



DELEGAÇÃO PORTUGUESA

ADOLPHO FERREIRA DE LOUREIRO
1836-1911



Nota biográfica

ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE NAVEGAÇÃO



DELEGAÇÃO PORTUGUESA

ADOLPHO FERREIRA DE LOUREIRO

1836 - 1911

NOTA BIOGRÁFICA

I. B. Mota Oliveira

Vogal da Delegação Portuguesa da AIPCN

Título	ADOLPHO FERREIRA DE LOUREIRO – 1836-1911 NOTA BIOGRÁFICA
Autor	I. B. Mota Oliveira
Editor	Delegação Portuguesa da AIPCN
Layout e design	Delegação Portuguesa da AIPCN
Capa	Delegação Portuguesa da AIPCN
Impressão	Artes Gráficas Simões, S. João da Talha
Nª de exemplares	500
CDU	627.2/.3
Data de publicação	Outubro de 2003 LISBOA

A fim de estimular as camadas técnicas mais jovens, a Delegação Portuguesa da AIPCN instituiu em 1997 o **Prémio “Adolpho Loureiro”** a atribuir em cada edição das JORNADAS PORTUGUESAS DE ENGENHARIA COSTEIRA E PORTUÁRIA ao autor de um país de língua oficial portuguesa, com idade igual ou inferior a 35 anos, que apresente um trabalho de mérito julgado por um júri especialmente constituído para o efeito.

Esta Nota Biográfica foi publicada também na Revista “Recursos Hídricos”, Vol. 24, N.º 2, Maio de 2003.

A Delegação Portuguesa da AIPCN agradece à Comissão Directiva da ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DOS RECURSOS HÍDRICOS – APRH a autorização para esta edição.



ADOLPHO FERREIRA DE LOUREIRO
1836 - 1911

NOTA BIOGRÁFICA

A Nuvem

*Tivesse eu fertil estro e lyra de ouro
Em ti, nesse teu fim tão grande e nobre
Teu grande Creador eu louvaria,
Em meus versos agora indo cantar-te.
E tão temida és tu no céu, ó nuvem,
Que o rei da criação, o astro dos astros,
Ao ver-te aproximar, desmaia e foge;
A rainha da noite, a meiga lua
Vacilla, empallidece, mal assomas (...)*

Adolfo Loureiro, 1853
in Espinhos e Amores, 1859



**DADOS PESSOAIS E
ACADÉMICOS**

Adolfo F. Loureiro nasceu a 12 de Dezembro de 1836 na freguesia de São Bartolomeu, em Coimbra, filho de Felisberto de Sousa Ferreira e de D. Ana Augusta de Sequeira.

De entre os seus antepassados salientam-se um bisavô, Manuel de Sousa Loureiro (1731-89), médico honorário da Real Câmara, o avô paterno, e um tio-avô, Francisco José de Sousa Loureiro (1772-1812), médico e escritor,

Fidalgo Cavaleiro da Casa Real e Físico-mor do Reino.

Sobre o seu avô paterno bastará transcrever o que o próprio Adolfo Loureiro relata em um interessantíssimo documento, *Conversa com as minhas filhas e netos. Para depois da minha morte*. Espécie de carta testamentária para os descendentes mais próximos, e iniciada em 12 de Dezembro de 1907, dia do seu 71º aniversário, foi facultada ao autor desta Nota pelo Sr. Duarte Vilardebó Loureiro, trineto do biografado.

Mas quem era meu avô paterno, e como, tendo vindo de Guimarães sem nada, pôde reunir tão grande fortuna, possuindo grandes propriedades em Coimbra e Figueira e suas proximidades, e tendo mantido grande comércio com o Brasil, para onde expedia navios carregados, saídos da Figueira?

Frequentou o Liceu Nacional de Coimbra. Ao matricular-se na Escola do Exército, em 1856, apresentou certificados de aprovação em Inglês, Latim, História e Geografia.

Em 05/05/1854, portanto aos 17 anos, assentou praça no Batalhão de Caçadores Nº 8, como “*Cabo de esquadra aspirante a Oficial*”. Do seu processo, no Arquivo Militar, consta que nessa data havia já *frequentado com aproveitamento e como paizano o 1º e o 2º anno do Curso de mathematica da Universidade de Coimbra*, inferindo-se daí que terá entrado naquela universidade em 1851, com 15 anos incompletos.

Sobre a sua entrada na Universidade de Coimbra julga-se interessante transcrever as linhas de abertura da *Conversa com as minhas filhas e netos*, das quais se conclui que Adolfo Loureiro não tinha a certeza sobre a sua idade.

Faço hoje os meus 71 anos, segundo o que consta dos registos oficiais que me dizem respeito; e 70 segundo um apontamento que leio em uns livros, em que o meu bom pai (...). Parece que esta diferença proveio de um facto (ou pacto) “criminoso”, de que aqui me acuso, sem que, todavia, me pese a consciência. Quando estava para matricular-me na Universidade de

Coimbra, não tinha a idade exigida pelos estatutos.

Obtinha-se facilmente essa licença por uma Portaria do Ministério do Reino. Mas era morosa e custava uma quantia, que era penosa a meu pai despendar (...). Para dispensar a Portaria, seguiu-se o expediente de emendar a certidão de idade, e matricular-me com uma pública-forma dela, (...) passada por um tabelião muito honrado, que havia em Coimbra (...), a quem se confessou o “crime de falsificação” cometido.

Mas tivesse eu nascido em 1836 ou 1837, tenha 70 ou 71 anos (...).

Ao assentar praça pediu e obteve autorização para continuar os seus estudos, tendo dois anos depois obtido o grau de Bacharel em Matemática pela Universidade de Coimbra (1856).

Nesse mesmo ano ingressou na Escola do Exército, com destino ao Estado Maior (22/09/1856) e, simultâneamente, matriculou-se na 10ª Cadeira (*Economia Política*) da Escola Polytechnica.

Concluído o Curso do Estado Maior em 1858, pediu e obteve licença para frequentar o Curso de Engenharia Civil na Escola do Exército, *fazendo serviço ao mesmo tempo*. No ano lectivo de 1858/59 frequentou e obteve aproveitamento na 2ª parte 4ª Cadeira desta Escola.

