

Arqueologia *em* Calendário

A propósito do ofício da Direção das Obras Públicas do Distrito de Lisboa ao presidente da Câmara Municipal de Loures

10 de setembro de 1888

A atual rede viária portuguesa tem uma história que se conta desde os tempos da romanização da Hispânia. É uma história que atravessa os tempos, acompanhando nascimentos e mortes, imperativos militares, interesses económicos e comerciais, desenvolvimentos tecnológicos, alcances políticos, exigências sociais.

O ofício enviado, a 10 de setembro de 1888, ao presidente da Câmara Municipal de Loures, Anselmo Braamcamp Freire, e assinado por José Joaquim da Paiva Cabral Couceiro, engenheiro diretor da Direção das Obras Públicas do Distrito de Lisboa, constitui

oportunidade para, no mês em que foi escrita, lembrar o troço da Estrada Real nº 61, Lisboa-Peniche, que atravessava e servia o lugar de Loures.

Pertenciam à categoria de Estradas Reais, todas as estradas que ligavam Lisboa às capitais de distrito. Que outras informações contém o ofício que constitua matéria de interesse para quem se interesse pela história da rede viária de Loures?:

- Quem foi José Joaquim da Paiva Cabral Couceiro, cujo nome nos é familiar por via





da toponímia de Lisboa onde o seu nome se encontra perpetuado na Avenida Paiva Couceiro?

Conclui em 1850 o curso preparatório para engenharia militar na Escola Politécnica de Lisboa e o curso de Engenharia Militar e Civil a 5 de agosto de 1853. Por Portaria de 22 de setembro de 1884, é nomeado para proceder a uma inspeção do serviço da conservação das estradas em todos os distritos do reino.

Por Portaria de 29 de janeiro de 1885, é nomeado diretor das Obras Públicas de Lisboa. A 8 de fevereiro de 1901 é promovido a inspetor geral da direção das Obras Públicas e Minas.

- O que nos diz o nº 28, do Artigo 117º, do Código Administrativo de 1892, que consta do Título IV – Câmaras Municipais, Capítulo II – Competências e atribuições, Secção I – Das Câmaras em geral?

Sobre tudo o que interessa à segurança e comodidade do transporte nas ruas, praças, caes, e mais lugares públicos, compreendendo a limpeza e iluminação públicas, e a remoção de

quaisquer pejamientos e do que possa prejudicar os transeuntes, ou causar exalações insalubres.

- Encontrar o decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864 e a Carta de lei de 15 de julho de 1862, não foi fácil na pesquisa pela internet. Encontrado o artigo *Brevíssima síntese, cronológica, da legislação portuguesa sobre urbanismo e ordenamento do território, desde 1836* – Documento de apoio ao ensino, de Mário Gonçalves Fernandes (Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto), de data desconhecida, foi possível saber o seguinte:

Decreto com força de lei de 31 de dezembro de 1864 – decreto sobre a construção, conservação e polícia das estradas e abertura de ruas; no terceiro título clarifica as disposições relativas às ruas e edificações no interior das cidades, vilas e povoações, para o que se consagra a figura de Plano Geral de Melhoramentos e prevê a Comissão de Melhoramentos; plano e comissão eram obrigatórios em Lisboa e Porto, devendo ser aprovados pelo governo, nas restantes povoações do reino eram opção camarária e



bastava a apreciação da comissão de viação municipal; (...); determina a largura mínima de 10 m para novos arruamentos. (...)

Carta de lei de 15 de julho de 1862 – contém a classificação das estradas reais e das estradas ordinárias; determina que no interior das povoações atravessadas pelas estradas de primeira e segunda ordem, o governo, ouvido o conselho superior das obras públicas e as respetivas camaras municipais, terá a faculdade de designar, por decreto, as ruas que devem fazer parte d'essas estradas, e os alinhamentos, declives e larguras das mesmas ruas para o desembaraçado trânsito dellas (Artº 9) (...)

