

A PAISAGEM URBANA OITOCENTISTA

EMBELEZAMENTO E POLÍTICA URBANA NA RENOVAÇÃO DA IMAGEM DE COIMBRA

MARGARIDA RELVÃO CALMEIRO*

Resumo: Durante o século XIX, as intervenções oitocentistas de modernização e melhoramento das cidades portuguesas adotaram os princípios de embelezamento urbano, que se vinham desenvolvendo por toda a Europa, desde o século XVIII. As intervenções de saneamento e infraestruturização da frente ribeirinha da cidade de Coimbra no quadro nacional de emulação das experiências internacionais e, para além de preconizarem uma política de projeção da cidade na hierarquia territorial nacional. Mais do que um projeto de modernização esta intervenção afirmou-se como um projeto simbólico de construção de uma nova paisagem urbana.

Palavras-chave: Reestruturação urbana; Planeamento; Imagem da cidade; Embelezamento urbano.

Abstract: During the nineteenth century, Portuguese's urban improvements adopted the principles of urban beautification, which were developing consistently across Europe since the eighteenth century. Coimbra's riverfront sanitation's interventions, can be framed within international models, and also strenghten the city. More than a modernization project this intervention has established itself as a symbolic project of building a new urban landscape.

Keywords: Urban restructuring; City planning; City image; Urban beautification.

Neste artigo pretendemos analisar como as intervenções oitocentista de modernização e melhoramento das cidades tiveram como ideais o *embelezamento* e a construção de uma nova paisagem urbana¹. Paisagem entendida como produto da arquitetura, não só como construção da imagem do território mas como a forma urbana em si².

O século XIX correspondeu a uma época de profundas transformações, técnicas, sociais e políticas, mas correspondeu também à deterioração das já precárias condições de vida com o agudizar dos problemas de circulação e as carências higiénicas. O aumento demográfico e o crescimento acelerado das cidades fizeram destas o espaço privilegiado da transformação. Acresce que o aumento da circulação de bens, capitais e mão-de-obra facilitou a difusão dos novos modelos políticos, económicos e sociais, mas também estéticos. As cidades em contínua transformação tornaram-se assim o espelho da nova sociedade e o palco das principais inovações tecnológicas. Por outro lado, as mudanças políticas e a afirmação dos novos regimes liberais fomentaram em cada país a necessidade de

* Doutoranda em Arquitetura, CES/FCTUC, Bolseira da FCT. Email: mrelvao@gmail.com.

¹ O presente artigo insere-se na minha investigação em curso com vista à elaboração de uma dissertação de doutoramento sob o tema «A Evolução urbanística em Portugal antes dos planos: o caso de Coimbra (1834-1934)». O que aqui se pretende apresentar refere-se especificamente às intervenções de construção da paisagem urbana de Coimbra e ao seu enquadramento, não cabendo aqui, quer pela dimensão quer pelo tipo de artigo a apresentação dos conceitos e da metodologia desenvolvida.

² Segundo André Corboz «Cês diverses traductions du territoire en figures renvoient à une incontestable réalité: que le territoire a une forme. Mieux, qu'il est une forme» (CÓRBOZ, 2001: 215).

afirmar os seus traços principais e a sua identidade nacional através da modernização do seu território e das suas cidades.

Portugal depois da perda do território do Brasil e da Revolução Liberal começou a estruturar o novo Estado liberal, tendencialmente homogeneizante, através de uma reorganização administrativa e territorial, consolidando as novas formas de poder na capital política, sede dos novos órgãos de controlo. O que teve consequências claras, numa série de embelezamentos urbanos que visavam a construção da nova paisagem urbana para Lisboa, cidade Capital. Por outro lado, a estratégia de centralização do poder administrativo e institucional passou pela tutela das ações dos municípios sancionando as iniciativas locais³, e pela reorganização administrativa do território, com a criação dos distritos e a redução do número de concelhos. Estas medidas desencadearam uma política de afirmação local e regional que passou, em grande medida, por intervenções de modernização urbana. E foi, dentro do quadro de afirmação local e regional, que a cidade de Coimbra encetou uma série de intervenções de embelezamento e a construção de uma nova paisagem urbana fomentando a sua representatividade na hierarquia das cidades nacionais.

1. A GÊNESE DO IDEAL DE *EMBELEZAMENTO* DA CIDADE

A beleza e a magnitude de uma cidade dependem principalmente de três coisas: as suas entradas, as suas ruas e os seus edifícios⁴.

O projeto de renovação urbana de Roma, iniciado pelo Papa Sisto IV, ainda no século XV, pode ser considerado precursor ao nível da reestruturação urbana no sentido moderno. A sua obra, ainda que sem um plano urbanístico de conjunto encetou um conjunto de operações de abertura de ruas, introduzindo um planeamento intuitivo e fragmentário, mas que alterou o carácter da velha e tortuosa cidade. Depois desta primeira fase de reformas urbanas avulsas, surgiu cem anos depois, o Plano de Roma delineado pelo Papa Sisto V. Este plano assumiu uma importância fundamental na história ao introduzir a noção de embelezamento urbano. Pela primeira vez traçou para toda a cidade um sistema unitário de ruas e praças. As ruas rectilíneas uniam as principais basílicas e sobrepondo-se à topografia difícil das colinas, criaram os novos percursos, mas fundamentalmente, os novos eixos visuais da cidade de peregrinação. As praças geometrizadas e pontuadas por colunas e obeliscos adquiriram um carácter cenográfico e simbólico, onde a arte urbana e a arquitetura ganhou uma importância fundamental. O plano incluía princípios básicos de saneamento da cidade, criando condutas de abastecimento de água e

³ Esta limitação da iniciativa local tinha tido uma primeira experiência, na reconstrução de Lisboa, no tempo do Marquês de Pombal, onde o Senado Municipal se vê despojado das suas atribuições de gestão da cidade, contudo correspondeu apenas a uma situação de emergência. A centralização imposta pelo Estado Liberal corresponde antes à implantação de um novo modelo de controlo de todo o território a partir de medidas administrativas e políticas.

⁴ Em 1753, o abade Laugier definia assim os elementos chave que conformam uma cidade e o seu embelezamento. LAUGIER, 1999: 128.

pavimentando cerca de 152 ruas, mas fundamentalmente introduziu preocupações estéticas e simbólicas na reestruturação urbana. A composição urbana traçada criou uma nova cidade, ordenada, facilmente apropriável e claramente direcionada para o Vaticano, centro e símbolo do mundo cristão. E a nova Roma tornou-se exemplo para toda a Europa.

Outra intervenção de renovação urbana com este âmbito só teve lugar nos séculos XVII e XVIII, em França quando o poder monárquico afirmou o seu esplendor e em resposta às novas exigências de circulação iniciou uma série de intervenções de embelezamento urbano. As operações iniciaram-se em Paris, com intervenções de Bullet e Bondel⁵ mas estenderam-se às diversas províncias. Estas intervenções centravam-se na criação de Praças Reais⁶ e numa série de alargamentos e alinhamentos de ruas, agrupando preocupações práticas, (garantir a segurança, resolver o tráfego, fornecer equipamentos), estéticas, na época definidas como «decoração» (embelezamento arquitetural, avenidas e jardins) e políticas (a Praça Real). Ainda que pontuais⁷ estas operações de embelezamento mostram o empenho da monarquia no embelezamento e no bom funcionamento da cidade. Controladas localmente pelos intendentos impunham-se através de regulamentos e de um conjunto rígido de pressupostos que garantiam a criação de uma paisagem urbana saneada, definindo materiais de pavimentação, sistema de drenagem de águas e ao nível do edificado, impunham alinhamentos e cercas ou, mesmo uma arquitetura de programa.

Outra novidade destas intervenções residia na integração da natureza e na abertura da cidade ao meio natural envolvente, ao implantar praças, jardins ou *promenades* junto às margens dos rios ou junto às antigas muralhas devolutas, criando eixos visuais sobre a paisagem natural⁸.

