

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

MESTRADO EM ESTUDOS HISTÓRICOS EUROPEUS

**A INTERVENÇÃO DOS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE
OBRAS NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA (1880-1920)**

Dissertação de Mestrado apresentada por:
João António Merca Pereira

Orientadora :
Prof. Doutora Ana Maria Cardoso de Matos

“ Esta dissertação não inclui as críticas e sugestões feitas pelo júri”

Évora
2005

UNIVERSIDADE DE ÉVORA

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

MESTRADO EM ESTUDOS HISTÓRICOS EUROPEUS

**A INTERVENÇÃO DOS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE
OBRAS NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA (1880-1920)**

Dissertação de Mestrado apresentada por:
João António Merca Pereira

Orientadora :
Prof. Doutora Ana Maria Cardoso de Matos

“ Esta dissertação não inclui as críticas e sugestões feitas pelo júri”

Évora
2005



155-937

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Professora Ana Maria Cardoso de Matos a amabilidade e o apoio que me prestou ao longo deste trabalho de investigação, particularmente nos momentos mais difíceis, em que estive tentado a desistir.

Quando as dificuldades se avolumaram e, algumas vezes, lhe confidenciei a intenção de abandonar o projecto, foram os seus incentivos, determinação e competência científica, a ajuda preciosa que me deu ânimo para continuar. Aqui lhe deixo o meu sincero reconhecimento.

Aos docentes do Departamento de História, pela disponibilidade sempre manifestada, particularmente a Directora do Curso, Professora Fátima Nunes, por todo o apoio e incentivo transmitidos ao longo destes quatro anos.

Agradeço à minha família, não só pelas razões triviais como pela efectiva colaboração prestada, sobretudo a preciosa ajuda da minha filha Maria João, em tarefas tão importantes como a revisão e arranjo de textos.

A todos os que me ajudaram no desenvolvimento das investigações, com um reconhecimento especial para os meus colegas do Núcleo de Documentação da Câmara Municipal de Évora, para a colega Teresa Molar que fez a revisão final de textos, para o João Morgado pelo trabalho de digitalização de fotografias e para a Suzete Chaveiro pelo apoio na tradução de texto.

A todos, os meus sinceros agradecimentos.

A INTERVENÇÃO DOS ENGENHEIROS E CODUTORES DE OBRAS NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA (1880-1920)

Resumo

Através de uma perspectiva centrada no clima de desenvolvimento conhecido pela sociedade europeia a partir do século XVIII, com particular destaque para o embelezamento e modernização das cidades, procuro estudar de que forma a cidade de Évora, um centro urbano de média dimensão dum país periférico, situada numa região de interior, também beneficiou desse contexto.

Será também objecto da minha análise, a discussão teórica em torno do trabalho dos engenheiros e condutores de obras, intervenientes directos no processo de modernização dos centros urbanos oitocentistas, procurando identificar de que forma a sua intervenção, conhecimentos técnicos e experiência profissional contribuíram para a concretização de algumas obras públicas importantes para a cidade de Évora durante a segunda metade do século XIX e início do século XX.

Pretendo ainda analisar de que forma essas obras se podem incluir, ou não, à sua escala, no espírito de progresso e modernidade transversal à maioria das cidades europeias.

THE INTERVENTION OF ENGINEERS AND WORK CONTRACTORS IN THE MODERNISATION OF THE CITY OF ÉVORA (1880-1920)

ABSTRACT

Through a perspective centered in the climate of development known by the European society in the XVIII century, with a special emphasis in the embellishment and modernisation of cities, I seek to study in which way the city of Évora, a medium sized urban centre of a peripheral country, situated in an inland region, also benefited from this context.

It will also be an object of my analysis, the theoretical discussion about the work of engineers and work contractors directly intervening in the process of modernisation of the eight hundredth century urban centres. I seek to identify in which way their intervention, technical expertise and professional experience, contributed to the implementation of important public works in the city of Évora, during the second half of the XIX century and beginning of the XX century.

I also intend to analyse in which way these works may or may not be included, at their own scale, in the spirit of progress and modernity transversal to most European cities.

A INTERVENÇÃO DOS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE OBRAS NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA (1880-1920)

ÍNDICE

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| INTRODUÇÃO | 3 |
| | |
| CAPÍTULO I: | |
| A MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES EUROPEIAS. | |
| 1 - O crescimento urbano e a alteração das condições de vida na cidade | 5 |
| 2 - Os engenheiros e a modernização urbana | |
| 2.1 A afirmação do saber técnico dos engenheiros | 13 |
| 2.2 A nova concepção de saúde pública | 17 |
| 2.3 A planificação das cidades | 21 |
| 2.4 Infra-estruturas, equipamentos e transportes urbanos | 27 |
| 2.5 A utilização do ferro e vidro: uma arquitectura associada aos engenheiros e à modernização urbana | 30 |
| | |
| CAPÍTULO II: | |
| OS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE OBRAS E A MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES PORTUGUESAS. | |
| 1 - As esferas de intervenção dos engenheiros e condutores de obras públicas na modernização urbana | 35 |
| 2 - Os engenheiros e condutores de obras que intervieram na cidade de Évora | 46 |
| | |
| CAPÍTULO III: | |
| A ACCÇÃO DOS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE OBRAS NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA. | |
| 1 - A reorganização do espaço da cidade e a criação do Passeio Público | 71 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 2 - As infra-estruturas e os equipamentos | 77 |
| 3 - Funcionalidade e utilização de novos materiais nos edifícios urbanos | |
| 3.1 - A utilização do Ferro nos Mercados e Matadouro como resposta aos novos padrões de higiene urbana. | 89 |
| 3.2 - Os novos materiais na reconversão do Palácio D. Manuel | 96 |
| 3.3 - A funcionalidade como objectivo: o caso dos Paços do Concelho | 100 |
| 3.4 - O ferro e o vidro como suporte e ornamentação dos novos espaços comerciais: O caso da filial dos Armazéns do Chiado | 109 |
| | |
| CONCLUSÃO | 112 |
| | |
| FONTES E BIBLIOGRAFIA | 115 |
| | |
| ÍNDICE DOS ANEXOS | 127 |

INTRODUÇÃO

Este trabalho desenvolve-se ao longo de três capítulos, centrando-se o seu principal objectivo na abordagem do clima generalizado de progresso e modernidade que trespassou a sociedade europeia oitocentista, com particular relevo para o crescimento das cidades, a sua transformação e modernização, no fundo, o processo subsidiário de uma crença optimista, sem precedentes, no conhecimento científico e nas potencialidades das suas constantes inovações, colocadas ao serviço do bem estar e felicidade comum.

Procuraremos reflectir sobre o processo da “*Industrialização*” como um conjunto complexo de acontecimentos, que se revelaram determinantes na modificação da geografia humana tradicional, contribuindo para o aparecimento rápido de novos centros urbanos e de uma crescente pressão demográfica sobre outros já existentes, factores que contribuíram para configurar problemas até então desconhecidos.

No primeiro capítulo - **A Modernização das Cidades Europeias** - pretende-se analisar o crescimento urbano que se regista neste período e as alterações das condições de vida das populações urbanas que decorrem do desenvolvimento industrial, processo que originou situações sociais complicadas, associadas a más condições de vida, deficientes condições sanitárias, precárias condições de habitabilidade, que afectaram sobretudo as classes mais desfavorecidas e originaram o aparecimento de problemas sanitários muitas vezes responsáveis por graves surtos epidémicos e degradação das condições de higiene e salubridade.

Por outro lado, procuraremos analisar de que forma os engenheiros contribuíram para a resolução dos novos problemas que emergiram nas cidades oitocentistas colocados pelo novo cenário saído do processo da industrialização, articulando a intervenção dos engenheiros com: a maior afirmação do saber técnico deste grupo profissional; uma nova concepção de saúde pública; a forma como se passa a planificar a cidade; a criação de novas redes de infra estruturas e transportes e a utilização de novos materiais e estruturas construtivas.

Para perceber a forma como os engenheiros portugueses intervieram nas cidades portuguesas era fundamental que se começasse por perceber a organização e o âmbito da intervenção quer dos engenheiros quer dos condutores nas obras públicas realizadas no espaço urbano.

Por isso, o capítulo segundo – **Os engenheiros e condutores de obras e a modernização das cidades portuguesas** –, incide sobre a organização do corpo profissional dos engenheiros e condutores de obras, no âmbito do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria e a definição das esferas de intervenção de cada um destes grupos.

O ponto dois deste capítulo, centra-se na análise e na identificação dos vários engenheiros e condutores que intervieram na cidade de Évora, avaliando o seu percurso profissional, de modo a enquadrar a sua intervenção na cidade num âmbito mais geral e permitir perceber de que forma a sua formação e a sua experiência adquirida noutras regiões do país ou estrangeiro, se reflectiu na modernização da cidade de Évora.

No terceiro capítulo - **A Acção dos engenheiros e condutores na modernização da cidade de Évora** – parece-nos fundamental analisar de que forma se tomou consciência da necessidade de planificar os espaços urbanos de forma a responder aos desafios do progresso e modernidade à semelhança do que acontecia por toda a Europa.

Consideramos, por isso, importante conhecer as obras que surgiram na cidade de Évora durante o período que delimitámos para o nosso trabalho, pelo que procuraremos identificar nesses novos equipamentos e infra-estruturas os princípios de modernização e progresso que consubstanciavam um interesse das autoridades locais na modernização e embelezamento da cidade, para lhe conferir estatuto no universo urbano do país e permitir melhorar a qualidade de vida aos eborenses.

É nessa linha de pensamento que incluiremos neste estudo com particular ênfase, a acção de dois engenheiros responsáveis por um número significativo de obras estruturantes para a cidade, levando a sua acção muitas vezes para além das atribuições técnicas, na defesa dos interesses da sua cidade e região. Merecem-nos particular destaque, pela obra desenvolvida, os engenheiros Câmara Manoel e Adriano Monteiro, personalidades que, pela sua competência técnica, manifestada nas obras que projectaram ou dirigiram, mostraram estar a par dos ventos de modernidade e progresso que sopravam por toda a Europa de oitocentos.

O primeiro teve, durante largos períodos de tempo, um papel de destaque na condição de Director Distrital de Obras Públicas de Évora, cargo importante para o desempenho de uma acção de intervenção ao nível do planeamento, controlo e fiscalização do desenvolvimento urbanístico da cidade. Para além da sua competência técnica, evidenciada em inúmeros projectos, pareceres, relatórios etc., este engenheiro

dedicou-se ainda à divulgação da cidade, editando uma obra de divulgação das riquezas arquitectónicas eborenses “*Atravéz a Cidade de Évora*”, onde faz a descrição dos principais monumentos da cidade.

Adriano Monteiro, eborense por nascimento, foi figura graúda da cidade e do país, notabilizando-se como eminente parlamentar eleito várias vezes pelo Circulo de Évora e chefe político do partido regenerador nesta cidade. As suas intervenções no parlamento ficaram célebres pela forma empenhada como procurou defender os interesses do Alentejo, sobretudo no sector agrícola, matéria vital para o desenvolvimento da economia desta região. Para além desta faceta, as suas qualidades técnicas ficaram bem demonstradas em obras inovadoras para a época com recurso à utilização de novos materiais e técnicas construtivas, que demonstram o seu conhecimento do que de mais moderno se ia construindo no país e no estrangeiro.

Procuraremos ainda perceber de que forma se desenvolveu a acção dos vários engenheiros e condutores de obras identificados com a modernização da cidade, centrando a análise na reorganização do espaço urbano, nomeadamente a planificação de novas ruas, jardins etc., e na criação ou modernização de infra estruturas e equipamentos como foi o caso das redes de saneamento e iluminação, dos mercados e matadouro.

Essa intervenção passa também pela análise da forma como eles utilizaram os novos materiais na construção de equipamentos urbanos que respondessem aos novos princípios de higiene e salubridade, Mercados e Matadouro, na reconversão de edifícios para outras utilizações, como foi o caso do Palácio de D. Manuel e Paços do Concelho, ou como suporte e ornamentação de novos espaços comerciais, como foi o caso da filial dos Armazéns do Chiado.

CAPÍTULO I – A MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES EUROPEIAS

1 - Crescimento urbano e alteração das condições de vida na cidade

Durante todo o século XIX, assistiu-se a um elevado fluxo de mão-de-obra dos meios rurais e pequenas povoações para os grandes centros urbanos, atraída por novas oportunidades de trabalho e melhores condições de vida. O crescente desenvolvimento

industrial, o aparecimento das grandes fábricas e a conseqüente procura de mão-de-obra barata motivaram uma forte atracção pela cidade, transformando rapidamente o espaço urbano na *terra das oportunidades* por excelência.

Um dos aspectos fundamentais dos novos sistemas de produção, logo na primeira fase da industrialização, passava pela necessidade de mão-de-obra em abundância e, se possível, barata¹. O trabalho humano, considerado então como mercadoria, traduzia-se em salários miseráveis pagos a homens, mulheres e crianças como a estratégia mais simples para fazer baixar o preço dos produtos. A concentração das indústrias junto dos grandes centros urbanos garantia à partida a mão-de-obra necessária e “*o factor quantidade sobrepôs-se a uma organização eficaz do mercado de trabalho. A aglomeração topográfica substituiu um modo de produção bem organizado*”.²

As cidades dos tempos modernos foram definitivamente marcadas pelo conjunto de acontecimentos que se convencionou chamar de Industrialização, processo que teve início em Inglaterra, no século XVIII, e acabou por se difundir por toda a Europa. Assistiu-se ao crescimento, não só de grandes centros fabris e cidades mineiras junto das jazidas, de que é exemplo Manchester,³ como também se verificou um significativo crescimento de complexos industriais junto de cidades tradicionais de grande dimensão, onde era possível encontrar a mão de obra excedentária e miserável de que os industriais necessitavam. Por isso se explica que cidades tradicionais como Paris, Bruxelas ou Berlim tenham conhecido uma forte industrialização. O processo de desenvolvimento industrial acabou por influenciar em larga escala todos os espaços urbanos, com particular incidência em cidades que já tinham uma significativa dimensão.

É óbvio que a apropriação desordenada do espaço urbano por parte dos complexos fabris, com o único e exclusivo objectivo da produção em massa e do lucro, afectou significativamente as cidades tradicionais. A instalação de indústrias, armazéns, estações de caminho de ferro e todo o aparato relacionado com o processo industrial

¹ Ao mesmo tempo, alicerçavam-se as novas teorias sobre a divisão do trabalho assentes nas teorias de economistas como Adam Smith, segundo o qual “numa oficina de alfinetes é possível que dez pessoas produzam por dia 48.000 unidades se dividirem as tarefas, um único indivíduo a realizar todas as operações isoladamente não conseguiria fabricar vinte” SMITH, Adam, *The Wealth of Nations*, Ed. por Edwin Cannan, University Paperbacks, Londres, 1961, Vol. I, pp. 8, 9.

² MUMFORD, L., *La cultura de las ciudades*, T. I, Buenos Aires, s/d, p. 266.

³ Esta cidade, que em 1760 tinha entre trinta e quarenta mil habitantes, passou em 1800 para setenta mil e em 1850 a quatrocentos mil, tornando-se uma das primeiras grandes cidades industriais, o que não foi alheio à inauguração da linha de caminho de ferro Manchester – Liverpool em 1830. GOITIA, Fernando Chueca, *Breve História do Urbanismo*, Editorial Presença, 1996 p.140.

não obedecia a qualquer tipo de planeamento ou preocupação com as incidências negativas que, posteriormente, se verificaram no ambiente urbano.

Neste contexto, surgem os bairros operários, albergue da mão de obra barata que alimentava as fábricas, considerados por muitos como uma nódoa na história da civilização industrial, e que passaram a merecer a preocupação de filantropos e reformadores sociais, tal a degradação das condições de vida observadas nesses espaços habitacionais. Este tipo de instalações assumiu formas diferentes nos diversos países, mantendo, contudo, em comum, as mesmas características de rentabilização ao máximo do solo, inexistência de espaços livres, pátios insalubres, falta de luz, ventilação, etc..

No caso português, tardiamente em relação à realidade europeia, assiste-se por altura da transição para o século XX a um forte crescimento demográfico das duas principais cidades, Lisboa e Porto, com particular incidência na capital do país,⁴ onde também se regista o fenómeno do êxodo do campo para a cidade, por parte das classes mais desfavorecidas, em busca de melhores condições de vida. “ (...) *A provincia estagna, mas Lisboa vive na euforia expansionista, acompanhada à distância pelo Porto. Impõe-no o crescimento demográfico, mais visível na capital, onde acorrem os deserdados do campo (...)*”.⁵

Esta breve descrição dá-nos uma ideia da forma como a chegada de mão-de-obra às maiores cidades portuguesas contribuiu para a sua transformação. Transformação que não se manifestou apenas ao nível das alterações da morfologia do espaço, mas, também, nos comportamentos sociais. No caso de Lisboa, a aceleração do crescimento populacional na segunda metade do século XIX⁶ relaciona-se directamente com o desenvolvimento da indústria no espaço urbano e com o surgimento de novos bairros industriais nas margens da cidade⁷.

Apesar das dificuldades vividas no país em áreas tão sensíveis como a habitação, a economia, a estabilidade política e social, importam-se hábitos culturais dos países mais desenvolvidos da Europa. Referimo-nos aos novos hábitos de usufruir os espaços da

⁴ Invertendo a tendência que caracterizou o século XIX, Lisboa ultrapassa o Porto em número de habitantes, afirmando-se como o maior centro populacional do país. Em 1900 conta com 356 000 habitantes, 7,1 por cento da população nacional e mais do dobro da cidade do Porto. Veja-se *Portugal: Século XX: crónica em imagens*, Circulo de Leitores, 1º Vol. p. 138.

⁵ *Idem*, pp.138 – 141.

⁶ RODRIGUES, Teresa, *Nascer e Morrer na Lisboa Oitocentista. Migrações, mortalidade e desenvolvimento*, Lisboa, Cosmos, 1995, p. 40.

⁷ CUSTÓDIO, Jorge, “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, in, Irisalva Moita (coord), *O livro de Lisboa*, Lisboa, Lisboa 94/Livros Horizonte, pp. 459-472.

cidade dedicados ao ócio e lazer, como por exemplo os passeios públicos, os teatros, e outros espaços de sociabilidade.

Em termos de planificação e desenvolvimento urbano, as realidades são, no entanto, as mais díspares. A par de projectos urbanísticos inovadores implantados em lotes das novas avenidas para as classes burguesas, o proletariado aglomera-se em densos bairros sem água, iluminação e saneamento básico, sem dúvida um dos grandes flagelos das grandes cidades. Em Lisboa, ao mesmo tempo que se procede à abertura da Avenida 24 de Julho e se criam novos jardins e áreas de lazer⁸, aparecem os *pátios* e as *vilas operárias*, onde a sobreocupação origina situações de miséria e marginalidade. No Porto proliferam as “Ilhas” (casas térreas com cerca de quatro metros de lado, alinhadas nas traseiras dos prédios elegantes e albergando famílias inteiras), onde a situação é ainda mais dramática do que na capital. A peste que assolou a cidade em 1899 foi atribuída às condições de insalubridade das *Ilhas*.

A crescente pressão demográfica teve consequências positivas e negativas, quer ao nível da gestão do espaço público, quer nas políticas de controle da expansão urbana, afectando, naturalmente de formas diversas, as diferentes zonas da cidade. Verificou-se, regra geral, uma tendência para a manutenção das estruturas antigas nos centros históricos com acentuados aumentos de população, enquanto as áreas limítrofes evidenciam um crescimento planeado, já com algumas preocupações de ordem urbanística.

Considerando que os tradicionais espaços urbanos não estavam preparados para dar resposta às novas necessidades colocadas por tão elevadas pressões demográficas, as grandes preocupações passaram a centrar-se na necessidade de construir infra-estruturas urbanas, tomar medidas de saneamento que atenuassem a degradação do ambiente social (promiscuidade habitacional), com a construção de novas habitações (controle e ordenamento do espaço público) e com o objectivo central de melhorar as condições de higiene e saúde pública.

Uma descrição da cidade de Lisboa feita em 1835 refere-se da seguinte forma à evolução da cidade " (...) *L'intérieur de la ville (...) il faut néanmoins distinguer la partie vieille, celle qui a échappé au fameux tremblement de terre de 1755, où les rues étroites, tortueuses, salles obscures, sont caissés entre des maisons mesquines, hautes de cinq à six étages, et la partie neuve qui contraste avec la première par la largeur de*

⁸ SILVA, Raquel Henriques, “Urbanismo: Caminhos e Planos”, in, *Lisboa em Movimento 1850 – 1920*, Lisboa, Lisboa 94/ Livros horizonte, 1994, p.47.

*la voi publique, les dimensions mieux entendues des maisons, et où l'on trouve un certain nombre de rues bien alignés et garnies de trottoirs (...)*⁹. Esta citação leva-nos a deduzir que terá sido nos núcleos mais antigos das cidades que a grande concentração de pessoas contribuiu decisivamente para agudizar os problemas habitacionais na área do saneamento básico e do controle da saúde pública.

O aparecimento das designadas *ilhas* na cidade do Porto, ou dos *pátios e vilas* em Lisboa, levou à constituição de aglomerados marginais no coração das cidades, com todas as consequências negativas que daí advinham. Relativamente à cidade do Porto, julgamos oportuno referir a seguinte descrição, alusiva à situação habitacional na segunda metade do século XIX: "*Atendendo à evolução da população do Porto, verifica-se que é na segunda metade do século XIX que a situação habitacional da cidade se agudiza, ou seja, a partir do momento em que o desenvolvimento industrial, nomeadamente da indústria têxtil algodoeira provoca um intenso afluxo de população à cidade*"¹⁰. A falta de uma política de intervenção por parte do Estado na área da habitação e a criação de incentivos para o envolvimento de instituições privadas no sector da habitação social, geraram situações complexas de habitação marginal, de que são exemplo o barraquismo, a autoconstrução sem prévio planeamento urbanístico nas periferias e as aglomerações desordenadas nos núcleos mais antigos das cidades.

No que se refere a investimentos no campo da habitação, de forma a colmatar as carências existentes, sobretudo no campo da habitação social, tomando como paradigma a capital, a realidade portuguesa é muito incipiente, talvez fruto da instabilidade política vivida durante todo o século XIX, apesar de, com a implantação da República, se ter perspectivado a recuperação do atraso do país relativamente à Europa além Pirinéus. Contudo, até finais da segunda década do século XX não se regista qualquer grande empreendimento ou projecto de construção de bairros sociais, com excepção do início da construção dos bairros sociais do Arco do Cego e da Ajuda em Lisboa, mais por imposição do movimento operário do que pela iniciativa governamental.

No caso de Barcelona, o grande problema que conduziu à desestruturação do tradicional espaço urbano, foi o surgimento de construções periféricas, onde a

⁹ FERNANDES, Paula Guilhermina, "Habitação e trabalho no Porto da época do cerco: O bairro de Stª Catarina", *Análise Social*, nº 156, Vol. XXXV, 2000, p. 521.

¹⁰ MATOS, Fátima Loureiro, "Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901– 1956", *Análise Social*, Vol. XXIX, 1994 p.677.

segregação social se traduz no aparecimento dos bairros de lata e outros tipos de habitação marginal, com os problemas que a situação envolvia.¹¹

A difusão de novos meios de transporte contribuiu decisivamente para o crescimento das cidades e para o desenvolvimento das economias, agilizando o processo de comunicação e transporte de bens e pessoas entre os vários pontos do país¹². Neste processo o caminho-de-ferro foi sem dúvida a grande e transcendente novidade do século XIX e o factor determinante da modernização e desenvolvimento dos países. A maior facilidade de comunicação de pessoas e bens permitiu o desenvolvimento das regiões e dos grandes centros urbanos. A realidade portuguesa, no que se refere ao desenvolvimento das vias de comunicação e, em particular, ao caminho de ferro, acabou por sofrer das mesmas vicissitudes que noutras áreas de inovação, ou seja, algum atraso relativamente aos países da Europa mais desenvolvida¹³. Têm sido vários os condicionalismos apontados ao fraco desenvolvimento tecnológico no País. A instabilidade política criada com as invasões francesas, a ausência de um poder político forte, devido à saída da corte para o Brasil, as guerras liberais, a periferia de Portugal relativamente aos grandes Centros Europeus, foram factores que marcaram a realidade portuguesa do séc. XIX.

Enquanto que numa primeira fase do desenvolvimento das cidades a tendência era para que a mão de obra se localizasse o mais próximo possível do local de trabalho, os novos meios de transporte urbano, como por exemplo os “americanos”, os eléctricos e, mais tarde, o metro, conferiram uma maior mobilidade, originando ao mesmo tempo a urbanização de novos terrenos periféricos e o início de um processo que viria a culminar na “metropolização” das grandes cidades.

Portugal não ficou alheado deste movimento e nas principais cidades do país são visíveis estas alterações, sobretudo na capital portuguesa, cujo crescimento na entrada do século XX era uma realidade resultante do (...) *desenvolvimento dos transportes mecanizados (comboios, eléctricos, elevadores, automóveis), que encurtam distâncias. Na transição do século, pela primeira vez, os habitantes de Lisboa não são lisboetas. O Norte fornece o maior contingente, com 92 por cento dos emigrantes que demandam a*

¹¹TATJER, Mercedes, “Los Orígenes de la Vivienda Social en Barcelona: las cooperativas de viviendas en el premier tercio del siglo XX”, in, Horacio Capel e Paul André (coord.), *Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbano Comparado*, Barcelona, Universidade de Barcelona, 1998, pp.413-433.

¹² Para o caso português veja-se, JUSTINO, David, *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*, vol.2 vols, Lisboa, Vega, 1989, pp.176-194.

¹³ Só em Outubro de 1856, o rei D. Pedro V inaugurava com grande pompa, os primeiros quilómetros de caminho de ferro em Portugal, de Lisboa ao Carregado.

*foz do Tejo: 21000 em 1900, o dobro em 1908. Ao contrário do que caracterizou o século XIX Lisboa ultrapassa agora o Porto em poder e influência. (...) Lisboa terá em breve meio milhão de habitantes, um décimo da nação. Pela primeira vez desde o Marquês de Pombal, a planificação urbana orienta o alargamento da cidade. A capital renega a sua matriz árabe para se tornar numa urbe europeia, com avenidas largas, rasgadas a direito e traçadas em malha geométrica (...)*¹⁴.

As migrações de massas, o desenvolvimento do investimento externo, a mobilidade da informação, nomeadamente tecnológica, são aspectos que tocam profundamente a cidade, obrigando a repensar o espaço urbano do ponto de vista de novos desafios, como a pressão demográfica e as novas tecnologias, num ambiente caracterizado pelo espírito de modernidade e progresso vigente nas cidades europeias de então.

Álvaro Ferreira da Silva no seu trabalho (Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana), sugere-nos uma reflexão sobre as questões da globalização encarada sob a perspectiva de uma maior inserção na economia internacional por parte das economias nacionais, através de uma maior circulação de bens, capital e mão de obra, durante a segunda metade do século XIX, perspectivando ao mesmo tempo de que forma essa experiência colocou novos desafios à cidade de Lisboa.

Os grandes desafios oitocentistas configuram, por isso, a resolução de problemas sanitários graves e a consolidação de novos serviços necessários à modernização das cidades e melhoramento do ambiente urbano. As infra-estruturas no domínio do abastecimento de água e gás, dos transportes e da circulação, são alguns dos aspectos que provocaram alterações urbanísticas nas cidades e configuraram a vida moderna, a banalização da tecnologia e a industrialização da vida quotidiana.

Podemos considerar que a industrialização dos equipamentos urbanos no século XIX é inseparável da criação do moderno urbanismo e do carácter estratégico que a intervenção urbanística passa a assumir na resolução de problemas urbanos e na qualificação das cidades.

Os ideais de modernização devem ainda inserir-se num quadro de competição entre as grandes cidades europeias, sobretudo metrópoles e capitais. Estas dinâmicas de competição potencializaram vontades e capitais susceptíveis de consolidar padrões de modernidade da vida urbana assentes no conforto proporcionado pelas novas formas de

¹⁴ Portugal: Século XX, ob. cit. p.138.

energia, transporte e saneamento básico, ou ainda na criação de novos espaços de sociabilidade.¹⁵

Convém referir que a capital portuguesa e outras cidades de maior dimensão na escala nacional, embora com algum atraso, também conheceram um clima de modernidade e progresso, transversal às cidades europeias do século XIX, materializado em programas de recuperação e valorização dos espaços urbanos, quer do ponto de vista do desenvolvimento económico, quer do ponto de vista do melhoramento das condições de conforto e bem estar das populações.

Parece-nos importante referir que a construção de novas infra-estruturas urbanas e o desenvolvimento das redes de transporte e comunicação obrigaram a pensar o espaço urbano de forma diferente do que até então se fazia. O planeamento, os mecanismos de controlo e fiscalização, o conhecimento e aplicação dos novos materiais, a formação técnica, a valorização de profissionais ligados à construção, nomeadamente os engenheiros, são alguns dos principais factores que ajudaram a transformar as cidades oitocentistas e criaram as bases para o que podemos designar de moderno urbanismo.

Em Portugal, embora estes melhoramentos começassem a surgir em algumas vilas e cidades na segunda metade do século XIX, foi necessário esperar algumas décadas para que se assistisse à sua generalização.

O aparecimento tardio deste tipo de infra-estruturas é, por muitos, justificado com as difíceis condições económicas do país e com as políticas centralizadoras da Monarquia Liberal, que não concedia aos Municípios, na sua grande maioria com graves problemas financeiros e dependentes das receitas municipais, os meios necessários ao financiamento dos respectivos projectos de modernização.

Com a revolução de 5 de Outubro de 1910 o novo regime republicano, embora manifestasse a intenção de elaborar a breve prazo um novo código administrativo que permitisse pôr em prática as suas políticas de descentralização, acabaria por manter parcialmente em vigor o código administrativo de 1896, mais austero em matéria de descentralização, conjugando-o com os princípios mais descentralizadores previstos no código de 1878. Esta medida teve como implicação uma maior flexibilidade no endividamento e uma tutela menos apertada do poder central relativamente ao poder local, o qual tinha como principais competências a promoção de estudos e projectos que

¹⁵ SILVA, Álvaro Ferreira, "Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana, O embelezamento como projecto (1858 – 1891)", *Cidade e Metrópole*, Celta Editora, Oeiras, 2001, pp. 39-51.

permitissem a construção de modernas infra-estruturas urbanas que contribuíssem para a modernização dos centros urbanos e para a conseqüente melhoria das condições de higiene e salubridade das populações.¹⁶

A afirmação da política descentralizadora dos republicanos é visível na legislação de 1913 (Lei nº 88 de 7 de Agosto de 1913), que permitia aos municípios agruparem-se para pôr em prática projectos de melhoramentos para que individualmente não teriam capacidade. Esta lei dava ainda às Câmaras a possibilidade de deliberarem sobre a “municipalização dos serviços locais”, disposição que, no entanto, não chegou a ser regulamentada.

A mesma lei previa ainda a possibilidade de as Câmaras se “federarem” para administrar em comum alguns serviços públicos, medida que tinha como objectivo rentabilizar os elevados investimentos necessários à criação das infra-estruturas urbanas.

As políticas descentralizadoras defendidas pelos Republicanos estão patentes no movimento municipalista das primeiras décadas do século XX, que deu origem a congressos em várias regiões do país, como foi o caso do Congresso Municipalista Alentejano, realizado em 1915, no qual se debateram propostas objectivas de maior autonomia para os municípios que deram origem à Federação dos Municípios Alentejanos, da qual sairia o Parlamento Provincial, órgão privilegiado para debater os assuntos de interesse para o Alentejo.¹⁷

2 - Os engenheiros e a modernização urbana

2.1. A afirmação do saber técnico dos engenheiros

Os estudos mais recentes sobre as questões urbanísticas que configuram as grandes transformações ocorridas nas cidades europeias a partir de meados do século XVIII têm reconhecido o papel fundamental dos engenheiros, classe profissional que se afirmou e ganhou prestígio com o planeamento e construção de grandes obras públicas que visavam responder aos novos problemas sociais originados pela nova era industrial, na modernização urbana.

¹⁶ Idem, p.6.

¹⁷ Idem, p.8, sobre este assunto ver BERNARDO, Maria Ana (2000), “Elites, acção pública e infra-estruturas em Évora (1890 – 1933)”, in, *Ler História*, 46, (2004), pp. 193-222.

A intervenção dos engenheiros deve, no entanto, ser entendida no âmbito dos avanços científicos, nomeadamente em áreas como a matemática, a física e a química, disciplinas que colocaram à disposição destes profissionais os saberes necessários ao desenvolvimento de novas soluções técnicas, que lhes permitiam dar resposta a necessidades emergentes na área da habitação, das grandes obras públicas e das infra-estruturas urbanas¹⁸.

A modernização das cidades passa em grande medida pela utilização de novos materiais e tecnologias na construção de infra-estruturas urbanas, o que teve como consequência a maior intervenção dos engenheiros, cujo saber técnico, assente em conhecimentos de matemática, física, mecânica e hidráulica, lhes permite adequar aos espaços urbanos, com condições geológicas ou geográficas específicas, as soluções técnicas adoptadas noutros países de que tomam conhecimento através de visitas de estudo, de contactos com engenheiros estrangeiros, ou através de publicações de carácter científico¹⁹. Os problemas sanitários e de segurança das cidades, passam a ser uma das prioridades da engenharia, que intervém na criação de redes de gás e electricidade, abastecimento de água, rede de esgotos e modernização dos transportes.²⁰

As grandes construções do século XIX baseavam-se numa nova filosofia de modernidade e progresso, sobretudo a partir de meados do século, quando passaram a recorrer aos materiais da moda, o ferro e o vidro, cujas propriedades eram bem mais familiares aos engenheiros que aos arquitectos, estes últimos mais identificados com os materiais de construção tradicionais. As grandes obras produzidas de acordo com o conhecimento de novas tecnologias e materiais, constituíram uma verdadeira revolução no panorama arquitectónico tradicional, tanto no plano estético como da utilização de novas técnicas de construção e materiais.

O conhecimento dos novos materiais e os conhecimentos científicos herdados dos engenheiros militares, com vasta experiência adquirida na planificação e ordenamento geométrico do espaço a transformar, permitiu aos engenheiros civis incorporar a ideia

¹⁸ PICON, Antoine, "Les Modeles De La Metropole, Les polytechniciens et l'aménagement de Paris", in, Béatrice de Andia (dir), *Le Paris Des Polytechniciens, Des ingénieurs dans la ville 1794 – 1994*, Paris, s/d, p. 142.

¹⁹ MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa e DIOGO, Maria Paula, "Obra engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal", Manuel Heitor, José M. Brandão de Brito e Maria Fernanda Rolo, *Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*, D. Quixote, 2004, pp. 13-45.

²⁰ MADUREIRA, Nuno Luís e MATOS, Ana Cardoso, "Tecnologia", in Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva, org., *História Económica de Portugal, 1700 – 2000*, Vol II, p. 215.

de planeamento urbano subordinado às novas realidades sociais, o que acabou por *originar alguns atritos com a classe dos arquitectos.*

*(...)La mejora en la construcción civil de la modernización, muy ligada a la labor de los ingenieros, topa con la tradición constructiva asociada a la clase profesional de los arquitectos. Se produce entonces un encendido debate sobre la demarcación de las atribuciones profesionales de ambas titulaciones oficiales. Es cierto que el arquitecto tradicional estaba en cierta deventaja, respecto del ingeniero, en el conocimiento de los nuevos materiales susceptibles de ser incorporados a la construcción, en concreto las estructuras en base al uso de metales. Sin embargo la formación academica recibida por los arquitectos tenía la posibilidad de avanzar según las nuevas técnicas, pero la inercia institucional non hacia posible un cambio inmediato(...).*²¹

O desenvolvimento de materiais artificiais, como o ferro e o betão, trouxe grandes progressos à construção no domínio da solidez, sobretudo com a associação dos dois novos materiais, que permitia a utilização de armadura metálicas: o betão armado, solução ideal para construções de grande envergadura, em que os valores artísticos da arquitectura eram confrontados com a eficácia da engenharia e as capacidades dos novos materiais, cristalizando o debate arte – técnica, que colocava em campos opostos o secular percurso da arquitectura e da engenharia.²²

Por outro lado, o crescimento ordenado das cidades passa a ser uma das preocupações do poder político, materializada no trabalho dos engenheiros civis, que planificam o espaço e põem em prática soluções arquitectónicas inovadoras.

Os modelos de intervenção, requalificação e embelezamento das cidades, vão colher inspiração nas grandes obras levadas a cabo na cidade de Paris pelo Barão Haussmann, em meados do século XIX, e por Cerdá na cidade de Barcelona. Apesar de concepções urbanas diferentes, as duas soluções têm em comum o facto de pensar as cidades e planear o seu desenvolvimento de uma forma integrada. Para muitos autores, terá nascido aqui o moderno urbanismo, assumindo os engenheiros um papel decisivo em todo o processo que envolveu a transformação e modernização das cidades.

Isto obriga a um conjunto de competências específicas e próprias que se vão desenvolver no campo das engenharias, pelo que, a partir de meados do século XIX os

²¹ CASTELLVI, Josep Suriol, “Los Ingenieros De Caminos En La Transformación Urbana De Las Ciudades Españolas Del Siglo XX. El Caso de Barcelona», in, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, Vol VI, nº 120, 2002.

²² TOSTÕES, Ana, “Novos Materiais e construção moderna”, in, José M.Brandão de Brito, Manuel Heitor, Maria Fernanda Rollo (cord.), *Engenho e Obra*, D. Quixote, 2002, p. 139.

engenheiros assumiram um papel fundamental, como especialistas conhecedores de toda a problemática referente aos novos serviços²³. As novas competências desta classe profissional em áreas tão inovadoras e em situações diversas acabaram por se tornar num desafio que só podia resultar no evoluir dos conhecimentos técnicos e da engenharia em si. “(...) *el desarrollo tecnológico Y la aparición de nuevos materiales como el acero o el cemento facilitó parte de las nuevas posibilidades y la búsqueda de soluciones Y alternativas eran continuas: construcción de grandes canalizaciones, disposición de redes de distribución y depósitos para su almacenamiento, nuevos materiales para conseguir una mayor eficacia en el suministro domiciliario. La nueva tecnología industrial hizo posible cubrir las nuevas necesidades en agua (...)*”²⁴.

As raízes que consagram o papel do engenheiro como profissional dedicado a obras de construção civil na perspectiva de um projecto mais abrangente e concertado de melhoramentos patrocinados pelos estados, encontram-se em França ainda no século XVIII. Está na sua génese a criação em 1716 do *Corps des Ponts et Chaussés*, numa primeira fase de cunho fortemente militar, e o aparecimento em 1747 da *École des Ponts et Chaussés* destinada ao ensino e preparação dos engenheiros.

Tanto em França, como posteriormente noutros países europeus, onde podemos incluir Portugal, as escolas que haveriam de formar os futuros engenheiros civis e militares, à semelhança da *École des Ponts et Chaussés*, seguiam um modelo de ensino baseado numa sólida formação em matemática, tanto mais que os problemas de ordem mecânica e hidráulica, colocados pelas novas necessidades técnico-sociais, exigiam profundos conhecimentos matemáticos, com larga tradição nos programas escolares das instituições militares. Temos por isso, que existiu um paralelismo histórico no desenvolvimento das matemáticas e da engenharia, condições indispensáveis aos inovadores projectos de construção.²⁵

²³ DIOGO, Maria Paula, *A Construção de uma Identidade Profissional. A Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Lisboa, FCT/UNL, 1994 dissertação de doutoramento (Policopiado), pp. 91-111, RODRIGUES, Maria de Lurdes, *Os Engenheiros em Portugal*, Lisboa, Celta, 1999, pp. 65-100.

²⁴ BARCO, Juan Manuel Matés, *La conquista del agua*, Universidade de Jaén, s/d, p. 45.

²⁵ CASTELLVI, Josep Suriol, “Los ingenieros de caminos en la transformación urbana de las ciudades españolas a finales del siglo XIX. El caso de Barcelona”, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona, Vol.VI, nº 120, p.3.

No caso português, alguns dos engenheiros que intervieram nas cidades eram formados na *École des Ponts et Chaussés*, como foi o caso de Frederico Ressano Garcia, que teve uma acção determinante na modernização da cidade de Lisboa²⁶.

2.2 – A nova concepção de saúde pública

Ao longo do séc. XIX, a crescente concentração demográfica nos centros urbanos originou graves crises sanitárias, com a eclosão e propagação de epidemias associadas às degradadas condições de vida das populações.

Emergiu, por isso, uma crescente preocupação, sobretudo por parte da classe médica, em explicar a origem e desenvolvimento das epidemias, levando em consideração factores determinantes como o clima e o ambiente. Nessa linha de pensamento, surgem ainda as preocupações com o ordenamento do espaço, materializadas em programas de construção de equipamentos urbanos modernos e funcionais (matadouros, cemitérios, hospitais etc.) e a implementação de medidas com vista ao melhoramento das condições de habitação das classes mais desfavorecidas, nomeadamente a construção de habitação social.²⁷

O conceito de "*purificar o ar*", expressão muito comum desde finais do século XVIII, entendida como medida profilática contra epidemias, doenças infecto-contagiosas e outros males da sociedade, ganha cada vez mais adeptos. Por sua vez, o ordenamento do espaço urbano, com a implementação de políticas de controlo da habitação e a criação de equipamentos e infra-estruturas que preconizassem melhor qualidade de vida, são preocupações básicas dos higienistas e pensadores das novas cidades.

São os médicos e os engenheiros que vão ter um papel determinante na evolução e modernização das cidades europeias, adquirindo ao mesmo tempo um capital de prestígio determinante para consolidar o estatuto social dos respectivos grupos profissionais a que pertenciam.

²⁶ SILVA, Raquel Henriques da, *Urbanismo: Planos e caminhos*, ob.cit, pp.50-51, SILVA, Raquel Henriques da, "O Passeio Público e a Avenida da Liberdade", in, Irisalva Moita, *O Livro de Lisboa*, ob. cit, p.431.

²⁷ URTEAGA, Luis, "Miséria, Miasmas Y Microbios. Las Topografías Médicas Y el Estudio del Medio Ambiente em el Siglo XIX", *Geocrítica*, Ano V, nº 29, Universidade de Barcelona, 1980.

No caso dos médicos, a sua intervenção na saúde pública, revelava-se da maior importância, até porque estes profissionais se assumiam como os detentores exclusivos de conhecimentos práticos capazes de resolver os problemas de saúde individual e intervir ao nível da prevenção das doenças e da alteração dos comportamentos colectivos. “ (...) *o seu poder devia estender-se à regulamentarização dos comportamentos colectivos e ao reordenamento dos tempos e dos espaços – públicos ou privados; ou dito de outra forma, o saber da medicina ao longo de oitocentos, foi peça fundamental de uma bio-política – para usar a expressão consagrada de Michel Foucault – isto é, de um saber/poder sobre a população, que ajudou a tornar mais visível e por isso controlável (...).*”²⁸

Mais do que gerir as doenças, o grande desafio que se coloca aos médicos passa a ser a prevenção. Dai o conceito de higienismo e o nascimento de um método de análise capaz de avaliar as condições exteriores que influenciam a saúde: “(...) *l’air ne fait-il pas partie des choses non naturelles? La reference au “Traité des aires, dès eaux et des lieux” est permanente, si bien que l’on a pu évoquer le néo-hippocratisme du siècle des Lumières. La notion de constitution est alors déterminante, constitution dans les deux sens: dune part celle des homes, d’autre part celle des lieux. Elles ne sont pas sans analogie (...).*”²⁹

A higiene aparece em primeiro lugar como competência da medicina, centrada na preservação da saúde pública e no desenvolvimento de estudos sobre: doenças epidémicas, como por exemplo a cólera e a febre amarela; doenças características das cidades, como a difteria e a escarlatina, directamente relacionadas com o ambiente urbano; e doenças profissionais associadas à industrialização das cidades.