Na já referida *Conversa com as minhas filhas e netos* diz Adolfo Loureiro de si mesmo:

(...). Sou bacharel em Matemática pela Universidade de Coimbra, tenho o Curso do Antigo Corpo do Estado

Maior, e tenho aprovação em todas as cadeiras que constituíam então o curso de engenharia civil.

Em uma nota biográfica a que se teve acesso atribui-se-lhe o grau de *doutor em Leis* que, no entanto, o próprio omite na sua *Conversa com as minhas filhas e netos*, e sobre o qual não foram encontradas outras referências.

Adolfo Loureiro foi um estudioso incansável. A sua biblioteca pessoal, rica não só em espécies técnicas e científicas mas também literárias, históricas, etc., foi, verdadeiramente, o único pecúlio que conseguiu acumular. Foi também um coleccionador entusiasta de ex-líbris e, num plano mais modesto, de obras de arte.

Na parte final da sua interessantíssima *Conversa com as minhas filha e netos* faz recomendações sobre a melhor maneira de transformar o seu espólio em fonte de sustento material da família que deixava. É através dessas disposições que hoje se pode obter uma ideia da dimensão e valor da sua biblioteca e das suas colecções.

Sobre a colecção de *livros de engenharia e de ciência mais ou menos relacionados com ela*, da qual diz, curiosamente, *que já vendi, em tempo de “apuros”, uma parte*, recomenda que seja oferecida ao Ministério das Obras Públicas, *deixando que ele dê por ela o que entender*. Desta colecção, a parte dos *estudos hidráulicos é muito valiosa, e difícil de reunir.(...) Com estes livros devem juntar-se todos os desenhos, cartas hidrográficas, corográficas e geográficas, que estão em grande quantidade e valor no móvel dos desenhos*.

A sua *colecção ex-libristica*, contava em 31 de Dezembro do ano findo (1907) 10.300 e tantos *ex-libris*, com mais de 105 volumes e brochuras sobre o assunto.

Uma das secções da sua biblioteca a que atribui maior valor é a *colecção do tempo da Revolução Francesa e do 1º Império*. São mais de 5.000 volumes e brochuras¹. Vale hoje (1908) muito dinheiro.

Refere ainda:

- uma *colecção* muito rica de retratos, tendo uns retratos de Napoleão e família, como dos generais e homens notáveis da Revolução. Nas estantes há bastantes álbuns e pastas com gravuras e litografias napoleónicas.
- uma *colecção Camiliana*, a que faltam um ou dois folhetos, e alguns jornais em que Camilo escreveu;
- uma *colecção camoneana*;
- uma *sofável colecção (...)* sobre a guerra peninsular e a invasão de Portugal;
- uma *colecção já muito valiosa* de monografias e descrições de cidades, vilas e monumentos.

Aquelas duas colecções, *napoleónica e ex-libristica*, convinha vendê-las em Paris, talvez em leilão (...). Em Portugal não será fácil vendê-las bem.

Refere ainda a *rica colecção de livros sobre belas-artes, arquitectura e*

¹ A importância desta colecção justificou a publicação, pela Imprensa Nacional, de *Bibliotheca de Adolpho Loureiro, General de Divisão e Inspector Geral de Obras Públicas. Relação das espécies Bibliographicas e Iconographicas relativas à Revolução Francesa e Imperio (1789-1815)*. Lisboa, 1909. 5349 volumes.

arqueologia, história (...), as obras de João de Barros (...), estampas, gravuras e desenhos a carvão (...), loiças, bronzes e marfins chineses e japoneses, quadros, bustos, estatuetas, medalhas e mesmo móveis de estilo, etc, etc..

Todas estas coisas vendidas pouco a pouco e sem precipitação podem dar aos meus filhos² meios de viverem com mais alguma comodidade e bem estar.

Adolfo Loureiro teve duas filhas e um filho, e passou pelo supremo desgosto de ver morrer a filha mais velha, já adulta, *a alegria, a animação, a vida de minha casa (in Conversa com as minhas filhas e netos)* e o único filho, já Capitão do Estado Maior. *Expiraram ambos nos meus braços* (idem). *Que horrível cousa a perda de um filho !* (in carta a um colega e amigo, Mello de Mattos). Restou-lhe a filha mais nova *tão doente, quasi cega, e de génio concentrado e triste* (idem).

Faleceu a 22 de Novembro de 1911, em casa que continua hoje ocupada por descendentes seus, no largo de Santos (ao tempo, rua Vitorino Damásio) 14, 1º, em Lisboa. Em contraste com seu avô paterno, morreu pobre e preocupado com o futuro material da família que deixou, não obstante a vida sem descanso que viveu e a alta patente militar a que subiu.^{3, 4}

² À data em que escreveu este documento (1908), os seus “filhos” eram a filha mais nova, única que lhe restava dos três filhos que tivera, a nora e dois netos.

³ De um registo do seu Processo no Arquivo Militar consta que, ao passar à reserva no posto General de Divisão, lhe foi atribuído o soldo de 180\$000 reis mensais.

⁴ *Se tenho que mandar fazer um vestido para a*

À data do falecimento era o amparo da filha que lhe restava, da nora, que tratava como filha, e de dois netos.

CARREIRA PROFISSIONAL

Concluído o Curso do Estado Maior na Escola do Exército, foi promovido a alferes em 1858. As restantes promoções sucederam-se por antiguidade:

- a tenente em 1860
- a capitão em 1865
- a major em 1884
- a tenente-coronel em 1884
- a coronel em 1893
- a general de brigada em 1899.

Foi reformado em general de divisão em 1902, portanto aos 66 anos.

No entanto a sua actividade profissional fundamental, se não exclusiva, foi a de um engenheiro civil. Nos elementos biográficos compulsados não se encontraram referências a desempenhos puramente militares, como sejam comando de tropas, chefias de organismos militares, a qualquer nível, ou frequência de cursos para efeitos de promoção.

Ainda no posto de tenente, a sua carreira sofreu uma reorientação decisiva ao entrar ao serviço do Ministério das Obras Públicas.