O capitalismo crescente e as novas lógicas produtivas implicaram a revisão profunda da construção da cidade⁹. A densificação urbana, o novo mercado de solo e a introdução das novas infraestruturas veio pôr em causa os pressupostos de composição da cidade antiga. Por toda a Europa agravaram-se os problemas de congestionamento, circulação, carências higiénicas e insalubridade e iniciou-se a crítica à cidade, envolvendo sociólogos, políticos, economistas entre outros. E, perante a urgência de intervenção, iniciou-se um novo modo de operar na cidade mais técnico, acompanhando as novas infraestruturas e

⁵ Bullet e Blondel desenham um «Plano de embelezamento» em 1675. DELFANTE, 1997: 181.

⁶ As Praças Reais são um espaço público criado por decreto real, com o objetivo de criar um enquadramento urbano à estátua do rei. Caracterizam-se pela rigidez geométrica e pela unidade e monumentalidade das fachadas de grande qualidade arquitetónica.

⁷ Laugier crítica o seu carácter limitado por se centrar apenas em intervenções pontuais, mas é esta característica de intervenção parcial que permite a sua rápida disseminação e aplicação, uma vez que qualquer intervenção em tecido construído se torna mais dispendiosa e de difícil aplicação. LAUGIER, 1999. Pierre Patte, na sua obra *Monuments érigés en France à la gloire de Louis XV*, publicada em 1765, reúne várias propostas de praças reais, realizadas no âmbito de um concurso, realizado em Paris, para implantação de uma praça à glória de Luís XV, e cria o seu célebre *Plan Général de Paris* que tem a novidade de estender o conceito de embelezamento à totalidade da cidade e propor pela primeira vez um plano geral que intervindo no tecido existente, cria um espaço urbano qualificado e ordenado. A ideia de intervenção total na cidade só terá execução no século XIX.

⁸ Mâcon, Lannion e Toulouse, são exemplos de intervenções ao longo de rios e Paris, Nantes e Orléans são exemplos de intervenções em zonas de antigas fortificações demolidas (entre outras). HAROUËL, 1993: 12.

⁹ Sobre a evolução do espaço público e da estruturação urbana do século XIX até à cidade contemporânea ver SILVA, (2009): 140-147.

centrado no novo quadro institucional e legal¹⁰, o que permitiu controlar os novos projetos privados, regulando a altura das construções, controlando os loteamentos e o uso dos solos. Assistiu-se a uma progressiva mudança de paradigma e começou a traçar-se o urbanismo moderno, adaptando-se a cidade existente à nova sociedade industrial.

Por toda a Europa surgiram exemplos de transformação das cidades congestionadas e insalubres, quer criando novas zonas de expansão, como em Viena ou Barcelona, quer procedendo à transformação dos tecidos existentes. Para o caso em estudo interessa-nos ressaltar o exemplo da transformação urbanística da capital francesa encetada depois da subida de Napoleão III ao poder. Para além de ter constituído um modelo para toda a Europa¹¹, os *Grands Travaux de Haussmann* materializam a evolução dos princípios introduzidos no século anterior¹² e criam uma operação massiva de embelezamento urbano que reconfigura toda a cidade existente. Com vista à melhoria da salubridade e à introdução das inovações técnicas, como o abastecimento de água e novos meios de circulação, introduz-se um novo sistema viário de ruas retas e praças ordenadas, denotando razões estéticas mas fundamentalmente revelando o carácter eminentemente simbólico¹³ e político que será atribuído aos embelezamentos no século XIX¹⁴.

2. A CONSTRUÇÃO DA PAISAGEM URBANA EM PORTUGAL. A ESTRUTURAÇÃO DAS FRENTE RIBEIRINHAS AO LONGO DO SÉCULO XIX

Em Portugal o início do século XIX foi, como se sabe, um período muito conturbado, de grande instabilidade política e administrativa, para além de um forte declínio económico pela perda do recursos brasileiros e pela Guerra Civil.

Mas a partir de 1852, com a Regeneração, o país conseguiu finalmente encontrar a estabilidade necessária para iniciar uma nova política desenvolvimentista, essencialmente assente na infraestruturização do território com a nova rede de caminho-de-ferro, as melhorias portuárias e viárias. O objetivo inicialmente apontado era a inserção no mercado internacional, visível no enfoque dado às ligações internacionais e foi este desígnio de transformar o país em *Porta da Europa* que possibilitou as primeiras iniciativas de embelezamento da cidade capital¹⁵.

¹⁰ As operações de saneamento de Londres (1848-1865) são consideradas precursoras das intervenções oitocentistas e responsável pela criação de legislação sanitária por toda a Europa.

¹¹ Para além das cidades francesas de Lyon, Marselha, Lille e Bordéus, influência clara em Amesterdão, Roma e Lisboa.

¹² Na construção da cidade, ao contrário do que sucede com a própria arquitetura, não há rutura com o passado, o que existe é a mudança de paradigma de construção da cidade.

¹³ De salientar o carácter simbólico da construção de uma nova cidade a partir da cidade existente, que não existe nas intervenções de expansão urbana.

¹⁴ Um outro pressuposto apontado por Haussmann era o controlo policial que as ruas largas e retas permitiriam, na nossa opinião ainda que este tenha sido um dos seus principais argumentos não deve ser encarado como o objetivo central, contudo é esta perspetiva que lhe permite uma atuação próximo do antigo regime e garante o controlo da forma urbana e da construção imobiliária. DELFANTE, 1997: 259.

¹⁵ A intervenção Pombalina de reconstrução da Baixa destruída não pode ser enquadrada da mesma forma que as intervenções aqui expostas na medida em que mais do que uma reestruturação, o Plano da Baixa pressupõe a construção de

Nas restantes cidades, à exceção da cidade do Porto, a transformação urbana de iniciativa central foi reduzida, concentrando-se essencialmente nos melhoramentos da rede viária e na introdução do caminho-de-ferro. Ou nas frentes ribeirinhas, que através de aterros e obras de regularização permitiam, por um lado eliminar focos de insalubridade, por outro implantar as novas linhas férreas sem recurso a demolições.

A CONSTRUÇÃO DA IMAGEM DE LISBOA COMO «CAES DA EUROPA»

A cidade de Lisboa, disposta em anfiteatro sobre o Tejo, foi desde cedo valorizada pela imagem urbana que fascinava os viajantes que chegavam à capital do Reino. Pese embora a beleza das colinas, a faixa ribeirinha era no início do século XIX uma zona insalubre, concentrando atividades poluentes e sujeita às águas estagnadas, daí que um dos primeiros objetivos do Poder Central para a capital tenha sido o seu saneamento e a construção de um grande e moderno porto.

Neste contexto, a construção do aterro da Boavista pode ser considerada a obra mais importante¹⁶ do início da Regeneração. Para além de permitir eliminar, os lameiros da Boavista, maior área insalubre da capital, possibilitou a criação de uma comunicação entre o centro da cidade e os seus limites, através da abertura da futura Avenida 24 de Julho, e ainda a implantação da linha férrea de Lisboa a Sintra, sem o recurso a grandes e dispendiosas demolições¹⁷. Iniciado em 1855 por iniciativa do Ministério das Obras Públicas, quatro anos depois transitou para a responsabilidade municipal. Esta transferência de responsabilidades revela o fortalecimento do poder municipal¹⁸ mas vai implicar repetidas representações ao governo central solicitando mais e melhores meios de atuação¹⁹. Pese embora as debilidades financeiras, o município abraçando a ideia de tornar a Capital o *Caes da Europa* e a frente ribeirinha a sua principal porta, pela mão do presidente Júlio Oliveira Pimentel, alargou o projeto do aterro e, o engenheiro municipal Pierre Joseph Pezerat, desenhou uma nova frente para o rio²⁰, *uma linha recta de quartei-*

uma cidade nova, não se trata de alargamentos pontuais ou de correções parciais do espaço mas de uma reforma total, embora tenha imposto modelos de saneamento, quer formais, quer simbólicos das intervenções de embelezamento. A intervenção dos Almadás no Porto aproxima-se mais das intervenções aqui apresentadas ainda que incida maioritariamente em terrenos de expansão da cidade. Sobre o Plano da Baixa FRANÇA (1966) e ROSSA (2008) e sobre a intervenção do Porto FERRÃO (1989).

¹⁶ SILVA, 1997: 430.