“En el lugar de los viejos hospitales generales que amontonaban heridos, enfermos, contagiosos, locos, ancianos y mendigos, convirtiéndose en foco de infección, se alzarán dispensarios y hospitales especializados. La población sera valorada por los fisiócratas como fuente de riqueza y la preservación del cuerpo social se convertirá em empeño de los gobiernos absolutistas. El cuidado de los enfermos se separa progressivamente de la asistencia a los menesterosos. La salud y la

²⁸ GARNEL, Maria Rita Lino, “O PODER INTELECTUAL DOS MÉDICOS – Finais do século XIX – inícios do século XX”, Separata da Revista *História das Ideias*, Vol.24, Faculdade de Letras, Coimbra, 2003, p. 216.

²⁹ BARLES, Sabine, *LA VILLE DÉLÉTÈRE, Médecins et Ingénieurs Dans L’Espace Urbain XVIII – XIX Siècle*, Éditions Champ Vallon, Paris, 1999, p. 19.

*enfermedad se convierten en problemas centrales para los hombres de la Ilustración.*³⁰

Na maior parte dos países da Europa a medicina passou a encarar como campo de trabalho o estudo de fenómenos como a desigualdade social perante a doença e a morte, a existência de espaços e ambientes propícios a focos epidémicos e o crescimento das taxas de mortalidade nas cidades. *“La medicina de las constituciones, la teoria miasmática, la doctrina telúrica, y lo que hemos llamado “teoria social de la enfermedad”, son algunas de las doctrinas científicas elaboradas por los medicos en los siglos XVIII e XIX, que hacen referencia al impacto del medio en la salud de la población. En su conjunto, estas doctrinas constituyen la base teórica del paradigma de las topografias médicas.*”³¹

Esta nova atitude perante os problemas de saúde pública, não pode ser dissociada do aparecimento, na Europa de oitocentos, de instituições científicas que enquadram a actividade dos investigadores no desenvolvimento das suas teorias higienistas. Em Portugal surgem também, a partir de finais de século XVIII, academias científicas com o objectivo prioritário de divulgação e aplicação de novos conhecimentos científicos e técnicos, com vista à promoção da felicidade e bem-estar das populações. Desde a sua fundação, em 1879, que a Academia Real de Ciências de Lisboa procurou corresponder-se com outras instituições similares da Europa, com o objectivo de fazer circular a informação entre os seus sócios, tanto mais que muitos deles estavam ligados a outras academias científicas.³²

No quadro das preocupações que acabamos de nomear, consideramos oportuno referir o exemplo de Barcelona, cidade que conheceu um grande surto industrial em meados do século XIX, razão para um aceso debate da comunidade científica quanto ao ordenamento dos equipamentos industriais e as suas consequências para a saúde pública. A questão era complexa e colocava-se quanto à localização das fábricas e à demolição das muralhas que circundavam a cidade e quanto às consequências que essas medidas teriam na saúde pública.

Em 1844, o Ayuntamiento convocou uma reunião com as instituições científicas e forças vivas da cidade, de forma a examinar a influência da poluição industrial

³⁰ URTEAGA, Luis, “Miséria, Miasmas Y Microbios. Las Topografias Médicas Y el Estudio del Medio Ambiente em el Siglo XIX” op. Cit. p. 9.

³¹ Idem. p.25.

³² MATOS, Ana Cardoso, “Os Agentes e os Meios de Divulgação Científica e Tecnológica em Portugal no século XIX”, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona, n.º 69 (29), 2000.

provocada pelas fábricas de produtos químicos na degradação do ambiente. Para tal, foram convocadas as instituições consideradas como directamente relacionadas com o problema: a Academia de Ciências, Junta Provincial de Saúde, Junta de Comércio, Academia de Medicina, Comissão de Fábricas, Sociedade Económica de Amigos do País e Associação de Proprietários. Considerando a abrangência dos problemas, foi decidido que cada instituição envolvida deveria criar uma comissão que elaborasse um estudo a enviar posteriormente ao Ayuntamiento sobre as seguintes questões:” (...)1º) *Si de conceder permiso para el establecimiento de las máquinas de vapor y Fabricas de productos químicos puede seguirse perjuicio a la salud pública a la conveniencia pública o a las propiedades.*

2º) *En caso afirmativo cuáles son las medidas que convendria adoptar para precaver en lo sucessivo los indicados perjuicios (oficio dirigido à Academia de Ciências Naturais) (...)*”.

Os estudos que se seguiram, elaborados por uma comissão composta por especialistas credenciados em áreas como a física e a medicina, acabaram por coincidir, concluindo-se em linhas gerais que a acumulação de vapores e o funcionamento das fábricas de produtos químicos prejudicavam a saúde, para além de poderem provocar consequências negativas na atmosfera e no meio ambiente e, por isso, foram impostas restrições à proliferação desordenada de novas fábricas sem estudos de localização e impacto ambiental prévios.³³

Em Portugal também a legislação promulgada procurou exercer controle sobre a poluição atmosférica resultante do funcionamento das fábricas nos espaços urbanos.³⁴ O decreto de 28 de Agosto de 1855 classificou as indústrias em função do seu grau de salubridade e impôs restrições à instalação das fábricas consideradas insalubres, perigosas ou incómodas para os habitantes da cidade. Nos anos seguintes são promulgados novos decretos que visam um maior controle destes estabelecimentos fabris e determinam os preceitos a que devem obedecer as fiscalizações realizadas por engenheiros e médicos.³⁵

Os engenheiros colocavam as suas preocupações ao nível das questões ambientais, entendendo a *higiene e salubridade*, como factores determinantes para a modernidade e

³³ BOUZA, Jerónimo, “Una Visión Progressista del Desarrollo Urbano: El Informe Sobre Vapores De La Academia de Ciências de Barcelona”, Separata del libro *Ciencia e ideologia en la ciudad*, Generalitat Valenciana, Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme Y Transports, , Barcelona, 1994.

³⁴ MATOS, Ana Cardoso, “Industria e ambiente no século XIX”, *Ler História*, 42, 2002, p.151.

³⁵ Nomeadamente o decreto de 21 de Fevereiro de 1856 e o decreto de 21 de Outubro de 1863.

progresso³⁶. O seu papel é hoje considerado indissociável de uma moderna concepção de espaço urbano que é importante reconhecer, como refere Sabine Barles no seu estudo *La Ville DéLétère* “ (...) *Cést en raison du role primordial qu'ils vont jouer dans la maîtrise, de l'espace urbain, comme dans sa rectification et ce d'autant plus que ce role leur est encore aujuord'hui en grand partie devolu. Il est alors fondamental d'interroger leur perception de l'espace et de la matiere, leur methode d' analyse, leur ideal urbain (...)*”³⁷

As preocupações com a saúde pública e a qualidade de vida e bem estar das populações urbanas é uma corrente de pensamento muito em voga no século XIX, e um dos percursos desta corrente de pensamento, Robert Owen, rico industrial, proprietário de uma fábrica de têxteis, projectou uma cidade do tipo colectivo, onde se combinava a actividade industrial com a agricultura, de forma a garantir a auto-suficiência e qualidade de vida dos seus habitantes. Este projecto foi seguido por outras propostas de *idades ideais*, que culminaram, já no século XX, com o projecto das *idades –jardim*, nascidas das ideias de Ebenezer Howard, que fundou, por exemplo, Letchworth em Inglaterra em 1903.³⁸ (...) *um fabricante de chocolate, construiu em 1879 a cidade de Bourneville, com objectivos industriais e filantrópicos, e o mesmo fez outro industrial do mesmo ramo, este francês, Meunier, em 1874 (Colónia de Noisel-sur- Seine). Os fabricantes de sabão Lever Brothers construíram Port Sunlight, perto de Liverpool, em 1886(...). Com estas fundações pretendeu-se atenuar a recordação penosa das chamadas Company Towns, quer dizer, cidades das companhias que constituíram uma das consequências mais tristes do período industrial(...).*³⁹

2.3 – A Planificação das cidades

É na sequência dos problemas emergentes do processo de industrialização da Europa, cuja principal característica se traduziu na pressão demográfica sobre os

³⁶ LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)*, Livros Horizonte, 2002, pp.151.

³⁷ BARLES, Sabine, *La Ville DéLétère, Médecins et Ingénieurs Dans L'Espace Urbain XVIII – XIX*, ob.cit., p.119.

³⁸ GOITIA, Fernando Chueca, *Breve História do Urbanismo* ob. Cit. p. 162.

³⁹ Idem p.163.

centros urbanos, que o papel dos engenheiros assume particular relevância ao nível do planeamento urbanístico, ou seja, a necessidade de pensar a cidade numa perspectiva de modernidade e progresso, atribuindo particular relevância a preocupações como a qualidade de vida das populações e ao mesmo tempo a funcionalidade e embelezamento das cidades.

Em Espanha, através de uma ordem de 10 de Outubro de 1845, foi publicado um programa para execução de obras públicas onde eram devidamente estabelecidas as competências dos engenheiros de caminhos nas obras públicas e nas comunicações, que mereceu amplo protesto por parte dos arquitectos. Embora uma nova Ordem Real datada de 25 de Novembro de 1846 não fosse tão favorável aos engenheiros, acabaria por determinar que seriam estes a responsabilizar-se pela apresentação dos anteprojectos de transformação das cidades. Por último, um Decreto Real de 25 de Novembro, estabelecia as competências das duas classes profissionais e publica o Regulamento Orgânico do Corpo de Engenheiros de Caminhos, Canais e Portos.⁴⁰

Os engenheiros civis franceses assumiram um papel relevante a partir de 1848, quando a cidade de Paris foi alvo de um programa de melhoramentos. O projecto visava a requalificação e reordenamento da cidade numa perspectiva global, a que não foram indiferentes motivos económicos, políticos e sociais: por um lado, a vontade do poder político de promover a paz social e ganhar os favores do povo com a construção de obras de grande envergadura; e, por outro, o reconhecimento de que era necessário reordenar a cidade no seu conjunto para resolver os problemas de crescimento populacional desordenado num espaço urbano que em meados do século atingia um milhão de habitantes. Os princípios que nortearam este novo modelo de intervenção, viriam a ter reflexos noutras cidades europeias.

“ (...) Uma das tarefas primárias é a construção das instalações e dos serviços para fazer funcionar uma cidade que já ultrapassou um milhão de habitantes: os esgotos, a rede hidráulica, a iluminação a gás, os transportes públicos, as escolas, os hospitais, os mercados, os parques. Ainda não se decidiu quem deverá encarregar-se dessas obras e os particulares entram também na competição. O banqueiro Laffite propõe um aqueduto privado, alimentado pela elevação da água do Sena; Haussmann avoca essa tarefa à municipalidade e vence o confronto. Os trabalhos hidráulicos do engenheiro Belgrand duplicam a rede e triplicam o fornecimento de água à cidade. Ao

⁴⁰ Idem, p7

*mesmo tempo reconstrói-se quase totalmente a rede de esgotos; triplicam-se os bicos de gás da iluminação pública; unifica-se o serviço dos ónibus e institui-se o dos carros de aluguer; constroem-se quatro grandes parques públicos; constroem-se os edifícios públicos necessários à grande cidade e às onze comunas circundantes anexadas em 1859: são o capítulo das «obras públicas» que se tornarão habituais em todas as cidades europeias (...)*⁴¹

Por detrás deste projecto está a figura de Haussmann, presidente da Câmara da capital francesa, cujas principais obras obedeceram a um plano organizado que se pode resumir da seguinte forma: 1º) **A prioridade a grandes obras viárias** com vista à abertura de novas artérias em bairros mais antigos e o traçado de novas vias na periferia de Paris. Com esta medida, Haussmann cria no núcleo mais antigo da cidade uma série de avenidas amplas e rectilíneas, mantendo a preocupação de preservar os monumentos antigos, aproveitando-os para as novas perspectivas das ruas; 2º) **a construção de habitação social** de iniciativa privada ou pública, mas debaixo do controlo municipal, obrigando ao cumprimento das normas de higiene mínimas. Com esta medida, pretende-se criar habitação para as classes mais desfavorecidas e, ao mesmo tempo, evitar a concentração desordenada de habitação clandestina noutros locais da cidade; 3º) **Com a necessidade de purificar o ar e proporcionar às populações locais de lazer e entretenimento**, são criados e ordenados espaços arborizados, de que são exemplos o reordenamento do Bosque de Bolonha e a criação de outros novos jardins; 4º) **Promove a construção de aquedutos e redes de distribuição de água** para abastecimento a partir do Sena.

O conjunto de medidas que acabámos de referir, que tinham como objectivo a modernização de Paris e a promoção do bem-estar dos seus habitantes, não foi pacífico.

A obra de Haussmann mereceu um amplo debate no seu tempo, sobretudo por parte de artistas e outros intelectuais que não eram favoráveis à desarticulação do casco urbano da cidade velha e consideravam perfeitamente vulgares as novas construções.⁴² Homens como Eugène Sue, Balzac e Victor Hugo apreciavam o aspecto confuso, misterioso e integrado da cidade tradicional. A regularidade, a simetria, a complexidade técnica da cidade de Haussmann são criticadas como novidades vulgares e fastidiosas. As opiniões favoráveis à sua intervenção vêm de quadrantes da burguesia e de personalidades ligadas ao poder político, que reafirmam a importância da largura

⁴¹ BENEVELO, Leonardo, *A Cidade na História da Europa*, Editorial Presença, Lisboa, 1995, p.188

⁴² <http://mrhuho.espana.es/> 16/4/03.

das novas avenidas para o controle de eventuais tumultos e das melhores condições de higiene e salubridade, que contribuíam para a pacificação social.⁴³

Apesar de controverso na época, o plano de Haussmann para Paris constituiu um marco na transformação das grandes cidades durante o século XIX, transformação essa em que os engenheiros assumiram papel de relevo. “(...) *La influencia de este tipo de proposiciones es fácilmente reconocible si tenemos en cuenta que la mayoría del trabajo llevado a cabo por las corporaciones de ingenieros se desarrolla bajo encargos administrativos. Los principales colaboradores de Haussmann en la reforma urbana del centro de Paris pertenían a este grupo de ingenieros – reformadores sociales, aunque el carácter socializante de su pensamiento fuera discretamente eliminado de su actividad profesional. En este sentido queda claro que el trabajo público dependía de esta combinación entre razón técnica Y poder político – administrativo.* (...)”⁴⁴

Outro exemplo de alargamento e ordenamento de uma grande cidade é o projecto de Ildefonso Cerdá, engenheiro de caminhos, que foi incumbido, no ano de 1856, depois da demolição da muralha que circundava a cidade de Barcelona, de fazer o levantamento topográfico da cidade extra muros.⁴⁵ Cerdá terá sido muito influenciado no plano que preparou para Barcelona por uma visita que fez a Nîmes em 1844. “ (...) *La presencia de um ferrocarril urbano en dicha ciudad le estimuló a pensar la ciudad de acuerdo com los planteamientos de infraestructura que requerían los nuevos medios de comunicación. De outra parte se admite la posible influencia del filósofo Jaume Balmes en el proyecto, dado que éste había manifestado su postura en favor de la demolición de la muralla y librarse, com ello, «del cinturón pétreo que abrazaba Barcelona»; el sentido práctico de Balmes, caracterizado por la búsqueda del equilibrio entre teoría y práctica, podía haberse incorporado al espíritu renovador de Cerdá(...)*”⁴⁶. Para Cerdá era fundamental pensar a transformação da cidade de uma forma global e adaptá-la às exigências das novas técnicas disponíveis, dos novos

⁴³ BENEVOLO, Leonardo, op. cit. pp.199.

⁴⁴ JUAN, Sanchez, “La «destrucción creadora»: el lenguaje de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles Y Barcelona)” *Scripta Nova*, nº 63, Barcelona: Universitat de Barcelona, 2000, p. 6.

⁴⁵ Cerdá estava integrado no corpo de engenheiros de caminhos, canais e portos.

⁴⁶ CASTELLVI, Josep Suriol, “Los Ingenieros de Caminos en la Transformación Urbana de las Ciudades Españolas a Finales del Siglo XIX. El Caso de Barcelona” ob. cit. P.17.

equipamentos e serviços urbanos que podiam afectar a cidade, tanto no plano estético como prático⁴⁷.

O seu projecto urbanístico tem por base a urbanização dos terrenos adjacentes às muralhas e a abertura de grandes vias na parte velha da cidade. “(...) *Por lo que se refiere al proyecto del Ensanche, consiste, en síntesis, en una propuesta de urbanización de los terrenos adyacentes a las murallas. Dicho proyecto estructura el espacio disponible sobre la base de la manzana cuadrículada lindante con la vía pública que la rodea; su interacción integra el dominio de lo privado y de lo público. La amplitud de las vías y su ortogonalidad junto con una vía que atraviesa en diagonal el tejido urbano será una característica esencial del proyecto de Cerdá. El proyecto también incluye una propuesta para la remodelación del casco antiguo en base a la apertura de amplias vías (...)*”⁴⁸

Portugal e a cidade de Lisboa também conheceram um plano de melhoramentos materiais em meio urbano (1858 – 1870) associado ao *Fontismo*⁴⁹. O seu principal objectivo consistia em melhorar as infra-estruturas de circulação no território português, esboçar as ligações ferroviárias e marítimas e criar um programa para a requalificação da cidade de Lisboa.

Os surtos epidémicos de 1856 - 1858, constituíram, sem dúvida, o sinal evidente de que era necessário fazer alguma coisa para resolver os problemas sanitários da capital, já nessa altura considerada por alguns críticos como muito atrasada em relação às suas congéneres europeias.

Foram então encetadas algumas medidas de urgência, como o aumento do volume de água, retomando-se a ideia de entregar a uma companhia privada o abastecimento domiciliário de água (que se viria a revelar um fracasso), ampliar e melhorar a velha rede de esgotos e contemplar na intervenção urbanística melhores condições de circulação e higiene. É neste quadro que a Câmara de Lisboa solicitou em 1858 ao engenheiro municipal a apresentação de um plano que pudesse responder de imediato à crise sanitária.

⁴⁷ TERÁN, Fernando, *História del urbanismo en España III, siglos XIX y XX*, Madrid Cátedra, 1999, pp. 57-60.

⁴⁸ JUAN, Sánchez, “La «destrucción creadora»: el lenguaje de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles Y Barcelona)”, op. cit, p.15.

⁴⁹ SILVA, Álvaro Ferreira, “Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana: O embelezamento como projecto (1858 – 1891)”, *Cidade e Metrópole*, Celta Editora, Oeiras, 2001, p.44, SILVA, Álvaro Ferreira de e MATOS, Ana Cardoso de, “Urbanismo e Modernização das Cidades: O embelezamento como ideal. Lisboa, 1858-1891”, *Scripta Nova*, nº 69 (30), 1 de Agosto de 2000.



A falta de recursos financeiros e a inexistência de financiamentos não permitiu grandes obras estruturais. Neste primeiro período, devido sobretudo a constrangimentos económicos assistiu-se apenas a simples obras de remendos, desarticuladas de uma verdadeira estratégia de modernização das infra-estruturas urbanas.

As carências não deixavam, no entanto, de ser denunciadas e o espírito crítico associado aos ideais de modernidade levou a que o executivo municipal chegasse a tomar medidas extremas, como a demissão colectiva.

O segundo período (1870 - 1890) caracteriza-se pelo mobilizar de vontades políticas e de capitais com vista à transformação da capital. Aumentou a construção urbana⁵⁰, cresceu o investimento público em projectos com vista à transformação da face da cidade, vontade bem expressa num projecto apresentado pela Câmara ao poder central, (...) *a Câmara Municipal de Lisboa, tendo a honra de apresentar a Vossa Magestade estas considerações, pede a Vossa Magestade que se digne mandar proceder a um projecto de melhoramentos e aformoseamento da cidade de Lisboa, que preenchendo o fim a que se destina, em vista das ponderações expostas, sirva de base e norma a todas as empresas e projecto de melhoramentos futuros, de que é merecedora a capital (...).*⁵¹

Parece-nos existir aqui claramente uma ideia de planeamento e gestão urbana que pressupunha um conjunto de regras com vista à modernização da cidade através da construção e ou recuperação dos grandes equipamentos de natureza pública.

Em finais da década de 70, surge finalmente um projecto para a cidade que contempla, de forma mais articulada, um programa de melhoramento do saneamento básico, de circulação e de recuperação urbanística. A construção da Avenida da Liberdade foi apresentada como um marco da construção urbanística da cidade, naturalmente à imagem do que tinha acontecido em Paris.

Em síntese, podemos concluir que no início do último quartel de oitocentos a realidade portuguesa comungava dos mesmos ideais e clima de progresso e modernidade que há décadas se vivia nos países europeus mais desenvolvidos. É nesse espírito que se materializa um programa que visa a modernização de Lisboa, para o qual contribuiu a vontade dos poderes públicos que tinha como especiais motivações a

⁵⁰ SILVA, Álvaro Ferreira, *Crescimento urbano, regulação e oportunidades empresarias: a construção residencial em Lisboa, 1860 - 1930*, Lisboa, dissertação de doutoramento, Instituto Universitário Europeu, Florença, 1997, pp. 268 - 294.

⁵¹ SILVA, Álvaro Ferreira, "Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana: O embelezamento como projecto (1858 - 1891)", ob. cit. p.44.

melhoria das acessibilidades, o saneamento básico, o acréscimo da capacidade de atracção e a requalificação geral da capital.

“ (...) *O Passeio Público oitocentista dá lugar à Avenida da Liberdade, inspirada nos Campos Elíseos. A influência francesa sente-se também nos largos arruamentos em direcção à saída norte (...), a zona entre a Rotunda e o Rato e, acima de tudo, as Avenidas Novas, sustentadas pelo quilométrico eixo Avenida Fontes Pereira de Melo – Avenida Ressano Garcia (futura Avenida da Liberdade), ligando a cidade ao arrabalde elegante do Campo Grande (...).*⁵²

Existem razões de ordem financeira, política e técnica, para a modernização da capital nesta altura, nomeadamente o recurso continuado à contracção de dívida por parte do município, como foi o caso dos empréstimos sucessivos contraídos junto de vários bancos, como o Banco Lusitano ou o Banco Lisboa & Açores⁵³. Por outro lado, foram decisivos factores como a estabilidade e continuidade da política encetada pelas diferentes administrações autárquicas, o melhor conhecimento de outras experiências em espaço urbano, difusão dos conhecimentos tecnológicos, e o investimento do município na estruturação dos seus serviços técnicos, cuja principal medida se traduziu no preenchimento do lugar de engenheiro municipal, cargo vago há vários anos.⁵⁴

2.4. - Infra-estruturas, equipamentos e transportes urbanos

Como já referimos num ponto anterior, ao longo do século XVIII e XIX começa a haver preocupações com o ambiente, o que significa uma tomada de consciência dos problemas existentes nas cidades, que levanta preocupações quanto às medidas a tomar. A higiene pública e o saneamento urbano passam para a ordem do dia. É necessário resolver os problemas relacionados com o escoamento de dejectos sólidos e líquidos e garantir em boas condições o fornecimento de água, gás e electricidade; torna-se necessário criar novos equipamentos urbanos que respondam às novas concepções urbanísticas e melhorar os transportes de modo a que facilitem a circulação na cidade.

⁵² *Século XX em imagens*, ob. cit p.138.

⁵³ Sobre as dificuldades financeiras da Câmara com a obtenção de empréstimos veja-se SILVA, Álvaro Ferreira, *Crescimento urbano, regulação e oportunidades empresarias: a construção residencial em Lisboa, 1860 – 1930*, ob. cit., pp. 353 – 397.

⁵⁴ SILVA, Álvaro Ferreira, “Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana : O embelezamento como projecto (1858 – 1891)”, ob cit, pp. 44 – 48

Estão nesta linha de orientação os novos projectos de urbanização que enquadram o princípio de proporcionar aos cidadãos as modernas comodidades do equipamento urbano, como nos refere Álvaro Ferreira da Silva “ (...) os novos transportes, facilitados pela disposição da rede viária, por vezes também por acordos prévios com os concessionários desses serviços; a modernização do abastecimento de água e energia; a construção de esgotos. As próprias características da edificação das novas habitações, bem como o modo harmónico como se dispunham no espaço eram garantias de um acréscimo de qualidade de vida resultante da nova forma de controlo sobre a expansão urbana (...)”⁵⁵.

No que se refere a Portugal, não deixa de ser curioso prestarmos atenção a alguns relatos de estrangeiros que visitaram o país, referindo frequentemente as condições de vida, hábitos sociais e a falta de higiene com que se deparavam, obviamente resultantes de condições de habitabilidade precárias. O dramaturgo André Brun corrobora essa opinião com a seguinte descrição: “casas de banho não há, a não ser nas casas ricas - e nas de moderna construção, porque antigamente nem os próprios ricos se lavavam. Em Lisboa o pessoal menor lava-se pouco. A água é cara, os cómodos da casa são exíguos, ou bem que se há-de ter um piano ou bem que se há-de ter uma banheira, etc. Não está nos hábitos enfim. A cara lavada de manhã, as mãos duas vezes ao dia, os dentes às vezes, lo demás nos dias grandes: eis a que se resume a higiene vulgar dos portugueses. Há quem lastime não haver em Lisboa Banhos Públicos que outras capitais apresentam. Para quê? Ninguém lá ia. Water closets também é raro havê-los. Há as piazinhas na cozinha e vamos com Deus”.⁵⁶

Naturalmente que as obras de saneamento e os serviços inerentes obrigaram à criação de serviços de exploração e abastecimento de água, gás, electricidade, e o aparecimento de grandes empresas internacionais ao nível das infra-estruturas urbanas dispostas a investir os seus capitais em redes de gás e electricidade⁵⁷.

A modernização técnica e social das cidades da segunda metade do século XIX, passa em grande medida pela relação oferta – procura das novas tecnologias, com toda a complexidade que o processo acarreta, ou seja, a conciliação dos interesses em jogo,

⁵⁵ SILVA, Álvaro Ferreira, *Crescimento urbano, regulação e oportunidades empresarias: a construção residencial em Lisboa, 1860 – 1930*, ob. cit., pp. 465-466.

⁵⁶ Portugal: *Século XX: Crónica em imagens*, ob. cit, p.141.

⁵⁷ SILVA, Álvaro Ferreira de, e MATOS, Ana Cardoso de, “The networked city: Managing Power and Water utilities in Portugal, 1850s – 1920s” in, *Business and Economic History on-line*, vol2, 2004 [HTTP://WWW.Thebhc.org/publications](http://WWW.Thebhc.org/publications), 2004.

tanto mais que os principais serviços a que nos referimos têm características de produção e distribuição diferentes, e são encarados de forma diferente pelo poder público, numa perspectiva de serviço à população ou da iniciativa privada com o sentido de negociar e rentabilizar investimentos.⁵⁸

Sobre esta problemática, consideramos oportuno abordar o trabalho de Alexandre Fernandez no II Colóquio Internacional de Geocrítica⁵⁹ que se nos afigura bastante esclarecedor da complexidade e dos mecanismos e dinâmicas de implantação das novas tecnologias urbanas, como a instalação das redes de gás, electricidade e abastecimento de águas. Este autor refere a experiência de duas cidades europeias (Bordéus e Bilbao) que, embora de dimensão diferente, tiveram em comum um significativo aumento de população, fruto do crescente movimento industrial registado em todo o século XIX⁶⁰.

Fernandez refere-se claramente a um clima de progresso industrial consubstanciado no aparecimento de novos materiais e tecnologias que permitem criar e melhorar serviços urbanos, como a distribuição de água potável ao domicílio, sistema de esgotos, gás e electricidade, e no aparecimento de empresas nacionais e internacionais dispostas a montar os seus negócios e investir na oferta desse tipo de serviços⁶¹

Por outro lado, a melhoria das condições de vida das populações urbanas, traduzida num maior poder económico, e o aparecimento de uma classe operária agregada às cidades, que configura o aparecimento de novos espaços urbanos (bairros operários), é terreno propício ao investimento e aos negócios durante toda a segunda metade do século XIX.

O crescimento das necessidades urbanas estimula ainda o aparecimento de grandes empresas fornecedoras deste tipo de serviços, que, por sua vez, conhecedoras de novas soluções técnicas, são capazes de reduzir significativamente os custos de produção e, consequentemente tornar mais aliciante o mercado da oferta.

Outra vertente abordada por Fernandez tem a ver com as relações entre a administração municipal e a iniciativa privada, no que concerne ao investimento e à garantia de fornecimento com qualidade dos novos serviços prestados à população.

⁵⁸ FERNANDEZ, Alexandre, "Urbanización e Implantación de Nuevas Tecnologías Urbanas: Algunas Reflexiones Sobre Los Casos de Burdeos Y Bilbao al Final del Siglo XIX Y Principios Del XX", actas do II colóquio internacional de Geocrítica, *Scripta Nova*, nº 69, 2000.

⁵⁹ Idem.

⁶⁰ Ibidem.

⁶¹ Ibidem

Segundo este autor, até aos anos de 1880 existiu algum vazio em termos regulamentares, tanto em França como em Espanha, apesar da doutrina liberal vigente, que defendia a livre iniciativa privada, com origem no século XVIII. É implementado um modelo económico para este tipo de actividades, que, respeitando a liberdade das empresas, confere ao poder local os mecanismos reguladores no que concerne à sua implementação e exploração.

Existe, por isso, por parte dos governos centrais e locais a preocupação de salvaguardar o interesse das populações em áreas tão sensíveis para o bem estar e qualidade de vida e a defesa de um bom ambiente urbano.

Os serviços em causa passaram a ser considerados de utilidade pública e, como tal, as administrações centrais e municipais tendem a assumir o controle destas actividades, através da municipalização de alguns serviços, da participação financeira em empresas semi-privadas ou, ainda, contratualizando com empresas privadas condições de investimento que salvaguardassem a qualidade dos serviços a prestar (situação que nem sempre se mostrou pacífica, dado a diferença de interesses em causa).

2.5 - A utilização do ferro e vidro: uma arquitectura associada aos engenheiros e à modernização urbana

Na segunda metade do século XIX, o urbanismo experimenta progressos notáveis com o trabalho dos engenheiros, classe profissional que se afirma e ganha prestígio, fazendo uso dos conhecimentos dos novos materiais que têm ao dispor e lhes permitem avançar para modernas e inovadoras soluções construtivas.

Esse conhecimento, trás consigo uma verdadeira revolução face a técnicas e materiais tradicionais e as grandes obras públicas são agora possíveis devido à introdução do ferro em grande escala no sector da construção. (...) *Ponts, gares, marchés, couverts, serres, Kiosques, palais d'expositions, usines, halles vitrées, grands magasins, toutes ces constructions ne racontent pas seulement l'epopee de la Révolution industrielle. Elles parlent encore aujourd'hui qu'a notre imagination et nous ravissent par leur elegance aérienne, leur légèreté, leur transparence, mêlées de force brute, de puissance continue, de tension extreme.*(..)⁶²

⁶² LEMOINE, Bertrand, *L'Architecture du Fer, France : XIX Siècle*, Éditions Champ Vallon, 1986, p.7

Este material, embora utilizado num papel secundário, sobretudo em funções de suporte já era anteriormente usado na construção.⁶³

O Palácio de Cristal, construído em 1851 para a exposição universal de Londres, foi a primeira construção de grande envergadura com recurso a novos materiais e inovadoras técnicas de construção, como manifestação de uma nova arquitectura a primar pela monumentalidade. As suas influências, levam-nos ao séc. XVIII, a França, onde a utilização do ferro na arquitectura tem início em 1780 com Soufflot e Victor Louis, construtores de teatros à prova de fogo e, a Inglaterra de 1790, onde os industriais com o objectivo de acautelar os prejuízos causados pelos incêndios utilizavam também o ferro na construção de fábricas.⁶⁴ Com os mesmos objectivos a utilização do ferro estende-se a outros edifícios, (...) *L'usage de ce matériau coûteux fut d'abord réservé aux bâtiments où les risques d'incendie étaient élevés: théâtres, usines textiles, entrepôts, etc.*(.)⁶⁵No entanto, é necessário recuar à década de oitenta do século XVIII para localizar as primeiras experiências com o ferro feitas em pontes: a ponte sobre o Severn em 1775-79, a Sunderlund Bridge em 1793-96, a ponte suspensa de Marc Seguin, em Tournou em 1824, são exemplos da utilização em grande escala do novo material.⁶⁶A arquitectura do ferro esteve mais associada aos engenheiros do que aos arquitectos. Foi este grupo profissional que primeiro entendeu as possibilidades construtivas deste material.É essa nova arquitectura utilizada em infra-estruturas ligadas aos meios de comunicação, sobretudo ao caminho-de-ferro, que dinamiza concepções arquitectónicas representativas dos avanços científicos e tecnológicos emergentes no século XIX. O ferro e o vidro, materiais por excelência ao serviço de uma nova linguagem arquitectónica, surgem ainda em espaços urbanos como teatros e bibliotecas, assumindo geralmente funções de suporte e cobertura numa perfeita conjugação entre dois sistemas construtivos, o tradicional e o moderno.⁶⁷

Os novos materiais como o ferro e o vidro foram ainda largamente utilizados pelas políticas urbanísticas do século XIX na construção de equipamentos e infra-estruturas

⁶³ IBÁÑEZ, María Pilar Biel, *Un Ejemplo de Arquitectura en Hierro en Aragón : El Puente Sobre el río cinco a su Paso por Mouzón (Huesca)*, centro de estudos de Mouzón y cinco médio, cuadernos- n.º 24, Mouzón, 1997, p. 162

⁶⁴ PEVSNER, Nickolaus, *Origens da Arquitectura Moderna e do Design*, Martins Fontes, São Paulo, 1996, p.10.

⁶⁵ LEMOINE, Bertrand, *L'Architecture du Fer, France : XIX Siècle*, ob. cit., p.7

⁶⁶ FRANCASTEL, Pierre, *Arte e Técnica nos séculos XIX e XX*, ed. livros do Brasil, (s. d.), p. 91.

⁶⁷ CIVERA, Inmaculada Aguilar, *La estacion de Ferro- Carril Puerta de la ciudad*, tomo I, Valencia, 1988, p.61.

que visavam melhorar as condições de higiene e salubridade dos centros urbanos. A construção de mercados, matadouros, canalizações e depósitos de água foram possíveis com o desenvolvimento de novos conhecimentos tecnológicos e industriais, colocados ao serviço das sociedades.⁶⁸

Com a importância que os espaços de lazer passaram a assumir, a utilização do ferro generalizou-se também na construção de equipamentos edificados em espaços públicos como são exemplo os coretos, quiosques, fontes, bancos de jardim; candeeiros de iluminação e outros elementos de embelezamento. Nos jardins, espaços de eleição da sociedade oitocentista generalizaram-se outras construções com recurso à utilização do ferro e vidro, de que são exemplo coretos, “Pavilhões de encantamento” – estufas frias ou quentes, teatros, circos, cafés-concerto e palácios de exposições.⁶⁹

As vantagens do pré-fabricado com a dispensa de estaleiros junto das construções e a utilização de um material mais leve com boa resistência aos sismos, permite realizar obras de grande envergadura, com particular evidência para estruturas que implicavam a cobertura de grandes vãos, otimizando custos de construção.

O ferro como material de construção por excelência, afirma-se como símbolo do desenvolvimento industrial na segunda metade do século XIX, na construção de edifícios para assinalar grandes eventos como as exposições universais, Londres em 1851, com o Palácio de Cristal e, mais tarde, em 1899, a Torre Eiffel de Paris que alterou de forma significativa os espaços urbanos.

Autores como Bertrand Lemoine, situam o período de ouro da arquitectura do ferro entre 1845 e a década de 80, marcado por dois fenómenos complementares : (...) *L'intense expérimentation technique de la période précédente changea de nature: Les tâtonnements expérimentaux cédèrent le pas à une recherche scientifique, menée par des cohortes d'ingénieurs en particulier ceux des chemins de fer, et par des entreprises organisés sur le modèle industriel, e non plus artisanal. Simultanément, on réfléchit sur le rôle que le fer était appelé à jouer dans l'architecture: les rationalistes prônaient un usage du fer adapté à sa nature, tandis que les éclectiques y voyaient avant tout un moyen de construction commode. (...)*⁷⁰

⁶⁸ MATOS, Ana Cardoso, “A utilização de Novos materiais e Estruturas no Contexto do Património Urbano Oitocentista”, in, *Arqueologia & Indústria*, (2-3), 1999/2000, p.122.

⁶⁹ Sobre este tipo de construções veja-se ARIZA, Carmen, *Los Jardines de Madrid en el Siglo XIX*, Madrid, Avapiés, 1988. Veja-se ainda LOYER, François, *Le Siècle de L'Industrie*, Paris, ed. Skira, 1983.

⁷⁰ LEMOINE, Bertrand., *L'Architecture du Fer, France : XIX Siècle*, ob. cit., p.9

No que se refere a Portugal, só a partir da década de 40 do século XIX é possível falar de um surto industrial que teve particular incidência no litoral norte e nos grandes centros urbanos de Lisboa e Porto, com o desenvolvimento da indústria química e o aparecimento das primeiras fundições importantes, como por exemplo, a “Metalomecânica Vulcano” e posteriormente, numa segunda fase, a fundição do Bulhão no Porto, que desenvolve um novo processo químico para fabricar materiais de ferro maleável, sobretudo, com grande aplicação no caminhos de ferro⁷¹.

Embora mais tarde que noutros países da Europa, não perdemos de todo o comboio do progresso no que se refere ao uso dos novos materiais. As primeiras manifestações chegam-nos pelas mãos de técnicos estrangeiros: edifícios como o chiado de Coimbra, o tejadilho da estação de Santa Apolónia (Lisboa), o Palácio de Cristal no Porto, são o reflexo das novas ideias e materiais que importámos.

Como refere Franklin Guerra, nos finais do século, foram já técnicos portugueses a realizar obras como o mercado Ferreira Borges, a sala de Portugal da Sociedade de geografia, o pátio das nações do palácio da bolsa no Porto, o elevador de Santa Justa e muitas outras obras.⁷²

Este autor refere-se nos seguintes termos relativamente à problemática da fraca indústria portuguesa: “ (...) *esta onda chegou também a Portugal. Mas o país não soube ou não pôde criar uma indústria metalúrgica nem uma indústria de construção de máquinas. A engenharia mecânica sem oportunidades de intervenção estagnou. Durante todo o século do ferro, o país vegetou numa total dependência de materias primas, equipamentos mecânicos e matéria cinzenta (...)*”.⁷³

O incremento de construções em ferro no país beneficia da expansão do caminho-de-ferro que a partir de 1850 com a necessidade de ultrapassar obstáculos naturais impõe a construção de pontes, campo de experimentação por excelência para a construção de grandes obras públicas.

“ (...) *As características construtivas do Ferro fizeram com que este material estivesse associado à construção de pontes e viadutos, que para alguns engenheiros portugueses representavam o progresso e a forma de solucionar os problemas de*

⁷¹ Novo processo químico concebido pelo engenheiro José Vitorino Damásio que consistia em “fabricar ferro, maleável ou tornar maleáveis os objectos de ferro coado.” Sobre o assunto veja-se, MATOS, Ana Maria Cardoso de, “A indústria Metalúrgica e Metalomecânica em Lisboa e no Porto na Segunda Metade do Século XIX”, in, *Arqueologia & Indústria*, 1 (1998, pp. 83 -100. Veja-se ainda ALVES, Jorge F., VILELA, José L. *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*, Lisboa, 1995.

⁷² GUERRA, Franklin, *História da Engenharia em Portugal*, Porto, 1995, pp. 211 – 212.

⁷³ idem pp. 195-196.

*transito, que no século XIX já afectavam as grandes cidades como era o caso de Lisboa(...)*⁷⁴

⁷⁴ MATOS, Ana Maria Cardoso “A utilização de Novos materiais e Estruturas no Contexto do Património Urbano Oitocentista”, ob. cit. pp. 110 – 126.

CAPÍTULO II – OS ENGENHEIROS E CONDUTORES DE OBRAS E A MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES PORTUGUESAS

1. - As esferas de intervenção dos engenheiros e condutores de obras públicas na modernização urbana.

As políticas que visavam o desenvolvimento e modernização do país, privilegiando a execução de grandes obras públicas, como o melhoramento da rede viária, caminho de ferro, telégrafo, e outras infra-estruturas urbanas, conferiam aos engenheiros, como profissionais detentores dos conhecimentos técnicos necessários para levar a cabo tais empreendimentos, um estatuto de classe que importava definir e organizar.⁷⁵

O conhecimento dos desafios contínuos com os quais se defrontou a sociedade portuguesa, em matéria de avanços tecnológicos e científicos, desde a segunda metade do século XIX, está estreitamente associado à “arte do engenheiro” e à forma como evoluiu e se afirmou a engenharia em Portugal.⁷⁶

É nesse contexto histórico que surge, numa primeira fase, a organização do real corpo de engenheiros, que confere competências para o desempenho dos serviços técnicos do Estado, tanto do foro civil como militar, fornecendo às diferentes armas do exército oficiais habilitados com os conhecimentos técnicos necessários para ocorrer às necessidades do serviço público, por conta do estado, e às diversas empresas particulares⁷⁷.

As especificidades do curso de engenharia civil e a conseqüente separação da tutela militar conheceram as primeiras tentativas com a criação da Academia Politécnica do Porto, primeira escola de engenharia civil do país que conferia o grau de engenheiro a todas as classes e, mais tarde, em 1863, com o curso de engenharia civil ministrado pela Escola do Exército, a par dos já ministrados às diferentes armas militares.

⁷⁵ MATOS, Ana Cardoso, DIOGO, Maria Paula, in BRITO, José M. Brandão, HEITOR, Manuel, ROLLO, Maria Fernanda “A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX, in *Engenho e Obra*, ob. cit.

⁷⁶ Idem, pp. 18-19.

⁷⁷ O Regulamento de 12 de Fevereiro de 1812 organizou o real corpo de engenheiros e cometeu a este corpo o desempenho dos serviços técnicos do Estado, tanto militares como civis. Com o aumento dos trabalhos de viação pública, o corpo do Estado Maior, a arma de Artilharia e a de Infantaria, forneceram oficiais habilitados para ocorrer às necessidades do serviço público, por conta do Estado e de várias empresas particulares. Veja-se preâmbulo do decreto lei de 30 de Outubro de 1868.

As bases para a frequência destes cursos eram ministradas na Escola Politécnica de Lisboa, na Academia Politécnica do Porto e nas Faculdades de Matemática e Filosofia da Universidade de Coimbra.⁷⁸

Com a criação no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria,⁷⁹ do Corpo de Engenharia Civil⁸⁰, a carta de lei de 23 de Junho de 1864 passou a vedar aos oficiais do exército qualquer serviço fora do âmbito das atribuições do Ministério da Guerra.

As crescentes solicitações para execução de obras públicas e a inibição de se empregarem no serviço técnico civil os engenheiros militares que quisessem continuar a manter o seu lugar no exército, como estabelecia a referida carta de lei, determinaram a saída do decreto de 3 de Outubro de 1864, que veio organizar um corpo de engenharia civil.⁸¹

Este decreto baseou-se num diploma de 5 de Dezembro de 1860, que aprovou o regulamento provisório do serviço das obras públicas, o qual, por sua vez, já expunha com clareza as evidentes necessidades de organizar tal serviço, tanto mais que eram reais as crescentes solicitações para o desenvolvimento das obras públicas. (...) *mais de 600 Kilómetros de caminhos de ferro e próximo de 900 Kilómetros de estradas se têm construído n'estes últimos quatro annos, alem das linhas telegraphicas que no mesmo período têm sido estabelecidas, das obras de rios e portos de mar que se têm emprehendido, dos edificios que de novo se hão erigido ou reparado, de numerosos estudos e projectos que se têm elaborado e dos importantes trabalhos de geografia, chorographia e hydrographia que têm recebido um notável impulso* (...) (Dec. Lei 3 de Outubro 1864).