Em algumas notas biográficas aponta-se 1863 para a data desta viragem, mas o próprio, na referida *Conversa*

minha filha, preciso cortar durante meses nas minhas despesas de livros e de obras de estudo. (confidência ao colega e amigo Mello de Mattos, in *A Obra escrita de Adolfo Loureiro, 1913*)

com as minhas filhas e netos, afirma: Em rapaz, até entrar na vida útil e em trabalhos sérios, entreguei-me às letras, e tendo sido músico entusiasta, um curioso aquarelista, e um fecundo poeta e romancista, tudo isso abandonei totalmente, desde que em 1860 entrei para o Ministério das Obras Públicas. E ainda: Em 1860 entrei para o serviço das Obras Públicas (...). Desde então não escrevi mais um verso, nem um romance (in Recordações da Mocidade, 1911).

Da consulta do seu Processo no Arquivo Militar resulta claro que a passagem ao Ministério das Obras Públicas ocorreu em 1860: requisitado por este ministério em 30 de Agosto deste ano, *para servir debaixo das ordens do Director das Obras da Barra da Figueira, por ordem do Ministério da Guerra de 11/10/1860 foi mandado apresentar naquele ministério.* Portanto muito jovem, no posto de tenente e com apenas 24 anos, iniciou uma carreira de engenheiro civil, embora sem perder o vínculo à estrutura militar.

Em 16 do mesmo mês e ano entra ao serviço das Obras Públicas, sendo nomeado “engenheiro chefe de secção” nas obras da barra e porto da Figueira. Em 5 de Junho de 1862 é transferido para a Direcção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, continuando no entanto ligado às obras da barra da Figueira.

Em *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*⁵, 1904, Volume II, p. 156, de si mesmo afirma: *Por portaria de 19 de Dezembro de 1865 fui nomea-*

do director interino das obras do Mondego e da barra da Figueira, durante o impedimento temporário do distinto engenheiro, o sr. Manuel Affonso de Espregueira (...).

Da sua *Conversa com minhas filhas e netos* depreende-se que, no período inicial, anterior à direcção interina das obras, não terá tido uma vida profissional muito sobrecarregada, lamentando-se de não ter aproveitado esse período para dar curso à sua veia literária. *Fiz mal, tanto mais que nos primeiros anos que vivi na Figueira, onde muito pouco me deixaram fazer, e onde poderia largamente entregar-me à literatura e não esquecer como completamente esqueci as línguas mortas e vivas que tinha estudado, latim, grego, inglês e alemão.*

Consta do seu Processo no Arquivo Militar: *em 06/05/1865 oficiou-se ao Ministério das Obras Públicas a fim de que declarasse se optava pelo serviço do Exército ou pelo do mesmo ministério, ao que este respondeu em 20/05/1865 que elle Tenente Loureiro optava pelo serviço das Obras Públicas.* Em consequência, por ofício do Ministério da Guerra de 16/11/1865 regressou ao quadro do Exército ficando *desligado para todos os effeitos do Comando deste Corpo* (do estado Maior), e ficando considerado *em comissão activa e em serviço no Ministério das Obras Públicas.*

Em Fevereiro de 1872 assume em pleno a Direcção das obras do Mondego e da barra da Figueira, cargo em que se mantém até 1888. Ou seja, por um período de 28 anos, dos quais 23 em lugares de chefia, Adolfo Loureiro esteve ligado ou foi responsável pelas obras

⁵ Esta obra passará a ser abreviadamente referida por *Os Portos Marítimos de Portugal*.

do Mondego e do porto da Figueira, então integradas na 2ª Circunscrição Hydraulica do país.

Da consulta do seu Processo no Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas extraem-se algumas datas relevantes na sua carreira civil:

- 1873 – acumula temporariamente a Direcção de Obras Públicas do distrito de Coimbra;
- 28.01.1879 – nomeado vogal da Comissão encarregada de estudar diferentes projectos para o melhoramento da barra do Douro e construção de um porto artificial⁶;
- 02.11.1880 – vogal da Comissão encarregada do plano geral das obras para melhorar o regime do Tejo e beneficiar os seus campos agrícolas;
- 13.10.1881 – vogal da Comissão encarregada de se pronunciar sobre o acabamento e ampliação do porto de Ponta Delgada,
- 21.04.1883 – autorizado a aceitar, em Comissão de Serviço, o estudo do porto de Macau, continuando no Ministério das Obras Públicas; é-lhe averbado um louvor pelo exercício desta Comissão;
- 24.07.1886 – vogal da Comissão encarregada de examinar o projecto e contrato das Obras de Melhoramento do Porto de Lisboa⁷

⁶ O *porto artificial* a que se refere esta nomeação é, obviamente, o de Leixões, sobre o qual recai claramente a opção da Comissão nomeada, em prejuízo da barra do Douro. Três anos depois (29.05.1882) Adolfo Loureiro integra nova Comissão, tendo em vista *a localidade, a economia (...)* do novo porto. A adjudicação das obras é de Fevereiro de 1894.

⁷ Da leitura de *Os Portos Marítimos de Portugal, Vol. III, Parte 2*, infere-se que Adolfo

- 06.03.1887 – vogal da Comissão encarregada de propor as bases a que deveria obedecer o projecto geral das obras do porto de Viana do Castelo
- 17.08.1888 – vogal da Comissão encarregada de estudar o sistema de esgotos de Lisboa;
- 19.09.1888 – integra uma Comissão encarregada da elaboração dum Plano Geral de Acabamento do porto e barra da Figueira;
- 01.11.1888 – assume a direcção da Fiscalização das Obras do porto de Lisboa;
- 22.01.1889 – nomeado presidente da Comissão encarregada de examinar o estado da barra de Aveiro;
- 05.03.1895 – vogal da Comissão encarregada de elaborar o Plano Geral de Melhoramentos do Vale do Tejo;
- 1896 – encarregado de informar sobre os portos de Ponta Delgada e do Faial;
- 09.03.1898 – vogal da Comissão encarregada de investigar as causas da corrosão da Praia de Espinho e das obras necessárias para impedir a continuação dessa corrosão;
- 24.06.1898 – nomeado Director Geral

Loureiro teve uma forte participação em todo o processo técnico que conduziu à adjudicação das obras, cujo arranque foi assinalada por cerimónia solene presidida pelo Rei D. Luís I, em 31.11.1887. Da notícia publicada no dia seguinte pelo *Diário de Notícias* consta:

Sua magestade também perguntou pelo sr. Adolpho Loureiro (...) que activamente cooperou na elaboração d'aquelle projecto, e tendo-lhe sido respondido, que o sr. Loureiro não poderia comparecer, por se achar doente, el-rei incumbiu o sr. ministro das obras publicas de transmitir àquelle distinctissimo engenheiro a expressão do seu pesar por o não ver n'uma festa, na qual tinha uma parte da gloria.

de Obras Públicas e Minas;

- 01.09.99 – nomeado Vice-presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, com reconhecimento do exercício da função de Director Geral de Obras Públicas e Minas com superior inteligência, notável competência e inextinguível zelo;
- 29.12.1900 – vogal do Conselho Superior de Obras Públicas
- 07.11.1901 – nomeado Inspector Geral.
- 10.05.1902 – reformado como General de Divisão.