¹⁷ De salientar a pertinência da implantação das novas linhas férreas nas novas frentes ribeirinhas, permitindo a fácil comunicação com o centro da cidade e permitindo a conjugação com as infraestruturas portuário. Esta é também a solução adotada para a Estação de Santa Apolónia, no cais dos soldados, bem como noutras cidades, como no Porto, na linha da Alfandega, em Coimbra, na Figueira da Foz e outras cidades.

¹⁸ O município de Lisboa, distingue-se dos restantes municípios pela perda de competências nas intervenções urbanas desde a governação do Marquês de Pombal, só a recuperando com a Regeneração. SILVA, 1997: 221. De notar, ainda que este aumento de competências é subsequente à demissão de toda a vereação em 1858, como forma de protesto contra a inexistência de meios financeiros para resolver os problemas do saneamento básico da cidade.

¹⁹ A partir desta data, são inúmeras as representações dirigidas à Câmara dos Deputados solicitando recursos para executar as obras nos aterros em curso ver BARATA, 1999: 63 e seguintes.

²⁰ O primeiro projeto de regularização da frente ribeirinha lisboeta entre o Paço da Ribeira a Belém, é anterior ao terramoto, data de 1746 e é da autoria do arquiteto Carlos Mardel. Alguns troços da marginal em forma de passeio público, terão sido construídos mas ou pela acção do terramoto ou pelas sucessivas transformações da zona, terão desaparecido. Contudo,

*rões de 40m de fundo para edificação de edifícios regulares e monumentais, cuja frente iniciaria sobre o cais, com arcadas mais 2 pisos*²¹.

As obras dos aterros estenderam-se por longos anos com sucessivos aumentos e deparando-se com múltiplos constrangimentos, técnicos, económicos, e de propriedade²². Abriram-se as ruas de ligação à Rua das Janelas Verdes e ao aterro do Cais de Sodré e criou-se o lado ocidental da Praça D. Luís I, junto ao Largo de Santos, então ajardinado. Contudo, nunca se realizou o novo bairro de quarteirões regulares, projetado pelo engenheiro municipal.

Em 1871, novamente, por iniciativa governamental, foi nomeada uma comissão para apresentar um plano de melhoramentos desde a Estação de Santa Apolónia até Belém. O plano propunha novamente o *boulevard* entre Santos e Belém e, propunha que a estação de passageiros da cidade (estação de Santa Apolónia, construída em 1865, no cais dos Soldados) fosse transferida para o edifício da antiga Alfândega, sendo esta substituída por uma nova a construir junto ao novo porto, entre a Ribeira Nova e a Rocha do Conde de Óbidos. Propunha ainda que a linha de caminho-de-ferro fosse prolongada até à nova Alfândega. Apresentava ainda um conjunto de amplos arruamentos de 20 metros de largura e três praças, uma em Belém, outra entre o Arsenal da Marinha e a nova Alfândega e, a terceira em frente da Junqueira onde propunha um bairro industrial. Todavia, o Poder Central, promotor do plano, não aproveitou as obras do porto para fomentar construção da nova cidade ribeirinha e o plano não foi executado. Seguiram-se até ao início do século XX várias propostas, mas sem qualquer resultado²³.

A partir dos anos 80 os interesses municipais concentraram-se na extensão da cidade para Norte, com a abertura da Avenida da Liberdade e depois das Avenidas Novas, ainda que algumas vezes se levantassem contra o desinteresse municipal pelo prolongamento da marginal e contra algumas construções que prejudicavam a «*esthetica* naquela que era considerada a parte mais bella da cidade»²⁴.

Entretanto, em 1897²⁵ foi, finalmente, inaugurada a nova linha de caminho-de-ferro de Sintra até ao Aterro do Cais do Sodré e que segundo alguns projetos deveria ligar à

este desenho certamente influenciou os projetos posteriores. AHMOP- *Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santa Apolónia*, D27C. Sobre este projeto ver ROSSA, 2000: 114 e PAIS, 1884: 105, sobre os vários projetos para a frente ribeirinha desde setecentos: CASTILHO, 1943.

²¹ AHMCL – *O aterro do Cais da Boa Vista*, SGO, Cx. 125, 9 de Setembro de 1858.

²² Havia a dificuldade de saber a quem pertenciam os terrenos conquistados ao rio, os terrenos marginais tinham sido concedidos à cidade de Lisboa por doação régia desde o século XVI. Em 1784 foi concedido o direito de conquista, por métodos naturais, artificiais ou mistos os terrenos ribeirinhos ao município. Mas os terrenos iam sendo ocupados por numerosos particulares.

²³ Destacam-se a proposta do engenheiro francês, Thomé Gamond, *Projecto de engrandecimento da cidade de Lisboa*, de 1860; os melhoramentos para o porto de Lisboa e para o engrandecimento da cidade, do engenheiro Miguel Pais publicados em forma de livro em 1882; e a proposta de um outro engenheiro Jean Claude Forestier; a proposta da Sociedade de Propaganda de Portugal e as propostas do arquiteto vereador, Ventura Terra. BARATA, 1999 e CASTILHO, 1943.

²⁴ *Diário de Notícias* de 19/6/1906, p. 7.

²⁵ O primeiro contrato com o conde Claranges Luccotte para a construção de uma linha de caminho-de-ferro entre Sintra e Lisboa data da década de 1855 e incluía a retificação das margens entre São Paulo (cais do Sodré) e São José de Ribamar (Algés) em troca dos terrenos que se conquistassem ao Tejo.

Estação de Santa Apolónia. Mais tarde, foi criado o serviço de transporte de passageiros no Tejo e a Estação Fluvial foi implantada no Cais Sodré²⁶.

Depois de muitas indecisões e algumas críticas²⁷, em 1928, a estação de caminho ferroviária do Cais do Sodré, da autoria do arquiteto Pardal Monteiro, foi finalmente inaugurada criando uma marca fundamental na imagem urbana da cidade.

As intervenções posteriores estendem-se para lá do porto, na zona de Belém, intervençionada já com a nova lógica e simbolismo do Estado Novo, mas o aterro da Boavista já estava concluído, a antiga margem estava estruturada e com ela surgia a nova paisagem urbana e a nova imagem da cidade-capital. Salubre, ordenada e infraestruturada, transparecendo modernidade.

3. A CONSTRUÇÃO DA IMAGEM DE COIMBRA E A ESTRUTURAÇÃO DA MARGEM DO MONDEGO

Ao deplorável estado em que actualmente se acha o sitio denominado – Logar do Cerieiro – prestou atenção esta Camara, deliberando unanimemente proceder alli à construção d’uã doca, e d’um caes em continuação do que já existe, e resguarda a cidade das inundações do Mondego, sendo do mesmo tempo um dos nossos mais bellos passeios. [...] O estrangeiro que visitar Coimbra não encontrará um sitio lúgubre, qual hoje é, e em perfeito contraste com tantas bellezas, que aformozeam este lado da cidade; gozará de uma vista aprazível e harmónica com o resto do panorama que se desenrola em toda esta linha, que banha as aguas do Mondego²⁸.

Coimbra, no início do século XIX, vivia dividida entre a zona alta, ocupada pela Universidade e a zona baixa destinada aos ofícios e aos artesãos e, enclausurada entre uma cinta de colégios e o rio intempestivo que sucessivamente invadia a cidade e submergia a velha ponte Manuelina²⁹. A desamortização das ordens religiosas, a partir de 1834, e as obras de aterro das margens do Mondego permitem quebrar estes limites, com a expansão da cidade para nordeste e sobre os novos terrenos conquistados ao rio.

²⁶ A Estação Fluvial do Cais do Sodré inaugurada em 1904 foi demolida no início da década de 40. Manteve-se apenas a Estação Fluvial de Sul e Sueste a oriente da Praça do Comércio. O novo edifício foi em 1932 com projeto da autoria do arquiteto Cottinelli Telmo.

²⁷ O Arq. Ventura Terra, enquanto vereador do município, opôs-se a esta localização e propõe que a estação ferroviária não se implante no cais de Sodré mas em Santos para permitir a criação de um passeio junto ao rio. Ilustração Portuguesa de 1910.

²⁸ Exposição ao Governador Civil de 7 de Maio de 1858. AHMC – *Obras do Cais do Cerieiro*, P. 2, B37/2.