Esta argumentação, associada ao estabelecido na carta de lei de 23 de Junho do mesmo ano, que reformou os serviços do exército e passou a impedir os oficiais militares de exercerem as suas funções técnicas fora do exército, os exemplos retirados de outros países europeus mais desenvolvidos, que já tinham os seus serviços públicos bem estruturados, acabaria por consubstanciar a proposta de criação de duas corporações: a dos engenheiros militares, para o serviço do exército, e a dos

⁷⁸ RODRIGUES, Maria de Lurdes, "Engenharia e Sociedade: a profissão de engenheiro em Portugal", in, BRITO, José M. Brandão, HEITOR, Manuel, ROLLO, Maria Fernanda *Engenho e Obra*, ob. cit..

⁷⁹ O Ministério das Obras Públicas foi criado em 1852 e aglutinava o corpo de engenharia, a que podiam aceder engenheiros civis e militares em regime de acumulação de funções.

⁸⁰ O Corpo de Engenharia Civil com carreira e estatuto remuneratório próprio passou a ter, no seu quadro de pessoal, 115 engenheiros, 18 arquitectos e 175 condutores.

⁸¹ Decreto-lei de 3 de Outubro de 1864.

engenheiros civis para todos os ramos da engenharia a cargo do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Este decreto veio estabelecer a criação do novo corpo, na dependência do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, tendo como chefe o ministro e secretário de estado e como subchefe o director geral de obras públicas e minas, sinal inequívoco de que as obras públicas eram entendidas como uma prioridade fundamental do Ministério, com particular destaque no período da *regeneração*, que, pese embora as diferentes filiações partidárias dos titulares da *pasta e as* orientações políticas dos diversos governos, sempre consideraram prioritária uma política de progresso e desenvolvimento do país, onde se inscrevia em primeiro plano a necessidade de estabelecimento de uma rede de comunicações.⁸²

As infra-estruturas necessárias para o desenvolvimento e modernização do país tiveram nos engenheiros civis, corpo profissional detentor dos conhecimentos técnicos e científicos, os protagonistas em que o Estado confiou para materializar empreendimento de tão grande importância.⁸³

Os engenheiros, que ficaram então sob a tutela do Ministério, foram divididos pelas seguintes secções: obras públicas; minas; águas e florestas; trabalhos geográficos e estatísticos, pesos e medidas e telégrafos.

Este novo corpo foi dotado com 71 engenheiros militares e 20 engenheiros civis, alguns dos quais empregados em repartições do Estado, sendo que os primeiros optaram pela carreira civil, melhor remunerada e com regalias superiores à carreira militar.

No decreto de 3 de Outubro de 1864, (Capítulo II) foram definidas as categorias dos engenheiros civis e as suas principais atribuições:

No Artº 8º foram estabelecidas as seguintes categorias: Inspector; Engenheiro Chefe; Engenheiro subalterno; e uma categoria de aspirantes de onde seriam recrutados os indivíduos a entrar para o quadro da engenharia civil.

Relativamente às classes em que se dividiam as categorias, ficou estipulado que os inspectores seriam classificados de 1ª classe (inspectores gerais) e de 2ª classe (inspectores de divisão) e teriam como funções:

⁸² LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)*, Livros horizonte, Lisboa, p. 38.

⁸³ *Idem*, p. 43.

(...) 1º O serviço do conselho de obras públicas e minas, e o dos mais conselhos ou comissões permanentes junto do ministério para que forem nomeados;

2º A inspecção de todo o serviço quer ordinário, quer especial, que lhes for designado pelo governo ou marcado pelos regulamentos;

3º A fiscalização de obras ou quaisquer trabalhos e explorações dirigidas por empresas para que forem expressamente nomeados;

4º A direcção das grandes obras, trabalhos e estudos que o governo julgar conveniente solicitar;

5º O serviço de directores gerais ou de chefes de repartição no ministério das obras públicas assim como quaisquer outras comissões de que forem incumbidos pelo governo. (...)

Por sua vez os engenheiros chefes assumiram as seguintes competências:

(...) 1º A Direcção do serviço ordinária dos distritos ou de outras circunscrições de que sejam encarregados;

2º A direcção dos serviços ordinários de que forem encarregados;

3º Fiscalização de obras ou trabalhos de exploração dirigidos por empresas para que forem expressamente nomeados;

4º Nos reconhecimentos dos jazigos, fiscalização e vigilância dos trabalhos de mineração em geral;

5º Poderão ainda ser empregados nos conselhos e comissões permanentes, como chefes de repartição ou de secção no ministério das obras públicas, como secretários dos conselhos ou das comissões permanentes, ou outras comissões especiais de que forem incumbidos pelo governo. (...)

Relativamente aos engenheiros subalternos é estabelecido o seguinte:

(...) 1º São encarregados das secções ou trabalhos especiais sob as ordens dos engenheiros chefes ou dos inspectores;

2º Podem ainda ser empregados no Ministério das Obras Públicas, como chefes de secção, ou noutras comissões especiais para as quais forem nomeados. (...)

Quanto aos aspirantes, tinham como atribuições coadjuvar os engenheiros em todos os serviços de campo e de gabinete para que fossem nomeados.

Ainda de acordo com o diploma de que estamos a tratar, o seu capítulo III estabelecia no art.º 20º a seguinte dotação para o quadro permanente de actividade, para todas as secções de engenharia:

| | |
|--------------------------------------------------|---------|
| <i>(...) Inspectores gerais</i> | 3 |
| <i>Inspectores de Divisão</i> | 12 |
| <i>Engenheiros chefes de 1ª e 2ª classe</i> | 40 |
| <i>Engenheiros subalternos de 1ª e 2ª classe</i> | 60(...) |

Para os aspirantes de 1ª e 2ª classe, a dotação era estabelecida anualmente (conforme concurso documental e habilitação do curso de engenharia de escolas do reino ou da Escola Imperial de Pontes e Calçadas, ou da Escola de Minas em França), (Cap. IV art.ºs 22 e 23 do Dec. 3 Outubro 1864).

A diferença de estatuto e regalias do novo corpo de engenharia civil era de tal forma significativa que, 4 anos mais tarde, algumas das considerações tomadas para justificar a sua extinção baseavam-se em grande medida na comparação dos vencimentos dos engenheiros civis com outras figuras importantes do Estado, referindo-se, como exemplo, no relatório justificativo do governo, que um inspector geral de engenharia vencia 204\$000 mensais enquanto o juiz do supremo tribunal de justiça auferia apenas 133\$333 mensais e o vencimento máximo de um general de brigada em exercício não ultrapassava 178\$640.⁸⁴ Por outro lado, argumentava-se que num país pequeno e de reduzidos recursos financeiros, como Portugal, não se justificava a existência de dois quadros de pessoal paralelos que duplicavam custos e funções, considerando que se tratava de profissionais com as mesmas habilitações.

De acordo com este decreto, foi abolido o corpo de engenharia civil, voltando as funções da engenharia civil a serem desempenhadas pelo corpo de engenheiros militares, de acordo com o estabelecido pelo artº 3º, título 2º do regulamento provisional do real corpo de engenheiros, de 12 de Fevereiro de 1812, observando no seu parágrafo único que, sempre que não houvesse incompatibilidade, deveriam os dois serviços ser acumulados na conformidade de regulamentos decretados por acordo entre o Ministério da Guerra e o das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Os engenheiros civis, conscientes da importância da sua profissão no quadro da política de melhoramentos que se perspectivavam para o país, materializada em grandes investimentos em obras públicas, reagiram à extinção do Corpo com a formação da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses⁸⁵, antepassada da actual Ordem dos Engenheiros.

⁸⁴ Dec. Lei de 30 de Outubro de 1868.

⁸⁵ A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses foi criada no ano de 1869 e contava no início com 105 sócios, admitindo como sócios efectivos indivíduos que, embora não possuindo habilitações

A nova Associação visava fundamentalmente a afirmação e valorização de uma classe profissional com especificidades próprias face aos ramos militares, que reivindicava afirmação e reconhecimento por parte do Estado, tanto no campo dos conhecimentos académicos como na intervenção no sistema produtivo do País.⁸⁶

Aliás, a Associação institui-se como parceiro qualificado do Estado, assumindo-se como consultor científico, emitindo pareceres técnicos da sua própria iniciativa ou solicitados por várias entidades públicas e privadas, fundamentando-se nos conhecimentos da Engenharia, tratando-se na maior parte dos casos de pareceres sobre a execução de grandes projectos de obras públicas, como portos, caminhos de ferro, etc.

Como refere Maria de Lurdes Rodrigues, a Engenharia, e a profissão de engenheiro civil, desenvolvem-se com o apoio do Estado, em dois tabuleiros: o da formação, com a entrada progressiva no ensino técnico e no ensino superior, e o da actividade profissional, com regulamentação e lançamento de políticas públicas cuja execução está destinada aos engenheiros civis.⁸⁷

Dentro dos princípios definidos pela nova legislação, o enquadramento dos engenheiros e demais pessoal técnico foi objecto da seguinte fundamentação no Decreto de Lei nº 249 de 2 de Novembro de 1868: “ *Convindo estabelecer um pessoal técnico que tenha a seu cargo, nos districtos do continente do reino e ilhas adjacentes, projectar e dirigir todas as obras públicas dos districtos e municipios, bem como o desempenho de outras funções que requerem conhecimentos especiaes; e sendo urgente activar quanto possível o serviço da viação municipal para se atender a uma necessidade pública de primeira ordem, utilizando opportunamente as prestações em trabalho e as sommas já consignadas pelos municipios para este destino; considerando o muito que importa remover ou attenuar as difficuldades que embaraçam este serviço, procedentes da falta de pessoal competente para estudar, projectar e dirigir as respectivas obras: hei por bem, usando da faculdade concedida ao meu governo pela carta de lei de 9 de setembro ultimo, decretar o seguinte:*

próprias, provassem ter experiência no exercício da profissão. Sobre esta Associação veja-se DIOGO, Maria Paula, *A Construção de uma Identidade Profissional: A Associação dos Engenheiros Portugueses*, ob. cit. pp. 91 – 111.

⁸⁶ MATOS, Ana Cardoso, DIOGO, Maria Paula, “A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX, in BRITO, José M. Brandão, HEITOR, Manuel, ROLLO, Maria Fernanda *Engenho e Obra*, ob.cit..

⁸⁷ RODRIGUES, Maria de Lurdes, *Os Engenheiros em Portugal, Profissionalização e Protagonismo*, Celta Editora, 1999, p. 69.

Artigo 1º É creada em cada um dos discritos administrativos do continente do reino e ilhas adjacentes uma repartição de obras públicas composta de 1 primeiro engenheiro, 1 engenheiro subalterno, 1 conductor e 1 amanuense desenhador. (...)

Segundo esta legislação, a repartição de obras públicas de cada distrito ficou subordinada ao governador civil, que ficava a superintender sobre estudos técnicos, obras de conservação das estradas municipais e distritais e outras obras de interesse do distrito.

Este modelo viria a ser alterado pelo Decreto de 18 de Agosto de 1870 (D.G. nº 185, de 20 de Agosto): Ao admitir que as anteriores divisões criadas não tinham respondido às expectativas criadas (...) *as mui frequentes relacções de serviço que há entre os engenheiros, encarregados de dirigir as obras a cargo do estado, governadores civis, camaras municipaes, pagadores de obras publicas e delegados do thesouro, não estão em harmonia com as grandes áreas das divisões de obras públicas (criadas pelo regulamento técnico de 31 de Dezembro de 1868), algumas das quais comprehendem dois e tres districtos administrativos;*

(...) considerando que a colocação de um engenheiro director de obras publicas em cada distrito se harmoniza melhor com a divisão administrativa e com o verdadeiro regimen do trabalho que o pessoal tecnico do ministério das obras públicas é chamado a desempenhar, e que lucrando consideravelmente o serviço com esta melhor distribuição, tornando-se mais prompto o desempenho das ordens superiores, se não augmenta todavia a despesa, porque não são alterados os vencimentos do pessoal tecnico, e por se ter conservado em exercicio nas actuaes subdivisões de obras públicas o pessoal que lhe deve pertencer (...), o diploma estabelecia que os serviços técnicos do ministério fora da respectiva secretaria passavam a ser distribuídos por tantas Direcções de obras públicas quantos os distritos administrativos do reino.

Foram criadas também as seguintes Direcções Distritais:

- Direcção das obras da ilha da Madeira;
- Direcção das obras públicas dos Açores (uma ou mais conforme conveniência do serviço);
- Direcção das obras do Tejo e seus afluentes;
- Direcção das obras da barra do Douro;
- Direcção da construção, exploração e administração dos caminhos-de-ferro do estado;

- Duas direcções de fiscalização das empresas encarregadas da realização de melhoramentos públicos.

Cada uma das novas direcções distritais passam a ter um director subordinado ao director geral de obras públicas e minas, tendo como competências a fiscalização técnica das obras públicas municipais e distritais.⁸⁸

Condutores de obras públicas

A categoria de condutor de obras públicas revestia-se de particular importância para os serviços de engenharia, tendo em conta que estes profissionais, mais ligados ao conhecimento prático no terreno, funcionavam como intermediários, indispensáveis, entre os engenheiros e os operários.

A reconhecida importância destas funções levou a que se pensasse na necessidade de regulamentar a carreira profissional de condutor de obras públicas. Nesse sentido, o Decreto Lei de 4 de Setembro de 1860, nº201, estabelece o seguinte: “ *Não podendo sem grave prejuizo publico continuarem a admittir-se para conductores de obras públicas individuos sem as habilitações necessárias para este importante serviço; attendendo a que os conductores são os intermediários indispensáveis entre o engenheiro e o operário, e que como taes devem possuir habilitações especiaes theoreticas e praticas; considerando que da boa escolha d’este pessoal depende em grande parte a boa execução e economia dos trabalhos (...).*”

Na sequência desta fundamentação foi legislado:

1º Que uma comissão composta pelo tenente coronel do estado maior de artilharia, José Vitorino Damásio,⁸⁹ e por João Evangelista de Abreu⁹⁰, engenheiro de pontes e

⁸⁸ O decreto de 1 de Julho de 1879, D.G. nº 145, de 2 de Julho, veio regulamentar as funções dos directores distritais, impedindo que pudessem acumular como até aí as suas funções com as da engenharia distrital. Entendia-se que não era correcto o director distrital fiscalizar obras que tinha executado.

⁸⁹ Conceituado engenheiro, sócio nº 80 da Associação de Engenheiros Civis e da Associação Industrial Portuense, fazendo parte de quatro das comissões tecnológicas (artes mecânicas, construções, física industrial e artes de imitação). Sobre o assunto ver MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa e DIOGO, Maria Paula, “As raízes da engenharia em Portugal”, in, Manuel Heitor, José M. Brandão de Brito e Maria Fernanda Rolo, *Engenho e Obra*, ob.cit..

⁹⁰ Coursou na École de Ponts e Chaussés, assumindo importantes cargos, como a Direcção das Linhas de Caminho de Ferro do Norte e Leste, onde trabalhou com outros engenheiros portugueses, como José Anselmo Gromicho Couceiro, Sousa Brandão, Miguel Queriol, José Vitorino Damásio, Sebastião de Couto e Castro Mascarenhas e Joaquim Nunes de Aguiar, ver ob. cit. acima de MATOS, Ana Cardoso e outros.

calçadas pela escola imperial de Paris, sob a presidência do director geral interino das obras públicas, apresentasse um projecto de estudos para condutores e o modo de se implementar a referida instrução em Portugal.

Contudo, e enquanto tal estudo não era realizado, foram decididas algumas medidas para admissão futura destes profissionais ao serviço do ministério, como: ter entre dezoito e trinta anos de idade; robustez física necessária ao desempenho das funções; e como habilitações literárias a aprovação em gramática portuguesa, aritmética, geometria elementar, noções de álgebra, trigonometria rectilínea e de estática, levantamento de plantas e nivelamentos, desenho topográfico e processo dos cálculos de cubatura das terraplanagens.

Seriam contudo dispensados destes requisitos, durante um período probatório, para admissão nos serviços do ministério, os condutores de trabalhos, mestres-de-obras e aparelhadores que tivessem grande prática de obras e com grandes aptidões na carreira. Com o decreto de 3 de Outubro de 1864, que aprovou o corpo de engenharia civil e seus auxiliares, foi regulamentado o estatuto do corpo auxiliar de condutores, estabelecendo as suas competências, o desenvolvimento da sua carreira profissional e as condições de admissão.

O referido diploma estabelecia que estes funcionários poderiam ser empregados nas diversas espécies dos serviços técnicos do Ministério das Obras Públicas, distribuindo-se pelas diferentes secções da engenharia civil. A carreira de condutor e respectiva dotação no quadro do Ministério passou a ser a seguinte:

| | |
|-------------------------|----|
| Condutores de 1ª classe | 15 |
| Condutores de 2ª classe | 30 |
| Condutores de 3ª classe | 50 |
| Condutores de 4ª classe | 80 |

Condutores Auxiliares (numero variável conforme as necessidades do serviço)

Relativamente às condições de ingresso, foram estabelecidos os seguintes requisitos:

- 1º Mais de 18 e menos de 30 anos de idade;
- 2º Robustez física para o desempenho das funções;
- 3º Bom comportamento moral e civil;
- 4º Um dos cursos que, pelas leis ou regulamentos, se criarem nos estabelecimentos de ensino dependentes do Ministério das Obras Públicas para as diversas especialidades

dos serviços técnicos dos condutores. Na falta de algum desses cursos, deveriam satisfazer o exame que fosse exigido nos regulamentos especiais.

A tabela de remuneração para as diferentes categorias foi estabelecida da seguinte forma:

| | |
|-----------------------|---------|
| Condutor de 1ª classe | 45\$000 |
| “ de 2ª classe | 35\$000 |
| “ de 3ª classe | 30\$000 |
| “ de 4ª classe | 25\$000 |
| “ Auxiliar | 21\$500 |

A categoria de condutor de obras públicas granjeou certamente bastante reconhecimento técnico, porque se verificou em muitas situações serem estes profissionais encarregados de desempenhar funções da esfera de competência dos directores gerais, inclusivamente assumindo cargos de chefia.

Embora contrariados pela lei, julgamos oportuno referir dois casos onde foi necessário legislar de forma a normalizar situações dúbias sobre as competências dos condutores. Está nessa situação a resposta a um ofício do governador civil de Santarém participando que a comissão executiva da Junta Geral tinha deliberado tirar ao engenheiro João Guedes Quinhones da Silveira a direcção da repartição distrital de obras públicas, encarregando desse serviço o condutor da repartição.

A resposta foi no sentido de que o engenheiro deveria ser repostado na sua posição, considerando que tinham sido violadas todas as regulamentações sobre o assunto por parte da respectiva junta geral (...) *porque encarregou a direcção da repartição de obras públicas a um empregado a quem faltam as habilitações técnicas que a lei exige que elle tenha, e porque alterou as atribuições dos empregados da repartição, do que resulta que a deliberação por ella tomada contravem as disposições do artº 35º do código administrativo e deve ser revogada pelo meio prescrito no artº 95º do mesmo código: (...)*⁹¹

Um outro ofício, também do governo civil de Santarém, solicitando informação se, a pedido do engenheiro director das obras públicas do distrito, o condutor Thomás Lino da Assumpção poderia representá-lo nas sessões da comissão de viação municipal, mereceu resposta negativa, referindo claramente que não existia enquadramento legal

⁹¹Portaria de 27 de Novembro de 1880 D.G. nº 279, de 6 de Dezembro.

para tal delegação de competências⁹² (portaria de 11 de Outubro de 1870, D.G. nº 233 de 15 de Outubro).

O reconhecimento da profissão de condutor beneficiou certamente da criação da Associação dos Condutores de Obras Públicas em 1883, mais tarde designados engenheiros auxiliares, categoria correspondente à designação actual de engenheiros técnicos.

Os melhoramentos na cidade de Évora, e em algumas das povoações limítrofes, durante o último quartel do século XIX e primeiras décadas do século XX, estão naturalmente ligados ao trabalho desenvolvido por engenheiros e condutores de obras públicas, profissionais que pautaram a sua intervenção em áreas de desenvolvimento como a construção de novas vias de comunicação, melhoramentos em estradas e caminhos já existentes, embelezamento de espaços nobres da cidade, como artérias principais, praças e jardins e construção de equipamentos urbanos vocacionados para conferir à cidade uma imagem moderna e melhores condições de higiene e salubridade aos seus habitantes, preocupações, aliás, bem evidenciadas em algumas memórias descritivas de projectos de obras da época, que referem a necessidade da cidade assimilar as ideias higienistas muito em voga na Europa de então.

As duas entidades responsáveis por estas transformações, a Câmara Municipal de Évora e a Direcção Distrital de Obras Públicas, são as instituições em que se movimentam engenheiros e outros profissionais ligados à construção civil, como os condutores, mestre de obras, apontadores e desenhadores, assumindo os engenheiros e condutores um papel predominante na assinatura de projectos e na responsabilidade pela direcção e fiscalização de obras.

Os engenheiros, na sua maior parte oriundos dos quadros do Ministério das Obras Públicas e, conseqüentemente, destacados para a Direcção Distrital de Évora, centralizavam a sua intervenção nas áreas do acompanhamento e direcção de obras públicas, sob a tutela do poder central, e de apoio e fiscalização a obras lançadas pelo município. É, por isso, notória uma clara delimitação de poderes entre as duas entidades, colocando-se a autarquia mais no papel de encomendadora de projectos ou pareceres sobre execução de obras que o executivo lançava em plano de actividades, e a Direcção Distrital como instância superior, vocacionada sobretudo para executar projectos de maior envergadura, como elaborar estudos prévios, emitir pareceres,

⁹²Portaria de 11 de Outubro de 1870, D.G. nº 233 de 15 de Outubro.

fiscalizar obras e fazer cumprir as leis e portarias emanadas do poder central. Era ainda da responsabilidade do engenheiro director distrital a competência de fiscalizar a atribuição dos subsídios concedidos pelo governo para execução de obras de interesse público e embargar as que contrariassem as normas em vigor.⁹³

Os diferentes níveis de competência a que nos referimos são bem perceptíveis numa das áreas de intervenção mais sensível, a rede viária, motor fundamental para o desenvolvimento dos centros urbanos e prioridade superiormente definida pelas políticas governamentais da segunda metade do século XIX, verificando-se a existência de um quadro de pessoal composto por técnicos especializados e pessoal operário na Direcção Distrital, que superintende a rede de estradas com classificação de Distrital e Real, situação comprovada através da correspondência trocada entre a Câmara e a Direcção Distrital, sendo frequente esta última solicitar a colaboração, em materiais ou pessoal da autarquia.⁹⁴ Por sua vez, as preocupações da CME nesta área, centram-se na rede viária municipal, composta por caminhos vicinais e outras vias com a designação de municipais, cuja conservação dependia exclusivamente dos serviços autárquicos, assumindo os condutores municipais a responsabilidade de executar as respectivas plantas de obra, posteriormente apreciadas pela Direcção Distrital.

A grande maioria dos projectos de iniciativa municipal foram executados por condutores e desenhadores, constatando-se por isso a inexistência de um quadro técnico composto por funcionários superiores, ou seja, a categoria profissional de engenheiro.

2 - Os engenheiros e condutores de obras que intervieram na cidade de Évora

Durante a segunda metade do século XIX assistiu-se a um notável incremento de programas de obras públicas, como a construção de estradas, pontes, caminho de ferro,

⁹³ ADE, correspondência da CME, 1878, nº 883, suspensão das obras promovidas na estrada nº 109, Évora – St^a Margarida, por não terem parecer técnico da Direcção Distrital.

⁹⁴ ADE, correspondência da CME, 1878, nº 883; o engenheiro Câmara Manoel solicita à CME pedra proveniente de escavações junto à ermida de S. Brás para melhorar um troço da estrada distrital nº 109.

portos e outros equipamentos urbanos, empreendimentos ligados à política *fontista*,⁹⁵ que preconizava o desenvolvimento do país favorecendo o investimento em vias de comunicação e grandes equipamentos públicos, assumindo-se o Estado como o principal investidor. “*Aproveitando a acalmia política proporcionada pelo movimento da “Regeneração”, em 1851, o Estado liberal vai poder assumir as responsabilidades de dotar o país das condições necessárias ao desenvolvimento e progresso que outras nações europeias conheciam já (...)*”⁹⁶.

É com o objectivo de superintender sobre todas as matérias associadas a projectos e planos de construção, de iniciativa pública ou privada, que é criado na década de 50 o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria⁹⁷, empreendimento que coube ao Governo liderado pelo marechal de Saldanha, acompanhado por personalidades das duas tendências liberais, que se assumiam então como Regeneradores e Históricos, numa estratégia clara de promover a paz social e política de que o país tanto necessitava.⁹⁸

O novo ministério passou a ter na sua orgânica uma Direcção Geral, sendo o pessoal técnico a ela afecto nomeado pelo governo, de entre os Oficiais das Armas Científicas do Exército, dos Engenheiros Cívicos ou dos Arquitectos, os quais passariam a servir em Comissão no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Esta medida traduz a grande importância atribuída aos programas de investimento em trabalhos públicos e a consequente necessidade do controlo sobre as políticas de pessoal.⁹⁹

Percebe-se claramente que, com excepção dos grandes centros urbanos como Lisboa¹⁰⁰, as Câmaras Municipais não tinham capacidade económica para manter na sua estrutura orgânica serviços técnicos organizados que enquadrassem pessoal técnico especializado, que englobasse engenheiros, arquitectos e condutores. No caso de Évora, só em finais de 1914 o executivo municipal decidiu criar o lugar de engenheiro

⁹⁵ Políticas associadas ao engenheiro militar Fontes Pereira de Melo, que ocupou vários cargos no governo a partir da década de 50, nomeadamente o de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852-56) e presidente do Conselho (1871-79 e 1881-86).

⁹⁶ LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)*, Lisboa, Livros Horizonte, 2002, p. 17.

⁹⁷ Decretos de 30 de Agosto e 30 de Setembro de 1852.

⁹⁸ LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa. Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)*, ob. cit., p. 21

⁹⁹ Idem, p. 23.

¹⁰⁰ Em Lisboa criou-se em 1874 a Repartição técnica, com 1 engenheiro (chefe de Repartição), 1 arquitecto como chefe da 1ª Secção, uma área administrativa com um chefe de Secção e três mestres, dois gerais e um de calçadas escriturários, e dois mestres.

municipal, após várias tentativas falhadas de levar por diante o projecto de construção de uma moderna rede de água e esgotos, melhoramento por todos considerado imprescindível para o desenvolvimento e modernização da cidade.¹⁰¹

Neste contexto, a maior parte dos engenheiros e condutores que intervieram na cidade de Évora, no período cronológico delimitado para o nosso trabalho, desenvolveram a sua acção no âmbito do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, integrados na Direcção Distrital de Obras Públicas do Distrito de Évora. Identificámos uma dezena de engenheiros que desempenharam funções na cidade de uma forma mais ou menos continuada e que, de algum modo, nos deixaram a sua marca. Trata-se, na maior parte dos casos, de técnicos com formação militar, mas que tiveram uma prática de engenharia civil.

Obviamente que, por inerência de funções em organismos da importância das Direcções Distritais, estes profissionais interferiam forçosamente na prossecução dos planos de melhoramento delineados pelo poder central no que concerne à modernização urbana, nos quais podemos inscrever obras de construção de novas redes viárias, modernização de infra-estruturas urbanas, como redes de água e esgotos, embelezamento dos espaços públicos e ordenamento do território em geral. O seu papel assumia particular relevo, sobretudo ao nível da concepção e acompanhamento de projectos bem como na acção fiscalizadora, superintendendo obras da esfera pública e da iniciativa municipal e fazendo cumprir as normas em vigor para o sector privado.

Há, todavia, alguns engenheiros militares que, não sendo possível enquadrar nas Direcções Distritais ou no Ministério das Obras Públicas, aparecem a assinar projectos de obras com alguma importância para a cidade, sugerindo a ideia de que, apesar da sua condição militar, prestavam colaboração técnica à sociedade civil.

Está nesta situação o engenheiro António Caetano de Jesus (Tenente de Engenharia), que em 1897 assinou um anteprojecto com vista ao ordenamento e embelezamento da Praça de D. Pedro V¹⁰², actual Praça Joaquim António de Aguiar, considerada na época um dos locais nobres do centro urbano da cidade.

Outra obra de carácter público que mereceu a participação de militares com formação em engenharia foi o edificio da cadeia dos estudantes (confinante com a Rua de Machede e Largo da Natividade), cujos vários projectos, apresentados entre 1894 e

¹⁰¹ BERNARDO, Maria Ana, *A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890-1930)*, ob. cit, p. 267.

¹⁰² AMEVR/M/B/03/ Cx.º 035.

1898, foram assinados pelos oficiais Tenente Coronel Fernando Pereira Mouzinho de Albuquerque, Tenente de Engenharia João Eloy Nunes e Capitão de Engenharia António Ramalho da Costa, e visavam a adaptação do primeiro andar a cadeia militar.¹⁰³ Este edifício veio a funcionar durante bastante tempo como cadeia civil e militar, passando posteriormente a acolher os serviços militares do Distrito de Recrutamento, função que manteve até à década de noventa do século passado.

O projecto assinado pelo Tenente-coronel Fernando Pereira Mouzinho de Albuquerque para remodelação do edifício da cadeia militar, datado de 4 de Novembro de 1898, terá sido elaborado no âmbito das suas funções militares, visto que no seu cadastro individual do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria consta uma promoção a engenheiro chefe de 2º classe, nesse mesmo ano, em 25 de Maio.¹⁰⁴

A carreira profissional deste militar desenvolveu-se em simultâneo no Ministério das Obras Públicas e nas diferentes armas militares¹⁰⁵. Concluiu o curso do Real Colégio Militar em 1867, o curso preparatório para engenharia pela Escola Politécnica de Lisboa em 1872 e o curso de engenharia militar pela escola do exército no ano de 1875. Em 1878, o Ministério das Obras Públicas requisita-o ao Ministério da Guerra através do officio nº 57 de 15 de Junho de 1878, sendo automaticamente promovido a capitão. Desempenhou então funções na Direcção Distrital de Lisboa, como 2º Engenheiro Distrital, acabando por ser transferido para a Direcção da Construção dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (despacho de 8/9/79) e, posteriormente, para a Direcção da Construção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro (despacho de 19/3/83). Ainda em 1883, foi-lhe concedida, a seu pedido, uma licença para prestar serviço na empresa construtora da 7ª Secção do Caminho de Ferro do Douro, onde se manteve até 1885, altura em que, requisitado pelo Ministério da Marinha e foi servir no Ultramar em comissão de Serviço. Durante os anos desta comissão de serviço, destacam-se as nomeações para inspector da fiscalização do caminho-de-ferro de Mormugão (Dec. de 15/7/885) e para a Direcção de Obras Públicas da Índia Portuguesa.¹⁰⁶

¹⁰³ AMEVR/M/A/02/pt.010. A memória descritiva do projecto assinado por António Ramalho da Costa (capitão de engenharia) refere o ordenamento do piso térreo para ser utilizado como cadeia civil e casa de reclusão. Entende-se que o edifício era partilhado pelo poder civil e militar.

¹⁰⁴ Por decreto de 25 de Maio de 1998, este engenheiro foi promovido a engenheiro chefe de 2ª classe na situação de licença ilimitada.

¹⁰⁵ Arquivo Histórico Militar do Exército, Processo Individual., Cxª 1174.

¹⁰⁶ Portaria de 5 de Setembro de 1885.

Após a participação nos projectos de remodelação da cadeia de Évora, foi nomeado, em 1901, Inspector do Serviço de Engenharia ao serviço do Ministério da Guerra. Em 1902 foi ainda promovido a Coronel do Estado-maior de Engenharia, posto com que terminou a sua carreira, vindo a falecer em 1910.

Como estudante, recebeu no ano de 1871/72 o 2º prémio pecuniário em geometria descritiva na Escola Politécnica de Lisboa e o 2º prémio honorífico do 3º ano do curso de engenharia militar na Escola do Exército.

Durante a carreira militar, foram-lhe concedidas condecorações de mérito: Oficial da Real Ordem Militar de S. Bento de Avis (dec. 1/1/1995) e Comendador da Real Ordem Militar de S. Bento de Avis (dec. 9/4/1910).

Foram, contudo, os engenheiros com vínculo ao Ministério das Obras Públicas e com um percurso profissional nos quadros das Direcções Distritais que, nessa qualidade, acabaram por ter uma maior intervenção no desenvolvimento e modernização de Évora. Está nessa situação o engenheiro António José de Sá, que no seu percurso profissional passou por várias Direcções Distritais, onde adquiriu grande experiência e acabaria por, curiosamente, iniciar e concluir a sua carreira nesta cidade¹⁰⁷.

Em 1874 pertencia aos quadros do Governo Civil de Évora, com a categoria de 2º Engenheiro Distrital, entidade a que foi requisitado pela Direcção Distrital da Guarda. Por portaria de 28/10/86 passou a exercer as funções de Chefe da Direcção Distrital de Castelo Branco, até 1888, altura em que voltou a exercer as funções de Chefe da Direcção Distrital da Guarda. Pouco depois, por despacho de 1/8/1889, foi exonerado dessas funções e colocado na Direcção Distrital de Aveiro a exercer as funções de Chefe de Secção. Continuando o seu percurso no quadro da engenharia distrital, viria a ser colocado como chefe de Secção na Direcção Distrital de Coimbra, por portaria de 10 de Abril de 1891. Nesse mesmo ano foi colocado na Direcção de Évora como Engenheiro Director,¹⁰⁸ lugar que ocupou por um curto período de tempo, considerando a sua transferência para a Direcção de Aveiro em Agosto desse mesmo ano.¹⁰⁹ Durante esse curto período, foi o responsável pelas obras do Aqueduto Sertoriano que se encontravam em curso.¹¹⁰

¹⁰⁷ Procº Individual, Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

¹⁰⁸ Portaria de 14 de Maio de 1891, D.G. nº 109.

¹⁰⁹ Portaria de 1/8/889 publicado no D.G. nº 173

¹¹⁰ ADE, correspondência da CME, 1891, nº 846, ofício de 26 de Maio de 1891.

Estamos em presença de um engenheiro que iniciou a sua carreira profissional em Évora no quadro do Governo Civil e que, depois de várias experiências noutros distritos, sempre nos quadros da engenharia distrital, voltaria a Évora passados 17 anos, não permanecendo na cidade mais do que uns meses, período manifestamente insuficiente para deixar a sua marca em obras de grande vulto. De destacar no início da carreira, ainda como engenheiro subalterno, o projecto que executou para a construção do novo cemitério de Nossa Senhora de Machede, projecto curioso de analisar porque no mesmo transparecem claras preocupações com a saúde pública.¹¹¹ A memória descritiva que acompanha o projecto aponta para os cuidados que antecederam a escolha do local de implantação do cemitério e faz referência à necessidade de cumprir orientações para que os enterramentos tivessem lugar fora dos centros urbanos, a estudos prévios do terreno e às recomendações dos higienistas, revelando preocupações com o ordenamento do território e a saúde pública.

Outro engenheiro que passou por Évora e que acumulou grande parte da sua experiência profissional ao serviço das Direcções Distritais foi José Francisco Alves Barbosa Bettencourt, que entrou para o quadro da Engenharia Distrital em 1885, após ter concluído em 1884 o curso de engenheiro civil na Escola do Exército¹¹². Em 1888 encontrava-se na Direcção Distrital de Beja com a categoria de engenheiro condutor, em virtude de 2 anos antes ter pedido a sua admissão ao quadro de Condutores de Obras Públicas de 1ª classe do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria. Nesse mesmo ano, a seu pedido, foi-lhe concedida uma licença ilimitada, para integrar a Companhia Nacional de Caminhos-de-ferro, onde participou na construção do ramal de Viseu. É em 1892 que, após a readmissão como engenheiro de 4ª classe no Corpo de Engenheiros de Obras Públicas, é colocado na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Évora, encarregado de inspeccionar as obras realizadas na ponte da Pardiela, na estrada real nº 69. Depois de outras colocações em repartições públicas, como a Repartição de Estatística Geral, por decreto de 1 de Dezembro 1892, e a Secretaria Geral do Ministério do Fomento, em 30 de Janeiro 1911, foi colocado em 13 de Março desse mesmo ano na Direcção Geral de Obras Públicas e Minas para servir na 3ª Circunscrição Industrial dos Serviços Técnicos da Indústria. Ainda em 1911, a 13 de Março, transitou para a Direcção de Obras Públicas de Beja.

¹¹¹ AMEVR/M/A/06/pt 006.

¹¹² Arquivo Histórico do MOP, proc.º individual, certificado de habilitações emitido em 10 de Janeiro de 1885 pelo Conselho de Instrução da Escola do Exército.

Em 13 de Maio de 1912 apresenta-se na Direcção Geral de Obras Públicas, onde permanece até Novembro de 1921, data em que é nomeado chefe da Divisão de Estradas do Distrito de Beja. Três anos depois é transferido para a Divisão de Estradas de Évora, onde permanece dois anos, até que em 1926 é colocado no Conselho Superior de Obras Públicas, cargo que desempenhou até ao final da carreira. Faleceu em 25 de Fevereiro de 1931¹¹³.

Na linha dos engenheiros com formação militar que passaram pela Direcção Distrital de Obras Públicas de Évora, encontra-se o engenheiro Artur Rocha Schiappa Monteiro de Carvalho. Da sua passagem pela cidade encontrámos registo de um projecto importante da sua autoria para os esgotos de Évora.¹¹⁴ Trata-se da construção de uma estação de tratamento de esgotos localizada no Rossio de S. Brás, que visava melhorar as condições de saneamento básico existentes na cidade. Ainda neste contexto, e a seguir ao 1º Congresso Municipalista Alentejano realizado em 1915¹¹⁵, a edilidade eborense decidiu contratar o engenheiro Schiappa de Carvalho e o condutor de minas João Neves Pinto, com o objectivo de completarem o projecto para canalização de esgotos aspiração antiga da edilidade eborense e que já tinha passado por muitas vicissitudes.¹¹⁶

Schiappa de Carvalho nasceu em Lisboa em 17 de Dezembro de 1881, na Freguesia de Stª Isabel, e seguiu a carreira militar. Alistou-se como voluntário em 1898 e concluiu o curso de engenharia militar da Escola do Exército em 1906, data em que foi promovido a alferes e colocado no Regimento de Engenharia. Promovido a tenente em 1907 e a capitão em 1911, foi encarregado da inspecção territorial das fortificações e obras militares. Terminou a sua carreira militar em 1928 com a patente de coronel¹¹⁷.

Houve, contudo, alguns engenheiros que passaram por Évora sem deixar qualquer obra de referência, na maior parte dos casos porque a permanência era curta, limitando-

¹¹³ Arquivo Histórico do MOP, Procº individual.

¹¹⁴ AMEVR/M/C/02/xxª 11.

¹¹⁵ Neste Congresso, realizado em Évora, discutiram-se as questões relacionadas com a municipalização de serviços, considerando-se que seria a solução mais adequada para os municípios poderem alargar a sua esfera de acção sem agravamento de contribuições e impostos. Braga, Coimbra e Montemor-o-Novo foram apontados como exemplos de sucesso, tendo a Câmara Municipal de Évora anunciado a intenção de municipalizar os serviços de águas, esgotos e iluminação. Sobre o assunto ver BERNARDO, Maria Ana, *A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890 – 1933)*, op. Cit. p. 268.

¹¹⁶ BERNARDO, Maria Ana, *A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890 – 1933)*, op. Cit. p. 269.

¹¹⁷ AHME, Cxª 3625.

se muitas vezes a ocupar lugares vagos na Direcção Distrital de Obras Públicas durante poucos meses até que surgisse nova colocação.

Está nessa situação o engenheiro David Xavier Choen, que assumiu funções de Director das Obras Públicas de Évora em 30 de Outubro de 1890¹¹⁸ e em 13 de Maio de 1891 foi nomeado Inspector Industrial da 3ª Circunscricção. Embora não tenha permanecido na cidade durante muito tempo, parece-nos oportuno, ainda que de forma resumida, abordar o percurso profissional deste ilustre engenheiro, que muito contribuiu para o desenvolvimento da engenharia em Portugal.

Nascido em 29 de Agosto de 1850, assentou praça como voluntário em Artilharia nº 4 em 22 de Outubro de 1867, ano em que se matriculou na Escola Politécnica. Em Outubro de 1871 matriculou-se na Escola do Exército, concluindo o curso de engenharia militar dois anos depois. Teve uma progressão rápida na carreira militar, considerando que foi promovido a tenente em 7 de Fevereiro de 1877 e chegou ao posto de coronel graduado em 15 de Maio de 1900, passando à reserva com a graduação de general de divisão. Era oficial e comendador de Avis e foi-lhe atribuída a medalha de prata de comportamento exemplar.¹¹⁹

Ao longo do seu percurso profissional também passou pontualmente pelo serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, como se pode verificar pela breve resenha cronológica das actividades mais importantes que desenvolveu:

- 1877 - Foi requisitado ao Ministério da Guerra através do officio nº 20 de 20 de Abril.
- 1877 - Por despacho de 13 de Junho foi transferido da Junta Central dos melhoramentos sanitários para os Caminhos-de-Ferro da Beira Alta.
- 1879 - Por despacho de 9 de Agosto apresentou-se na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Viana do Castelo, sendo encarregado dos estudos para melhoramento da barra de Esposende. Neste mesmo ano foi transferido para os estudos do Caminho-de-Ferro ao Norte do Douro, passando depois para a Direcção dos Telégrafos e Faróis do Reino
- 1881 - Voltou novamente para o Ministério da Guerra, sendo nomeado repetidor na antiga Escola do Exército, por despacho de 18 de Janeiro desse ano.

¹¹⁸ ADE, correspondência da CME, 1890, 845. Através de officio de 20/11/890, o engenheiro David Xavier Choen informa a CME que tomou posse do cargo de Director de Obras Públicas do Distrito de Évora, colocando-se à disposição da autarquia.

¹¹⁹ *Revista Engenharia Militar*, 1913, pp. 521, 522, 523.

- 1882 - Voltou ao Ministério das Obras Públicas (despacho de 14/4), sendo destacado para a Ilha de S. Miguel, para dirigir as obras do porto artificial de Ponta Delgada, na ausência do director efectivo, (por este serviço, foi louvado em 3/8/883).
- 1887 - Foi nomeado adido da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, a fim de continuar a apoiar as obras do porto artificial de Ponta Delgada e do da Horta
- 1887 - Em Março, passou a servir na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa, e em Maio, foi nomeado para uma comissão de serviço na Direcção Distrital de Torres Novas. Contudo, em 7 de Junho passou à situação de licença ilimitada, a fim de fazer, por contrato, alguns estudos de estradas, situação em que se conservou até Maio de 1889.
- 1889 - Foi colocado na Direcção de Obras Públicas de Lisboa.
- 1890 - Foi nomeado Director de Obras Públicas do Distrito de Évora.
- 1891 - Foi nomeado Inspector Industrial da 3ª Circunscricção (13 de Maio), fazendo, nessa qualidade, parte da comissão encarregada de organizar o regulamento dos menores nas indústrias.
- 1892 - Classificado como engenheiro subalterno de 1ª classe do Corpo de Engenheiros de Obras Públicas (1 de Dezembro)
- 1897 - Passou a servir no Ministério da Marinha como chefe de secção anexa à 2ª repartição da respectiva Direcção Geral.
- 1909 - Participou nos estudos do projecto para instalação do Arsenal da Marinha na margem sul do Tejo.
- 1913 - Foi nomeado presidente da comissão encarregada de presidir aos estudos e trabalhos necessários para a organização do projecto de uma nova classificação de estradas de 1ª e 2ª ordem, cargo que desempenhava quando faleceu, em 3 de Dezembro de 1913¹²⁰.