Da leitura de *Os Portos Marítimos de Portugal* infere-se que lhe foram ainda atribuídas numerosas missões pontuais, de que será exemplo a comissão mista luso-espanhola que, em fins de 1896, emitiu parecer sobre um plano de dragagens da barra do Guadiana, sendo Adolfo Loureiro o delegado português.

Recorda-se que só em 1888 deixou a Direcção das obras da barra da Figueira, sendo notável o conjunto de cargos e tarefas que em paralelo foi aceitando e levando a bom termo. Destas salienta-se a Comissão de Serviço a Macau em 1883, referida mais à frente com mais demora.

Assinale-se ainda que, tendo o país (Continente) estado dividido, num período de poucos anos (1892-98), em apenas duas Circunscrições Hidráulicas, Adolfo Loureiro foi Director da 2ª, compreendendo todas as bacias e portos do Lis ao Guadiana.

Os seus biógrafos referem ainda que foi director das obras de construção da Penitenciária de Coimbra.

PRINCIPAIS INTERVENÇÕES

Como profissional de engenharia civil, a sua vivacidade intelectual e o seu dinamismo começaram a manifestar-se logo que assumiu a direcção interina das obras do porto da Figueira.

Entendeu Adolfo Loureiro que, no período de interinidade, deveria limitar-se *a colher novos dados de observação e de experiência para auxiliarem os futuros estudos e projectos (...)*. Mas tendo-lhe o director efectivo (Manuel Espregueira) dado *a mais ampla liberdade, já para dar começo à construção do caes da villa (...), já para a organização de quaesquer projectos de obras (...)* apresentei-lhe em 21 de abril de 1869 um projecto para o melhoramento do porto e barra da Figueira, compreendendo (...).

Em 2 de dezembro de 1870 elaborei um novo projecto para o molhe sul (...).

Quando em 1872 assume a Direcção efectiva, deu-se pressa *em organizar o plano geral das obras para o melhoramento d'aquelle rio e barra.*

Ocupando-me d'esses estudos desde 1865, consegui concluir aquelle plano em 1 de fevereiro de 1873. (...)

Novamente e com mais desenvolvimento tratei d'esta questão no projecto de 30 de março de 1876, relativo ao rio de Lavos e do Pranto. (...)

Para terminar a succinta indicação dos trabalhos technicos que tenho elaborado (...), citarei ainda o projecto de 21 de abril de 1873 para aterro do caes e formação do novo bairro da villa, hoje o melhor da risonha cidade com a sua formosa avenida Saraiva de Car-

valho (...). (in *Os Portos Marítimos de Portugal*, Vol. II, p. 155-159)

Da Memória que acompanha aquele plano geral de obras, é notável o capítulo *A costa marítima, a barra do Mondego e as correntes litoraes*, onde faz a análise dos fenómenos que condicionavam o comportamento e evolução da barra, então no seu estado natural. Aí demonstra uma longa meditação sobre os fenómenos que lhe foi dado observar por largos anos na costa da Figueira, referindo mesmo o problema da transposição sedimentar do Cabo Mondego que, correctamente, admite existir.

Não se pense, porém, que Adolfo Loureiro foi apenas um engenheiro portuário. Como responsável pela bacia do Mondego, teve oportunidade e necessidade de se debruçar sobre múltiplos e graves problemas postos à época pelos médio e baixo Mondego, em especial o enxugo, a defesa contra cheias e a navegação interior. São desta época duas obras notáveis: *Memória sobre o Melhoramento do Mondego e Barra da Figueira*, Lisboa 1874; *Memoria sobre o Melhoramento do Mondego entre Coimbra e a Foz do Dão*, Lisboa 1879⁸.

Da primeira saliente-se que foi publicada apenas dois anos após a assunção da chefia efectiva da Direcção das Obras do Mondego e da Barra da Figueira. A parte deste trabalho relativa à

barra da Figueira é retomada mais tarde, e com maior pormenor descritivo, em *Os Portos Marítimos de Portugal*. Eis alguns dos temas de Hidráulica Fluvial ali abordados: enxugo do Paul de Arzila e Anobra; defesa de Coimbra contra inundações; navegação fluvial.

Ainda debaixo das dolorosas impressões desta última (cheia de 1872),(...), apresentei ao Govêrno, em junho de 1872, um projecto de obras para remediar êstes males, o qual foi elaborado tendo também em vista a rectificação da margem direita do rio, em frente a Coimbra. (Loureiro, A., 1874).

O projecto aludido consistia na construção de dois diques circundando a cidade (...); mas, como complemento indispensável, delineava também o sistema de esgotos de Coimbra (...). Nas suas linhas gerais, os trabalhos actualmente em execução para o saneamento de Coimbra correspondem porêem ao que se lê na memória que o engenheiro Adolfo Loureiro datava de julho de 1874. (Mello de Mattos, 1913).