²⁹ No final do século XVIII, o Padre Estêvão Cabral foi responsável por uma série de obras de encanamento do rio Mondego entre a cidade e a foz, fundamentais essencialmente para os campos do Mondego e para reduzir o assoreamento das margens mas que não chegaram a resolver os graves problemas da cidade de Coimbra.



Figura 1 – Planta Topográfica da cidade e arrabalde, desenhada por Izidoro Emílio Baptista, em 1845. AHMC.

Depois de ter sido a primeira capital da nacionalidade, a cidade manteve importância a nível nacional por albergar a única Universidade do Reino. E apesar da reforma do ensino encetada pelo novo estado liberal que cria em Lisboa a Escola Politécnica e a Escola do Exército e no Porto a Academia Politécnica³⁰, a cidade continuava a ser um forte polo de atração formando os bacharéis e os doutores que compunham a política nacional.

Todavia, a *porta de entrada* da cidade, o Largo da Portagem junto ao rio, apresentava um traçado irregular e dimensões reduzidas³¹ (fig. 2). Daí que uma das primeiras medidas da nova edilidade liberal tenha sido o seu alargamento, demolindo o Pelourinho, a Capela e a Torre da Portagem³². Começou-se assim a esboçar a vontade do poder municipal de transformar a face da cidade e quatro anos depois, decidiu abrir a Rua Nova da Rainha³³,

³⁰ Esta medida muito contestada a nível local é reveladora da estratégica centralizadora nas duas principais cidades do reino.

³¹ Segundo António Correia teria cerca de 33m por 17m. CORREIA, 1942: 285.

³² A primeira proposta de demolição surgiu em 1836 mas só terá sido efetivamente demolida entre 1837 e 1838. CAMPOS, 1853: 255.

³³ Aberta para a visita de D. Maria II à cidade, a proposta data de 8 julho de 1840. SILVA, 1973.

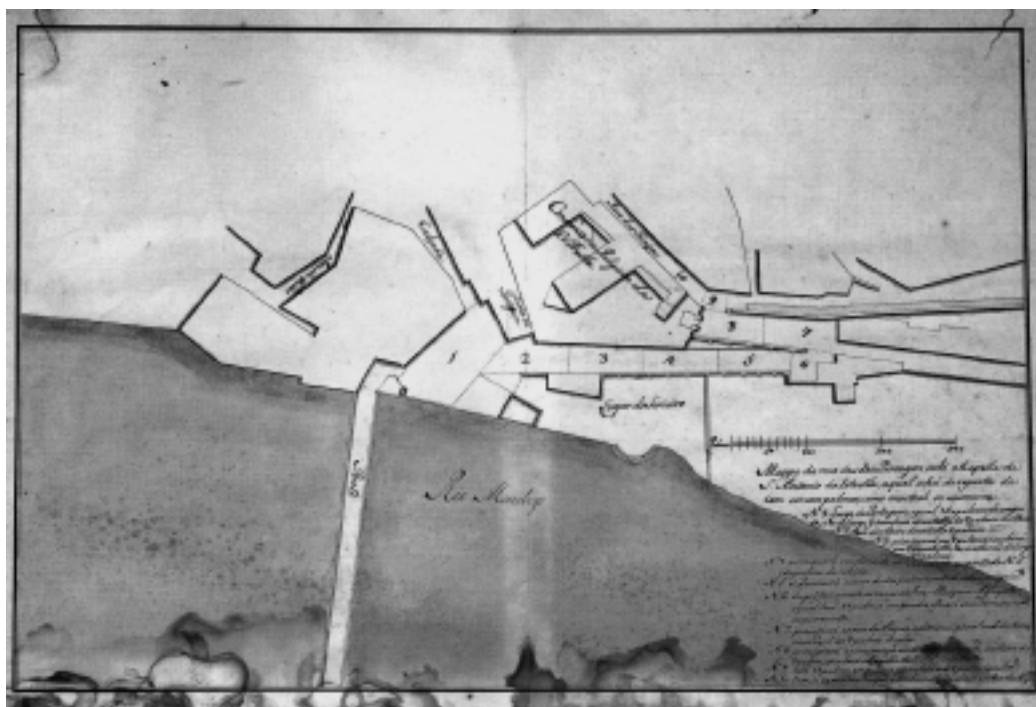


Figura 2 – Planta do largo da Portagem e antiga ponte, desenhada José Carlos Magne no último quartel do século XVIII. Museu Nacional Machado de Castro, Inv. n.º 2938.

sensivelmente paralela ao rio, criando uma ligação entre a Ponte e a Rua Sargento Mor, mas implicou a demolição da devoluta Torre e mais 3 edifícios. Contudo, apesar da vontade revelada pelo município, este deparava-se com uma enorme debilidade financeira, para além da instabilidade política e administrativa³⁴ que caracterizou os primeiros anos do Liberalismo e que tornavam impossível delinear um projeto municipal contínuo.

ALTEAMENTO DAS MARGENS DO MONDEGO E O PROJETO DOS MELHORAMENTOS DO LARGO DA PORTAGEM

Foi necessário esperar pelo novo governo da Regeneração para o Poder Central iniciar um projeto reclamado desde o século XVI, o encanamento do Mondego desde Ceira ao mar³⁵. Esta obra permitia a consolidação da margem do Mondego e salvaguardar a cidade das cheias, mas fundamentalmente, permitia traçar o projeto de requalificação de toda a frente ribeirinha.

As obras de aterro e alteamento das margens implicaram a substituição da velha Ponte Manuelina e a construção de uma nova ponte em ferro, aberta ao público em 1875. E com a construção da ponte o município pôde pensar de novo no Projeto de *melhoramento* do velho

³⁴ Entre 1834 e 1852 a Câmara de Coimbra conheceu 16 presidentes e outras tantas vereações.

³⁵ Proposta de lei de 27 de Julho de 1853, do Ministro das Obras Públicas, Fontes Pereira de Melo. SILVA, 1973.

largo da Portagem, ponto de charneira do conjunto urbano. O projeto, aprovado em 1874, implicava para além de um enorme aterro (fig. 3) a expropriação e demolição total de dois quarteirões de edificações, propunha uma praça triangular, limitada a norte por um novo edifício, a construir, marcando o alinhamento da nova ponte e alargando a entrada da rua da Calçada. Incluía, ainda, a regularização e arborização da margem a jusante e a montante da ponte, criando um *boulevard* marginal e o parque público pensado desde 1858³⁶ (fig. 4).

Todavia a obra executada foi ligeiramente alterada, expropriou-se apenas um dos quarteirões (fig. 5) e, em vez da construção do novo edifício, foi construído um muro de suporte de terras sobre a Rua da Saboaria e do Largo do Trovão que se mantinham à cota original e o largo foi alargado (fig. 6).

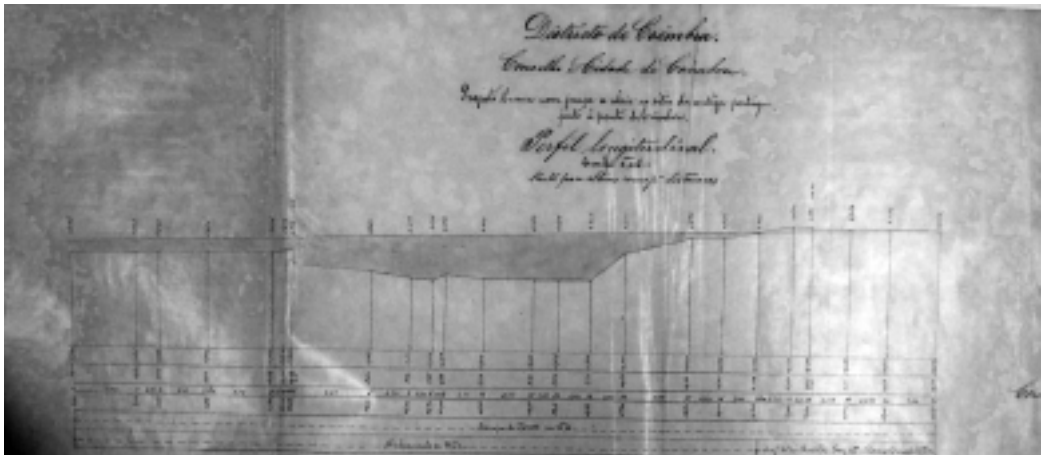


Figura 3 – Perfil do aterro do largo da Portagem, projeto de António José de Sá, de 1874. AHMC, Repartição de Obras Municipais, 31, P. 7 (3).

