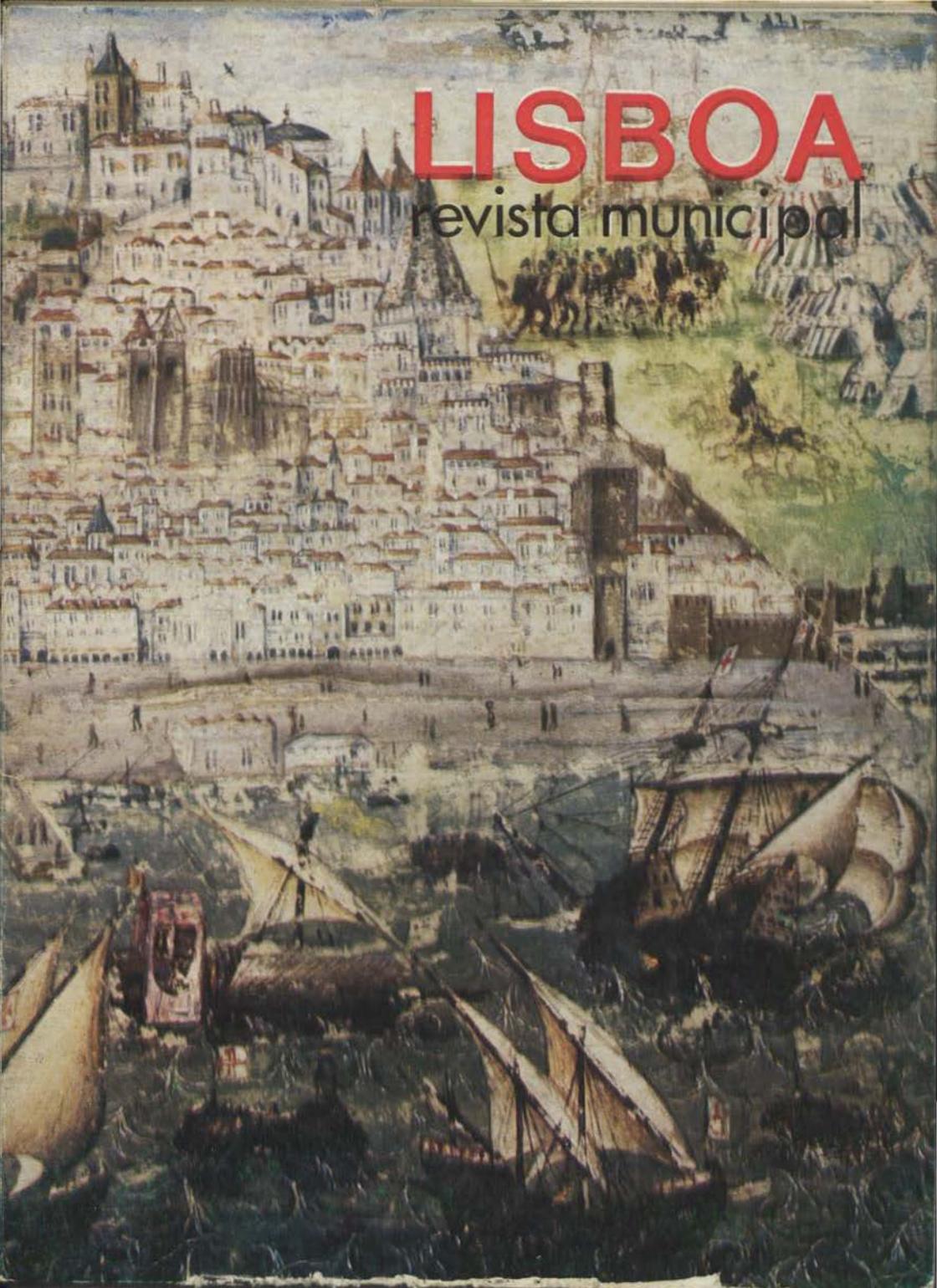
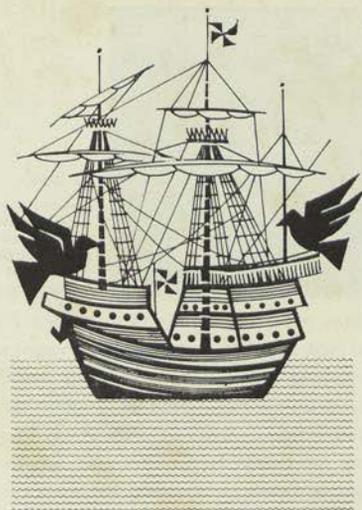


# LISBOA

revista municipal





# LISBOA

revista municipal

ANO XL — N.º 1 — 2.ª SÉRIE — 4.º TRIMESTRE DE 1979 — NÚMERO AVULSO: 100\$00

DIRECTOR: ORLANDO  
MARTINS CAPITÃO  
SUBDIRECTOR: FERNANDO  
CASTELO - BRANCO  
ASSISTENTE TÉCNICO:  
ALFREDO THEODORO

## sumário

BREVE NOTA PREAMBULAR • PRIMEIRA  
CÂMARA ELEITA DE ACORDO COM A  
CONSTITUIÇÃO DE 1976 • BYRON EM  
LISBOA • CENTENÁRIO DA MORTE DE  
ALEXANDRE HERCULANO • A CIDADE  
E A CRIANÇA • VINHO E VINHAS EM  
LISBOA • CERÂMICA DO MUSEU RAFAEL  
BORDALO PINHEIRO — CRONOLOGIA,  
ANÁLISE, ELEMENTOS INÉDITOS • PELOS  
MUSEUS MUNICIPAIS • EQUIPAMENTO  
DESPORTIVO — ALGUMAS CONSIDERAÇÕES  
• OS TRANSPORTES EM LISBOA • LISBOA  
CIDADE LIMPA • PRÉMIO VALMOR 1978

EDIÇÃO DA C. M. L. — D. S. C. C. — REPARTIÇÃO DE ACÇÃO CULTURAL  
PALÁCIO DOS CORUCHÉUS — RUA ALBERTO DE OLIVEIRA — LISBOA — TELEFONE 76 62 68

Execução gráfica da Liga dos Combatentes — Rua João Pereira da Rosa, 18 — Lisboa



NA CAPA:

A mais antiga panorâmica de Lisboa,  
iluminura quinhentista  
da crónica de D. Afonso Henriques,  
por Duarte Galvão.  
Museu Conde Castro de Guimarães  
— Cascais

LISBOA

LENGUA PORTUGUESA

Publicado em Lisboa, em 1964, pela Direcção-Geral do Livro, Biblioteca e Documentação, do Ministério da Educação e das Artes, em colaboração com o Museu Conde Castro de Guimarães, de Cascais.

Este livro é uma reprodução da obra de Duarte Galvão, publicada em 1561, e encontra-se no Museu Conde Castro de Guimarães, de Cascais.

Sumário

1. A cidade de Lisboa  
2. A cidade de Vila Rica  
3. A cidade de Vila Rica

4. A cidade de Vila Rica  
5. A cidade de Vila Rica  
6. A cidade de Vila Rica  
7. A cidade de Vila Rica  
8. A cidade de Vila Rica  
9. A cidade de Vila Rica  
10. A cidade de Vila Rica

# BREVE NOTA PREAM- BULAR

A «Revista Municipal» reinicia a sua publicação após alguns anos de constringido adormecimento. Espera-se que este despertar, tardio embora, venha trazer certa alegria a todos os que se interessam pelos problemas de Lisboa e estavam habituados a encontrar nos antigos números, a par das notícias de tom laudatório para o poder constituído, como era de prática corrente na época, muitos outros assuntos bem mais sérios, tratados com indiscutível qualidade, entre os quais é de justiça destacar certos trabalhos de investigação histórica.

A primeira câmara eleita, após um interregno de cinquenta anos, ficaria mal consigo mesma se não recuperasse, com as necessárias adaptações, esta revista, no que ela representava de válido e de tradicionalmente enraizado no nosso meio cultural.

Com as necessárias adaptações, dizia, porque os tempos são, agora, outros e a concepção de uma revista de âmbito municipal sensivelmente diferente. É assim que, no nosso entender, para além de continuar a acolher gostosamente os ensaios dos historiógrafos de Lisboa, ela deverá ser, igualmente, uma larga janela, através da qual os cidadãos mais interessados possam olhar o que se passa no interior da sua edilidade.

Estamos a atravessar uma fase simultaneamente agreste e difícil para a vida das autarquias. A fase que corresponde à reivindicação duma autonomia, que, no domínio dos princípios, todos reconhecem como incontestável, mas que, no plano das acções concretas, está longe, ainda, de ter encontrado a consagração adequada. Encontramo-nos num período de transição que se traduz por um fluxo e refluxo na linha fronteiriça que delimita instavelmente o poder central e o poder local. A procura de meios acrescidos de actuação, por parte das autarquias, responde a máquina do Estado com os reflexos adquiridos durante uma longa hegemonia, apondo-lhe uma resistência bloqueadora. Este clima de conflitualidades abertas ou latentes provoca desgostos e frustrações, mas ele é a inevitável envolvente de que se acompanha a profunda mudança que estamos a atravessar. É essa mudança assenta numa dinâmica que tende irreversivelmente para uma mais ampla e efectiva descentralização, condição indispensável para maior eficiência na gestão das coisas públicas e para o progresso do País.

É, portanto, com optimismo que encaramos o futuro e estimulantes as dificuldades que vencemos ou pelas quais fomos, até, vencidos. O processo em que participamos é pela sua própria natureza dialéctico e insustável. Argamassado no entrechoque das ideias, na superação das limitações nos recuos e avanços conseguidos, vai aos poucos emer-

gindo um efectivo pensamento municipalista. Este pensamento, como um corpo vivo, precisa de um espaço dominial próprio.

A revista municipal constitui, por vocação, essa territorialidade. Nela se deseja que, de ora em diante, retomada a periodicidade da sua publicação, fique registado tudo o que de mais significativo se for produzindo para o conhecimento de Lisboa, quer remontado ao seu passado, quer apontando para o seu futuro, seja ele a objectiva explicitação das grandes linhas de força, subjacentes ao processo de transformação que nunca pára, seja ele a teorização ou mesmo a utopia de uma nova sociedade urbana que se deseja.

A todos estes objectivos não responde, evidentemente, o presente número. Ele é apenas, como a primeira pedra nos monumentos, um acto simbólico. Mas, também aqui, estamos confiantes no futuro e na justeza das intenções programáticas atrás expressas.

Por isso me parece desnecessário pedir benevolência ou compreensão para esta fénix renascida. Acreditem que vai crescer não tarda muito.

Dezembro de 1979.

Aguiar Lima  
Dilecio Muelada

Uma das faces da medalha  
comemorativa do VIII Centenário  
do 1.º Foral de Lisboa  
(1179-1979)

## PRIMEIRA CÂMARA ELEITA DE ACORDO COM A CONSTITUIÇÃO DE 1976

### PRESIDENTE:

Eng.º Aquilino Ribeiro Machado

### VEREADORES:

Eng.º Joaquim Albino Antunes da Cunha

Dr. Manuel Cabeçadas Ataíde Ferreira

Dr. Francisco Luís Murteira Nabo

Arqt.º José Pedro Roque Gameiro Martins Barata

Dr. António da Silva Oliveira

Dr.ª Maria do Céu Fernandes de Oliveira Esteves (substituiu em Dezembro de 1978 o Arqt.º Inácio Ramon Tomás Peres Fernandes)

Dr. António José de Almeida Silva Graça

Dr. António Anselmo Anibal

Eng.º João Avelino da Rocha Cunha Serra (substituiu em Março de 1978 o Dr. Mário Prista Alves Casquilho)

Paulo Roberto Brás Loureiro

Pedro José Del-Negro Feist

Maria Teresa Pinho Xara Brasil Corte-Real (substituiu em Janeiro de 1978 o Dr. António Jacinto Martins Canaverde)

Abel Caetano (substituiu em Junho de 1978 o Eng.º António Pedreira de Castro Norton de Matos)

Dr. Luís Fernando Cardoso Nandin de Carvalho

Eng.º Rui Filipe Ribeiro de Mendonça

Arqt.º Diogo Cristóvão Póvoas Leite de Castro (substituiu em Abril de 1979 a Arqt.ª Maria Helena do Rego da Costa Salema Roseta)





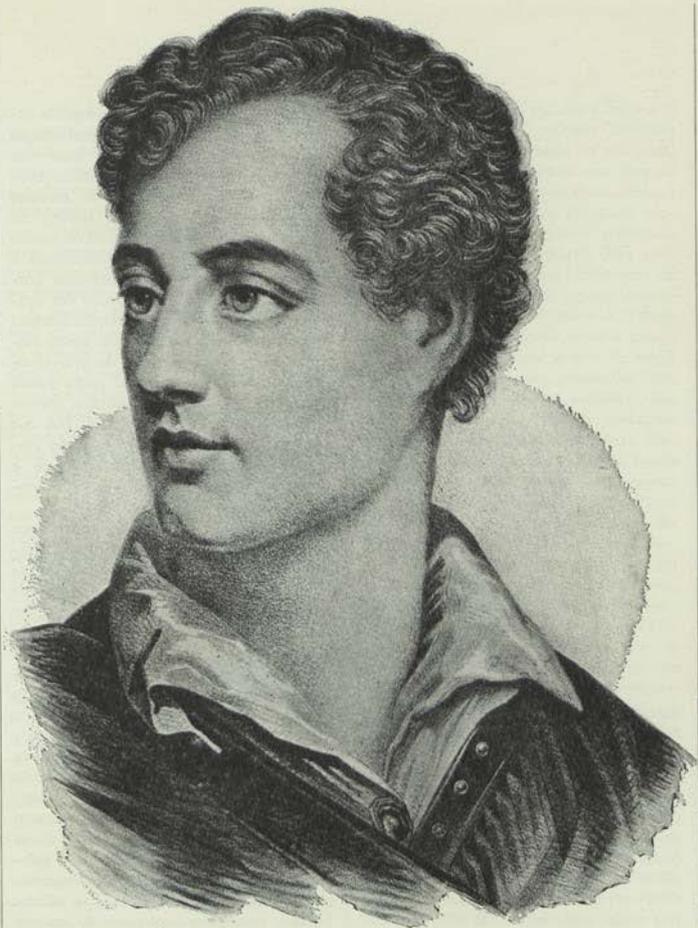
O Presidente do Município,  
Eng. Aquilino  
Ribeiro Machado,  
ladeado pelos vereadores  
Arq. Peres Fernandes, à direita,  
e Dr. Ataíde  
Ferreira, à esquerda,  
presidindo a uma  
reunião pública normal.  
Em primeiro plano  
dois funcionários em  
Serviço de Apoio



Vereadores  
durante uma reunião  
pública mensal  
do Município de Lisboa.  
Da esquerda para a direita:  
Eng. Antunes da Cunha,  
Dr. Silva Oliveiro,  
Dr. Anselmo Anibal,  
Dr. Silva Graça  
e Dr. Mário Cosquilho



Vereadores  
durante uma reunião  
pública mensal  
do Município de Lisboa.  
Da esquerda para a direita:  
Eng. António Norton  
de Matos,  
Dr. Martins Canaverde,  
Eng. Rui Mendonça  
e Dr. Nandim de Carvalho.



# BYRON EM LISBOA

Na manhã de 20 de Junho de 1809, no porto inglês de Falmouth, por onde então se faziam as ligações com o Continente, um grupo de viajantes ultimava os preparativos para o embarque. Avultava entre eles a figura de um dos grandes poetas do romantismo europeu, Lord Byron, que, acompanhado por seu amigo John Cam Hobhouse e respectiva criada-gem, se dispunha a visitar o Mediterrâneo oriental.

Inspirado na tradição da juventude endinheirada da Inglaterra setecentista, que, em regra, completava a sua formação académica de índole livresca com uma peregrinação ao espaço geográfico onde a cultura ocidental mergulhava raízes, Byron projectava de há muito essa viagem. Em passos diversos das suas cartas é possível detectar os sinais de tal propósito, que respondia à vocação cosmopolita da sua sensibilidade e ao desejo de conviver com outras gentes e paragens, cujo colorido exótico, pressentido nos livros, estimulava a imaginação poética.

Por seu turno, Hobhouse partilhava o entusiasmo do companheiro e, reservando para si o papel de cronista, ia munido de tinta, penas e cadernos para registar novas impressões, com vista à publicação de um livro de viagens quando regressasse. O manuscrito desse diário, felizmente conservado, constitui não só um importante

documento biográfico como a principal fonte para investigações sobre a visita de Byron ao nosso país.

De acordo com os planos previamente estabelecidos, os dois amigos tencionavam partir directamente para Gibraltar e daí prosseguir viagem para oriente, mas, chegados a Falmouth, descobriram que o paquete da carreira de Malta se havia já feito ao mar. Restava-lhes como alternativa tomar lugar no veleiro «Princess Elizabeth», que se dirigia a Lisboa, e daí continuar o itinerário por terra até Gibraltar. Tomada esta decisão, que as circunstâncias aconselhavam, os viajantes tiveram de aguardar maré e brisa de feição e, dias depois, lançavam um longínquo olhar de despedida às costas da pátria, onde a linha esbranquiçada das falésias se esbatia num horizonte ambíguo de espuma e neblina, enquanto os panos se enfunavam sobre o convés e o velame gemia na tensão dos ventos.

A 7 de Julho, o paquete entrava a barra do Tejo após uma viagem sem incidentes dignos de menção.

Dois factos históricos de vastas repercussões conjugavam-se para determinar as coordenadas paisagísticas físicas e humanas da Lisboa a que Byron chegava.

Por um lado, a cidade ressentia-se ainda dos efeitos devastadores do catástrofe de 1755. É certo que o cenário apocalíptico criado pelos elementos em fúria — a terra em convulsão, as águas incontidas, o fogo alastrando e os ares de pes-

tilência — havia sido em boa medida ultrapassado pelos trabalhos de reconstrução da baixa pombalina que, no lugar dos becos e ruelas tortuosas da cidade seiscentista, tinham implantado os modelos geométricos da arquitectura urbana do racionalismo iluminado, impondo ao espaço ribeirinho os valores de funcionalidade e utilitarismo próprios da mentalidade burguesa. No entanto, as delongas dos processos de planeamento e execução integral noutras zonas da cidade eram ainda responsáveis por um certo ar de provisoriamente e decrepitude que não podia passar despercebido a quem nos visitava, mesmo já em princípios do século XIX. Daí que a Lisboa de Byron patenteasse uma singular coexistência de tradicionalismo e inovação, tese e antítese que nem sempre atingiam a síntese harmónica.

Por outro lado, a invasão napoleónica de 1807, a retirada da corte para o Brasil, a intervenção armada da Grã-Bretanha, as movimentações estratégicas do exército anglo-português às ordens de Sir Arthur Wellesley e as sequelas amargas da controversa Convenção de Sintra criavam um clima de notória instabilidade política-militar, que afectava profundamente a paisagem humana da capital. Instituída como tradição histórica da cultura portuguesa desde que em 1640 voltámos as costas à hispanidade e reforçada pelo ideário de 1789 por via maçónica, a nossa francofilia entrava agora em conflito com as ambições hegemónicas do imperialismo bonapartista que fazia perigar a independência do País. Para mais, as ambiguidades de comportamento dos aliados ingleses que, para boa parte da opinião pública da época, pareciam mais interessados em servir-se de Portugal do que em servir Portugal, fomentavam o desenvolvimento de uma consciência nacionalista de inspiração radicalmente xenófoba. Byron ia, pois, desembarcar na capital ocupada de um país sitiado e dividido.

Quem se dá ao trabalho de consultar, por obrigação de ofício ou por ocioso recreio, os relatos dos viajantes ingleses sobre a Lisboa de outrora tem ocasião de verificar que eles são praticamente unânimes em elogiar as belezas da cidade vista do rio. A sua agrada sobremaneira a linha sinuosa das colinas e vales, a outros fascina o colorido das vinhas e pomares dos arrabaldes, outros ainda deleitam os olhares na brancura do casario disperso, entrecortado pelas torres das igrejas.

No primeiro canto do poema «Childe Harold's Pilgrimage» (1812), Byron dá voz literária às impressões colhidas durante a sua passagem por Portugal três anos antes e o protagonista exclama:

«Oh! Quantas maravilhas Lisboa a princípio nos revela! A sua imagem espelha-se nas águas do nobre Tejo, que a fantasia dos poetas cobre de areias de ouro e onde agora estão fundeados muitos navios poderosos, pois Albion aliou-se aos Lusitanos e ocorreu em seu auxílio.» («Childe Harold's Pilgrimage», Canto I, Estrofe XVI).

Não obstante, esta primeira atitude favorável não parece ter durado muito. Os grupos de mendigos que importunavam os viajantes recém-chegados, o aspecto pouco aseado de alguns transeuntes e os primeiros contactos com uma cidade que ainda não dispunha das estruturas sanitárias mínimas cedo indisputaram Byron contra os lisboetas, cujo pretenso orgulho e ignorância são objecto da sua invectiva.

«Quem entrar nesta cidade que, resplandecendo ao longe, parece celestial, vagueia pelas ruas decepcionado com tantas coisas desagradáveis aos olhos do forasteiro.» («Childe Harold's Pilgrimage», Canto I, Estrofe XVII).

Os dois companheiros ficaram alojados na hospedaria de um certo Mr. Barnwell, estabelecimento bem afreguesado a Buenos Aires, zona residencial onde se instalavam representantes diplomáticos acreditados em Lisboa, burgueses endinheirados no comércio ou na finança e, naqueles tempos bellicosos, os oficiais do comando das tropas inglesas estacionadas na capital.

Da colina avistavam-se Almada e os montes da margem sul, a amplitude do estuário onde fundeavam navios de todas as proveniências e a superfície ondulante dos telhados que desciam até ao Tejo. Nos dias seguintes, Byron e Hobbhouse exploraram as imediações e partiram à descoberta da cidade.

Se se indagar que espécie de convívio Byron terá tido com os habitantes de Lisboa, a resposta passa pela referência às visitas efectuadas aos conventos da capital. Com efeito, o simples contacto com os transeuntes apenas pode ter dado ao poeta uma ideia sumária da variedade de tipos humanos que caracterizava a cidade: vendedores ambulantes apregoando em língua estranha, aguadeiros galegos que palmilhavam os empedrados sob o peso dos barris, soldados de guarnição que erravam por locandas, lojistas em bocejo pelas portas, no tédio quente de Julho. Desconhecendo a língua portuguesa, à excepção de uma ou outra imprecisão obscena que diz ter aprendido, Byron estava privado do instrumento de comunicação que lhe teria permitido formar uma opinião menos superficial sobre os lisboetas. É com o clero do Mosteiro dos Jerónimos e do Convento de Jesus que os dois viajantes conseguem

trocar algumas impressões, utilizando o latim para o efeito. Ficaram surpreendidos com a notória e generalizada ignorância dos monges e Hobbouse regista que um deles, ao mostrar um quadro representando soldadesca munida de armas de fogo e canhões, disse tratar-se de uma batalha na Roma antiga... Mais grave do que a escassez de livros ingleses nas bibliotecas monásticas lhes pareceu o facto de vários escritos dos enciclopedistas franceses se encontrarem no rol dos livros de consulto proibida. Portugal parecia não haver ainda aberto as portas ao espírito renovador do racionalismo europeu.

Durante os suas deambulações os dois companheiros tiveram ocasião de admirar o traçado neoclássico da Basílica da Estrela, de construção recente, e visitaram o Cemitério Inglês no propósito de prestar homenagem à memória do romancista Henry Fielding, que em 1754 demandara Lisboa e aqui viria a falecer; o tempo e a incúria haviam, porém, apagado vestígios da sepultura, impossível de localizar.

Na parte baixa, ao topo do Rossio, Byron encontrou o palácio da Inquisição, cuja influência tinha vindo a diminuir em finais do século XVIII, mas que ainda em 1809 mantinha certa actividade, só extinta com a revolução liberal. Um pouco mais a norte, situava-se o Teatro da Rua dos Condes, construído no local de um velho pátio que o terramoto arrasara. Nesta sala de espectáculos aconhada e de precárias condições actuavam por essa altura companhias portuguesas contratadas pelo empresário Manuel Baptista de Paula; sabe-se que Byron e Hobbouse assistiram a récitas por mais de uma vez, mas, como seria de esperar de espectadores habituados ao nível das encenações britânicas, ficaram com uma impressão muito desfavorável acerca dos nossos actores e mostraram-se escandalizados com os movimentos lascivos de algumas danças.

A passagem de Byron pelos teatros lisboetas ficou, de resto, assinalada por um episódio lamentável que o próprio poeta narra numa nota a «Childe Harold's Pilgrimage»:

«Uma vez, quando me dirigia ao teatro, às oito da noite, numa carruagem, acompanhado de um amigo [...] obrigaram-me a parar em frente a uma loja aberta; se não tivéssemos a sorte de ir armados não tenho a menor dúvida de que não teríamos sobrevivido para contar a aventura.»

O amigo que com ele seguia era, evidentemente, Hobbouse, em cujo diário de viagem se pode ler uma referência ao assalto, datada de 18 de Julho:

«Às nove e meia, fui com Byron numa caleche ao teatro da Rua dos Condes. Fo-

mos atacados por quatro homens. A meio do caminho, regressámos a casa a pé.»

Não restam dúvidas de que os dois relatos tiveram origem no mesmo facto e a disparidade que se verifica na hora, pormenor irrelevante, pode atribuir-se a uma imprecisão do poeta que escrevia anos depois do acontecimento, enquanto Hobbouse fazia o registo diário de todas as peripécias ainda frescas na memória.

A menos que se admita ainda outra cena de violência em Lisboa, a que não há a menor referência nas fontes, a aventura de 18 de Julho deve ter constituído o núcleo factual em torno do qual o fantasma donjuanesco de vários autores teceu a historieta de sabaz melódramático que ficou indissolúvelmente ligada à visita de Lord Byron. Certa noite, à saída do Teatro de São Carlos, o poeta teria sido soado por um marido ciumento, disposto a reabilitar a sua honra ultrajada. Alguns não hesitam mesmo em afirmar que foi esta desagradável experiência que determinou a hostilidade de Byron para com os portugueses, patente nas estrofes de «Childe Harold's Pilgrimage».

Torna-se muito difícil aceitar esta interpretação simplista da obra e personalidade de Byron e isto por duas razões. Em primeiro lugar, nenhum dos autores que repetem e comentam o episódio se deu ao trabalho de indicar testemunha presencial ou fonte documental que possa abonar a veracidade ou sequer a verosimilhança do facto; e nem nos textos byronianos nem no diário de viagem de Hobbouse existe o menor indício que possa levantar suspeitas sobre devaneios sentimentais do poeta em Lisboa. Poderá dizer-se que Byron não estaria, no poema, interessado em revelar ao público leitor a humilhação de que fora vítima; como se explica, então, o absoluto silêncio de Hobbouse, escrupuloso cronista de viagem, amigo íntimo e confidante do poeta, para mais num texto diarístico, rico em pormenores e que à partida se sabia não ir ser integralmente divulgado? Em segundo lugar, talvez não seja lícito reduzir «Childe Harold's Pilgrimage» à estatura de uma autobiografia metrificada; a despeito dos muitos elementos pessoais que Byron indiscutivelmente projectou no seu herói, é imprudente identificar, sem mais restrições, autor e personagem. Esta possui uma dinâmica própria, move-se no espaço e tempo definidos pela narrativa, desvincula-se das circunstâncias fictícias, que porventura lhe deram origem, e tende a assumir-se como ficção autónoma. Para entender o poema importa, assim, privilegiar a literariedade em prejuízo da literalidade; só deste modo os estrofes sobre Lisboa podem ser adequadamente perspectivadas dentro da economia do texto.

Tal como a noveia picaresca ou o romance de formação, «Childe Harold's Pilgrimage» está construído de tal modo que cada episódio determina uma fase na evolução interior do protagonista. Para a sensibilidade byroniana do Cavaleiro Haroldo, a passagem por Lisboa constituiu uma revelação, ou pelo menos uma confirmação, de que o ideal romântico de vida não era realizável no espaço urbano. Nas estrofes do poema sobre a cidade perpassam as contradições entre a paisagem idealizada do lugar ameno de longe entrevisto e a decepção provocada pelo contacto imediato com a realidade dos locais e dos homens que não souberam aproveitar os dons espontaneamente oferecidos pela obra da Criação. A mais funda motivação do passo parece, pois, residir não nos supostos ressentimentos de Byron mas antes na consciência rousseauista do constante litígio entre a natureza e civilização que, de resto, constituiu um dos temas fundamentais glosados no poema. Defraudado na sua esperança, o protagonista voltar-se-á para os arredores de Lisboa e irá encontrar numa excursão às serranias de Sintra a possibilidade de experiência paradisíaca que a urbe negou.

«Eis Sintra e o seu Éden resplandecente surgindo num labirinto multicolor de montes e vales. [...] Um convento empoado no topo de horribes penhascos, os sobrios brancos de geada cobrindo as escarpas da encosta, o musgo da serra crestado pelo sol abrasador, o vale profundo de sombrios arbustos inclinados, o meigo azul do mar sereno, os matizes alaranjados que doiram o mais verde ramo, as torrentes que se precipitam das alturas para os vales, as vinhas lá no alto e por baixo ramos de salgueiros — tudo se combina num cenário grandioso de variedade e beleza.» («Childe Harold's Pilgrimage», Canto I, Estrofes XVIII, XIX).

Três semanas depois da chegada a Lisboa, Byron e Hobbouse deixaram os aposentos de Buenos Aires em direcção ao cais; em breve, atravessaram o Tejo a caminho da fronteira espanhola e do Mediterrâneo.

Depois daquela primeira experiência em terra alheia, com eles seguia o inquieto Cavaleiro Haroldo, como um Ulisses sem Ítaca, romântico condenado a descobrir e a descobrir-se na peregrinação incessante pelos caminhos da poesia e da vida.

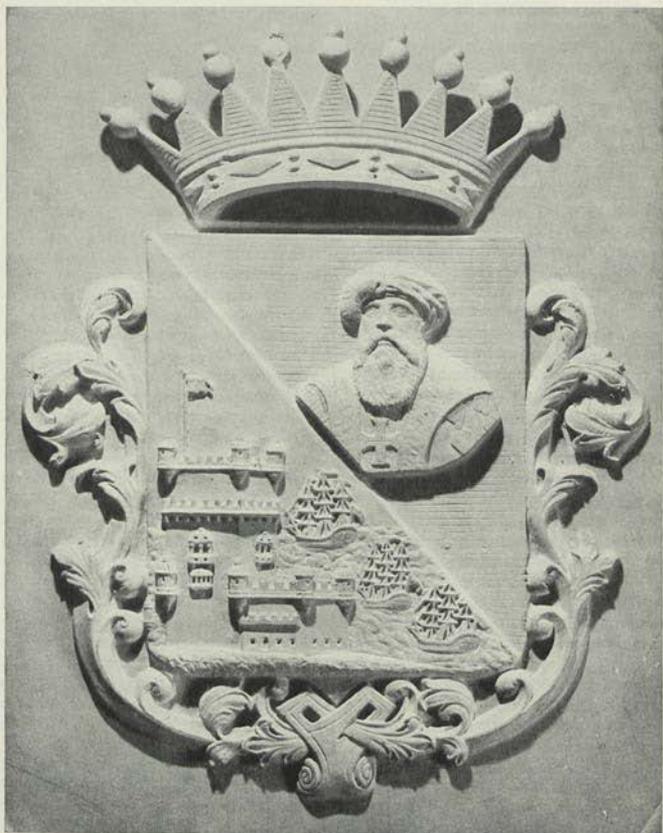
\* Licenciado em Filologia Germânica e Doutor em Literatura Inglesa, pela Universidade de Lisboa, em cuja Faculdade de Letras é Professor Associado.

# centenário da morte de ALEXANDRE HERCULANO

O primeiro centenário da morte de uma tão grande figura como é Alexandre Herculano, um dos maiores portugueses de todos os tempos, não podia deixar de ser comemorado e de modo não apenas a recordar e enaltecer a sua figura mas também a torná-la mais e melhor conhecida.

O Município de Lisboa, além do des-cerramento de uma lápida na casa da Ajuda onde Alexandre Herculano viveu tantos anos e escreveu boa parte da sua obra e de uma conferência a seu respeito, proferida pelo Prof. Vitorino Magalhães Godinho, realizou ainda uma exposição sobre **Alexandre Herculano e a Câmara Municipal de Belém.**

O tema desta exposição tem uma dupla justificação. Por um lado, trata-se de algo



Escudo do Município de Belém  
esculpido no tecto  
da casa situada na Rua Nova  
do Calhariz, à Ajuda,  
que foi sede  
do extinto município



relacionado com a cidade de Lisboa, porquanto o concelho de Belém ficava, quase totalmente, dentro da actual área de Lisboa e a Câmara de Lisboa é hoje herdeira desse outro município. Por outro, trata-se de um episódio da biografia de Herculano, referido fugidamente, pouquíssimo estudado. Os documentos fundamentais, o arquivo desse município de tão breve duração, a correspondência da Câmara Municipal de Belém, os livros de actas das reuniões da sua vereação, parece-nos que nunca foram objecto de estudo, nem mesmo de uma rápida inventariação.

