as suas obras destacam-se ainda o *Guia do engenheiro na construção das pontes de pedra* (1840) e, numa primeira iniciativa nacional de recuperação do património arquitetónico, a *Memória inédita acerca do edifício monumental da Batalha* (1854) (Mónica, 2005: 100-103).

Manuel Afonso de Espregueira (05.06.1835-28.12.1917)

Natural de Viana do Castelo, bacharel em Matemática pela Universidade de Coimbra, concluiu o curso de Infantaria e de Estado-maior da Escola do Exército. Começou a trabalhar em maio de 1857 na Direção de Obras Públicas do Minho, sendo nomeado para a Inspeção das Obras do Porto e Barra de Viana do Castelo. Em 1859 foi enviado em missão ao estrangeiro para estudar a construção das vias-férreas e ingressou na École Imperiale des Ponts et Chaussées de Paris. Regressou em janeiro de 1864, sendo incumbido de estudar o Projeto do Porto artificial de Leixões e os melhoramentos da Barra do Porto. Diretor das Obras da Barra da Figueira e encarregado do Melhoramento do Campo do Mondego, a 19 de dezembro de 1865, só assumiu o cargo depois de completar os trabalhos sobre a Barra do Porto, em junho de 1866, onde permaneceu até fevereiro de 1872. Em outubro de 1866 foi também encarregado da 1.ª Divisão Hidráulica do Reino e foi inspetor-geral da Junta Consultiva de Obras Públicas. Em 1884 fez uma visita de estudo à França, à Bélgica e Holanda, para estudar as estações marítimas e os caminhos de ferro. Em dezembro de 1888, foi incumbido de elaborar o plano definitivo para as Obras do Porto e Barra da Figueira em conjunto com o engenheiro Adolfo Loureiro. Acumulou o serviço do ministério com o de diretor-geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses desde fevereiro de 1872 até à sua morte, e foi responsável pela resolução do atravessamento do rio Douro pela linha férrea. No campo político foi membro do Partido Progressista e deputado em várias legislaturas, sendo também presidente e vice-presidente da Assembleia, em 1890, 1897 e em 1895 respetivamente. Foi nomeado par do Reino a 4 de abril de 1905. Foi ministro dos Negócios da Fazenda entre 18 de agosto de 1898 e 25 de junho de 1900, entre 20 de outubro de 1904 e 27 de dezembro de 1905, e novamente entre 4 de fevereiro de 1908 e 11 de abril de 1909. Foi condecorado com a Ordem de S. Bento de Avis, como comendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Vila Viçosa, como oficial da Ordem Nacional da Legião de Honra de França, como oficial da Imperial Ordem da Rosa do Brasil, com a Grã-Cruz da Ordem da Águia Vermelha da Alemanha, com a Ordem de Dannebrog da Dinamarca, com a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Militar e como comendador da Ordem de Carlos III. Foi o autor de algumas obras importantes no campo da hidráulica e das finanças (AHMOP, Processos Individuais, cx. 57; Mónica, 2005: 66-68).

Manuel José Esteves (?-26.06.1912)

Entrou para o serviço da Direção de Obras da Barra da Figueira em 1858, sendo promovido a apontador em 1868, servindo de condutor na construção da estrada da Figueira a Montemor-o-Velho (AHMOP, Processos Individuais, cx. 57).

Mathias Cipriano Pereira Heitor de Macedo (?- 15.03.1888)

Assentou praça em 25 de agosto de 1835, frequentou depois a Escola Politécnica e completou o curso da Escola do Exército em 1851. Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1855, sendo colocado na Direção do Caminho de Ferro do Leste e Norte em maio de 1862. Diretor de Obras Públicas do distrito de Viseu em 1865, assumiu em 1870 a chefia da Direção das Obras Públicas do distrito de Coimbra, lugar que já ocupava interinamente desde março de 1866. Em 1878 foi nomeado chefe da Repartição de Obras Públicas do ministério e, em 1881, promovido a diretor-geral das Obras Públicas e Minas, lugar que ocupou apenas durante um mês. Nomeado vogal da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas em março de 1881; já desde o início desse ano, era vogal da Comissão Consultiva de Defesa do Reino criada no Ministério da Guerra (AHMOP, Processos Individuais, cx. 94; AHM, Processos Individuais, G/LM/A-02/21/0010).