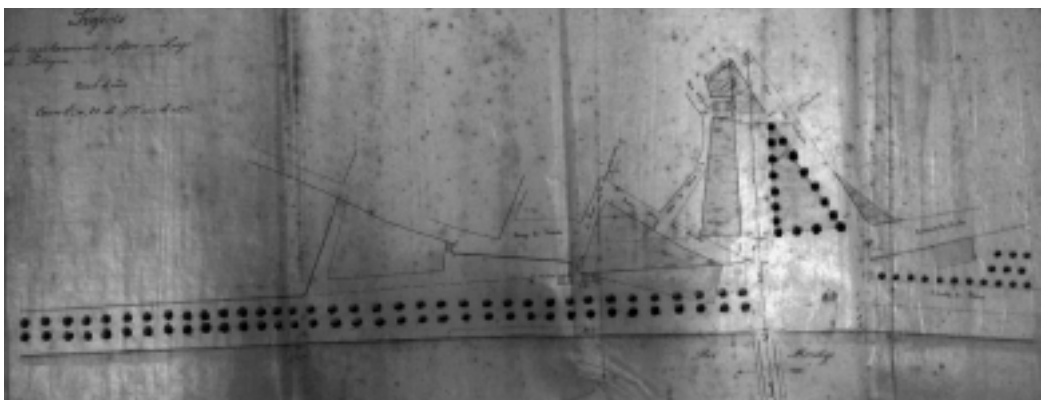


Figura 4 – Projecto dos melhoramentos a fazer no Largo da Portagem, Visível a o novo edifício representado a vermelho, a praça triangular, o boulevard do cais e, do lado direito, o arranque do parque público. AHMC, Repartição de Obras Municipais, 31, P. 7 (1).

³⁶ A 4 de abril de 1871 a Ínsua do Cerieiro foi expropriada para a construção do Parque da cidade e para o início da estrada da Beira, a primeira referência ao Parque público surge na sessão de Câmara de 12 de maio 1858. AHMC – *Obras do cais do cerieiro*, P. 2, B37/2.

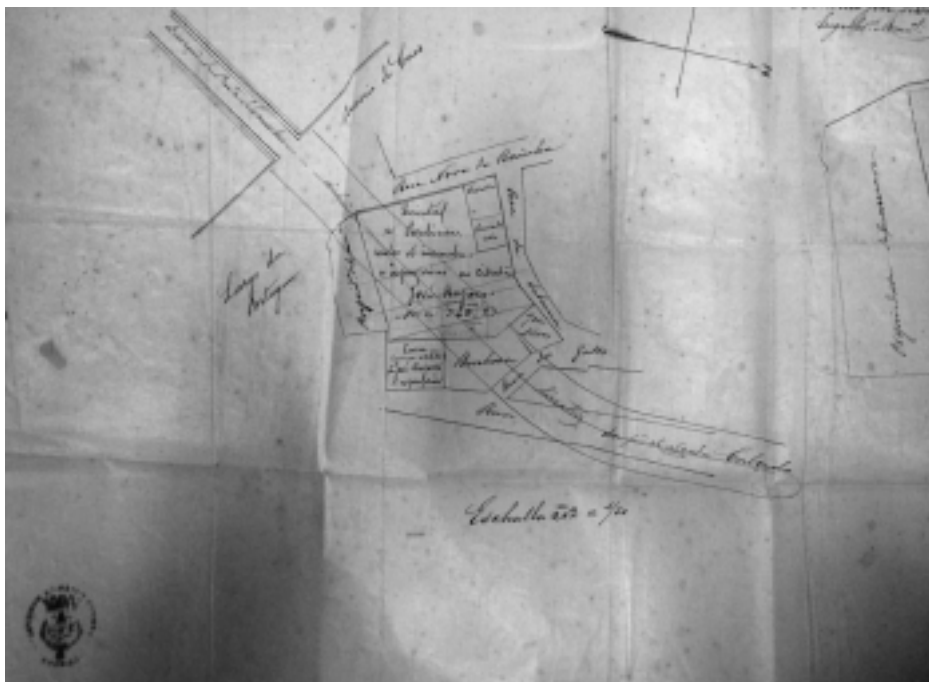


Figura 5 – Planta de edifícios a expropriar para alargamento do Largo da Portagem. Visível a relação entre a diretriz da ponte e a da Rua da Calçada. Levantamento de António José de Sá de 1873. AHMC, Repartição de Obras Municipais, 31/B50.



Figura 6 – Planta de reconstrução da margem do Mondego antes de 1887, desenhada com base no levantamento dos irmãos Goullard, pela autora. Visível a nova Ponte Metálica, o aterro do Cais das Ameias, a estação ferroviária e o largo alçado e alargado.

Por outro lado, ainda no ano de 1874 e, como contrapartida pelo traçado da Linha da Beira Alta não passar pela cidade³⁷, o Governo propôs a construção de um ramal entre a estação existente³⁸ e o Cais da Ameias, bem como a criação de uma nova linha a partir da cidade até Arganil. Esta proposta exigia um novo aterro das margens, a eliminação de um dos tramos da ponte metálica e conquistou ao rio uma largura de cerca de 34 metros. Como escrevia imprensa da época: «Nenhuma terra do paiz, a não ser Lisboa, com o seu Aterro, fica tendo um passeio com esta grandeza»³⁹.

As obras prolongaram-se até ao século XX com vários atrasos e dificuldades financeiras, mas permitiram, também, a conclusão do aterro do Cais do Cerieiro até ao Porto dos Bentos para a implantação do desejado parque público⁴⁰ (fig. 7, 8 e 9).



Figura 7 – Planta de reconstituição da margem do Mondego, no início do século XX, desenhada a partir do levantamento de José Baptista Lopes, pela autora. Visível a Ponte Metálica com menos um tramo, o novo aterro entre a estação ferroviária e a Ponte, a linha férrea para Arganil e o parque público.

37 O traçado da Linha da Beira Alta, a entroncar na Linha do Norte na Pampilhosa foi muito contestado pela cidade que deixava assim de ser o ponto de cruzamento das mercadorias vindas da Beira. AHMC – *Representações ao Rei às Cortes* – 1860-1865, B34: 72 a 79. Em resposta, é traçada uma nova linha entre Coimbra e Arganil que ligaria Coimbra à Beira, com um traçado próximo do itinerário das barcas do rio.

38 A estação criada em 1864 implanta-se fora dos limites da cidade e, só partir de 1874, a ligação à baixa da cidade começou a ser assegurada, mas pelo primeiro transporte público urbano, o carro americano – sistema composto por uma carruagem puxada por muaremas deslizando sobre carris, o que permitia aumentar a velocidade e comodidade dos passageiros. A nova estação ferroviária da cidade só foi implantada em 1885 levando à extinção do serviço do carro americano.

39 O *Conimbricense* de 7 de abril de 1888, n.º 4238, ano XLI: 1.

40 Ver: AHMC – *Projeto de aterraplanagem da Insua dos Bentos de aprovada a 1 de julho de 1905, Repartição de Obras Municipais*, Pasta 31, Processo 7, doc. 1. AHMC – *Projeto de ajardinamento da esplanada do porto dos bentos de 16 de janeiro de 1912, Repartição de Obras Municipais*, Pasta 31.