Apesar do curto espaço de tempo que permaneceu em Évora, não podendo, por isso, desenvolver actividades de vulto para além da administração regular da Direcção Distrital, é merecedor de registo o facto de ser um engenheiro com uma vasta carreira de muitos e variados serviços, que desempenhou nos diversos ramos da engenharia militar e civil, principalmente nesta última. Deixou uma obra de referência para a

¹²⁰Sobre o assunto ver *Revista de Engenharia Militar*, 1913, p. 523 e Arquivo Histórico Militar, Fundo da 3ª Divisão, 7ª Secção, cxª 1303.

engenharia, *bases para orçamentos*, importante trabalho que permitiu aos engenheiros organizar os cadernos de orçamentos.¹²¹

Entendemos, no entanto, que foram os engenheiros Adriano Augusto da Silva Monteiro e Caetano Xavier Câmara Manoel que mais marcaram a vida da cidade na época, e as quais nos dedicamos no presente trabalho. Ambos desempenharam funções na Direcção Distrital de Évora durante prolongados períodos de tempo, notabilizando-se não só pela competência profissional, como também pela dedicação à causa política, chegando os dois a ocupar altos cargos da Nação.

Câmara Manoel, natural do Rio de Janeiro, onde nasceu em 1836, frequentou, entre 1854 e 1859, as faculdades de Matemática e Filosofia na Universidade de Coimbra, concluindo o 4º ano de ambos os cursos. Formou-se posteriormente em engenharia civil na escola de Gand, na Bélgica. Por Portaria de 23 de Agosto de 1864 entrou para o serviço do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria com a graduação de 1º tenente. Em 1866, foi nomeado aspirante de 1ª classe a engenheiro chefe de secção e, em 1867, por decreto de 6 de Agosto, foi promovido a engenheiro subalterno de 2ª classe e admitido no quadro do Ministério.

Antes de chegar a Évora em 1869, para exercer as funções de 1º engenheiro da Repartição de Obras Públicas do Distrito de Évora, após a extinção do corpo de engenharia civil,¹²² esteve dois anos na Direcção Distrital de Beja, onde desempenhou as funções de chefe de Secção.

Em 1879, com o engenheiro arquitecto António Guedes, foi encarregado de fiscalizar as obras de melhoramento no Aqueduto de Adriano, melhoramento considerado na época fundamental para garantir o abastecimento de água à cidade de Évora.

Em 1880 (portaria de 11 de Fevereiro) teve uma breve passagem pela Direcção de Obras Públicas de Leiria e uma participação autorizada pelo Ministro da tutela nas obras do hospital das Caldas da Rainha, de que assumiu a responsabilidade técnica.

Em 1881, por portaria de 5 de Abril, regressou novamente à Direcção de Obras Públicas de Évora, vindo a ser nomeado Director de Obras Públicas do Distrito por portaria de 4 de Junho de 1886.

¹²¹ COHEN, David Xavier, *Bases para Orçamentos*, Lisboa, Tipografia de Gutierrez, 1880.

¹²² Dec. Lei de 30 de Outubro de 1868.

Em 1888 foi encarregado, conjuntamente com o engenheiro Adriano Monteiro e o arquitecto Luiz Caetano Pedro de Ávila¹²³, de elaborar o projecto de melhoramentos no templo de S. Francisco, trabalho que delegou em Adriano Monteiro para tomar assento na Câmara de Deputados (decreto de 26/12)¹²⁴. Câmara Manoel era militante do Partido Progressista e foi nessa qualidade que recebeu autorização para, em 1888, representar o círculo de Évora na Câmara dos Deputados. Foi ainda eleito deputado, para a legislatura de 1890, pelo círculo plurinominal de Évora (juramento de 15/1/890). Dessa participação não se conhecem registos de intervenções suas na Câmara dos Deputados. Contudo, por altura da sua morte, em 9 de Janeiro de 1910, foi votado no Parlamento um voto de pesar, facto que pressupõe ter desempenhado com mérito as funções parlamentares para que foi nomeado¹²⁵.

Em Janeiro de 1890, após a passagem pelo Parlamento, voltou novamente a Évora para desempenhar as funções de Director Distrital de Obras Públicas, tendo permanecido neste cargo até Novembro (portaria de 28/11) do mesmo ano, altura em que, a seu pedido, foi exonerado do cargo de chefe da Direcção Distrital de Évora e colocado na Direcção Distrital de Lisboa. Em 1892 é novamente colocado em Évora como Director de Obras Públicas (despacho de 12/4/92), cargo em que se mantém até 1900. Desse período deve destacar-se a sua acção na fiscalização das obras de construção da adega social em Viana do Alentejo, no ano de 1893.

Em 17/8/900 foi exonerado do cargo de Director das Obras Públicas de Évora e passou a fazer serviço na inspecção permanente na 3ª Circunscrição de Obras Públicas. Por decreto de 22 de Fevereiro de 1902 desempenhou o cargo de membro da Junta Administrativa do fundo de reserva de pensões para a reforma dos apontadores e cantoneiros, sendo nomeado inspector dos edificios públicos por portaria de 25 de Fevereiro de 1905.

¹²³ O nome do engenheiro e arquitecto Luís Caetano Pedro D'Ávila, que aparece ligado a obras importantes, como o Pavilhão de Exposições da Tapada da Ajuda, e para muitos especialistas um exemplo pioneiro do que melhor se fez no País, no século XIX, no campo das estruturas metálicas. Nasceu na Índia Portuguesa no início da década de 30 de oitocentos. Frequentou o ensino militar ultramarino, na escola Matemática Militar, anteriormente designada por Academia Militar, obtendo aí o diploma de engenheiro militar. Mais tarde frequentou a Escola Politécnica de Lisboa e nos anos 60 estudou arquitectura na École Impériale des Beaux Arts, em Paris.

Sobre a obra deste engenheiro ver SOUTO, Maria Helena, "Um Goês na Capital. A obra do engenheiro e arquitecto Luís Caetano Pedro D'Ávila (1832? – 1904)" in, *Arte Teoria, Revista de Belas Artes*, Lisboa, Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa, nº 7, 2005 pp. 140-158.

¹²⁴ SILVA, Ana Cristina, RODRIGUES, Jorge Sousa, "Manuel, Caetano Xavier de Almeida Câmara (1836? -1910), in Maria Filomena Mónica (coord), *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834 – 1910*, vol. I, Lisboa, ICS/Assembleia da República, 2004, p. 739.

¹²⁵ Idem, p. 740.

Foi ainda nomeado inspetor da 3ª Circunscção de Estradas, por portaria de 12 de Janeiro de 1906, cargo que desempenhou até falecer em 9 de Janeiro de 1910¹²⁶.

Durante cerca de 30 anos, período que coincidiu com as duas últimas décadas do século XIX e primeira do século XX, as grandes obras desenvolvidas no concelho tiveram a participação deste engenheiro, que, por várias vezes, referiu a sua admiração por Évora e a vontade de participar em todas as iniciativas que preconizassem o seu desenvolvimento, manifestando-se como um intransigente defensor da cidade e região.

A sua acção, durante o período que permaneceu em Évora, não se resumiu ao desempenho de funções profissionais. É conhecida a sua participação nas diferentes áreas da vida pública, colocando-se na posição de um verdadeiro Alentejano e Eborense, empenhado no desenvolvimento e progresso da sua terra. A eleição para representar o círculo de Évora no Parlamento é significativa do prestígio que recolheu como técnico e cidadão eborense.

Da sua participação cívica na terra que o acolheu, assumem particular importância a colaboração em alguns jornais locais e regionais, como o *Progresso do Alentejo*, periódico de carácter político publicado em Évora, e a publicação do livro – *ATRAVEZ A CIDADE DE EVORA ou Apontamentos sobre a cidade de Évora e seus monumentos* - onde faz a apologia da monumentalidade da cidade e da sua riqueza histórica e patrimonial, escrevendo sobre a história dos seus principais monumentos e locais de interesse.¹²⁷

Os seus pareceres e relatórios, enquanto Director de Obras Públicas do Distrito de Évora, são demonstrativos da vasta experiência e alargados conhecimentos técnicos que possuía, certamente fruto da sua competência e actualização permanente. O relatório apresentado à CME sobre o sistema de esgotos¹²⁸ evidencia um impressionante manancial de conhecimentos técnicos e uma ampla visão do que acontecia nessa área noutras cidades europeias de média e grande dimensão.

Acreditamos que as sugestões enunciadas no documento onde faz a análise do sistema de esgotos da cidade de Bruxelas, especificando os processos adoptados e o tipo de materiais utilizados, poderão estar associadas aos conhecimentos que adquiriu durante a sua formação como engenheiro civil na Bélgica, na escola de Gand, como já atrás havíamos referido.

¹²⁶ Procº individual, Arquivo Histórico do MOP.

¹²⁷ MANOEL, Caetano Xavier Câmara, *ATRAVEZ A CIDADE DE EVORA ou Apontamentos sobre a cidade de Évora e seus monumentos*, Minerva Comercial, 1900.

¹²⁸ ADE, Correspondência Municipal, relatório anexo ao ofício nº 851.

Câmara Manoel foi ainda sócio efectivo da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, entidade onde era bastante considerado pelas muitas comissões de serviço público em que participou, e teve posição de destaque na corporação de engenheiros.

Adriano Monteiro foi outra figura notável da engenharia civil cujo contributo se revelou decisivo para o desenvolvimento e modernização da cidade de Évora. Contemporâneo de Câmara Manoel na Direcção Distrital de Obras Públicas, este engenheiro subscreveu, fiscalizou e supervisionou, enquanto funcionário da referida Direcção Distrital, obras estruturantes para a cidade e região, cuja importância evidencia capacidades e conhecimentos técnicos muito acima da média.

Nasceu em Évora em 1847, filho de uma família de abastados lavradores. Seu pai, desde 1854, fez parte da elite censitária do concelho de Évora, integrando a lista dos «maiores contribuintes» e um dos sócios «natos» da Sociedade Agrícola do Distrito de Évora, constituída em 1855.¹²⁹

Adriano Monteiro iniciou os seus estudos no Liceu de Évora, onde estudou entre 1861 e 1863. Em 1866 inscreveu-se na Universidade de Coimbra, onde desde cedo se destacou como aluno brilhante da Faculdade de Matemática, sendo premiado no 3.º e 4.º anos e obtendo as honras do *accessit* no 2.º. Foi ainda qualificado como distinto no 1.º ano, assim como na 3.ª cadeira da Faculdade de Filosofia.

Com as habilitações adquiridas, completou um curso equivalente ao 1.º Curso da Escola Politécnica (curso preparatório para oficiais do Estado Maior e de Engenharia Militar, assim como para engenheiros civis), matriculando-se na Escola do Exército, onde concluiu o curso de engenheiro civil.

Terminada a formação superior, entrou para o serviço do Ministério das Obras Públicas, onde desempenhou funções de técnico superior, ocupando cargos importantes, como o de engenheiro chefe da Secção de Obras Públicas de Évora e engenheiro inspector da 4.ª circunscrição dos Serviços Técnicos da Indústria.

Adriano Monteiro esteve ligado aos grandes empreendimentos da cidade, como a elaboração do projecto de remodelação do Palácio D. Manuel, edifício carismático da cidade, a que foi acrescentado mais um piso com recurso à utilização do ferro e vidro, demonstrando os conhecimentos que detinha sobre as potencialidades dos novos materiais. Fiscalizou também a instalação das estruturas em ferro do actual edifício dos Paços do Concelho em 1911, no âmbito das obras de remodelação a que o edifício foi

¹²⁹ Sobre o assunto veja-se, FONSECA, Hélder Adegar, *O Alentejo no século XIX. Economia e Atitudes Económicas*, Lisboa, INCM, 1996, pp. 188-200.

sujeito, em virtude da sua decadência e incapacidade para acolher os serviços do Tribunal Judicial e da autarquia, que ali se encontravam instalados.¹³⁰ Esta obra, considerada revolucionária para a época, é um dos conjuntos arquitectónicos com larga utilização do ferro, que constitui hoje a principal imagem de marca do edifício.

Ainda no âmbito da utilização do ferro em construções públicas, o engenheiro Adriano Monteiro participou na escolha da melhor solução para a construção do novo Mercado 1º de Maio, situado na antiga Cerca de S. Francisco, apreciando os vários projectos existentes e pronunciando-se pela melhor solução.¹³¹

O seu nome ficou ainda ligado a um conjunto significativo de obras que permitiram a melhoria da rede viária regional, à construção do novo Mercado 1º de Maio, ao projecto de embelezamento da Praça de D. Manuel e à construção do Teatro Garcia de Resende, iniciativa em que participou como accionista e colaborador técnico da Sociedade Eborense, entidade promotora da construção e exploração do referido Teatro.¹³²

Como autor da planta e da orientação das obras do Teatro Garcia de Resende, deu seguimento à benemerência do Dr. Francisco Eduardo Barahona Fragoso¹³³, que assumiu o encargo financeiro das obras de construção, deixadas incompletas por morte do seu promotor inicial, José Maria Ramalho Perdigão, outro grande benemérito da cidade.

Sobre o Teatro Garcia de Resende, parece-nos oportuno, até por se tratar de uma visão contemporânea, a descrição feita pelo engenheiro Câmara Manoel na sua publicação *Atravez A Cidade de Évora - "No lado occidental da Praça Joaquim António d'Aguiar, onde existiu o Convento de S. Domingos, foi construído segundo os planos do Engenheiro Adriano Augusto da Silva Monteiro, natural de Évora, um*

¹³⁰PEREIRA, João, *Arquitectura do Ferro em Évora, 1890 - 1912*, Seminário de Reabilitação e Valorização do Património Cultural, Universidade de Évora, 1999.

¹³¹ADE, correspondência da CME, 1878, nº 833.

¹³²GAMEIRO, Fernando Luís, FONSECA, Hélder Adegar, "Monteiro, Adriano Augusto da Silva (1847-1925), in Maria Filomena Mónica (coord) *Dicionário Biográfico Parlamentar*, ob. cit. 955-958. Sobre o Teatro, Adriano Monteiro apresentou no Parlamento, em 6/10/1890, um projecto de lei para que a Câmara não fosse penalizada do ponto de vista fiscal como beneficiária da doação da propriedade urbana para construção do imóvel. O projecto de lei foi fixado de forma definitiva na sessão de 13 de Agosto de 1890.

¹³³O Drº Francisco Barahona, ilustre figura da sociedade eborense, formou-se em Direito na Universidade de Coimbra, e recebeu na sua casa (Palácio Barahona), por diversas ocasiões, a família real, D. Luís e a rainha Dª Maria Pia, D. Carlos e a rainha D. Amélia.

Deixa a sua acção benemerita ligada a grandes empreendimentos, que contribuíram para a modernização da cidade, nomeadamente a obra de restauro do Aqueduto da Água de Prata. Na década de 1890, como Presidente do Município, patrocinou os restauros da igreja de S. Francisco e Teatro Garcia de Resende.

theatro a que deram o nome de – Theatro Garcia de Resende – em memória deste outro filho da mesma cidade.

Este teatro foi começado por uma sociedade composta dos habitantes da cidade. Era primeiro accionista o abastado e prestigioso lavrador José Maria Ramalho Diniz Perdigão, natural de Évora.

Postos em execução os planos do Engenheiro Monteiro, e estando adiantada a construção falleceu José Maria Ramalho, dando lugar este acontecimento à suspensão das obras.

Casando-se o Dr^o Francisco Barahona Fragozo, da antiga casa dos Barahonas da Cuba e dos Fragozos das Alcáçovas, com a Exm^a Sr^a D^a Ignácia Angélica Fernandes Ramalho, tomou espontaneamente o encargo de concluir o Theatro, cedendo-lhe os accionistas todos os seus direitos e acções, obrigando-se a offerecelo, depois de construído, ao Município.(...)

Mais adiante, e não poupando elogios ao teatro, acrescenta “ (...) O teatro está construído com luxo e pode-se considerar como um dos primeiros do paiz. Os materiais empregados foram da melhor qualidade e os artistas decoradores foram dos primeiros, dos mais conhecidos.(...)”¹³⁴.

Adriano Monteiro deixou ainda a sua marca em obras de grande interesse para a região, como é o caso da ponte sobre o rio Guadiana na E.N. nº 20 de Évora, à fronteira de Mourão, na mesma estrada a conhecida ponte do Albardão e a pitoresca construção que é o Chafariz do Louseiro, local de onde chegou a ser equacionada a hipótese de canalizar água para abastecimento da cidade questão de que tratamos noutra ponto deste trabalho.

O seu papel desenvolveu-se em várias áreas, elaborando pareceres e projectos que a autarquia eborense utilizou para modernizar a cidade, sobretudo no plano das infra-estruturas. “ (...) O seu trabalho aplicado pela Câmara Municipal depois de 1910, viria a revelar-se um instrumento fundamental para a modernização da cidade. Os novos poderes locais recorreram às reconhecidas competências técnicas de Adriano Monteiro, apoiando-se também neste monárquico convicto para negociarem junto do poder central o financiamento para tão vultuosa obra. A sua concretização garantiu a

¹³⁴ MANOEL, Caetano Xavier Câmara, *ATRAVEZ A CIDADE DE EVORA ou Apontamentos sobre a cidade de Évora e seus monumentos*, ob. cit. p. 57.

*potabilidade das águas, o saneamento, a salubridade no perímetro urbano, condições essenciais para o crescimento e modernização urbanística. (...).*¹³⁵

Entendemos que a sua participação na reabilitação do Aqueduto Sertoriano revela uma visão estratégica do desenvolvimento que pretendia para a sua cidade, dotando-a de um sistema de abastecimento de água capaz, condição indispensável à resolução dos problemas sanitários existentes, ao mesmo tempo que lhe conferia uma imagem de modernidade e progresso.

É ainda nessa linha de actuação que em 1880 escreveu sobre o Aqueduto, procurando defender as obras que ali tinham sido executadas sob a sua responsabilidade, e ao mesmo tempo reivindicar a necessidade de reabilitar na totalidade o referido Aqueduto, única forma de garantir, em sua opinião, o abastecimento de água potável em quantidade suficiente.¹³⁶

É com base nesse trabalho e na acção desempenhada durante o tempo em que foi responsável máximo pelas obras do Aqueduto, enquanto engenheiro chefe da 1ª secção da Direcção Distrital, que o engenheiro Câmara Manuel se refere ao engenheiro Adriano Monteiro, então a desempenhar funções parlamentares, como o técnico que conhecia melhor que ninguém toda a problemática de tão complexa obra e como tal era a pessoa em melhores condições para conseguir dotar a cidade de abastecimento de água.¹³⁷

Adriano Monteiro distinguiu-se ainda como inspector industrial ao serviço do Ministério do Fomento, antigo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, cargo para que foi nomeado em 4 de Janeiro de 1892. Este cargo permitiu-lhe continuar em Évora, considerando que a sede da circunscrição estava sediada nesta cidade e compreendia os distritos de Évora, Beja e Faro. Foi no desempenho dessas funções que elaborou o *Relatório da inspecção da 4ª circunscrição industrial desde a sua instalação até 31 de Dezembro de 1896*¹³⁸, no qual faz um levantamento e uma análise da situação em que se encontrava a indústria nestes distritos. Durante os anos que dirigiu esta circunscrição, publicou vários relatórios no “Boletim do Trabalho Industrial”.

¹³⁵ GAMEIRO, Fernando Luís, FONSECA, Hélder Adegar, “Monteiro, Adriano Augusto da Silva (1847-1925), in Maria Filomena Mónica (coord) Dicionário Biográfico Parlamentar, ob. cit., p. 957.

¹³⁶ MONTEIRO, Adriano da Silva, *A Questão das Obras do Aqueduto Sertoriano d'Evora, denominado vulgarmente da Agua da Prata, Évora*, Typografia Eborense, 1880.

¹³⁷ ADE, correspondência da CME, 1890, nº 845.

¹³⁸ Lisboa, imprensa nacional, 1903.

Sempre com grande competência e vontade de contribuir para o desenvolvimento da sua terra natal assumiu importantes cargos na sociedade civil, que merecem destaque: Em 1892 – 1893, foi membro e director da Federação Agrícola do Distrito de Évora, fundada em 1866, mais tarde convertida no Sindicato Agrícola Eborense (1897), sócio da Real Associação Central da Agricultura Portuguesa, desempenhando um importante papel na defesa do protecționismo cerealífero, da racionalização do plantio da vinha e da implantação de um sistema de crédito bonificado à agricultura.¹³⁹

Em 1898, foi um dos subscritores da representação do Sindicato Agrícola de Évora à Câmara dos Deputados sobre um assunto de grande importância para a região, «o projecto de construção de um canal de irrigação através do Alentejo», conhecido por (projecto Pereira Lima).¹⁴⁰

Nas eleições de 30 de Março de 1890 foi eleito para o Parlamento pelo Círculo de Évora, sendo nesse mesmo ano admitido como sócio extraordinário no Círculo Eborense, clube de elite da cidade¹⁴¹. Voltou novamente a ser eleito para o Parlamento, em 1894, pelo Círculo de Torres Vedras e em 1895, pelo Círculo de Lisboa. Na qualidade de membro da facção franquista, integrou o Partido Regenerador Liberal, candidatando-se pelo Círculo de Portalegre às eleições de 18 de Agosto de 1906. Como membro do mesmo partido, integrou a Coligação Eleitoral Monárquica que concorreu às eleições de 28 de Agosto de 1910 pelo Círculo de Portalegre.¹⁴²

Figura destacada do partido Regenerador, que chefiou no Distrito de Évora após o falecimento do Dr.º Francisco Eduardo Barahona, amigo político de João Franco, a quem seguiu depois da cisão, demonstrou, enquanto deputado, as qualidades técnicas em que se tinha especializado. No Parlamento integrou, em 1890, a Comissão de Obras Públicas, de que foi membro activo entre 1890 e 1897, a Comissão da Guerra em 1891, a Comissão de Estatística em 1894, a Comissão do *Bill* de Indmidade, a Comissão de Agricultura, a que pertenceu em 1896, 1897 e 1906, a Comissão de Instrução Pública Superior e Especial a Comissão de Instrução Superior e Especial e Comércio e Artes e, em 1896, a Comissão da Indústria.

¹³⁹ Sobre esta matéria, ver documentos anexos ao *Relatório da Direcção da Federação Agrícola do Distrito de Évora de 1892*.

¹⁴⁰ Cf. *Relatório da Direcção do Sindicato Agrícola de Évora, 1898*.

¹⁴¹ Sobre o Círculo Eborense veja-se BERNARDO, Maria Ana, *Sociabilidade e Distinção em Évora no século XIX. O Círculo Eborense*, Lisboa, Cosmos, 2001.

¹⁴² No mesmo acto eleitoral, participou ao lado do conde da Ervideira (José Perdigão Rosado de Carvalho), na comissão que dirigiu a Coligação Eleitoral no Concelho de Évora, *Noticias de Évora*, 5 de Agosto de 1910.

Mantendo uma actividade parlamentar durante cerca de duas décadas, Adriano Monteiro foi um acérrimo defensor dos círculos pelos quais foi eleito, particularmente nos ramos da Agricultura e Indústria, matérias que dominava superiormente, quer pela sua formação profissional quer pela sua actividade e experiência como agricultor. “ (...) No início da década de 90 do século XIX, Adriano Monteiro foi um dos mais lídimos representantes dos interesses alentejanos no Parlamento. Defendeu basicamente o proteccionismo cerealífero, a criação de uma instituição de crédito agrícola, a consequente concessão de crédito barato que permitisse remunerar convenientemente o trabalho e fixar os trabalhadores rurais. Na sua intervenção de 31 de Março de 1892, considerou estes aspectos como fundamentais para a resolução da questão agrícola alentejana: proteger a produção, por um lado, disponibilizar crédito barato por outro (...). ”¹⁴³

Adriano Monteiro faleceu em 1925, deixando obra feita na cidade, correspondendo à sua personalidade multifacetada como engenheiro de renome, proprietário e lavrador alentejano, ilustre parlamentar na defesa dos interesses da sua terra e da região.

Outro engenheiro que desempenhou um papel de grande importância no desenvolvimento e modernização da cidade de Évora foi Maximiliano Apolinário. Com os seus conhecimentos técnicos ao nível da electromecânica e electricidade, este engenheiro participou nos diferentes processos que conduziram ao fornecimento regular de electricidade aos habitantes da cidade. O engenheiro Apolinário aplicou os seus conhecimentos técnicos nos estudos que conduziram à construção da central eléctrica num terreno situado junto das muralhas (Buraco dos Colegiais). Para além de director da Companhia Eborense de Electricidade, que se constituiu em 1905, elaborou os estudos que justificaram a aquisição da maquinaria e material eléctrico necessários ao arranque e fornecimento de electricidade de uma forma regular em 1909.¹⁴⁴

O engenheiro Maximiano Apolinário nasceu em Lisboa em 1866 e tirou o curso de engenharia electrotécnica na Universidade de Liège, no Instituto de Montefiore. Membro da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, e depois da Ordem dos Engenheiros, publicou vários artigos na *Revista de Obras Públicas e Minas* e na *Revista da Ordem dos Engenheiros*. Em 1907 foi co-autor de um projecto não concretizado de aproveitamento energético do Rio Tejo. A partir de 1912 foi docente do Instituto

¹⁴³GAMEIRO, Fernando Luís, FONSECA, Hélder Adegar, “Monteiro, Adriano Augusto da Silva (1847-1925)”, in, Maria Filomena Mónica (cord) *Dicionário Biográfico Parlamentar*, ob. cit. p. 957.

¹⁴⁴RODRIGUES, António Lopes, “Subsídios para a história da iluminação pública em Évora”, in *A Cidade de Évora*, ano 1, nº 3, Junho de 1943, p. 86.

Superior Técnico, onde regeu as disciplinas de Electrotécnica Geral e Construções Industriais.¹⁴⁵

No plano das infra-estruturas urbanas devemos considerar o contributo do engenheiro Arthur Rocha Shiappa Monteiro de Carvalho, que no ano de 1919 elaborou um projecto para a construção de uma estação de tratamento de esgotos junto ao Rossio de S. Brás. Este projecto foi elaborado em 1919, com um orçamento de 579.097\$000,¹⁴⁶ na sequência de muitos outros que o antecederam e que se podem inscrever na aspiração da edilidade em dotar a cidade de um moderno sistema de escoamento de esgotos¹⁴⁷.

Os condutores de obras públicas

Existentes desde 1855, embora sem enquadramento legal, os “condutores de obras públicas” foram reconhecidos como classe profissional pelo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em Dezembro de 1860, mesmo antes da instituição de um curso específico que lhes conferisse as competências e reconhecimento profissional há muito reivindicados, formação que começou a estruturar-se no final de 1864, com a organização de um curso distribuído por nove cadeiras, no âmbito do Instituto Industrial de Lisboa.¹⁴⁸

As competências atribuídas a estes profissionais, na prática responsáveis por funções de nível superior, não tinham, no seu entender, a devida correspondência na valorização da carreira e respectivo benefício salarial, motivo óbvio para as legítimas reivindicações, que em parte, viriam a ser satisfeitas com a nova organização do

¹⁴⁵ Sobre o assunto veja-se MATOS, Ana Cardoso, investigação inserida no Projecto Praxis XXI – Engenheiros e Engenharia Portuguesa (do final dos séculos XVIII até 1931), financiado pela FCT e desenvolvido no quadro institucional do CIDEHUS – Universidade de Évora). Veja-se, ainda da mesma autora, “Aspectos técnicos, empresariais e sociais do abastecimento de gás e electricidade à cidade de Évora (1890 – 1942)” in *A Cidade de Évora*, 2ª série, nº 5, 2001, p. 291.

¹⁴⁶ AMEVR/M/C/02/Cxª 11.

¹⁴⁷ Sobre esta questão veja-se BERNARDO, Maria Ana, “Gestão Municipal e modernização das infra-estruturas urbanas em Évora do final da Monarquia ao início do Estado Novo”, comunicação apresentada ao XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social. Da mesma autora, “A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890 – 1933)” In, *A Cidade de Évora*, ob. cit.

¹⁴⁸ Decreto de 3 de Outubro de 1864. Apesar de não existir formação específica para os condutores de obras, este decreto previa a promoção a arquitecto de 3ª classe dos condutores com 10 anos de serviço efectivo, necessitando no entanto de aprovação em exame próprio, a realizar com essa finalidade.

Ministério, em Dezembro de 1899¹⁴⁹. Com a nova organização dos quadros técnicos do Ministério, foi criado um escalão no topo da carreira “Condutor principal,” que veio abrir novas expectativas de progressão profissional, conferindo ao mesmo tempo a equiparação a engenheiro de 3ª classe, com a correspondente melhoria salarial.

A revalorização da carreira veio reconhecer o importante papel desenvolvido por este grupo profissional que, embora com um espaço de afirmação reduzido, por se encontrar entre a afirmação e domínio convincente dos engenheiros e o prestígio (ameaçado) dos arquitectos, soube desempenhar um papel de grande importância ao nível da execução de obras que contribuíram para o desenvolvimento e modernização do país.¹⁵⁰

No caso de Évora, essa importância percebe-se ao analisarmos a correspondência trocada entre a Câmara Municipal e a Direcção Geral de Obras Públicas, onde se verifica que muitos projectos de arquitectura, estruturantes para a modernização e embelezamento da cidade, foram elaborados por estes profissionais.

Para além da responsabilidade na execução de projectos, os condutores desenvolviam a sua actividade ao nível do acompanhamento e fiscalização das obras públicas, procurando garantir o cumprimento dos trabalhos projectados e a gestão rigorosa dos orçamentos, surgindo-nos com frequência os nomes de Rafael Augusto da Silva, Januário Martins de Almeida, Carlos Mendonça Ribeiro e Guilherme Ribeiro dos Santos associados a trabalhos de fiscalização, vistorias e elaboração de relatórios técnicos, na maior parte dos casos solicitados pelos engenheiros em serviço na Direcção Distrital de Obras Públicas.

Do conjunto dos condutores assinalados na nossa pesquisa, parece-nos importante, pelos registos de obras que encontramos de sua autoria, destacar os nomes de António Manuel Pereira, Joaquim José Boaventura Alves, João Filipe Pereira Pinho e Manuel Ignácio dos Santos.

O primeiro aparece-nos ligado a obras de grande dimensão, como a construção de uma alpendurada no Matadouro Público, com um orçamento de 898\$550, segundo uma memória descritiva datada de 22 de Novembro de 1899,¹⁵¹ que visava dotar aquele equipamento municipal de um espaço capaz de modernizar as condições de abate e,

¹⁴⁹ Decreto de 28/12/1899, assinado pelo ministro Elvino José de Sousa e Brito.

¹⁵⁰ SANTOS, António Maria, *Para o estudo da Arquitectura Industrial na região de Lisboa (1846 – 1918)*, Lisboa, dissertação de mestrado em História de Arte Contemporânea, FCSH/UNL, 1996, pp. 105 – 130.

¹⁵¹ Reunião de Câmara de 14 de Setembro de 1899.

consequentemente, melhorar os padrões de qualidade da carne. Participou também na elaboração do projecto do Mercado do Peixe (Praça 1º de Maio), obra que foi concluída em 6 de Janeiro de 1903.

Embora de menor dimensão mas de importância significativa, António Manuel Pereira subscreveu os seguintes projectos de obras:

- Construção de um lavadouro municipal moderno, que desse resposta ao aumento da procura e que aproveitasse a água remanescente dos chafarizes públicos. O orçamento de 1.114\$770 consta do projecto de 1896.¹⁵²
- Calçamento da Av. Drº Francisco Barahona, realizada em 1904 e orçamentada em 3640\$000.¹⁵³
- Lanço da Estrada Municipal de 1ª classe nº 14 (Estrada do Paço da Vinha, entre as Salvadas e o Paço da Vinha), projecto executado em 1906 com um orçamento de 2.930\$000.¹⁵⁴
- Arranjo do antigo Jardim do Paraíso, projecto de 1907. Esta obra foi justificada na época com as preocupações de embelezamento dos espaços públicos da cidade.¹⁵⁵
- Arranjo do passeio entre as esquinas da Rua 5 de Outubro e a Rua Nova com o lado Norte da Praça do Geraldo, projecto de 1912 com o orçamento de 290\$000.¹⁵⁶

Este condutor aparece-nos também ligado à maior parte das obras de construção de canalização de esgotos realizadas na cidade entre 1896 e 1907, tendo apresentado projectos de construção de esgotos nas seguintes ruas:

- Rua João de Deus e do Imaginário (1902)
- Rua da Alcárcova de Cima (1902)
- Rua Freiria de Baixo (1902)
- Rua dos Mercadores (1903)
- Colectores na estrada de circunvalação, entre a rampa e a bifurcação da estrada de Reguengos (1903)

¹⁵² AMEVR/M/A/01/pt.10

¹⁵³ AMEVR/M/B/03/ Cxª 035 - Processo individual.

¹⁵⁴ AMEVR/M/B/01/ptª 015 - Processo individual.

¹⁵⁵ AMEVR/M/B/03/Cxª 035 - Processo individual.

¹⁵⁶ Idem

- Ruas de Avis, Gabriel Victor Monte Pereira, Soeiro Mendes e Travessa da Milheira (1903)
- Rua Alcárcova de Baixo (1906)
- Rua dos Touros (1906)
- Ruas de D^a Isabel, Mouraria, Travessa dos Menezes, Rua das Alcaçarias e parte da rua das Fontes e S. Mamede (1907).¹⁵⁷

Ainda no campo do saneamento básico, António Manuel Pereira foi responsável pelo projecto para construção de 4 sentinas públicas, a distribuir pelos locais mais críticos da cidade. Na memória descritiva do projecto, datado de 1896 e orçamentado em 227\$390, o autor justifica a necessidade destes equipamentos com o mau aspecto e pestilência dos espaços em volta das muralhas, utilizados como sanitários.¹⁵⁸

O condutor Joaquim José Boaventura Alves aparece-nos ligado a um projecto datado de 1894, que visava a adaptação do antigo celeiro comum, situado no gaveto da Rua do Paço com a Praça 1º de Maio, a cadeia comarcã e tribunal judicial. A previsão orçamental deste projecto era de 3.710\$000¹⁵⁹.

A questão da instalação do tribunal judicial num edifício próprio, que reunisse melhores condições, era uma aspiração antiga e tinha já merecido alguns estudos por parte do engenheiro Câmara Manoel. Está nessa linha um anteprojecto apresentado por este engenheiro em 1874, que visava a implantação do novo edifício nas ruínas do Convento de S. Francisco. Tratava-se de um projecto bastante ambicioso e moderno, que apresentava uma fachada servida por amplas portas e janelas, uma escadaria monumental e uma enorme cúpula circular na cobertura¹⁶⁰. Este projecto, no valor de 20.000\$000, não chegou a ser considerado, visto que passados 3 anos, através do ofício da Repartição Distrital de Obras Públicas, o engenheiro Câmara Manoel envia um novo anteprojecto lembrando que o primeiro projecto que apresentara tinha sido considerado de dimensão superior ao que se pretendia.¹⁶¹

Em 1893 a edilidade continuava a manter o seu interesse em transformar o celeiro comum em tribunal e prisão, razão porque solicitaram ao engenheiro Câmara Manoel

¹⁵⁷ AMEVR/M/C/02/ Cx^a 11 – Processo individual.

¹⁵⁸ AMEVR/M/D/01/cx^a 008.

¹⁵⁹ AMEVR/M/A/02/cx^a 016.

¹⁶⁰ AMEVR/M/A/02/cx^a 001.

¹⁶¹ ADE, correspondência da CME, 1878, nº 833. O mesmo ofício acompanhou um estudo feito para um tribunal judicial em Montemor-o-Novo, já aprovado pela Direcção das Obras Públicas do Distrito e que tinha um orçamento de 2200\$000.

que apresentasse um novo projecto para a transformação deste espaço. Fazendo parte dos quadros do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Câmara Manoel informou a edilidade de que deveria pedir a esse Ministério o projecto e orçamento para a obra a realizar, e que o projecto deveria obrigatoriamente ser executado por pessoal habilitado para o efeito e obedecer à regulamentação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que estava em vigor.¹⁶²

Qualquer dos projectos descritos acabaram por não ser executados, visto que em finais da década de 90, o tribunal continuava a funcionar juntamente com os serviços da Câmara na Praça do Sertório, constituindo uma das razões que levaram à remodelação do edifício dos Paços do Concelho, assunto tratado noutra capítulo deste trabalho.

O condutor Joaquim José Boaventura Alves assinou ainda alguns projectos relacionados com as obras de viação, como é o caso da construção do 1º lanço da estrada para Nª Sª dos Aflitos, a partir da Estrada Municipal 18 (para o Penedo do Ouro) no ano de 1894, obra de grande importância para acesso do centro urbano à periferia e que teve a dotação orçamental de 4.570\$000.¹⁶³

João Filipe Pereira Pinho, condutor ao serviço da Direcção Distrital de Obras Públicas, foi outro técnico responsável por alguns projectos relacionados com o melhoramento da rede viária, de que destacamos a estrada das Porta de Avis à Quinta dos Apóstolos, no ano de 1872,¹⁶⁴ e a estrada Évora – Igrejinha, obra composta por 3 lances que demorou 6 anos a executar (1874 – 1880)¹⁶⁵. No campo do ordenamento urbano, foi responsável pela execução de um projecto que visava o alargamento da Rua do Paço, obra polémica na época porque implicava a demolição das arcadas existentes no lado ocidental mas que permitia melhorar a circulação na artéria principal da cidade. Este projecto foi apreciado pelo engenheiro Câmara Manoel que o considerou muito rudimentar e sugeriu a elaboração de uma memória descritiva devidamente fundamentada bem como a apresentação de um orçamento rigoroso para os trabalhos projectados¹⁶⁶.

Do percurso profissional de João Filipe Pereira Pinho, sabe-se que foi admitido para o serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria por portaria de 30 de Outubro de 1867, sendo colocado na Direcção de Obras Públicas de Évora e Portalegre,

¹⁶² ADE, correspondência da CME, 1893, N° 848.

¹⁶³ AMEVR/M/B/01 pt^{ma} 016.

¹⁶⁴ AMEVR/MB/01/pt^a. 007.

¹⁶⁵ AMEVR/M/B01 Pt^a. 19.

¹⁶⁶ ADE, correspondência da CME, n° 844.

para onde recebeu guia de marcha no dia 13 de Novembro de 1867. Com a extinção do corpo de engenharia civil, por decreto de 30/10/68, e com a criação das Repartições de Obras Públicas, foi nomeado para condutor da Repartição de Obras Públicas de Évora por portaria de 20 de Março de 1869. Com a extinção das Repartições Distritais,¹⁶⁷ passou para a Direcção Distrital de Obras Públicas de Évora, sendo na altura classificado como condutor de 3ª classe efectivo¹⁶⁸.

Em Maio de 1896, foi mandado abonar-lhe uma gratificação de 5\$000, pela sua participação como encarregado dos trabalhos de construção da ponte do Guadiana. Em Março de 1898 passou à categoria de condutor de 2ª classe, sendo nomeado chefe de secção no mês seguinte. Com a reorganização dos quadros técnicos de obras públicas e minas¹⁶⁹, foi colocado no respectivo quadro como condutor de 2ª classe. Por despacho de 7 de Janeiro de 1904 ocupou o cargo de chefe dos serviços de conservação do Distrito de Évora, ascendendo a condutor de 1ª classe.¹⁷⁰ Faleceu em Évora no dia 4 de Março de 1926, quando já se encontrava na situação de inactividade para efeitos de aposentação.

Ainda no campo dos melhoramentos da rede viária, devemos considerar o projecto do condutor de obras Manuel Ignácio dos Santos, apresentado em 1891, e que contemplava a construção do ramal entre a Azinhaga da Taçalha e a Estrada Municipal nº 17, obra necessária à ligação de duas vias importantes na acessibilidade da cidade.¹⁷¹ Outro projecto deste condutor que merece destaque tem a ver com a construção de uma casa de fiscalização de Mercados e Feiras, obra destinada a instalar os serviços relacionados com este pelouro.¹⁷²

Pelo que expusemos, parece-nos que a categoria profissional de condutor de obras públicas se revestiu de grande importância para a execução e controlo das obras públicas no Concelho, constatação a que não foi alheia a autarquia eborense ao criar o lugar de Condutor Municipal no seu quadro de pessoal. De facto, através de ofício datado de 31/10/1890, o engenheiro Chefe da Direcção Distrital, Caetano Xavier da Câmara Manoel, informa a Câmara dos requisitos a que se devem obedecer para o preenchimento do lugar de Condutor Municipal, enunciando os seguintes:

¹⁶⁷ Decreto de 24/7/1886.

¹⁶⁸ Decreto de 18/11/1886.

¹⁶⁹ Decreto de 28/12/1899.

¹⁷⁰ Decreto de 25/10/1906.

¹⁷¹ AMEVR/M/B/01/ Ptª. 013.

¹⁷² AMEVR/M/B/03/ Ptª 035.

- 1º - Ser português;
- 2º - Ter mais de 35 anos;
- 3º - Ter robustez e qualidades físicas para exercer a profissão;
- 4º - Ter bom comportamento moral e civil;
- 5º - Ter cumprido os preceitos da lei do recrutamento;
- 6º - Apresentar carta do curso de condutor dos Institutos Industriais de Lisboa ou Porto ou habilitações equivalentes em qualquer escola superior nacional ou estrangeira;
- 7º - Experiência profissional com mais de 2 anos no Estado ou em empresas particulares.

O engenheiro Câmara Manoel aconselha ainda a vereação a elaborar um regulamento para os seus serviços técnicos, de forma a estabelecer as competências do condutor e a definir a sua relação com os outros trabalhadores da área técnica como fiscais, cantoneiros, apontadores, olheiros. Para a elaboração deste regulamento, considerava que se deviam ter em conta os regulamentos já em vigor no Porto e em Lisboa.¹⁷³

Nesse mesmo ano de 1890, o engenheiro Câmara Manoel solicita à Câmara que o condutor municipal seja colocado à disposição do engenheiro Adriano Monteiro, chefe da 1ª Grande Secção da Direcção Distrital, encarregado de proceder à inspecção da estrada de 2ª classe de Évora à Tassalha¹⁷⁴, o que nos leva a concluir que o lugar foi preenchido na sequência das indicações transmitidas pelo engenheiro Câmara Manoel.

¹⁷³ ADE, correspondência da CME, 1890, n.º 845.

¹⁷⁴ *Idem*.

CAPITULO III – A ACÇÃO DOS ENGENHEIROS E CONDUTORES NA MODERNIZAÇÃO DA CIDADE DE ÉVORA

1- A reorganização do espaço da cidade e a criação do Passeio Público

As preocupações de embelezamento e reorganização dos espaços urbanos que marcaram as políticas urbanísticas da segunda metade do século XIX e das primeiras décadas do XX, são visíveis na cidade de Évora, onde foram tomadas uma série de iniciativas para valorizar os espaços mais nobres da cidade, tanto na perspectiva de proporcionar bem estar às populações como na de conferir à cidade uma imagem moderna.

Estão neste caso alguns projectos que procuraram melhorar o aspecto e funcionalidade de praças, jardins e algumas artérias principais e de maior movimento.