Parte dessa documentação, a mais directamente ligada a Alexandre Herculano, foi exposta nessa exposição. Assim foi divulgada e, no futuro, quem quiser conhe-

cer, estudar, reconstituir o que foi a actuação de Alexandre Herculano à frente do Município de Belém tem o caminho aberto, pois a quase totalidade da documentação que permitirá alicerçar esse trabalho esteve reunida nessa exposição e foi referida no respectivo catálogo.

Exposição que se projectará no futuro, através desse catálogo, como instrumento de trabalho, ela veio chamar a atenção, documentar, ilustrar, um aspecto pouco conhecido da vida de Alexandre Herculano, assim como um episódio de incontestável interesse para a história do nosso municipalismo.

Nela se encontravam as actas da Câmara de Belém assinadas por Alexandre Herculano, os ofícios, alguns deles inte-

Casa situada na Rua Nova do Calhariz, à Ajuda, que foi sede do extinto município de Belém

Pilar de pedra com as armas do extinto  
concelho de Belém, incorporado actualmente  
no muro da cerca do Externato da Luz.  
Por baixo das insígnias do concelho, a inscrição:  
Praça de Nossa Senhora da Luz  
mandada edificar pela Câmara Municipal  
de Belém sendo Presidente João António  
de Sousa e vereadores Manoel José  
Gonçalves, Pedro Augusto Franco,  
D. Sebastião da Silva Pessanha,  
Fausto José de Freitas, José António Popucho,  
Francisco Evangelista Pacheco — 1862.



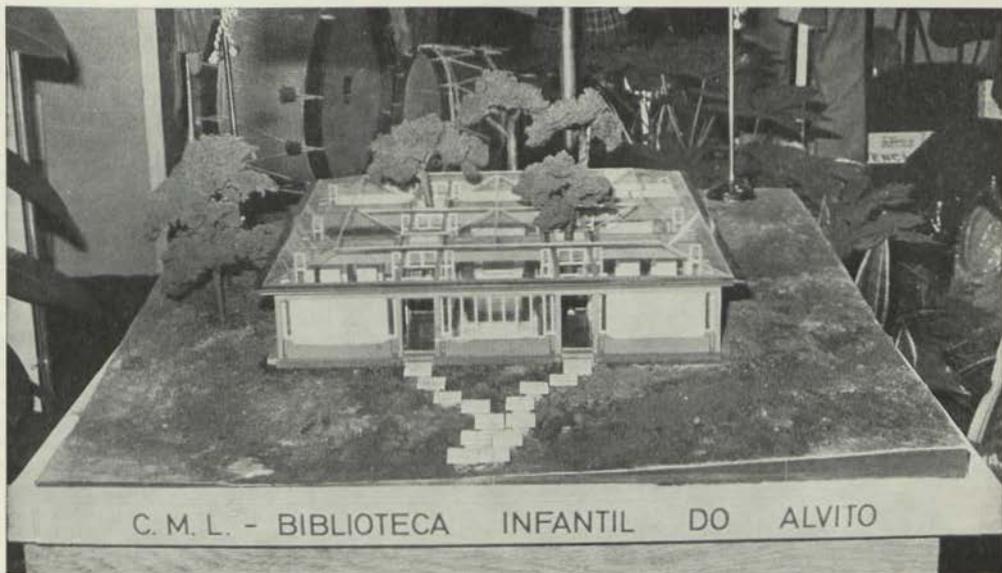
Chafariz de Carnide  
(pormenor)



Chafariz de Carnide  
mandado restaurar  
pela Câmara  
Municipal de Belém  
em 1863







# a cidade e a criança

Lisboa não oferece às suas crianças, em qualidade e em quantidade, os espaços para as correrias e brincadeiras de que precisam.

Nas escolas instaladas em edifícios vetustos, muitos em ruínas outros voluntariamente degradados, não encontram também o que lhes é legado nos insuficientes jardins ou campos onde devem ter o direito de dar expansão às suas forças.

Pretendeu a Câmara, no Ano Internacional da Criança, em que firmou actos — embora simbólicos — de valor efémero, estudar um programa de investimentos ou

o seu planeamento de modo a melhorar a situação.

Neste sentido e de acordo com a deliberação tomada em reunião de Câmara concretizaram-se, praticamente, todas as linhas programadas a curto prazo. Fazendo o ponto da situação, salientam-se as seguintes realizações:

- Abertura de uma sala destinada a leitura infantil e juvenil no Palácio de Galveias;
- Elaboração dos projectos e início da construção de: um centro de actividades infantis constituído por uma biblioteca e salas para actividades diversas, a instalar no Parque Infantil do Alvito; uma biblioteca infantil no Jardim do Palácio dos Coruchéus;
- Instalação de um pavilhão de leitura e de actividades infantis na Feira do Livro;
- Montagem de uma exposição sobre o tema «A Cidade e a Criança» que foi exposta em Turim, e no Juventus, pretendendo-se até ao final do ano a sua apresentação noutros locais;

- Organização da participação das crianças no Dia Mundial da Árvore — tendo sido plantadas árvores em escolas e noutros locais em colaboração com as juntas de freguesia;
- Prosseguimento das negociações com vista à construção de um centro juvenil em Chelas, em cooperação com a cidade de Viena de Áustria;
- Elaboração sistemática de projectos para parques infantis e zonas verdes, salientando-se muito especialmente a zona mais antiga da cidade, onde terrenos municipais foram afectos a este fim.

Destacam-se alguns parques realizados ou em vias de construção:

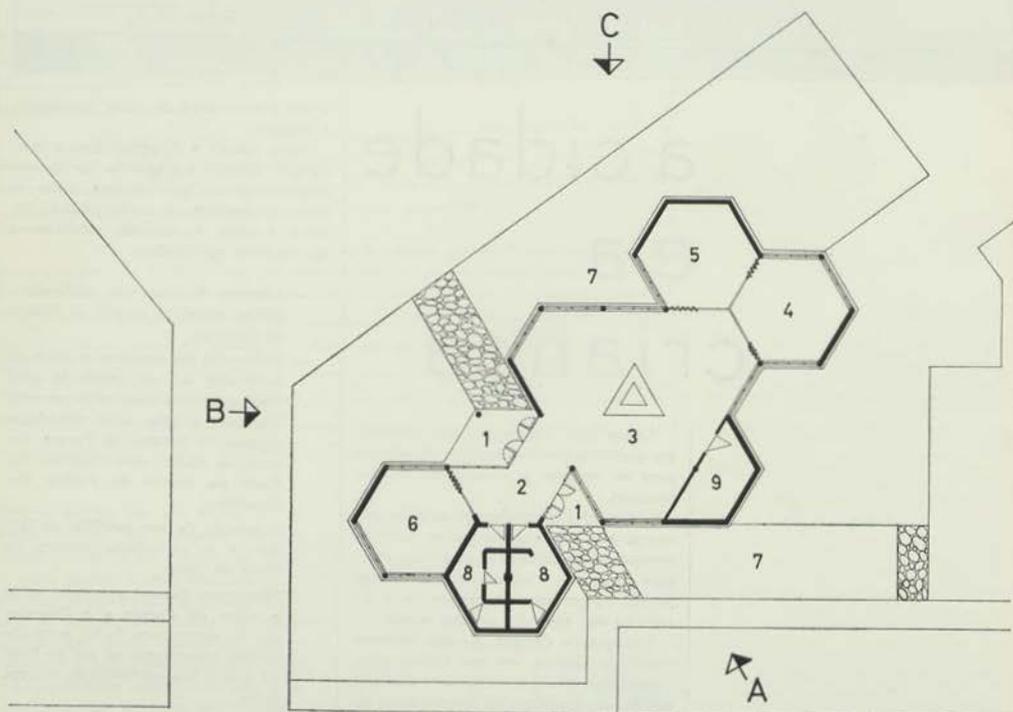
- Jardim de São Pedro de Alcântara; R. Cristóvão da Gama e António Abreu; Bairro Padre Cruz; R. da Quinta da Arvela e da Margem do Bairro do Grilo; Escola de Trânsito (Campo Grande); R. da Graça, a Sapadores; Praça de St.º Eugénio; mata poente da Encarnação; Qt.ª de Santa Clara; Qt.ª das Palheiras; logradouro na Freguesia da Penha de França; Calhariz de Benfica; Pra-

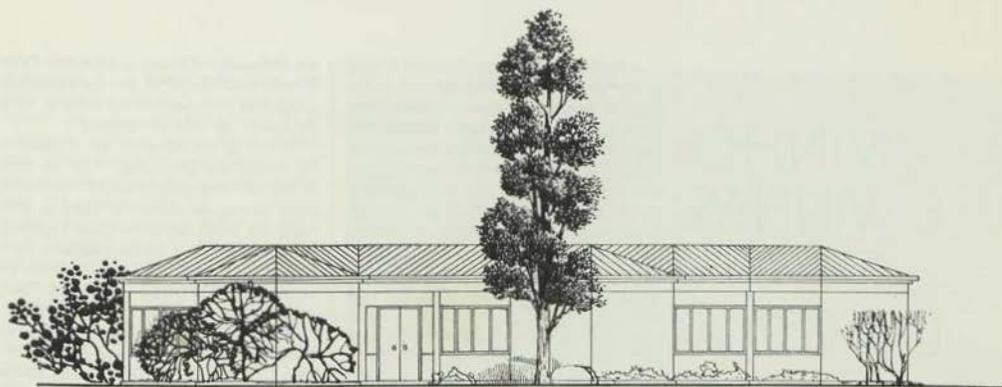
ceta Gorgel do Amaral; logradouro na Guerra Junqueiro; Praça Sócrates da Costa.

Igualmente se encontra em elaboração um conjunto de projectos de parques infantis e zonas verdes com o objectivo de garantir uma cobertura mínima a todo o espaço urbano.

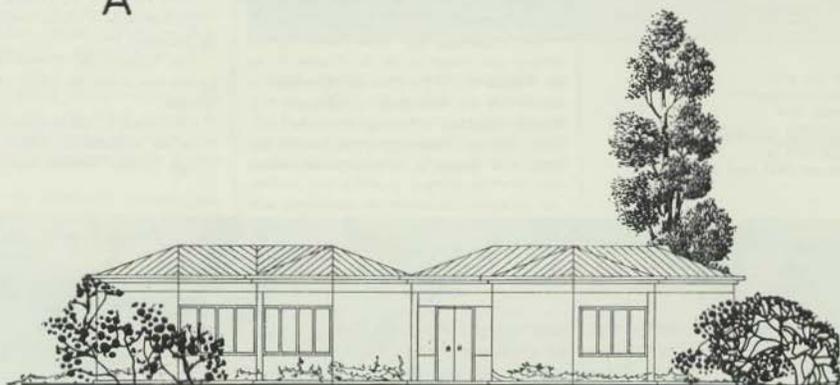
No domínio de uma actuação a médio prazo, torna-se necessário um estudo sobre a condição social da criança na cidade de Lisboa. Foi contudo impossível o lançamento deste estudo por razões de ordem institucional. Um estudo deste tipo impõe uma coordenação pluridisciplinar, devendo essa coordenação vir a ser assegurada pelo Gabinete de Planeamento. Contudo, já se avançou na metodologia a utilizar e constituição da equipa.

Finalmente foram tomadas várias iniciativas junto do Governo no sentido de serem asseguradas as condições técnicas, pedagógicas e financeiras das «creches populares», bem como a regularização das situações existentes, com vista a assegurar a sua estabilidade. Até este momento, porém, não há ainda qualquer resposta concreta no sentido de uma solução deste problema.





A



B



C

# VINHO E VINHAS EM LISBOA

Entre a Serra do Monsanto  
e a Estrada da Luz  
estendia-se em 1831 uma zona rural

A história do vinho em Portugal é tema ainda não suficientemente estudado e que por isso reserva algumas surpresas. Uma delas é terem sido as zonas actualmente periféricas da cidade de Lisboa regiões vinhateiras desde os tempos medievos até, pelo menos, ao fim do século passado, decerto até aos inícios da actual centúria. O avanço, no presente século, da mancha urbana para essa zona levou a que actualmente arruamentos e prédios cubram grande parte das terras onde existiram vinhedos.

Constituirá surpresa para muitas pessoas saber que as zonas de Benfica, Lumiar ou Olivais foram regiões vinhateiras durante longos tempos e que ainda o eram comprovadamente no fim do século XIX.

Começemos pela zona periférica oriental de Lisboa.

Em Inquirição que João Pedro Ribeiro atribui aos reinados de D. Afonso II ou D. Afonso III <sup>(1)</sup> refere-se a existência de vinhas em Xabregas (Exebregas) <sup>(2)</sup>, Chelas (Achelas) e Beirolas (Veirolas) <sup>(3)</sup>. Um Livro de Aniversários do fim do século XIV refere a existência de vinhas

em Malopados (Chelas) e Alfondom (Vale Fundão — Chelas) <sup>(4)</sup>. Um documento de 1433 fala num cerrado de vinha à fonte do Louro, no vale de Chelas <sup>(5)</sup>.

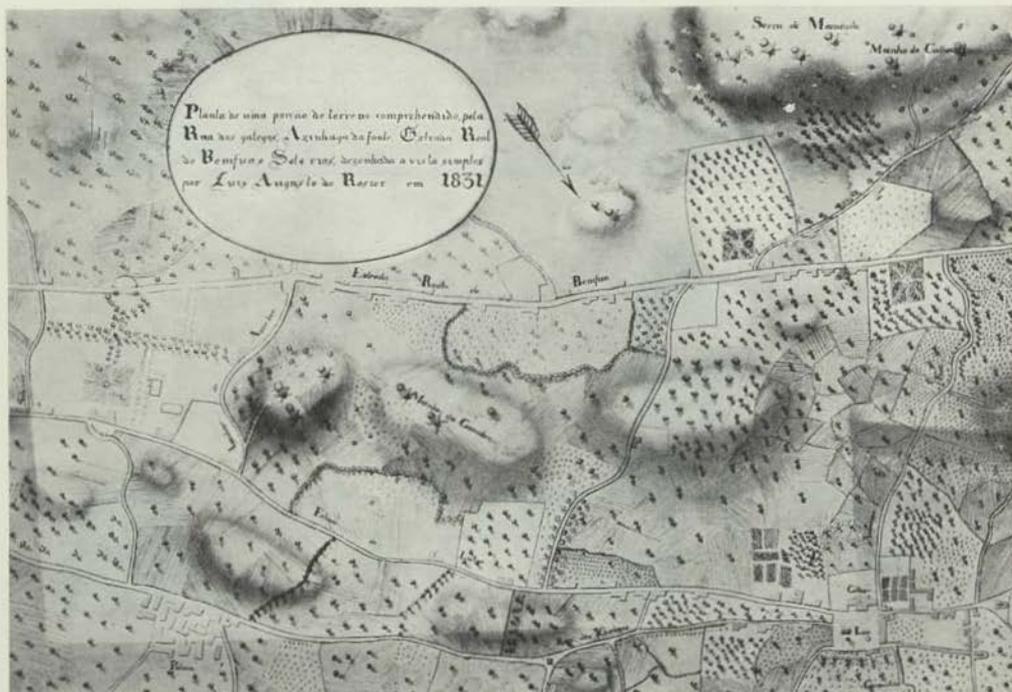
A infeliz circunstância de a Memória do pároco das Olivais de 1758 ser dum laconismo impressionante <sup>(6)</sup> priva-nos, entre outros, de elementos sobre as culturas que então se faziam nessa freguesia, como acontece para outras freguesias periféricas de Lisboa, mas temos notícia de uma quinta nos Olivais possuir em 1762, entre outras culturas, a vinha <sup>(7)</sup>.

Referindo-se aos vinhos do termo de Lisboa, em obra publicada em 1900, diz-nos Cincinato da Costa que esses vinhos se produziam, entre outras zonas, nos Olivais <sup>(8)</sup>.

Uma visitaçõa da Ordem de Cristo de 1505 refere-se a várias vinhas na estrada de Sacavém <sup>(9)</sup>.

Frei Claude de Bronseval entrou em Lisboa em Julho de 1532 talvez por essa estrada.

Descreveu-a, acentuando ser uma zona de viticultura: enous arrivâmes au village suivant nommé Sacavém situé sur



une colline. (...) Quand nous eûmes fait deux lieues sur une route mauvoise et infernale, dans les sentiers tortueux de la montagne tournant parmi les vignobles, nous atteignîmes enfin cette fameuse cité de Lisbonne, capitale du Portugal et splendide cité commerciale.» (1)

Na Charneca, existiam vinhas na época de D. Afonso II ou de D. Afonso III (10) e era considerada como uma boa zona para a viticultura nos meados do séc. XVIII, segundo a informação do pároco dessa freguesia, que expressamente nos diz: «Os frutos que se produzem nesta terra são pouco pão, mediano azeite, bastante fruta de caroço, sendo o mais vinho, que se reputa muito bem por ser o sítio bom para este género.» (11)

Igualmente era a Ameixoeira considerada como uma região vinhateira, porquanto na Memória Paraquial de 1758 se afirma:

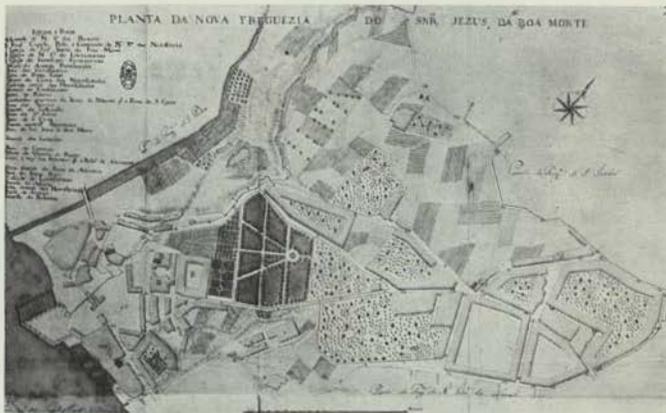
«Todas as terras desta freguesia são cultivadas, as três (quartas) partes do fruto é vinho e toda a casta de fruta, menos de espinho, a quarta parte é pão e azeite.» (12)

Vinhateiro foi também o planalto que se estende desde o actual Campo Pequeno ao Lumiar, outrora os campos de Alvalade (13).

A Inquirição atribuída ao reinado de D. Afonso II ou D. Afonso III menciona diversas vinhas em Alvalade, Palma e Lumiar (14). Um documento de 1398 refere-se a uma vinha em Alvalade Pequeno (15), ou seja, na zona do actual campo Pequeno (16). Fernão Lopes refere a existência de vinhas em Alvalade, quando descreve a chegada das castelhanas aos arredores de Lisboa em 1384 (17). O já referido Livro de Aniversários, do fim do séc. XIV, menciona uma vinha em Teijeiras (18).

Nos inícios do séc. XVIII dizia-se que a igreja de S. João Baptista do Lumiar «fica (...) em sítio plano, povoado todo de nobres quintas, olvais e vinhas» (19a).

As Memórias Paraquiais das freguesias do Campo Grande e do Lumiar referem-se-lhes como zonas vinhateiras. Assim, para a primeira, diz-se «serem os frutos deste lugar que os seus moradores recolhem em maior abundância vinhos e hortaliças, por ser de vinhas e hortas que se compõem este lugar, porque ainda que hajão suas quintas quase todas têm vinhas e hortas» (19). E na informação do pároco do Lumiar lê-se: «Os frutos da terra que os moradores desta paróquia recolhem em maior abundância são vinho, trigo, cevada e azeite» (20).



Paul Choffat, em artigo publicado no ano de 1891, referindo-se a esta zona, diz: «As vinhas, os cereais, as árvores frutíferas dão-se optimamente neste terrão argilo-calcareo.» (21) Cincinato da Costa incluiu, em 1900, o Lumiar entre as zonas produtoras do vinho do termo de Lisboa (22).

A esta zona do Campo Grande-Lumiar se refere certamente Frei Claude de Bronseval, quando descreveu a sua ida em 1532, de Lisboa a Odivelas, nos termos seguintes: «Nous quittâmes donc Lisbonne, (...) et nous arrivâmes après avoir fait une lieue sur une route royale, large et facile, au milieu des oliviers et des vignes, dans une région de collines, à un petit village que nous dépassâmes. Ayant ensuite parcouru une demi-lieue, nous parvinmes au monastère de moniales d'Odivelas.» (23)

Em 1505 a Ordem de Cristo possuía «honde chamam as picóas» sete courelas, cuja descrição indica que então era essa zona predominantemente ocupada por vinhas (23a).

A já várias vezes referida Inquirição de D. Afonso II ou D. Afonso III menciona uma vinha em Carnide (24). Um aforamento de 1321 de propriedades em Carnide e lugares vizinhos parece indicar um desejo de serem desenvolvidas aí as actividades vinícolas, porquanto o rendeiro ficava com a obrigação de fazer plantações de vinha, consertar casas, adegas e lagares (25).

A Memória Paraquial da Freguesia de Carnide de 1758 diz ser terra que tem «frutos excelentes de pão, azeite e vinho de que abunda» (24).

Zona das Necessidades — Prazeres no século XVIII. Bem patente que era uma área predominante rural, largamente cultivada

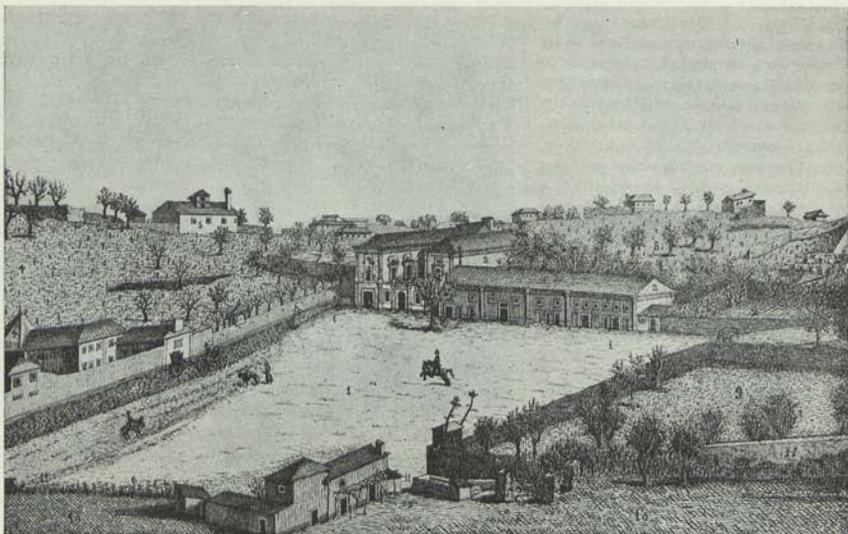
Cincinato da Costa inclui também Carnide entre as zonas produtoras de vinho do termo de Lisboa no fim do século passado (27).

Em descrição do Convento de São Domingos de Benfica no século XVII diz-se: «Na ladeira do monte maior, está situado o Convento, e dela se estende com sua cerca até ir beber no rio (ribeira de Alcântara). De uma e outra parte correm quintas (...), todas ricas de bosques, e pomares, e cercadas de suas vinhas, com que a maior parte do ano mantêm o vale uma frescura, e verdura perpétua.» (28)

Na Memória Paraquial de 1758 respeitante à freguesia de Benfica encontramos: «Os frutos que esta terra produz em mais abundância é pão e vinhos.» (28) E continuou a ser zona vinícola, até ao fim do séc. XIX pelo menos, pois, ainda segundo Cincinato da Costa, era uma das áreas que produzia então o vinho de termo (29).

Campolide corresponde actualmente a uma pequena zona da cidade de Lisboa. Mas outrora era mais vasta, incluindo até a área hoje designada por Campo de Ourique. Salientou-o o mestre dos estudos olisiponenses Júlio de Castilho. «Campolide se chamou todo o arredor para o poente e norte. Ao tempo da fundação do mosteiro das Trinas do Rato, no topo da actual rua de São Bento, dizia-se o sítio

O Campo Pequeno em 1838.  
Como se verifica  
era ainda uma zona de quintas,  
com uma urbanização  
muito reduzida



Planta de Campo de Ourique em 1872.  
Apesar de já construído  
o Cemitério dos Prazeres  
e a artéria que lhe dava acesso  
— Campo de Ourique  
e o Arco de Carvalhão  
eram ainda zonas  
muito pouco urbanizadas



Campolide; e a esquina onde no séc. XVI se fundou São Bento da Saúde (hoje Hospital da Estrelinha) era a quinta de Campolide, e pertencia, por sinal, a Luís Henriques, governador da ilha de São Tomé. Manuel da Conceição, o curioso ampliador de Cristóvão Rodrigues de Oliveira, diz em 1755 que todo o território que das Fábricas das Sedas ia até à ribeira de Alcântara se apelidava antigamente Campolide; e que ao tempo em que ele, autor, escrevia, só assim denominavam o que ficava desde a dita ribeira até à quinta de São João dos Bem-Casados.»<sup>(21)</sup>

Mais tarde, Júlio de Castilho volta a tratar da mesma questão dizendo:

«Ao que já expendi sobre este assunto na *Lisboa Antiga*, acrescentarei que no séc. XV, em 1429, havia uma herdade em Campolide junto à Fonte Santa, de Alcântara; no séc. XVI chamava-se Campolide o alto da nossa Calçada da Estrela; no fim do séc. XVII o alto da nossa rua de São Bento; no primeiro quartel desse século, o alto de São João dos Bemcasados; di-lo um escritor do tempo:

**Chama-se aqui Campolide  
uma saída mui bela  
pelos largos horizontes  
que descobre a redondeza**

e no séc. XVIII era ainda Campolide tudo quanto se incluía entre as Fábricas das Sedas e a ribeira de Alcântara; e por

consequência era Campolide o nosso sítio de Buenos Aires e suas imediações.»<sup>(22)</sup>

Também David Lopes reafirmou o mesmo parecer: «O cruzado inglês Osberno<sup>(23)</sup> que esteve no cerco de Lisboa de 1147 e o descreveu, diz que o sítio onde se ergueu a igreja de Santos se chamava, Compolete; e no séc. XVIII ainda se compreendia por esse nome de Campolide a parte suburbana que ia do Rato à ribeira de Alcântara: O sítio de Campolide chamado hoje o Rato, diz Batista de Castro.»<sup>(24)</sup>

Pois nesta zona, bastante mais vasta do que a actual Campolide, existiram vinhedos e fabricou-se vinho. Na já várias vezes referida Inquirição do reinado de D. Afonso II ou D. Afonso III assinalam-se aqui diversas vinhas<sup>(25)</sup>, e um documento de 1340 refere-se mesmo à evinha do Fernando em Campolide»<sup>(26)</sup>.

Esta vitivinicultura estendeu-se pelo menos até ao século XVI e nessa altura o vinho de Campolide era, como hoje diríamos, um vinho de marca.

Em 1572 publicou-se a *Prática dos Compadres*, de António Ribeiro Chiado, onde se nos depara este diálogo:

«**Compadre:** Este vinho é Campolide

**Fernão:** E porque não Caparica?

**Compadre:** Vinho vendi eu à bica

Que doutro melhor vos ridas»<sup>(27)</sup>

A referência ao vinho da Caparica é confirmada por outra obra desta mesma época, o *Pranto de Maria Parda*, de Gil Vicente:

**E porque gram gloria senta,  
lancem-me muita agua benta  
nas vinhas da Caparica,  
onde meu desejo fica  
e se vai a ferromento**<sup>(28)</sup>

Parece não haver motivos para pôr em dúvida o significado da afirmação; no século XVI aludia-se ao vinho de Campolide como hoje se alude ao vinho de Colares ou de Torres.

Terminemos o conspecto pela zona ribeirinha de Belém. Numa descrição de Lisboa em verso, impressa em 1625, da qual se conhece um exemplar na Biblioteca Nacional de Lisboa, depois de se referir o Mosteiro dos Jerónimos, diz-se:

**Por estes montes acima  
Que são de pouca aspereza  
antes fertis e abundantes  
de quanto aqui se semea  
Ha muito (sic) formosas quintas  
de casarios soberbas  
frescas aguas e pomares  
jordim, vinhas e parreiras**<sup>(29)</sup>

Em tempos mais remotos cultivavam-se vinhas mesmo em zonas hoje consideradas centrais. É o caso de Arroios, onde se assinalam várias vinhas na Inquirição do reinado de D. Afonso II ou D. Afonso III<sup>(40)</sup>.

Referem-se igualmente a vinhas em Arroios documentos de 1181, 1184 e de 1440<sup>(41)</sup>. Num documento de 1592 lê-se: «São Jordão pegado aos Anjos, um olival que traz Dom Diogo de Lima, que desfez em vinha»<sup>(42)</sup>.

Parece não haver dúvidas de que a zona periférica da actual cidade de Lisboa foi outrora uma região vinhateira, onde se produzia parte do vinho do termo. Desde os tempos medievos até ao fim do século passado que se comprova a existência de vinhas nessa zona. Portanto, parte do vinho de que se abasteceu durante séculos a cidade de Lisboa provinha daí e alguns deles gozaram de fama especial, como os de Campolide e da Charneca.

Para tal contribuía, evidentemente, a facilidade e economia dos transportes. Antes da existência do caminho de ferro era bem mais fácil e barato transportar vinho de Benfica, Lumiar ou Olivais para a Lisboa de então, do que das regiões vinhateiras de Torres Vedras ou mesmo de Colares. Mas outras circunstâncias deveriam ter ainda favorecido essa vitivinicultura.

A venda de vinho em Lisboa, segundo o determinava um alvará de 2 de Junho de 1570, não era livre, pois só se podia fazer em determinados arruamentos. Consta do referido alvará o seguinte:

«E porque são informado que com aver tavernas e vendagem geralmente nas mais das ruas da dita cidade se da ocasião a se fazerem furtos e se seguem diso outros muitos inconvenientes alem de ser contra a pollicia e impeza da dita cidade ey por bem que os ditos vereadores e officiais da Camara veção e asinem os lugares e ruas mais convenientes em que lhes parecer melhor e mais comodamente pode aver as ditas tavernas.»<sup>(43)</sup>

Mas estavam isentos dessa limitação os que vendessem vinhos da sua produção, pois o mesmo alvará determina que «as pessoas que tiverem vinho e azeite de sua novidade e colheita o poderão vender em suas casas não dando nellas de comer»<sup>(44)</sup>.

Um decreto de Outubro de 1657 proibiu a todas as pessoas «de qualquer qualidade, estado e condição» a venda de vinho «em sua casa, ainda que seja da sua lavra»<sup>(45)</sup>, o que a Câmara pre-

tendeu impedir, mas que foi mandado cumprir pela Rainha Regente em 11 de Fevereiro de 1657<sup>(46)</sup>. Todavia em 1765, um alvará de 11 de Junho, de novo permitia que as pessoas vendessem em suas casas o vinho de sua lavra<sup>(47)</sup>. Além disso, praticavam a mesma venda as casas monásticas, segundo se diz numa consulta da Câmara de Lisboa ao rei, de 6 de Julho de 1689<sup>(48)</sup>.

E isto porque estas zonas, hoje da cidade de Lisboa, e outras que lhe ficam ainda exteriores, estavam pejudadas de quintas pertencentes a pessoas que viviam em Lisboa e de conventos desta cidade, como se diz numa consulta da respectiva Câmara, ao soberano, de 1674; «no termo desta cidade há muitas quintas de fidalgos, poderosos, e pessoas eclesiásticas e de conventos de frades e freiras»<sup>(49)</sup>.

No início da centúria seguinte Carvalho da Costa dizia possuir o Convento da Graça cinco quintas «junto de Lisboa», acrescentando que por isso «não gasta causa alguma em comprar trigo, cevada, azeite e vinhos»<sup>(49a)</sup>.