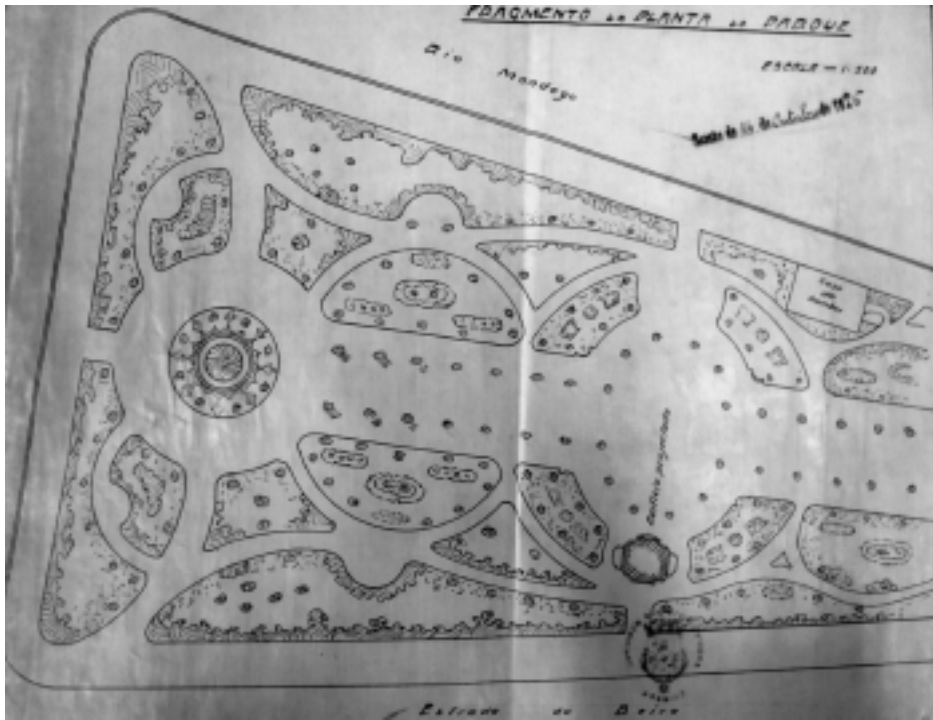


Figura 8 – Fragmento da *Planta do Parque Público*, projeto de António Heitor de 1926. AHMC, Repartição de Obras Municipais, Pasta 31.



Figura 9 – Postal n.º 1783, não datado mas possível datar entre 1905, quando é feita a terraplanagem da Ínsua dos Bentos e 1926, data do projeto de ajardinamento. Editor Alberto Maia. Coleção Aurélio Marta.

A Câmara Municipal de Coimbra, durante a segunda metade do século, revelou uma vontade de modernização e ordenamento da cidade⁴¹, mas para além da falta de meios financeiros deparava-se com a ausência total de técnicos qualificados. E para tal instava ao Governo não só apoio financeiro mas também capacidades técnicas, aliás desde a publicação do decreto de 31 de Dezembro de 1864⁴², que a câmara solicitava a nomeação de uma comissão para elaboração de um Plano Geral de Melhoramentos da cidade:

Senhor! Antez que metade da cidade fique sepultada sob as areias do Mondego, é necessário traçar no papel uma nova cidade tal como deverá ser a que nos alicerces da antiga se erguer á maneira da phenix (...) A câmara municipal de Coimbra na conformidade do § 1º do art. 52º do Decerto de 31 de Dezembro, reclama perante vossa Magestade o beneficio que foi concedido ás Câmaras de Lisboa e Porto⁴³.

Pese embora terem sido nomeadas várias comissões⁴⁴, nunca foi elaborado o almejado *Plano Geral de Melhoramentos*. Com efeito, a terceira comissão presidida pelo engenheiro Leonardo Castro Freire, elaborou e apresentou nas estâncias superiores um *Plano de melhoramentos da cidade baixa* mas que nunca obteve a devida aprovação⁴⁵.

Esta ausência de aprovação conduziu a uma série de hesitações, nomeadamente na definição dos alinhamentos a dar às novas construções. O exemplo mais paradigmático surge associado à implantação do novo edifício do Banco de Portugal. Esta instituição pretendendo construir no Largo da Portagem, na altura denominado Largo Príncipe D. Carlos, solicitou os devidos alinhamentos, contudo a Comissão de Melhoramentos escusou-se, alegando-se incompetente por o plano ainda não ter sido sancionado. Depois de alguma controvérsia, a Câmara acabou por definir a implantação e o alinhamento no lado norte do largo (fig. 10)⁴⁶. De uma forma conturbada e hesitante, o município definiu finalmente a forma e a imagem do velho largo, eliminando a estreita Rua da Saboaria e fazendo a articulação entre as cotas da cidade baixa e do largo. O novo edifício, da autoria do arquiteto Adães Bernudes, criou uma nova frente de grande qualidade arquitetónica (fig. 11).

⁴¹ Paralelamente a esta requalificação na frente ribeirinha, a Câmara Municipal, confrontada com dificuldades técnicas e económicas empreende uma nova intervenção de expansão da cidade no terreno desocupado da Quinta de Santa Cruz. Esta operação cria, segundo o modelo de Lisboa, um novo bairro ordenado e regulado sem os constrangimentos da intervenção em tecido existente e permite implantar com maior economia, alguns dos novos equipamentos fundamentais à cidade, como o Mercado, a Escola Industrial e o Matadouro.

⁴² Este decreto, considerado precursor, não só em Portugal mas mesmo no panorama europeu, introduz a figura do Plano Geral de Melhoramentos, que a par com o Regulamento de Estradas inaugura o moderno planeamento urbanístico. Para mais ver FERNANDES, 2002: 110. Segundo o autor, a lei portuguesa de 1864, ao contrário do difundido pela obra de LAVEDAN, 1952, foi depois da lei espanhola do mesmo ano a segunda lei urbanística de abrangência nacional a ser elaborada na Europa.

⁴³ Representação de 18 Fevereiro 1865 AHMC – *Pasta Representações ao Rei e às Cortes* – 1860-1865, B34: 83.

⁴⁴ Primeira comissão foi nomeada a 27 Abril de 1865; a segunda comissão, nomeada a 8 de março de 1888; a terceira comissão nomeada a 9 novembro de 1899; SILVA, 1900: 117.

⁴⁵ Apesar das repetidas representações apresentadas pela Câmara Municipal ao Governo Civil reclamando contra a falta de andamento do processo. Offício n.º 284 e ofício n.º 663. SILVA, 1903: 129-130.

⁴⁶ AHMC – *Reparação de Obras Municipais*, Pasta 31, B50, Banco de Portugal, processo 3, doc. 1.

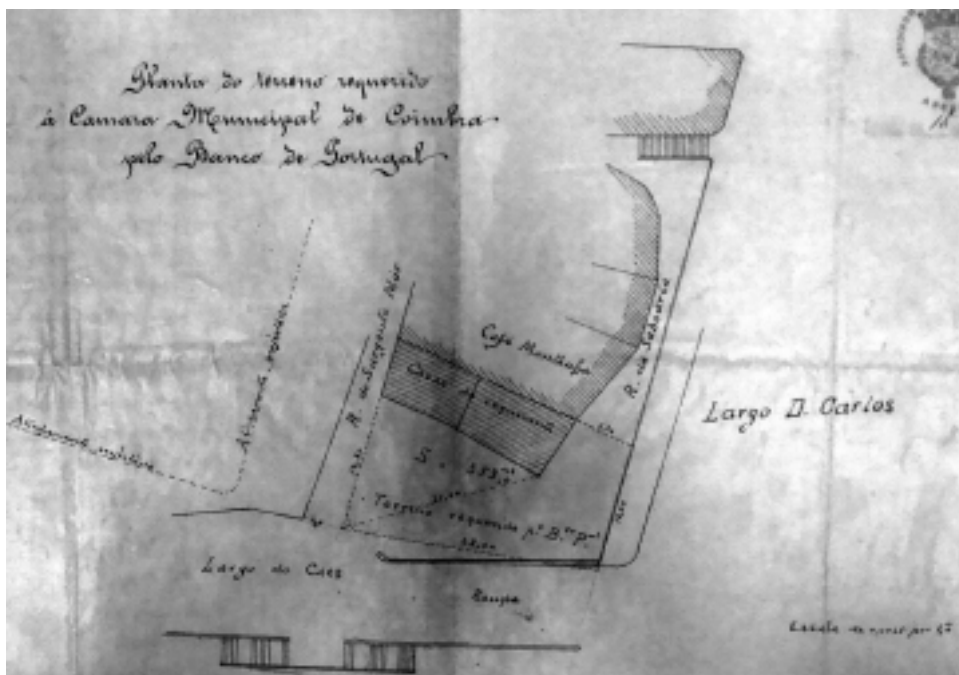


Figura 10 – Planta da Implantação do edifício do Banco de Portugal a vermelho, de 1907. AHMC, Repartição de Obras Municipais, 31, P. 3 (7).