Com o objectivo de dar mais funcionalidade à cidade e resolver os problemas resultantes do movimento de veículos e peões a transitar nas principais artérias, a edilidade eborense avançou com um projecto de alargamento da Rua do Paço, na sua confluência com a Praça do Geraldo, obras que implicaram a demolição de uma parte das arcadas pertencentes ao edifício onde hoje funciona a dependência do Banco de Portugal e onde na época era a sede dos Paços do Concelho.

A iniciativa desta obra enquadra-se no espírito no decreto de 31 de Dezembro de 1864,¹⁷⁵ na sequência do qual cidades como Lisboa e Porto elaboraram planos de melhoramentos do espaço urbano.

A importância de elaborar planos gerais de melhoramento das cidades, a nível da circulação e infra-estruturas, era uma realidade claramente percebida pelo engenheiro Câmara Manoel, que, a propósito do projecto que nesta altura foi apresentado para a Rua do Paço, referiu o seguinte: “(..).*Que os melhoramentos da Cidade devem ser sujeitos a um plano geral estabelecido nos termos do decreto (2º) de 31 de Dezembro de 1864, cujo plano se executaria parcialmente e segundo as forças do Município,*

¹⁷⁵ Este decreto obrigava à elaboração de “planos de melhoramento” para Lisboa e Porto, como instrumentos de planeamento e controle urbanístico, incidindo em preocupações como a construção em espaço urbano, medidas de salubridade e organização do tecido urbano. Veja-se SILVA, Álvaro Ferreira, *Crescimento urbano, regulação e oportunidades empresariais: a construção residencial em Lisboa, 1860 – 1930*, ob. cit., p. 257.

*assim e só assim poder-se-ia n'uma epocha não muito afastada ver-se esta cidade completamente melhorada como é muito para desejar sendo ela como é a capital da provincia Alentejana e cabeça d'um districto dos mais importantes(...)*¹⁷⁶

Apesar de considerar que qualquer intervenção nas ruas da cidade devia obedecer a um plano geral, Câmara Manoel aprova a planta e o projecto para o alargamento da Rua do Paço, no troço junto da Praça do Geraldo, elaborado pelo condutor João Filipe Pereira Pinho.

Câmara Manoel concorda com a filosofia da obra a executar (demolição das arcadas do lado ocidental da rua), visto que, em seu entender, se trata de um melhoramento fundamental à melhor circulação por aquela artéria principal da cidade.

Pretendendo impor o rigor técnico e financeiro que considera necessário em todas as obras públicas e que, segundo ele, fazia parte das competências dos engenheiros, exige que este projecto seja acompanhado de uma memória descritiva, desenhos de levantamento do existente e projecção do que se pretende fazer, assim como o respectivo caderno de encargos.

Tratando-se de um espaço nobre e cartão de visita da cidade, o assunto motivou protestos. Segundo Túlio Espanca¹⁷⁷, alguns intelectuais do país, como foi o caso de Ramalho Ortigão em *o Culto da Arte em Portugal*, referia que o velho Paço foi desmantelado por razões estéticas e ideológicas. Segundo este autor, deu-se como pretexto o seu estado de ruína, como afronta a uma cidade que pretendia trilhar os caminhos do progresso e a modernidade, sendo que, como devia os fundamentos ao rei venturoso era visto como um símbolo do antigo regime e do poder absoluto.(Anexo : 1)

Apesar das críticas o município avançou com a obra depois de obter um despacho favorável por parte do Ministro das Obras Públicas.¹⁷⁸

Em 1912, a Praça do Geraldo viria novamente a ser alvo de melhoramentos através de um projecto da responsabilidade do Condutor António Manuel Pereira, que consistiu no arranjo do passeio entre as esquinas da Rua 5 de Outubro e Rua Nova com o lado Norte da Praça.¹⁷⁹

Na linha de reorganização do espaço urbano situa-se também um projecto de 1897 do engenheiro António Caetano de Jesus (tenente de engenharia), orçamentado em

¹⁷⁶ ADE, correspondência da CME, officio de 18 de Janeiro de 1889.

¹⁷⁷ ESPANCA, Túlio, "Evolução dos Paços do Concelho de Évora", in *A cidade de Évora*, nº12, 1947, p.p. 115 – 162.

¹⁷⁸ ADE, correspondência, 1889, nº 883.

¹⁷⁹ AMEVR/M/B/03/Cxª 035.

400\$000 e que visava o embelezamento da Praça D. Pedro¹⁸⁰, uma das principais praças de Évora, local onde se situava um dos edifícios mais emblemáticos da cidade e dinamizador da vida cultural eborense, o Teatro Garcia de Resende.

Outro projecto de 1893, da autoria do Condutor Municipal Ignácio Manuel dos Santos, orçamentado em 800\$000¹⁸¹, apresenta um conjunto de obras com vista ao embelezamento da Rua e Praça do Sertório, local onde se situam os Paços do Concelho, pretendendo, naturalmente, a edilidade eborense proporcionar aos munícipes uma imagem do espaço consentânea com os ideais da administração, filiados em princípios de progresso e modernidade.

Os membros de maior destaque da elite eborense, como era o caso de José Maria Ramalho Dinis Perdigão, eram homens viajados que conheciam a importância que os passeios públicos e jardins assumiam nas principais cidades europeias. Daí que desde a década de 1860, fruto do interesse da Câmara Municipal e da acção mecénica deste grande proprietário e lavrador alentejano, o Passeio Público foi sendo delineado, ocupando para o efeito terrenos *amatagados* dos baluartes seiscentistas do Rossio de S. Brás.

A Guizeppe Cinatti, artista italiano, que deixou na cidade uma vasta obra no domínio da arquitectura, com especial destaque para o palácio hoje designado de Barahona e as *ruínas fingidas*, deve-se o ordenamento paisagístico do Passeio Público, com os seus lagos artificiais, característicos do gosto romântico, em que, certamente, o artista se inspirou.¹⁸²

Com o objectivo de ordenar e delimitar este espaço público, muito do agrado da população eborense e local onde se situa um dos mais conhecidos monumentos da cidade, o Palácio de D. Manuel, procedeu-se em 1889 à construção de uma nova vedação no lado Norte do Passeio Público. Sobre esta obra o engenheiro Câmara Manoel referiu o seguinte: “(...) *sendo o esboço apresentado uma das soluções para fazer desaparecer o montão de ruínas que existe entre a porta do passeio do lado norte e o palacio de D. Manoel, não prejudicando a delineada construção a perspectiva do dicto palacio, antes pelo contrário concorrendo para desobstruir ou poder desobstruir a arcada sobre que assenta a sua fachada ocidental e ao mesmo*

¹⁸⁰ AMEVR/M/B/03/Cx^a. 035. Este projecto contemplava os seguintes trabalhos: rebaixamento do tabuleiro da Praça, a colocação de candeeiros novos e arborização do recinto.

¹⁸¹ AMEVR/M/B/03/Cx^a 035

¹⁸² Ver RODRIGUES, Paulo Simões, “Guizeppe Cinatti e o restauro do templo romano de Évora” in *A Cidade de Évora*, 2^a série, nº4, Évora, 2000, pp. 273-287.

tempo permitindo conservar o passeio independente de mais servidões provenientes da construção adjacente, sendo essa vedação em harmonia com a vedação existente no mesmo lado e na parte ocidental, sendo necessário para o bom nome d'esta cidade que a vedação septentrional do passeio público se conclua o mais breve possível não só para a completar como para não dar logar a reparos da parte dos forasteiros(...).”¹⁸³

Sendo os jardins locais de lazer em que se realizavam sessões regulares de música, os coretos passam a ser equipamentos constantes destes espaços.¹⁸⁴

No Passeio Público Eborense, semelhante equipamento foi inaugurado em 20 de Maio de 1888, graças à iniciativa do então vereador da edilidade, Francisco Sales da Costa, que propôs a sua construção¹⁸⁵. Após concurso público, ao qual responderam as firmas Luís Ferreira de Sousa Cruz & Filhos, António Neves Martins & Xavier (firmas do Porto), Caetano José Valente e Luís Francisco da Silva (firmas de Évora) a empreitada acabou por ser atribuída à firma de Luís Francisco da Silva, que apresentou a proposta mais favorável (1.200\$000).¹⁸⁶

A construção do coreto, segundo o projecto do mestre de obras Manuel d' Oliveira e Silva, contou com a fiscalização de Adriano Monteiro, engenheiro conhecedor das técnicas de construção em ferro e autor das maiores obras com recurso a esse material construídas na cidade, que temos oportunidade de estudar neste trabalho.¹⁸⁷

Para além da função cultural para a qual foi concebido, o coreto do Passeio Público embelezou um dos espaços públicos da cidade mais frequentados na época e do agrado da população. (Anexo: 2)

Os aspectos técnicos relacionados com a construção do coreto do Jardim Público, onde o ferro foi largamente utilizado em funções de suporte, cobertura e decorativas, são explicados num texto da época publicado no *Manuelinho de Évora*, em 13 de Maio de 1888 - “ (...) *A base do coreto é formada por um prisma recto hexagonal regular, cuja altura sobre o terreno é de 1,60 m, e constitue uma caixa de ressonância um pouco mais alta, à custa d'um pequeno subterrâneo,, perfeitamente saneado. A face superior, ou piso do coreto, que é de um hexagono regular, tem de diametro, maximo*

¹⁸³ ADE, correspondência da CME, 1889, nº 844, ofício de 17 de Abril de 1889.

¹⁸⁴ LOYER, François, *Le Siécle de L'Industrie*, Paris, ed. Skira, 1983, p.170.

¹⁸⁵ Reunião Pública de Câmara de 12 de Janeiro de 1887.

¹⁸⁶ ESPANCA, Túlio “O Coreto do Jardim Público”, in *A Cidade de Évora*, nº 63 – 64, 1980 – 81, pp. 150 – 153.

¹⁸⁷ AMEVR/M/A/05/Pt. 003.

(entre 2 angulos oppostos) e mínimo (entre 2 lados oppostos), respectivamente 8,5 m e 7,64 m – donde se deprende que é um vasto coreto para as nossas necessidades musicaes.

As faces lateraes, do largo embasamento do coreto, que são rectângulos emoldurados em cantaria de granito, tem oculos de ventilação e transmissão d'ondulações do ar, veiculos dos sons reforçados pela caixa de ressonância, cujo volume d'ar responde, vibrando, à harmonia marcial dos diversos instrumentos concertantes. Numa daquelas faces está a porta, que conduz ao subterraneo e daqui eleva-se a escada interior para o piso do coreto, onde chega por meio d'uma abertura , habilmente mascarada por uma tampa metalica de facil e pompto movimento. Nesta parte do edificio encontram aliadas, as nossas tradicionais alvenarias e cantarias, ás conquistas progressivas das industrias modernas.

Assim os muros são formados de alvenaria ordinária e de tijolo, ornamentados de cantaria de granito (socco, cunhaes e cornija), revestidos exteriormente com paineis de mosaico andaluz, e teem os olhares circulares tapados por chapas de ferro fundido de artistas de valor.

O piso do subterraneo é ladrilhado com productos ceramicos da localidade, e a escada tem degraus de granito e grade de ferro. O pavimento do coreto é formado de vigas em duplo T, em que assentam pequenas abobadilhas, e está revestido de ladrilhos e mosaicos, brancos e pretos (producto d'industria nacional).

O tapete formado pelo xadrez é circundado d'um listão de marmore branco, em que assenta a grade do parapeito – e todo este conjuncto é orlado d'uma facha de granito, que é ao mesmo tempo pequena cornija da base architectónica de toda a construção.

Em volta do edificio foi executada uma valleta de calçada á portuguesa, a que não foi estranho o bom gosto.

A cobertura do coreto é obra exclusivamente do domínio da industria moderna.

Veem-se ali reunidos todos os materiaes leves e fortes, agentes das bellezas da arte moderna.

E cada angulo do hexagono está assente uma columna de ferro coado, ôca (e por onde deve passar o gaz da iluminação) – inferiormente são ligadas as columns pela grade de parapeito, tudo de ferro fundido de contextura entrelaçada, que não destôa da feição geral ornamental – superiormente são ligadas as mesmas columns

por um entabolamento artisticamente rendilhado, no estylo da estructura metalica envidraçada do palacio de D. Manuel (transformado); - cada vão é formado por 2 arcos mouriscos, conjugados, com um grande pingente ao centro, debruados de lamberquim, moldado conforme o relevo dos arcos mouriscos do portico antigo (lado sul) do velho palácio (citado), com laços nos fechos e emblemas musicaes nos tympanos, alguns de notavel nitidez de fundição e de naturaes proporções artisticas. Uma estrutura de ferro, ligeira, assenta sobre o entabolamento, constituindo a cupula, de forma caprichosa, terminando n'uma flecha aguda, e tendo o aspecto geral de obelysco.

Finalmente, escamas de zinco, convenientemente dispostas, completam a cobertura, que na sua base e exteriormente é guarneçada de duplo lamberquim, destinado a mascarar os conductos d'esgoto das aguas de chuva.

E, como acabamento geral da obra, fez-se uma pintura aceitavel, que dá bom aspecto ao coreto.

Para se fazer idéa da grandeza monumental do nosso coreto, diremos ainda, recapitulando em parte, que tem de altura da base 1,60, altura das columnas 4,m0, altura da cobertura 4m40, altura total do monumento 11,m80. (...). ”¹⁸⁸

O Passeio Público, espaço por excelência de recreio e lazer para a população eborense, que aí fruía as actividades culturais oferecidas pelo Coreto e pelo Palácio, foi ainda beneficiado com a construção de um pequeno *chalet*¹⁸⁹ (Anexo: 3)) para venda de bilhetes, projecto da autoria do Conductor Manuel Ignácio dos Santos, apresentado no ano de 1892, certamente com o objectivo de apoiar as actividades desenvolvidas no Palácio de D. Manuel, utilizado na época como sala de espectáculos, teatro, cinema e bailes.

Foi ainda com o objectivo de proporcionar melhores condições aos utentes do Passeio Público que uns anos mais tarde, em 1915, a vereação municipal mandou construir uma casa de banho para senhoras, melhoramento entendido como bastante completo para a época, visto ser composto por 3 cabinas mais uma sala de *toilete*.¹⁹⁰

O Passeio Público vocacionado para manifestações culturais, sobretudo a realização frequente de concertos musicais e outros eventos similares, passou a constituir ponto de

¹⁸⁸ *Manuelinho de Évora*, nº 381 de 13 de Maio de 1888.

¹⁸⁹ AMEVR/M/A/05/Ptº. 002.

¹⁹⁰ AMEVR/M/A/05/ Ptº. 003.

encontro para os eborenses, onde a fruição da música complementava a beleza paisagística do local.

O arranjo do antigo Jardim do Paraíso, em 1907, baseado num projecto do condutor António Manuel Pereira, que contemplava obras de melhoramento do piso e arborização¹⁹¹, deve filiar-se também nas preocupações do município em proporcionar espaços de lazer e descanso aos eborenses, ao mesmo tempo que conferiam uma imagem mais cuidada dos espaços públicos.

Hoje, o Jardim Público continua a ser um espaço de acolhimento para eborenses e visitantes, que ali procuram um pouco de tranquilidade, partilhando dos encantos que um contacto directo com a natureza proporciona, como refúgio momentâneo da agitação da vida moderna. O coreto continua a conferir ao local um ar pitoresco, transportando a nossa memória para o brilhantismo que o caracterizou, sobretudo, como espaço gerador do ambiente cultural vivido na cidade há aproximadamente um século.

2 - As infra-estruturas urbanas e os equipamentos

Nas últimas duas décadas do século XIX e começos do século XX, as vereações municipais centraram as atenções na necessidade de dotar a cidade de infra-estruturas urbanas capazes de lhe conferir uma imagem de modernidade e desenvolvimento, à semelhança do que vinha acontecendo nas maiores cidades do país e nas grandes cidades europeias.

A construção de uma rede de águas e esgotos e a implementação de um sistema de distribuição de iluminação pública consubstanciavam melhoramentos considerados não só necessários à melhoria da qualidade de vida da população eborense, como fundamentais para que a cidade mantivesse o prestígio que a história lhe conferia no panorama urbano nacional.

É nessa perspectiva que, em 1890, a Câmara Municipal solicita, através de ofício¹⁹² dirigido à Direcção Distrital, um projecto para abastecimento de água à cidade, manifestando o seu interesse em iniciar num curto espaço de tempo esta obra que considerava essencial e urgente.

¹⁹¹ AMEVR/ M/B/03/ Cxª 35. O projecto refere obras de ordenamento do espaço central, regularização de piso e arborização.

¹⁹² Correspondência da CME, ofício nº 243 de 27/10/1890.

A resposta, embora negativa com a justificação de, por um lado, se tratar de um projecto de grande envergadura, só possível de realizar por pessoal técnico com habilitações para o efeito, e de, por outro, a Direcção Distrital não poder na altura contar com o engenheiro Adriano Monteiro, que estava a desempenhar funções parlamentares, mereceu a melhor atenção do Director Distrital, engenheiro Câmara Manoel, que de imediato solicitou providências à Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, no sentido de se encontrar solução para o pedido.¹⁹³

As preocupações com a modernização do sistema de abastecimento de água à cidade, que passavam pela construção de uma nova rede de canalizações, articulada com o escoamento dos esgotos urbanos, não esqueciam a necessidade de reconstrução do velho Aqueduto da Água de Prata, cujos trabalhos remontam a 1873. Para estas obras a edilidade eborense recebeu do poder central o primeiro subsídio em 19/11/1873.¹⁹⁴

O engenheiro Adriano Monteiro, então ao serviço da Direcção Distrital de Obras Públicas, acompanhou de perto o desenvolvimento do processo de execução das obras de melhoramento no velho aqueduto Sertoriano até à sua saída para exercer funções parlamentares em finais da década de 80, altura em que o engenheiro distrital Câmara Manoel passou a superintender sobre as referidas obras. Por essa razão, em 1890, em carta dirigida à CME¹⁹⁵, Câmara Manoel considerava que o engenheiro Adriano Monteiro estava, pelas funções de deputado que desempenhava, em posição privilegiada para beneficiar a sua terra, dotando-a de abastecimento de água, tanto mais que, enquanto engenheiro chefe da 1ª secção da Direcção Distrital, fora durante muito tempo o responsável máximo pelas obras do aqueduto, conhecendo como ninguém todo o processo.

Câmara Manoel refere-se ainda à obra de Adriano Monteiro, *A Questão das Obras do Aqueduto Sertoriano d'Évora*¹⁹⁶, e ao relatório deste engenheiro publicado no *Diário do Governo* em 1880, fazendo votos para que, como deputado, o engenheiro Adriano Monteiro conseguisse o que ele próprio não conseguira quando fora representante do Concelho de Évora em Cortes.

¹⁹³ ADE, correspondência da CME, 1890, 845, ofício de 29/10/1890, assinado pelo engenheiro Câmara Manoel.

¹⁹⁴ ADE, correspondência da CME, 1896, nº 851, ofício enviado à Câmara pelo engenheiro Câmara Manoel com a relação de subsídios recebidos pela autarquia desde 19/11/1873 a 31 de Dezembro de 1895.

¹⁹⁵ ADE, correspondência da CME, 1890, nº 845.

¹⁹⁶ *A Questão das Obras do Aqueduto Sertoriano d'Évora*, Évora, Typografia Eborense, 1880.

Aliás, o engenheiro Adriano Monteiro, figura bastante conceituada na cidade, quer pela sua influência política como figura importante do Partido Regenerador, quer pela formação académica, que lhe conferia autoridade inquestionável na matéria, desempenhou sempre um papel impulsionador ao lado das forças vivas da cidade e da edilidade eborense, na procura da melhor e mais adequada solução para abastecimento de água à cidade. O seu desempenho como engenheiro da Direcção Distrital e, posteriormente, como deputado eleito pelo círculo de Évora, conferiam-lhe toda a legitimidade para dar pareceres sobre uma matéria que tanto preocupava a população.

As obras no aqueduto revestiam-se então de uma importância vital no abastecimento de água à cidade, o que pressupunha o seu policiamento e a modernização da canalização, de forma a garantir melhor qualidade da água.

É nesse sentido que a portaria de 17 de Junho de 1895 determina que seja lavrado nos Paços do Concelho um auto de entrega do Aqueduto à autarquia, para conservação e policiamento¹⁹⁷.

O Referido auto estabelece 3 cláusulas:

- 1) Que se aprove a parte construída do mencionado projecto, sendo feitas as reparações de reboco em toda a extensão do Aqueduto reconstruído segundo o mesmo tipo.
- 2) Que se entregue já à Câmara todo o Aqueduto, desde as suas origens até ao perfil em que está concluída a construção, ficando por conta da Câmara as despesas de polícia e conservação.
- 3) Que se elabore um projecto de canalização de ferro fundido empregando tubos de 0,25 de diâmetro, observando-se neste estudo as indicações constantes da parte do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

As obras no Aqueduto sempre se revestiram de alguma polémica entre as diferentes instâncias de intervenção, assumindo alguma conflituosidade latente as relações sobre esta matéria entre a autarquia, parte interessada na resolução rápida do processo de reconstrução e que contribuía com uma verba anual inscrita em orçamento, mas que não dispunha dos meios técnicos e financeiros suficientes, e a Direcção Distrital, como entidade representante do poder central e responsável pela gestão do orçamento da obra e condução directa dos trabalhos, como se pode constatar através do officio de 26/3/1896. Neste officio, a Direcção Distrital envia à Câmara Municipal de Évora uma relação com os subsídios pagos pela autarquia eborense desde 19/11/1873 até 31 de

¹⁹⁷ ADE, correspondência da CME, 1895, n.º 850.

Dezembro de 1895, como contributo para as obras de reconstrução do Aqueduto. Verifica-se que para reparação, reconstrução, conservação e estudos até à referida data, a autarquia tinha contribuído com 4.498\$190 e o governo com 17.007\$190. A relação em causa indicava ainda a estimativa de despesas a realizar com a obra até final, cabendo ao município a importância de 14.918\$728 e ao Estado a importância de 53.707\$425.¹⁹⁸

O officio em causa é acompanhado por uma planta coreográfica (Anexo: 4) e remete para o estudo feito pelo engenheiro Adriano Monteiro que tinha sido publicado no *Diário do Governo* n° 139, de 1880,¹⁹⁹ de forma a verificar-se a evolução das obras a partir essa data.

Contudo, as preocupações com o abastecimento de água à cidade não se esgotavam nas obras do aqueduto, como se pode verificar pelo estudo solicitado a um técnico da especialidade pelo presidente da edilidade e grande benemérito da cidade, Francisco Barahona, para trazer água do chafariz do Louseiro, com a justificação dos enormes transtornos que as constantes faltas de água, em algumas épocas do ano, criavam na cidade.

O estudo ainda chegou a ser feito pelo Conductor de Obras João Filipe Pereira Pinho, que apresentou um relatório onde aponta para a possibilidade técnica de execução da obra, manifestando contudo a opinião de tal não se justificar, considerando quer os custos envolvidos, quer a própria qualidade da água, que não era a melhor²⁰⁰.

As preocupações com o conveniente abastecimento de água à cidade, problemática que passava pela condução da água das captações e pela posterior distribuição domiciliária através de um moderno sistema de canalizações, constituíram um processo moroso e complicado, que só viria a ter o seu epílogo em 4 de Junho de 1933, altura em que finalmente foram inauguradas oficialmente as modernas infra-estruturas de águas e esgotos.²⁰¹

¹⁹⁸ ADE, Correspondência da CME, 1896, n° 851.

¹⁹⁹ O relatório publica o resultado da inspecção feita às Obras do Aqueduto, explana-se numa longa introdução onde é explicada a origem histórica do monumento, a importância que assumiu ao longo dos tempos no abastecimento de água à cidade e, conseqüentemente, a importância da sua reconstrução. Neste relatório são ainda explicadas as várias rubricas orçamentais onde foram gastas as verbas afectadas pela Câmara e pelo Estado Português ao desenvolvimento dos trabalhos. Em conclusão, é referido que as obras têm sido muito morosas e que com as verbas despendidas se poderia ter feito mais trabalho. Assina o relatório que tem em anexo a planta dos trabalhos já executados, o engenheiro Distrital Caetano Xavier Câmara Manoel.

²⁰⁰ ADE, correspondência da CME, 1895, n° 851.

²⁰¹ Sobre esta problemática, consultar BERNARDO, Maria Ana – “A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: As vicissitudes do processo (1890 – 1933)”, ob. Cit., pp 259 – 289.

O saneamento da cidade, com a construção de uma moderna rede de esgotos, esteve sempre bem presente nas aspirações da edilidade eborense, bem patentes num dos estudos solicitados ao engenheiro Câmara Manoel em 6 de Maio de 1896, que mereceu uma resposta demonstrativa dos conhecimentos que aquele técnico tinha sobre a matéria, revelando conhecimentos bastante alargados do que de mais moderno se fazia no país e na Europa em matéria de saneamento básico.²⁰²

Na altura, o engenheiro Câmara Manoel considerou que o melhor sistema de canos de esgoto era o sistema de esgoto contínuo, que consistia numa rede de canos subterrâneos, impermeáveis e amplamente ventilados, que, postos em comunicação com as habitações, recebiam os concretos, assim como todos os líquidos impuros, e num emissor igualmente impermeável e ventilado que os conduzia para longe da povoação.

Contudo, segundo este engenheiro, este sistema só poderia ser implementado após um projecto de pormenor do esgoto e saneamento da cidade, que deveria ser feito nos moldes seguidos pela Câmara de Coimbra, que realizara concurso público para o efeito.

A realização de uma obra tão complexa implicava, segundo Câmara Manoel, estudos técnicos, sem os quais podiam surgir despesas improdutivas e prejuízos para a saúde pública. Assim, considerava que o projecto de uma rede de esgotos exigia conhecimentos e experiência especiais que só poderiam ser adquiridos pelo estudo aprofundado do assunto, nomeadamente das soluções que tinham sido seguidas noutras cidades. Para sustentar a necessidade desses estudos, refere, como exemplo a Câmara Municipal de Lisboa que, em Agosto de 1880, nomeou uma comissão de médicos e engenheiros com a finalidade de emitirem um parecer sobre a melhor solução de sistema de esgotos para a capital. Acrescentando ainda, no mesmo sentido, que em 1877 o Governo tinha encarregado o engenheiro José Emílio da Cunha Sanct'Anna Castel-Branco de estudar os sistemas modernos de canalização de esgotos empregados na Europa em várias cidades, cujo relatório foi publicado oficialmente.

Câmara Manoel defendia que quem viesse a encarregar-se deste projecto deveria não só estudar esses trabalhos, como o relatório *Esgotos de Lisboa* redigido pela Comissão nomeada pela Câmara de Lisboa em 4 de Agosto de 1880²⁰³.

Baseando-se nesses estudos e naqueles que haviam sido realizados para outras cidades, como Bruxelas, Câmara Manoel considerava que, em Évora, os canos gerais de

²⁰² ADE, correspondência da CME, 1896, n.º 851.

²⁰³ *Esgotos de Lisboa*, Lisboa, Tipografia Universal, 1881.

esgotos existentes nas ruas de largura inferior a 5 ou 6 metros deviam ter somente as secções suficientes para darem pronta vazão à quantidade máxima de líquidos que podiam receber, e que nas ruas de maior largura os canos deviam ter secções suficientes para os tornarem visitáveis, se as condições económicas assim o permitissem.

Os canos a instalar deviam ainda ser calculados pelo volume dos líquidos que se previa que recebessem: nas zonas de menor volume de escoamento, não deviam ter uma secção circular de mais de 0,60 m de diâmetro, enquanto os canos que deviam esgotar um volume de líquido sensivelmente constante e maior exigiam, para a vazão desse volume, uma secção circular de diâmetro não inferior a 1,80m. Para todos os outros canos, considera que a forma ovóide era a preferível, a qual tinha sido adoptada nos esgotos da cidade de Bruxelas,²⁰⁴ segundo a publicação de uma notícia da responsabilidade do engenheiro municipal da cidade de Bruxelas, Carlos Vãn Mierlo, sobre os esgotos públicos e particulares da cidade de Bruxelas.

A rede de canos devia ser formada de elementos rectilíneos, tão extensos quanto possível, ligados por meio de curvas do maior raio compatível com as circunstâncias locais. Para a manutenção dos esgotos, e resolução de avarias nos canos gerais não visitáveis, deviam estabelecer-se sistematicamente poços de inspecção ou de iluminação nos pontos de junção dos diferentes troços rectilíneos desses canos e nos pontos de ligação com os canos visitáveis, e nos canos rectilíneos de grande extensão deviam ser construídos, além dos poços designados, os poços de inspecção e de iluminação que fossem necessários.

Sobre os materiais a utilizar na construção das canalizações, Câmara Manoel sugere à Câmara várias alternativas que eram seguidas em diferentes cidades europeias: a construção em alvenaria, com as paredes interiores, bem como o interior da abóbada, revestidas com reboco hidráulico bem liso à colher, sendo preferível para as alvenarias a pedra siliciosa à pedra calcária. Refere que nos países em que a pedra para alvenaria era rara ou cara, caso de Inglaterra, se utilizava o tijolo. Apresenta também como alternativas a utilização do betão na construção dos canos de esgoto, visto tratar-se de um monólito sem juntas, e a utilização de grés envernizado ou vidrado internamente nos tubos das pequenas canalizações subterrâneas.

Baseando-se o parecer da Comissão de Lisboa, considerava que na construção dos canos para os sifões, de qualquer diâmetro, e dos canos circulares particulares ou

²⁰⁴Refere mesmo uma notícia publicada pelo engenheiro municipal da cidade de Bruxelas, Carlos Vãn Mierlo, sobre os esgotos públicos e particulares da cidade de Bruxelas.

públicos, de diâmetro inferior a 0,60m, o ferro fundido, convenientemente envernizado por dentro e por fora e com as juntas chumbadas, era o material mais adequado. Para outros canos, a alvenaria hidráulica de tijolos, sempre que fosse possível obtê-los de qualidade e em condições razoáveis de preço, ou a pedra calcária com reboco de cimento de Portland e areia, eram as opções mais racionais.

Apesar de conhecer bem toda a problemática referente à implantação de uma rede de esgotos e às várias soluções que podiam ser seguidas, o Engenheiro Câmara Manoel mostrou-se indisponível para assumir este trabalho, por falta de tempo e de pessoal que, debaixo da sua tutela, pudesse elaborar um projecto da dimensão do que Évora necessitava para o seu sistema de esgotos. Contudo, esperava que os conselhos transmitidos pudessem ser úteis, ao mesmo tempo que se colocava à disposição para outras colaborações que a câmara entendesse necessárias. Não existindo condições financeiras nem técnicas que permitissem realizar uma obra de fundo a nível dos esgotos, os anos seguintes serão marcados por obras pontuais, que procuram resolver as situações mais críticas e urgentes, sobretudo no centro histórico da cidade.

Em 1910, o engenheiro Fernandes Araújo apresenta um novo projecto para a criação da rede de esgotos. Na memória descritiva que acompanha este projecto, dá conta das condicionantes financeiras que são impostas ao mesmo, não deixando, no entanto, de referir as condições ideais para uma cidade como Évora “ *O estabelecimento do projecto d’uma rede de esgotos, para uma cidade pelos processos modernos, exige para ser bem feito a adopção de dois sistemas de canalizações – uma para os dejectos e águas caseiras, outro para as águas pluvias*”. Os conditionalismos financeiros impedem a adopção do modelo ideal que indica, obrigando a seguir um sistema misto que, em linhas gerais, o engenheiro Araújo apresenta da seguinte forma: “ *O plano geral que adoptamos foi:*

Construção nas ruas e artérias principais, collectores para onde são canalizadas todas as águas – Estes collectores adoptaram-se de preferência nas ruas e artérias principais pelo seu trafego e tendo a rua c/ pavimento próprio e atrainelado.

Estes collectores reúnem-se em vários que vão ter às portas da cidade.

Estes collectores são em forma ovóides, construídos em alvenaria hidráulica com reboco em argamaça de cimento, traço ½.

D’estes collectores irradiam canalizações secundárias em canos de secção circular que servem para dar esgoto às águas caseiras e aos dejectos.

O estabelecimento do plano geral da rede é um pouco complexo devido à complicada configuração da cidade de Évora, conforme pode ser avaliado pelo respectivo p^o a curvas de nível – feito conforme as indicações do nivelamento executado pelo engenheiro Borges de Castro.

Depois de vários ensaios afigurou-se que o problema seria resolvido sob o p^o geral acima indicado e pela forma mais económica, estabelecendo, oito collectores gerais, terminando respectivamente:

A - na porta d'Aviz

B - na porta d'Alconchel

C - fim rua do Raymundo

D - rua do Paço

E - Largo Sr^a da Pobreza

F - Largo de Machede

G - rua do Machede

H - ao meio da rua das Alcaçarias

D'estes collectores gerais, irradiam outros collectores e canalizações, conforme indicado nos cadernos c/os perfis referentes a cada collector geral.

D'estes irradiam a seu turno as canalizações secundárias que são quasi todas de ruas transversaes.

Os collectores e canalizações principais são em geral d'alvenaria e dos typos 8 a 12 – as canalizações secundárias são dos typos 2 e 3.

Todas estas canalizações são lançadas com o declive mínimo de dois por cento afim de assegurar uma rápida vasão.

Os collectores geraes desembocam nas portas em caixas de inspecção e dahi deverão continuar a fim de dar ao contheudo o destino que convier melhor”

Contudo, o projecto não se concretiza, e nos concursos lançados nos anos seguintes para a adjudicação de novos estudos para o sistema de esgotos não surgiram interessados, situação que levou a que a autarquia abrisse concurso para admissão de um engenheiro que realizasse este trabalho. Na sequência deste concurso foi contratado o engenheiro Artur Rocha Schiapa Monteiro de Carvalho (major), com o objectivo de proceder aos estudos necessários à execução de obra de tão grande importância.

Foi, aliás, este engenheiro que em 1919 projectou uma estação de tratamento de esgotos junto ao Rossio de S. Brás, projecto baseado em anteriores estudos elaborados

pelo engenheiro Fernandes Araújo, que, por sua vez, se tinha baseado numa planta levantada a passo e à vista e no nivelamento executado por Borges de Castro. Esta obra foi orçamentada em 579097\$000 e representava para a época um significativo passo em frente no tratamento dos esgotos da cidade.²⁰⁵

As aspirações de se construir uma moderna rede de escoamento de esgotos articulada com a rede de abastecimento de água, não impedia contudo que se fossem realizando obras na área do saneamento básico, incluindo a construção de canalizações de esgotos nas zonas mais nobres da cidade. Este processo conheceu alguma dinâmica na primeira e última década do século XIX, conforme se pode verificar pelo número significativo de ruas beneficiadas:

Canalização de esgotos nas Ruas João de Deus e do Imaginário

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1902

Custo: 690\$000

Canalização de esgotos na Rua da Alcárcova de Cima

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1902

Custo: 171\$000

Canalização de esgotos na Rua Freiria de Baixo

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1902

Custo: 539\$000

Canalização de esgotos na Rua dos Mercadores

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1903

²⁰⁵ AMEVR/M/C/02/cx^a 11

Custo: 1672\$000

Construção de colectores de esgotos na estrada de circunvalação entre a rampa e a bifurcação da estrada de Reguengos

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1903

Custo: 640\$350

Canalização de esgotos nas Ruas de Aviz, Gabriel Victor do Monte Pereira, Soeiro Mendes e Travessa da Milheira

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Anos: 1903

Custo: 1430\$000

Canalização de esgotos na Rua Alcárcova de Baixo

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1906

Custo: 340\$000

Canalização de esgotos na Rua dos Touros

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1906

Custo: 1030\$000

Canalização de esgotos nas Ruas de D^a Isabel, da Mouraria e Travessa dos Menezes até à Rua das Alcaçarias e parte da Rua das Fontes e S. Mamede

Autor: António Manuel Pereira (Condutor)

Ano: 1907

Colocação de colector de esgotos na Horta dos Soldados para passagem de esgotos da Cidade (frente à muralha e próximo do Passeio Público)

Autor: Januário Martins de Almeida (Mestre de Obras)

Ano: 1911

Custo: 166\$000

Construção de colector e calcetamento da Rua de Alcântara (antiga Rua de St^a Maria)

Autor: Baltazar Reis Campos (Apontador Municipal)

Ano: 1914

Custo: 950\$000²⁰⁶

As obras referidas indiciam um esforço significativo por parte da edilidade no sentido de melhorar as condições de higiene e salubridade da cidade. Nesse programa de melhoramentos podemos incluir outras obras de saneamento, como a construção de um novo lavadouro público, projectado pelo Condutor Municipal António Manuel Pereira, que viria a merecer parecer favorável e aprovação do engenheiro Câmara Manoel em 18 de Março de 1897.²⁰⁷ O moderno lavadouro, situado na Rua das Alcaçarias, veio dar resposta a uma das necessidades dos muncípes, considerando a manifesta insuficiência do único lavadouro público da cidade.

A sua localização obedeceu a critérios bem ponderados pelo engenheiro Distrital Câmara Manoel, levando-se em conta o facto de se situar em terrenos municipais e poder ser alimentado pelo remanescente dos chafarizes públicos. Foi uma construção executada em alvenaria e com cobertura em telha marselha.

Ainda na área das obras de saneamento, podemos incluir mais dois projectos de grande importância para o melhoramento das condições de higiene e salubridade da cidade: um projecto da autoria do condutor de obras António Manuel Pereira, aprovado pelo engenheiro Câmara Manoel no ano de 1896²⁰⁸ - construção de 4 sentinas públicas a distribuir pela cidade, com o objectivo de eliminar ou, pelo menos, minimizar o mau aspecto e pestilência dos espaços em volta das muralhas utilizados como sanitários; e um outro projecto do Arquitecto Alfredo Costa Campos, executado em 1907,²⁰⁹ com vista à construção de um edifício de raiz que albergasse o posto de desinfectão e inspecção sanitária. Segundo o autor refere na memória descritiva, a obra era justificada pela necessidade de melhorar a saúde pública. A sua instalação, afastada do centro urbano, próximo da Fonte Nova, utilizando a água da referida fonte, indica que a obra

²⁰⁶ Cf memórias descritivas dos projectos, AMEVR/M/C/02/CX^a 11.

²⁰⁷ ADE, correspondência da CME, 1897, n^o 852.

²⁰⁸ AMEVR/M/D/01/ pt^a 008.

²⁰⁹ AMEVR/A/02/ pt^a 044.

foi devidamente planeada, obedecendo a critérios de localização relacionados com o tipo de actividade a desenvolver.

Melhorar a qualidade da água, implantar uma rede de água e esgotos condicente com o estatuto da cidade e segundo as tecnologias mais recentes, não esgotava as preocupações dos executivos municipais. Estas alargavam-se também à necessidade de encontrar uma solução moderna para iluminar a cidade, procurando acompanhar o que vinha acontecendo noutros centros urbanos do país, de que a cidade não se pretendia descolar, sob pena de perder o comboio da modernidade e progresso, muito associado então aos novos serviços que os modernos conhecimentos técnicos possibilitavam.

Por isso, conscientes de que a iluminação a gás era então a mais vantajosa, foi decidida, em reunião de Câmara de 12 de Maio de 1884, a abertura de um concurso público para atribuir a concessão de iluminação a gás da cidade. Contudo, só em sessão camarária de 30 de Junho de 1887 foi aprovado o contrato provisório com o engenheiro civil Alfred Harrison, que era conjuntamente com o engenheiro civil Diogo Souto, representante de uma companhia inglesa que constituiu em Portugal uma filial dessa mesma empresa – A Companhia Geral de Iluminação a Gás.²¹⁰

Contudo, foram ainda necessários mais 5 anos para que, na reunião de Câmara de 17 de Junho de 1889, fosse decidido ceder um terreno de 6000 m² no Rossio de S. Brás para se construir a fábrica do gás. Os trabalhos tiveram início em finais do mês de Agosto de 1889 e ficaram concluídos em 1 de Maio de 1890, quando, com pompa e circunstância, se procedeu à inauguração da iluminação a gás na cidade de Évora.²¹¹

Os trabalhos de construção da fábrica estiveram sob a responsabilidade de Arthur Menier, tendo a parte técnica sido acompanhada pelo engenheiro Eduardo Compton.

No entanto, à semelhança do que aconteceu à grande maioria das empresas que se dedicavam à exploração de gás para iluminação, também a Companhia Geral de Iluminação a Gás começou a sentir grandes dificuldades económicas, sobretudo porque a concorrência com a electricidade, uma energia menos poluente, mais eficaz e mais barata, surgia cada vez mais como uma alternativa a utilizar na iluminação pública.

É neste contexto que a Companhia Eborense de Electricidade é constituída em 1905, com o objectivo de dotar a cidade de um moderno sistema de iluminação de

²¹⁰ MATOS, Ana Cardoso de, “Aspectos técnicos, empresariais e sociais do abastecimento de gás e electricidade à cidade de Évora (1890-1942)”, trabalho realizado no âmbito do Projecto Praxis XXI – Engenheiros e Engenharia Portuguesa (do final do séculos XVIII até 1931), ob. cit.

²¹¹ RODRIGUES, António Lopes, “Subsídios para a história da iluminação pública em Évora”, in *A Cidade de Évora*, ano 1, nº 3, Junho de 1943, p. 72.

forma a oferecer à população de Évora o novo conforto que a iluminação eléctrica proporcionava.

Os trabalhos necessários à construção da central eléctrica, num terreno localizado próximo das muralhas e do Ferragial do Buraco dos Colegiais, foram da responsabilidade do engenheiro Maximiliano Apolinário, um dos directores da companhia. Toda a maquinaria e o material eléctrico necessário ao início do fornecimento de electricidade foram adquiridos sob a responsabilidade técnica do engenheiro Apolinário. Numa primeira fase, a Companhia garantiu apenas o fornecimento de electricidade a particulares, tendo posteriormente obtido um contrato para a iluminação pública da cidade em 1917, absorvendo a antiga companhia do gás²¹² (Anexo: 5).

3- Funcionalidade e utilização de novos materiais nos edifícios urbanos

3.1. A utilização do ferro nos Mercados e Matadouro como resposta aos novos padrões de higiene urbana.

O Mercado 1º de Maio, o Mercado do Peixe e o Matadouro Municipal são exemplos da utilização do ferro na construção de equipamentos urbanos na cidade de Évora.

O aparecimento destes equipamentos pressupõe uma aposta das autoridades autárquicas eborenses nos novos padrões de construção da época, em conjugação com preocupações na área da saúde pública e controlo ambiental, políticas emergentes por toda a Europa e colocadas em prática na maior parte das grandes cidades europeias, como foi o caso de Lisboa.

Sobre o assunto, Álvaro Ferreira da Silva refere-se nos seguintes termos à intervenção pública na organização dos serviços e bens de primeira ordem na capital do país:“ (...) *Por outro lado, a intervenção pública forma uma feição positiva, a municipalização da gestão dos transportes urbanos, do fornecimento de água ou de energia, representa o traço mais visível da intervenção das autoridades públicas neste domínio e aquele que alcançou uma dimensão mais comum a diferentes experiências*

²¹² Idem, pp-81-93

nacionais. No entanto, a presença empreendedora do Município podia estender-se a actividades muito variadas: os banhos públicos, as escolas, os mercados, a habitação social, o abate de animais, os talhos ou as farmácias, não esgotando todo o aspecto desta actuação interventora (...).²¹³

Parece-nos, por isso, que esta problemática relativamente à cidade de Lisboa, pode ser aplicada à cidade de Évora, onde entendemos que essas preocupações estiveram presentes e foram devidamente valorizadas pelos responsáveis da cidade.