Sobre a 2ª publicação (*Melhoramento do Mondego entre Coimbra e a Foz do Dão*), diz Mello de Mattos (1913) que *é sem dúvida o mais perfeito trabalho que se tem publicado sobre os nossos rios navegáveis (...).* Avalia os caudais líquido e sólido do Mondego, inventaria a *infinita variedade de obras, sem uniformidade nem pensamento que, a seu bel prazer e sem sujeição de espécie alguma, tem cada proprietário estado no uso de construir, quando pretende defender, melhorar ou aumentar as suas propriedades.*(...) *Eis o primeiro mal que é mister remover, substituindo toda esta variedade de*

⁸ As referências a seguir feitas a estes dois trabalhos são extraídas de *A obra escrita de Adolfo Loureiro*, comunicação de Mello de Mattos à Academia de Ciências de Portugal, 16/12/1913. Sobre o mesmo tema ver também Sanches, R., *O Problema Secular do Mondego e a sua Resolução*. Cap. III : *Projectos do Engenheiro Adolfo Loureiro*. LNEC, 1966.

obras marginais por um sistema mais adequado a este rio (...).

Preconiza: a proibição absoluta da cultura das vertentes rápidas dos rios e ribeiras; a arborização ou arrelvamento dessas mesmas vertentes e das imensas charnecas e baldios; a construção de reservatórios, nas gargantas das montanhas que a isso se prestem, nos quais sejam demoradas as águas para se distribuírem à medida das necessidades (...)

De entre as obras recomendadas avulta uma obra de rectificação que não podia fazer-se pelos meios tão modestamente planeados para as outras. Era o túnel e canal da Raiva e por isso ela constitue um capítulo especial notabilíssimo (...) (Mello de Mattos, 1913).

Para a realização dum tal volume de trabalho Adolfo Loureiro teve obviamente equipas de projecto sob sua orientação, como se infere de Mello de Mattos (1913) a propósito das preocupações de economia que punha nos seus projectos: *Os engenheiros que no Mondego e no Vouga serviram sob as ordens de Adolfo Loureiro consubstanciaram-se por tal maneira com a ideia de parcimoniosamente Projectarem e construirem, que hesitavam quando tinham que submeter à apreciação dêle um projecto cujo dispêndio fôsse importante.*

Em Dezembro de 1879 o governo italiano solicitou a governos estrangeiros, entre eles o de Portugal, a designação de engenheiros que dessem parecer sobre um plano de obras de defesa da cidade de Roma contra as cheias do Tibre. O melindre do problema preten-

dia-se com o envolvimento do Estado do Vaticano, e daí o interesse do Estado Italiano em obter opiniões independentes face aos dois. O governo português endossou o pedido à Associação dos Engenheiros Cíveis Portugueses e estes sem hesitação confiaram o estudo do problema a Adolfo Loureiro, certos como estavam que a nenhuma outra competência melhor seria entregue. (Mello de Mattos, 1913).

Tinha Adolfo Loureiro 44 anos.

A incumbência foi-lhe comunicada em 9 de Agosto de 1880. A Memória que elaborou ficou concluída a 23 de Outubro seguinte. *É colossal a consulta que em escassos dois meses teve que fazer o notável engenheiro. Trabalhos oficiais, memórias de engenheiros italianos, exames de projectos, tudo leu, tudo estudou e discutiu* (Mello de Mattos, 1913).

Trata-se, segundo diferentes testemunhos, de um trabalho com elevado mérito técnico e até literário, que valeu ao seu autor a condecoração de Cavaleiro da Ordem da Coroa de Itália, recebendo ainda dos engenheiros desse país uma mensagem de agradecimento redigida em termos altamente elogiosos (Sanches, R., 1966).

A sua intervenção no domínio da Hidráulica Fluvial ficou ainda assinada em trabalhos sobre a bacia do Lis, que estão na origem do seu artigo *Estudos sobre o rio Liz e os campos de Leiria* publicado na *Revista de Obras Públicas*, tomo IX.

Não oferece dúvida, no entanto, que a componente portuária e costeira foi dominante na sua vida profissional, e cada vez mais à medida que os anos

passavam. Isso se infere da leitura da sua obra fundamental *Os Portos Marítimos de Portugal*, onde ficaram também registados os seus contributos para a resolução dos problemas postos à época pela expansão da maior parte dos portos portugueses, com realce para os principais, Lisboa e Douro-Leixões.

Merece uma referência especial a sua Missão a Macau que, para além do projecto portuário que constituía seu objectivo, deu origem a duas publicações notáveis:

- *Estudos sobre alguns portos commerciaes da Europa, Asia, Africa e Oceania* ;
- *No Oriente. De Nápoles à China. Diário de Viagem.*

Adolfo Loureiro saiu de Lisboa a 25 de Abril de 1883 rumo a Macau via canal do Suez, mas com passagem por Paris e Londres tendo em vista *a compra dos instrumentos que julgasse precisos para os estudos dos portos de Macau*. Chegou ao seu destino cerca de 20 semanas depois, a 15 de Setembro seguinte. Entretanto visitara vários portos em França, Bélgica, Holanda, Alemanha, Itália, Arábia (Áden), Índia, Ceilão (Colombo) e China (Hong-Kong). Em cada visita demorou-se um ou mais dias, contactando as autoridades portuárias, tirando apontamentos, recolhendo dados e desenhos, etc..

No dia seguinte ao da chegada (16/09/1883) entregou à Autoridade Superior do Território um relatório da viagem (*Nota do itinerário que seguiu na minha viagem de Portugal a Macau*), acompanhada de uma nota das despesas feitas. Do ofício de entrega deste relatório, transcreve-se:

Desejando quanto possível ganhar tempo, sujeitava-me a viajar de noite, para poder aproveitar o dia na visita dos portos e das obras marítimas e colher informações e documentos (...).Tive assim uma vida excessivamente fatigante; e o tempo que me restava (...) era a maior parte das vezes insuficiente para tomar algumas notas, reunir e classificar os documentos (...).

Para a elaboração seu Anteprojecto do porto de Macau, por não existirem os elementos de estudo indispensáveis, teve ele mesmo que organizar e levar a cabo as campanhas de recolha de dados necessários, servindo-se dos instrumentos adquiridos em Londres e Paris. Ao todo, despendeu nesta tarefas cerca de 7 meses; o anteprojecto foi apresentado ao governo em 2/04/1884, do qual, no mês de Agosto seguinte, mal chegado a Lisboa, concluiu uma versão para impressão.

A viagem de regresso, iniciada a 7/04/1894, foi também aproveitada para a visita a vários outros portos em Java, Ceilão (Colombo, 2ª visita), Índia, Itália e Inglaterra.