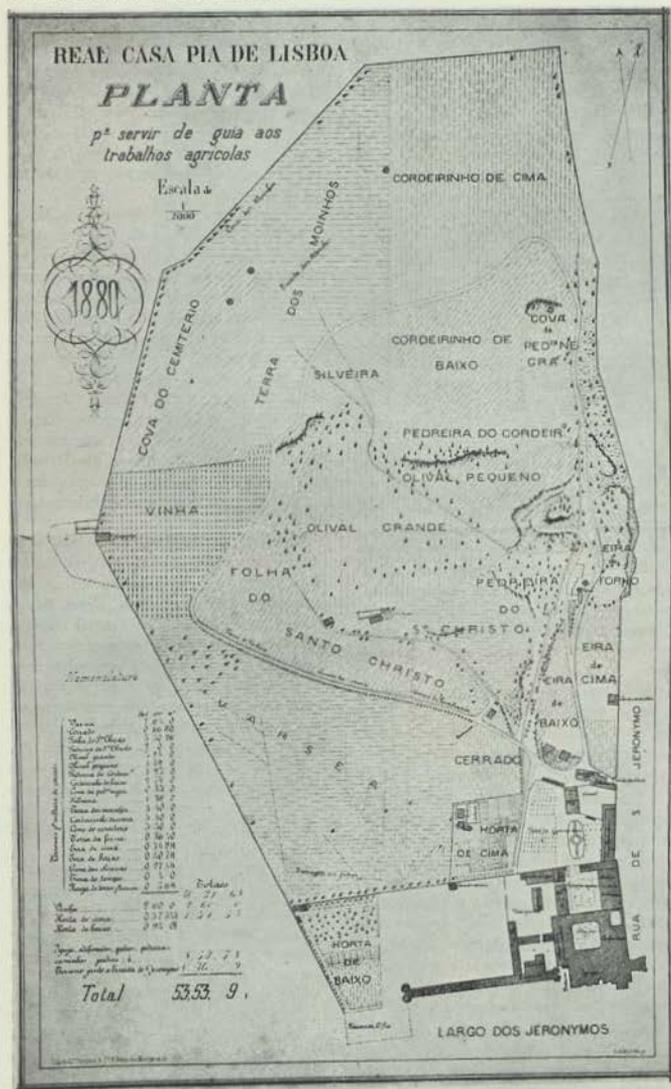
Portanto, produzindo vinho nas suas quintas, da actual zona periférica da cidade de Lisboa, vendiam-no na cidade, valendo-se dessa facilidade. Dessa facilidade e ainda de uma importante isenção, que tornava o vinho do termo mais barato, pois além de seu transporte ser menos oneroso, estava isento do imposto real de água, um dos impostos que mais duradouramente sobrecarregou os habitantes de Lisboa. Na consulta da Câmara ao Rei de 28 de Setembro de 1674 afirma-se claramente a existência dessa isenção «os lavradores do termo, por seus privilegios e sentenças, se isentam de pagar o real de água no vinho»<sup>(50)</sup>.

Portanto, a um transporte menos oneroso juntaram-se, com certas vicissitudes, facilidades na venda e isenções fiscais. Estas circunstâncias e possivelmente a qualidade dos terrenos terão concorrido para que a actual zona periférica de Lisboa tenha sido desde a Idade Média, pelo menos, até ao fim do século XIX, uma zona vinhateira e uma das fontes de abastecimento de vinho a Lisboa.

## NOTAS

(1) João Pedro Ribeiro considera essa inquirição, por motivos que indica, talvez do reinado de D. Afonso II, mas admite que seja do reinado de D. Afonso III «de cuja época não é estranho o carácter da letra, em que estão escritas» — *Memórias para a história das inquirições dos primeiros reinados de Portugal*, Lisboa, 1815, pp. 34-35. Em apêndice documental, pu-

Planta da cerca da Casa Pia, anteriormente do Convento dos Jerónimos, onde segundo Carvalho da Costa nos inícios de setecentos havia «muitas vinhas» (81). Em 1880 continuava a existir aí uma zona cultivada com vinhas, o que parece demonstrar a aptidão dos terrenos para essa cultura.



blica a referida inquirição, doc. n.º 11, p. 9 e seguinte da paginação do apêndice.  
 (\*) «He sunt possessiones quas habent Frates Templi in Ulixbona, et in terminis suis (...) et in Exebregos unam alminum quam vinea bona Idem, p. 10.  
 (\*) «He sunt possessiones Monasteri Beati Vicentii, quas habent, et possidet in Ulixbona, et in terminis ejus (...) et tres vineas in Achelas (...) He sunt posses-

siones, quas habent Frates Milicie Sancti Jacobi in Ulixbona, et ejus terminis (...) unam vineam in Achelas; et aliam in Veiralas» — Idem, pp. 11-13.  
 (\*) Isaías da Rosa Pereira Livro de aniversários da igreja de Santa Marinha da Costa in «Revista Municipal», 1964, n.º 100, pp. 23 e 26.  
 (\*) «Hã çarrado de bñha cõ suas alyueiras e arouros que sam no termo da

dita cidade aa fonte do Louro» A. N. T. T. — **Mosteiro de S. Vicente**, Livro 84, fl. 256 v. transcrito por Pedro de Azevedo **Do Arieiro à Mouraria** in «O Archeologo Português», Lisboa, 1900, p. 214.  
 (\*) A Memória Paroquial dos Olivais está publicada na obra **Lisboa em 1758** de Fernando Portugal e Alfredo de Matos, (Edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1974), ocupando toda ela apenas 15 linhas impressas. Ver p. 293.  
 (\*) Ralph Delgado **A Antiga Freguesia dos Olivais**, Edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1969, p. 55.

(\*) «Nous avons de devoir de mentionner également, pour que notre revue soit complete, les sous-régions vinicoles énumérés ci apres: (...) K) **termo** de Lisbonne, nom générique attribué aux vins que se récoltent dans un rayon de une lieue ou deux ou plus de la capitale, à Benfica, à Lumiar, à Carnide, à Olivais etc. **«Le Portugal au point de vue agricole**, ouvrage publié sous le direction de B. C. Cincinato da Costa et D. Luis de Castro, Lisbonne, 1900, p. 399.

(\*) José Mendes da Cunha Saraiva **Uma visitaçào da Ordem de Cristo no ano de 1505** in «Estremadura», Janeiro-Abril de 1945, 2.ª série, n.º 8, p. 15.

(\*) **Peregrinatio Hispanica (1531-1533)** (Traduçào de Dom Mour Coche- ril), Paris, 1970, vol 1, p. 327.

(\*) He sunt possessiones quas habent Frates Sancti Crucis in Ulixbona, et in terminis suis (...) et in Petrais unam bonam vineam; et aliam in Charnequam — Ob. cit. na nota 1, p. 11.

(\*) **Lisboa em 1758**, p. 62.

(\*) Idem, p. 33

(\*) Alvalade é um termo de origem árabe e significa palácio. Veja-se o que a este respeito escreveu David Lopes **Páginas Olisiponenses**, Edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1968, pp. 162-171.

(\*) Hec sunt possessiones, quas habent Frates Hospitalis Ulixbonensis et in terminis ejus (...) et unam vineam in Liminare (...) et in Palmans unam vineam et in Liminare aliam vineam (...) He sunt possessiones Monasterii Beato Vicentii quas habent, et possidet in Ulixbona, et in terminis ejus (...) et aliam vineam in loco, qui dicitur Alvaladi (...) et aliam in Liminari (...) et unam vineam in Lecena; et aliam in Palma (...) He sunt possessiones, quas habent Frates de clatrava in Ulixbona, et ejus terminis (...) et in Alvaladi unam vineam aliam in Castinário de Alvaladi. Ob. cit. na nota 1, p. 12.

(\*) A. N. T. T. **Livro dos Dourados de Alcaboga**, fls. 220 e 221 referido por Pedro de Azevedo **Do Arieiro à Mouraria** in «O Archeologo Português», Lisboa, 1900, vol. V, p. 214.

(\*) Tem-se identificado Alvalade Grande e Alvalade Pequeno com Campo Grande o Campo Pequeno, respectivamente. Assim a fez por ex. David Lopes **Páginas Olisiponenses**, p. 165. Mas a zona de Alvalade la, para sul, mais além do Campo Pequeno. Recorde-se que, segundo Frei Francisco Brandão, o encontro entre as tropas de D. Dinis e as de seu filho deus-e no campo de Alvalade: «Marchou o infante com o seu levantado, & a gente

em ordenação & veio até o campo de Alvalade». D. Isabel soube que os tropas de seu marido e seu filho estavam prestes a entrar em luta e «foi para Alvalade» (**Sexta Parte da Monarquia Lusitana** por Fr. Francisco Brandão, Lisboa, 1672, L.º XIX; p. 454). Ora o padrão que recorda este acto da vida da Rainha Santa Isabel encontra-se situado junto do actual Bairro Social do Arco do Cego, por conseguinte a sul do Campo Pequeno.

(17) «Omde assi foi que poussamos delles naquelas aldeas huim legoa da cidade, sahiram huã dia por mandado do Mestre, Joham Fernandez Moreira, e outros de cavallo com elle, com alguins peões e beesteiros, ataa huã campo que chamom Alvalde Grande, e esto por sahirem os Castellaños e elles e os traherem ataa çerca da çidade. E foi de tall guiso, que os Castellaños como souberem que elles estavam em aquell lugar, derom que as trombetas; e cavallgarom os capitães e muitos dos seus com elles, e derom os Portugueses volta; e como foram açerca, nom se poderom tamto sahir, que os outros os nom emcallçaram, e matarom delles e premderom; e foi hi morto o dito Joham Fernandez; e se nom foram os vinhos per hu sse deitavom por que os de cavallo nã podiam romper, mais dono fezerõ em elles seu emmigao». Fernão Lopes: **Crônica de D. João I**, 1.ª parte, cap. LXXIV, Ed. da Livraria Civilização, Porto, 1945, vol. I, p. 144.

(18) Isaías da Rosa Pereira **Livro de Aniversários da Igreja de Santa Marinha da Costa** in «Revista Municipal», 1964, n.º 100, p. 26.

(18a) António Carvalho da Costa **Corografia Portuguesa**, 2.ª ed., Braga, 1869, Tomo III, p. 445.

(19) **Lisboa em 1758**, p. 43.

(20) **Idem**, p. 287.

(21) **Posseio Geológico de Lisboa e Leiria** (tradução do francês de J. C. Berkeley Cotter) in «Revista de Educação e Ensino», Lisboa, 1891, Ano VI, p. 305.

(22) Veja-se a nota 8.

(22) **Peregrinatio Hispanica**, vol. I, p. 357.

(23a) José Mendes da Cunha Saraiva, estudo referido na nota 8a, pp. 13-15.

(24) «He sunt possessiones Monasterii Beati Vincencii (...) et habent in Carnedi unam vineam». **Ob. cit.**, nota n.º 1, pp. 11-12.

(25) P.º Álvaro Proença **Benfica através dos tempos**, Lisboa, 1964, p. 57.

(26) **Lisboa em 1758**, p. 47.

(27) Veja-se a nota 8.

(28) Frei Luís de Caeças e Frei Luís de Sousa **Segunda Parte da História de D. Domingos**, Livro II, Parte II, cap. III, Ed. de 1767, p. 92, col. b.

(29) **Lisboa em 1758**, p. 38.

(30) Veja-se a nota 8.

(31) Júlio de Castilho **Lisboa-Antiga — Bairro Alto**, edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1954, 3.ª ed., vol. I, pp. 100-101.

(32) Júlio de Castilho **A Ribeira de Lisboa**, edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1968, vol. V, p. 11.

(33) Considera-se actualmente como mais provável ter sido Osberno o destinatário e não o autor da carta descrevendo o cerco de Lisboa. Veja-se de Rui de Azevedo **A Carta ou memória do cruzado inglês R. para Osberno de Bowdsey sobre a conquista de Lisboa em 1147**, Coimbra, 1962 (Separata da «Revista Portuguesa de História», tomo VII).

(34) David Lopes **Páginas Oslisiponenses**, p. 89.

(35) Hec sunt possessiones, quas bant Frater Hospitalis Ulixbonensis et in terminis ejus (...) et duas vineas in Campolide». **Ob. cit.**, nota 1, p. 9.

(36) Júlio de Castilho **A Ribeira de Lisboa**, vol. V, p. 12.

(37) **Auto terceiro por António Ribeiro Chiado — Prática dos Compadres**. S. I. e. s. d. Folha 105 r, col. b. da numeração manuscrita a vermelho, do exemplar da Biblioteca Nacional de Lisboa (Res. 218 V, n.º 13).

(38) **Obras Completas**, edição de Marques Braga, Lisboa 1944, vol. VI, p. 242.

(39) **Relaçom em que se trata, e faz huã breve descrição dos arreduos mais chegados à cidade de Lisboa**. Edição da Câmara Municipal e Lisboa em fac-símile da edição de 1625, fol. A 2 v.

(40) Hec sunt possessiones, quas habent Frates Hospitalis Ulixbonensis, et in terminis ejus (...) et aliam vineam in Arroios (...) He sunt possessiones quas habent Frater Templi in Ulixbona, et in terminis suis (...) et in Arrujos aliam vineam (...) He sunt possessiones, quas habent Frater Colatraya in Uuxbona, et ejus terminis (...) et in Arrujos unam vineam (...) He sunt possessiones, quas habent Frates Milicie Sancti Jacobi in Ulixbona, et ejus terminis (...) unam vineam in Achelas (...) et aliam in Arroios». **Ob. cit.** na nota 1, pp. 9-13.

(41) «uinea ... in territorio Ulixbone in loco quod dicitur arroiis» (Janeiro de 1181); «uinea ... in termino Ulixbone in loco predicto ubi uocitant fonte de arroiis» (Abril 1184). Ambos os documentos no A. N. T. T. **Colecção Especial**, Caixa 80; «vinhas e logares del Rei que elle tem e ha no termo da nossa cidade acerca do lugar que chamam a Royosa» (1440) — A. N. T. T. **Leitura Nova - Estremadura**, Livro 8, fol. 214, Transcritos por Pedro de Azevedo **Do Arriero à Mouraria** in «O Archeologo Português», vol. V, pp. 221 e 217.

(42) N.º 315 de S. Domingos, fol. 14 Proprios Nacionais, transcrito por Pedro de Azevedo **Do Arriero à Mouraria** in «O Archeologo Português», vol. V, p. 265.

(43) **Livro I.º del Rey Dom Sebastião**, doc. 51, publicado nos **Documentos do Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Lisboa — Livro dos Reis**, Edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1964, vol. VIII, p. 56.

(44) **Idem. Idem**. Vol. VIII, p. 56.

(45) **Arquivo Municipal de Lisboa — Livro I de consultas e decretos de el Rei D. Afonso VI**, fol. 248, publicado por Eduardo Freire de Oliveira **Elementos para a história do município de Lisboa**, Edição da Câmara Municipal de Lisboa, 1885, vol. I, p. 184, n. 4.

(46) Eduardo Freire de Oliveira **Elementos para a História do Município de Lisboa**, 1885, vol. I, p. 184, n. 4.

(47) **Colecção de legislação portuguesa dos anos de 1763 a 1774** de António Delgado da Silva, p. 198.

(48) **Arquivo Municipal de Lisboa — Livro XI de Consultas e decretos de el Rei D. Pedro II**, fol. 52 transcrito por Eduardo Freire de Oliveira **Elementos para a História do Município de Lisboa**, 1886, vol. IX, p. 129.

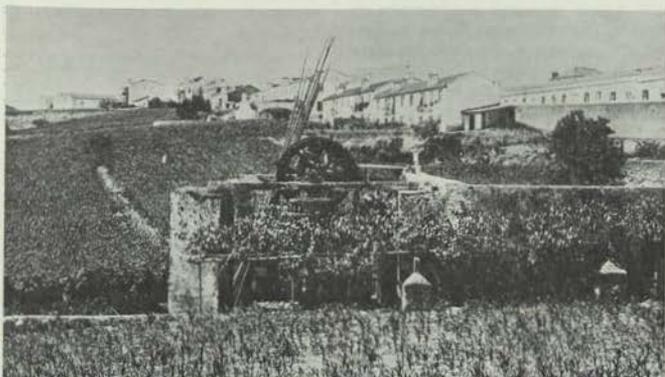
(49) **Arquivo Municipal de Lisboa — Livro III do registo de consultas e decretos de D. Pedro II**, fol. 248 publicado por Eduardo Freire de Oliveira **Elementos para a História do Município de Lisboa**, 1896, vol. VIII, p. 50.

(49a) **Corografia Portuguesa**, Tomo III, p. 253.

(50) **Idem**, fol. 245, **Idem**, vol. VIII, p. 45.

(51) **Corografia Portuguesa**, Tomo III, p. 458.

Aspecto de uma quinta entre Sete Rios, Rua de Campolide e Rabicha



# cerâmica do museu RAFAEL BORDALO PINHEIRO - cronologia,

## análise, elementos inéditos

«Vale a pena ir às Caldas... e saudar em Raphael Bordallo um dos génios creadores mais profundamente originaes do mundo contemporâneo.» Assim escrevia Fialho de Almeida em 1892<sup>(1)</sup>, quando assistiu ao desabrochar do monumental na produção escultórico-decorativa rafaélina. Refiro-me à Talha Manuelina<sup>(2)</sup>, de 2,30 metros de altura, que se encontrava então já modelada, obra extraordinária não só pelas suas dimensões, que desafiavam a fragilidade do barro, como pela sua concepção e decoração, originalíssimas.

Bordalo, interessado profundamente pela cerâmica segundo penso desde, pelo menos, 1882<sup>(3)</sup>, tem no seu «curriculum» de ceramista, dez anos volvidos, a autoria de largas centenas de categorizadas peças: as mais diversas formas de louça artística (peças únicas ou em série), variados modelos de azulejos, desde 1888 a louça comum (por vezes com interessante «design» e decoração) e, desde 1886<sup>(4)</sup>, se não antes, peças escultóricas, de que destaco as grandes da Via Sacra, destinadas às Capelas do Buçaco<sup>(5)</sup>, algumas dignas de um bom escultor. Também dentro da grande escultura de Bordalo e pouco anterior à mencionada talha, é o conjunto de inspiração manuelina do baldaquino e mísula com a estatueta do Infante D. Henrique<sup>(6)</sup>, que Fialho igualmente descreve<sup>(7)</sup>.

Após 1892, Rafael Bordalo vai trabalhar mais doze anos (morre em Janeiro de 1905, com 58 anos). Se a quantidade de peças cerâmicas que então vai produzir é muitíssimo menor, sobretudo devido a dificuldades financeiras graves da Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha<sup>(8)</sup> e a serem repetidos os modelos anteriores, vamos assistir à execução de peças únicas extraordinárias, feitas por encomenda ou para serem oferecidas pelo autor a personalidades que quer obsequiar; encomendas

que, muitas vezes, procuram ajudar a fábrica a sobreviver e obséquios devidos a quem, muitas vezes, tal também faz, como é o caso do conselheiro Júlio de Vilhena.

Destas peças únicas é justíssimo destacar a Jarra Beethoven<sup>(9)</sup>, hino do génio oleiro ao genial compositor, jarra lançada em harmonioso movimento «rocaille», até à altura de 2,30 metros, salpicada de belas figurinhas, feita por encomenda de José Relvas para a sua casa dos Patudos e, por aí não caber, substituída depois por outras. É também justíssimo destacar a peça oferecida a Júlio de Vilhena — o Perfumador Árabe<sup>(10)</sup>, cuja designação provém do seu essencial tipo decorativo, mas onde, como acontece, aliás, na Talha Manuelina, surgem umas miniaturas das Capelas do Buçaco, numa aliança do profano ao sagrado.

Outras peças devo também destacar pela sua grande qualidade. Cinco encontram-se no Museu Rafael Bordalo Pinheiro: a jarra «rocaille» dedicada ao grande comerciante e benemérito Adriano Júlio Coelho<sup>(11)</sup>, o candeeiro de suspensão feito para a casa do editor e colaborador de Bordalo, Justino Roque Gameiro Guedes<sup>(12)</sup>, a taça e o candelabro renascentista de José de Azevedo Castelo Branco, a armação de relógio feita para a casa comercial<sup>(13)</sup> do editor Gomes (muito mutilada, mas de que conheço a primitiva, por fotografia), todas com belas modelações humanas. Na excepcional colecção bordaliana particular de Alfredo Cabral<sup>(14)</sup>, a grande jarra verde decorada com folhas de plátano e na Quinta do Beau Séjour<sup>(15)</sup>, que era então do barão da Glória, senhorio de Bordalo, o candeeiro de suspensão da casa de jantar, interessante, mas artisticamente inferior ao de Justino Guedes. De muitas outras peças notáveis vi tendo conhecimento. Várias tenho já a certeza que, infelizmente, se perderam. Algu-

mas é difícil localizar, até porque, por vezes, estão algures no estrangeiro. Mas acontece que outras, que consegui localizar, ainda não tive tempo para ir ver<sup>(16)</sup>...

Numa conferência no Museu Nacional de Arte Antiga<sup>(17)</sup>, em 1978, apresentei uma série de elementos inéditos e uma primeira panorâmica geral sobre a cerâmica bordaliana e, depois dessa data, tenho-me dedicado a analisá-la mais em pormenor, procurando conhecer a sua estrutura e processo evolutivo, tentando estabelecer a sua cronologia.

Para assentar a cronologia de mais de meio milhar destes modelos, o primeiro problema é muitas das peças nem sequer terem data e outras, nos vários exemplares que procurei conhecer noutras colecções, públicas e privadas, apresentarem datas diversíssimas, de acordo com o ano em que era feito o preenchimento da respectiva forma, sendo extremamente difícil saber quando apareceu o primeiro exemplar. Isto, é claro, para as peças que não são únicas e que constituem a esmagadora maioria. Para este trabalho, além de ter conseguido conhecer alguns milhares de

O gato,  
mascote de Bordalo,  
aparece  
constantemente  
— este, em cerca de 1894



Prato  
dedicado ao actor João Rosa  
(em 1884)  
(Real Fábrica de Louça  
de Sacavém)

peças cerâmicas, procurei os seus desenhos (mas existem poucos e a maior parte sem data e sem indicação de autor <sup>(11)</sup>), sendo assim difícil, por vezes, assegurar se determinada obra é ou não de Rafael Bordalo Pinheiro), pacientemente folhiei a imprensa periódica coetânea, em que consegui obter preciosas indicações, pesquisei manuscritos, etc.

Como o Museu Rafael Bordalo Pinheiro possui, de longe, o mais importante conjunto cerâmico bordaliano, num total de cerca de quinhentas peças, a maior parte de grande qualidade (as quais conheço muito bem, porque ao fazer o seu inventário <sup>(12)</sup> as estudei em pormenor e aprofundi a sua análise quando fiz o catálogo do museu <sup>(2)</sup>), penso, por agora, ser preferível limitar-me a referir o núcleo desta colecção e, mesmo sobre ela, apenas poderei apontar os aspectos e as peças mais significativos, para não me alongar.

O problema da cronologia das peças cerâmicas bordalianas ainda apenas foi abordado por Julieta Ferrão <sup>(21)</sup>. Sobre ele, escreve esta autora: «Para mais clara apreciação da cerâmica de Rafael Bordalo Pinheiro, podem agrupar-se os produtos da secção artística da Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha em três períodos que facilitem a análise à obra realizada. O primeiro vai da fundação da fábrica até à Exposição Universal de Paris de 1889; o segundo decorre de 1889 até 1899, ano em que Rafael Bordalo foi ao Rio de Janeiro com a Jarra Beethoven; o terceiro está compreendido entre 1899 e a morte de Rafael Bordalo (1905).» Seguidamente, refere algumas das produções do artista em cada uma destas épocas, épocas com as quais não concordo inteiramente, como explicarei, a propósito da louça artística.

Dada a escassez de elementos de estudo já enunciada, é extremamente difícil estabelecer a cronologia geral da cerâmica bordaliana. No entanto, graças aos milhares de peças observadas e aos elementos de estudo de que pude dispor, tenho uma ideia nítida da sua evolução, que conhecimentos posteriores poderão fazer alterar, lembrando-me sempre das palavras de Reinaldo dos Santos: «A coerência essencial na crítica não é a obstinação nos erros, é a disciplina dos métodos que a corrigem. E são estes, quando usados com imaginação e independência de espírito, que renovam a evolução do pensamento crítico. Só quem não medita não modifica.» <sup>(22)</sup>



Grandes dificuldades me surgem também em relação à autoria de várias peças. Penso que o filho de Bordalo, Manuel Gustavo (1867-1920), trabalhou com o pai em cerâmica desde o início, como já demonstrei <sup>(23)</sup> e um desenho que encontrei alicença esta minha tese, pois ele surge aí, então com pouco mais de vinte anos, como ceramista criador de formas, em peça notável! <sup>(24)</sup>. No entanto, creio ter sido a sua modestia que o fez permanecer na sombra em vida do pai, devendo a sua colaboração ser apagada, como por vezes fazia na caricatura <sup>(25)</sup>. Há também o caso das peças de colaboradores de Bordalo, alguns dotados discípulos... Por outro lado, encontrei ainda o problema do escultor António Augusto Costa Mota, Sobrinho, que dirigiu a Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha após a morte de Bordalo (quando esta passou à posse de Manuel Godinho Leal), o qual apõe a sua marca <sup>(26)</sup> sobre peças por vezes datadas, em modelos <sup>(27)</sup> que tenho a certeza serem de Mestre Rafael. Tal é o caso dos belos azulejos Arte Nova representando borboletas ou gafanhotos, ambos decorados com espigas de trigo, e de azulejos figurando nabos. Este é mais um exemplo da repetição de modelos anteriores, que suscita erros não só de datas, mas inclusivamente de autoria!

Detenhamo-nos agora sobre algumas peças da colecção do Museu Rafael Bordalo Pinheiro, no exame das quais me parece útil adoptar as seguintes divisões:

1. PEÇAS DE RAFAEL BORDALO PINHEIRO (TRABALHOS NA REAL FÁBRICA DE LOUÇA DE SACAVÉM E NA FÁBRICA GOMES DE AVELAR DAS CALDAS DA RAINHA) E DE SEUS IRMÃOS MARIA AUGUSTA E COLUMBANO

Trata-se das peças mais antigas da colecção, muitas vezes tenteios cerâmicos

cheios de interesse, dos três manos Bordalo artistas: Maria Augusta, a mais velha, rendeira, ilustradora e pintora de cerâmica, Rafael, caricaturista, ornamentalista, ceramista e, o mais novo, o grande pintor Columbano.

De 1882 datam uma bandeja e um serviço «tête-à-tête» pintados por Maria Augusta com motivos alusivos a Rafael, de quem penso poderão ser os desenhos para as pinturas, tanto mais que a essa data julgo remontar o avivar do seu interesse pela cerâmica. De facto, são de sua autoria os desenhos <sup>(28)</sup> para duas placas de faiança francesa, uma com a sua autocaricatura e a outra com a de Zé Povinho, pintadas em 1883, também pela irmã.

De Março de 1884 são duas valiosas pinturas: como prenda de aniversário, Columbano pinta o retrato de Rafael sobre uma placa de faiança francesa e, no último dia do mês, sobre um prato da Fábrica de Sacavém <sup>(29)</sup>, pinta Rafael um seu amigo, o actor João Rosa (1843-1910), na sua festa artística, no papel de Richelieu <sup>(30)</sup>.

Admirando muito quantos se têm dedicado a estudar a cerâmica bordaliana, com destaque evidente para José Queirós e Julieta Ferrão, não posso deixar de, a propósito dos trabalhos de Rafael na Real Fábrica de Louça de Sacavém, que revelei há cerca de um ano <sup>(31)</sup>, referir que desde a afirmação de José Queiroz, em 1907 <sup>(32)</sup>, de que «Bordalo fez os seus primeiros estudos de cores aplicadas à faiança na Fábrica Gomes d'Avellar, em 1884, sobre peças deste fabricante, todos os estudiosos bordalianos têm afirmado o mesmo. No entanto, é curioso anotar que o prato dedicado a João Rosa se encontra no Museu desde 1932 e um outro prato com a mesma marca, datado de sete dias mais tarde e representando o actor Silva Pereira, o qual estudei em casa do seu pro-

prietário<sup>(23)</sup> e revelei na mesma ocasião, já esteve, por exemplo, exposto no Salão de Antiguidades, em Lisboa, em 1968<sup>(24)</sup>.

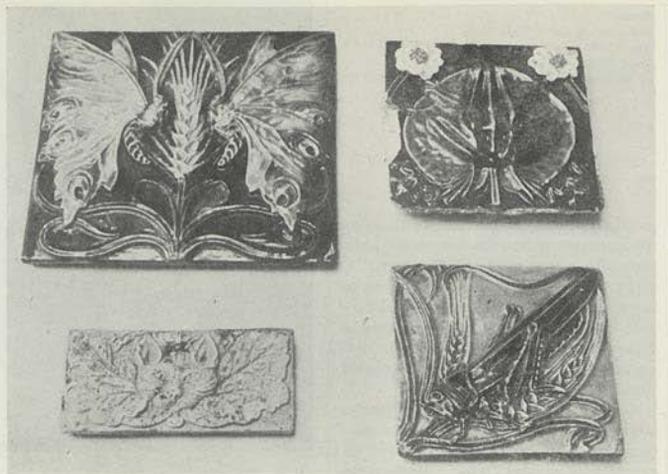
De Abril datam o ensaio de pintura com busto de menina, da autoria de Maria Augusta e o conhecido prato de Rafael com cabeça de gato em relevo, ambos sobre peças da Fábrica Gomes de Avelar das Caldas da Rainha.

De Maio, temos um prato desta fábrica das Caldas, onde Bordalo pinta uma senhora de guarda-sol vermelho, e um outro, sem marcas, que julgo ser também da fábrica de Sacavém e onde representa Augusto Antunes (1849-1912), seu amigo, também actor.

Esta que considerei a primeira secção da cerâmica do Museu é notável não só pelas peças que contém como pelo que nela se antevê da produção da Fábrica de Faianças sob a direcção artística de Bordalo. Em primeiro lugar, a colaboração familiar prestada episodicamente por Colubano, mas com certa regularidade por Maria Augusta, que dirige mesmo uma oficina de pintura. Em relação a Rafael, manifesta-se já o seu gosto pela modelação (ensaiado no prato do gato), o seu pendor caricatural, a irresistível tendência jornalística (relatando as festas teatrais), o seu constante amor pelo teatro, a sua poderosa imaginação, o seu sentido decorativo, a sua actualidade estilística, aqui segundo a moda orientalizante, que ousou utilizar nos trajes da sua autocaricatura e até na do símbolo do Povo Português — o Zé Povinho.

## 2. PEÇAS DE RAFAEL BORDALO PINHEIRO NA FÁBRICA DE FAIANÇAS DAS CALDAS DA RAINHA, DOS SEUS COLABORADORES E CONTINUADORES

A Fábrica de Faianças, fundada em 1884, de que Rafael Bordalo é director artístico, produz a quase totalidade das peças deste artista e várias dos seus colaboradores e continuadores<sup>(25)</sup>. No entanto, a produção principal destes é na generalidade posterior à morte do Mestre. Entre os colaboradores e continuadores de Bordalo, destaco seu filho Manuel Gustavo, ilustre caricaturista e ceramista, a quem é dedicada uma sala do Museu. As poucas peças (aqui contidas) de modelos do tempo da Fábrica São Rafael, fundada por Manuel Gustavo<sup>(26)</sup>, não me parece jus-



tificarem a consideração de alínea especial na análise da cerâmica do Museu.

Dividi esta segunda parte da cerâmica contida no Museu em três secções pelo essencial motivo de procura do maior rigor possível na cronologia das peças, já que esses departamentos começaram a funcionar em datas muito diversas e tiveram laboração de diferente duração.

### 2.1 MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Esta secção da fábrica foi a primeira a funcionar, em Setembro de 1884; seguiu-se-lhe a de louça artística, desde Junho do ano seguinte com funcionamento regular e, finalmente, desde Agosto de 1888, a de louça comum, grande esperança falhada de Bordalo.

Nos materiais de construção incluem-se tijolos, telhas, azulejos e também me parece adequado considerar umas placas tipo azulejo e medalhões. Destes objectos destaca-se o azulejo.

No início da década de 90, reconhece já Ramalho Ortigão<sup>(27)</sup> a excelência dos azulejos bordalianos a nível internacional. Azulejos que vão ter bastante divulgação e decoram, por exemplo, o Palácio da Pena<sup>(28)</sup>, casas particulares, casas comerciais de admiradores do artista.

É muito grande a variedade de azulejos, que, por facilidade de exposição, gosto de dividir em quatro géneros principais: a) decoração seriada de padrão, com azulejos relevados; b) imitações de outros materiais, como palha e tábuas; c) composições ornamentais diversas; d) azulejos com letras.

No Museu contém-se exemplares de todos estes géneros; no entanto, devido à exiguidade das instalações, só alguns se encontram expostos. Destes, aplicados no jardim e nas paredes do Museu, observemos os de inspiração oriental, os formados

por rosáceas, os que representam motivos vegetais estilizados, todos de padrão 2x2. Cronologicamente a seguir, devendo datar de 1889, será uma placa octogonal castanha metalizada, com patos, rãs e plantas aquáticas em relevo e, do ano seguinte, uma série de placas decoradas a azul ou em policromia, essencialmente com motivos vegetais e animais. Posteriores são os azulejos com duas composições semelhantes tendo por tema nenufars e rãs, os azulejos com cabeças de gato, os que representam nabos, gafanhotos e borboletas. Também de inspiração Arte Nova, destaco a placa ornamental representando uma moldura dentro da qual Bordalo concebe deliciosa paisagem aquática com rãs.

Na fachada do Museu, indicando o seu nome e a menção honrosa do Prémio Valmore que o edifício ganhou em 1914, e ainda nas várias salas para as identificar, temos os azulejos com letras e algarismos, de sinuoso recorte Arte Nova.