Paul Charles Lepierre (1867-1945)

Natural de Paris, engenheiro químico pela École Supérieure de Physique et de Chimie Industrielles de Paris (1887). Foi contratado pelo governo português em 1888 para chefe dos trabalhos de química da Escola Politécnica de Lisboa e como preparador do Instituto Industrial de Lisboa. Em agosto de 1889 foi transferido para a alargada e então denominada Escola Industrial Brotero, em Coimbra, onde ficou responsável pelo novo Curso de Química, e a partir de outubro de 1891 acumulou com o cargo de chefe dos trabalhos do

Laboratório de Microbiologia da Universidade de Coimbra. Em 1905 foi nomeado pelo presidente da Câmara de Coimbra, Marnoco e Sousa, engenheiro diretor dos Serviços Municipalizados de Gás, onde teve um papel fundamental quer na modernização da fábrica quer na opção pela gestão municipal: refira-se que uma das suas primeiras atribuições foi visitar algumas cidades da Suíça, da Alemanha, da Inglaterra e de França, para conhecer as vantagens e as desvantagens dos vários tipos de gestão aplicáveis aos serviços públicos urbanos. Foi, aliás, devido ao seu empenho e rigor nestes serviços que se gerou um conjunto de intrigas e polémicas na imprensa periódica de Coimbra que conduziu ao seu pedido de demissão em 1911. Neste ano abandonou também a Escola Industrial Brotero e o Laboratório de Microbiologia da Universidade, partindo para Lisboa onde, a 3 de agosto, foi nomeado professor do novo Instituto Superior Técnico, tendo lecionado Química Tecnológica, Análise Química e Química Orgânica. Foi docente dessa instituição até 12 de novembro de 1937. Foi ainda presidente da Société de L'École Française de Lisbonne e presidente da Société Française de Bienfaisance (Hôpital de S. Louis). Do seu trabalho nos serviços municipalizados destacamos os seus estudos (1905a; 1905b) (Martinho, 1997: 37-38; Lepierre, 1911).

Paulo de Barros Pinto Osório (07.09.1848-11.1920)

Bacharel em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra, engenheiro de pontes e estradas pela Academia Politécnica do Porto (1878). Entrou ao serviço da Direção de Obras Públicas do distrito de Vila Real em agosto de 1886. No ano seguinte foi colocado na Direção de Estudos do Caminho de Ferro ao Norte do Mondego, e depois na do Minho e Douro. Entre outubro de 1893 e janeiro de 1899, serviu na 2.ª Circunscrição Hidráulica, sendo depois, nesta data, nomeado provisoriamente diretor da construção do Caminho de Ferro do Minho e Douro. A 5 de maio de 1902 foi nomeado diretor das Obras Públicas do distrito de Leiria, assumindo em dezembro de 1904 o mesmo cargo em Aveiro. Entre julho de 1905 e setembro de 1909, esteve destacado na ilha da Madeira, nas obras das levadas e, em maio de 1909, nos estudos da linha férrea da ilha. Regressou à Direção das Obras Públicas do distrito de Aveiro em 1909, mas em dezembro de 1911 foi transferido para cargo análogo em Santarém e depois para Coimbra, a 30 de abril de 1912, lugar que ocupou até 3 de outubro de 1917. Chefe da 1.ª Circunscrição Sanitária Norte do Conselho de Melhoramentos Sanitários em julho de 1918. Fez parte do Conselho de Arte e Arqueologia de Coimbra e da Comissão de Monumentos da 2.ª Circunscrição, onde foi responsável pela conservação dos monumentos, entre 1914 e 1918. Entre 1900 e 1910 foi eleito deputado do Partido Progressista, primeiro pelo círculo de Gondomar e depois pelo Porto (*Gazeta de Coimbra*, 3 de julho de 1912: 2; AHMOP, Processo Individual, cx. 120; Custódio, 2011: 558).