- Sobre a Direção das obras Públicas do Distrito de Lisboa:

Em 1852, vivendo Portugal o período denominado Regeneração, por decreto assinado no Paço de Maфра pela rainha D. Maria II, datado de 30 de agosto, foi criado o Ministério das Obras Publicas, Comércio e Indústria, cabendo-lhe todos os domínios de ação e assuntos da repartição de Obras Públicas, até aí sob a alçada do Ministério do Reino. O Ministério

deteve os assuntos relativos a obras públicas, comunicações, comércio, indústria e agricultura, passando por sucessivas remodelações até à sua extinção em 1910.

José Joaquim de Paiva
Cabral Couceiro



Loures
Rua principal
1912





Fomentar o desenvolvimento da viação pública será um dos seus objetivos.

Com remodelação do Ministério proporcionada pelo decreto de 31 de dezembro de 1868, surge a Direção das Obras Públicas do Distrito de Lisboa integrada na direcção-geral de Obras Públicas, que superentenderá todos os trabalhos na Cidade e seu Termo.

Lembremos que o lugar de Loures cresceu em paralelo, ou em consequência, da construção de uma via importante de ligação entre Lisboa e Mafra, necessária para a passagem do Rei D. João V e comitiva, aquando do acompanhamento das obras de construção do Palácio, Convento e Basilica de Mafra e, posteriormente, para a sua inauguração e usufruto em tempos que se seguiram. A Estrada Real que constituiu o eixo estruturante do lugar de Loures, no séc. XVIII, foi a sucedânea natural da muito antiga via romana e, parcialmente, do trajeto desta. A rua principal de Loures pertenceu à Estrada Real, situação comum a outras cidades, vilas ou lugares, facto que tornou necessário distinguir esses troços. A Estrada Real nº 61 terá um percurso final de Lisboa a Peniche.

Devemos reconhecer que esta Estrada, que hoje se assume como Estrada Nacional 8 e, dentro da cidade de Loures, recebe o nome de Rua da República, tem acompanhado a História do País e do Município de Loures. Importa referir, embora muito brevemente, as condições que acompanham o desenvolvimento da rede viária portuguesa nas épocas moderna e contemporânea.

A consulta do artigo de Maria Eugénia Mata, "A Companhia das Obras Públicas de Portugal", publicado na revista Estudos de Economia, vol. XIX, nº 1, 1999, fornece uma curiosa informação adicional no que respeita à progressiva ligação de Lisboa a Loures.

Entre 1846 e 1847, a Companhia das Obras Públicas de Portugal contratara a empreitada para a construção da estrada do Lumiar a Loures com Inácio José Barros, mas desistiu do contrato, restituindo-lhe a caução que havia depositado. Portugal viveu tempos difíceis na primavera de 1846 e no outono do mesmo ano, quando eclodiram, respetivamente, a revolta da Maria da Fonte e a guerra civil da Patuleia, ambas com consequências para as atividades da companhia que enfrentou dificuldades





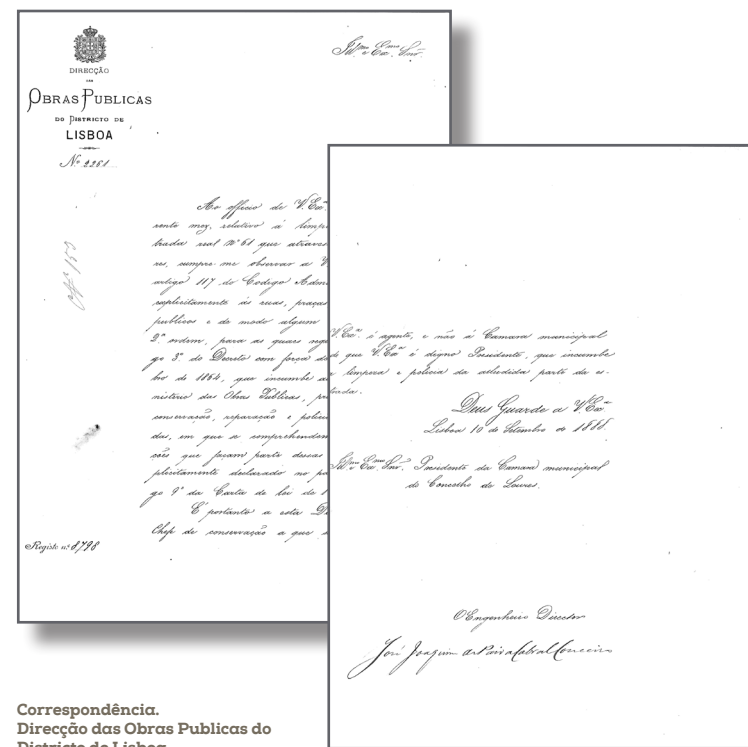
financeiras e a incapacidade de o Estado cumprir os compromissos com a companhia que, em consequência, acumulou dívidas gigantescas. Note-se que, à época, a zona do Lumiar estava integrada nos arrabaldes de Lisboa ...