Figura 11 – Largo da Portagem, cerca de 1912. Visível, à esquerda, o edifício do Banco de Portugal no novo alinhamento do largo (autor não identificado, disponível em <<https://plus.google.com/photos/117914274518338377120/albums/5196315409702016833>>. [Consultado em 16/05/2012].

Com a implantação da República, a municipalidade completou a imagem do largo, então denominado Largo Miguel Bombarda, com o monumento a Joaquim António de Aguiar. E a partir daqui, as obras concentraram-se na ocupação da avenida marginal, denominada Av. Emídio Navarro, em homenagem ao antigo Ministro das Obras Públicas pelo seu empenho na conclusão das obras do Cais do Cerieiro. A implantação da estação de caminho-de-ferro, no topo da avenida favoreceu a implantação de uma frente de hotéis ao longo da margem do rio, alguns dos quais com grande valor arquitetónico, como é o caso do Hotel Astória com projeto do Arq. Francisco de Oliveira Ferreira.

O PLANO DE MELHORAMENTOS DA CIDADE BAIXA

Dentro dos ideais de *embelezamento* a Câmara Municipal concentrou-se também no saneamento do tecido medieval da baixinha. Desde 1891⁴⁷, que defendia o rasgamento de três ruas de ligação à estação: uma, ligando o novo edifício dos Paços do Concelho à estação, outra do alargamento da Rua da Madalena entre o Largo da Portagem e a estação e, outra entre a estação e a Rua Visconde da Luz, atravessando a Praça do Comércio. Mas, estas operações de rasgamento eram demasiado dispendiosas e impossíveis no quadro de crise económica do final do século. Por outro lado, o município, desde 1885, seguindo o exemplo de Lisboa, tinha encetado a expansão da cidade, criando um novo bairro na antiga Quinta de Santa Cruz, cujas obras mobilizavam a maioria do capital do município. Para mais, estava empenhado na construção das modernas infraestruturas da cidade como a rede de captação e distribuição de águas a partir do rio (inaugurada em 1889) e a rede de esgotos (iniciada em 1893).

Todavia, as ideias não foram abandonadas e em 1918, a edilidade consciente das dificuldades de ordenamento sem um *Plano Geral de Melhoramentos* aprovado, nomeou uma nova comissão presidida pelo engenheiro municipal, Abel Dias Urbano para o levantamento e estudo de um novo plano. Mas, ainda antes de ter sido apresentado o plano, a Câmara foi confrontada com o novo projeto da Estação de Caminho-de-ferro da cidade⁴⁸, proposta pela Companhia do Caminhos de Ferro Portugueses junto às Ameias. O município recusou-se a aprovar o projeto, evocando a exiguidade do local e o obstáculo à ligação da Baixa com o Rio. Contudo, sem um *Plano Geral de Melhoramentos* aprovado, a Câmara Municipal pouco pôde fazer contra um projeto aprovado centralmente. O novo edifício, da autoria do arquiteto José Ângelo Cottinelli Telmo, inaugurado em 1931, rematou a Av. Emídio Navarro e inviabilizou para sempre a continuação do boulevard marginal.

⁴⁷ Apresentado na sessão camararia de 14 de maio de 1891 pelo engenheiro da Direção de Obras Públicas do Distrito, João Teófilo da Costa Góis e que serviu de base ao Plano de melhoramentos da cidade baixa desenvolvido pela 3ª comissão de melhoramentos. LOUREIRO, 1939.

⁴⁸ Desde 1885 que a Estação funcionava num pavilhão de madeira improvisado e vinha sendo motivo de protestos por parte da população e das instituições da cidade. Na Sessão de Câmara de 17 de outubro de 1918, a Câmara não autoriza a localização proposta mas o projeto já tinha sido aprovado pela Secretaria de Estado do Comércio. LOUREIRO, 1952.

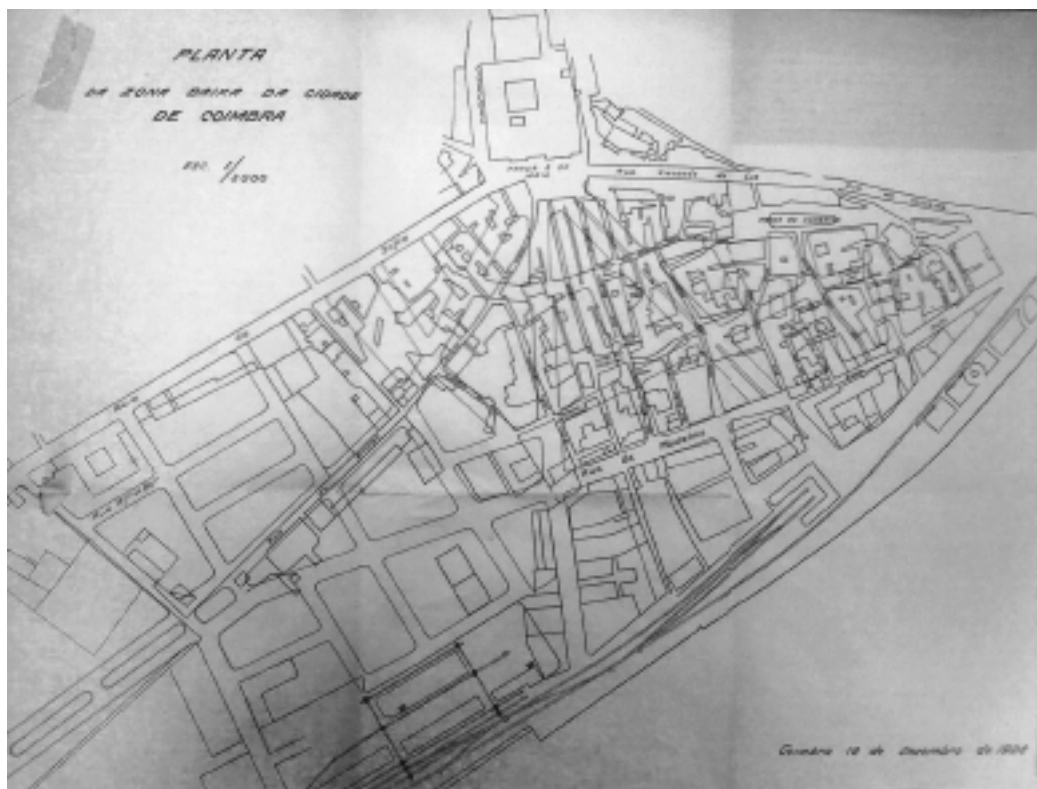


Figura 12 – Plano dos novos Arruamentos da cidade Baixa, de Dias Urbano, de 1924. URBANO (1928).

O *Plano dos novos Arruamentos da cidade Baixa*, de Dias Urbano limitou-se assim à remodelação da zona interior da baixinha, prevendo a elevação de toda a zona e a sua reconstrução quase total (fig. 12). Seguiram-se outros planos⁴⁹ mas, depois da construção da Estação Nova, todos se restringiram ao saneamento da cidade baixa, propondo de forma mais ou menos radical a transformação da morfologia antiga⁵⁰. Mas eram operações demasiado dispendiosas e as únicas concretizações limitaram-se às zonas desocupadas dos aterros do Arnado e do início da Avenida Fernão de Magalhães.

⁴⁹ Em 1940 o *Arteplano de Urbanização, de Embelezamento e Extensão da Cidade de Coimbra* de Etienne de Gröer. Em 1955, o *Plano Regulador da Cidade de Coimbra* de Antão de Almeida Garrett. Em 1956, o *Plano de Remodelação da Baixa de Coimbra* de Alberto José Pessoa. Em 1970 o *Plano de Urbanização da Zona Central da Cidade entre Santa Cruz e o Mondego*, de Januário Godinho. Em 1971 o *Plano de Urbanização da Baixa* de Manuel Costa Lobo.