Em destaque no exterior do Museu, preso à parede, encontra-se o grande medalhão estilo «della Robbia» cadense, feito por Manuel Gustavo com o retrato do pai, sentida homenagem à data da sua morte

### 2.2 LOUÇA ARTÍSTICA, PEÇAS ESCULTÓRICAS E DECORATIVAS.

O Relatório e Contas da Fábrica de 1885<sup>(29)</sup> considera três secções na sua produção, as quais adoptei, tendo eu apenas integrado na de louça artística as peças escultóricas e decorativas, o que me parece justificar-se por em 1885 ainda este género ser quase inexistente e Bordalo ter muitas vezes, depois, associado estas modalidades artísticas.

Em 1883, projecta-se que a fábrica produza em primeiro lugar objectos bara-

tos de louça comum; seguidamente, propõe-se o fabrico de peças dispare, procurando abarcar todas as classes sociais e diversíssimas finalidades, havendo contudo predomínio do utilitário (evidentemente com características artísticas) e termina-se com a frase: «Enfim, tudo quanto a fantasia e inspiração do artista possa produzir de novo e extraordinário» (44).

No entanto, apesar deste projecto e da advertência expressa logo em 1886, aquando da primeira exposição dos produtos da fábrica, de que para esta prosperar e atingir um desenvolvimento compensador era necessário e urgente a indústria tornar-se «eminente e prática» (45), predominaram, por contingências várias, os objectos decorativos, em que, afinal, a «fantasia e inspiração» de Bordalo se podiam melhor exprimir.

A propósito da teoria de Julieta Ferrão (46), que atrás transcrevi, dos três períodos e das balizas que considera nos produtos da secção artística da Fábrica de Faianças, defendendo a tese de que estes marcos deverão ser outros, mas, essencialmente, penso que a obra tem tão grande homogeneidade que me parece mais justo referir apenas fases na produção cerâmica rafaeliana. Explicando melhor:

1.º A grande inspiradora da obra de Bordalo foi a sua imaginação, que faz desenhos curiosas formas cerâmicas nos seus jornais, mesmo muito antes de se tornar oleiro (47) e cria, em diversos momentos, peças absolutamente inesperadas como, penso que em 1888, a surrealista floreira em forma de orelha, por exemplo e para não me alongar.

2.º As formas e decorações cerâmicas «grosso modo» mantêm-se. Simultaneamente, surgem peças de inspiração árabe, manuelina, renascentista, «rocailles», Arte Nova (48), etc. Dou o exemplo de algumas das últimas peças de Bordalo: os azulejos Arte Nova com borboletas, a reprodução da pia baptismal, gótica, da Igreja de Nossa Senhora do Pópulo das Caldas, a placa renascentista do friso do fogão da sala de jantar do palacete do maestro Miguel Ângelo Lambertini, na Avenida da Liberdade, a peanha «rocailles» que o artista deixou inacabada...

3.º As fases que noto na obra cerâmica são balizadas pelas grandes crises financeiras da Fábrica de Faianças, quando esta fechou em 1891 e 1898 (49), crises que fazem mesmo parar a produção artística,

a diminuem e a modificam. Em 1890, Rafael cria uma série de novos modelos comercializáveis (50) e só em 1892 vai erguer a Talha Manuelina, feita para rifar e assim todos os operários serem contemplados (51). Diminui então substancialmente a criação de modelos caros de série, dedicando-se Bordalo mais às peças de encomenda. Aumenta então a produção de peças de série mais acessíveis, entre as quais os pratinhos-miniatura, que existem desde, pelo menos, 1888 e serviam para decorar peças cerâmicas (52) e para adaptar a broches e botões (53). Nesta linha penso deverem ser incluídas as peças decorativas miniaturas de figuras populares, santos, etc., que surgem desde cerca 1895, datando, a sua produção, sobretudo, do final da vida de Bordalo.

Observemos agora o aparecimento, ao longo do tempo, de algumas peças:

Em Abril de 1885, Bordalo desenha numa folha, que especifica ser a primeira (54), oito peças de louça artística, das quais temos no Museu o escarrador em forma de saco de dinheiro. Desta época datarão os três cântaros com «escorridos» decorados em relevo com malaguetas, as caixinhas em forma de cestos. As cobras e lagartos (55) são logo de início especialidade de Bordalo e eles surgem em peças inspiradas em Bernard Palissy e em jarras, castiçais, diversos pratos. As rãs abundam, desde logo, a decorar o jarro em forma de odre, por exemplo, e, em tamanho superior ao natural, como peça ornamental. Surgem também diversos mariscos: o búzio que constitui um castiçal, a lagosta que trepa por uma jarra, o caranguejo feito peça decorativa. Datam igualmente dessa época as jarras ornadas com flores de jarro, papoila ou ramo de magnólia, as bilheteiras para pendurar na parede em forma de abanos, a garrafa na figura de velha que traça capote e lenço, o vaso de jardim decorado com azulejos, os «cachepots» e as bilhas decoradas com rosetas,

na tradição caldense, as peças ornamentais de suspensão constituídas por alcófos com bacalhau ou com lagosta. Começa então a série de grandes pratos, de prender à parede, contendo, em equilíbrios impossíveis, cestos ou alcófos com peixes e vegetais, lagostas, uma poça de água com rãs, girassóis, frutos diversos, etc. As misulas apresentam também decorações muito variadas: com lagosta, bacalhau, tronco de castanheiro, ouriços e castanhas, com dragão, etc.

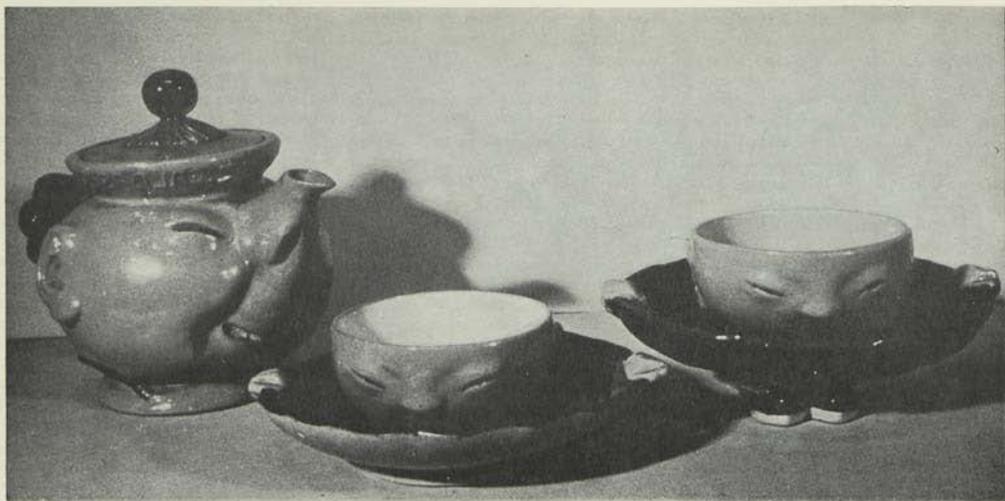
Cerca de 1886 começa a aparecer a série de garrafas, bilhas, jarras, de formas geométricas, contorno linear, cuja grande beleza reside no «design» e na cor empregue, castanho avermelhado, verde, azul, amarelo, preto (que muitas vezes constituem novidade na cerâmica caldense), ou a tinta «escorrida», em tons sabiamente combinados.

O pendor caricatural e jornalístico cedo se manifestam na cerâmica: a caixa em forma da cabeça do sultão de Zanzibar, a propósito da guerra da fronteira norte de Moçambique, em 1887, as garrafas na figura de o Arola, símbolo equivalente ao de Zé Povinho, mas no Brasil (inventado por Bordalo quando aí estivera), a fofreira na figura caricatural de um «Barriga», designação jocosa dada aos membros do Parlamento da época. De então datam os fantasiosos bancos de jardim em forma de caracóis, em forma de cogumelos, existindo no Museu só este género, mas logo três exemplares, muito raros hoje em dia.

A floreira em forma de orelha, a jarra Dr. Pita, os pratinhos-miniatura e o prato Dr. Manuel Bordalo Pinheiro já foram referidos. O prato representando o Parque das Caldas da Rainha, o jarro alusivo a uma serenata e, semelhante a este, um azul, com asa de madeira, estão datados dos primeiros dias de Janeiro de 1889, assim como o prato que o artista dedicou à filha, Helena. Aproximadamente con-

Peças de cor única ou com a tinta «escorrida» (cerca de 1887)





temporâneos são os jarros em forma de archeiros, os dois esboços de cenas para a mencionada série da Via Sacra, várias peças naturalistas, em forma de galinha, peru, cabeça de porco, tartaruga e as características couves.

O humor brota constantemente, por exemplo na série de peças sobre o Ultimatum de 1890: a Inglaterra é representada pelo símbolo do seu povo, John Bull, feito cinzeiro, caixa, figura com movimentos e, como sinal do desprezo a que era votado, assume até as formas de escarrador e bacio! Por esta época inicia-se a série das conhecidas figuras com movimentos, do Zé Povinho, da sua mulher, que Bordalo baptizou Maria da Paciência, policías, padre, sacristão, ama das Caldas, par de janotas, etc. Quando começa esta galeria, desenha Bordalo o belo centro de mesa renascentista e, pouco após, a jarra de inspiração popular que intitulei «Maria e a Romaria».

Da época da primeira crise grave da fábrica é o grande pote evocativo de marinha, feito para o Dr. Luís Gonzaga dos Reis Torgal, a famosa Talha Manuelina, a travessa que Rafael dedica à mulher pelo aniversário de casamento de 1893, contemporânea do busto do negro Pai Paulino, popular figura das touradas de então.

Data de 1894 a jarra representando Falstaff, noutra manifestação do amor de Bordalo pelo teatro, época em que produz o escarrador de decoração oriental em forma de gato e a borracha dedicada «Ao Grande Actor Taborda» pelo «seu maior Admirador». Segue-se o busto do jornalista seu colaborador Guilherme de Azevedo, a armação de relógio do editor Gomes, a jarra Adriano Júlio Coelho, o candelabro renascentista, os dois apitos-bustos de Zé Povinho e policia a apitar. Comemorativa do centenário de Santo

António, em 1895, é a medalha de moldura «rocailles», enquanto a propósito da prisão de Gungunhana, Bordalo desenha duas garrafas na figura do régulo, antes e depois de acorrentado, e outras imaginativas peças.

Surge o Perfumador Árabe, o cinzeiro representando ovarina sobre uma concha, o busto de rapaz com gato, o moringue dedicado a Gonzaga Gomes, último administrador da fábrica, o pratinho-miniatura «Lembrança das Caldas» e, em flagrante contraste, no mesmo ano de 1897, o prato monumental representando uma mesa com diversos objectos, de extraordinário realismo. Irompe então a espantosa colecção de bules e maringues em forma de diversas cabeças: chinês, homem com chapéu de palha, outro de barrete verde, policia inglês, senhora com ou sem chapéu, toureiros com montera e as chónenas escavadas na cabeça de um chinês, figurando o pires a cabaia arreagaçada.

Um paliteiro em forma de pato de chapéu alto e casaca julgo caricaturar o Marquês de Franco e Almodôvar e a peça ornamental constituída pela cabeça de homem idoso com coelhos descobri aludir ao ministro da Fazenda, Augusto José da Cunha<sup>(25)</sup>, peças coevas do já mencionado candeieiro de Justino Guedes e da época em que a fábrica vai fechar pela segunda vez.

A morte da actriz Maria Visconti, em 1899, origina a modelação do seu busto, tipo de trabalho em que Bordalo consegue felizes criações, como é o caso dos de Eça de Queirós, Sousa Martins, o de seu pai, o artista Manuel Maria Bordalo Pinheiro, o esboço do Papa Leão XIII. Bordalo dedica um gomil a Taborda, numa bilheteira evoca o Adamastor (creio que a propósito do cruzador da nossa esquadra construído por subscrição nacional após o Ultima-

tum), modela bonita jarra Arte Nova, presente de casamento à compositora D. Elisa Baptista de Sousa, um moringue com a superfície retalhada, imitando pedras incrustadas, o bule cingido por folhas, cujo caule forma a pega, os «cache-pots» em forma de cesto, a peça ornamental inspirada nas fábulas de La Fontaine representando a raposa e o grou, as jarras dedicadas às Senhoras Carvalho Ferreira, a jarra em forma de balaústre decorada com lírio, a floreira com libélulas e malmequeres, a jarra azul decorada com cabeças femininas e motivos vegetais (os últimos, belos espécimes Arte Nova) e os recipientes com delicadas pinturas de cegonha, folhagem, peixe, flores e rãs.

Bordalo começa a esculpir milimetricamente o barro na época da primeira grande crise da fábrica, então em pequenas placas com representações diversas, mais tarde, por exemplo, num cantil decorado com abelhas e parras, numa caneca ornada com parras e uvas, em 1902 nas molduras dedicadas aos actores Augusto e João Rosa, povoadas com as figuras destes em diferentes papéis e na que oferece então à mulher, pelo aniversário natalício, e na qual se autocaricatura à data do casamento e «36 ANOS DEPOIS». Preocupação de extraordinário pormenor admira-se também nas miniaturas da citada pia baptismal da igreja das Caldas e do arco das Capelas Imperfeitos do Mosteiro da Batalha, em barro filigranado, feito para o conde de Paçõ Vieira. No mesmo tipo de trabalho, numerosas figuras, estas de divulgação, em que avultam personagens populares de Leiria, Coimbra, Ribatejo, a «Margarida vai à fonte» inspirada numa canção em voga e, como não podia deixar de ser, o Zé Povinho.

Em 1875, Rafael Bordalo consubstanciou o símbolo do Povo Português na extraordinária figura de Zé Povinho, mas vai ser sobretudo nos seus últimos anos de vida que o vai amassar em barro, por exemplo: com o busto a constituir tampa de caixa, a servir de recipiente para tinta, agarrado a um tacho, o qual é cinzeiro, ou, esculpido em corpo inteiro, idoso, mas digno, acompanhado de Maria da Paciência. Atrás, já referi outras peças da última produção bordaliana. Para terminar a análise sumária da obra cerâmica artística deste Gigante, que soube transformar em Artes Miores a caricatura e a cerâmica, parece-me justo destacar este Zé Povinho, o qual já não é objecto de riso, como figura de engonço, caixa, cinzeiro, mas sim homem digno, precioso bem deixado em «testamento» por Bordalo, seu «pai».

Considero o filho consanguíneo de Bordalo, Manuel Gustavo, um caricaturista e ceramista de mérito, que tem sido muitas vezes subestimado e cuja obra merece ser melhor estudada, muito para além das poucas peças cerâmicas que o Museu possui. Recordo, sobretudo, as suas belas obras patentes na Expo Caldas 77.

As peças de Manuel Gustavo revelam imaginação, personalidade, curiosidade técnica. Entre as suas primeiras obras, após a morte do pai, encontram-se o medalhão já referido e o busto do progenitor. Das cerâmicas expostas na Sala Manuel Gustavo, destaco a jarra do tipo chamado Foz, o pote dedicado a Manuel Maria Garcia da Rosa, 2.º barão da Areia Larga, a bilha baixa com friso de cisnes brancos, em embutidos de terracotas policromas técnica que também usa numa jarra que representa figura de senhora, numa com dois papagaios, noutra com um coelho. Para a história da Fábrica de Faianças tem o maior interesse a taça que já figurou na Exposição de Faiança Artística das Caldas de 1907, segundo vi no respectivo catálogo, a qual tem duas asas formadas por ramos de videira, é decorada com parras e gavinhas e tem anotado na base: «ÚLTIMO TRABALHO NA FFC».

As obras de Manuel Gustavo sucedem-se, sendo interessante destacar o par de fadistas a dançar, a figura de frade, a jarra com xarrosos e a jarra verde, tão significativa para este Museu. Esta jarra data de 1915 e nela assinaram as suas iniciais ou os seus nomes, além do ceramista, Ernesto Cruz Magalhães (o organizador do Museu e seu doador à Câmara Municipal de Lisboa), sua mulher e Julieta Ferrão, que veio a ser sua directora.

Nesta sala deve destacar-se ainda a peça ornamental feita, em 1914, pelos colaboradores de Manuel Gustavo, como presente pelo seu casamento, peça que revela a qualidade artística do pessoal da Fábrica San Rafael.

### 2.3 LOUÇA COMUM

O fabrico da louça comum, de serviços de mesa e lavatório foi o primeiro e principal objectivo da Fábrica de Faianças, como já referi, e para ele se exigiam logo em 1883 «gravuras originais»<sup>(24)</sup>. Procurava-se assim contrapor, graças à imaginação de Rafael, a voga de desenhos estrangeiros que se contagiava nas nossas louças.

Esta secção era a que mais entusiasmava Feliciano Bordalo Pinheiro<sup>(25)</sup> e por causa dela empreenderam estes dois manos uma viagem de estudo por Inglaterra, França e Bélgica, em 1884. Escreve Rafael a propósito: «Depois de uma viagem pela escura Inglaterra e outras bandas a favor das loijas nacionais...»<sup>(26)</sup>. No entanto, só quase quatro anos volvidos se inicia o fabrico de louça comum na Fábrica de Faianças.

Considero o «design» dessas peças atingir, por vezes, elevada qualidade<sup>(27)</sup>, como, por exemplo, numas leiteiras e fruteiras de curiosíssima linha. A decoração também atinge, nalguns casos, grande qualidade, como no serviço de mesa de barra verde e decorada com flores verdes e azuis, no prato com folhas e flores azuis,





Zé Povinho  
e Maria da Paciência  
(1904)

no prato com paisagem de árvores e casa ou com barcos. No entanto, julgo outro tipo de decoração não ser feliz, como as résteas de cebolas e alhos, em relevo, num açucareiro (datado de 1889, uma das raras datas em louça deste género), a decoração estampada de peixeira sobre lagosta e acompanhada da Torre de Belém, ou a de Zé Povinho em pé sobre a albarda e acompanhado de três mulheres de capote e lenço. Outras peças com pinturas ou estampagens de frisos e monogramas são agradáveis, sem as julgar belas.

No entanto, o principal motivo para o desinteresse pela louça comum foi o técnico, porque estava com facilidade e absorvia cheiros e gorduras.

Apesar do fracasso que a louça comum representou e de o seu gosto ser discutível, é essencial ela ser indicada a propósito da cerâmica das Caldas, razão por que não compreendo ser até esquecida, como muitas vezes tem acontecido.

Contribuindo para o estudo do impacto da louça comum na sociedade da época, revelo um documento de 1896, pertencente a um arquivo particular<sup>(27)</sup>. Trata-se de uma carta de Bordalo para José Leite Guimarães, datada de 24 de Maio de 1896: «Não me esqueço do seu serviço de mesa, que espero começar muito breve...».

Rafael era um oleiro entusiasta. Pouco antes de morrer, a sua grande preocupação era a cerâmica: «...tenho uma furiosa constipação que me traz de humor negro, não me deixando ir para as Caldas, onde tenho imensos trabalhos por concluir»<sup>(28)</sup>.

Tentei abrir o apetite para o Caro Leitor querendo ver a cerâmica de Bordalo e querer conhecer este Artista ainda nos seus aspectos de caricaturista, decorador e nas facetas que lhe vislumbro de desenhador de móveis, possível arquiteto.

Por isso, termino, adaptando a frase de Fialho, se tal me é permitido: «Vale a pena ir ao Museu... e saudar em Rafael Bordalo um dos génios criadores mais profundamente originais do mundo contemporâneo.»

NOTA: As fotografias foram amavelmente tiradas pelo Senhor Carlos Andrade Ribeiro, desenhador-decorador principal da CML, a quem renovo os meus agradecimentos.

#### NOTAS

(1) Fialho de Almeida — «Os Gatos. Publicação d'Inquérito à Vida Portuguesa», Lisboa, n.º 42, 28 de Outubro de 1892, p. 5.

(2) Encontra-se no Museu Rafael Bordalo Pinheiro. Vd. Julieta Ferrão «Rafael Bordalo e a Faiança das Caldas», Gaia 1933; e Matilde Figueiredo — «Alguns Elementos Inéditos sobre a Cerâmica de Rafael Bordalo Pinheiro», conferência proferida no Museu Nacional de Arte Antiga em 29 de Junho de 1978 e publicada na página Cultura de «Jornal Novo» de 13, 14 e 15 de Julho de 1978; o texto vai agora ser impresso em publicação da Secretaria de Estado da Cultura.

(3) Matilde Figueiredo, conferência cit.  
(4) Na 1.ª Exposição da Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha, em Fevereiro de 1886, figurou um busto de negra — «Pontos nos ii», 25 de Fevereiro de 1886, p. 343.

(5) Trata-se de cinquenta e quatro figuras, divididas por nove grupos que se destinavam às Capelas do Buçaco e se encontram expostas no Museu de José Malhoa, nas Caldas da Rainha. Bordalo trabalhou nestas esculturas desde 1886 até morrer, mas elas não são todas da sua autoria, sendo algumas de seu filho Manuel Gustavo e parece que de outros colaboradores; de facto, o seu nível artístico é muito diverso. Vd. Julieta Ferrão e Matilde Figueiredo, obras citas.

(6) Encontra-se na Casa do Infante, no Porto. Figurou na Secção Portuguesa da Exposição Colombiana de Madrid em 1892, vd. «O António Maia», 30 de Dezembro de 1892, p. 639.

(7) Fialho de Almeida, obra cit., pp. 18 a 20.

(8) Matilde de Figueiredo, obra cit.  
(9) Como a Jarra Beethoven, feita em 1895 e 1896, não cabia na Casa dos Patudos, em Alpiarça, acabou por ir para o Brasil, onde foi leiloadá, em 1899, por trinta e cinco contos. Encontra-se no Museu Histórico Nacional do Rio de Janeiro. Vd. Julieta Ferrão e Matilde Figueiredo, obras citas.

(10) O Perfumador Árabe encontra-se no Museu Rafael Bordalo Pinheiro. Esta peça é também interessante pela experiência de embutidos de terracotas políromos, técnica que Manuel Gustavo Bordalo Pinheiro irá desenvolver e surge em várias peças de sua autoria expostas na sala dedicada a este artista no museu dedicado a seu pai. Vd. Julieta Ferrão e Matilde Figueiredo, obras citas.

(11) Matilde Figueiredo, obra cit.  
(12) A casa ainda tem várias peças bordalianas interessantes. Não posso de xar de expressar aqui o meu muito reconhecimento à Senhora Dona Lídia Almeida Lima, familiar de Justino Guedes, que com tanta amabilidade me recebeu e deu indicações.

(13) A casa comercial do editor Gomes situava-se no Chiado.

(14) Devo manifestar a minha grande gratidão ao Senhor Alfredo Lucas Cabral, pela maneira tão pronta com que me facultou estudar a sua colecção de cerâmica e arquivo documental. Não posso deixar de também exprimir aqui o meu profundo agradecimento ao Senhor António Capucho, pela sua gentileza ao deixar-me estudar a sua colecção cerâmica e ao facultar-me o acesso à sua biblioteca.

(15) A Quinta do Beau Séjour situa-se em São Domingos de Benfica e é hoje propriedade dos Padres Maristas. Também aí vi um interessante e grande painel de cerâmica bordaliana.

(16) Os estudos da obra de Bordalo a que procedi fora da colecção do Museu Rafael Bordalo Pinheiro, quer em Lisboa e arredores, quer nas Caldas da Rainha, etc., foram todos feitos fora das minhas horas de serviço, pelo que me foi impossível ter

tempo para proceder a um estudo tão completo quanto eu desejaria.

(<sup>11</sup>) Conferência cit.

(<sup>12</sup>) A maior parte da documentação da Fábrica de Faianças foi selvaticamente destruída há cerca de meio século. No Museu Bordalo Pinheiro existem pouquíssimos desenhos de peças cerâmicas. O núcleo importante que consultei encontra-se na Fábrica Bordalo Pinheiro das Caldas da Rainha (herdeira das Fábricas de Faianças e San Rafael, esta última fundada por Manuel Gustavo após a morte do pai), onde vi desenhos assinados por Rafael Bordalo Pinheiro e por alguns dos seus colaboradores e continuadores. Há desenhos que representam peças desconhecidas. A consulta desta preciosa colecção de desenhos foi possível graças à amável autorização da Senhora Dona Fernanda Jardim Caminaria e à solicitude do Senhor Malhoa.

(<sup>13</sup>) Este inventário foi feito pela primeira vez e com fichas recheadas de anotações.

(<sup>14</sup>) Remeto o leitor interessado para o catálogo da cerâmica do Museu Rafael Bordalo Pinheiro (a publicar em breve), que elaborei colocando todas as peças por ordem cronológica: as de série pela data de aparecimento do primeiro exemplar e as únicas nas suas respectivas datas, quando a têm. Como o Bordalo oleiro muitas vezes também é jornalista, quando não foi possível saber as datas, coloquei as peças não só no enquadramento estético e técnico que me pareceu o melhor, mas ainda no enquadramento social e político que julguei justificativo do seu aparecimento. Para melhor situar as peças no tempo e tornar a sua leitura mais viva, acompanhei a sua designação de uma nota explicativa.

(<sup>15</sup>) Julieta Ferrão, obra cit., p. 45. Além deste trabalho, devo mencionar o catálogo da «Exposição Cerâmica das Caldas», Museu Nacional de Arte Antiga Primavera 1978, p. 35, com a lista das datas das cem peças datadas que figuravam nessa exposição (exposição realizada em Lisboa com as peças que tinham estado patentes na Expo Caldas 77, inaugurada no Verão de 1977 no Museu José Malhoa nas Caldas da Rainha). É necessário referir aqui que eu procurei saber as datas dos primeiros exemplares de cada modelo cerâmico e o seu respectivo autor, enquanto estas cem datas muitas vezes são posteriores ao aparecimento do 1.º exemplar, nestes catálogos há peças atribuídas a outros ceramistas que são da autoria de Bordalo e é pena não se fazer a correlação entre as marcas transcritas e as peças, o que era essencial para o meu estudo.

(<sup>16</sup>) Reinaldo dos Santos, Estilo Manuelino, Academia Nacional de Belas-Artes, Lisboa, 1952, p. 10.

(<sup>17</sup>) Matilde Figueiredo, texto cit.

(<sup>18</sup>) Observei na Fábrica Bordalo Pinheiro das Caldas um desenho assinado Manuel Gustavo, marcado 1889 e representando uma jarra estilisticamente muito diferente das de Bordalo. A jarra deve ser comemorativa do estabelecimento da República no Brasil e está assinalado no desenho a sua altura atingir 1,60 m, sendo portanto peça importante pela sua concepção, pelo seu significado e pelo seu porte. Deve assinalar-se que em 1889 Manuel Gustavo contava apenas 22 anos. Tera muito interesse conhecer esta peça, que talvez se encontre no Brasil, se chegou a ser executada.

(<sup>19</sup>) Matilde Figueiredo, texto cit. No Museu José Malhoa há um esboço de negra de Manuel Gustavo, datado de 1885, modelado segundo original de Columbano. Em 1906, aquele artista apre-

senta 45 modelos cerâmicos de sua autoria e tem encomendados, por exemplo, um friso renasença para Carmelo Lampeira, o que me parece difícil para um ceramista que começasse apenas então. No entanto, eminentes críticos seus contemporâneos, como José de Figueiredo e José Queiroz consideram-no então um principiante, escrevendo este último («Cerâmica Portuguesa», Lisboa, 1907, p. 165), a propósito da exposição de Manuel Gustavo em 1906: «Nesta mesma exposição, via-se o primeiro trabalho artístico, em faiança, de Manuel Gustavo: o retrato medalhão de Raphael Bordalo Pinheiro».

(<sup>20</sup>) José Queiroz, obra cit., marca n.º 211. Por vezes surgem-me dúvidas em relação à identificação que este autor faz de várias marcas cerâmicas.

(<sup>21</sup>) Em relação a outros modelos tenho dúvidas, como é o caso do lindo pote pertencente à Senhora Dr.ª Dona Alice Maia, que apresenta nitidas afinidades com peças bordalianas.

(<sup>22</sup>) Estes desenhos encontram-se no Museu Rafael Bordalo Pinheiro.

(<sup>23</sup>) O prato tem a marca da Real Fábrica de Sacavém do período de Guilherme Howorth. Vd. Matilde Figueiredo, texto cit.

(<sup>24</sup>) Vd. «O António Maia» de 3 de Abril de 1884, pp. 110-111. João Rosa fez o papel de Richelieu na noite da sua festa artística no Teatro de D. Maria, em 31 de Março de 1884.

(<sup>25</sup>) Matilde Figueiredo, texto cit.

(<sup>26</sup>) J. Queiroz, obra cit., p. 161.

(<sup>27</sup>) Senhor Alfredo Lucas Cabral—vd. a nota 14.

(<sup>28</sup>) «Catálogo oficial. 4.º Salão de Antiguidades». Lisboa, 22 de Março a 7 de Abril de 1968. Alfredo Cabral—stand n.º 6. Este prato é reproduzido fotograficamente no catálogo, no qual se repete que Bordalo iniciou «as suas experiências de cerâmica na Fábrica de Francisco Gomes de Avelar».

(<sup>29</sup>) Matilde Figueiredo, texto cit., traça um esboço da Fábrica de Faianças, nos seus objectivos, fundação, constituição, decoração, vicissitudes, peças produzidas, principais trabalhadores, colaboradores e continuadores de Rafael

(<sup>30</sup>) Vd. nota n.º 18.

(<sup>31</sup>) Ramalho Ortigão «A Fábrica das Caldas da Rainha», Caldas da Rainha, 1957, p. 17.

(<sup>32</sup>) J. M. dos Santos Simões «Azulejaria em Portugal nos Séculos XV e XVI», 1969, p. 64.

(<sup>33</sup>) «Relatório e Contas da Fábrica de Faianças das Caldas da Rainha, em 31 de Dezembro de 1885», Lisboa, 1886.

(<sup>34</sup>) «Projecto de uma Fábrica Nacional de Faianças nas Caldas da Rainha», Lisboa, 1883.

(<sup>35</sup>) «Comércio de Portugal, Órgão do Comércio e Indústria Portuguesa», Lisboa. VIII Ano, 27 de Fevereiro de 1886.

(<sup>36</sup>) Vd. a nota n.º 21.

(<sup>37</sup>) Matilde Figueiredo, obra cit. Como exemplo posso apontar o bule em forma de cabeça humana que Bordalo desenhou em «O Besouro» de 4 de Janeiro de 1879, p. 8, numa forma próxima da que vai moldar em barro em 1897, dezoito anos depois!

(<sup>38</sup>) Mesmo em relação às peças Arte Nova, descobri que, desde o início da laboração da louça artística, Rafael as produz. Algumas, de grande nível artístico e cujo «design» e decoração «com escuridões» acompanham a cronologia do estilo, internacionalmente—vd. Edgar Pélisset e Michèle Duperrex «La Céramique Art Nouvelle», Lausanne, 1976. É curioso anotar que nesta obra se faz referência

a dois únicos ceramistas portugueses—Manuel Mafra e o filho, que trabalhavam ambos nas Caldas da Rainha. Os Mafra são indicados a propósito dos artistas «palissistas», integrados na proto-Arte Nova. Rafael foi «palissista» e, sobretudo, um artista Arte Nova interessantíssimo e não é conhecido no estrangeiro!

(<sup>39</sup>) Matilde Figueiredo, obra cit.

(<sup>40</sup>) Elementos que colhi nos desenhos datados da colecção da Fábrica Bordalo Pinheiro e em correspondência de Bordalo existente no arquivo do museu que lhe é dedicado

(<sup>41</sup>) Matilde Figueiredo, obra cit. A Talha Manuelina não constitui o primeiro exemplo de monumentalidade, pois esta surge desde o início da fábrica, em grandes jarrões e num cilindro que constituía a base de um candeeiro, o qual conheço através do jornal «Pontos nos ii» de 26 de Junho de 1886. Em 1892 surge o monumental na produção que designo por escultórico-decorativa.

(<sup>42</sup>) Data de Novembro de 1888 a jarra que Bordalo oferece ao Dr. Pita e é decorada com pratinhos-miniatura. Os médicos Drs. Pita, Feijão, Mascarenhas, Manuel Bordalo Pinheiro e José Filipe trataram o artista de um antroz, vd. «Pontos nos ii» de 13 de Setembro de 1888. No Museu Rafael Bordalo Pinheiro encontra-se também o prato que Rafael dedica ao seu irmão médico por essa ocasião e o Senhor Alfredo Cabral possui a jarra que o artista então fez para o Dr. Feijão.

(<sup>43</sup>) Matilde Figueiredo, obra cit.

(<sup>44</sup>) Idem.

(<sup>45</sup>) «Pontos nos ii», 20 de Fevereiro de 1886, p. 329.

(<sup>46</sup>) «O António Maria», 18 de Fevereiro de 1898.

(<sup>47</sup>) Projecto cit.

(<sup>48</sup>) Julieta Ferrão, obra cit.