Ricardo Frederico Guimarães (?-29.06.1877)

Bacharel de Matemática pela Universidade de Coimbra. Engenheiro de pontes e calçadas pela Escola Imperial de Paris. Entrou ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria a 26 de setembro de 1859 como chefe de secção na Direção de Obras Públicas do distrito de Santarém, onde dirigiu os estudos e os trabalhos de construção da estrada de Abrantes a Castelo Branco. Foi colocado depois na Direção de Obras Públicas do distrito do Porto e, a partir de 31 de maio de 1863, no distrito de Coimbra. Nesta direção, foi responsável pela fiscalização das obras do edifício do telégrafo e do Projeto de Restauração da Igreja de Santa Cruz em 1864, bem como da construção da estrada de Coimbra à Figueira. Em julho de 1866, depois de uma desavença com o diretor de Obras Públicas do distrito de Coimbra Mathias Cypriano Pereira Heitor de Macedo, foi transferido para o distrito de Braga. Ao serviço do município de Coimbra, foi responsável pelo Projeto do Mercado no Largo da Sota em 1866 (AHMOP, Processos Individuais, cx. 81).

Sebastião de Almeida Soriano (?-?)

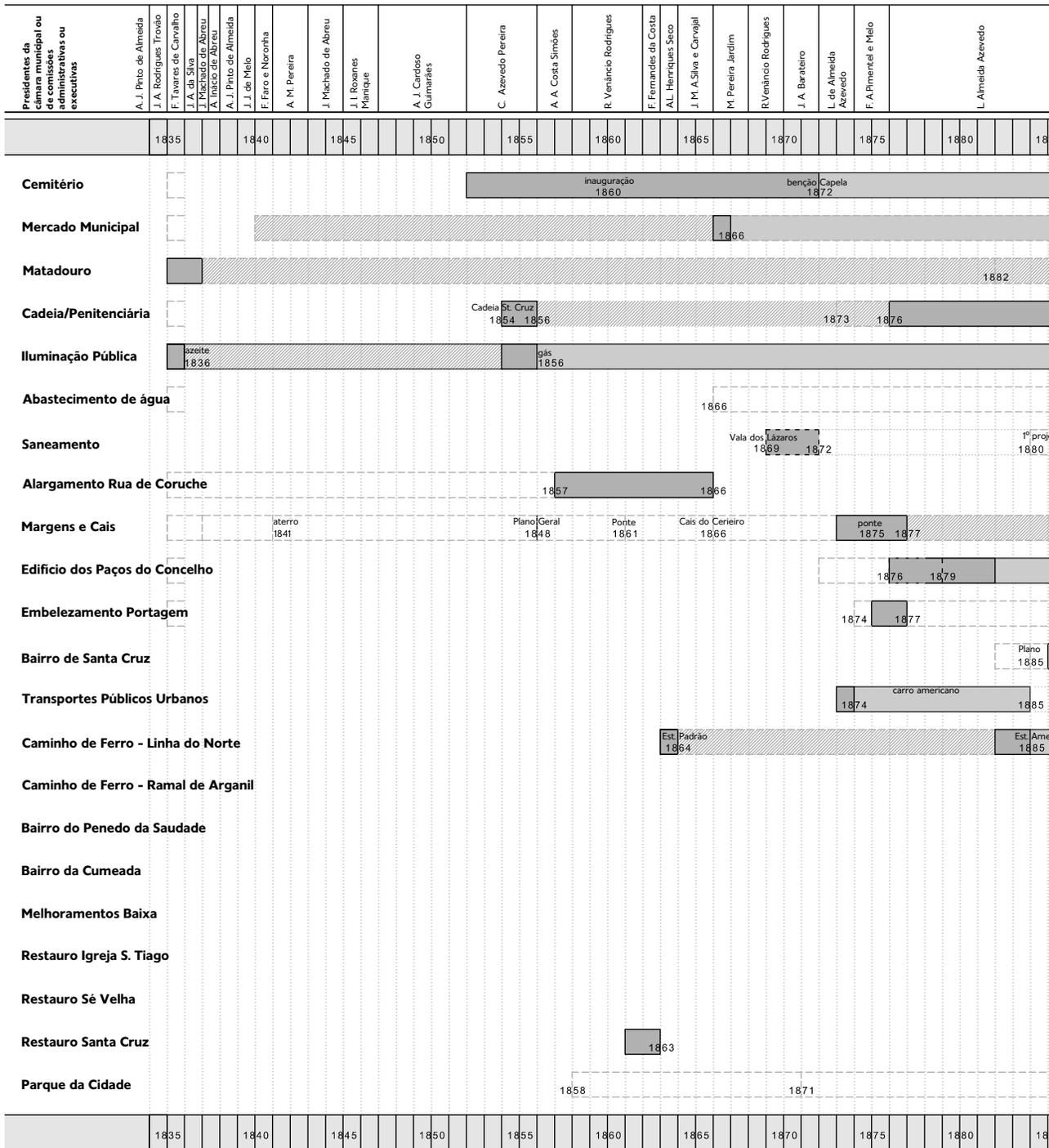
Desenhador de 1.ª classe, esteve ao serviço da Direção de Obras do Mondego e Barra da Figueira e na Escola Agrícola Moraes Soares. Em outubro de 1897 foi transferido para a secção de Coimbra da Direção dos Edifícios Públicos e de fornecimento de materiais; extinta esta secção, regressou para os serviços de Obras do Mondego e Barra da Figueira (ANTT, Ministério das Obras Públicas, mç. 504).