Regressado a Lisboa a 2 de Agosto de 1884⁹, no mesmo mês apresenta o relatório final da sua missão, com mais de 1000 páginas, o que chegaria para demonstrar a sua enorme capacidade de trabalho, a facilidade com que escrevia e, até, a sua exemplar dedicação ao serviço público. É forçoso concluir que

⁹ Apenas para sentir algum “sabor” do que era viajar naquela época, veja-se como Adolfo Loureiro relata o seu regresso: chegado a Lisboa em 28/07/1884, deu entrada *no Lazareto, d’onde hoje (2/08/1884) me foi dada livre practica.*

parte substancial deste trabalho terá sido realizada durante a viagem. Este relatório daria origem a uma das suas publicações mais relevantes: *Estudos sobre alguns portos commerciaes da Europa, Ásia, Africa e Oceania*.

Foi já referido que Adolfo Loureiro se reformou aos 66 anos, em 10.05.1902, como general de divisão. Depois duma carreira profissional tão cheia e com uma saúde já algo debilitada, aceitar-se-ia e seria mesmo de esperar que ocupasse os seus últimos anos com a família que idolatrava, os muitos amigos, os seus livros e colecções. Pelo contrário, pode dizer-se que redobrou de actividade.

Com efeito, cerca de um ano antes (portaria de 05.07.1901) tinha aceite o encargo de elaborar aquilo que viria a constituir a sua obra fundamental, que só por si teria bastado para o imortalizar, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, de que os dois primeiros volumes, relativos aos portos de Caminha à Ericeira, são publicados logo em 1904. Esta tarefa ocupou-o até morrer, em Novembro de 1911. A Parte II (Arquipélago dos Açores) do último volume (Vol. V – Ilhas Adjacentes) ficou incompleta, e foi publicada postumamente.

Arranjou ainda tempo e energias para elaborar para o Porto de Leixões o *Projecto de Melhoramento do Porto de Abrigo e Criação de um Porto Commercial Anexo* (1907). Dada a relevância do trabalho, o Conselho de Administração das Docas do Porto (...) encarregou o seu autor de *extractar d'elle e publicar o que julgue necessario para poder ser apreciado* (...), o que deu origem à publicação com

o mesmo nome aparecida no ano seguinte (1908). Neste trabalho, julga-se que pela primeira vez, aparece explicitada, na Memória e em desenho, uma solução para as muito deficientes condições de abrigo do porto inicial (actual anteporto), mediante um prolongamento do molhe norte¹⁰. Diz Adolfo Loureiro: *exige-a a instante necessidade de dar ao porto o necessário abrigo e tranquillidade*. A obra, no entanto, enraizaria na cabeça do molhe norte e não na sua curva, como acertadamente veio a fazer-se só cerca de trinta anos mais tarde.

Mencionem-se ainda conferências proferidas neste período e tarefas que decorriam dos cargos que continuou a ocupar. Ele mesmo o afirma em nota de apresentação do último volume de *Os Portos Marítimos de Portugal* (Vol. V, Parte 2), datada de Novembro de 1911, portanto de alguns dias antes do seu falecimento: (...) *tanto mais que, a par de todos êsses trabalhos, não foram descuradas nem preteridas as minhas obrigações ordinárias e extraordinárias, inerentes aos cargos que tenho desempenhado de vogal do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, e da comissão superior técnica de Obras Públicas do Ultramar, e bem assim das diversas comissões de serviço de que tenho sido encarregado nesse período* (...).

Para não alongar a citação, indicam-se as comissões que ele mais em pormenor especifica:

¹⁰ Em trabalho anterior do autor desta nota biográfica refere-se erradamente, citando C. K. Abecasis (1909), que uma solução deste tipo terá sido proposta pela 1ª vez em 1909 *por uma comissão de engenheiros*.

- melhoria do Tejo (navegação, agricultura, salubridade, indústria)
- acabamento das obras do porto de Lisboa;
- regras e regime de exploração comercial do porto de Lisboa quando passasse para cargo do Estado, (o que estará na origem da criação da primeira Administração portuária em Portugal);
- a mudança do Arsenal da Marinha para a margem sul.

Bem se pode dizer que Adolfo Loureiro morreu a trabalhar e, talvez ainda mais digno de nota, a sonhar com novas realizações. Na nota de apresentação referida acima, depois de lamentar dificuldades encontradas na elaboração da sua obra e de se queixar dos sofrimentos de saúde que o atormentavam, manifesta vontade de fazer *uma nova edição dos Portos Marítimos de Portugal (...) correcta e aumentada, porque não só lhe inserirei aditamentos importantes, mas rectificarei algumas imperfeições (...).*

Desconfio, porém, que para este trabalho não terei forças nem vida, tanto mais que, se alguma me restar, desejava antes disso (...).

Manifesta então a intenção de fazer uma obra análoga aos *Portos Marítimos de Portugal*, mas relativa aos rios do nosso continente, dos quais há bem mais incompleto conhecimento do que havia dos nossos portos (...). *Este meu antigo desejo e aspiração (...), parece-me, porém, que jamais passará do projecto, e que não poderei nunca aproveitar para êle alguns elementos e documentos que possuo, e que são desconhecidos.*

Infelizmente para todos, este pressentimento sombrio cumpriu-se. Adolfo Loureiro faleceu no mesmo mês em que assinou aquelas linhas, poucos dias antes de completar 75 anos.

Da leitura da sua obra colhe-se a impressão de uma personalidade guiada por elevados padrões morais: amor e orgulho pelo seu país, honestidade quase obsessiva, dedicação ao serviço público, veneração da família, etc..

Poucos dias após o seu falecimento, em sessão da assembleia geral da Associação dos Arquitectos e Arqueólogos Portugueses exclusivamente dedicada ao seu sócio e Presidente Adolfo Loureiro (30/11/1911), dele disse Victor Ribeiro: *aliava (...) uma probidade inconcussa, um bom senso pratico, elevados dotes literários, um character diamantino e uma dedicação patriótica, sem limites; (...). Cidadão prestante, engenheiro illustre, arqueologo dedicado, primoroso homem de letras, bibliofilo e artista, sob quantos aspectos (...).*

(...) espirito claro, desempoeirado, que acompanhava consciente e inteligentemente os progressos evolutivos da sociedade (...). Por isso, quando a Revolução (...) proclamava em Portugal (...) o novo regime republicano, Adolfo Loureiro teve ocasião de reconhecer qual era o seu prestigio (...). Os ministros do Fomento srs. Antonio Luis Gomes e Brito Camacho protestaram-lhe por palavras honrosas e por actos de deferencia e estima o elevado apreço em que eram tidos os seus conselhos.