Por outro lado, a utilização de estruturas metálicas na construção destes equipamentos urbanos, configura o acompanhamento das inovações arquitectónicas a que se assiste por toda a Europa (...) *Les marches couverts constituèrent un des programmes architecturaux où le metal fut employé avec le plus de bonheur. La fameuse typologie de base de "parapluie", associant une ossature métallique dégageant l'espace, une couverture partiellement vitrée, et une clôture en pans de fere et briques, s'imposa dès 1853 avec les Halles de Paris construites par Victor Baltard(...)*.²¹⁴

Aliás, quase todos os novos mercados construídos na época, fazendo apelo a um ecletismo mais ou menos pronunciado, não dispensavam o modelo de estrutura e cobertura metálicas, da responsabilidade de autores diferentes mas que, por afinidades técnicas de formação, na sua maioria engenheiros, recaíram sob a responsabilidade da "Empresa Industrial" (ou da sua antecessora). Foi o caso dos materiais que surgem em Santa Clara (1887), na Ribeira Nova (1881), em Belém, na Praça da Figueira (neste caso apenas as entradas, 1882-85), todos em Lisboa. Este modelo tipológico estende-se também à cidade do Porto com a edificação dos Mercados da Praça Marquês de Pombal, do Campo 24 de Agosto (ambos de 1881) e do Mercado construído na Rua Ferreira Borges (construído parcialmente em concorrência com a fábrica Massarelos, entre 1885 e 1888)²¹⁵

O Mercado 1º de Maio, uma das construções mais emblemáticas de finais do século XIX, situado numa das praças nobres da cidade de Évora, a Praça 1º de Maio, tem uma

²¹³SILVA, Álvaro Ferreira, *Urbanismo e Infra-estruturas urbanas*, XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Lisboa, 1998, p. 5.

²¹⁴ LEMOINE, Bertrand *L'Architecture du Fer, France: XIX Siècle*, ob. cit. p. 155.

²¹⁵ SANTOS, António Maria A., *Para o estudo da Arquitectura Industrial na região de Lisboa (1846-1918)*, Lisboa, dissertação de mestrado em História de Arte Contemporânea, FCSH/UNL, 1996 (policopiada) p.125.

história rica em episódios pouco pacíficos que retratam os conflitos que, quase sempre e em qualquer época, as soluções inovadoras suscitam.

A necessidade de se construir um mercado moderno na cidade começou a ser equacionada quando, em 17 de Março de 1863, foi proibida a realização do mercado de frutas e hortaliças na praça principal da cidade, mais conhecida por Praça do Geraldo.

A sua inauguração no dia 1 de Janeiro de 1880, ficou desde logo marcada por confrontos que ficaram conhecidos pelos *tumultos dos mercados de Évora*, e precedeu um período de 17 anos marcado por divergências, potencializadas por duas facções, que defendiam projectos diferentes para a cidade: por um lado, a posição das autoridades municipais, que advogavam o ordenamento da actividade comercial em espaços dotados das necessárias condições de higiene e salubridade; e, por outro, uma atitude mais conservadora, que se opunha à nova localização, posição sustentada por uma facção encabeçada pelos *comerciantes da arcada*, que sentiam os seus interesses beliscados com o abandono de uma localização bastante mais favorável aos seus interesses comerciais, visto permitir uma maior proximidade das suas lojas aos *quintaneiros* que vinham vender os produtos hortícolas e faziam as suas compras no comércio da arcada.

Estas divergências, que se arrastaram por bastante tempo, levaram a que durante vários anos a população não aderisse ao novo espaço.²¹⁶

Sobre a problemática que antecedeu a inauguração e as vicissitudes de um processo de disputas políticas, económicas e sociais, que ocupou a opinião pública da cidade durante quase toda a segunda metade do século XIX, Silva Godinho oferece-nos a seguinte descrição: “(...) *As insólitas mudanças do mercado da Praça do Sertório para a de D. Pedro (actual Praça Joaquim António d’ Aguiar) e desta para aquela, constituíram escandalosa disputa que se arrastou por longos anos. Nem mesmo a construção do Mercado 1º de Maio pôs termo a tais divergências, visto os lojistas da arcada continuarem a sentir-se lesados por o novo mercado, então chamado de D. Manuel, ficar afastado do centro da cidade, como o faziam crer. Os lojistas ainda não se haviam conformado com a extinção do mercado na praça do Geraldo, o que se registara no ano de 1863. Tão perseverante e aguerrido movimento, lutando contra o progresso da cidade, acabou por bater-se pela movimentação do mercado na praça do Sertório, na impossibilidade de o fazer regressar à praça do Geraldo. O movimento*

²¹⁶ GODINHO, Silva, “Temas oitocentistas”, in *A cidade de Évora* nº5 63-64, 1980-81, p.103.

lança então uma desesperada ofensiva e fez com que a inauguração do mercado 1º de Maio, ocorrido no 1º de janeiro de 1880, fosse assinalada por um motim que ficou conhecido por “tumulto dos Mercados”, onde se tornou necessária a intervenção de forças de cavalaria (...).²¹⁷

O impasse criado levou a que nos anos que se seguiram à inauguração deste novo espaço de comércio, funcionassem em simultâneo o novo mercado 1º de Maio e, sob influência dos lojistas, o improvisado mercado da Praça do Sertório, sinal de boicote ao novo espaço, cuja adaptação havia custado ao erário público cerca de quinze contos.²¹⁸

Sobre o processo de construção deste mercado, que antecedeu o mercado do peixe, a que também dedicaremos particular atenção neste trabalho, consideramos oportuno transcrever algumas passagens de um artigo publicado em 1866, na *Folha do Sul*, onde se teciam algumas considerações sobre o mercado que se projectava construir: “(...) Projecta-se fazer construir num local próprio, que será naturalmente em parte da horta da cerca antiga de S. Francisco um paralelograma cujos dois lados maiores serão de 40 metros de comprimento e cada um dos menores de 22 metros. As quatro linhas que o têm de formar, serão de duplas barracas umas das quais terão frente para o exterior do paralelograma.(...), Relativamente aos materiais a aplicar a notícia refere o seguinte: (...) Todo o edifício será coberto de ferro e vidro com a precisa ventilação e demais condições de higiene usadas nos melhores mercados e mais modernos (...).²¹⁹

O engenheiro Adriano Monteiro foi o autor da planta do mercado 1º de Maio, na condição de chefe da Secção de Obras Públicas, apresentada na reunião de câmara de 3 de Maio de 1878.

Parece-nos de particular relevo o facto de se optar pela escolha do ferro e vidro, como um sinal evidente de que a edilidade eborense estava a par do que de mais moderno se construía pelo país, optando pelas vantagens da utilização destes materiais, entregando em 1879²²⁰ a empreitada da construção metálica à Companhia Perseverança, empresa que já realizara várias obras em ferro em Lisboa e noutras cidades do país.²²¹

²¹⁷ GODINHO, Silva, “Temas oitocentistas Eborenses”, in *A cidade de Évora* n.º 65-66, 1982- 83, p. 167.

²¹⁸ *Idem*, p.168.

²¹⁹ *Folha do Sul*, n.º 220, (14 de Julho de 1866).

²²⁰ Decisão tomada em reunião de Câmara de 31 de Março de 1879.

²²¹ Sobre este assunto ver o texto da escritura relativa ao fornecimento de obras metálicas celebrada entre a Câmara Municipal de Évora e a Companhia Perseverança de Lisboa no trabalho de CARRETEIRO, Rui, *O Mercado 1º de Maio da Cidade de Évora, fundamentos e significados de uma estrutura*

Em 1881, um ano após a inauguração do Mercado 1º de Maio, a venda do pescado continuava a ser feita num anexo ao ar livre, situação que levou a que José de Matos Fernandes, então presidente do Município, mandasse construir junto das ruínas de S. Francisco um pavilhão para o efeito, estrutura que foi de imediato alvo de controvérsia por parte dos *progressistas eborenses*, apelidando-a de “Cabanão do Peixe”. Segundo Silva Godinho, o jornal *Progresso do Alentejo* referia-se frequentemente à edilidade, em tom jocoso, como a “Câmara dos Casarões e o “Senado dos Cabanões”, manifestando total desagrado pelas construções da casa da fiscalização dos mercados e feiras no Rossio de S. Brás e o barracão do peixe nas ruínas de S. Francisco.²²²

O mercado da praça da Figueira, que serviu de modelo ao Mercado do peixe de Évora, embora numa escala mais reduzida, foi inaugurado em 24 de Abril de 1885 e projectado pelo engenheiro Manuel Maria Ricardo Correia. Tratava-se de uma construção rectangular com as dimensões de 95 x 82 m, com recurso ao ferro em funções de suporte e cobertura. Foi destruído em 30 de Junho de 1949.²²³

A nova construção para venda de peixe no Mercado 1º de Maio, estrutura em ferro que chegou aos nossos dias como exemplo de uma das construções inovadoras edificadas na cidade na segunda metade do século XIX, com recurso a novos materiais e técnicas construtivas, obedeceu a um projecto do condutor, António Manuel Ribeiro, fiscalizado pelo engenheiro distrital Adriano Monteiro.

A obra ficou concluída em 6 de Janeiro de 1903, 23 anos depois da inauguração do mercado 1º de Maio.

Em 1982, atendendo à degradação das estruturas do mercado do peixe, foi elaborado pelo G.A.T. de Évora um projecto com vista à sua recuperação. Na memória descritiva, da autoria do arquitecto Nuno Ribeiro Lopes, pode constatar-se a extrema preocupação com o carácter histórico da construção e o significado que tem para a cidade. Foi proposta a desmontagem do material da cobertura (ferro zincado), para recuperação e posterior reutilização dentro do aproveitamento possível. A intervenção

contemporânea, Évora, Universidade de Évora, 1997, trabalho realizado para a disciplina de Materiais e Estruturas Modernas e Contemporâneas do Curso de História – Património Cultural.

²²² Talvez espicaçado pela mordaz crítica política, em 1884 o município aprova um projecto apresentado pelo vereador Simão Brito Vaz Coelho que, segundo refere o *Jornal o Sul*, “(...) o mercado do peixe seria em ferro e pelo sistema que se anda construindo o da Praça da Figueira em Lisboa, um dos melhores do país (...)”

²²³ SANTOS, José Coelho, *O Palácio de Cristal e a Arquitectura do ferro no Porto em meados do séc. XIX*, ed. Fundação Engº António de Almeida, Porto, 1988, p. 28.

obedeceu às características dos materiais existentes, não alterando a linguagem arquitectónica original²²⁴ (Anexos: 6 e 7).

Matadouro Municipal

A proibição do abate de gado suíno pelas ruas da cidade, levou as autoridades municipais a dotar o matadouro municipal de condições de higiene apropriadas a tal actividade. Para além de retirar da cidade a imagem de atraso que esta prática lhe conferia, a nova construção permitia, ainda, a fiscalização do abate e a qualidade da carne por parte das autoridades sanitárias.²²⁵

Foi com esse objectivo que, na última década do século XIX, se construiu, dentro da cerca do matadouro, uma “alpendurada”, depressa considerada insuficiente, pelas precárias condições de comodidade. Esta estrutura viria a ser objecto de total remodelação, por iniciativa do então vereador do pelouro, Francisco José Augusto Silva, e de acordo com um projecto²²⁶ do construtor de obras públicas António Manuel Pereira, que na respectiva memória descritiva faz a seguinte descrição: “*É uma alpendurada, vedada por trás dos seus lados por muros d’alvenaria para evitarem as correntes fortes d’ar que arrastariam o fumo, tornando o trabalho penoso e incómodo e tendo, somente, aberto um lado (o da frente), sendo a obra do telhado suportada por quatro colunas de ferro fundido. Mede interiormente 20,0 metros de comprimento por 7,0 metros de largura. A cúpula é mista, isto é, travejamento de madeira de casquinha (com as esquadrias indicadas no desenho, corte em a 13) e a cobertura de folha de ferro ondulado; tem a quazi todo o comprimento um lanternim para a saída do fumo, coberto pela mesma forma que o telhado geral; no sentido do comprimento e ocupando 12,0 metros até à musgadeira; o restante espaço para a esquerda (vide planta) é destinado a matança, abertura e limpeza dos porcos (estripação), pesagem etc., a musgadeira é guarnecida com um capeamento de cantaria, e o fundo é ladrilhado; o pavimento geral é todo de calçada ordinária*”.²²⁷

²²⁴ Proc.º obras de melhoramento do mercado do peixe, datado de 1982- Núcleo do Centro Histórico da CME.

²²⁵ Assunto discutido em reunião de Câmara de 14 de Setembro de 1889.

²²⁶ Projecto para a construção de uma alpendurada, 22 de Novembro de 1889, Departamento do Centro Histórico da C.M.E.

²²⁷ Idem, O custo desta obra, considerada então como um grande melhoramento para a cidade, foi orçamentado em 22 de Novembro de 1899 em 898\$550.

A existência de um novo projecto passados 5 anos, com o mesmo objectivo e para o mesmo local, leva-nos a concluir que a obra não se concretizou ou, então, não chegou a ser concluída na totalidade, talvez por falta de capacidade financeira.²²⁸

Este novo projecto, de que apenas localizámos a memória descritiva, é mais económico, na perspectiva do seu autor, porque aproveita algumas paredes de alvenaria já existentes nas instalações do matadouro, limitando-se o trabalho ao assentamento das colunas em ferro, construção do travejamento, cobertura de folha de ferro zincado, rebocos interiores das paredes e calcetamento do pavimento. “*Os desenhos, medições e orçamento que acompanham a presente memória, dão ideia completa desta pequena obra; contudo farei ainda umas breves explicações ou detalhes para a sua construção:*

Pavimento = Será de calçada à portuguesa com 3 corridas de maço.

Colunas = Serão presas às bases de cantaria com prisoneiros chumbados.

*Cobertura = O travejamento será constituído por seis meias asnas e a cobertura será de folha de ferro zincado, canelada, e cada chapa levará seis pregos de ferro zincado e guarnecidos de anilhas de chumbo”.*²²⁹).

Os dois projectos têm subjacente a ideia de ordenar e melhorar o ambiente urbano numa época de inovações, que se traduzia, ao mesmo tempo, na transformação das mentalidades e ideais de progresso.

A opção pelo ferro terá acontecido tanto em soluções de cobertura como de suporte, como é o caso das colunas e da folha de ferro zincado, e complementa a associação, atrás referida, dos anseios de modernidade e progresso com o conhecimento de novos materiais e técnicas de aplicação. (Anexos: 8 e 9).

Dê-se como exemplo da utilização do ferro, como elemento importante da construção num equipamento similar, o Matadouro Geral de Gados em Entrecampos, Lisboa.²³⁰

Ainda hoje conhecido como matadouro municipal, no espaço do antigo Matadouro de Évora funcionam actualmente os serviços de higiene e limpeza da Câmara Municipal de Évora e o departamento de escultura do Centro Cultural de Évora.

²²⁸ A memória descritiva do novo projecto, datada de 28 de Janeiro de 1904, apresenta um valor significativamente inferior, 580\$000. Este novo projecto aproveitava a construção já existente, nomeadamente as paredes de alvenaria, reduzindo os custos com o trabalho de assentamento das colunas em ferro, cobertura de ferro zincado, rebocos e calcetamento do piso.

²²⁹ Idem.

²³⁰ SANTOS, António Maria A., *Para o estudo da Arquitectura Industrial na região de Lisboa* (1846-1918), ob. cit. p. 119.

3.2 Os novos materiais na reconversão do Palácio de D. Manuel

O edifício que chegou aos nossos dias representa apenas uma parte do grandioso conjunto palaciano, que integrava a cerca do convento de S. Francisco.²³¹

“ (...) Aquilo a que de 1864 em diante e até hoje se chama vulgarmente Palácio a D. Manuel, serviu sucessivamente de Museu arqueológico, armazém municipal e depois de acrescentado com um andar superior e “alinhado” com variados ferros fundidos, a teatro de variedades, botequim e até animatógrafo! Um incêndio pôs termo em 1916 a tão acidentada vida; depois dele o Palácio de D. Manuel ficou sendo, no jardim Público, amálgama de restos de várias épocas, onde nem faltavam os tais ferros fundidos, a fazer pendant às ruínas fingidas nas quais Cinatti agrupara, com arte, o que ainda encontrou abandonado do Palácio opulento que fora do Bispo D. Afonso de Portugal (...).”²³²

Com a extinção das ordens religiosas em 1834 e após algumas utilizações esporádicas a Câmara Municipal de Évora acabaria por tomar posse do edifício em 1845²³³, para em 1849, ali instalar os serviços do Tribunal e da Junta de Freguesia de São Pedro numa parte do conjunto palaciano conhecida por “Galeria das Damas”, espaço onde funcionou uma dependência do Conselho de Guerra e que escapou em 1850 à demolição da parte do imóvel (o claustro quinhentista, os gerais e o noviciado), situada no local que mais tarde deu lugar ao Mercado Público da cidade. (Anexo:10)

Tratando-se de uma construção muito antiga que não conheceu grandes obras de manutenção, o estado de conservação da “Galeria das Damas” agravou-se e na noite de 18 de Fevereiro de 1881 parte dos telhados de duas águas do pavilhão ruiu. O espaço foi posteriormente cedido pela Câmara Municipal à Junta Distrital, com o objectivo de ali ser instalado o museu de produtos naturais e industriais do distrito, depois de algumas obras de restauro. Diz um testemunho da época: *“Há pouco tempo foi necessário instalar em Évora uma exposição agrícola, que ao mesmo tempo inaugurasse o lançamento do Museu da Lavoira distrital. A Junta lembrou-se então da galeria de D. Manuel, e como esta jazesse a descoberto, e não fosse avonde [sic], mesmo arranjada, para o material numeroso das colecções, constitutivas do museu,*

²³¹ MONIZ, Manuel Carvalho, “O Convento e a Igreja de S. Francisco de Évora”, *Sep. Junta de Província do Alto Alentejo*, Évora, 1959, p.11.

²³² CHAVES, Henrique da Fonseca, “As obras do Palácio de D. Manuel”, in *A cidade de Évora*, n.º 17 - 18, Março - Julho, 1949, p. 323.

²³³ Dec. Lei de 25 de Julho de 1845.

foi resolvido que o architecto, sobre torná-la habitável, ainda por cima lhe acrescentasse um novo andar (...) ²³⁴. Certamente que se trata de uma referência ao projecto de recuperação do imóvel, concebido pelo engenheiro Adriano Monteiro, que consistiu em acrescentar ao edifício um andar e adaptar no espaço uma sala de espectáculos com recurso à utilização de novos materiais, bem ao gosto da época.

Este novo espaço projectado pelo engenheiro Adriano Monteiro, com o recurso aos materiais da moda, foi visto com alguma ironia, como por exemplo, se pode verificar pelas alusões feitas à utilização do ferro e do vidro, por parte de Fialho de D' Almeida: *“À galeria antiga, de janelas floreadas, sobrepôs-se uma espécie de gaiola ou estufa, com colunas dóricas, pequenas pilastras de ferro, e por cima um vistoso coroamento de telha marselha, escarlata, ornado de rendinhas de ferro forjado, pintadas a óleo. Substituiu-se a antiga escada por uma outra, de fábrica de conservas, reservada por sua gradezinha de fundição de colares. Tanto as janelas de cima como as debaixo teem vidraças miúda, assente em grelhas de ferro forjado, e sujeito ao regimem das rendinhas e arabescos que já tínhamos visto no telhado. Não pude ver o interior deste edificio, provavelmente forrado a papéis e estuques amarelos, mas lamento sinceramente o desleixo da junta, que finda a reconstrução lhe não pendurou papagaios da ombreira das janelas, ou se lembrou sequer de pintar de azul a abóboda da arcada”* ²³⁵ (Anexo: 11).

O projecto de Adriano Monteiro, utilizando os novos materiais, leva-nos a admitir a influência que este engenheiro terá recebido do Architecto Luís Caetano Pedro d'Ávila, especialista em estruturas metálicas e responsável por obras como o Pavilhão de Exposições da Tapada da Ajuda, em Lisboa (1884) ²³⁶, uma vez que trabalharam juntos em Évora, nomeadamente num projecto para recuperação da igreja de S. Francisco, como se refere no capítulo 2 deste trabalho.

Após a remodelação, segundo projecto do engenheiro Adriano Monteiro, até que, na madrugada do dia 8 de Março de 1916, um grande incêndio o destruiu parcialmente, o edifício teve várias utilizações. *“ (...) Em finais do século XIX realizaram-se obras de arranjo na “Galeria das Damas” edificio conhecido vulgarmente por Palácio de D. Manuel, em virtude de se encontrar em ruínas, sobretudo na cobertura. Passaram*

²³⁴ ALMEIDA, Fialho de, *Estância d'Arte e Saudade*, ed.ª M. Teixeira e c.ª, Lisboa, 1924, p. 138.

²³⁵ *Idem*, pp. 140 – 141.

²³⁶ Sobre o trabalho do architecto Pedro d'Ávila e do engenheiro Adriano Monteiro veja-se SOUTO, Maria Helena, RODRIGUES, Paulo Simões, “architecture and engineering practice in the second half of the nineteenth century”, *II Encontro Internacional de Ciências do Design*. UNIDCOM//IADE.

*então a realizar-se neste local bailes de máscaras, festas infantis, recepções solenes (destaca-se a de 1894 em honra dos príncipes D. Carlos e D. Amélia) e exposições, nomeadamente as de floricultura”.*²³⁷

O palácio passa a ser local privilegiado de animação para os eborenses quando, em 9 de Janeiro de 1901,²³⁸ a Câmara Municipal decide aceitar uma proposta de arrendamento de Diogo José Machado, para exploração do local como espaço de animação e lazer, onde funcionava também uma elegante cervejaria.

As várias firmas que detiveram a exploração do espaço, como Domingues & Piteira e Barradas & C.^a, que tinha como sócio gerente António Simões Paquete, promoveram uma intensa actividade cultural que passava por sessões de cinema, espectáculos de variedades e representações teatrais por grupos profissionais e amadores.

(...) Porém, este novo espaço era tão modesto, apesar de terem feito algumas modificações que passou a ser conhecido por “barracão-teatro”. Tornava-se, pois, necessária uma sala de maiores dimensões e que possuísse condições adequadas.

*Neste sentido, em 1911, António Simões Paquete mandou proceder a melhoramentos neste edifício: palco, camarins e plateia, tendo a direcção dos trabalhos sido confiada a Manuel Rato. “Os eborenses, especialmente os admiradores da arte de representar, ficaram surpresos perante a remodelação encontrada no teatro, desde o átrio ao palco. A graciosa sala de espectáculos, recorrendo-se à reportagem de um noticiário da época, era encimado por enorme cúpula a cobrir toda a plateia e nestas confortáveis “fauteilles” e cadeiras, enquanto o geral tinha acesso por um corredor. Na sala de espectáculos, comunicando por sua vez com as salas de baile e restaurante, erguia-se sólido e artístico balcão, rasgando-se na parede oposta o vistoso mas sóbrio proscénio, incomparavelmente mais atraente do que o do tempo do “barracão- teatro”. O palco, propriamente dito, que mereceu atenção especial, pois fora ampliado de modo a comportar, para além das indispensáveis personagens de peças com grande elenco, mais umas trinta ou quarenta figuras (considerado a comparsaria e corpo coral), como exigiam as operetas, zarzuelas e revistas, tanto ao gosto da época (...)”*²³⁹.

²³⁷ GODINHO, Silva, “Palácio de D. Manuel”, p.72, in Boletim A cidade de Évora, n.º 69-70.

²³⁸ Reunião Pública de Câmara de 9 de Janeiro de 1901.

²³⁹ GODINHO, Silva, “Palácio de D. Manuel”, ob. cit. p. 72.

A inauguração do espaço, sob a denominação de “Teatro Eborense”, a 18 de Fevereiro de 1911, contou com a exibição de um grupo dramático eborense, criado para este fim, com a peça “O Solar dos Barrigas”, da autoria de Gervásio Lobato e de D. João da Câmara e música de Círiaco Cardoso encetando uma intensa actividade cultural que durou até à data do sinistro que acima referimos.

O *Notícias de Évora* de 10 de Março de 1916 deu particular destaque ao incêndio num artigo intitulado “*O caso do dia*”, que permite avaliar a importância atribuída ao edifício e às novas funções que desempenhava no contexto da sociedade eborense da época.

“ (...) *O assumpto que hontem prendeu a atenção de todos os habitantes d’esta cidade, foi o grande incêndio no Theatro Eborense que reduziu a um montão de cinzas, o belo edificio conhecido pela denominação de Palácio de D. Manuel, situado dentro do Passeio Público (...)*”²⁴⁰.

Algumas notas da referida notícia dão-nos, ainda, uma ideia da intensa actividade cultural desenvolvida, pelo que é fácil perceber que o Teatro Eborense era, para além de uma construção moderna, um importante espaço cultural e de sociabilidade para os eborenses.

“ (...) *Fez hontem sete mezes que ardeu o Theatro Chalet em Estremoz, estando ali a trabalhar a mesma companhia que presentemente estava trabalhando no Theatro Eborense acabara de representar-se uma revista sob a epigraphe “ Pólvora sem Fumo”, que terminava por um naufrágio... arderam o scenário do drama os dois garotos bem como a partitura do “Moleiro de Alcalá (...)*”.

A última grande remodelação do edifício aconteceu nos anos de 1943-1947 por parte da Direcção Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais. As obras foram dirigidas pelos architectos Baltazar de Castro e Humberto Reis, que tentaram restituir-lhe, dentro do possível, a traça quinhentista. A este respeito opinou Túlio Espanca: “ (...) *se o restauro merece louvores incondicionais, por ter salvo da ruína e do abandono confrangedor as históricas paredes, o critério adoptado para uma tentativa de reconstituição arqueológica parece ter falhado em muitos aspectos que alienaram, irremediavelmente a possibilidade de uma reintegração pura dentro das formas usuais da arquitectura manuelina (...)*”²⁴¹.

²⁴⁰ *Notícias de Évora*, 10 de Março de 1916.

²⁴¹ ESPANCA, Túlio, “Paço Real de Évora”, Secretaria de Estado de Informação e Turismo, Évora, 1973. p. 185

O Palácio de D. Manuel continua hoje a ser uma referência patrimonial para a cidade de Évora e para o país, continuando, como há um século atrás, a cumprir a sua função cultural, tal como as autoridades de então preconizaram, com particular destaque para o engenheiro Adriano Monteiro, autor do projecto que permitiu a sua recuperação e posterior utilização como espaço de cultura e lazer para os eborenses (Anexo:12).

3.3 - A funcionalidade como objectivo: o caso dos Paços do Concelho

Em oito séculos de história, conhecem-se três localizações dos Paços do Concelho da cidade.

A primeira remonta ao reinado de D. Dinis, a uma moradia anexa à catedral e de propriedade episcopal. Quanto à sua localização, refere-se-lhe Túlio Espanca nos seguintes termos: “ (...) Ficava este primeiro paço confinante, na época, além da residência episcopal e do canonicato, com as muralhas, torres e machicoulis da velha fortaleza dos Freires, e no Sul, olhando a porta de Pedro Vivas, o cruzeiro ábside e torre lanterna de inspiração francesa da Catedral, recoberta nos terraços de aguçadas ameias muçulmanas. Para a banda do Norte, de solene volume, patinado pelos mil anos, a massa pesada e acastelada, qual aspecto descarnado de uma civilização morta, do enegrecido templo Romano. Sobranceiro, a Ocidente, o casario disperso e pobre da população até o círculo amuralhado da sólida cortina godo – árabe (...)”²⁴².

Ainda segundo o mesmo autor, a segunda casa de acolhimento do executivo municipal foi um edifício construído de raiz para o efeito na Praça do Giraldo, anexo à cadeia pública e junto da pousada dos Estaus. “ No local escolhido, existia, porém a histórica residência onde Frei Paulo ouvira a derradeira confissão de D. Fernando de Bragança em 1483, era habitada pelo cerieiro João Fernandes Tassalho e sua mulher Isabel Lopes, casas que confinavam para a antiga Rua dos Mercadores (depois do Paço e actualmente da República), com a moradia apalaçada do comendador das olhalhas, João Fernandes, morgado da Oliveira”²⁴³

²⁴² ESPANCA, Túlio, “Evolução dos Paços do Concelho de Évora”, in *A Cidade de Évora*, nº 12, 1947 p. 117.

²⁴³ Idem, p. 122.

Foi neste secular edifício que, durante mais de três séculos, se decidiu a política eborense e também a do reino, visto que, frequentemente, os monarcas quinhentistas passavam largos períodos de tempo na cidade. Foi perdendo naturalmente a funcionalidade, sobretudo após 1881, altura em que a vereação municipal adquiriu o actual edifício da Praça do Sertório (Anexo: 13). Anos mais tarde, após algumas episódicas utilizações, nomeadamente como estabelecimento de ensino nocturno, o edifício da Praça do Geraldo acabaria por em 1906 ser substituído pela agência do Banco de Portugal na cidade, cuja administração adquiriu o velho imóvel em leilão no Ministério da Fazenda por 2.747\$000.²⁴⁴

Apesar de protestos surgidos de alguns quadrantes intelectuais do país, nomeadamente de Ramalho Ortigão em *o Culto da Arte em Portugal*, o velho Paço foi desmantelado, segundo consta, por razões estéticas e ideológicas. Deu-se como pretexto o seu estado de ruína, como afronta a uma cidade que pretendia trilhar os caminhos do progresso e da modernidade. Além disso, era visto como um símbolo do antigo regime e do poder absoluto.

É possível que a demolição do edifício tivesse como motivo preocupações urbanísticas da altura, como o descongestionamento da entrada na praça do Geraldo, com o alargamento da rua do Paço (actual rua da República) em metro e meio.²⁴⁵

Esta hipótese parece-nos muito mais plausível, tanto mais que, para o presente trabalho, tivemos oportunidade de consultar a memória descritiva da obra de alargamento da Rua da República e de verificar a referida necessidade de demolir a arcada do antigo paço, enquadrando-se esta filosofia no conjunto de intervenções perspectivadas para o melhoramento das vias de comunicação e na necessidade de dotar a principal artéria da cidade de melhores condições de circulação para pessoas e veículos de tracção animal²⁴⁶.

Foi neste contexto que o actual edifício da Câmara Municipal de Évora, situado na praça do Sertório, foi adquirido pela vereação presidida então pelo conselheiro José Carlos Gouveia²⁴⁷, no ano de 1881.²⁴⁸ (Anexo: 14).

²⁴⁴ Ibidem, p. 129.

²⁴⁵ Esta hipótese é levantada por autores como Túlio Espanca. ESPANCA, Túlio, "Evolução dos Paços do Concelho de Évora" ob. cit., p. 118.

²⁴⁶ Com a chegada do caminho-de-ferro a Évora, a cidade ficou ligada à respectiva estação pela nova Avenida Francisco Barahona, que dava continuidade à Rua da República e, conseqüentemente, ao centro da cidade, a Praça do Geraldo.

²⁴⁷ José Carlos Gouveia, para além de Presidente da edilidade eborense, ocupou cargos de grande importância, nomeadamente deputado às Cortes, Governador Civil do Distrito, Provedor da Misericórdia



Na ausência de processos de obras referentes ao imóvel neste primeiro período de adaptação a serviço público, socorremo-nos da descrição feita por Túlio Espanca quanto à composição do edifício e suas confrontações. Esta descrição poderá, ainda, ser comparada com a planta de finais do século XIX, referente ao primeiro andar, e com as grandes alterações estruturais iniciadas no final da primeira década do século XX, de que nos ocuparemos com algum pormenor.

Dono de um passado histórico glorioso, os seus fundamentos remontam ao reinado de D. Afonso V, com a sua outorga ao seu escrivão de puridade Nuno Martins de Silveira em Setembro de 1450.

D. Luís das Silveira, 1º Conde de Sortelha (1481-1534), foi um dos mais ilustres ocupantes do edifício. Figura destacada do Reino, ocupou o cargo de guarda-mor de D. João III, prestou relevantes serviços militares nas Campanhas de África, foi ainda poeta do Cancioneiro Geral de Garcia de Resende.

Em 1606, o 3º duque da Sortelha, e também guarda-mor de Filipe II de Portugal, terá alienado parte da ala Norte, que deu lugar ao Convento do Salvador, continuando, no entanto, o restante edifício a servir de residência da ilustre família. A parte alienada viria a ser demolida nos anos quarenta do século XX, por ocasião das obras de abertura da Rua de Olivença e da construção do edifício dos Correios.²⁴⁹

Túlio Espanca descreve a composição do edifício e suas confrontações em 1881 da seguinte forma: “ (...) *Compunha-se a morada de casas, de um andar nobre, de formosos balcões, pátio vasto, com claustro e fontenário, escadório granítico, de volume, cocheiras e cavalariças, adegas, celeiros e armazéns de belas abóbadas muradas e portas góticas, e jardim elevando-se, patinada pelos anos, ao centro da fachada interior, de cachorrada belicosa e cunhais trabalhados, a alta torre da cerca moura, que estabelecia seus fogos com os cubelos sobranceiros das freiras clariasas e Paços dos Melos de Carvalho, da Rua Nova.*

Confrontava o imóvel nesta altura, pelo Norte, com o extinto Convento do Salvador; Sul com prédios de Joaquim Filipe de Soure, de António Correia Pimentel de

e Casa Pia e chefe regional do Partido Progressista. Figura proeminente da sociedade eborense, destacou – se ainda como escritor, poeta e dramaturgo. Ver *Dicionário Biográfico de Notáveis Eborenses*, 1900/2000, Diário do Sul, 2004.

²⁴⁸ Acta da Reunião de Câmara de 11 de Novembro de 1881.

²⁴⁹ ESPANCA, Túlio, CÂMARA MUNICIPAL (Antigo Palácio dos Condes de Sortelha), in *Inventário Artístico de Portugal: Concelho de Évora*, VII, Academia Nacional de Belas Artes, Lisboa, 1966, pp. 250 – 251.

*Carvalho e quintal do visconde da Esperança; Nascente, com a Rua de D. Isabel e frontaria com a praça de D. Manuel (hoje de Sertório (...))*²⁵⁰

O carácter histórico do edifício e a riqueza do seu passado ficaram ainda mais reforçados pela recente descoberta de um valioso achado arqueológico, actualmente referência obrigatória no roteiro turístico da cidade.

As sondagens arqueológicas realizadas em 1987, durante as obras de remodelação da sala onde funcionava o antigo arquivo municipal, para adaptação a bar dos funcionários, despoletou suspeitas de que se estaria em presença de parte de um complexo termal romano, facto que se viria a confirmar durante as escavações realizadas no ano seguinte.

O arqueólogo municipal descreve a descoberta nos seguintes termos: “ (...) *Trata-se de uma pequena sala de planta redonda com nove metros de diâmetro e quatro “Absides” semi – circulares (nichos), destinada principalmente a banhos de vapor- “Laconicum”. Esta planta obedece aos Cânones Comuns Vitruvianos de outras termas romanas. No seio da sala encontra-se um grande tanque circular com três degraus, embutido no solo, com cinco metros de diâmetro. O tanque foi construído em argamassa “Opus Signinum” e é revestido de mármore branco, do qual “in situ” ainda subsistem pequenos fragmentos (...)*”.²⁵¹

A grande remodelação de 1910 – 1912

O edifício, tal como se encontrava antes da grande remodelação que teve início em 1910, já não dava resposta às necessidades do serviço municipal, tanto mais que as instalações eram ainda partilhadas pelo tribunal judicial, com toda a envolvente de arquivos e serviços necessários ao seu funcionamento.

A administração municipal de 1907, consciente das crescentes dificuldades de ocupação do imóvel, encomendou ao arquitecto Costa Campos um projecto de adaptação do edifício de modo a dar resposta às novas necessidades dos diferentes serviços municipais. O referido arquitecto viria a entregar o projecto de remodelação em 12 de Janeiro de 1908, cobrando pelo seu serviço a importância de 350\$000.²⁵²

²⁵⁰ ESPANCA, Túlio, “Evolução dos Paços do Concelho de Évora”, ob. cit. pp. 131-132.

²⁵¹ SARANTOPOULOS Panagiotis, “Os banhos públicos *Thernal* da Liberalitas Iulia Ebora, noticia da sua descoberta nos actuais Paços do Concelho de Évora” separata do boletim *A cidade de Évora* n.º 69 - 70 1986-87.

²⁵² Reunião pública de Câmara de 9/1/1908.

O projecto do arquitecto Costa Campos é o mesmo de que encontramos referência na sessão pública de Câmara de 30 de Julho de 1908, exposto na sala de sessões para apreciação pública, que não avançou de imediato devido às dificuldades financeiras que o município atravessava.

Contudo, os abalos sísmicos de 1909, que causaram estragos tão significativos, ao ponto de ameaçar a segurança de funcionários e munícipes, obrigaram a medidas urgentes e à necessidade de se encontrar financiamento. É nesse sentido que, em Setembro de 1909, foi enviada uma carta a El-Rei, em que se solicitava o envio anual de uma verba de 2:000\$000 do cofre da viação, para a execução da obra²⁵³.

Alem disso, nesta situação extrema foi tomada a decisão de contrair um empréstimo de 14:500\$000, caucionado com o remanescente das receitas provenientes da contribuição directa e indirecta.²⁵⁴ As condições em que a edilidade eborense pretendia contrair o empréstimo foram publicitadas em edital com as seguintes condições: “1º - Juro não superior a 8%, 2º - Empréstimo entregue na secretaria da câmara até 24 de Dezembro de 1910 em moeda corrente do reino, 3º - Empréstimo garantido ao abrigo do decreto de 25 de Agosto de 1910, publicado no Diário do Governo de 1910.”²⁵⁵

Como não apareceram particulares interessados no negócio, apesar dos esforços dos autarcas junto dos 40 maiores contribuintes do concelho, e o empréstimo acabaria por se concretizar junto da Caixa Geral de Depósitos, pelo prazo de 10 anos, com juros de 6%, já numa altura em que a obra havia sido adjudicada a uma firma construtora.²⁵⁶ As comissões administrativas que se seguiram à Revolução de 1910 não só assumiram os contratos já elaborados pelas vereações anteriores, como introduziram algumas alterações ao projecto inicial da autoria do arquitecto Costa Campos, de forma a dar mais funcionalidade ao edifício.

No relatório apresentado pela Câmara aos 40 maiores contribuintes, com vista a contrair um empréstimo suplementar para conclusão da obra, são referidas as alterações feitas ao projecto inicial do arquitecto Costa Campos pelo fiscal de obras Januário da Silva. A sua descrição permite-nos perceber minimamente o projecto inicial, que não encontramos.

“ (...) Primitivamente não estava prevista a cobertura metálica do edifício. A escada principal estava projectada em cimento armado e a parte central do edifício, ou

²⁵³ Sessão pública de 23/9/909.

²⁵⁴ Reunião pública extraordinária de 12/8/910.

²⁵⁵ Notícias de Évora de 4/9/1991.

²⁵⁶ Reunião pública de 9/11/1910.

*seja, a varanda que ligava os dois corpos estava projectada para ser dividida em três corpos, o primeiro para escada de acesso ao pavimento superior destinado ao arquivo judicial, o segundo para secretaria da Câmara e o terceiro para um gabinete. Com o novo projecto esta parte central foi destinada ao amplo salão nobre da Câmara onde, ainda hoje, têm lugar as sessões públicas, os actos solenes e as recepções a altas individualidades (...)*²⁵⁷

Ao concurso de adjudicação das obras de reconstrução dos Paços do Concelho apresentaram-se três interessados: Domingos José Ferreira da Trindade; o mestre-de-obras Januário Martins de Almeida; a Casa Cardoso, Dargent & C.^a de Lisboa²⁵⁸. Depois de analisar as propostas apresentadas, o executivo municipal adjudicou a obra à empresa construtora Cardoso, Dargent & C.^a na reunião pública de 22 de Setembro de 1910.

A utilização do ferro e vidro

O projecto do arquitecto Costa Campos, sujeito a algumas alterações pelo condutor Januário d'Almeida, contemplou a utilização do ferro e do vidro em grande escala, numa solução arquitectónica que visava a adaptação de uma antiga casa senhorial a um edifício moderno, de forma a conferir maior funcionalidade aos serviços do tribunal e da autarquia. (Anexos: 15 e 16).

Esta escolha está naturalmente associada à generalização da utilização do ferro no país, que beneficiou do desenvolvimento da indústria metalúrgica portuguesa a partir da década de 1880, e que conferia às novas construções a luminosidade proporcionada pelas cúpulas ou naves de ferro.

Encontramos exemplos deste tipo de construções em estações de caminho de ferro, como são os casos de St^a Apolónia e Rossio, ou ainda em casas de espectáculos como o novo Coliseu de Lisboa (1890), e em estabelecimentos comerciais como os Armazéns Grandella, construídos em Lisboa em 1891. A Sala Portugal na Sociedade de Geografia (1897), o elevador de St^a Justa, projectado pelo engenheiro Raul Mesnier de Ponsard e

²⁵⁷ Notícias de Évora, 28/10/1911.

²⁵⁸ A casa Cardoso, Dargent & C.^a surge em 1897 e foi responsável, entre outras obras, pela construção do elevador de St^a Justa, inaugurado em 10 de Julho, de 1902.

inaugurado em 1902, são outros exemplos de grandes construções que beneficiaram da utilização do ferro e vidro em larga escala.²⁵⁹

As várias estruturas de ferro que foram projectadas para o edifício obrigaram à realização de cálculos rigorosos, que atrasaram os trabalhos de remodelação. Em Agosto de 1911, a firma construtora solicitou um adiamento do prazo de execução, justificando que as irregularidades verificadas nas paredes para a cobertura, galeria e escada tinham obrigado a tirar medidas por três vezes e a fazer quatro desenhos, sendo apenas o último aprovado pelo fiscal da obra Januário Martins d' Almeida.²⁶⁰

No mês de Agosto do mesmo ano, o executivo municipal decidiu pedir um parecer técnico sobre as obras em curso, por se ter verificado o desmoronamento de uma das abobadilhas em construção²⁶¹. Foi encarregada da respectiva fiscalização uma comissão de que fazia parte o engenheiro civil Adriano Augusto da Silva Monteiro, escolhido certamente pela competência e reconhecimento do seu saber técnico sobre a utilização dos novos materiais, já demonstrado na participação que teve noutras obras públicas como a reconstrução do Palácio D. Manuel.

O parecer técnico deste perito traduz, fundamentalmente, grandes preocupações com segurança e estabilidade, deixando implícitas algumas críticas aos cálculos de estabilidade elaborados pelo responsável da obra, o condutor Januário Martins d' Almeida.

O relatório refere a necessidade de um excepcional coeficiente de segurança numa construção vibrátil, cuja principal função é receber a acção dinâmica da multidão que por vezes frequenta a varanda do edifício, considerando ainda que essa frequência nem sempre é serena.

Assim, apresenta uma proposta para consolidação da escada e varanda com os seguintes pressupostos: para cada um dos quatro ângulos dos cruzamentos das vigas mestras que definiam o perímetro exterior da varanda uma coluna em ferro fundido, armada na parte superior com quatro mísulas, com balanço igual à largura da varanda. Estas colunas eram destinadas a diminuir o comprimento em falso dos troncos das vigas

²⁵⁹ Sobre o assunto ver MATOS, Ana Cardoso, SANTOS, Maria Luísa, DIOGO, Maria Paula, "As raízes da engenharia em Portugal", in, BRITO, José M. Brandão, HEITOR, Manuel, ROLLO, Maria Fernanda, *Engenho e Obra*, ob. cit. pp. 128-128.

²⁶⁰ Livro de correspondência recebida, officio da casa d' Argent de 23/5/911.

²⁶¹ Reunião pública de 3 de Agosto de 1911. O desmoronamento aconteceu na construção da cobertura do actual Salão Nobre do edifício dos Paços do Concelho, na época espaço que servia de varandim do antigo edifício, confinante com a Praça do Sertório.

mestras e a consolidar os referidos cruzamentos nas ligações com os muros do recinto, base fundamental de toda a estabilidade da varanda.