(<sup>49</sup>) «O António Maria» de 11 de Dezembro de 1884.

(<sup>50</sup>) Matilde Figueiredo, obra cit.

(<sup>51</sup>) Senhor Alfredo Cabral. Vd. nota 14.

(<sup>52</sup>) Idem. Carta de Rafael Bordalo Pinheiro para Guedes de Oliveira, datada de 11 de Novembro de 1904.

PELOS

## MUSEUS MUNICIPAIS

Sob esta rubrica passa a «Revista Municipal» a incluir uma secção dedicada a registar noticiário referente à vida e acção dos museus municipais (Museu da Cidade, Museu de Rafael Bordalo Pinheiro e Museu Antoniano), extensivo aos conjuntos arqueológicos, artísticos e históricos integrados na cidade e que são também património municipal. Registrar-se-á pois, nesta rubrica, tudo o que neste sector passe por ter interesse público, referências à situação dos vários departamentos, principais acções, peças adquiridas ou oferecidas mais significativas, etc.

### **O Museu da Cidade reobre algumas das suas secções no Palácio Pimenta:**

Sendo a montagem e abertura ao público (parcial) do Museu da Cidade, no passado dia 18 de Maio, **Dia Internacional dos Museus**, o acontecimento de maior importância no sector, importa reportá-lo neste primeiro número, reservando para o próximo uma notícia circunstanciada sobre a sua história, instalações e significado.

### **Algumas peças oferecidas nos últimos anos aos museus municipais:**

Desde sempre têm os museus municipais, na sua qualidade de centros culturais representativos da vida e história de Lisboa, recebido ofertas, algumas bem valiosas, testemunhos do carinho e do interesse que os lisboetas dedicam à sua cidade. Ainda que todas tenham contribuído para enriquecer o acervo dos museus municipais, quer se trate do «Retrato de Fernando Pessoa» por Almada Negreiros, avaliado em mais de um milhar de contos, oferecido à Câmara pelo banqueiro Jorge de Brito em 1970, ou duma simples «senha de livre trânsito» de que beneficiou um qualquer munícipe, em determinado momento da vida da cidade, por uma razão de espaço, daremos apenas notícia das espécies mais significativas, oferecidas ao Município nos últimos anos.





1. Em cumprimento do desejo que lhe manifestara o seu amigo Ricardo Sestelo, que lho confiara, o Dr. José Nobre Cartaxo entregou ao Município, para o Museu de Rafael Bordalo Pinheiro, antes de falecer, em finais de 1975, uma aguarela emoldurada (0,368x0,256), representando «O Saloio», assinada Raphael Bordallo Pinheiro e datada de 14 de Dezembro de 1867.

Ainda que se trate da representação duma figura de que Bordalo Pinheiro fez várias interpretações, esta aguarela, com uma bonita gama de tons, veio enriquecer a colecção de originais que possui aquele museu, dedicados a costumes populares e que documentam a fase inicial da actividade artística do grande crítico caricaturista.

2. Outra importante dádiva ao Museu de Rafael Bordalo Pinheiro fez o Dr. José M. Pais do Amaral, no mesmo ano, desfazendo-se duma bonita peça de cerâmica das Caldas da Rainha que ornamentava a sua residência, na Rua Júlio Andrade, n.º 5, ao Campo de Santana, obra de Rafael Bordalo Pinheiro.

Trata-se da «Jarra Adriano Coelho», modelada especialmente por Rafael Bordalo Pinheiro para o seu amigo, o comerciante e protector das artes e dos artistas contemporâneos, Adriano Coelho, fundador, com João Baptista Macedo, da firma «Macedo & Coelho».

É uma peça de grande qualidade, com 1,025 m de altura, revestida dum vidrado azul homogêneo, brilhante, decorado com motivos em relevo de inspiração barroca, com folhas de acanto, grinaldas e duas figuras, um sileno e uma sereia, finamente esculpidas, enroscando-se no lugar das pegas. Entre a decoração, as iniciais do homenageado, entrelaçadas. A peça tem a assinatura do artista sobre uma das folhas que formam a base da jarra e a marca da fábrica estampada no interior do bocal. Não está datada, mas é, certamente, uma peça do período do apogeu de Bordalo Pinheiro como ceramista (1890-1899).

3. Para o Museu da Cidade ofereceu Fernando Rau, colecionador de arte, em especial de gravuras, de que era conhecedor profundo, pouco antes de morrer, uma valiosa coleção de nove pequenas aguarelas, a sépia, originais do tenente-coronel do exército inglês, Robert Batty (1789-1849), que estivera na Península, integrado no exército de Wellington, durante a Guerra Peninsular.

Estes originais, que se vieram juntar a outros que aquele museu já possuía, fazem parte dos estudos daquele militar-artista, quando da sua estadia em Lisboa e que mais tarde foram reproduzidos em gravura no álbum «Select Views of some of the principal cities of Europe», publicado em Londres, em 1832.

Entre os originais agora oferecidos figuram os estudos das gravuras reproduzidas naquele álbum, sob os títulos «Praça do Pelourinho; Lisboa vista de Almada; e Lisboa vista da Capela de N.ª Senhora do

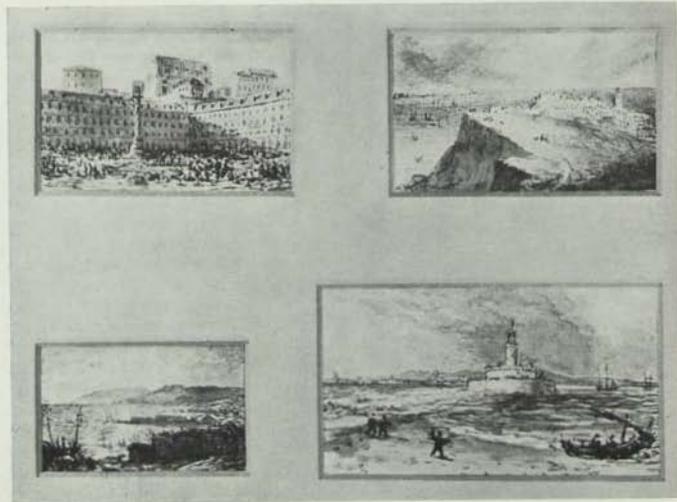
Monte. Os restantes, que representam o Convento de N.ª Senhora da Graça (três versões), a Torre do Bugio e uma paisagem ribeirinha não identificada, não foram reproduzidos naquele álbum.

Todas as aguarelas, cujas dimensões variam entre 0,028x0,037 e 0,072x0,123, estão assinadas.

4. Em cumprimento duma cláusula do testamento de Renato Dias Pereira e Maria Emília Couto Santos Dias Pereira, sócios do Grupo «Amigos de Lisboa» desde a sua fundação, foi entregue por uma sua antiga empregada, Suzana Maria, e pelo seu parente Dr. Francisco Couto Santos, também do Grupo «Amigos de Lisboa», em 21 de Abril de 1978, um quadro a óleo sobre tela com 0,632x0,498, representando **Santa Antônio e o Menino Jesus**. Este quadro, que já figurou em algumas exposições antonianas, ainda que não se encontre assinado, é geralmente atribuído ao pintor setecentista Joaquim Manuel da Rocha (1730-1786), que o concebeu sobre um registo original de Vieira Lusitano, artista que, segundo Cirilo Volkmar Machado, seguiu de perto e copiou muitas vezes.

O quadro, por determinação dos doadores, foi incorporado no Museu Antoniano, onde se encontra em exposição.

I. M.





# EQUIPAMENTO DESPORTIVO NA CIDADE

## - algumas considerações

A flagrante inexistência de um planeamento municipal respeitante ao equipamento desportivo, intimamente relacionado com o equipamento escolar e com a diversa repartição e actividade da população da cidade, levou a encarar a situação desse equipamento e a sua utilização com um novo espírito que faz prever uma reformulação da prática desportiva que a dinamize equilibradamente, promovendo uma acção totalmente diferente da que era usual.

De facto, a acção desenvolvida limitava-se a ceder terrenos municipais a título

precário ou definitivo a clubes e associações grandes ou pequenos, segundo simpatias ou pressões maiores ou menores.

Este tipo de actuação, além de desincentivar a lógica de um estudo global, veio acentuar o «bairroismo» dessas agremiações, limitando o seu acesso exclusivamente aos associados. Criaram-se assim estruturas, algumas onerosíssimas, outras deficientíssimas, utilizadas apenas em escasas horas do dia por limitados grupos de sócios.

A concepção do clube proprietário de uma instalação desportiva já foi superada na C. E. E. Também em Portugal o deverá ser.

Em contrapartida, deverá a C. M. L. criar as instalações necessárias às exigências de um desporto comunitário de base.

Para obviar ao desequilíbrio existente foi levado a cabo, por incumbência da C. M. L., o levantamento exaustivo do equipamento desportivo de Lisboa, primeiro passo para um planeamento coerente. Este trabalho é de grande impor-

tância, pois, além de propor uma normalização tipológica das instalações desportivas segundo as normas do Comité Olímpico Internacional (C. O. I.), nos revela quantitativa e qualitativamente a situação de facto.

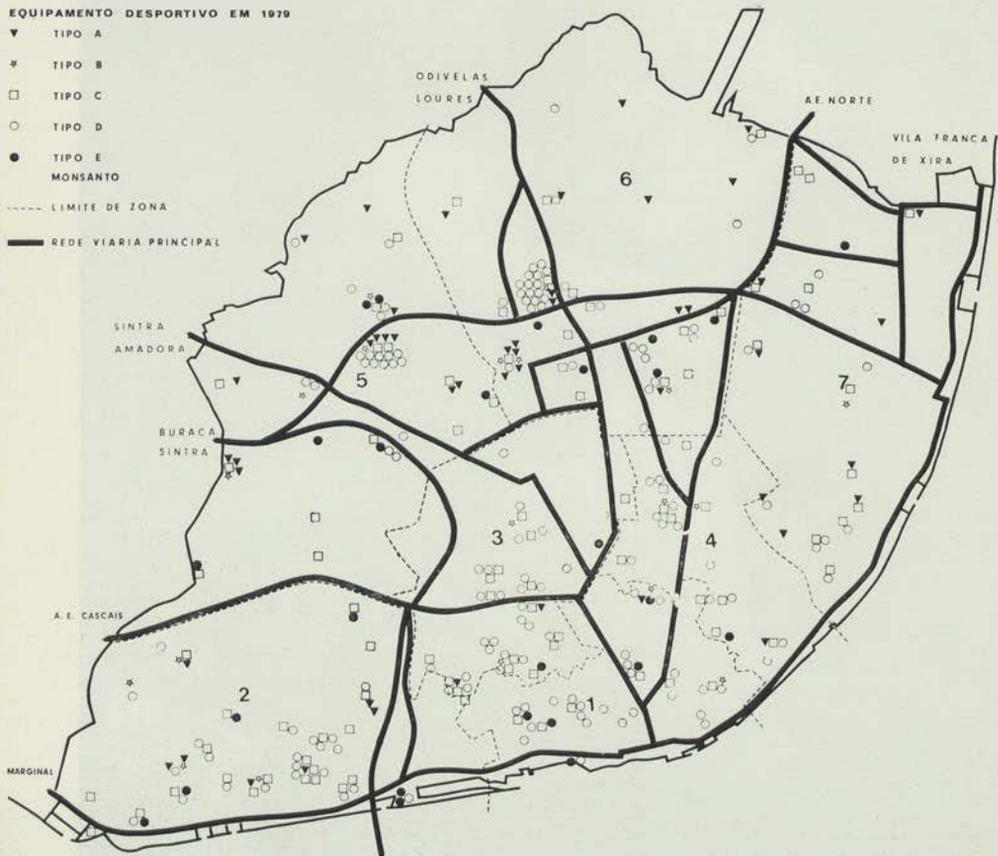
A divisão da cidade em sete zonas, como se representa graficamente, teve como melhor fim uma melhor operacionalidade de planeamento e também a intenção de uma futura descentralização que viria a reflectir-se num descongestionamento dos serviços centralizados.

As sete zonas assim criadas são constituídas respectivamente pelas seguintes freguesias:

**Zona 1:** Anjos, Castelo, Coração de Jesus, Encarnação, Graça, Lapa, Madalena, Mártires, Mercês, Pena, Sacramento, St.ª Catarina, St.ª Justa, Santiago, Santos, São Cristóvão e São Lourenço, St.º Estêvão, São José, São Miguel, São Nicolau, São Paulo, São Vicente, Sé, Socorro.

### EQUIPAMENTO DESPORTIVO EM 1979

- ▼ TIPO A
- \* TIPO B
- TIPO C
- TIPO D
- TIPO E
- MONSANTO
- LIMITE DE ZONA
- REDE VIARIA PRINCIPAL



**Zona 2:** Ajuda, Alcântara, Prazeres, São Francisco Xavier, St.ª Maria de Belém.

**Zona 3:** Campolide, N.ª Sr.ª de Fátima, St.ª Condestável, St.ª Isabel, São Mamede, São Sebastião da Pedreira.

**Zona 4:** Alto do Pina, Penha de França, St.ª Engrácia, São João, São João de Deus, São Jorge de Arroios.

**Zona 5:** Benfica, Carnide, São Domingos de Benfica.

**Zona 6:** Alvalade, Ameixoeira, Campo Grande, Charneca, Lumiar, São João de Brito, parte da freguesia de St.ª Maria dos Olivais.

**Zona 7:** parte da freguesia de St.ª Maria dos Olivais, Marvila, Beato.

**Vejamos agora os tipos de equipamento desportivo que correspondem à normalização do C. O. I., para, em seguida, se proceder ao relacionamento entre estes e o equipamento existente nas zonas.**

#### INSTALAÇÕES DE TIPO «A»

São deste tipo as instalações de ar livre destinadas à prática de grandes jogos: futebol, rãguebi, hóquei em campo, andebol de onze, etc. Medidas mínimas dos campos: 90 X 45 metros.

#### INSTALAÇÕES DE TIPO «B»

Instalações desportivas de ar livre destinadas à prática de atletismo, incluindo sempre e pelo menos uma pista circular de quatro ou mais corredores individuais. Estão portanto excluídas as instalações apenas destinadas a saltos, lançamentos e a velocidade pura.

#### INSTALAÇÕES DE TIPO «C»

São as instalações de ar livre destinadas à prática de pequenos jogos (andebol, voleibol, ténis, etc.). Embora habitualmente não ultrapassem os 1000 m<sup>2</sup>, foram incluídos neste tipo todos os campos cujas dimensões ou apenas uma delas, sejam inferior ao mínimo do tipo «A» (90 X 45 m).

**NOTA:** Neste levantamento foram excluídas as instalações particulares (campos de ténis em residências, etc.), sem acesso ao público e de significado nulo em planeamento.

#### INSTALAÇÕES DO TIPO «D»

São deste tipo as instalações desportivas cobertas com área mínima de 50 m<sup>2</sup>.  
Tipo «D1» — piscinas cobertas aptas a funcionarem doze meses ao ano.  
Tipo «D2» — ginásios e pavilhões gimnodesportivos.

#### INSTALAÇÕES DO TIPO «E»

É a designação dada às instalações desportivas especiais que não se enquadram em qualquer dos tipos mencionados.

	Área de equipamento desportivo desejável por habitante, em m <sup>2</sup>	Área de equipamento desportivo existente por habitante, em m <sup>2</sup>	Porcentagem de carências em relação ao valor desejável
Zona 1		1,13	68 %
Zona 2		2,63	23 %
Zona 3		1,13	68 %
Zona 4	3,5 m <sup>2</sup> /habitante	0,52	85 %
Zona 5		2,55	27 %
Zona 6		2,94	16 %
Zona 7		1,21	65 %

#### Façamos uma breve análise por zonas da cidade

Para uma avaliação quantitativa do equipamento desportivo em função da população, servir-nos-emos do valor médio desejável, sempre segundo as normas do C. O. I., de 3,5 m<sup>2</sup> de espaços desportivos por habitante.

**Zona 1** — As carências são gritantes. A zona dispõe de limitados espaços livres que possam ser utilizados para estes fins. Apenas duas piscinas, reduzidas, a serem e não existem praticamente campos para desporto ao ar livre.

**Zona 2** — Para além da presença dos estádios (Restelo, Tapadinha, CIF) e campos de futebol, registam-se pavilhões

gimnodesportivos e um certo número de piscinas e tanques de aprendizagem de natação. Podemos considerá-la uma das zonas mais favorecidas da cidade.

**Zona 3** — Uma ausência chocante de meios de aprendizagem de natação é a primeira verificação a fazer. Os espaços para desporto ao ar livre são praticamente inexistentes e os pavilhões gimnodesportivos estão afectos às escolas a que pertencem.

Apenas a Pavilhão dos Desportos é uma peça de equipamento colectivo de uso público, mas a sua designação tem algo de irrisório, pois serve sobretudo para exposições e competições, no intervalo de outras ocupações não desportivas.

Esta zona é assim das mais desguarneckidas.

Piscina Municipal  
Olivais



**Zona 4** — Além do pavilhão ginno-desportivo e do tanque de aprendizagem do Instituto Superior Técnico, há as piscinas da Penha de França e da Avenida de Roma, ambas pertença da C.M.L. O conjunto das instalações revela-se manifestamente insuficiente para cobrir as carências da população da zona.

**Zona 5** — Destaca-se o vasto e completíssimo complexo do Sport Lisboa e Benfica, que integra além do Estádio da Luz, campos de pequenos e grandes jogos ao ar livre, pavilhões gímnosportivos, piscina, etc.

Existem ainda outras duas piscinas: a do Parque de Campismo de Monsanto e a do Instituto dos Pupilos do Exército.

Embora, em termos quantitativos, seja uma das zonas melhor apetrechadas da cidade, o equipamento não está estruturado para servir a população da zona (problema da privacidade das instalações).

**Zona 6** — Um grande estádio, o do Sporting Clube de Portugal, domina a zona, acompanhado do Estádio 1.º de Maio e do Estádio Universitário, todos instalados em importantes e bem apetrechados complexos desportivos.

O do Estádio Universitário é o único conjunto de instalações desportivas da cidade acessível a toda a população.

É esta, em termos quantitativos, a zona que mais se aproxima do índice desejável de equipamento desportivo/habitante. Não obstante, nota-se a falta de piscinas (apenas existe a infantil do Campo Grande) e de equipamento desportivo de menor escala e mais disperso, virado para a prática pura, que não para o espectáculo.

**Zona 7** — Além da piscina dos Olivais, bom exemplo de integração de uma peça de equipamento desportivo numa zona habitacional, existem peças do tipo «A», de clubes desportivos e alguns pequenos campos de jogos ao ar livre de clubes e escolas. Faltam peças de utilização para o grande público.

**Uma análise, a nível da cidade, dos diversos tipos de equipamento desportivo mostra-nos:**

**Tipo «A»** — Escassas instalações para a prática do futebol, o desporto mais popular no País.

Numa primeira análise, a conclusão mais importante será a de que 90 % dos equipamentos do tipo «A» se destinam exclusivamente ao futebol comercial (comercialização do futebol: banalização da alta competição, bancadas a mais).

Há grande desproporção entre o número de instalações sobre-equipadas ou equipadas para receber público e o número de instalações para a prática desportiva pura. Apesar disso, não há qualquer estádio verdadeiramente equipado para a alta competição (quadros electrónicos, etc.).

O futebol profissional expulsou da cidade as outras modalidades desportivas do tipo «A». Sobram três locais susceptíveis de proporcionar uma função social, ul-

trapassando a problemática empresarial dos clubes desportivos:

Estádio Universitário — 5 campos de grandes jogos.

Estádio Pina Manique — 3 campos.  
Estádio da Luz — 3 campos e área de expansão.

**Tipo «B»** — Lisboa estaria idealmente servida com 30/35 instalações deste tipo (4 pistas/100 000 habitantes).

Há 19 pistas, o que representa cerca de 50 % do ideal.

No entanto, existem pistas subutilizadas (Pina Manique) e outras fechadas à comunidade envolvente (escolas e estabelecimentos militares).

Além disso, a distribuição na cidade é insatisfatória: as zonas N e W estão favorecidas, sobretudo se se atribuir um raio de influência de 2 km/20 minutos de marcha as destinadas ao atletismo sénior e de 1 km/10 minutos de marcha às destinadas ao atletismo infantil.

A competição ao nível europeu apenas é possível no Estádio José Alvalade. A nível nacional ou regional é ainda possível noutros locais de qualidade razoável a boa (Estádio da Luz, Estádio 1.º de Maio, etc.).

A próxima meta em termos de atletismo de alta competição deveria incidir numa pista coberta de 200 metros, a figurar no Palácio dos Desportos Municipal, a projectar em Chelas.

**Tipo «C»** — Em qualquer país são estas as instalações desportivas mais comuns, e ultrapassam quantitativamente as dos outros tipos. Em Lisboa acontece o mesmo, embora de forma mais atenuada, dado o número elevadíssimo de existências dentro do tipo «D», e dada a sua relativa escassez a nível de clubes desportivos. Muitas delas pertencem a escolas, o que limita a sua utilização.

A própria C.M.L. tem deixado ao abandono as suas instalações deste tipo: rínque de patinagem e «courts» de ténis do Campo Grande (das poucas de facto abertas à comunidade).

Para a alta competição não existem instalações.

**Tipo «D» — «D1»:** Grande escassez de piscinas cobertas, nenhuma das quais complementada por uma piscina ao ar livre.

Não há qualquer piscina coberta de 50 x 21 m.

**«D2»:** Superabundância de ginásios: as normas internacionais propõem 1 ginásio/15 000 habitantes. Em Lisboa há mais de 100, muito dispersos e de dimensões exiguas (150 m<sup>2</sup> é a área indispensável a uma boa aula de educação física).

O novo-riquismo resultante dos lucros obtidos com o Totobola levou a uma criação excessiva deste tipo de instalações que embora proporcionem algum lucro (aluguer para comícios, festas, etc.) são de construção e manutenção dispendiosas.

Ausência de instalações de alta competição: não há qualquer pista de atletismo com «relevé» ou de cimento cobertas.

Nenhum pavilhão com capacidade superior a 5000 espectadores.

**Tipo «E»** — Hipódromo: boas instalações para provas de obstáculos, da Sociedade Hípica Portuguesa, no Campo Grande. Foi afastada a ideia da construção de um hipódromo para corridas dado o seu elevadíssimo custo.

Pistas de manutenção (percurso da natureza): aumento considerável de popularidade deste tipo de actividade desportiva, colocando os praticantes em contacto com a natureza — Estádio Universitário, Clube Nacional de Natação. Outro percurso em construção em Alfragide.

Pista de skate: dados os inúmeros acidentes ocorridos com praticantes em áreas não especialmente preparadas prevêm-se no Parque Eduardo VII duas pistas, uma de velocidade, outra de acrobacia.

Ciclismo: inexistência de pistas. Seria de prever a sua inclusão no futuro Palácio dos Desportos, tanto mais que a única existente (Estádio José Alvalade) foi demolida para a construção da pista de tartan.

Outras lacunas no capítulo dos desportos especiais: pistas de patinagem.

Carreiras de tiro: existem instalações para tiro ao voo de alta competição em Monsanto e à bala com arma de guerra apenas no Estádio Nacional.

As instalações deste tipo («E») existentes em maior número e as mais utilizadas são as piscinas. Neste capítulo há desequilíbrios alarmantes de vária ordem: há piscinas com utilização superior à das outras em conjunto; muitas delas não são acessíveis à comunidade; a maior parte não se encontra integrada em complexos desportivos; predominam as piscinas pouco profundas; inexistência da regulamentação de segurança.

Desportos náuticos: a curto ou médio prazo instalar-se-ão no concelho de Oeiras (Plano da Hidrotécnica Portuguesa encomendado pela A. G. P. L.).

**E para terminar, à guisa de conclusão.**

Da análise do exposto, da colaboração entretanto havida com a Direcção-Geral dos Desportos e outros departamentos do Ministério da Educação, e das impossibilidades, físico, de alienar terrenos para áreas desportivas, e económica, de construir as respectivas instalações privativas de todos os clubes e associações que o solicitassem, resultou uma política de fundo que podemos a resumir:

«Política Unitária de Utilização dirigida a escolares e extra-escolares, com prioridade aos primeiros nos períodos e horas curriculares. As instalações desportivas deverão assim constituir um equipamento colectivo, devidamente localizado e dimensionado, por forma a satisfazer na sua unidade e nas melhores condições de utilização a população escolar e outra da respectiva comunidade.»

Ou seja, abrir à comunidade envolvente as instalações desportivas, mais ou menos fechadas, existentes, e ter a preocupação de localizar as instalações novas na proximidade imediata (100 metros) das escolas, fazendo-as coincidir com o centro de vida social dos bairros, potenciando assim o seu valor como catalisadores da vivência colectiva. Desenvolver uma acção esclarecedora das limitações existentes e

promover a fusão, a agremiação ou a colaboração entre associações e clubes pequenos.

Prever a criação de alguns grandes complexos desportivos, concentrando sobretudo equipamentos dos tipos «A» e «B», integrados em zonas verdes, rápida e facilmente acessíveis a toda a população da cidade.

Esta última opção revela-se de prática difícil dentro dos limites de Lisboa pela carência de áreas livres não vocacionadas a outras utilizações. Porém, há a zona periurbana onde é ainda possível: o Plano Integrado de Almada, o Plano do Zambujal, o complexo do Jamar, são já exemplos concretos.

Dentro dos limites do concelho o mesmo acontece em relação ao Plano de Teófilos, à Unidade de Ordenamento de Carnide e ao Plano de Chelas.

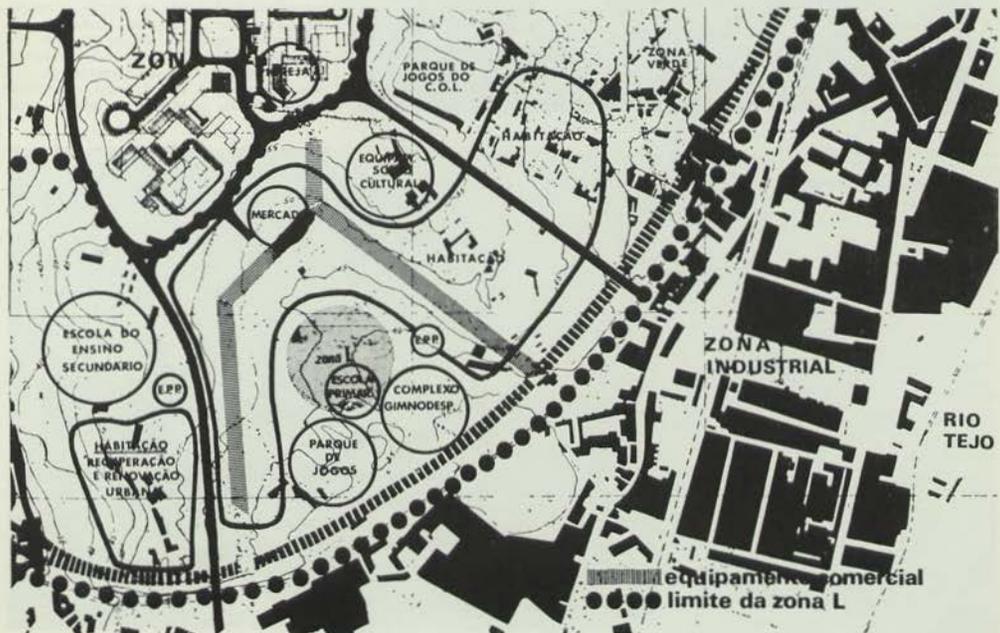
#### O Plano de Chelas:

Foi escolhido este plano para ilustrar a linha de actuação entretanto descrita porque, sendo o resultado da colaboração de técnicos da C. M. L. (Gabinete Técnico da Habitação) e da Direcção-Geral dos Desportos, e tendo havido à partida a preocupação de otimizar a quantidade e a qualidade do equipamento desportivo posto à disposição das populações, é elucidativo da necessidade e da justeza de uma tal prática.

Arquit.ª Ferreira David e João Couceiro, com a colaboração do Eng.º Lopes Martins (D. G. D.) e do Arquít. Pedro de Almeida (autor do levantamento desportivo).

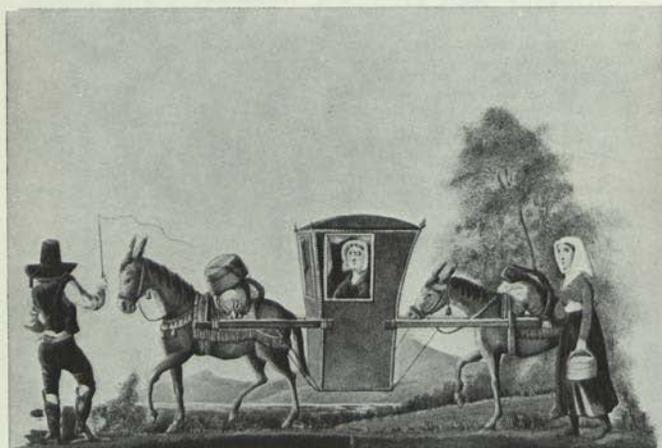


Localização da malha de Chelas na cidade



# OS TRANSPORTES EM LISBOA

IRISALVA MOITA \*



Senhora viajando de cadeirinha.  
Aguarela.  
Do álbum «Sketches of Portuguese  
Manners and Customs», 1836

## TRACÇÃO HUMANA E ANIMAL

### 1. A braço do homem e ao dorso dos animais.

Ainda que os meios de transporte em Lisboa tenham seguido, nas suas linhas gerais, uma evolução paralela à de qualquer cidade europeia vários factores locais, como o acidentado do terreno e um confuso urbanismo, herança da sua origem mourisca, provocaram um certo retardamento na adopção de novas soluções e obrigaram a procurar neste domínio, como noutros, soluções próprias, por vezes bastante originais.

Assim, tendo o carro de duas e quatro rodas, bem conhecido na Antiguidade, caído em decadência, à medida que as estradas se vão deteriorando, é o cavalo, preparado com a sela, os arreios e, agora, também, com o estribo, conhecido na Europa a partir do século XI, que vai tornar-se o meio de transporte preferido das classes privilegiadas. Apenas às damas, doentes e velhas eram reservados transportes de suspensão, os únicos então



Liteira em viagem.  
Aguatinta colorida. H. L'Éveque.  
De «Costume of Portugal»,  
London, 1814



Galegos conduzindo uma doente para o hospital.  
Aquarela colorida. H. L'éveque.  
De «Costume of Portugal»,  
London, 1814

utilizados: palanquins, andas, cadeirinhas e, mais tarde, as liteiras. Os **palanquins** eram constituídos por um leito ou coxim com tecto, suspenso por varais que apoiavam sobre os ombros de quatro homens. Podiam também ser adaptadas ao dorso de animais, caminhando a par, tal como as **andas**, onde viajaram as nossas princesas e rainhas medievais. As **cadeirinhas** eram constituídas por uma caixa rectangular, forrada de couro, atravessada por dois varais e transportadas por dois homens. Destinavam-se apenas ao transporte duma pessoa. A **liteira**, transporte muito do agrado das portuguesas, era também constituída por uma caixa, mais espaçosa do que a cadeirinha, com tejadilho abaulado e dispo de duas portas laterais. Primeiramente de aspecto austero, foi-se enriquecendo, até apresentar modelos ricamente decorados e estofados no século XVIII. Podia ter um ou dois assentos. Era atravessada por dois varais alongados, atrelados, por um sistema muito simples, a dois machos, um colocado à frente e outro atrás, guiados por um carreteiro.

Em Lisboa, devido ao acidentado do terreno, constantes escadinhas, estreiteza e irregularidade das ruas, a cadeirinha e a liteira estiveram em uso até muito tarde, continuando a ser os meios de transporte preferidos pelas damas, mesmo depois da divulgação das carruagens nos séculos XVII e XVIII. As **cadeirinhas** e as «**vinaigrettes**» (cadeirinhas montadas sobre duas rodas), depois de terem deixado de circular nas ruas como transporte comum (finais do sé-

culo XVIII, princípios do século XIX), continuaram a circular na cidade para o transporte de doentes para os hospitais. Os mais pobres, porém, iam para o hospital num transporte muito rudimentar, constituído por uma cadeira colocada de forma a que o espaldar servisse de amparo aos pés do doente. Este transporte assim improvisado era suspenso, por duas cordas, aos ombros de dois moços de fretes.

As classes populares, que se deslocavam, geralmente, a pé, mesmo quando tinham de fazer grandes distâncias, utilizaram, na região de Lisboa, para se transportarem, desde sempre, jumentos que, no entanto, preferiam reservar para o transporte de cargas. Montavam-nos, sentando-se sobre uma almofada feita de cobertores sobrepostos, presos ao animal por correias entrecruzadas. Em Lisboa, ainda no século XIX, havia, na Betesga e no Campo de Sant'Ana, praças de aluguer de jericos. As damas, que também utilizavam os simpáticos animais para os seus passeios aos arredores, recostavam-se num assento do formato do espaldar duma cadeira de braços, amaciado com coxins e almofadas.