DISTINÇÕES

Adolfo Loureiro foi do Conselho de Sua Majestade, preceptor dos Príncipes e Deputado por Macau.

Foi Vice-presidente da Sociedade de Geografia e sócio correspondente da Academia das Ciências.

Indicam-se algumas das associações profissionais e literárias a que pertenceu:

- fundador, com o N.º 1, e Presidente da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, tendo sido colaborador assíduo da sua Revista de Obras Públicas e Minas, com numerosos estudos e relatórios técnicos;
- sócio efectivo e honorário do Instituto de Coimbra;
- presidente da Real Associação dos Arquitectos e Arqueólogos Portugueses;
- da Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação (actual PIANC);
- Presidente da Sociedade Literária Almeida Garrett;
- da Sociedade de Bibliófilos Barbosa Machado;
- das Sociedades de Coleccionadores de Ex-Líbris francesa, alemã e austríaca.

Foi agraciado:

- com a Grã-Cruz, Grande Oficial, Comendador e Cavaleiro da Ordem Militar de Aviz;
- Oficial da Ordem de S. Tiago;
- Cavaleiro da Ordem da Coroa de Itália;
- Cavaleiro da Ordem do Leão Neerlandês.

PUBLICAÇÕES MAIS RELEVANTES

Como o próprio afirma, Adolfo Loureiro foi *em rapaz, (...), um fecundo poeta e romancista (Conversa com as minhas filhas e netos)*. É desse período estudantil um livro de poemas com 282 páginas (*Espinhos e amores*. Coimbra, 1859), e um conjunto de pequenos romances publicados em diversos jornais e, muito mais tarde, reunidos em livro (*Recordações da Mocidade*. Lisboa, 1911).

Em *Espinhos e amores*, aos 23 anos, reúne 61 poemas escritos entre 1853, quando tinha 17 anos, e 1859. Não cabe ao autor desta Nota fazer crítica literária, mas aponta-se no entanto o tom geral sombrio, com referências frequentes a *dores, despedidas, amores, tristezas, morte, sofrimento, etc.*. Dedica ao pai não só o livro mas também o seu 1º poema, *A meu Pae*. Do poema *Porque não Morri?!...* infere-se que ficou órfão de mãe aos três anos, o que terá marcado o seu carácter:

Como deixar-me podeste / 'Neste mundo ingrato e vão, / E contigo não quizeste / Minha Mãe, levar-me , não ?... / Ainda tão pequenino, / Lembra-me bem esse dia, / (...) / Quando vi tua agonia / E te perdi, minha Mãe; / Quando tinha só trez anos / (...) / Pobre e sósinho me vi; (...).(1858)

Mas, sem dúvida, as publicações mais relevantes são as que têm origem na sua Comissão de Serviço em Macau e, mais ainda, a obra fundamental *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*.

Nos dois anos seguintes ao seu regresso da missão a Macau, em 1885 e

1886, faz publicar sucessivamente o 1º e o 2º Volumes de um dos seus trabalhos mais notáveis, *Estudos sobre alguns portos commerciaes da Europa, Ásia, Africa e Oceania*, totalizando cerca de 1200 páginas e compreendendo um Atlas de figuras. Nele faz a apresentação e comenta o que lhe foi dado ver em cada um dos 46 portos que visitou nas viagens de ida e de regresso: 11 franceses, 8 ingleses, 5 italianos, 4 indianos, etc.. Não há senão que admirar a sua capacidade para recolher, digerir e expor tanta informação recolhida em tão curto tempo. Como exemplo, ao porto francês de Boulogne-sur-Mer, relativamente secundário e visitado em apenas um dia, Adolfo Loureiro dedica 27 páginas, as primeiras das quais sobre a história deste porto. Diz Mello de Mattos (1913) que esta obra *solicitamente foi pedida por mais de uma administração estrangeira, por mais de uma escola técnica doutros países (...)*.

Uma década depois (1896) publica *No Oriente. De Napoles à China. Diário de Viagem*, em dois volumes, totalizando cerca de 780 páginas. Socorreu-se para tanto das notas registadas no seu diário pessoal¹¹ que religiosamente continuou a escrever, anotando impressões de viagem, descrições de povoados, costumes, usos, notas arquitectónicas etc., a que acrescentou, quando era o caso, comentários sobre feitos e factos da história portuguesa ligada a esses locais do Oriente.

¹¹ Em *Conversa com as minhas filhas e netos* afirma: (...) *deixo os 13 cadernos do meu diário (...), e juntamente dois cadernos em que diariamente lançava as despesas que me lembravam por minha conta e do Estado.*

Por portaria de 05/07/1901, é encarregado de *escrever uma notícia dos nossos portos marítimos e fluviais, tanto do continente do reino, como das ilhas adjacentes (...)*. Em satisfação do compromisso assumido, em 1904 são publicados os dois primeiros volumes de *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, trabalho a que Adolfo Loureiro se dedicou até aos seus últimos dias.

A estrutura desta obra fundamental é a seguinte:

- Vol. I; portos de Caminha ao Douro; 1904; 619 p.
- Vol. II; portos de Aveiro à Ericeira; 1904; 312 p.
- Vol. III
- Parte I; porto de Lisboa e enseada de Cascais; 1906; 495 p.
- Parte II; porto de Lisboa e enseada de Cascais; 1906; 561 p.
- Parte III; Lisboa Marítima e Continental; 1907; 326 p.
- Vol. IV; portos de Sesimbra a Vila Real de Sto. António; 1909; 358 p.
- Vol. V
- Parte I; Arquipélago da Madeira; 1910; 172 p.
- Parte II; Arquipélago dos Açores; 1920; 247 p.