Partindo da dissertação de mestrado *História das Infra-Estruturas Rodoviária*, de Florbela Lima Maré, apresentada, em 2011, à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, é possível traçar um breve panorama do que foi, então, o desenvolvimento rodoviário.

Na Época Moderna, o reinado de D. Maria I (1734-1816) assiste a uma profunda renovação projetada para a rede viária do Reino, envolvendo a construção de pontes e de estradas. Em 1781, Miguel Pereira Pinto Teixeira estuda um conjunto de medidas para a construção e conservação de estradas bem como um plano do que deveria de ser a rede nacional de estradas. Em 1788, é publicado por José Diogo Mascarenhas Neto o *"Método para Construir as Estradas em Portugal"*, sendo atribuída maior importância à construção da estrada Lisboa/Coimbra, onde se introduziu

o serviço de mala-posta, que para além de correio servia para transportar passageiros. (...)

No Alto Douro, nesse mesmo ano, foi ordenado pela Rainha a construção de estradas para que a circulação de produtos, nomeadamente



Correspondência.
Direcção das Obras Publicas do
Districto de Lisboa





A propósito do ofício da Direção das Obras Públicas do Distrito de Lisboa ao presidente da Câmara Municipal de Loures

10 de setembro 1888

vinho, fosse facilitada. Em 1791, D. José Luís de Meneses Abranches Castelo Branco, sexto conde de Valadares, que desempenhava, cumulativamente, os cargos de inspetor geral do Terreiro, das Obras da Tapada e Valas do Ribatejo e de superintendente geral das Estradas, tem a seu cargo a direção superior de todos os trabalhos de reconstrução das estradas que, no geral, se encontravam em grande ruína.

Também neste ano é iniciada a construção da estrada de Lisboa ao Porto, cujo percurso total só será possível em 1843, durante o governo de Costa Cabral, após conclusão da obra de construção de ponte sobre o rio Trancão.

Percurso que, ao tempo dos romanos, já havia existido... a ponte terá desaparecido entre os séculos XV e XVI. Em 1808, com a Carta Militar das Principais Estradas de Portugal, constata-se uma rede viária relativamente densa, não sendo propriamente de qualidade.

O triunfo do Liberalismo, em 1834, revelou o esforço de definir os objetivos e princípios orientadores da construção da rede viária (...)

cria-se uma política de fomento das vias de comunicação e da sua reparação.

Com a lei de 12 de março de 1835 (baseada na lei de 19 de dezembro de 1834) foi criada a Comissão de Melhoramentos de Comunicação Interior, órgão de carácter consultivo, a qual deveria elaborar um plano geral de estradas, propondo as dimensões para cada classe de estradas classificadas, vindo a tarefa a realizar-se com José Diogo de Mascarenhas Neto, autor do livro *Methodo para construir as estradas em Portugal (1788)*.

Em 1854, é publicado no Diário do Governo uma das primeiras contagens de tráfego, incluindo passageiros e mercadorias. Com esses resultados preparou-se a base da classificação e estrutura da rede viária (decreto de 15 de julho de 1862), que estipulava três grandes grupos: estradas reais (de 1ª ordem), distritais (de 2ª ordem) e municipais (de 3ª ordem), e define as características e responsabilidades de construção e manutenção das mesmas, bem como prioridades e prazos para a construção de eixos de comunicação considerados fundamentais.