Quanto ao patamar de confluência dos três lanços da escada, propõe o apoio nos quatro ângulos, também com pequenas colunas de ferro, com o intuito de diminuir quer o trabalho da única coluna empregada, quer a do maciço de cantaria em que ela assenta.

Considera também que as vigas mestras laterais dos dois lanços, que iam do patamar à varanda, deviam ser escoradas nas extremidades superiores, trabalhando quanto possível, a topo, de forma que transmitissem as acções de penetração (devido às oscilações da escada) directamente aos muros de cintura do recinto, tornando isoladas as condições de resistência e estabilidade da escada e da varanda.

Sugeria ainda o emprego dos oito apoios no patamar da escada e na varanda, de forma a que todo o sistema sustentasse, com segurança, uma elevada carga estática e dinâmica, eventualmente originada pela utilização de presumíveis multidões, que viriam a frequentar a sala do tribunal ou o salão nobre da Câmara²⁶²

As observações e sugestões do engenheiro Monteiro mereceram, por parte do responsável da obra, algumas contestações. Na sua resposta, Januário d'Almeida, considerou que era prematuro falar-se da estabilidade da construção (escada e galeria) sem se proceder às experiências de distribuição em geral de uma carga de 57.200 Kg por toda a galeria e escada, o que significa 400Kg por metro quadrado, e acrescentou que era um exagero a sugestão de aplicar mais quatro colunas no patamar de confluência dos lances das escadas, em volta da já existente que tinha como fundações um maciço de alvenaria com resistência a 80 000 Kg trabalhando a 12 Kg por centímetro quadrado e encontrando-se apoiada numa pedra de cantaria de granito trabalhando, a 40 Kg por centímetro quadrado, sendo fundida para resistir a uma carga de 5 Kg por milímetro.

Referia que no caso de a galeria vir a estar completamente cheia de visitantes, podia calcular-se uma carga de cerca de 15 300 Kg, que adicionados aos 880 Kg da grade de ferro, ao peso da cantaria dos degraus, que representava mais 11 900 Kg, e das abobadilhas e argamassas, que pesavam 8 000 Kg, e ainda ao esqueleto metálico (guarda chapim) ou botantes e vigamentos, que pesavam 4 320 Kg, o peso total perfazia 40 500 Kg. Neste peso incluía-se também a fracção pertencente a uma terça parte do

²⁶²Livro de correspondência da Câmara de 1911, fls. 533, 534, 535.

primeiro lanço que se apoiava no maciço do alicerce dos três primeiros degraus e se encontrava chumbado nas duas colunas de cantaria laterais.

Como referiu na sua resposta, para estes cálculos e para propor a aplicação do ferro da forma como o fizera, Januário d'Almeida baseou-se na obra "*Motes et formules de l'ingenieur et constructeur-mecanicien*".

Quanto à galeria, considerou que só depois de ultimada com o respectivo guarda chapim em folha de ferro, igual à escada, se poderia confirmar a exactidão dos cálculos de resistência elaborados, para a carga já referida. A sua opinião é por isso mesmo contrária à do parecer técnico de Adriano Monteiro, quanto à colocação das colunas nos ângulos formados pelas vigas mestras da galeria, considerando que, caso se aceitasse tal solução, teria que se optar por um número de dez, resultando daí que todo o átrio de entrada ficasse cheio de obstáculos em frente das repartições situadas no rés-do-chão.²⁶³

Poderemos hoje confirmar que, de facto, prevaleceu a opinião de Januário da Silva, que havia dado o aval ao desenho apresentado pela casa construtora. No entanto, a forma como o assunto foi tratado demonstra, por parte do construtor e do engenheiro Monteiro, um conhecimento profundo do tipo de estruturas que estavam a ser construídas com recurso a novos materiais.

Por curiosidade, e no que se refere ao eterno problema da relação obra – custo, muitas vezes condicionante das soluções que se adoptam, convém perceber as dificuldades económicas que acompanharam todo o processo, o que, em parte, resultou da opção pela utilização do ferro, que em alguns aspectos da obra foi uma solução mais cara, enquanto noutras mais económica que o cimento.

O relatório apresentado pela Câmara Municipal aos 40 maiores contribuintes do concelho, com o intuito de obter o seu consentimento para um novo empréstimo de 6.000\$00 que viabilizasse a conclusão da obra, permite-nos retirar algumas conclusões fundamentadas nas explicações dadas pelo Presidente do Município.²⁶⁴

Uma das grandes alterações ao projecto inicial consistiu na decisão de escolher a cobertura metálica, pese embora o facto de o seu preço ser superior à cobertura tradicional, inicialmente prevista, o que, à partida, veio acrescer o preço global da obra.

Quanto à escada de honra, que inicialmente estava previsto ser construída em cimento armado, com um custo orçamentado em 4.144\$210 réis, passou para ferro e

²⁶³ Livro de correspondência recebida da C.M.E de 1911 (ofício do Fiscal Januário d'Almeida).

²⁶⁴ Relatório dos 40 maiores contribuintes, reunião pública de 28/10/1891.

mármore, como actualmente se encontra, e o preço foi de 2 430\$000. A diferença foi aplicada na cobertura metálica, orçamentada em 1 930\$000, ficando assim o aumento deste grande melhoramento a sobrecarregar o orçamento inicial para a escada e galeria em 215\$790 réis.

Inicialmente foi proposto que a grade para a galeria e escada fosse o reaproveitamento da existente no terraço do edifício antes da construção do corpo central. Felizmente que prevaleceu o bom senso e o presidente da Câmara não autorizou.” (...) *Há aproveitamentos que não podem nem devem admitir-se numa obra tão grandiosa como esta, porque destoam e prejudicam-na como sucederia com a aplicação da tal grade, que além da fragilidade, tirava a imponência ao conjunto (...)*”²⁶⁵

O edifício dos Paços do Concelho guarda hoje no seu interior importantes estruturas construídas com recurso ao ferro e ao vidro (cúpula, escadaria de honra, portão principal e varandim), conjunto arquitectónico representativo de uma época de grandes mudanças, onde a inovação e o conhecimento de novas técnicas de construção foram colocados ao serviço do bem estar social e modernização dos centros urbanos.

3.4 O ferro e o vidro como suporte e ornamentação dos novos espaços comerciais: o caso da filial dos Armazéns do Chiado

A modernização das cidades está também associada a uma nova mentalidade de consumo, materializada numa política expansionista das grandes casas comerciais sedeadas nos grandes centros urbanos do país, como Lisboa e Porto, que ao criarem uma vasta rede de filiais, distribuídas por cidades com menor dimensão, que embora numa escala reduzida reproduziam o padrão arquitectónico da casa mãe.

Situado na Praça do Geraldo, formando gaveto com a Rua da Selaria e a Alcárcova de Baixo, o edifício adquirido pelos grandes armazéns do Chiado no início do século XIX, para instalação da sucursal de Évora, recebeu alterações estruturais contempladas num projecto apresentado à Câmara Municipal em Março de 1909. As alterações verificaram-se sobretudo ao nível da fachada, onde uma expressão arquitectónica, bem ao gosto da época, privilegiava a utilização do vidro e do ferro (Anexos: 17, 18 e 19).

²⁶⁵ Idem.

As preocupações principais prendiam-se, sobretudo, com a necessidade de construir no interior do edifício um espaço amplo e funcional, com condições de salubridade e a adequação à actividade a que se destinava.

“ (...) *Sem descurar a estética e apesar das condições económicas e da sujeição de não alterar a ourivesaria ali existente, ao que foi forçoso subordinar-se, ligou-se, contudo, particular atenção ao fim comercial e à questão higiénica, no que respeita à cubagem, abundância de luz, ventilação, etc. (...).*”²⁶⁶

As alterações propostas foram, sobretudo, ao nível da fachada, dos interiores e do telhado.

Quanto à fachada, o autor do projecto refere-se à questão da segurança da construção da seguinte forma: “ (...) *terá a sua parte resistente formada por dois pilares d’ alvenaria (um de cada lado), reforçados com armadura ou esqueleto de ferro, sendo este embebido e chumbado na grossura da alvenaria por meio de argamassa de cimento e desde o alicerce no qual formará prisão de unha aberta, até ao nível do telhado. Estes pilares serão entre si contraventados; à face de dentro, por meio de arcos armados em ferro, assentes no nível dos andares e do telhado, e solidamente aparafusados a toda a espessura dos pilares e das alvenarias; e à face de fora, serão entre si contraventados pelo arco de betão armado na altura do primeiro andar e pelas vigas armadas no pavimento de cima. (...).*”²⁶⁷

Para além da utilização do ferro, como se verificou, com funções ao nível da estrutura do próprio edifício, este material foi também aplicado com funções decorativas e funcionais.

“ (...) *A superfície de iluminação e de ventilação d’ esta fachada, será formada pela caixilharia de primásio de ferro envidraçada com bandeiras e portão móveis nos andares, e pelas vitrines e porta de entrada na loja*” (...).²⁶⁸

Quanto às preocupações com a funcionalidade para a nova actividade, ao nível de interiores, o projecto contemplou o rés-do-chão com uma só sala a todo o espaço do imóvel, tal como os outros dois pisos superiores, cada um destinado a uma loja.

A comunicação entre os três pisos (lojas) foi projectada da seguinte forma: “ (...) *haverá uma escada principal e de luxo construída de pinho de pinhal real e comunicando a loja com o 1º andar da agência. O 2º andar terá comunicação por uma*

²⁶⁶ Memória descritiva procº obras n.º 402 Núcleo do Centro Histórico da CME

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Ibidem.

*escada de caracol cuja caixa será vedada da loja do 1º andar por meio d' um pano de tijolo em toda a altura e com entrada pela porta do canto que actualmente existe para a Rua da Alcárcova de Baixo. (...)*²⁶⁹

A fachada descrita manteve-se até ao ano de 1955, data em que o imóvel foi adquirido pela administração do Montepio Geral com um novo projecto de remodelação, para aí instalar a sua agência.

Nos anos 40, a Câmara de Évora desenvolveu algumas diligências no sentido de remodelar a fachada do edifício, por entender que não se enquadrava na paisagem arquitectónica da Praça.

A primeira tentativa foi feita junto do engenheiro director geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, solicitando que se encetassem contactos junto da administração dos armazéns, para que a fachada fosse alterada.²⁷⁰

Na reunião pública municipal de 9 de Julho de 1948, a Câmara deliberou autorizar a administração dos armazéns do Chiado a realizar algumas obras interiores. Contudo, o presidente da Câmara dirigiu-se aos presentes informando que não desistiria de desenvolver os esforços necessários no sentido de que a fachada para a Praça do Geraldo fosse alterada segundo um projecto a elaborar pela autarquia, o que demonstra a existência de uma vontade antiga em eliminar a expressão arquitectónica da fachada construída em 1909.

²⁶⁹ *Ibidem.*

²⁷⁰ Ofício de 30/6/1948, processo de obras (n.º 402) Núcleo do Centro Histórico da CME

CONCLUSÃO

Ao terminarmos este trabalho, que se centrou no estudo da cidade de Évora, procurando perceber de que forma se desenvolveu e modernizou durante a segunda metade do século XIX e início do XX, concluímos, em primeiro lugar, que embora o processo de modernização da cidade tenha que ser olhado à sua escala, relativamente às principais cidades nacionais e europeias, há um espaço de modernização que é visível nas iniciativas camarárias, ainda que muitas não tenham sido concretizadas, verificando-se que essa falta de concretização se ficou a dever a problemas associados a dificuldades financeiras, realidade extensiva a outras cidades do país, e à falta de quadros técnicos na estrutura camarária, uma vez que só em 1914 se cria o lugar de engenheiro municipal.

Mesmo tardiamente, a criação do lugar de engenheiro municipal foi uma decisão da edilidade eborense quase em desespero de causa, se considerarmos a problemática que envolveu a construção de uma moderna rede de águas e esgotos, melhoramento indispensável à sua modernização, projecto que se arrastou por algumas décadas e que só nos anos trinta do século XX se tornou realidade.

A falta de um engenheiro municipal obrigou a autarquia eborense a recorrer sistematicamente aos engenheiros distritais. Estes, embora disponibilizassem o seu apoio a muitos projectos concebidos, é óbvio que não enquadravam nas suas competências a elaboração de projectos para o município, devendo a sua acção centrar-se mais na elaboração de pareceres sobre os projectos representados.

Apesar desses condicionalismos e de a cidade de Évora ser um centro urbano de média dimensão, marcado por uma interioridade que muitas vezes é sinónimo de menor desenvolvimento das cidades, também beneficiou do conhecimento e labor dos engenheiros e outros profissionais da construção civil, inserindo-se, à sua escala, no espírito de progresso e modernidade que se generalizou na sociedade europeia oitocentista.

Évora beneficiou, obviamente, do trabalho de alguns engenheiros que ali desenvolveram a sua actividade profissional, cuja competência, conhecimentos técnicos e espírito de dedicação à cidade e região, contribuíram de forma determinante para a

concretização de algumas obras importantes, com recurso a novos materiais e soluções construtivas, à semelhança do que se praticava noutras cidades do país e da Europa.

A remodelação do Matadouro Municipal, a construção de raiz dos Mercados 1º de Maio e do Peixe, a recuperação do Palácio de D. Manuel, a recuperação do edifício dos Paços do Concelho e a construção da filial dos Armazéns do Chiado, foram algumas obras que, em nossa opinião, consubstanciam uma nova concepção de cidade, ligada ao paradigma da nova arquitectura, onde o primado do ambiente urbano e das condições de vida da população assume particular importância.

Ao longo do período de análise, os dois engenheiros que mais intervieram na cidade são Câmara Manuel e Adriano Monteiro, duas figuras emblemáticas da engenharia portuguesa do século XIX, pelas várias áreas em que diversificaram a sua actividade.

No caso de Câmara Manoel a formação no estrangeiro e a actualização constante de conhecimentos ao nível do desenvolvimento da engenharia, permitem-lhe ter para a cidade de Évora uma perspectiva de modernização marcada pelo que se passava a nível europeu.

Para além disso, à semelhança do que aconteceu com outros engenheiros, Câmara Manoel é um homem que vê no desenvolvimento do turismo uma forma de promover a sua cidade de eleição, que é Évora. Daí que tenha escrito um guia da cidade e, além disso, tenha assinado várias colaborações em jornais da época, participando na vida activa da sociedade eborense e chegando a ser deputado da nação.

Da sua passagem por Évora, ficam como principais marcas diversos relatórios, pareceres, despachos, etc., que traduzem bem as principais acções que preconizava para a modernização e desenvolvimento de Évora.

No caso de Adriano Monteiro, a sua acção enquanto engenheiro diversifica-se por actividades que vão desde a direcção da Secção de Obras Públicas de Évora à direcção da 4ª circunscrição dos serviços técnicos do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

Da sua intervenção em Évora, são de destacar a autoria e direcção das obras do Teatro Garcia de Resende, do Palácio de D. Manuel e do Mercado.

Tal como Câmara Manoel, Adriano Monteiro foi eleito por várias vezes para o Parlamento, onde teve uma participação activa e constante na defesa dos interesses alentejanos e na discussão das questões ligadas quer à engenharia, quer à agricultura.

Adriano Monteiro teve ainda uma participação activa na vida da cidade enquanto membro do Partido Regenerador, chegando a ocupar a direcção deste partido em Évora, sucedendo a Francisco Barahona, outro ilustre eborense. Assumia-se ainda como lavrador e proprietário, sendo nessa qualidade que defendeu os interesses da agricultura alentejana em vários debates parlamentares.

A referência à obra destes dois engenheiros é, em nossa opinião, indissociável do que de melhor se fez na cidade, em termos de urbanismo, na época que delimitámos para o nosso estudo.

Contudo, merece também o maior destaque o trabalho desenvolvido pelos condutores de obras públicas, profissionais que detinham um vasto saber técnico e cujos conhecimentos e capacidades podemos rever em muitos dos projectos e obras realizadas na cidade. Não podemos esquecer que a falta de um quadro de engenheiros, organizado numa repartição técnica municipal, deixava para os condutores de obras públicas a maior parte das responsabilidades na elaboração e fiscalização de projectos.

É nesse âmbito que localizamos a sua acção na maior parte dos projectos de viação e saneamento da cidade, onde assinam projectos de canalização de esgotos, e em obras de embelezamento do espaço urbano, como plantas para arranjo e melhoramento de praças, jardins e outros espaços públicos.

Concluímos, por isso, que embora à sua escala os melhoramentos identificados na cidade se podem associar ao conhecimento dos condutores de obras públicas e engenheiros, cujos conhecimentos teóricos e práticos estavam actualizados e em consonância com os progressos verificados ao nível da engenharia.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

FONTES MANUSCRITAS

Arquivo Distrital de Évora

- Livros de Correspondência da Câmara Municipal de Évora (vários anos)
- Livros de Actas da Câmara Municipal de Évora (vários anos)

Arquivo Histórico da CME

- Livros de correspondência (vários anos)
- Livros de termo de posse de pessoal (vários anos)
- Processos de obras (1880 - 1920)
- Copiadores de officios (1880-1920)

ARQUIVO HISTÓRICO MILITAR DO EXÉRCITO

- Processos individuais de engenheiros militares.

ARQUIVO HISTÓRICO DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

- Processos individuais de engenheiros e condutores de obras.

FONTES IMPRESSAS

BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA

- Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcellos (vários anos).

PERIÓDICOS

- *Noticias de Évora* (vários anos)
- *Folha do Sul* (vários anos)
- *O Manuelinho* (vários anos)
- *O Monitor Trastagano* (vários anos)

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Jorge Fernandes, VILELA, José L. *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Eléctrica em Portugal*, Lisboa, 1995.

ARIZA, Carmen, *Los Jardines de Madrid en el Siglo XIX*, Madrid, Avapiés, 1988.

ARROYO, Mercedes, “Iniciativas Empresariales e Innovación Tecnológica. La Industria Del Gas En La España Del Siglo XX”, in, *Scripta Nova*, Actas do II Coloquio Internacional de Geocritica, Universidade de Barcelona, n.º 69, 2000.

BARCO, Juan Manuel Matés, *La conquista del agua*, Universidade de Jaén, 1999.

BARLES, Sabine, *LA VILLE DÉLÉTÈRE, Médecins et Ingénieurs Dans L'Espace Urbain XVIII – XIX Siècle*, Paris, Éditions Champ Vallon, 1999.

BELHOSTE, Bruno; MASON, Francine; PICON, Antoine, *Le Paris des Polytechniciens, Des ingénieurs dans la ville*, Paris, 1994.

BENEVOLO, Leonardo, *A Cidade na História da Europa*, Lisboa, Editorial Presença, 1995.

BERNARDO, Maria Ana, “Elites, acção pública e infra-estruturas em Évora 1890 – 1933”, *Colóquio O século XX em Évora*, Évora, Universidade de Évora, 2000.

BERNARDO, Maria Ana, “A modernização das infra-estruturas de saneamento na cidade de Évora: as vicissitudes do processo (1890 – 1933)” In *A Cidade de Évora*, 2º série, nº 5, 2001, pp. 259-289.

BERNARDO, Maria Ana, *Sociabilidade e Distinção em Évora no século XIX. O Círculo Eborense*, Lisboa, Cosmos, 2001.

BERNARDO, Maria Ana, “Gestão Municipal e modernização das infra estruturas urbanas em Évora do final da Monarquia ao início do Estado Novo” in *Ler História*, 46, (2004), pp.193-222.

BOLETIM da D.G.E.M.N., *Palácio de D. Manuel*, nº79, Évora, Março1955.

BOUZA, Jerónimo, “Una visión progresista del desarrollo urbano: el 'Informe sobre vapores' de la Academia de Ciencias de Barcelona”. in CAPEL, H.; LOPEZ PIÑERO, J.M.; PARDO, J., *Ciencia e ideología en la ciudad*, Valencia, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports, Vol. I, 1992, pp. 139-150.

CABAÇO, Angela Miranda, LOPES, Isabel Oliveira, “A Arquitectura do Ferro no Porto” *Cadernos Pedagógicos Didáticos A.P.H. – 15*, 1996.

CAPEL, Horácio, “Cencia, Innovación tecnológica Y Desarrollo Económico En La Ciudad Contemporânea”, in, *Scripta Nova*, Nº 23, Universidad de Barcelona, 1998.

CAPEL, Horácio, “Cien Años En La Construcción De La Ciudad”, in, *La Veu del Carrer*, Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, Nº 60, 1999.

CARRETEIRO, Rui Miguel, *O Mercado 1º de Maio da Cidade de Évora - fundamentos e significados de uma estrutura contemporânea*, trabalho no âmbito da disciplina de Materiais e Estruturas Contemporâneas do Curso de História ramo Património Cultural da Universidade de Évora, 1997.

CASTELLVÍ, Josep Suriol, «*Los Ingenieros De Caminos En La Transformación Urbana De Las Ciudades Españolas Del Siglo XX. El Caso de Barcelona*», in, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, Vol VI, nº 120, 2002.

CHAVES, Henrique da Fonseca, “As obras do Palácio de D. Manuel”, in *A cidade de Évora*, n.º17 e 18, Março – Julho, 1949.

CIVERA, Inmaculada Aguilar, *La estacion de Ferro-Carril Puerta de la Ciudad*, Tomo I, Valencia, 1988.

COHEN, David Xavier, *Bases para Orçamentos*, Lisboa, Tipografia de Gutierrez, 1880.

CUSTÓDIO, Jorge, “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, in, Irisalva Moita (coord), *O livro de Lisboa*, Lisboa, Lisboa 94/Livros Horizonte, pp. 435-492.

D’ ALMEIDA, Fialho, *Estância d’ arte de saudade*, ed. de A.M. Teixeira e c.a Lisboa, 1924.

DIAS, Pedro, *A arquitectura Manuelina*, Porto, Ed. Civilização, 1988.

DIOGO, Maria Paula e MATOS, Ana Cardoso, “A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX” in BRITO, José M. Brandão, HEITOR, Manuel, ROLLO, Maria Fernanda, in, *Engenho e Obra*, D. Quixote, 2002.

DIOGO, Maria Paula, *A Construção de uma Identidade Profissional. A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. 1869 – 1937*, dissertação de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 1994.

DIOGO, Maria Paula, “Industria e Engenheiros no Portugal de Fins do Século XIX: O Caso de uma Relação Difícil”, in, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona, Nº 69, 2000.

ESPANCA, Túlio, “Câmara Municipal (Antigo Palácio dos Condes de Sortelha)”, in, *Inventário Artístico de Portugal: Concelho de Évora, VII*, Academia Nacional de Belas Artes, Lisboa, 1966.

ESPANCA, Túlio, *Paço Real de Évora*, Secretaria de Estado de Informação e Turismo, Évora, 1973.

ESPANCA, Túlio, *Palácios Reais de Évora*, III vol., ed. Nazareth, Évora, 1946.

ESPANCA, Túlio, “Evolução dos Paços do Concelho de Évora “, in, *A cidade de Évora*, n.º 12, 1947, pp.115-162.

ESPANCA, Túlio, “Paço Real de D.Manuel”, in, *Inventário Artístico de Portugal: concelho de Évora*, I vol., Academia Nacional de Belas Artes, Lisboa, 1996.

ESPANCA, Túlio ”O Coreto do Jardim Público”, in *A Cidade de Évora*, n.º 63-64, 1980-81, pp. 150-153.

FERNANDES, Paula Guilhermina, “Habitação e trabalho no porto da época do cerco: O Bairro de Stª Catarina”, in, *Análise Social*, Lisboa, vol. XXXV, 2000. p. 510 –521.

FERNANDEZ, Alexandre, “Urbanización e Implantación de Nuevas Tecnologías Urbanas: Algunas Reflexiones Sobre Los Casos de Burdeos Y Bilbao Al Final Del Siglo XIX Y Principios Del XX”, in, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, Nº 69, 2000.

FERREIRA, Maria Júlia, “O bairro Social do Arco do Cego – uma aldeia dentro da cidade de Lisboa”, in, *Análise Social*, Lisboa, vol. XXIX, 1994.

FRANCASTEL, Pierre, *Arte e Técnica nos séculos XIX e XX*, ed. livros do Brasil, (s.d.).

FRANCO, Pad. António, *Évora Ilustrada*, Évora, Edições Nazareth, 1945.

FONSECA, Helder Adegar, *O Alentejo no século XIX. Economia e atitudes económicas*, Lisboa, Imprensa Nacional /Casa da Moeda, 1996.

GAMEIRO, Fernando Luís, FONSECA, Hélder Adegar, “Monteiro, Adriano Augusto da Silva (1847-1925)”, in Maria Filomena Mónica (coord) *Dicionário Biográfico Parlamentar*, Lisboa, ICS/Assembleia da República, 2005, pp 955-958.

GARCIA, Javier, GARCIA DE DIEGO, Belido, “Ildefonso Cerdà Y El Nacimiento De La Urbanística: La Primera Propuesta Disciplinar De Su Estructura Profunda”, in, *Scripta Nova*, Universidad de Barcelona, Nº 61, 2000.

GARNEL, Maria Rita Lino, “O poder intelectual dos médicos. Finais do século XIX – inícios do século XX”, Separata da Revista *História das Ideias*, Vol.24, Faculdade de Letras, Coimbra, 2003.

GODINHO, Silva, “Temas Oitocentistas Eborenses”, in, *A Cidade de Évora*, n.º 63 – 64, 1980-81 pp. 100–126.

GODINHO, Silva “Temas Oitocentistas Eborenses”, in, *A Cidade de Évora*, n.º 69 – 70, 1986 – 1987, pp.160-162.

GODINHO, Silva, “Temas Oitocentistas Eborenses”, in, *A Cidade de Évora*, n.º 65 – 66, 1982 – 1983, pp. 168- 194.

GOITIA, Fernando Chueca, *Breve História do Urbanismo*, Lisboa, Editorial Presença, 1996.

GUERRA, Franklim, *História da Engenharia em Portugal*, Porto, ed. autor, 1995.

HALL, P, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, Ediciones del Serbal, Colección La Estrella Polar, 1996.

IBÁÑEZ, Maria Pilar Biel, *Un Ejemplo de Arquitectura en Hierro de Aragón: El Puente Sobre el rio cinco a su Paso por Mouzón (Huesca)*, Mouzón, Centro de Estudios de Mouzón y Cinco Medio, n.º 24, 1997.

JUAN, Sanchez, “La «destrucción creadora»: el language de la reforma urbana en tres ciudades de la Europa mediterránea a finales del siglo XIX (Marsella, Nápoles Y Barcelona)” *Scripta Nova*, nº 63, Barcelona: Universitat de Barcelona, 2000.

JUSTINO, David, *A Formação do Espaço Económico Nacional. Portugal 1810-1913*, 2 vols, Lisboa, Vega, 1989.

LEMOINE, Bertrand, *L'Architecture du Fer, France : XIX Siècle*, Paris, Éditions Champ Vallon, 1986.

LILLE, Laurent Coudroy, “Ildefonso Cerdá (1815 – 1876): *Connaissance d'un Urbaniste*”, in, *Histoire Urbaine*, nº 1, 2000.

LISBOA, Maria Helena, *Os Engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)*, Lisboa, Livros Horizonte, 2002.

LOYER, François, *Le Siècle de L'Industrie*, Paris, ed. Skira, 1983

MADUREIRA, Nuno Luís e MATOS, Ana Cardoso, “*Tecnologia*”, in Pedro Lains e Álvaro Ferreira da Silva, org., *História Económica de Portugal, 1700 – 2000*, Vol II, pp.189-218

MAIA, José João, “*Transição epidemiológica, infra-estruturas e desenvolvimento: a cidade do Porto*”, in, *Análise Social*, Lisboa, vol. XXXV.

MANOEL, Caetano Xavier Câmara, *Atravez a cidade de Évora ou Apontamentos sobre a cidade de Évora e seus monumentos*, Évora, Minerva Comercial, 1900.

MARTINEZ, Emilio, «*El Desarrollo De La Morfologia Social Y La Interpretacion De Las Grandes Ciudades*», in, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona, Vol. VI, Nº 112, 2002.

MATOS, Ana Maria Cardoso de, “*A indústria Metalúrgica e Metalomecânica em Lisboa e no Porto na Segunda Metade do Século XIX*”, in, *Arqueologia & Indústria*, nº 1, Lisboa, Ed. APAI/Ed. Colibri, 1998., pp. 83 -100.

MATOS, Ana Cardoso, “*A utilização de novos materiais e estruturas no contexto do património urbano oitocentista*”, *Arqueologia & Indústria. Revista da Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial*, n.º2, Lisboa, Ed. APAI/Ed. Colibri, 1999, pp. 109-127.

MATOS, Ana Cardoso, “Os engenheiros e a transferência de tecnologia na segunda metade do século XIX”, in, *XX Encontro de História Económica e Social*, Porto, 2000.

MATOS, Ana Cardoso, “Os Agentes e os Meios de Divulgação Científica e Tecnológica em Portugal no século XIX”, in, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona, nº 69(29), 2000.

MATOS, Ana Cardoso, “Indústria e ambiente no século XIX”, *Ler História*, 42 (2002), pp. 119-152.

MATOS, Ana Cardoso, DIOGO, Maria Paula, "A afirmação da engenharia em Portugal ao longo do século XIX" in BRITO, José Maria Brandão de et alii, *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, 2002, pp.25-30.

MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa e DIOGO, Maria Paula, “Obra engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal” in Manuel Heitor, José M. Brandão de Brito e Maria Fernanda Rolo, *Momentos de inovação e engenharia em Portugal no século XX*, D. Quixote, 2004, pp. 10-44.

MATOS, Fátima Loureiro de, «Os bairros sociais no espaço urbano do Porto: 1901 – 1956», in, *Análise Social*, Lisboa, vol.XXIX, , 1994, 670 – 677.

MAYA, Omar Moncada, “El Ingeniero Militar Miguel Constanzó En La Real Academia De Bellas Artes De San Carlos De La Nueva España”, in, *Scripta Nova*, Universidade de Barcelona Vol.VII, Nº 136, 2003.

MÓNICA, Maria Filomena (coord), *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834 – 1910*, vol. II, Lisboa, ICS/Assembleia da República, 2004 .

MONIZ, Manuel de Carvalho, “ O Convento e a Igreja de S. Francisco de Évora”, Sep. *Boletim da Junta de Província do Alto Alentejo*, Évora, 1959.

MONTEIRO, Adriano da Silva, *A Questão das Obras do Aqueduto Sertoriano d'Evora, denominado vulgarmente da Agua da Prata*, Évora, Typografia Eborense, 1880.

MUMFORD, L., *La cultura de las ciudades*, T. I, Buenos Aires.

OFFNER, Jean-Marc, «Réseaux et dynamiques urbaines», in *La Ville et l'urbain l'état des savoirs*, Paris, Éditions La Découvert, 2000.

PEREIRA, João, *Arquitectura do Ferro em Évora, 1890 – 1912*, Seminário de Reabilitação e Valorização do Património Cultural, Universidade de Évora, 1999.

PEREIRA, Nuno Teotónio, «Pátios e vilas de Lisboa, 1870 – 1930: a promoção privada do alojamento operário, in, «*Análise Social*», Lisboa, vol. XXIX, 1994.

PESSANHA, José, “*Paços reais de Évora*”, *Terra Portuguesa* vol n. ° 3, Lisboa, Abril de 1916.

PEVSNER, Nickolaus, *Origens da Arquitectura Moderna e do Design*, São Paulo, Ed. Martins Fontes, 1996.

PICON, Antoine, *L'invention de l'ingenier moderne*, Paris, Presses de L'École des Ponts e Chaussés, 1992.

PICON, Antoine, “Les Modeles De La Metropole, Les polytechniciens et l'aménagement de Paris”, in ANDIA, Béatrice de (dir) *Le Paris Des Polytechniciens, Des ingénieurs dans la ville 1794 – 1994*, Paris, 1994.

Portugal: Século XX: crónica em imagens, Lisboa, Circulo de Leitores, 2002.

RAMIREZ, José Luis, “Estocolmo, Entre El Medievo Y La Modernidad: Urbanización Y/O Continuidad Histórica”, in, *Actas do Congresso Ciudades Históricas Vivas – Ciudades del pasado: Pervivencia Y desarrollo*, Mérida, 1997.

RODRIGUES, António Lopes, “Subsídios para a história da iluminação pública em Évora”, in, *A Cidade de Évora*, ano 1, nº 3, Junho de 1943, p.58 –97.

RODRIGUES, Maria de Lurdes, “*Os Engenheiros em Portugal, Profissionalização e Protagonismo*”, Lisboa, Celta Editora, 1999.

RODRIGUES, Maria de Lurdes, “Engenharia e Sociedade: a profissão de engenheiro em Portugal”, BRITO, José Maria Brandão de, et al. *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa, D. Quixote, 2002, pp .81-83.

RODRIGUES, Teresa, *Nascer e Morrer na Lisboa Oitocentista. Migrações, mortalidade e desenvolvimento*, Lisboa, Cosmos, 1995.

RODRIGUES, Paulo Simões, “Guizeppe Cinatti e o restauro do templo romano de Évora” in *A Cidade de Évora*, 2ª série, nº4, Évora, 2000, pp. 273-287.

SANTOS, António Maria, *Para o estudo da Arquitectura Industrial na região de Lisboa (1846 – 1918)*, Lisboa, dissertação de mestrado em História de Arte Contemporânea, FCSH/UNL, 1996

SANTOS, José Coelho, “*O Palácio de Cristal e a Arquitectura do Ferro no Porto em meados do séc. XIX*”, Porto,Ed. Fundação Eng.º António de Almeida, 1988.

SARANTOPOULOS, Panagotis, “Os banhos públicos “Thermal” da Liberalitas Iulia Eborae, notícia da sua descoberta nos actuais Paços do Concelho de Évora”, separata in, *A Cidade de Évora*, n.º69 – 70, Évora, 1986 – 87.

SILVA, Álvaro Ferreira, “*Crescimento urbano, regulação e oportunidades empresarias: a construção residencial em Lisboa, 1860 – 1930*”, dissertação de doutoramento, Florença, Instituto Universitário Europeu, 1997.

SILVA, Álvaro Ferreira, “A evolução da rede urbana portuguesa (1801 – 1940)”, in, *Análise Social*, Vol. XXXII, Nºs 143 – 144, 1997.

SILVA, Álvaro Ferreira, “Urbanismo e Infra-estruturas Urbanas” *XVIII Encontro da Associação Portuguesa de História económica e Social*, Lisboa, 1998.

SILVA, Álvaro Ferreira, MATOS, Ana Cardoso, “Urbanismo e modernização das cidades: o “embelezamento” como ideal. Lisboa, 1858-1891 ”, in, *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografia Y Ciencias Sociales*, Universidade de Barcelona (ISSN 1138-9788), nº 69 (30) 1 de Agosto de 2000.

SILVA, Álvaro Ferreira, “Ideais Oitocentistas de Modernização Urbana, o embelezamento como projecto (1858 – 1891)”, in, *CIDADE E METRÓPOLE, Centralidade e Marginalidades*, Celta Editora, Oeiras, 2001, pp. 39-51.

SILVA, Álvaro Ferreira da, e MATOS, Ana Cardoso de, “The Networked City: Managing Power and Water Utilities in Portugal, 1850s-1920s” in *Business and Economic History On Line*

URL: <http://www.thebhc.org/publications/BEHonline/2004/daSilvaMatos.pdf>.

SILVA, Raquel Henriques, “Urbanismo: Caminhos e Planos”, in, *Lisboa em Movimento 1850 – 1920*, Lisboa, Lisboa 94/ Livros horizonte, 1994, pp.41-67.

SILVA, Raquel Henriques da, “ *O Passeio Público e a Avenida da Liberdade*”, in, Irisalva Moita, *O Livro de Lisboa*, Lisboa, Expo 98/Lisboa 94/ Livros Horizonte, 1994, pp. 425-434.

SILVA, Raquel Henriques da, “Da Cidade ao Urbanismo. Do Urbanismo à Cidade”, in, *Penélope. Fazer e desfazer história*, nº 7, 1992, pp.71-81.

SILVA, Ana Cristina, RODRIGUES, Jorge Sousa, “Manuel, Caetano Xavier de Almeida Câmara (1836? -1910), in Maria Filomena Mónica (coord), *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834 – 1910*, vol. I, Lisboa, ICS/Assembleia da República, 2004, pp. 739-740.

SOUTO, Maria Helena, “Um Goês na Capital. A obra do engenheiro e arquitecto Luís Caetano Pedro D’Avila (1832? – 1904)” in, *Arte Teoria, Revista de Belas Artes*, Lisboa, Faculdade de Belas Artes da Universidade de Lisboa, nº 7, 2005.

SOUTO, Maria Helena, RODRIGUES, Paulo Simões, “Architecture and engineering practice in the second half of the nineteenth century”, *II Encontro Internacional de Ciências do Design*. UNIDCOM//IADE.

SMITH, Adam, *The Wealth of Nations*, Londres, Ed. por Edwin Cannan, University Paperbacks, 1961, Vol. I.

TATJER, Mercedes, “Los Orígenes de la Vivienda Social en Barcelona: las cooperativas de viviendas en el premier tercio del siglo XX” in Horacio Capel e Paul André (coord.), *Barcelona-Montréal. Desarrollo Urbano Comparado*, Barcelona, Universidade de Barcelona, 1998, pp.413-433.

TERÁN, Fernando, *História del urbanismo en España III, siglos XIX y XX*, Madrid Cátedra, 1999. TOSTÕES, Ana, “Novos Materiais e construção moderna”, in, BRITO, José M. Brandão de Brito, et ali (cord.), *Engenho e Obra*, Lisboa, D. Quixote, 2002.

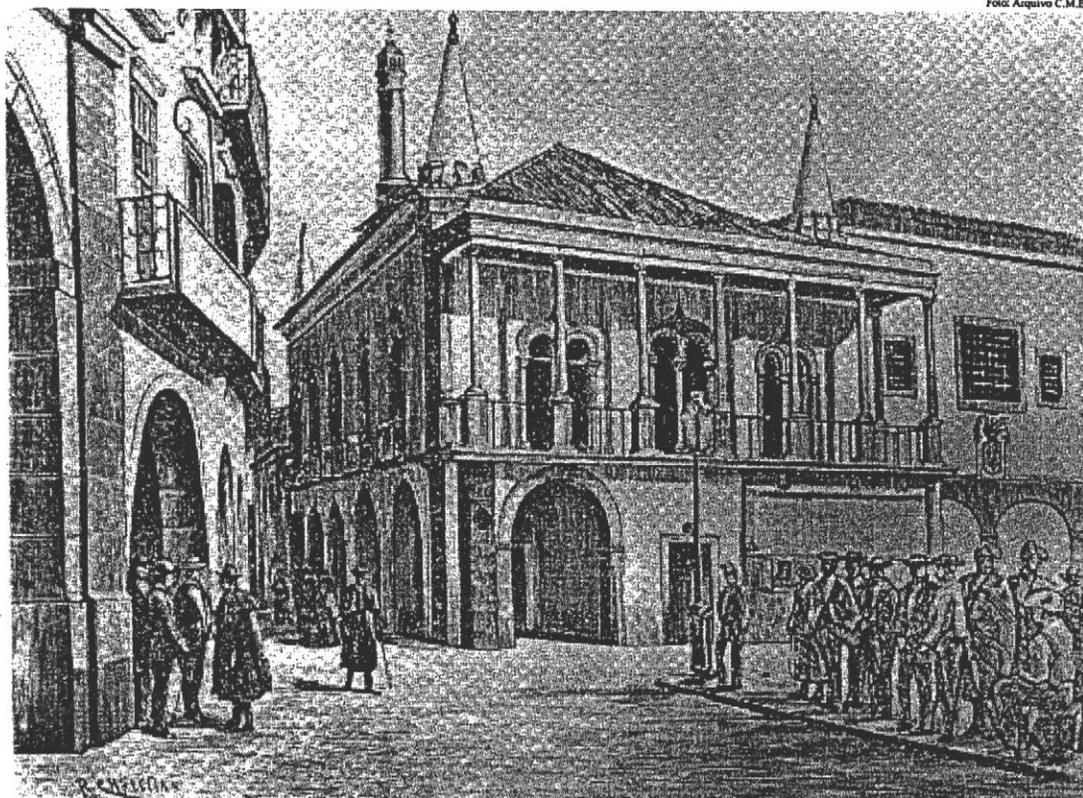
URTEAGA, Luis, “Miseria, Miasmas Y Microbios. Las Topografias Médicas Y El Estudio Del Medio Ambiente En El Siglo XIX”, in, *Geo Critica, Ano V, Nº 29, 1980*.

WISEU, Joaquim C.S., *História do Betão Armado em Portugal* (incluindo a História do Betão Pré – Esforçado), ed. ATIC (Associação Técnica de Indústrias do cimento), Lisboa, 1993.

ÍNDICE DOS ANEXOS

- Anexo nº 1** (Gravura – finais do século XIX) – Antigo edifício dos Paços do Concelho de Évora, localizado no topo sul da Praça do Geraldo.
- Anexo nº 2** Programa do concerto inaugural do coreto do Passeio Público (20/5/1888).
- Anexo nº 3** Planta de um “chalet” construído no Passeio Público, para venda de bilhetes.
- Anexo nº 4** Planta corográfica representativa do desenvolvimento das obras do Aqueduto da água de Prata, entre 1873 e 1895.
- Anexo nº 5** Fábrica da Electricidade, segunda década do século XX.
- Anexo nº 6** Mercado do Peixe, (obras de remodelação de 1982).
- Anexo nº 7** Mercado do Peixe após a remodelação de 1982.
- Anexo nº 8** Antigo Matadouro Municipal (aspecto geral).
- Anexo nº 9** Ruínas do antigo matadouro Municipal (vestígios da utilização do ferro aplicada em funções de suporte e cobertura).
- Anexo nº 10** Palácio de D. Manuel, finais do século XIX.
- Anexo nº 11** Palácio de D. Manuel adaptado a sala de espectáculos, início do século XX.
- Anexo nº 12** Palácio de D.Manuel, aspecto actual.
- Anexo nº 13** Planta do piso superior do edifício dos Paços do Concelho (Praça do Sertório), finais do século XIX.
- Anexo nº 14** Edifício dos Paços do Concelho, antes das obras de 1910 – 1912.

- Anexo nº 15** Aspecto geral da utilização do ferro no corpo central do edifício dos Paços do Concelho.
- Anexo nº 16** Utilização do ferro na “escadaria de honra” do edifício dos Paços do Concelho.
- Anexo nº 17** Planta da fachada do edifício filial dos Grandes Armazéns do Chiado em Évora (Praça do Geraldo).
- Anexo nº 18** Aspecto geral da fachada da filial dos Armazéns do Chiado em Évora, década de quarenta do século XX.
- Anexo nº 19** Fachada do actual edifício do Montepio Geral, (anterior edifício da filial dos Grandes Armazéns do Chiado).