Valentim Evaristo Rego (1825-22.05.1884)

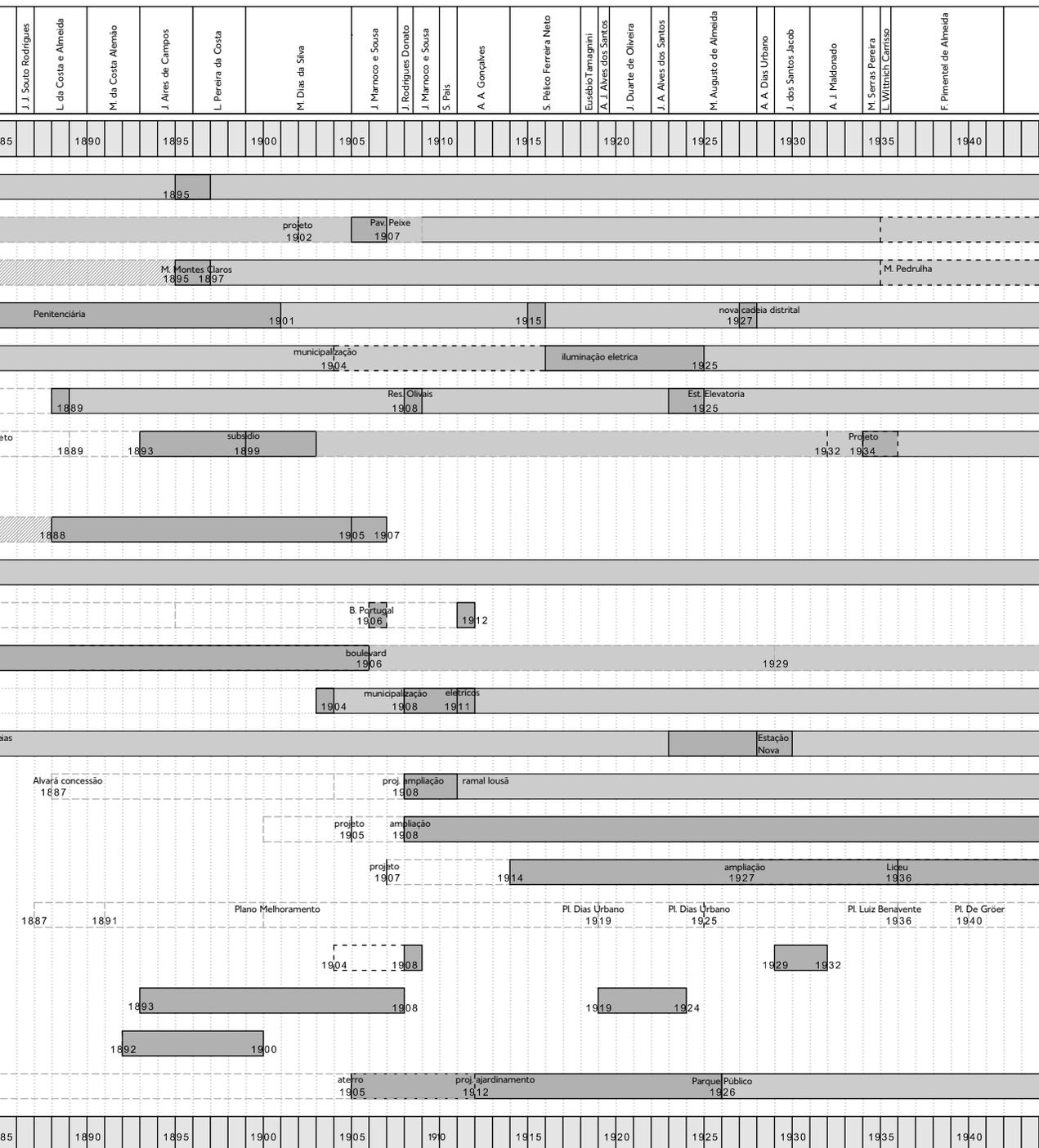
Engenheiro civil e militar pela Escola do Exército (julho de 1853), estudou em França entre 17 de julho de 1856 e agosto de 1860. Quando regressou, foi-lhe confiado o projeto definitivo das estradas de Chaves à Ponte de Caver. Foi diretor das Obras do Mondego e da Barra da Figueira entre março de 1862 e dezembro de 1865, cargo que desempenhou cumulativamente com o de diretor das Obras Públicas do distrito de Coimbra desde junho de 1864. Nomeado para a comissão encarregada de estudar o Plano Geral de Melhoramentos de Coimbra (maio de 1865), foi um dos responsáveis pela compra da primeira planta topográfica da cidade. Foi inspetor dos Telégrafos e Faróis (1870) e depois diretor-geral dos Telégrafos (1872) (AHMOP, Processos Individuais, cx. 138; AHM, Processos Individuais).

C.

BARRA CRONOLÓGICA DAS PRINCIPAIS INTERVENÇÕES



Legenda: Intervenção delineada Obra em execução Intervenção concluída - 1.ª fase



Intervenção concluída/equipamento ou infraestrutura em funcionamento

Urbanismo antes dos Planos: Coimbra 1834-1934 propõe-se contribuir para a clarificação do que foi o início do planeamento urbanístico em Portugal. O título contraditório sublinha a importância das transformações urbanas ocorridas entre a extinção das ordens religiosas pelo regime liberal e o decreto do ministro Duarte Pacheco que impôs a obrigatoriedade do plano de urbanização. Neste período, 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 empreendeu uma transformação radical da sua morfologia urbana, ora dando resposta aos problemas mais urgentes de insalubridade, ora propondo intervenções mais arrojadas de embelezamento e de expansão urbana, ou ainda introduzindo o progresso e a modernidade dos novos equipamentos e das modernas infraestruturas de água, saneamento, iluminação e transportes.