## 2. Veículos por rotação e tracção animal

A introdução do sistema de molas nos carros, primeiro de ferro e depois de aço, vai pôr, de novo, a circular nas cidades e nas estradas, a partir dos finais do século XVI, veículos para transporte de



Senhora passeando de burrico,  
nos arredores de Lisboa,  
sentada numa cadeirinha.  
De «Costume of Portugal»,  
London, 1814



Carruagem Império que pertenceu ao general Pamplona, Conde de Sub-Serra. Inícios do séc. XIX (Museu da Cidade)

peças puxados por animais, deslizando sobre rodas, conhecidos pelo termo genérico de carruagens. O tipo mais antigo de carruagem que circulou nas capitais europeias foi o **coche**, que começou por ser um carroção quadrangular, com tecto fixo, portas laterais, janelas com cortinas, deslizando pesadamente sobre quatro rodas, puxado por duas, três ou quatro parelhas de cavalos. Em Portugal e, propriamente, em Lisboa, parece ter sido o coche em que Filipe II viajou em 1619, que se guarda no Museu Nacional dos Coches, o primeiro a cruzar as ruas da capital. Conservou-se, porém, um transporte excepcional em Lisboa — onde continuavam a ser preferidas as liteiras — até finais do século XVII. A sua divulgação só se processa com a chegada a Portugal da princesa francesa Dona Maria Francisca Isabel de Sabóia, que, vindo da corte de Luís XIV, fez a sua entrada em Lisboa num elegante coche, impondo, desde logo, a moda desse meio de transporte. O coche irá, depois, conservar-se em uso até à chegada do automóvel, sofrendo, porém, através dos tempos, conforme os gostos, uma evolução. Até ao reinado de D. João V, esta evolução fez-se no sen-

tido de o tornar, cada vez mais, um transporte aparatoso, sobrecarregado de talhas douradas e estofos caros, um verdadeiro transporte real; aparecem também os **estufins** e os **coches-estufas**, espécies de redomas de vidro e ouro. Posteriormente, no reinado de D. José e de Dona Maria I, o **coche** vai aligeirar-se, dando origem às graciosas e afrancesadas **berlindas**, suspensas dum sistema de correias que as tornava balaioçantes. Simplificando-se sucessivamente, dará origem ao **coche coupé**, à **carruagem império** e às elegantes **caleças**, de influência inglesa. Conservar-se-á, porém, sempre, um transporte de luxo, reservado aos membros da realeza ou grandes dignitários da corte.

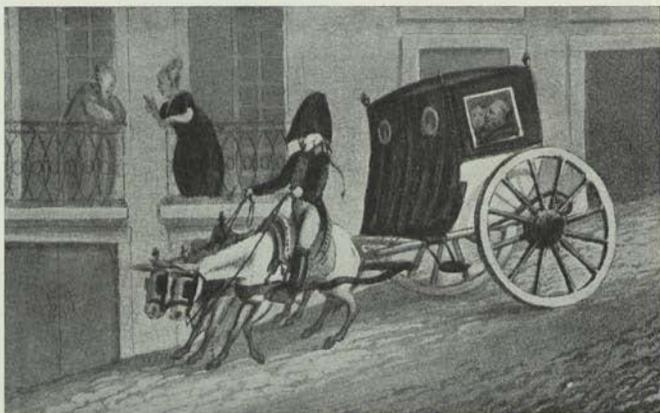
Como tipo de carruagem mais popular, circularam em Lisboa, desde o séc. XVII, as **seges**, viatura caracteristicamente portuguesa, e, particularmente, lisboeta, possivelmente inspirada no «cabrioleta» francês. A sege é constituída, essencialmente, por uma caixa estreita, com a frente, por onde se faz acesso, levemente côncava, tapada por uma cortina de couro, onde se abriam dois óculos de vidro. Deslizava aos solavancos, tirada por dois machos e assente sobre duas altas rodas.

Este tipo de transporte, presente nas paisagens lisboetas desde finais do século XVII até para além dos meados do século XIX, foi a primeira viatura utilizada como trem de praça, portanto, o antepassado do táxi.

Para as deslocações entre Lisboa e as quintas dos arredores eram utilizados **carroções** e **chorriões rurais**, pesados e incômodos, puxados por bois e que podiam transportar várias pessoas.

Devido à estreiteza das ruas e ruelas da cidade, alternando-se com travessas, becos e escadinhas, a introdução das carruagens, principalmente do coche, devido às suas aparatosas proporções, criou, de imediato, sérios problemas de trânsito. Não admira, pois, que Lisboa se conte entre as primeiras cidades que se preocuparam em legislar sobre viação urbana, sendo conhecidas pragmáticas, posturas e regulamentos, procurando não só restringir o número das viaturas e cavalgadas, mas interferindo na própria orientação do trânsito, pelo menos desde o século XVII.

No decurso de oitocentos vamos, porém, assistir a um recrudescimento do número e modelos de carruagens, umas de origem francesa e outras de origem inglesa, continuando, porém, em uso, as anteriores. Era necessário satisfazer as necessidades de pro-



Sege numa rua de Lisboa. Litografia colorida. De «Sketches of Portuguese Life, etc.», 1826



Lápide com inscrição, datada de 1686, regulamentando o trânsito de coches, seges e liteiras, na Rua do Salvador

m-ção da burguesia que acabava de emergir triunfante das lutas liberais. Entre os modelos importados, gozaram de preferência dos lisboetas, vários tipos de **coupé**, espécie de berlinda com a frente cortada; o **landau**, carruagem de luxo, descapotável; o **cab inglês** e o **tilbury**, sobre duas rodas; o **break** que substituiu, com vantagem, a **charrette** nacional; o **milord**, a **Vitória**, o **calèche**, graciosas viaturas com capotas, de vários tipos e categorias, aproveitadas, quando velhas, para trens de praça; o **char-à-bancs** que veio substituir os pesados charriões, o **mail-coache** o **ônibus da família**, para o transporte de várias pessoas e para viagens a longa distância.

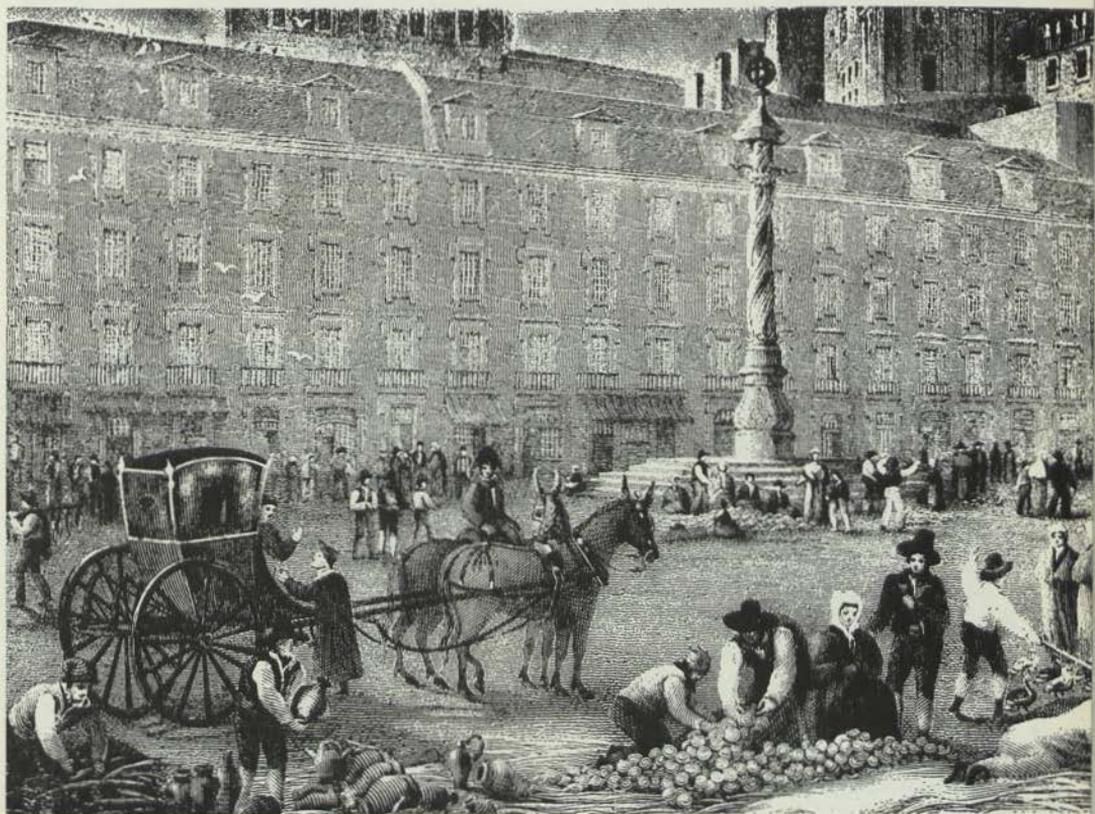
Se bem que, desde o século XVII, existissem viaturas aplicadas em serviço de outrem, a oficialização dum serviço de **trens de aluguer** data, em Lisboa, de 1812. É pelo alvará de 11 de Março daquele ano que se impôs a obrigação de serem numeradas as seges de boleia, ficando, desde então, sujeitas ao regime de polícia. Por edital de 5 de Abril de 1837 são estabelecidas as primeiras praças de trens de aluguer, regulamentando-se, ao mesmo tempo, a forma por que os diferentes tipos de carruagem se deviam aí colocar; e, por edital de 4 de Julho do mesmo ano, insistia-se, de novo, na obrigação de «os donos de todos os coches, seges e carrinhos de aluguer em Lisboa e seus subúrbios» matricularem as suas viaturas na Câmara, recebendo, na mesma

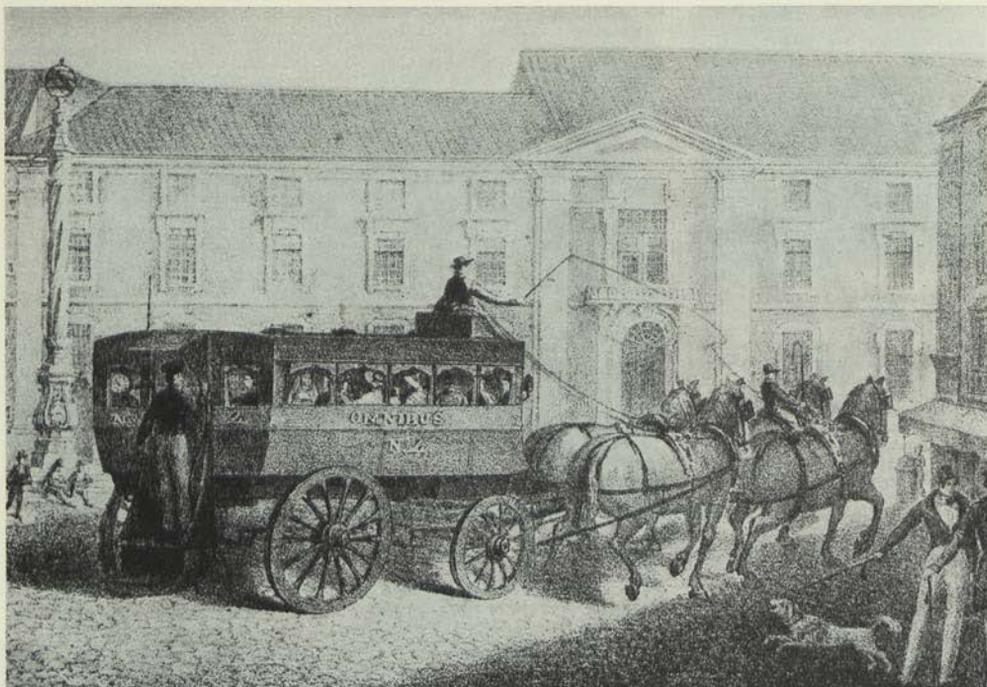
ocasião, o respectivo número de matrícula que devia ser colocado nas costas da caixa, pelo lado exterior, e por cima das almofadas, interiormente. O mesmo edital regulava ainda o preço das carreiras urbanas e para fora da cidade, na distância de légua e meia do Pelourinho. Preceituava-se ainda sobre a andadura dos veículos, em caminho plano, nos subúrbios e descidas.

O mais antigo veículo adaptado a trem de praça foi, como já referimos, a sege, sendo obrigatório, nessas condições, levar o boleiro sobre o cavalo de boleia, lei apenas prescrita em 1860. Com a sege concorria a traquitana, que não era mais do que a sege apoiada sobre quatro rodas, o que lhe aumentava a estabilidade. Só a partir de 1860, com a prescrição do anacrónico sistema da boleia o cavalo que, até então, dominou em exclusivo para o serviço de trens de praça, é que se abre a possibilidade a outros veículos de se adaptarem a viaturas de aluguer, sendo as carruagens mais comumente empregadas como trens, as **segas**, a **traquitana**, o **coupé** e as **calèches**, as tipóias de praça em que andavam os nossos avós, o **char-à-bancs**, etc., aqueles para duas e quatro pessoas e o último podendo levar até dez. A principal concessionária dos carros de aluguer era a Companhia de Carruagens Lisboense, fundada em 1853, com cocheiras no Largo de São Roque e filiais em Alcântara e Sintra.

As trens de praça andam ligadas figuras de boleiros e cocheiros que se tor-

Trem de aluguer na Praça do Pelourinho.  
Pormenor da gravura «Lisbon — The Largo do Pelourinho», do tenente-coronel R. Batty, 1832





Omnibus  
passando na Praça do Município.  
Litografia. Sendim.  
Rep. das Acções da Companhia  
de Carruagens Omnibus»,  
1836

naram muito populares, como o Feliciano das Seges, que começou por boleiro de seges e acabou em cocheiro de vários trens, confidente dos peralvilhos que frequentavam o Hotel Central e que chegou a ser condecorado pelo rei D. Luís.

Com grande atraso em relação a Paris ou Londres, só ao final do século XVIII foi inaugurado em Portugal o primeiro serviço de transporte colectivo público, a diligência ou mala-posta, destinado ao transporte de passageiros e do correio. Era constituída por uma carruagem mais

vasta do que as outras, obtida a partir da repetição da caixa duma berlinda ou dum «coupé de ville», com um certo número de janelas de cada lado, assente em quatro rodas e puxada por duas parrelhas de mulas.

Foi só em 1798 quando superintendente-geral dos Correios e Postos do Reino o desembargador Dr. José Diogo de Mascarenhas Neto, que se introduziu entre nós este importante melhoramento, dando a primeira carreira, de Lisboa a Coimbra, de 1798.



Carro Ripert no Terreiro do Paço.  
Gravura de Costano Alberto.  
De «O Ocidente», vol. V, p. 147,  
1832

Tinha a sua estação na Calçada do Combro, junto ao edifício do Correio-Geral, donde partia duas vezes por semana. Devido à pouca afluência com que contou, esta primeira carreira apenas sobreviveu até 1804. Veio a renascer mais tarde, quando o prolongamento da estrada Coimbra-Porto permitiu que alcançasse a capital do Norte. Nessa altura, porém, já não partia de Lisboa, mas do Carregado, obrigando-se os passageiros de Lisboa a irem tomá-la naquela localidade, que alcançavam subindo o Tejo de barco.

Este meio de transporte, que se tornou muito popular no século XIX, não pôde resistir à superioridade do comboio, que o substituiu com dupla vantagem no que respeita à velocidade e à comodidade. As últimas carreiras foram desaparecendo já no decurso do primeiro quartel do século actual.

Só depois do triunfo dos liberais, Lisboa vai beneficiar do primeiro transporte colectivo urbano, de exploração pública, o **omnibus**, com estatutos aprovados por decreto de 7 de Agosto de 1834. As primeiras carruagens omnibus eram exploradas por Luís Francisco Castinel e Aristides Fleury de Barros que, ainda em 1835, data em que começaram a circular em Lisboa, transferiram os seus privilégios para a Companhia de Carruagens Omnibus, cujos estatutos foram aprovados em Abril de 1836.

A estação central das suas cocheiras situava-se na rua do Crucifixo, donde, durante cerca de trinta anos, vão partir estas pesadas e barulhentas carruagens para Belém, Benfica, Sintra, Lumiar, estendendo-se, mais tarde, a Cascais, Loures e Carnide. Era constituído por uma enorme carruagem, assente em quatro pequenas rodas, ostentando a palavra **OMNIBUS** por baixo das cinco janelas laterais. Subia-se para ele pela porta da retaguarda, por um estribo. Era puxado por duas parelhas, levando, a da frente, um sota montado. O cocheiro tinha o seu assento no tejadilho, donde governava os cavalos.

Apesar de ser um meio de transporte extremamente incómodo, representou um melhoramento importante para a cidade, e maior seria se o preço elevado a que conservou sempre os bilhetes não excluísse da sua utilização as classes mais pobres.

Tornou-se, com o tempo, mal afamado, tanto pelo estado de desmazelo em que eram trazidas as carruagens como pela pouca correcção do pessoal. Como companhia privilegiada que era, não cuidou de melhorar os seus serviços. Caducando, porém, o período em que lhe foi concedido o privilégio da exclusividade, caiu numa grande decadência, vencida facilmente por novos concorrentes, o que levou a companhia a não pedir a renovação do contrato, desaparecendo da circulação em 1865.

Entre as várias empresas de transportes colectivos existentes em Lisboa em finais do século XIX, queremos destacar as seguintes: os **Carros do Florindo**, assim conhecidos do nome do proprietário da empresa, José Florindo de Oliveira, que criou a sua primeira carreira de omnibus entre São Julião da Barra e Lisboa (Largo do Pelourinho) e entre Oeiras e Belém. Os seus sucessores alargaram estas carreiras até Cascais. Foram utilizados nestas carreiras, «omnibus», «riperts» e «char-à-bancs».

Tornou-se um concorrente sério da Companhia de Carruagens Omnibus, que

mantinha uma carreira de Lisboa a Cascais, devido à superioridade do seu pessoal e à qualidade do serviço que apresentava. Foi, porém, vencido pela superioridade do comboio, quando se inaugurou, em 1889, a linha férrea de Cascais a Pedrouços.

A Empresa Carro Ripert privilegiada foi uma das mais importantes empresas de transportes de carruagens públicas de Lisboa, chegando a ter 34 unidades em circulação. Utilizou nas suas carreiras **carruagens riperts**, do nome do seu criador, A. Ripert, um francês de Marselha. Havia carruagens riperts fechadas e abertas, com duas plataformas, uma atrás e outra à frente, ambas cobertas com tejadilho, resguardadas, nas extremidades, por uma guarda-lamas ou anteparo, que ocupava toda a largura do carro. No interior da carruagem dispunham-se dois bancos, no sentido longitudinal, destinados aos passageiros, que subiam pela porta da retaguarda. Na plataforma da frente tinha um assento transversal, ocupando toda a largura da caixa. O acesso para ambas as plataformas fazia-se por meio de dois estribos laterais. Além deste tipo de carro, esta empresa também utilizou nas suas carreiras carruagens inglesas, tipo «imperial», e «char-à-bancs».

Em 15 de Junho de 1882, transfere todos os seus direitos e obrigações para a Companhia de Carruagens Ripert, S. A. R. L., que teve estatutos aprovados em 22 de Junho do mesmo ano.

Os **Carros do Jacinto**, assim denominados pelo nome do seu proprietário, Jacinto Gonçalves, que começou por ser proprietário duma pequena empresa de transportes de carga, a Carroça do Jacintho, lançada nas ruas de Lisboa em 1878. Em 1886 inaugura uma empresa de transportes colectivos para passageiros, fazendo carreiras entre Alcântara e o Rossio, Alcântara e Belém e do Rossio ao Intendente.

As cocheiras donde partiam as suas carruagens situaram-se em Alcântara, no cimo da Rua de São Jerónimo, local ainda hoje conhecido por Fátio do Jacinto. Mais tarde foram estas transferidas para a Calçada da Tapada, que passou, por sua vez,

Carro do Jacinto  
na Rua 5 de Abril (Santo Amaro)  
(fotografia de arquivo)





Carro da Chora (Eduardo Jorge) da carreira Lisboa-Belas (fotografia de arquivo)

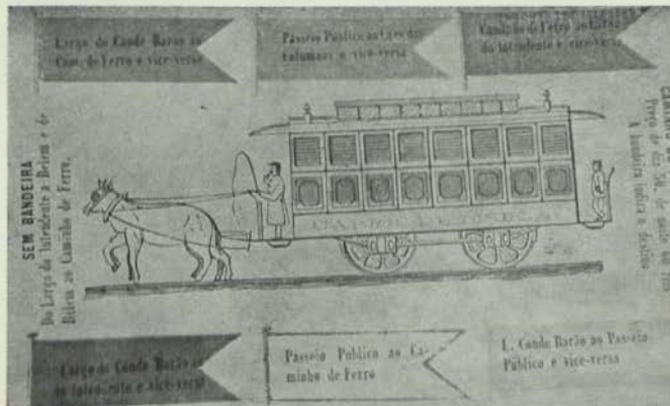
a ser conhecido por Bairro da Quinta do Jacinto.

Os seus carros, amarelos tarjados de encarnado, conservaram sempre o aspecto rude dos carroções abertos, tapados com lonas. Ostentavam, junto ao tejadilho, a palavra JACINTHO. Eram preferidas pelas classes populares, devido ao baixo preço dos seus bilhetes.

Chegou, porém, a ser uma grande empresa, sustentando cerca de 50 carros em circulação. Conseguiu, devido aos preços praticados, sobreviver em concorrência com os poderosos «americanos», mas teve de se considerar vencido pelos eléctricos. Ao retirar-se, conseguiu transferir os seus carros e pessoal para a Companhia Carris.

A **Cooperativa «A Lusitana»** era uma empresa de transportes colectivos constituída por uma sociedade cooperativa denominada «A Lusitana», Sociedade Cooperativa dos Condutores e Cocheiros de Viação Lisbonense, fundada em 23 de Outubro de 1896, por vinte e três condutores e cocheiros despedidos da Companhia Carris, concessionária dos «ame-

Bilhete da «Companhia Carris de Ferro» para os «americanos» (Museu da Cidade)



ricanos». Teve grande influência na sua formação o socialista Azedo Gneco.

Os carros desta empresa, pintados de vermelho, com o nome da sociedade inscrito nas abas do tejadilho e nas duas plataformas, começaram a circular em Lisboa em 1896, tendo chegado a manter 33 carros em circulação. Eram também carroções muito frustres, a que o público deu preferência pelo seu sentido político, chegando a Fábrica de Bolachas da Pampulha, de Eduardo Costa, a lançar uma marca de bolachas, denominada «A Lusitana», em sua homenagem.

Utilizou bilhetes de tipo único, onde eram reproduzidos monumentos, artistas de Teatro, etc., que davam direito a prémios.

Teve, primeiramente, cocheira no pátio da Alfândega Velha, para os lados do Altinho, transferindo-se depois para a Calçada de Arroios. Manteve carreiras da Estefânia para o Terreiro do Paço; do Intendente a Belém; do Terreiro do Paço para o Rato e do Terreiro do Paço para Carnide.

Vencidos pela concorrência dos eléctricos, retiraram-se da circulação em 1902.

Os **Carros do Chora**, assim chamados da alcunha por que era conhecido o seu proprietário, Eduardo Jorge, que tendo começado, aos 18 anos, como moço de cavaliaria dos «americanos», acabou por ser dono dum dos mais importantes e populares empresas de carroagens de transportes públicos de Lisboa. Iniciou-se como empresário dum única carreira, do Intendente a Belém, em 1888, contando, ao iniciar o século actual, vinte e quatro unidades a circular em nas ruas da capital.

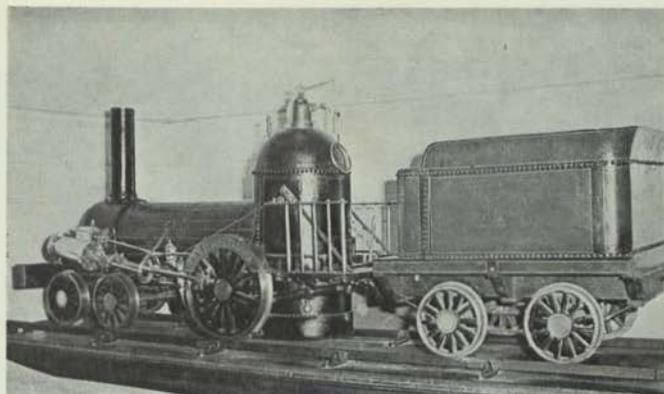
Para poder sustentar a concorrência dos poderosos «americanos», fez a política dos preços baixos, ao mesmo tempo que apresentava um serviço considerado impecável. Foi de todas as empresas a que mais resistiu à concorrência da Carris. Lutando desesperadamente contra a superioridade dos eléctricos, conseguiu sobreviver até 1917, quando, por já não ser possível manter o preço dos bilhetes, que tinha conservado inalterável desde 1888, retirou-se, depois de pagar a todo o pessoal e mandar queimar todos os carros.

Com este concorreram outros, como o **Carro do Joaquim Simplicio** e o **Carro do Salazar**, todos, porém, vencidos, sucessivamente, pelos eléctricos, que vão circular em Lisboa, a partir de 1901.

Os transportes públicos por rodagem, puxados por muires, vão desaparecer definitivamente, renascendo muito mais tarde, por volta de 1944, um seu sucedâneo, o **autocarro**, actualmente o verdadeiro rei das ruas de Lisboa.

### 3. Tranvias sobre carris e tracção animal: os «americanos»

A primeira grande revolução operada nos transportes públicos de Lisboa deve-se à introdução dos **carros americanos**, primeiro sistema de transportes alargado a toda a cidade, verdadeiramente à altura das necessidades da grande capital que Lisboa era já, então. Tratava-se dum inovação que nos veio directamente dos Estados Unidos, constituída por carroagens que continuavam a ser puxados por muires, mas deslizando sobre carris, o que aumentava, ao mesmo tempo, a velocidade e a comodidade dos passageiros.



O novo sistema foi introduzido em Lisboa por Luciano Cordeiro de Sousa e seu irmão, Francisco Maria Cordeiro de Sousa, chanceler no consulado dos Estados Unidos da América no Rio de Janeiro, que obtiveram, por alvará régio de 28 de Março de 1870, o privilégio «como inventores de um sistema de viação carril vicinal e urbana», comprometendo-se aqueles, por seu lado, a estabelecer em Lisboa um serviço de «carros cómodos e seguros para carga e passageiros, movido por força animal, rodando sobre carris de ferro». Por escritura de 6 de Julho de 1871, os irmãos Cordeiro de Sousa transferiram, porém, os direitos e concessões obtidas para um grupo de capitalistas que, entretanto, se constituiu em Companhia Carris de Ferro de Lisboa, com sede no Rio de Janeiro, cujos estatutos foram aprovados em 18 de Setembro de 1872. Quatro anos mais tarde, em 31 de Maio de 1876, a sede da companhia era transferida para Lisboa, onde se tem mantido até à actualidade, sendo a mais poderosa concessionária dos transportes colectivos da capital.

A primeira carreira lançada pela companhia, de Santa Apolónia ao Aterro, foi inaugurada em 17 de Novembro de 1873. A esta seguiram-se, com ritmo regular, além do prolongamento desta via até Belém e Algés — primeiro pela Pampulha, enquanto não se concluíam as obras de aterragem do caneiro de Alcântara — uma rede de ramais adjacentes, de acordo com o esquema que havia sido proposto.

As carruagens utilizadas, importadas directamente da América, eram superiores em comodidade em relação às que cá existiam, assemelhando-se às carruagens dos eléctricos abertos.

As vantagens que lhe advinham da superioridade do material e sistema, aumentadas das numerosas facilidades que figuravam na concessão, tornando-o numa empresa privilegiada, criaram-lhe a inimizade das outras empresas de transportes públicos, distinguindo-se, entre todas, pela maior violência com que se lançou na luta, a Companhia de Carruagens Ripert, que chegou a adaptar alguns dos seus carros ao novo sistema de «rails», fazendo-os deslizar nos carris dos «americanos», o que levou a Companhia Carris, que se considerava dona dos carris por ela assentes, a processar aquela empresa. A luta entre as duas empresas vai terminar pela absorção da Companhia Ripert pela Carris, já depois de esta ter lançado os eléctricos a circular em Lisboa.

## TRACÇÃO MECÂNICA

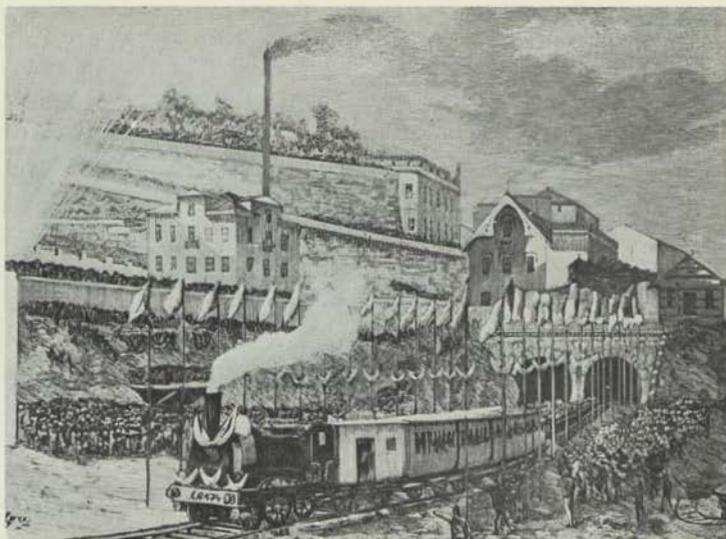
### 1. Veículos a vapor

A invenção da máquina a vapor por Watt, em 1770, e o aperfeiçoamento dos carris de ferro por Jessop, vai possibilitar a locomoção mecânica, que se vai desenvolver em duas direcções: a que leva à construção das locomotivas, adaptadas à linha férrea, e a que levará à construção de automóveis, deslizando em estrada ordinária. O processo evolutivo é, porém, paralelo em ambas as direcções. Em 1825, Stephenson, que em 1914 inventara um novo tipo de locomotiva munida de «tender», põe o primeiro comboio a deslizar entre Stockton e Darlington, na Inglaterra. Por seu lado, Griffith consegue pôr em marcha, em 1821, a primeira diligência a vapor, inaugurando-se o primeiro serviço público em diligência a vapor, entre Gloucester e Chetkan, na Inglaterra, em 1831; por outro lado, data de 1826 o primeiro carro a vapor, construído por John Stevens, nos Estados Unidos.

Devido ao atraso em que se encontrava o País, onde nem sequer se iniciara ainda a industrialização, só muito mais tarde vão fazer sentir-se estas inovações em Portugal.

Data de 1845, por iniciativa de Costa Cabral, ministro de D. Maria II, a proposta para o estabelecimento dum caminho de ferro que ligasse Lisboa à fronteira espanhola. O projecto, que chegou a ser entregue à Companhia de Obras Públicas de Portugal, ficou, porém, na fase preliminar. Coube, assim, a Fontes Pereira de Melo, ministro das Obras Públicas no governo de Rodrigo da Fonseca Magalhães, dar execução, a partir de 1852, ao primeiro caminho de ferro português, com testa em Lisboa e que, na primeira fase, não ultrapassou o Carregado, mas cujo projecto previa já o seu prolongamento, em dois sentidos, até à fronteira espanhola e até ao Porto. O **comboio Lisboa-Carregado**, com locomotiva a vapor, importada de Paris, foi inaugurado no dia 28 de Outubro de 1856, com a presença de D. Pedro V, que nele viajou em carruagem real. Para imprimir maior celeridade aos trabalhos, foi chamado a Lisboa, em 1857, o técnico espanhol D. José de Salamanca, que, em regime de empreitada, prosseguiu com os trabalhos, encontrando-se, em 1861, concluída a Linha do Leste, até à fronteira de Badajoz, e, em 1864, a Linha do Norte, até Vila Nova de Gaia.