Anexo 1 – (Gravura – finais do séc- XIX) – Antigo edifício dos Paços do Concelho de Évora, localizado no topo sul da Praça do Geraldo

Passeio Público de Évora

Concerto inaugural do coreto

Domingo 20 de maio de 1888

Companhia tomam parte a Banda da Real
Casa da Real Casa da Evora, Charanga de Cavallaria N.º 2
e as Philarmónicas Academia de Menercia e
Grupo de Amadores de Musica

Programma

Banda da Real Casa da Evora

1. Homenagem a Linalla — marcha — *Alfredo J. de*
2. Sinfonia de Sinfonia — *M. Basso*

Charanga de Cavallaria N.º 2

3. Hymno do Regimento
4. Sinfonia de Sinfonia — *Luiz de Almeida*
5. Sinfonia de Sinfonia — *Franco*

Philarmónica Academia de Menercia

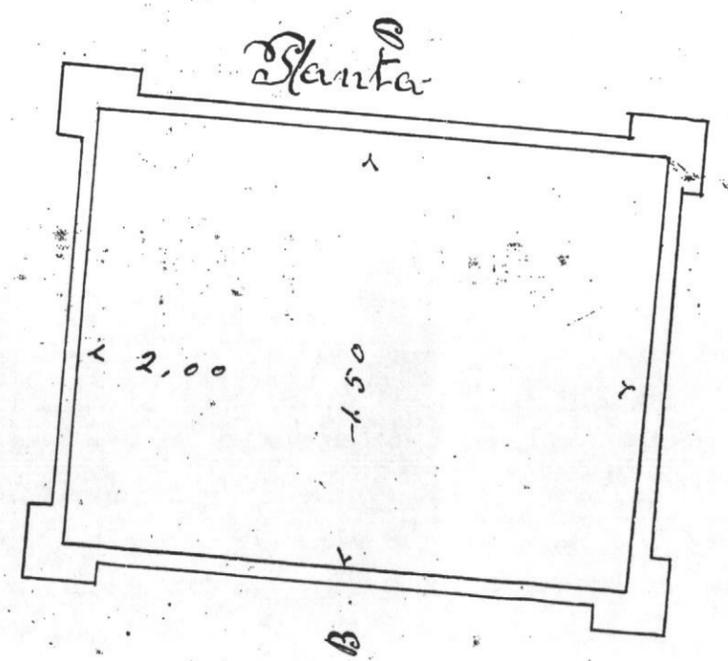
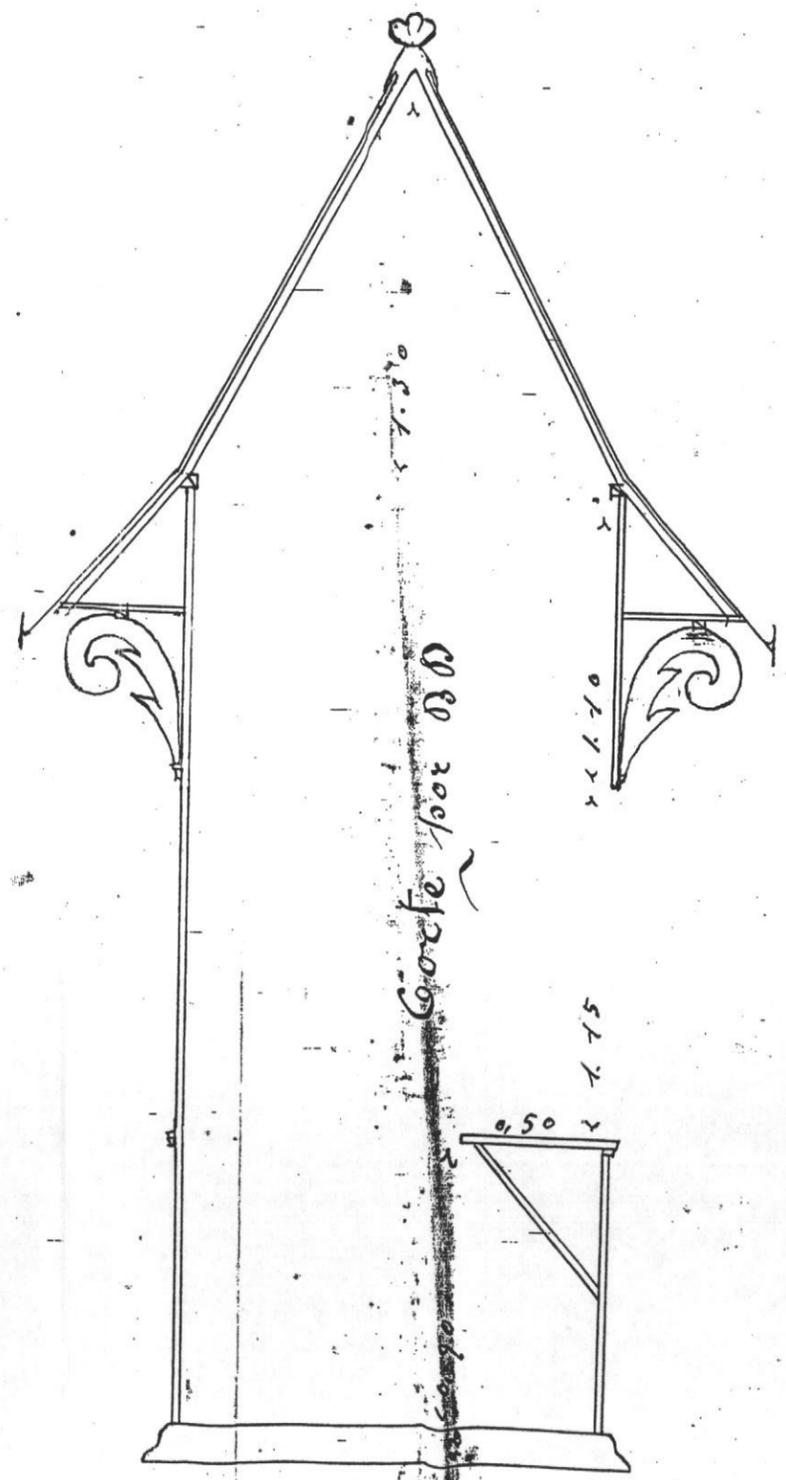
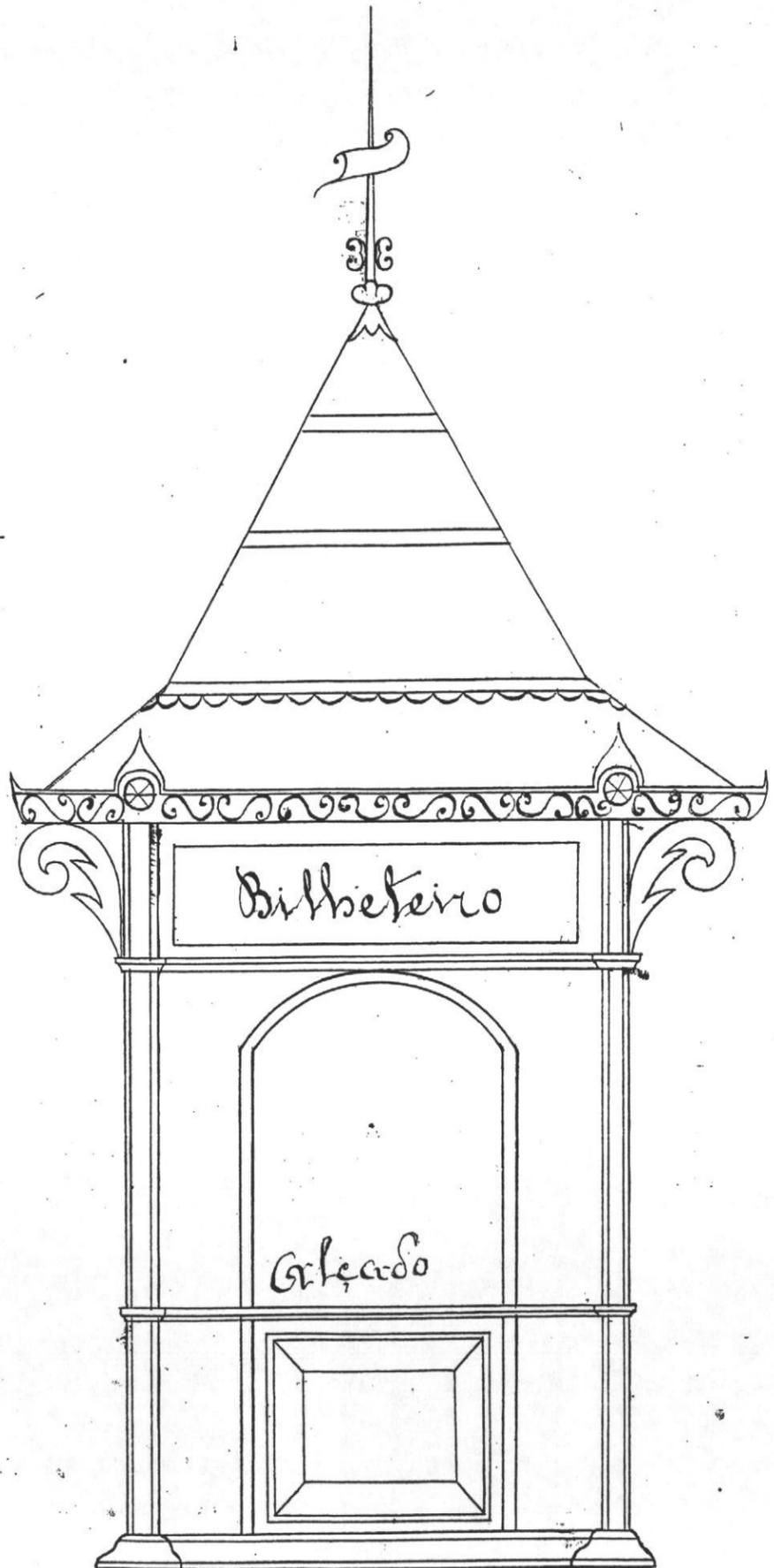
6. Hymno do Regimento — *Luiz de Almeida*
7. Sinfonia de Sinfonia — *Franco*

Philarmónica Amadores de Musica

8. Evora — marcha triumphal — *Beethoven*
9. Sinfonia de Sinfonia — *Beethoven*

Programa do concerto inaugural do coreto do Passeio Público de Évora datado de 20 de Maio de 1888

(Exemplar manuscrito, muito raro, desenhado por Salgado Júnior, existente no Palácio de D. Manuel)





Anexo 5 – Vistas da Fábrica da Electricidade, localizada na Rua dos Colegiais, segunda década do séc. XX.

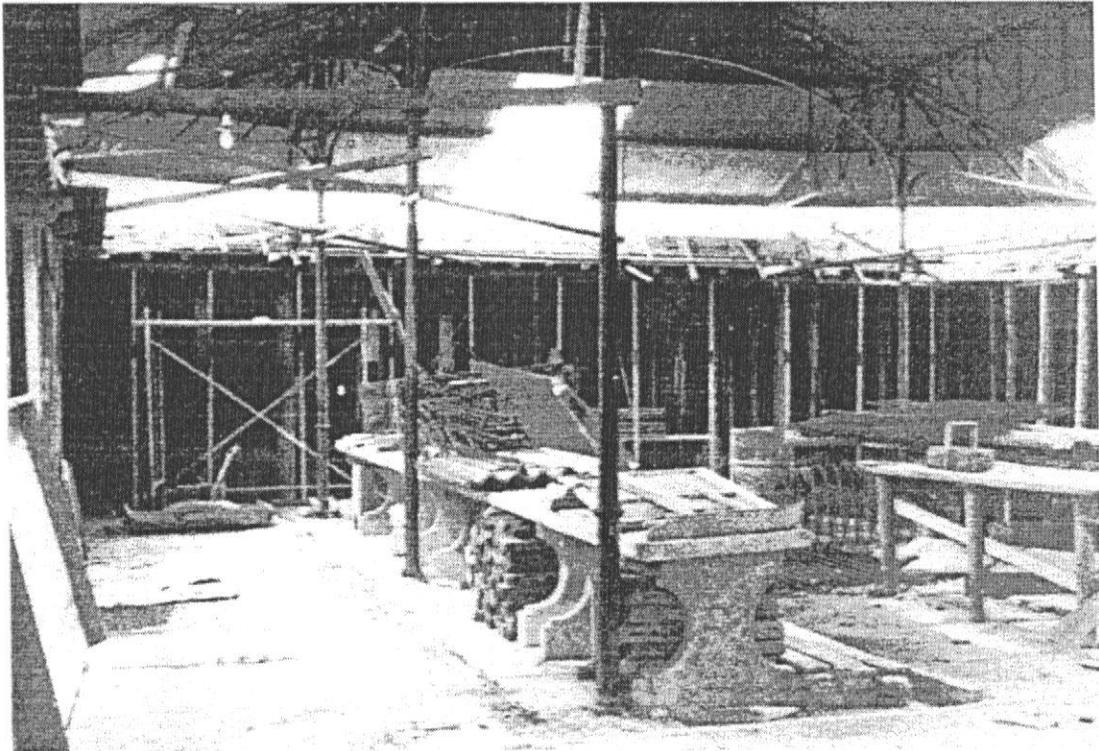


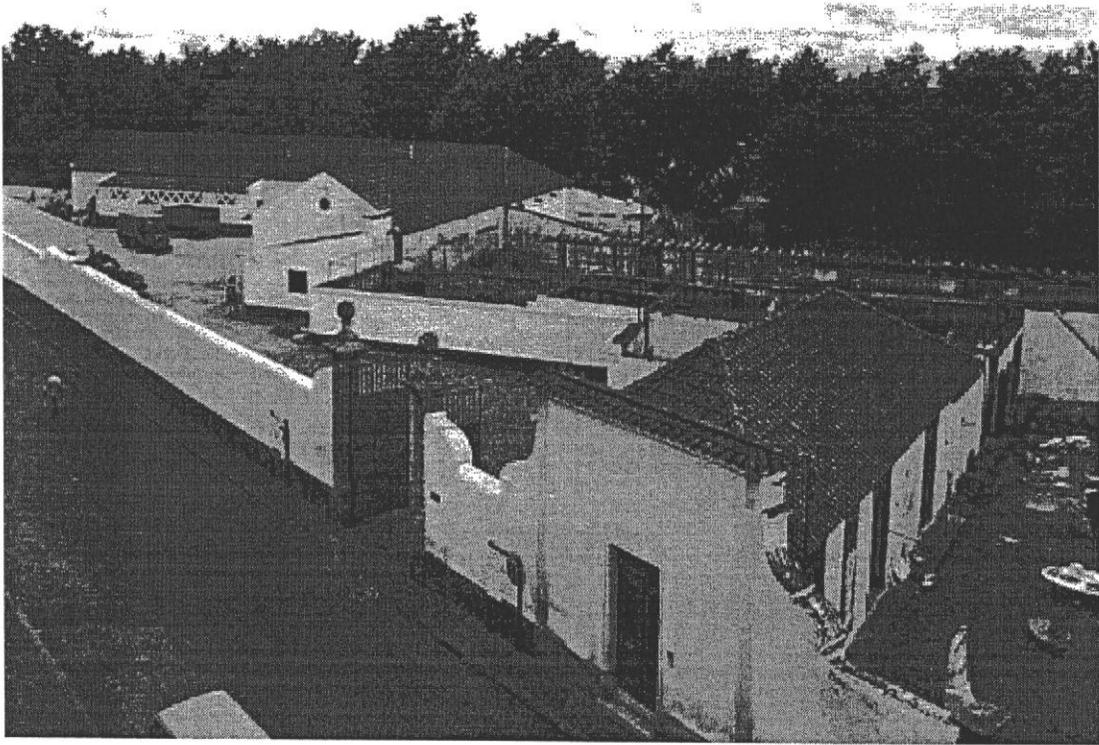
Foto: Arquivo C.M.E.

Anexo 6 - Aspecto das obras de remodelação do Mercado do Peixe – 1982.



Foto: Arquivo C.M.E.

Anexo 7 - Aspecto geral da estrutura de cobertura do Mercado do Peixe após a remodelação de 1982.

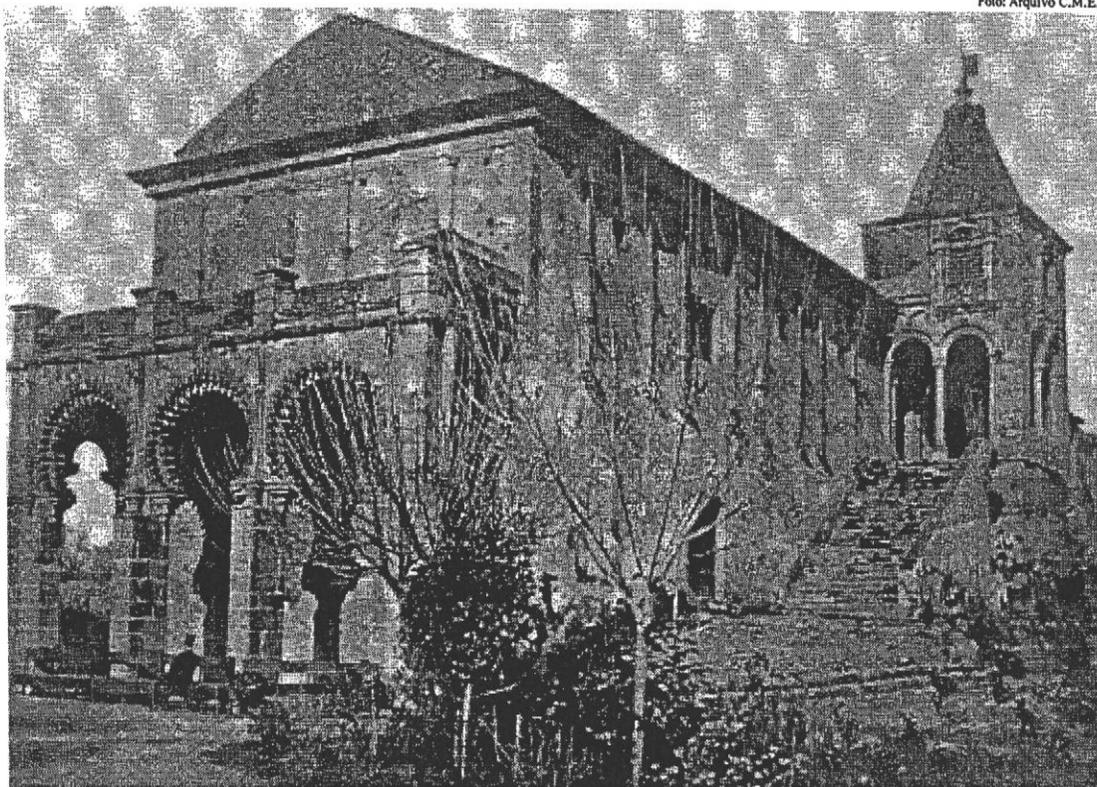


Anexo 8 – Aspecto geral do antigo Matadouro Municipal (1983)



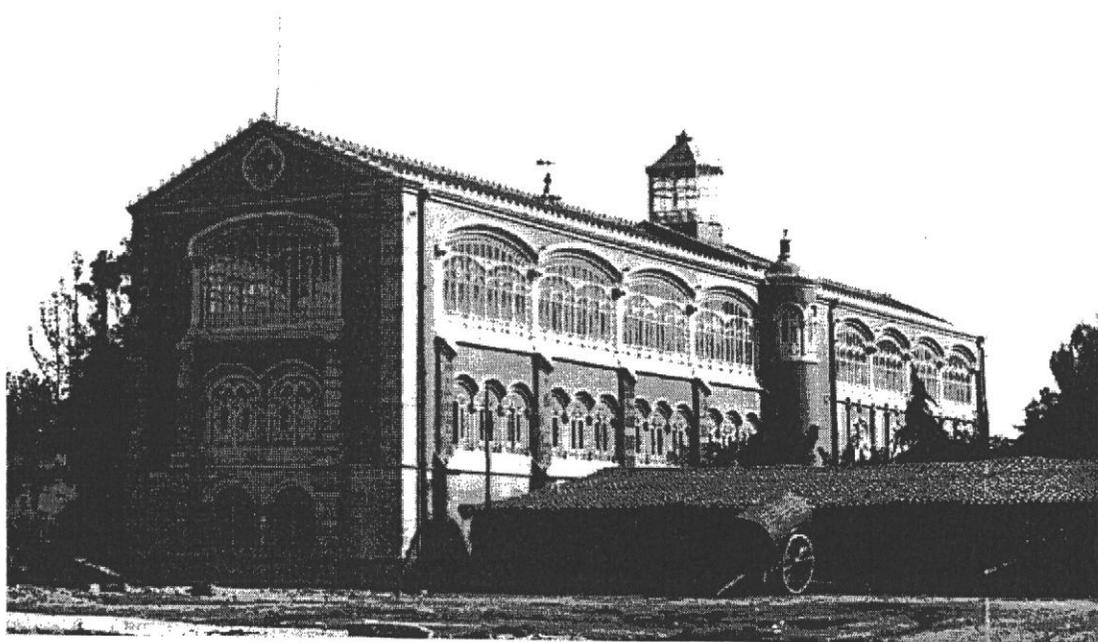
Anexo 9 – Ruínas do antigo Matadouro Municipal. Vestígios da utilização do ferro em funções de suporte e cobertura.

Foto: Arquivo C.M.E.



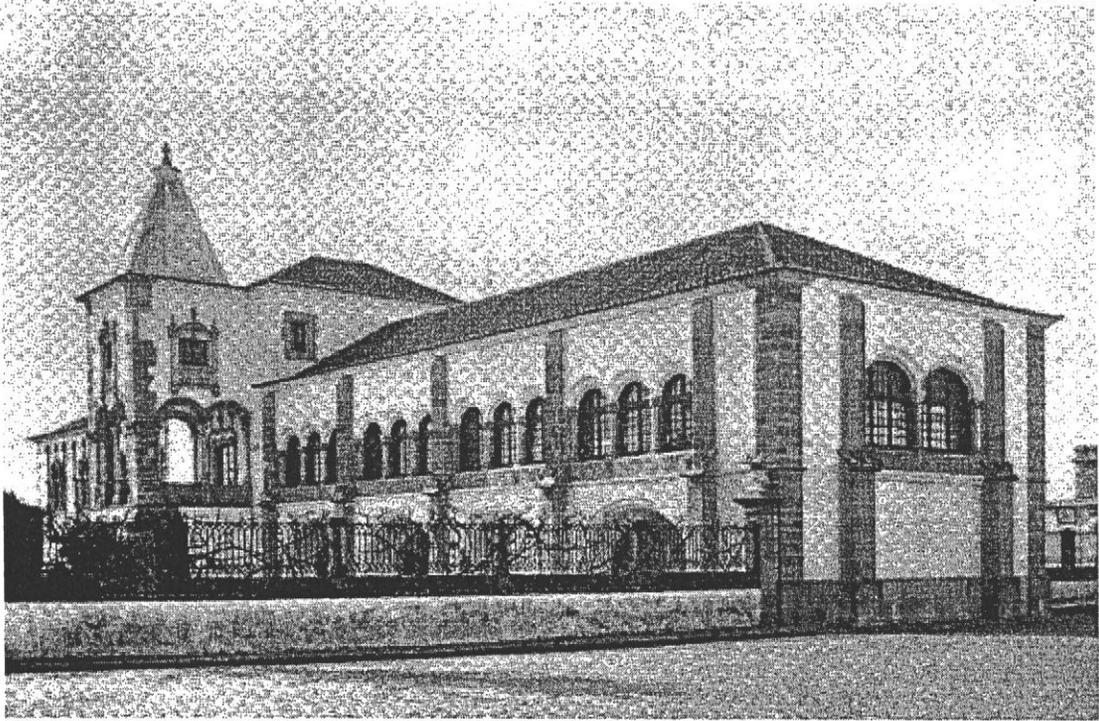
Anexo 10 Palácio de D. Manuel, finais do séc. XIX.

Foto: Arquivo C.M.E.



Anexo 11 – Palácio de D. Manuel adaptado a sala de espetáculos – início do séc. XX.

Foto: Arquivo C.M.E.



Anexo 12 – Palácio de D. Manuel – aspecto actual.



CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA

PAÇOS DO CONCELHO (REMODELAÇÃO)

PISO SUPERIOR (FINAIS DO SÉC. XIX)

ESCALAS

1/200

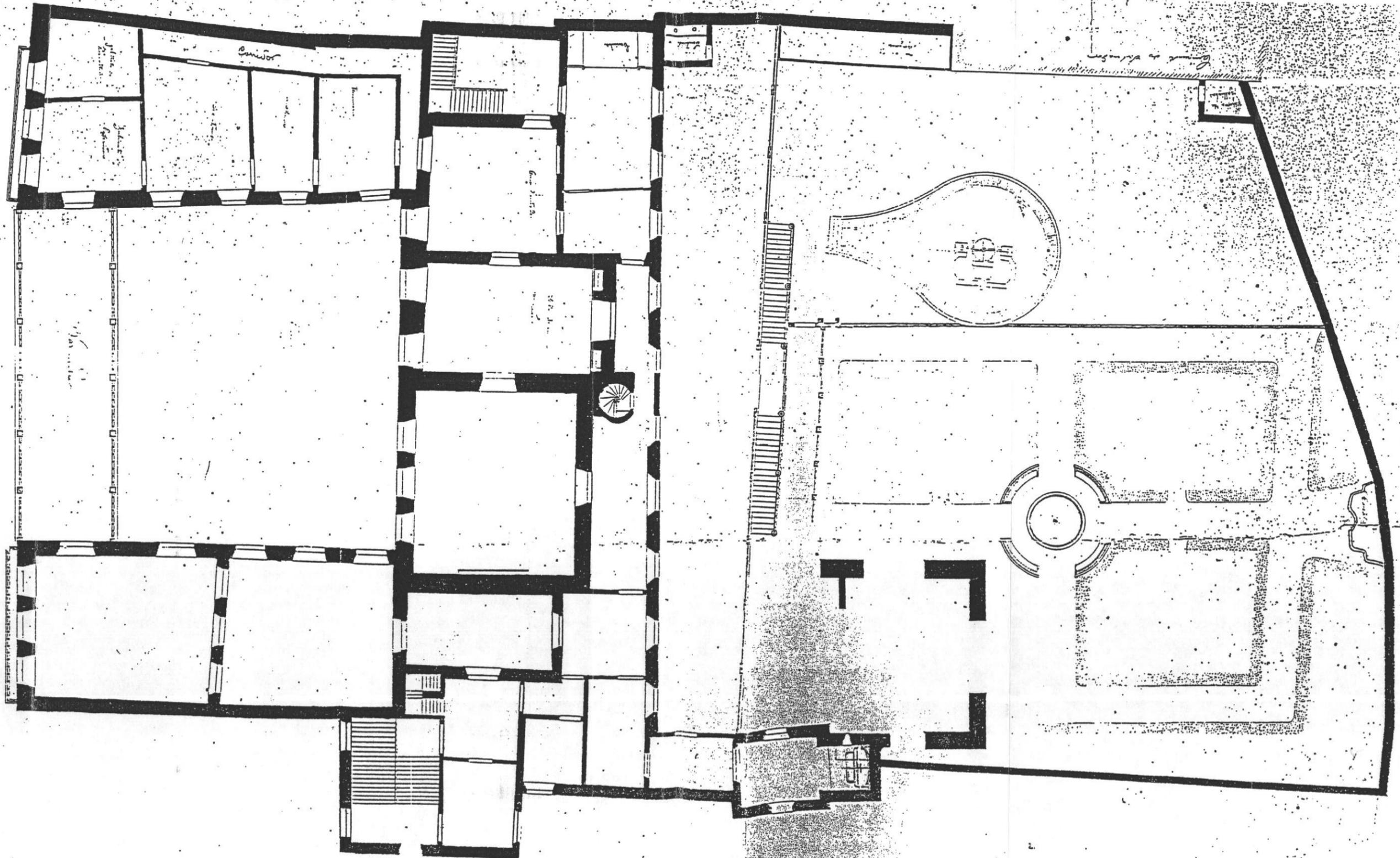
SUBSTITUÍDO

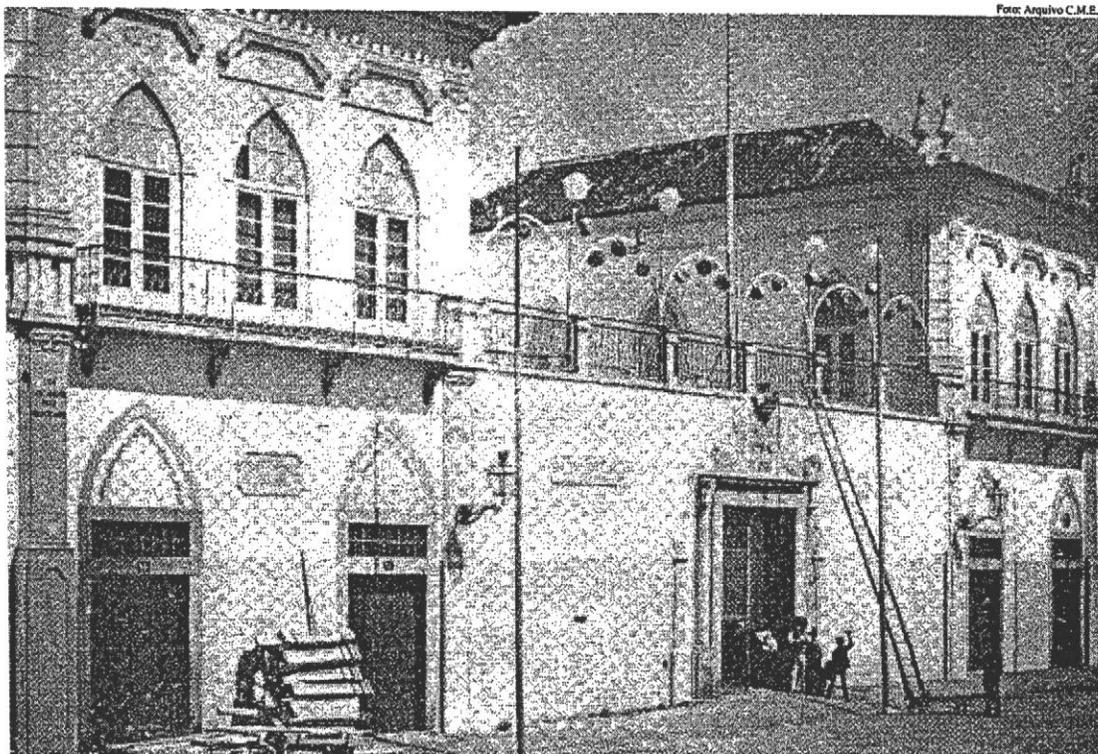
SUBST. POR

DATA

PROJ. DES. VERIF.

0





Anexo 14 – Antigo edifício dos Paços do Concelho de Évora, antes das obras de remodelação de 1910 – 1912.

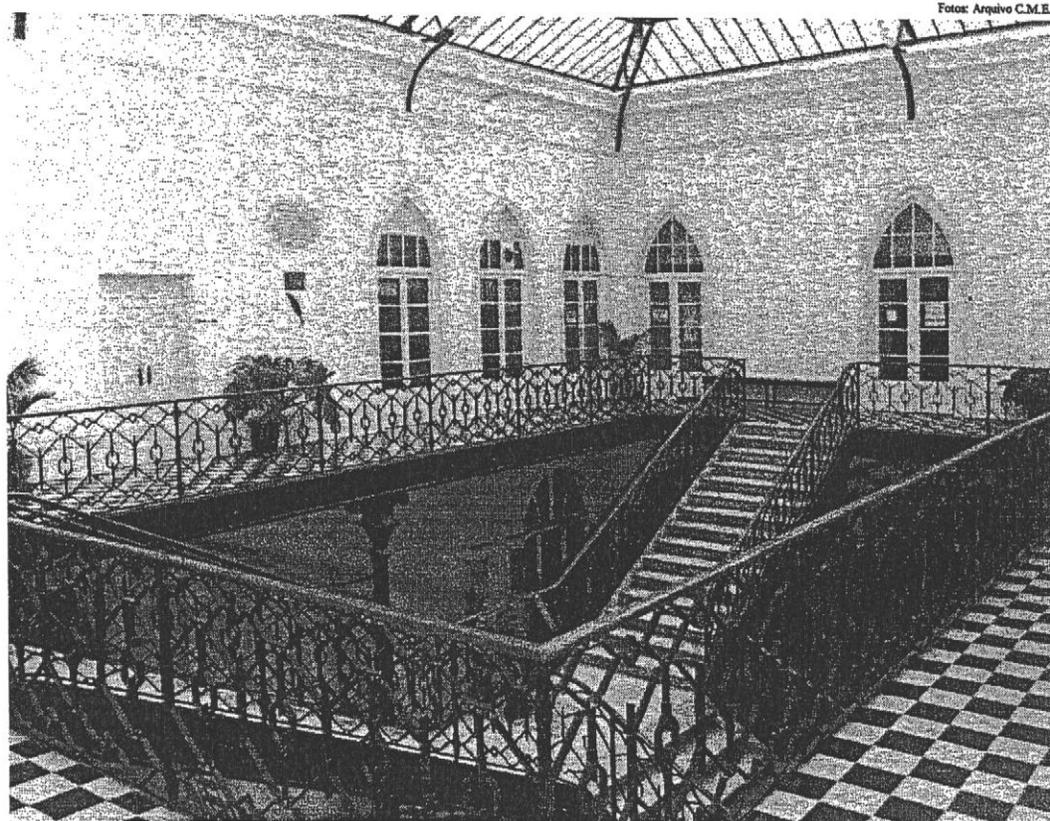


Foto: Arquivo C.M.E.

Anexo 15- Aspecto geral da utilização do ferro na varanda e cobertura do corpo central do edifício dos Paços do Concelho

Fotos: Arquivo C.M.E.



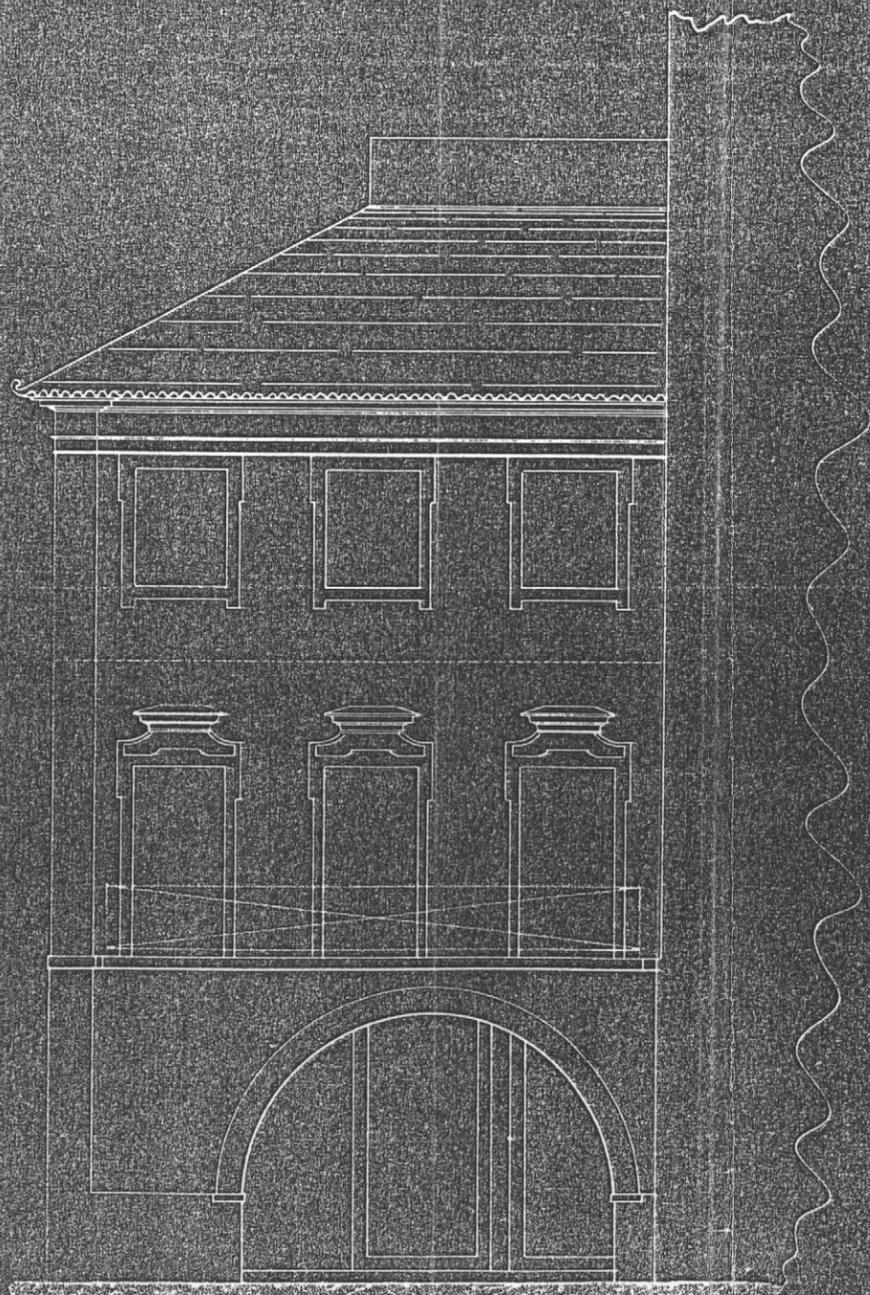
Anexo 16 – Utilização do ferro na “escadaria de honra” do corpo central do edifício dos Paços do Concelho.

apresentam p^a mandarem fazer as obras de alterações no prédio que a

Escal

Alçado para a Praça do Geraldo

Antes das alterações



Depois das alterações

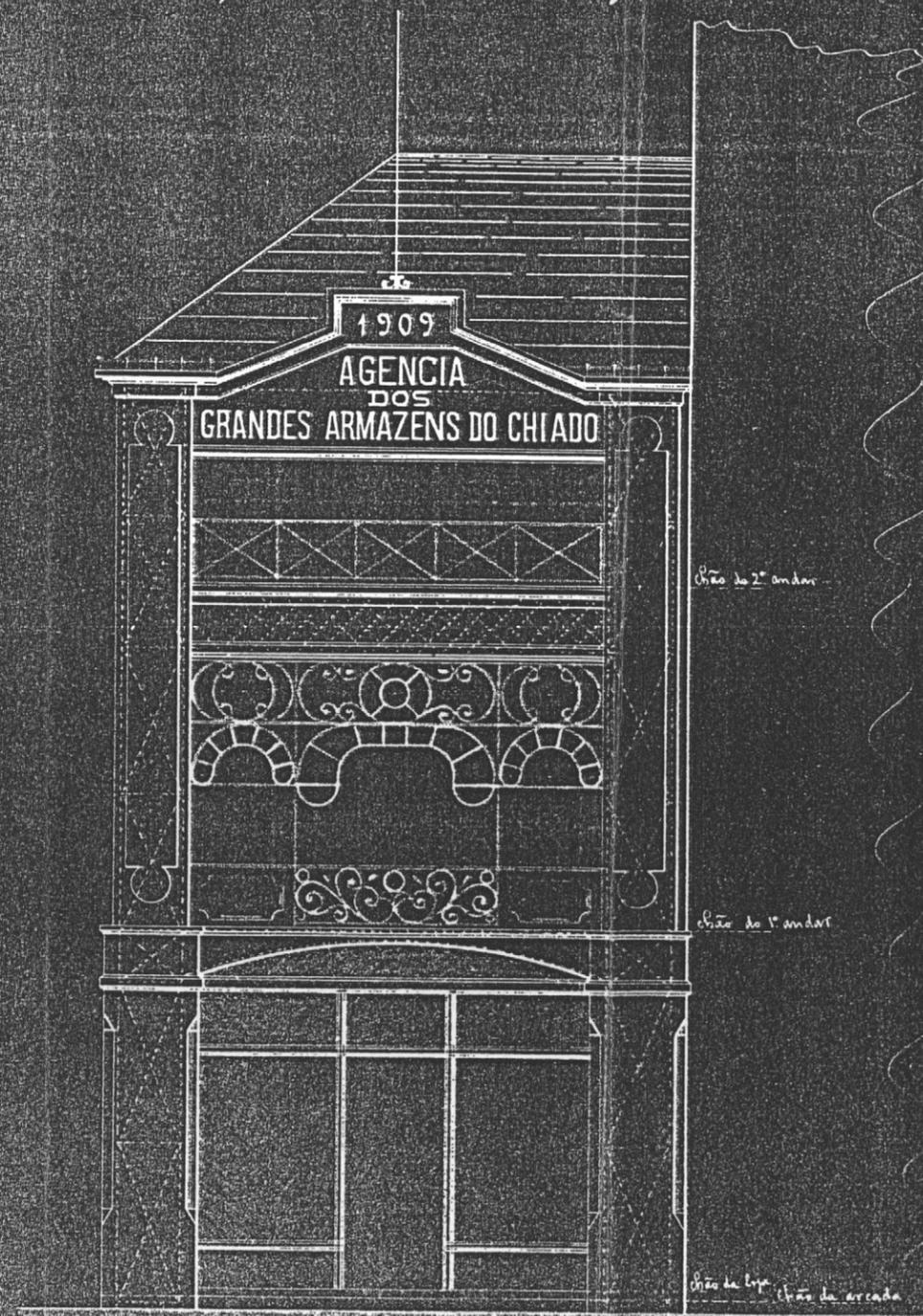
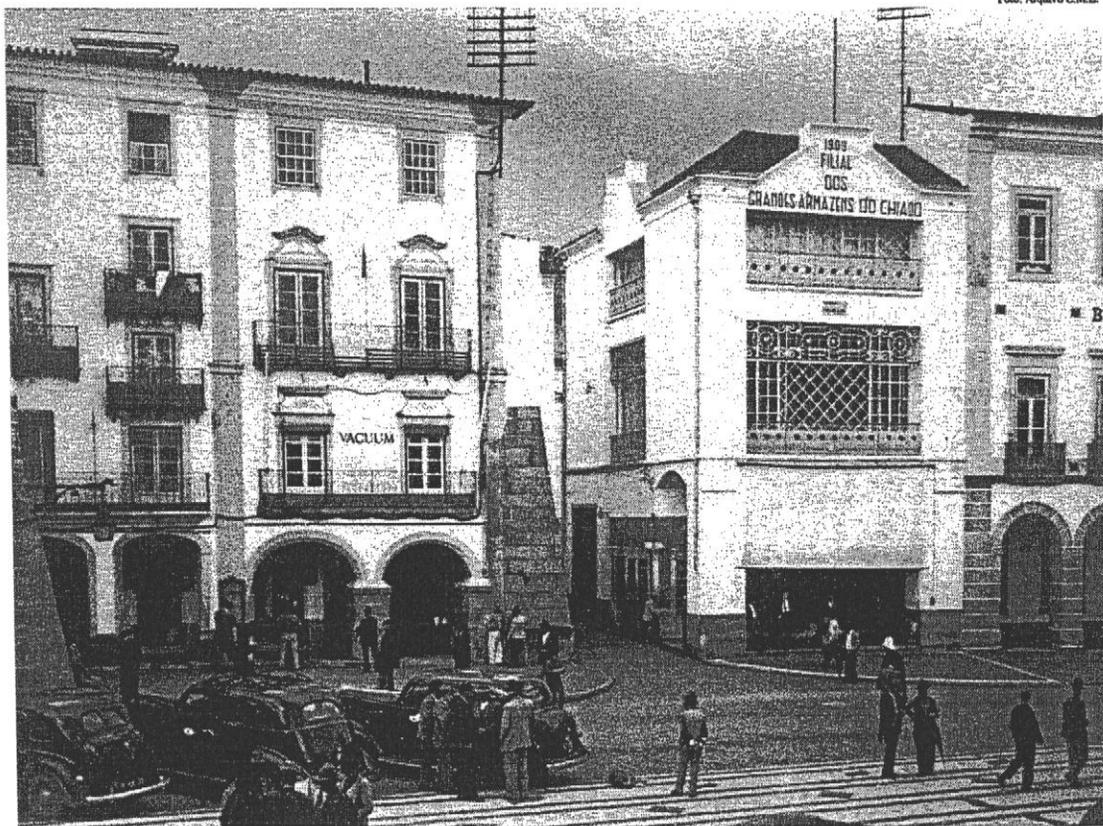


Foto: Arquivo C.M.E.



Anexo 18 – Aspecto geral da fachada dos Armazéns do Chiado na década de quarenta do séc. XX



Anexo 19 – Fachada actual do edifício do Montepio Geral, (anterior edifício sede da filial dos Grandes Armazéns do Chiado).