⁵⁰ Dos planos da primeira metade do século XX, apenas o *Arteplano de Urbanização, de Embelezamento e Extensão da Cidade de Coimbra* de Etienne de Gröer recusa a demolição total da baixinha limitando-se à abertura da Avenida de Santa Cruz entre a Praça 8 de Maio e o Rio, e ao prolongamento da Av. Fernão de Magalhães até ao Largo da Portagem. Ao nível dos cais introduz uma nova visão de aproximação da cidade ao rio propondo, nomeadamente a remoção do ramal de caminho-de-ferro mas, mais uma vez, nenhuma destas propostas terá execução.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de alguns constrangimentos, hesitações e atrasos, a atual paisagem urbana de Coimbra, à semelhança da paisagem de Lisboa, é a que resulta das ideias delineadas ao longo da segunda metade do século XIX, produto dos ideais de embelezamento. Produto de um equilíbrio, nem sempre fácil, entre os interesses locais e o poder central, as margens foram saneadas, abriu-se a nova avenida marginal ordenada, o velho e acanhado largo deu lugar a uma nova praça regular, implantaram-se os novos equipamentos (banco, cafés, hotéis) e as novas infraestruturas (caminho de ferro, rede viária) e criou-se o Parque Público. Entretanto, a ponte metálica foi substituída por uma nova ponte de betão armado (inaugurada em 1954), a passagem de nível do caminho-de-ferro foi desativada, os passeios alterados e a arquitetura dos edifícios foi testemunhando o passar dos tempos e sendo transformada, mas a estrutura urbana manteve-se e perdura.

Preconizada entre a vontade de um município preocupado em afirmar-se como terceira cidade nacional, ainda que debilitado técnica e financeiramente, a transformação das margens do Mondego, aliou os novos saberes técnicos às novas necessidades de saneamento, entendido como mais do que uma operação sanitária, antes como uma operação simbólica onde a estética e a ordem, recriam a paisagem urbana, a cidade conquistou o rio e uma nova imagem, da modernidade.



Figura 13 – Vista da cidade a partir da margem esquerda, de Arsène Hayes, de cerca de 1860. FARIA, S. (2006) – Evolução do espaço físico de Coimbra. Catálogo de exposição. Coimbra: G. C. Lda, p. 56.



Figura 14 – Vista atual, fotografia autora.

NOTA: Este artigo foi escrito segundo o novo acordo ortográfico.

BIBLIOGRAFIA

- BARATA, Ana Cristina (1999) – *Lisboa 1860-1930: realidade, desejos e ficções*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de Mestrado em História de Arte.
- BARBOSA, Inácio Vilheda (1864) – *Ponte Pênsil do Porto*. «Arquivo Pittoresco, semanário ilustrado», vol. VII. Lisboa: Castro, Irmão & C^a.
- CASTILHO, Júlio de (1943) – *A Ribeira de Lisboa: descrição histórica da margem do Tejo, desde a Madre de Deus até Santos-o-Velho*. 2.^a edição revista e ampliada pelo autor e com anotações de Luiz Pastor de Macedo. Lisboa: CML.
- CORBOZ, André (2001) – *Le territoire comme palimpseste et autres essais*. Paris: Les Éditions de l'Imprimeur.
- CORREIA, António (1942) – *Identificações Toponímicas*. «Arquivo Coimbrão – Boletim da Biblioteca Municipal». Coimbra: Biblioteca Municipal de Coimbra, VI, p. 285-301.
- DELFANTE, C. (1997) – *A Grande História da Cidade. Da Mesopotâmia aos Estados Unidos*. Lisboa: Instituto Piaget.
- DIÁRIO de Notícias, noticiário universal*, ano 42, de 19 de Junho de 1906. Lisboa: Typographia Universal, p. 7.
- FARIA, José Santiago (2006) – *A Rua da Sofia e os estudos urbanísticos para a Baixa de Coimbra*. «Monumentos», 25, p. 130-137.
- FERNANDES, Mário Gonçalves (2005) – *Urbanismo e morfologia urbana no norte de Portugal*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Tese de Doutoramento. 1.^a edição policopiada 2002.
- FERRÃO, Bernardo (1985) – *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadás, 1758-1813*. Porto: FAUP Publicações.
- FRANÇA, José Augusto (1966) – *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*. Lisboa: Livraria Bertrand.
- HAROUËL, J. L. (1993) – *L'Embellissement des villes*. Paris: Picard Editeur.
- LAUGIER, M. A. (1999) – *Ensayo sobre la Arquitectura*. Madrid: Ediciones Akal.
- LAVEDAN, Pierre (1952) – *Histoire de l'urbanisme, Époque Contemporaine*. Paris: Henri Laurens Ed.
- LOUREIRO, José Pinto (1939) – *Anais do Município de Coimbra, 1890-1903*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.

- LOUREIRO, José Pinto (1952) – *Anais do Município de Coimbra, 1904-1919*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- NONELL, Anni Günther (2002) – *Porto, 1763-1852 a construção da cidade entre o despotismo e liberalismo*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Dissertação de Doutoramento (1ª edição, policopiada, 1998).
- PAIS, Miguel (1884) – *Melhoramento de Lisboa e seu Porto*. Lisboa: Tipografia Universal.
- URBANO, Abel Augusto Dias (1928) – *Projecto de novos arruamentos da cidade baixa*. Coimbra: Tipografia de M. Reis Gomes.
- ROSSA, Walter (2000) – *A imagem ribeirinha de Lisboa-alegoria de uma estética urbana barroca e instrumento de propaganda para o Império*. In *A Urbe e o Traço*. Coimbra: Almedina.
- SILVA, Armando Carneiro (1973) – *Anais do Município de Coimbra, 1840-1869*. Coimbra: Câmara Municipal de Coimbra.
- SILVA, Manuel Dias da (1900) – *Relatorio sobre as contas da Gerencia Municipal de Coimbra no anno de 1899*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- SILVA, Manuel Dias da (1903) – *Relatorio sobre as contas da gerencia municipal de Coimbra no anno de 1902*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- SILVA, Maria Madalena F. Pinto da (2009) – *Forma e Circunstância*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Dissertação de Doutoramento em Arquitectura.
- SILVA, Raquel Henriques da (1997) – *Lisboa Romântica. Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Dissertação de doutoramento, texto policopiado.
- TERRA, Ventura (1910) – *Lisboa do Futuro*. «Ilustração Portuguesa. Revista semanal dos acontecimentos da vida portuguesa», II Série, n.º 213. Lisboa: Jornal O Século, p. 367-372.

FONTES

- AHMC – *Obras do Cais do Cerieiro*, Pasta 2, B37/2.
- AHMC – BAPTISTA, Isidoro (1845), *Planta Topográfica da cidade e arrabaldes*.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Banco de Portugal*, Pasta 31, B50, processo 3, doc. 1.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Perfil Longitudinal. Projecto de uma nova praça a abrir no sitio da antiga portagem junto à frente de Coimbra*, Pasta 31, processo 7, doc. 3.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Planta de edificios a expropriar para alargamento da Rua da Calçada e Largo da Portagem*, Pasta 31, B50.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Planta do Parque*, Pasta 31.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Projeto ajardinamento da esplanada do porto dos bentos de 16 de Janeiro de 1912*, Pasta 31.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Projeto de terraplanagem da Ínsua dos Bentos aprovada a 1 de Julho de 1905*, Pasta 31, Processo 7, doc. 1.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Projecto do terreno requerido à Câmara Municipal pelo Banco de Portugal*, Pasta 31, processo 3, doc. 7.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Projecto dos melhoramentos a fazer no largo da Portagem*, Pasta 31, processo 7, doc. 1.
- AHMC – *Repartição de Obras Municipais, Projecto para construção do passeio do lado residencial da Av. Navarro entre os Largos das Ameias e Bombarda*, Pasta 31, processo 7, doc. 9.
- AHMC – *Representações ao Rei às Cortes – 1860-1865. Exposição sobre a linha férrea da Beira Alta de 21 de Outubro de 1864*, B34, folhas 72 a 79.
- AHMC – *Representações ao Rei e às Cortes – 1860-1865, Representação de 18 Fevereiro 1865*, B34, p. 83.
- AHMOP – *Projecto do Cais Novo de Belém ao Cais de Santarém*, D27C.
- AHML – *Os aterros do Caes da Boa Vista*, 9 de Setembro de 1858. SGO, Cx. 125.