Modelo, reduzido, da primeira locomotiva que circulou na linha Lisboa-Carregado (Museu da Cidade). Em depósito no Museu da Ciência e Técnico, em Coimbra



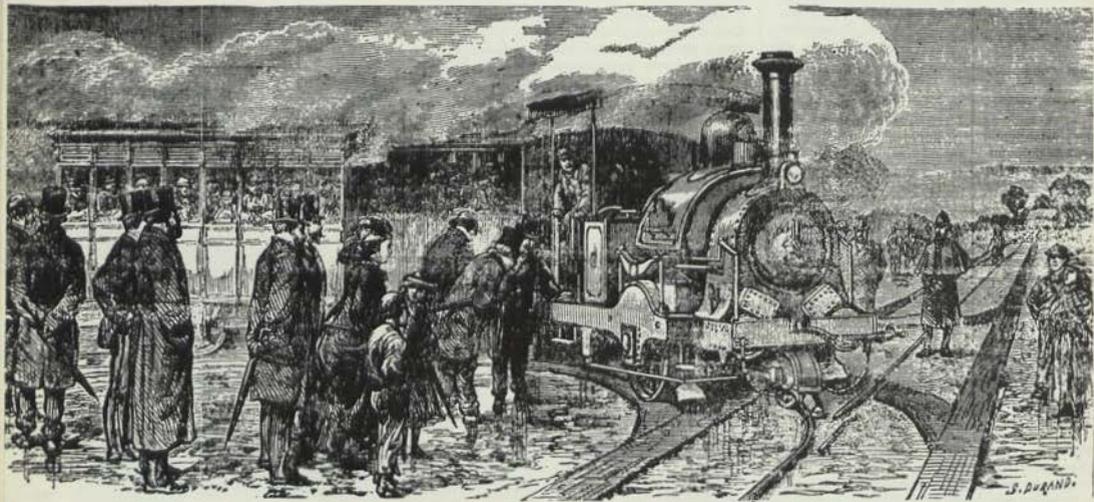
Para financiar e administrar estas obras fundara-se em Lisboa, em 1859, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que, despida do atributo real depois de 1900, é hoje a popular CP. Em consequência do novo sistema de transportes, Lisboa vai ser enriquecida com duas grandes estações ferroviárias, a Estação de Santa Apolónia, que se encontra concluída em 1865, e a Estação do Rossio, um dos edifícios de maior impacto da capital, inaugurado em 1890. Constroem-se, também, várias obras de engenharia como o túnel do Rossio (1889) e o viaduto de Chelos.

Apesar de não se tratar de um meio de transporte essencialmente urbano, tal como, aliás, a diligência, não podíamos deixar de incluir o comboio entre os transportes da cidade, não só pelas alterações profundas que veio operar na vida e

economia da população, mas também pelas transformações que provocou na paisagem física da capital.

Para facilitar as deslocações entre Lisboa e as povoações do seu termo, pensou-se, mais tarde, encontrar uma boa solução no **larmanjat**, comboio especial que deslizava sobre um único carril. O nome veio-lhe do inventor, o francês J. Larmanjat, que havia criado, em 1866, a máquina a vapor que figurou na Exposição Universal de Paris de 1867. Foi introduzido o novo comboio, em Lisboa, onde circulou apenas durante sete anos, por proposta do marquês de Sá da Bandeira, que encarregou o duque de Saldanha de contactar o autor do projecto em Paris (\*). Saldanha entusiasmou-se com a ideia, resolvendo trazê-la a Portugal onde, aliás, parece ter tido a sua única experiência concreta.

O comboio Larmanjat  
quando da sua inauguração.  
Gravura. De «O Diário  
Ilustrado», n.º 254, de 23/11/1873



A locomotiva e as carruagens deste comboio tinham rodas centrais que rolavam sobre o carril e rodas laterais que deslizavam pelos passageiros de madeira que o ladeavam.

Foi inaugurado, com grande solenidade, no dia 31 de Janeiro de 1870, o primeiro troço de linha que ia de Arroios, donde partia, ao Lumiar. Assistiu à inauguração o duque de Saldanha e conduziu a engenhosa máquina o próprio inventor. Logo na primeira viagem, o novo sistema mostrou-se ineficaz, parando ao primeiro obstáculo, que só conseguiu vencer empurrado pelos passageiros e maços de fretes chamados para o auxiliarem a subir. Apesar disso, teimou-se em prosseguir com as linhas de Lisboa a Sintra e de Lisboa a Torres Vedras, pelas quais, durante alguns anos, circulou aquela infernal máquina, que se descompartava a cada curva, deslizava aos solavancos e parava ou descarrilhava ao primeiro obstáculo.

Organizaram-se ainda serviços especiais de «larmanjat» para as feiras do Campo Grande, de Belém e das Mercês e pensou-se numa linha de Lisboa a Cascais, tendo o duque de Saldanha conseguido obter a concessão para a sua execução em 1871 que, porém, não chegou a ser concretizada.

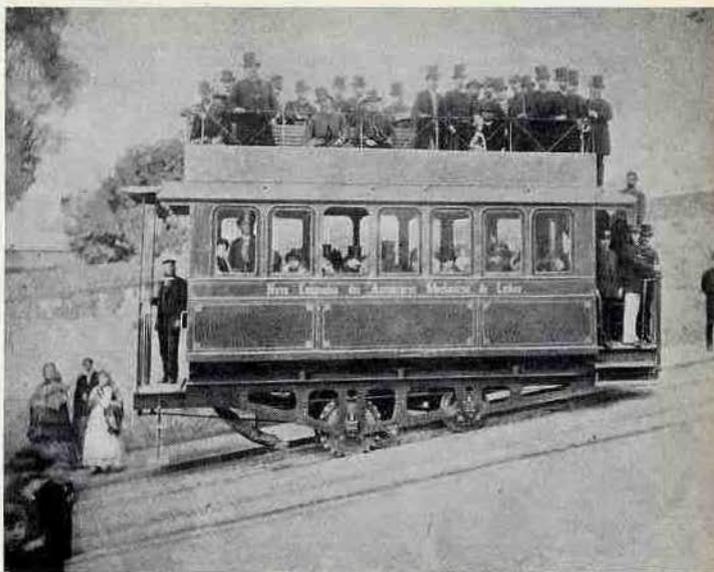
Os contratamentos ocasionados por este comboio monocarril começaram a ser de tal ordem que, em 1877, não houve outra alternativa senão abandoná-lo.

Para explorar o Sistema Larmanjat substituiu-se, em Londres, em 1872, uma companhia inglesa, a Lisbon Steam Tramways Company Limited, que o povo conhecia pela «Companhia dos Tranvias a Vapor». A estação central situava-se nas Portas do Rego, onde se escoavam os passageiros que vinham da Baixa, através do omnibus da correia que partia das Portas de Santo António, substituído, mais tarde, pelo ascensor de São Sebastião, de que era concessionária esta mesma companhia.

Um dos mais graves problemas a vencer em Lisboa, no domínio dos transportes, residiu sempre nas fortes desniveis existentes entre a cidade baixa e a cidade alta, que tornaram difícil o acesso entre as duas zonas, mesmo quando a distância que as separava era insignificante. Não admira, pois, que a aplicação da força motriz, pelo sistema da cremalheira, difundida a partir da Suíça, para mover transportes em rampa ou verticais, cedo conhecesse larga aplicação em Lisboa, onde foram construídos vários ascensores e funiculares.

Já o engenheiro Miguel Pais, o autor do projecto da Avenida da Liberdade, tinha imaginado um conjunto delirante de viaductos metálicos e pontes aéreas para vencer os profundos desniveis da cidade que, de tão ambiciosos, não podiam encontrar solução, na altura. Coube, porém, ao engenheiro de origem francês, radicado em Portugal, Raoul Mesnier de Ponsard, a responsabilidade da execução de vários ascensores, nos finais do século XIX, que muito vieram beneficiar e facilitar a circulação em Lisboa.

Data de 1882 a concessão autorizando aquele engenheiro a estabelecer e explorar planos inclinados no interior da cidade para o transporte de passageiros e mercadorias, nas seguintes ruas de Lisboa: Calçada da Glória; Rua da Imprensa Nacional; Calçada do Lava; Calçada de Agostinho de Carvalho; Calçada do Monte e



Travessa de N.º Sr.ª do Monte; Rua dos Cavaleiros; Calçada de Santo António e Calçada da Graça; Calçada de Santa Apolónia e Rua do Vale de Santo António; Rua de São João da Mata; Calçada da Estrela.

No mesmo dia em que assinava o contrato com a Câmara, Mesnier fundava uma empresa para o financiamento e exploração da obra, a Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa, para a qual transferia todos os seus direitos. Em 23 de Outubro de 1884 esta empresa que, então, já havia construído o Elevador da Lavra, transformou-se na Nova Companhia de Ascensores Mecânicos de Lisboa, prosseguindo, com grande regularidade, a execução do projecto aprovado. Para a realização desta obra, encontrou Mesnier no assentador suíço-alemão Meir um colaborador à altura.

Em meados de Abril de 1884 estavam terminadas as obras do Elevador da Lavra que se inaugura a 19, abrindo ao público a 20. O sistema de locomoção adoptado foi o da cremalheira e cabo por contrapeso de água. Pouco depois era montada uma caldeira a vapor. Já anteriormente, em 26 de Abril de 1875, a Câmara dera licença a Robert Armínio para construir e explorar «um plano inclinado no rampe do Lavra», não tendo, porém, aquele chegado a iniciar as obras.

Concluída, com êxito, aquela primeira experiência e transformada a empresa em Nova Companhia de Ascensores Mecânicos de Lisboa, popularmente conhecida pela Ascensores, «trout court», Mesnier vai prosseguir no cumprimento do projecto e dos prazos estipulados: o Elevador da Glória é inaugurado em 24 de Outubro de 1885; em Março de 1893 inaugura-se o Elevador da Graça; o Elevador da Estrela em 14 de Agosto de 1890; o Elevador da Bica a 28 de Junho de 1892.

Entretanto, havia sido feita nova concessão aquela companhia, autorizando-a a construir uma linha desde a Rua da

O Ascensor da Glória no dia da sua inauguração em 24 de Outubro de 1885 (fotografia de arquivo)



O Elevador do Município —  
— Largo da Biblioteca  
em funcionamento  
(fotografia de arquivo)

Projecto para o Elevador  
de Santa Justa,  
assinado por Raoul Mesnier  
de Ponsard

Conceição, Calçada de São Francisco, Rua  
do Ferregial de Cima, Rua do Tesouro  
Velho até ao Largo das Duas Igrejas.

Por outro lado, a Companhia Conces-  
sionária Larmanjat inaugurava o **Funi-  
cular de São Sebastião** para assegurar o  
transporte dos passageiros para a estação  
do Rego. Partia de São Domingos, seguia  
pelas ruas de Santo António, São José, Santa  
Marta, Largo do Andaluz, Rua e Largo de  
São Sebastião e terminava nas Portas de  
São Sebastião.

Para ligar o Largo do Município e o  
Largo da Biblioteca Nacional, separados  
por um desnível vertical de 30 metros,  
Raoul Mesnier de Ponsard apresentou à  
Câmara, em 1893, um projecto para a  
construção dum elevador pelo «Sistema  
Mesnier» com motor alimentado a gás.  
Inaugurado em 1897, este elevador, conhe-  
cido por **Elevador do Município** ou de  
**São Julião**, teve vida efémera. Era cons-  
tituído por duas torres verticais, nas quais  
estavam instaladas duas cabinas para pas-  
sageiros, conjugadas de forma que, ao  
subir uma, descia a outra, equilibrando-se  
as cargas por um peso suplementar de  
água. A parte superior era atravessada  
por uma passarela metálica, horizontal, de  
vinte e seis metros de comprimento, fazen-  
do-se o escoamento dos passageiros para  
o Largo da Biblioteca, através da casa  
n.º 32 daquele largo que, para o efe.to,  
foi comprada pelo Município.

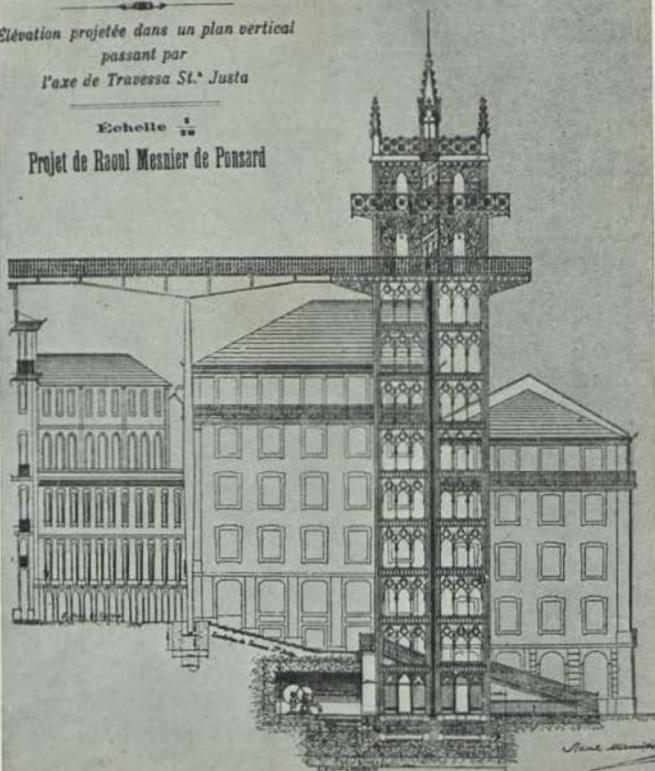
## Ascenseur Ouro-Carmo

À LISBONNE

*Elevation projetée dans un plan vertical  
passant par  
l'axe de Travessa St.ª Justa*

Echelle  $\frac{1}{100}$

Projet de Raoul Mesnier de Ponsard





Para vencer o desnível que separa a Rua do Ouro do Largo do Carmo, que é de 31,92 metros, na vertical, Mesnier foi, igualmente, convidado a apresentar um projecto de elevador, tendo adoptado, para este caso, um sistema levemente diferente do adoptado para o Ascensor do Município. A obra, executada em ferro, num estilo «fin de siècle», estava concluída em 31 de Agosto de 1901 e constitui, ainda hoje, o meio de transporte mais procurado para quem, da Baixa, pretenda subir ao Largo do Carmo. O **Elevador do Carmo** ou de **Santa Justa**, como é mais conhecido, é formado por duas torres acopladas, em cada uma das quais funciona uma cabina que pode comportar, largamente, vinte e quatro passageiros, equilibrando-se por meio dum forte cabo em fio de aço que passa por um tambor, colocado, como o restante maquinismo do motor, na parte superior da torre. O escoamento dos passageiros faz-se, também, através duma passarela que os conduz, directamente, ao Largo do Carmo.

Com a introdução da tracção eléctrica, que vai dotar Lisboa duma eficiente rede de transportes, grande parte destes elevadores vão ser retirados da circulação. Apenas os elevadores do Lavra, o da Calçada da Glória, o da Calçada da Bica e o elevador do Carmo, depois de electrificados, continuarão a cumprir a sua missão de concorrer para suavizar os violentos desníveis da Cidade das Sete Colinas.

Depois de terem falhado as experiências de electrificação pelo sistema Julien, tentadas pela Carris em Setembro de 1887, esta vai experimentar, com bastante atraso em relação às capitais europeias, a substituição das lentas carruagens puxadas a muelles, por tranvias movidas a vapor. Neste campo, porém, não foi além da experiência realizada na carreira do Cais do Sodré a Algés, na qual circularam carruagens a vapor desde 1889. Apesar do êxito conseguido nesta linha, a locomoção por tracção eléctrica já se encontrava, então, em fase muito adiantada, para se justificar a passagem dos transportes pú-

blicos, pela fase intermédia da tracção a vapor. Daqui, ter-se verificado, em Lisboa, a transição directa dos transportes colectivos por tracção animal para os transportes movidos a electricidade.

## 2. Tracção por motor de explosão: os automóveis

As experiências que se foram realizando nos países industrializados, através de todo o século XIX, no campo da evolução dos locomóveis por tracção a vapor, não chegaram a ter reflexos significativos em Lisboa, onde a tracção animal continuou a imperar, sem concorrência, para os transportes urbanos, tanto privados como públicos. Só a invenção do motor de explosão, primeiro a petróleo e, depois, a gasolina, permitindo conquistas muito mais espectaculares que levarão, em breve, à criação dos primeiros automóveis, vai tornar-se um rival sério do antigo sistema. Entre nós, porém, e em Lisboa, o automóvel, precedido pelos velocípedes, triciclos, tandens e autociclos só começará a ser um concorrente sério da velha carruagem puxada a muelles já entrada o século actual.

## 3. Tracção eléctrica

Aproveitando a recente descoberta da aplicação da electricidade à tracção acelerada, a Companhia Carris de Ferro desistiu, como já referimos, do seu projecto de alargar a tracção a vapor aos carros americanos e veio, muito oportunisticamente, solicitar, em princípios de 1896, à Câmara de Lisboa, a necessária autorização para transformar inteiramente o seu sistema de tracção nas linhas em que o contrato de 1888 lhe reconhecera o direito de explorar e naquelas em que, pelo mesmo contrato, estava obrigada a construir. O contrato para a substituição requerida foi assinado em 11 de Junho de 1896, ficando aquela apenas à espera da confirmação governamental, que não se

Carro eléctrico da carreira do Dafundo, nos princípios do século (fotografia de arquivo)

fez esperar. Para se defender de potenciais concorrentes — ainda estava fresca na memória a luta contra os Riperts — teve o cuidado de, por ofício de 27 de Fevereiro de 1896, pedir também o exclusivo absoluto do novo sistema de tracção em proveito da companhia, o que alcançou, salvaguardando-se, apenas, os direitos já concedidos à Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos e à Companhia Urbana de Viação a Vapor.

Em 31 de Agosto de 1901, às 4 horas da manhã, percorria o primeiro eléctrico a linha do Terreiro do Paço a Belém e Ribamar, aliás no mesmo dia em que, às 14 horas se ia proceder à inauguração do Elevador de Santa Justa ou do Carmo.

O novo sistema era demasiado cômodo e eficaz para permitir concorrentes de outro tipo e, muito menos, veículos puxados a muelles. Em breve estará electrificada toda a antiga rede dos «americanas», estendendo-se a electrificação a todos os outros meios de locomoção por tranvia: ascensores, funiculares, etc. Só o comboio resistirá ainda mais algum tempo, mas já em 1918 o ramal do Cais do Sodré a Cascais era arrendado à Sociedade Estiril com a condição de esta proceder à sua electrificação. Esta, porém, só se virá a concretizar em 1926, inaugurando-se, então, o primeiro **comboio eléctrico** que circulou em Portugal. Só muito mais tarde se procederá à electrificação da Linha de Sintra, a que se foram seguindo as restantes.

A ideia da construção dum **metropolitano** em Lisboa surgiu em 1888 com o projecto do engenheiro militar Henrique de Lima, que chegou a apresentar traçados e plantas, portanto antes de Berlim e Paris terem inaugurado este sistema. Não havendo, porém, estruturas que justificassem tal empreendimento, esta ideia caiu no esquecimento. Só depois da Primeira Grande Guerra, quando se agita,

de novo, o problema, tornam a aparecer várias propostas. Entre os projectos que, então, se elaboram, destacam-se os de Lancel d'Aussnac e Abel Coelho (1923) e o de Manteca Roger e Luque Argenti (1924), este apresentado em concurso público aberto pela Câmara. Várias circunstâncias a que não são alheias as condições políticas que então se viveram, não permitiram que estes projectos tivessem seguimento. Foi necessário chegarmos ao termo da Segunda Guerra Mundial para ser encarada a sua necessidade, como o único meio de resolver a situação dramática em que, então, já se encontrava o trânsito urbano em Lisboa.

Em 26 de Janeiro de 1948 é constituída a Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, Metropolitano de Lisboa, destinada a estudar a viabilidade técnica e económica do metropolitano, tendo sido o pedido de concessão, em regime de exclusivo, feito por esta companhia, aprovado pela Câmara em 14 de Julho de 1949. Os trabalhos iniciaram-se em 1955, estando concluída e aberta ao público a primeira fase da rede do Metropolitano de Lisboa em finais de Dezembro de 1959.

(1) Carta do marquês Sá da Bandeira, datada de 6 de Março de 1869 (Centro de Coleccionadores Casa do Cavaleiro à Porta).

\* Licenciada em Ciências Históricas e Filosóficas pela Faculdade de Letras de Lisboa, onde foi assistente da Secção de História. Habilitada com o Curso de Conservador de Museus. É Conservadora-Chefe dos Museus Municipais de Lisboa.





Recipientes para papéis,  
em polietileno,  
com capacidade para 42 l

### VISÃO GENÉRICA DOS PROBLEMAS DO LIXO EM GRANDES CIDADES

O lixo levanta toda uma série de problemas que poderíamos analisar, mais ou menos exaustivamente, do ponto de vista teórico, e classificar em grandes categorias, ligadas, por exemplo, aos aspectos sanitários, socioeconómicos e técnicos.

Em primeiro lugar, as grandes cidades<sup>o</sup> apresentam, em geral, uma densidade populacional superior à normal em outros aglomerados mais pequenos, pelo que as dificuldades de remoção se agudizam.

O transporte do lixo, por seu lado, torna-se mais complicado pelo facto de o estacionamento de viaturas ocupar extensas faixas das vias de trânsito e/ou pelo adensar da circulação automóvel, o que torna a remoção praticável, em boas condições, apenas num muito curto período nocturno.

As maiores dificuldades surgem, porém, no que respeita aos aspectos de lançamento em destino final apropriado.

Uma grande cidade produz, por ano, cerca de 250 kg de lixo por habitante, o que, para um milhão de pessoas, dá a impressionante quantidade de 250 000 toneladas. A 250 kg/m<sup>3</sup> de densidade, este peso representa um milhão de metros cúbicos, ou seja, um volume anual de 10 hectares de base e a altura de 10 metros! Este raciocínio simples, por si só, mostra quão difícil se torna o problema do destino final do lixo nas grandes urbes.

Além dos aspectos quantitativos, há que considerar ainda, neste contexto, os valores qualitativos (sanitários e estéticos, principalmente), os quais adensam as dificuldades.

O custo dos terrenos, as implicações ambientais da concentração do lixo em áreas relativamente restritas e as considerações técnico-económicas implícitas nas relações entre a remoção e o tratamento e/ou o destino final são outros tantos problemas que se ampliam em progressão geométrica com o aumento da população.

Embora possa pecar por simplista, a conclusão a extrair das considerações anteriores é que, em grandes cidades, os

# LISBOA

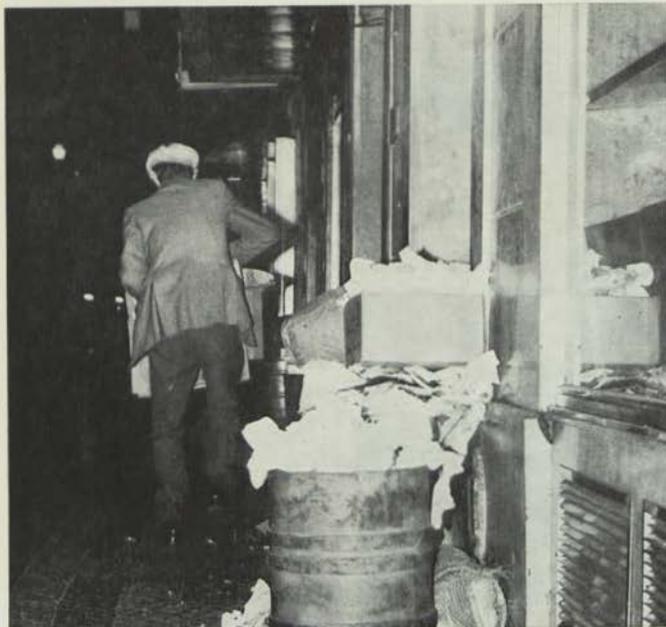
## CIDADE LIMPA

RAUL DA SILVA VIANA<sup>o</sup>

Procura-se apresentar aqui, duma forma sintética, o trabalho desenvolvido desde há cerca de dois anos pelos serviços camarários para dar resposta aos problemas relativos ao lixo da cidade.

LISBOA CIDADE LIMPA é o objecto do Município e aqui se dá conta do esforço despendido, dos programas feitos e do muito que se espera: e o projecto do Plano a Curto Prazo para o Lixo de Lisboa (PPLL).

<sup>o</sup> Entende-se aqui «grande cidade» dentro do conceito europeu de zona urbana com população não inferior a 500 000 pessoas.



Deposição do lixo, tal como era feita antes da «Operação Lisboa Cidade Limpa»

problemas do lixo são muito mais complexos e inter-relacionados do que outros aglomerados de menores dimensões.

## SISTEMATIZAÇÃO DOS PROBLEMAS DO LIXO EM LISBOA

### Considerações gerais

A cidade de Lisboa tem actualmente cerca de 900 000 habitantes, número que, acrescido da população flutuante, atinge aproximadamente 1 000 000 habitantes.

Os arruamentos da cidade têm um comprimento de cerca de 1 600 km e ocupam uma área aproximada de 1 300 ha, no total dos 8 196 ha que constituem a área total da cidade, com actualmente cerca de 240 000 fogos.

No que se refere aos resíduos sólidos, a produção anual da cidade de Lisboa é de 850 000 m<sup>3</sup> e 1 000 000 m<sup>3</sup>, respectivamente para a população fixa e para a população total, a que correspondem 300 000 e 350 000 ton/ano.

Numa primeira tentativa de sistematização dos problemas com que se debate, actualmente, a administração do município lisboeta nesse domínio, seguimos o seguinte critério, baseado no projecto do diploma legal sobre lixo dimanado do Ministério dos Assuntos Sociais:

- Deposição do lixo em contentores e sua colocação em lugar acessível ou não ao pessoal ou equipamento de remoção.
- Remoção do lixo e sua transferência para veículos de transporte.
- Tranporte do lixo desde o local da remoção até ao local de tratamento ou de destino final sem tratamento.
- Despejo do lixo no local de tratamento ou de destino final.
- Tratamento do lixo na Estação de Tratamento em Beirolas (ETL) e problemas conexos.
- Lixeiras sem controlo, utilizadas quando a ETL não pode receber o lixo removido.

A sistematização anterior é representada no fluxograma da figura 1 anexo. Limitar-nos-emos, pois, a apresentar os principais problemas com que se debatem os serviços de remoção e de tratamento e respectivas interligações.

### Fase de remoção

Inclui os problemas referentes à deposição, remoção, transporte e despejo.

Os problemas mais candentes, do ponto de vista de organização, residiam e continuam a residir nas carências de pessoal técnico superior e de verbas disponíveis para remoção e exploração das frota.

Há ainda a salientar que se notam dificuldades na adaptação duma estrutura

empresarial às estruturas artesanais existentes.

De acentuar que um bom serviço municipal de lixo começa na atitude das populações em relação à deposição dos detritos em condições de facilitar o trabalho de remoção.

É um erro comum supor-se que o custo mais elevado do serviço de lixo é o que respeita ao transporte desde os locais de produção ao local do tratamento, quando esse custo não ultrapassa em regra os 20 % das despesas totais de remoção. Importante, sim, é o preço da remoção e neste aspecto a colaboração da população é vital.

Verifica-se também que a falta de educação sanitária é geral e por isso não se nota com maior acuidade nos bairros menos favorecidos.

Outro problema ligado à remoção consiste na ausência do trabalho deste tipo um dia por semana, o que causa graves perturbações em todo o processo desde a remoção ao tratamento.

Existem também deficiências de recolha em certas zonas da cidade onde o tecido urbano apresenta uma malha apertada, nomeadamente nos bairros antigos, tipo Alfama. Assim, o custo por que é feita uma remoção eficiente aumenta brutalmente com o emprego de mão-de-obra no transporte de contentores, facto que se verifica em permanência.

### Fase de tratamento

O primeiro problema ligado ao tratamento tem como base a ideia errada, mas, infelizmente, muito difundida, de que com uma estação de tratamento deixa de haver preocupações com o destino a dar ao lixo comunitário duma grande cidade.

Aquilo que, quando muito, se pode dizer a este respeito, é que embora as estações de tratamento tragam consigo uma melhoria enorme da carga de insalubridade que representam os lixos sem tratamento de cerca de um milhão de pesos, eles apresentam contudo muitos problemas de funcionamento e gestão, que obrigam a encarar com determinação. Não é impunemente que se transformam centenas de toneladas diárias de resíduos, extremamente perigosos para a saúde e a qualidade de vida das populações, em produtos inócuos e, até, benéficos.

### Destino final

Há a ponderar três casos de destino final: o do lixo depois de tratado (composto), o dos rejeitados durante o tratamento e o do lixo quando não pode entrar na estação de tratamento.

#### a) Destino final do composto

Este é um problema ligado ao da comercialização do composto, mas o que se verifica na realidade é que existe necessidade de armazenar diariamente composto a granel e que as estruturas de transporte e transfeira estão em péssimas condições.

Tais estruturas são a frota de transportes da FGLPE, reduzida a um camião, os cais de embarque e desembarque, e os batelões de transporte para vazadouro na margem esquerda do Tejo.

## b) Destino final dos rejeitados

A acumulação, na ETL dos produtos rejeitados durante o tratamento, principalmente sucata de ferro e objectos ferrosos, é óbvio a qualquer observador.

Trata-se duma situação grave, que há que remediar a todo o custo.

## c) Destino final do lixo não tratado

É inevitável, a curto prazo, a saturação da capacidade do ETL, e, consequentemente, a necessidade de arranjar meios de lançamento do lixo excedente na natureza, sem causar preocupações ecológicas e sanitárias.

O concelho de Lisboa é limitado, na sua parte terrestre, por um verdadeiro anel onde o desenvolvimento urbano se tem feito sentir duma forma notável nos últimos anos. Deste modo, é natural que exista uma extrema dificuldade na procura de locais onde se possa lançar o lixo excedente.

A médio prazo, pode mesmo afirmar-se que se tornará inexecutável uma solução de lançamento incontrolado a uma distância economicamente viável dos locais de produção do lixo.

As dificuldades apontadas há ainda que acrescentar o facto de as lixeiras presentemente utilizadas pela C. M. L. serem, do ponto de vista sanitário, absolutamente de condenar, pelos riscos que correm não só os trabalhadores mas também as populações vizinhas e as pessoas que afluem ao local no sentido de proceder à escolha manual do lixo.

## O PPLL COMO RESPOSTA AOS PROBLEMAS DO LIXO EM LISBOA

### O desenvolvimento do PPLL

Desde 1976 que têm sido desenvolvidos vários estudos e programas efectuados na Direcção de Serviços de Salubridade e Transportes.

Posteriormente, e dada a carência absoluta de meios humanos, foi então elaborado, pela CESL — Consultores de Engenharia Sanitária, Lda., um relatório intitulado «Problema do Lixo em Lisboa».

Mais tarde, pela mesma empresa e apoiado pela Câmara, foi apresentado o PPLL — Projecto de Plano a Curto Prazo para o Lixo de Lisboa, a desenvolver em três fases: estudo prévio, projecto e programas de execução.

Os estudos deste projecto iniciaram-se em Julho de 1977 e está em curso presentemente a fase de execução dos programas.

Os estudos de projecto, além de analisarem globalmente os problemas referentes aos resíduos sólidos em grandes cidades, caracterizaram a área objecto deste estudo e o sistema de resíduos sólidos (SRS) de Lisboa e apresentaram os programas a desenvolver no triénio 78/80, no que se refere aos seus objectivos, cronogramas, desenvolvimento técnico e económico-financeiro, bem como aos meios humanos, de equipamento e de obtenção de verbas indispensáveis à sua execução prática.

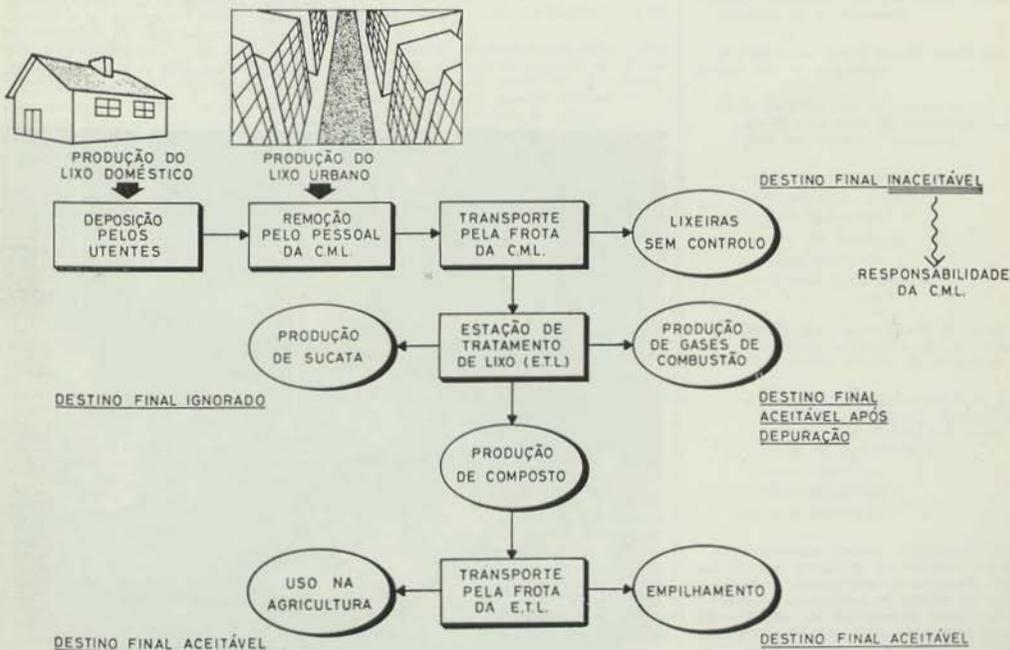
Os programas de execução, definidos no âmbito do projecto, encontram-se divididos em três grandes blocos e são os seguintes:

### A. ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

- P.1.1 — Reorganização dos serviços para execução dos planos e programas do triénio 78/80.
- P.1.2 — Organização dos serviços de estatística da DSST.
- P.1.3 — Melhoria das condições de higiene e segurança industrial.
- P.1.4 — Viabilidade económico-financeira do modelo organizacional proposto para o SRS de Lisboa.

### B. GESTÃO TÉCNICO-ADMINISTRATIVA

- P.2.1 — Contentorização do lixo.
- P.2.2 — Caracterização do lixo de Lisboa e sua classificação regulamentar.
- P.2.3 — Bases financeiras da remoção.
- P.2.4 — Problemas técnicos do tratamento e destino final do lixo de Lisboa.
- P.2.5 — Problemas económicos-financeiros do tratamento e destino final do lixo de Lisboa.
- P.2.6 — Melhoria na reciclagem dos resíduos sólidos.
- P.2.7 — Renovação e modernização da frota e do equipamento de remoção e limpeza.
- P.2.8 — Bases para o estabelecimento de campanhas de manutenção preventiva e reservass de equipamento.
- P.2.9 — Estudo das novas instalações para os serviços, incluindo a parte social, as garagens e oficinas.
- P.2.10 — Construção e beneficiação dos postos e subpostos de limpeza.



DESTINO FINAL ACEITÁVEL

DESTINO FINAL ACEITÁVEL

Lixo, em Lisboa, aguardando a sua remoção pelo processo aberto, ou ordinário, antes do lançamento da operação «Lisboa Cidade Limpa»

### C. PROMOÇÃO E FORMAÇÃO

- P.3.1 — Reciclagem e formação dos trabalhadores da DSST e ETL.
- P.3.2 — Campanhas de educação sanitária.
  - P.3.2.1 — Educação sanitária do pessoal da DSST e ETL.
  - P.3.2.2 — Educação sanitária da comunidade servida pela DSST.
  - P.3.2.3 — Educação sanitária da população escolar da cidade de Lisboa.
- P.3.3 — Departamento de relações públicas da DSST.

### ACÇÕES EMPREENDIDAS NO ÂMBITO DOS PROGRAMAS DO PPLL.

#### Reorganização dos serviços para execução dos planos e programas no triénio 1978/80

No que se refere à reorganização teve-se em linha de conta:

- a) A necessidade de adaptação dos serviços à realização dos objectivos consubstanciados nos 18 programas do PPLL.
- b) A adaptação progressiva dos serviços a um modelo de organização compatível com a gestão empresarial.

Esta nova organização poderia, pois, dar mais rapidamente resposta a qualquer problema pontual que surja num serviço com um impacto tão grande junto da população como é o serviço de eliminação de lixos. Trata-se, pois, da elaboração de um projecto de macro-organização, não entrando nele a organização, métodos, regras e intervenções directas na implemen-



tação do sistema, já que o P.1.1 significa basicamente a formação e adaptação de estruturas às condições impostas pela evolução da teoria municipalista.

#### **Organização dos serviços de estatística da DSST.**

Com este programa, que se iniciou em Setembro de 1978 e terminou em fim de Maio de 1979, pretendia-se dotar a DSST de um sistema funcional de recolha e tratamento de dados, que lhe permitisse ter um conhecimento efectivo das actividades relacionadas com a eliminação de lixo e dispor, simultaneamente, de estimadores que permitissem fundamentar os estudos de índole técnica ou económico-financeira.

Pretendia-se ainda, permitir à DSST, exercer o controlo da produtividade dos serviços e da produtividade individual.

#### **Melhoria das condições de higiene e segurança industrial**

Este programa, iniciado em Julho de 1978, destina-se a melhorar as condições de higiene e segurança de todo o pessoal da DSST e da ETL.

Os objectivos do serviço que se pretende criar são os seguintes:

- Estabelecer as melhores normas de adaptação ao trabalho;
- Desenvolver os meios de manter e melhorar o nível de saúde;
- Estudar e pesquisar as condições nocivas do trabalho para indicar ou colaborar nas medidas de correcção que se imponham introduzir.

Após um estudo das características do agregado populacional do trabalho a cargo da DSST e da ETL, o tipo de serviço considerado como mais adequado foi o que se denomina actualmente como o Serviço de Saúde e Segurança Ocupacionais (SSO). O SSO é um serviço criado para efeitos de tratar dos problemas de saúde de todos os funcionários da empresa em relação com o trabalho que nesta desempenham, sendo os respectivos encargos de implantação e de manutenção exclusivamente suportados pela própria empresa.

#### **Viabilidade económico-financeira do modelo organizacional de gestão do Sistema de Resíduos Sólidos (SRS) de Lisboa**

Como consequência do desenvolvimento do programa de «Reorganização dos serviços para execução dos programas no triénio 78/80» constatou-se que, do ponto de vista técnico e organizacional, a figura de empresa municipal era o tipo de organização adequada ao exercício das actuais funções que estão cometidas actualmente à DSST, no que diz respeito à gestão do Sistema de Resíduos Sólidos de Lisboa.

Assim, os estudos técnicos e organizacionais implicavam a necessidade de serem complementados com um estudo da viabilidade económica do modelo organizacional de gestão proposto para o SRS de Lisboa.

Os objectivos deste programa eram, assim, analisar a viabilidade económica

do modelo proposto (tarefa necessária para a fundamentação da transformação da DSST em empresa municipal) e planejar as necessidades de financiamento a curto, médio e longo prazos e as suas possíveis modalidades.

#### **Contentorização do lixo**

São objectivos principais deste programa, que se iniciou em Julho de 1978:

- que a armazenagem do lixo doméstico no período que decorre entre a deposição e a remoção seja efectuada em recipientes normalizados, fechados por uma tampa de charrneira e que são despejados mecanicamente em viaturas completamente fechadas;
- que a armazenagem dos lixos comerciais e industriais seja feita em contentores de aluguer diário ou ocasional, permitindo o seu esvaziamento nos moldes da alínea a) ou, noutra hipótese, que sejam transportadas em viaturas porta-contentores até ao destino final.

Este é, sem dúvida, um dos programas de maior impacto junto da população da cidade pela modificação de hábitos e atitudes que provoca.

Para a realização deste programa era absolutamente indispensável a existência de viaturas equipadas com adufas para a remoção hermética e de contentores de 110 e 1100 litros de capacidade.

A impossibilidade de aquisição no mercado local dos 90 000 recipientes necessários com a primeira das capacidades referidas obrigou a atrasos consideráveis na programação inicialmente prevista. Agora, com a sua produção própria e em bom ritmo, espera-se que não venham a surgir novos hiatos na implantação do sistema.

A cidade encontra-se dividida, para efeitos dos serviços de limpeza, em 7 zonas e estas num total de 19 sectores, coincidentes tanto quanto possível com a divisão administrativa da cidade.

No ano de 1979 foram contentorizados 8 dos 17 sectores na zona central da cidade.

Com esta actuação e com as acções agora programadas o sistema de remoção hermética cobrirá, até ao fim do ano corrente, um total de 280 000 habitantes, correspondentes aproximadamente a 30 % da população de Lisboa, e a uma área de 1421 ha, correspondente a 20 % da área total da cidade.

Os restantes sectores da cidade serão contentorizados durante o ano de 1980.

Também no âmbito deste programa vai ser ampliada a remoção dos objectos volumosos vulgarmente designados por «monstros» e da remoção de detritos especiais provenientes de hospitais, clínicas, unidades industriais produtoras de desperdícios perigosos.

Será também iniciada a varredura e lavagem mecânica das ruas, nos locais em que tal é possível, acção que possibilitará uma melhoria considerável do aspecto geral da cidade, desde que obtida com se espera a colaboração dos municípios, pois passarão a dispor de atroentes recipientes para papéis colocados em locais estudados, e que também houve necessidade de fabricar intensamente, numa quantia total de 10 600 unidades.

#### **Caracterização do lixo de Lisboa e sua classificação regulamentar**

Os objectivos fundamentais deste programa são os seguintes:

- Realização das acções tendentes a analisar os lixos da cidade de Lisboa por forma a conhecer:

- composição física
- composição química
- peso específico
- teor de humidade
- poder calorífico
- relação carbono-azoto

- Realização, com o apoio de medições legais, da classificação dos lixos nos grandes grupos fundamentais:

- lixos comunitários (incluindo os domésticos e alguns comerciais e industriais de pequena monta, além do lixo público)
- lixos comerciais
- lixos industriais
- lixos especiais

Este programa obrigou à realização de um extenso programa de análises físicas e químicas conducentes à definição dos parâmetros necessários ao estudo da implementação do tratamento industrializado e à recirculação dos designados bens materiais artificiais.

## Bases financeiras da remoção

Com este programa, iniciado em Setembro de 1978, que se insere na área dos problemas de gestão técnico-administrativa do SRS de Lisboa, pretende-se projectar, através da realização dos estudos preparatórios, e aplicar, através dos mecanismos técnicos e legais existentes, um sistema de taxas de remoção de lixos domésticos, comerciais, industriais e especiais, bem como estudar e propor um sistema de cobrança e controlo.

## Problemas técnicos do tratamento e destino final do lixo de Lisboa

Foram considerados como objectivos fundamentais deste programa os seguintes:

- Reconversão do actual vazadouro da Boba, com vista à sua utilização salubre durante algum tempo e a sua posterior integração na paisagem e urbanização locais;
- Recuperação técnica da Estação de Tratamento de Lixos de Lisboa, situada em Beirolas;
- Elaboração do(s) projecto(s) de engenharia para a construção de um ou mais aterros sanitários;
- Elaboração dos estudos e do caderno de encargos, visando a construção de uma nova estação de tratamento de lixos, com a capacidade máxima de 300 ton/dia, a qual servirá de apoio à actualmente existente, cuja capacidade de tratamento se encontra já excedida;
- Elaboração dos estudos conducentes à definição da necessidade ou não de uma estação de transferência.

Dado que a actual Estação de Tratamento de Lixos, situada em Beirolas (não pertencente ao Município), se encontra num adiantado estado de degradação mecânica, foi feito primeiramente um levantamento das condições técnicas tendentes à recuperação da referida unidade industrial e do seu custo.

Paralelamente, vêm sendo efectuadas diligências no sentido de se obter um terreno destinado à construção de um aterro sanitário que substitua o actual vazadouro situado na Boba — concelho de Sintra —, que se encontra praticamente esgotado.

A reconversão do vazadouro da Boba será efectuada logo que obtido o terreno citado, por forma a que, após os necessários trabalhos de selagem e drenagem

Os contentores herméticos aguardando a passagem da viatura de remoção hermética, numa zona já abrangida pela operação «Lisboa Cidade Limpa»

dos líquidos e gases existentes, seja possível transformar o local numa zona verde integrável nas urbanizações em curso nos terrenos circundantes.

Dada a dificuldade de se encontrar terrenos disponíveis à distância de transporte económico, haverá necessidade de construir uma estação de transferência, efectuando-se o transporte dos resíduos não passíveis de tratamento e dos resíduos do tratamento em viaturas de grande capacidade, que libertarão as viaturas de remoção de percursos de transporte a distâncias não económicas.

No aspecto relativo ao tratamento industrial, deverá ser aberto ainda no corrente ano um concurso público de pré-qualificação para a construção de uma nova unidade que supra as necessidades existentes e com uma capacidade de 450 toneladas/dia, que, conjuntamente com a actualmente existente, permitirá tratar a globalidade dos resíduos produzidos em Lisboa. A sua localização será no quadrante ocidental da cidade, permitindo assim otimizar as distâncias de transporte.

## Problemas económico-financeiros do tratamento e destino final do lixo de Lisboa

Tal como o seu título indica, o objectivo fundamental deste programa é a análise dos problemas económico-financeiros do tratamento e destino final dos lixos. A prossecução deste objectivo desenrola-se em duas etapas:

- Análise da situação jurídica, económica e financeira da Estação de Tratamento de Lixos;
- Definição da política a seguir na montagem de novas unidades de tratamento de lixo no que diz respeito aos seus parâmetros jurídicos, administrativos, económicos e financeiros.

## Melhoria na reciclagem dos resíduos sólidos

O objectivo deste programa, iniciado em Outubro de 1978 e concluído em Abril de 1979, centrava-se na elaboração de um «Estudo Prévio das Possibilidades de Melhoria na Reciclagem Material e Energética dos Resíduos Sólidos de Lisboa» onde se procurava aquilatar e analisar o mercado potencial existente ou a ser



criado para os produtos recuperados, bem como os seus preços possíveis e quantidades admissíveis como limite.

A inexistência, a nível nacional, de normas de qualidade para os produtos reciclados e bem assim do levantamento do mercado potencial existente obrigaram a que, numa primeira fase e em colaboração com as entidades interessadas (empresas comerciais e industriais, Associação Industrial Portuguesa, etc.), se procurasse estabelecer um conjunto de intenções, que serão postas em execução logo que oportuno.

As conclusões do trabalho efectuado apontam para a existência de boas perspectivas dum mercado potencial para os produtos recuperados, havendo que, em fase posterior, e em colaboração com as entidades interessadas, estabelecer normas ou padrões de qualidade para os mesmos produtos, de forma a permitir concretizar as possibilidades de rentabilidade dos mesmos.

#### Renovação e modernização da frota e do equipamento de remoção e limpeza

Os principais objectivos deste programa são:

- Programar a renovação da frota de remoção tendo em atenção as características da urbanização das ruas onde a remoção se verifica;
- Estudar uma viatura-tipo de grande dimensão e programar a respectiva aquisição, no caso de ser prevista a criação de estações de transferência;
- Projectar uma viatura-oficina;
- Programar a adaptação das viaturas existentes à execução dos programas que visam a remoção;
- Estudar a utilização e necessidade das viaturas de funções especiais (varreduras mecânicas e lavagem mecânica);
- Estandarizar o equipamento portátil e semiportátil a utilizar na limpeza urbana.

#### Bases para o estabelecimento de campanhas de manutenção preventiva e reparação de equipamento

Os objectivos fundamentais do programa, iniciado em Agosto de 1978, são:

- A criação de um projecto de esquema de manutenção preventiva de todo o material utilizado na eliminação de lixos, nomeadamente o material rolante utilizado na limpeza urbana e na remoção, os utensílios e o equipamento das oficinas da DSST e ETL;
- A criação na DSST e ETL, de mecanismos de gestão de «stocks».

O primeiro objectivo, que diz respeito aos veículos de remoção do lixo, desobstrução de colectores, limpeza de fossas, varredura, transporte de lamas, lavagem de pavimentos, lavagem de contentores e movimentação de lixos, ao equipamento oficial da DSST (principalmente máquinas e ferramentas), ao equipamento da ETL (constituído fundamentalmente por sistemas transportadores) e aos utensílios — carrinhas e contentores —, consiste no estabelecimento de uma série de operações executadas sistematicamente, com o objectivo de substituir as reparações ocasionais, geralmente urgentes, devidas a avarias, por trabalhos programados, executados, portanto, em melhores condições de tempo, qualidade e preço.

Os trabalhos de manutenção preventiva são executados obedecendo a um planeamento, o que permite o aproveitamento dos períodos de paragem, e tendo como suporte o estudo dos métodos de trabalho, o que permite reduzir o tempo de imobilização e melhorar a qualidade do trabalho.

Pretende-se, assim, conseguir um aumento da viabilidade do material, a limitação do seu envelhecimento e a diminuição do número e extensão das intervenções por avaria.

O segundo objectivo — a gestão de «stocks» — compreende um conjunto de acções interligadas, visando: a armazenagem, movimentação e protecção dos materiais (gestão material), a sua inventariação e contabilização (gestão admi-

nistrativa) e a criação e nivelamento das existências que assegurem as necessidades dos serviços, nas melhores condições possíveis de qualidade e custo final (gestão económica).

Pretende-se, pois, garantir a existência de órgãos rotáveis de reserva, que permitam a substituição imediata dos órgãos avariados ou que devam ser sujeitos a uma reparação preventiva programada, reduzindo-se, assim, o tempo de imobilização do veículo ou da linha de produção.

Por outro lado, pretende-se garantir a existência dos materiais consumíveis que permitam efectuar quer as reparações preventivas quer as reparações ocasionais de órgãos, conjuntos e subconjuntos.

A existência em armazém dos rotáveis e consumíveis à execução de uma reparação, ou a sua pronta satisfação por aquisição no mercado, é um dos factores condicionantes de um bom funcionamento das oficinas e, como consequência, de uma boa operacionalidade do material rolante, do equipamento oficial e dos utensílios.

Nesse sentido, estão já concluídos relatórios referentes aos programas de manutenção preventiva aos veículos da DSST, dos utensílios (carrinhas e contentores) e do equipamento oficial.

Foi também elaborado um relatório referente à gestão de «stocks» de sobressalentes e de materiais de consumo corrente e ainda um estudo com o programa de manutenção preventiva da ETL.

Com estes trabalhos, está concluída a fase de estudos e planeamento, estando em curso a fase inicial do período de implementação do programa.

#### Estudo das novas instalações para os futuros serviços, incluindo a parte social, as garagens e oficinas

Este programa tem os seguintes objectivos:

- Dotar os serviços das infra-estruturas necessárias ao seu funcionamento;
- Estudar e projectar os edifícios necessários para os sectores administrativo e social;
- Estudar e projectar as garagens, as oficinas de manutenção nos seus vários escalões.

#### Construção e beneficiação de postos e subpostos de limpeza

Este programa tem como meta a verificação das condições de todas as instalações do tipo mencionado, nos vários aspectos pertinentes com o fim de, depois de feitas as análises devidas, se poder actuar coordenadamente.

Este programa está dividido em dois planos, conforme se indica a seguir:

Plano 1 — Plano de Obras de Construção de Postos e Subpostos de Limpeza em 1978 (com alta prioridade).

Plano 2 — Plano a Curto Prazo de Beneficiação, Remodelação e Construção de Postos e Subpostos de Limpeza em 1979/1980.

Para tal, é necessário tomar várias iniciativas, conforme se explicita seguidamente:

- Proceder à reparação, beneficiação e ampliação, sempre que possível, dos postos e subpostos de limpeza

- com vista a dotar o pessoal de limpeza com as instalações correspondentes às normas legais e regulamentares sobre higiene do trabalho;
- Análise e selecção dos locais onde deverão ser construídos os novos postos e subpostos resultantes da não possibilidade de aproveitamento das instalações existentes ou da criação de novas zonas;
  - Dotar os postos e subpostos existentes, a transferir ou a criar, com as instalações mínimas necessárias à guarda, conservação e manutenção do 1.º escalão, do equipamento portátil ou semiportátil existente;
  - Dotar os postos e subpostos das infra-estruturas de carácter social (refeitórios e salas de convívio onde se justifique) que se mostrem necessários.

Como objectivos resultantes e/ou inerentes, podem apontar-se vários, tais como:

- Melhoria das condições de trabalho e higiene existentes nos postos e subpostos;
- Maior dignificação das funções e consequente facilidade em recrutar pessoal;
- Diminuição do absentismo por doença no trabalho;
- Maior duração do equipamento portátil ou semiportátil existente.



Há muitos anos que o Município de Lisboa não dava atenção significativa às condições de trabalho dos trabalhadores de remoção e limpeza urbana. Este programa fez o levantamento total e a análise das necessidades para o bom funcionamento de todas as instalações de limpeza urbana, apontadas na figura 3, em simultâneo com o lançamento de obras feito pela CML, encontrando-se já algumas acabadas.

#### Reciclagem e formação dos trabalhadores do DSST e ETL

Desde o início dos trabalhos do PPLL que tem sido reconhecido que para actividades tão específicas como são as da remoção, transporte, tratamento e destino final dos lixos de Lisboa, o pessoal a eles afecto deverá ter acesso a uma formação profissional cuidada, qualquer que seja o nível dos serviços em que trabalhe.

Este programa tem como objecto a realização de cursos e outras actividades para os trabalhadores do DSST e ETL, incluindo aquelas matérias de carácter geral, de carácter informativo e de carácter formativo, com diferentes pesos relativos consoante os escalões profissionais a que se destinam.

O programa desenvolve-se em três valências fundamentais:

- Integração de blocos de formação;
- Realização de cursos de apoio a outros programas;
- Acção de formação especializada.

As acções de formação programadas são:

- Destinadas a trabalhadores não especializados ou semiespecializados:

- Cursos de iniciação sobre uso, cuidados a ter e manutenção dos instrumentos de trabalho;
- Curso sobre higiene e segurança trabalho.

- Destinadas a trabalhadores especializados:

- Cursos de especialização sobre o equipamento que manobram;
- Cursos sobre higiene e segurança no trabalho.

- Destinadas a encarregados:

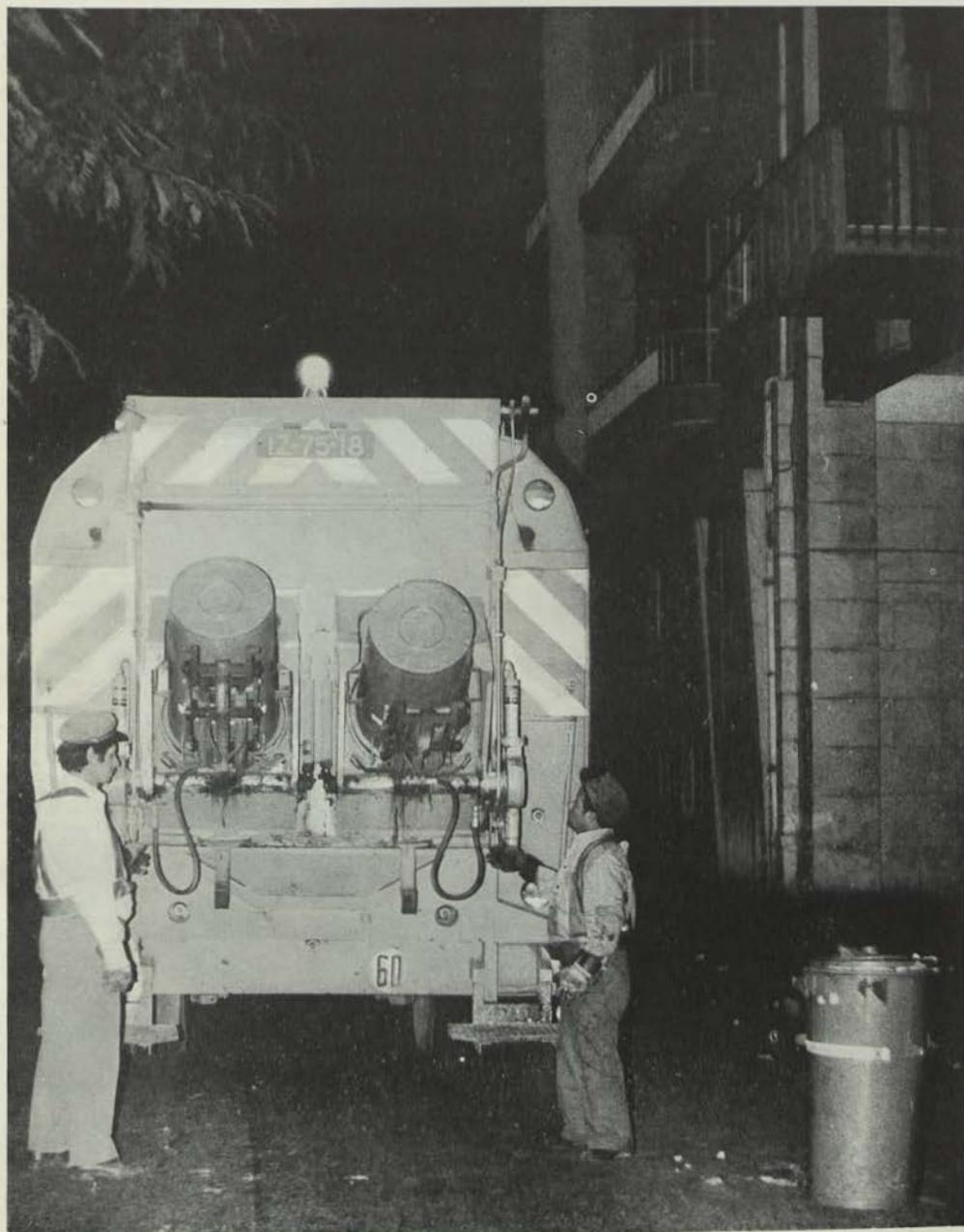
- Cursos de formação e orientação de pessoal;
- Cursos sobre lixos.

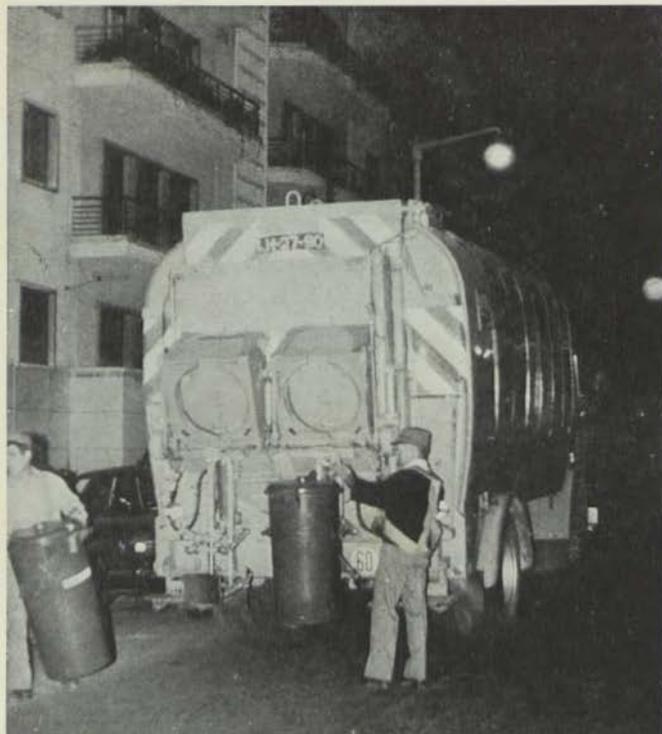
- Destinadas ao pessoal superior:

- Cursos de reciclagem;
- Cursos *ad hoc* para técnicos sanitários municipais;
- Seminários e visitas de estudo;
- Viagens de estudo;
- Bolsas de estudo para a frequência de cursos especializados.

Este programa, ligado aos aspectos técnicos da formação do pessoal destes serviços, começou em Abril de 1978 e de então para cá já se realizaram as seguintes acções de formação:

- Curso Intensivo para Técnicos Sanitários;
- Curso Intensivo para Encarregados de Higiene e Limpeza;





- Seminário de Estatística Aplicada;
- Curso de Formação em Relações Públicas;
- Cursos Intensivos para Motoristas de Limpeza Urbana;
- Curso Intensivo de Higiene Municipal.

O número total de trabalhadores que frequentaram, até agora, estas diversas acções de formação é de 144, correspondendo a um total de 660 horas de aulas.

#### CAMPANHAS DE EDUCAÇÃO SANITÁRIA

Este programa, em virtude da importância do assunto o que respeita e da extensão e diversidade de acções nele contidas, foi subdividido em três subprogramas:

- 3.2.1 — Educação sanitária do pessoal dos serviços;
- 3.2.2 — Educação sanitária da comunidade servida pelos serviços;
- 3.2.3 — Educação sanitária da população escolar da cidade de Lisboa;

Estes subprogramas passam a desenvolver-se em seguida.

#### EDUCAÇÃO SANITÁRIA DO PESSOAL DOS SERVIÇOS

O objectivo destes programas é a sensibilização dos funcionários para a impor-

tância de que se revestem para a saúde pública as tarefas por eles desempenhadas.

Este programa dirige-se a duas categorias de trabalhadores a saber:

- Pessoal técnico sanitário municipal;
- Pessoal não especializado no campo sanitário.

Relativamente ao primeiro grupo foi objectivo deste programa aumentar-lhes os conhecimentos técnicos de modo a ficarem aptos a planificar e realizar actividades de educação sanitária por forma a possibilitar a sua intervenção na promoção da saúde tanto junto do pessoal não especializado no campo sanitário como junto da população geral.

Em relação ao segundo grupo de trabalhadores atrás referido, o objectivo deste programa é o aumento do rendimento e qualidade de trabalho do pessoal não especializado no campo sanitário como consequência da tomada de consciência da importância das tarefas que desempenham.

Neste programa, já foram realizadas as seguintes acções de formação:

- Cursos intensivos para capatazes de limpeza urbana;
- Cursos intensivos para cantoneiros de limpeza urbana.

O número total de trabalhadores abrangidos já por estas acções é de 740, correspondendo a um total de 400 horas de aulas.

#### EDUCAÇÃO SANITÁRIA DA COMUNIDADE SERVIDA PELOS SERVIÇOS

O objectivo genérico deste programa é sensibilizar a população em geral para uma cooperação efectiva entre utentes e serviços, tendo em vista a melhoria do estado de limpeza da cidade.

Este programa compreende dois aspectos completamente distintos:

- Uma acção de apoio à contentorização do lixo;
- Uma acção relativa à comunidade em geral.

Relativamente ao primeiro aspecto, tem vindo já a ser feita uma distribuição de material informativo no sentido de sensibilizar a população do sector sobre as vantagens da contentorização, levando-a a aceitar sem reservas a implantação do sistema e a colaborar conscientemente no processo, facilitando as tarefas de limpeza e remoção.

Também foram e serão colocados cartazes relativos à operação «Lisboa Cidade Limpa» nas montanhas de estabelecimentos e outros locais de grande afluência do público, nas áreas implantadas e a implantar. De realçar neste aspecto a colaboração activa dada pelas juntas de freguesia, que nesse sentido foram contactadas em reuniões.

Também a realização de reuniões com a população através das juntas de freguesia, comissões de moradores ou outras existentes tendo uma especial atenção para os habitantes das zonas degradadas, se consideram importantes.

Em relação à comunidade em geral, está a ser lançada uma intensa campanha de esclarecimento pelos usuais meios de comunicação social (Rádio, Televisão e Imprensa e Exteriores), que começará no dia 15 de Setembro estendendo-se, na sua 1.ª fase, até fim de Novembro.

## EDUCAÇÃO SANITÁRIA DA POPULAÇÃO ESCOLAR DA CIDADE DE LISBOA

As possibilidades de influenciar as atitudes e comportamento face à saúde na fase de desenvolvimento, as possibilidades de exercer influências na família, através da escola e ainda a facilidade com que através dela se atinge uma grande parte da população, são razões suficientes para dispensar uma atenção especial à população escolar.

Nesse sentido foram planeadas dois tipos distintos de acções.

Relativamente aos professores, após carta enviada aos seus directores de conselhos directivos, procedeu-se à distribuição de guiões técnicos sobre a problemática dos resíduos sólidos e sobre a contentorização que para o efeito foram elaborados e impressos.

Relativamente aos alunos foram elaborados os seguintes materiais: «puzzles», cartões para colorir, colecções de figuras e ainda um filme.

Com início neste ano lectivo arrancar-se-á com as actividades nas escolas do ensino básico, estando programado igualmente, para o fim do ano lectivo, que estas actividades se estendam ao ensino preparatório.

« Engenheiro Agrónomo pelo Instituto Superior de Agronomia de Lisboa. Director dos Serviços de Salubridade e Transportes da C. M. L.



**uma cidade limpa  
é uma cidade viva**

# PRÉMIO VALMOR - 1978



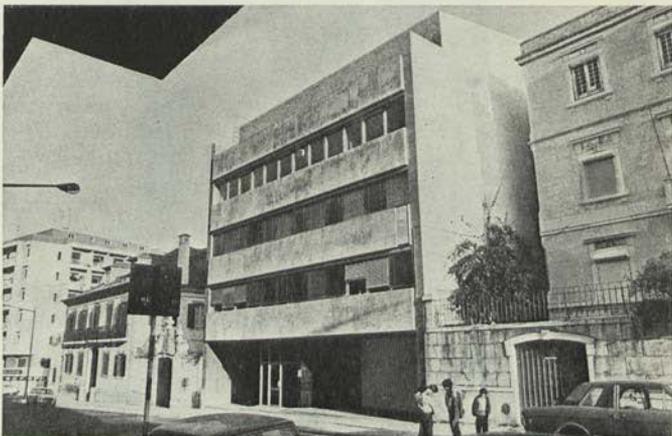
## 1.º PRÉMIO

Conjunto de edifícios  
da Rua Maria Veleda, 2-A a 4-B  
de autoria do arquitecto Fernando Silva  
e propriedade da firma SOGEL  
— Sociedade Geral de Empreitadas, Lda.



## MENÇÃO HONROSA

Prédio da Rua João Bastos, 6, 6-A,  
da autoria do arquitecto  
Fernão Lopes Simões Carvalho  
e propriedade da Empresa  
Francisco Simão Portugal



## MENÇÃO HONROSA

Prédio da Rua Dr. António Cândido, 10,  
de autoria do arquitecto Fernando  
Eugénio de Carvalho Ressano Garcia  
e propriedade da firma LISPOMA  
— Sociedade Civil de Gestão Imobiliária