Com excepção do penúltimo livro (Vol. V, Parte I), ilustrado com algumas fotografias, todos estes volumes contêm apenas texto e tabelas com valores estatísticos. As figuras (*estampas*)¹²

¹² Julga-se que parte do conteúdo destas *estampas* terá sido desenhada pelo próprio Adolfo Loureiro, hipótese que o Sr. Duarte V. Loureiro, seu trineto, também apoia face a elementos do seu espólio que ainda conserva. A hipótese é de facto verosímil já que, em *Conversa com as minhas filhas e netos*, afirma

foram objecto de 5 outras publicações: Atlas I a V, 1904 a 1910.

Para este trabalho, e de acordo com a sua Introdução ao primeiro Volume (1904), Adolfo Loureiro terá tido *o auxilio e coadjuvação (...) de um engenheiro muito consciencioso e distincto, o Sr. Leonardo de Castro Freire (...)* que, no entanto, não é mencionado nos agradecimentos que faz na Introdução ao último livro (Vol. V, Parte II), escrita poucos dias antes de falecer. Em todo o caso, e face à uniformidade de estilo, é quase certo que foi sua a redacção de todo este trabalho com mais de 3000 páginas.

Para além da qualidade literária, em geral elevada, assinale-se nesta obra o seu interesse histórico. De facto o autor inicia a *notícia* de cada porto com uma introdução, em que a história portuária é enquadrada por referências, por vezes extensas, à da cidade ou da região em que se insere. O porto de Lisboa merece-lhe uma introdução histórica de 16 páginas em que refere, nomeadamente, o episódio da colaboração dada pelos Cruzados a D. Afonso Henriques na conquista da cidade aos mouros. Mesmo portos de menor importância merecem-lhe igual atenção. Eis como inicia a *notícia* sobre o porto de Aveiro: *Attribue-se a fundação de Aveiro a Brigo, rei de Hespanha, pela epoca de*

que em rapaz fora, entre outras coisas, um curioso aquarelista. Sobre o assunto, tem ainda interesse o seguinte registo extraído da introdução aos seus Estudos sobre alguns portos commerciaes da Europa, Ásia, Africa e Oceania, relacionado com as dificuldades de obtenção de elementos: na impossibilidade de obter plantas e desenhos (...) fui forçado a recorrer (...) e por vezes a simples “croquis” levantados por mim mesmo.

1314 annos antes de Christo. Não passa isto de uma fabula (...).

No último livro (Vol. V, Parte II), relativo ao Arquipélago dos Açores, depois duma Introdução que assinala a conclusão da obra (*Com este volume dou por terminados os estudos que realizei sôbre os portos marítimos...*) e antes de entrar na descrição de cada um dos seus portos, apresenta um capítulo inicial com a alínea *Divisão administrativa dos Açôres*, que já à época compreendia os distritos de Ponta Delgada, de Angra do Heroísmo e da Horta. E conclui: *Pôsto isto, passarei a tratar, em cada distrito, dos portos das ilhas que o formam.*

Segue-se a apresentação das Formigas e dos portos de Sta. Maria e de S. Miguel, com realce para Ponta Delgada, e aí termina. Pode por isso concluir-se que o trabalho, pelo menos na forma publicada, ficou inacabado. Também o último volume de *estampas* (Vol. V, 1910) respeita apenas aos portos da Madeira. Algumas linhas do seu amigo Mello de Mattos (1913) esclarecem este desfecho:

Alquebrado pela doença de que veio a falecer, por vezes carregado de febre, torturado por dispneias resultantes das dôres que afligiam fisicamente aquele coração que moralmente tanto sofrera, escrevia as derradeiras páginas do último tomo, quando a morte o surpreendeu em plena labuta intelectual (...).

Mãos amigas coordenam aquelas páginas, olhos saudosos reveem as provas impressas daquela última manifestação de um grande talento (...). Assim possa a bôa vontade, a vene-

ração, a amisade suprir as deficiências do conhecimento necessário para deixar completo este monumento do saber de um ilustre e grande engenheiro.

Assim se explica também a publicação tardia do último livro (1920).

Segue-se a lista não exaustiva das suas publicações de carácter científico ou técnico:

Memória sobre o melhoramento do Mondego e barra da Figueira. Lisboa, 1874. 1 vol. e est.

Memória sobre o melhoramento do Mondego entre Coimbra e a Foz-Dão. Lisboa, 1880. 1 vol. e est.

Memória sobre a canalização do Tibre e defesa de Roma contra as inundações. Lisboa, 1881. 1 vol. e est.

Memória sobre o porto e barra da Figueira e seu melhoramento. Lisboa, 1882. 1 vol. e est.

Porto de Macau. Ante-projecto para o seu melhoramento. Coimbra, 1885. 1 vol. e est.

Estudos sobre alguns portos commerciaes da Europa, Ásia, Africa e Oceania. Coimbra, 1885. 2 vol. e atlas.

Macau e o seu porto. Conferência na Sociedade de Geographia de Lisboa. Lisboa, 1896.

O Tejo e campos adjacentes. Seu regimen, estado actual, etc., etc. Conferência na Real Associação Central de Agricultura Portuguesa. Lisboa, 1895.

Elogio historico de Affonso Nogueira Soares. Lisboa, 1894.

Elogio historico de Bento Fortunato de

Moura Coutinho de Almeida d'Eça. Lisboa, 1907.

No Oriente. De Napoles à China. Diário de Viagem. Lisboa, 1896. 2 vol.

Assumptos hydraulicos. Conferências na Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes. Lisboa, 1895. 1 vol. e est.

Breves noticias sobre os archipelagos da Madeira, dos Açores, de Cabo Verde e das Canarias. Lisboa, 1898. 1 vol. e est.

Os portos maritimos de Portugal e ilhas adjacentes. Lisboa, 1904 a 1920. 5 vol. com 5 atlas.

Navegação exterior de Portugal e suas colonias. Lisboa, 1908.

Porto de Leixões. Projecto de melhoramento do porto de abrigo e criação de um porto commercial annexo. Lisboa, 1908. 1 vol. e est.

BIBLIOGRAFIA

ASSOCIAÇÃO DOS ARCHEOLOGOS PORTUGUEZES. Boletim, Tomo XII – 5ª Série – N.º 8. 1912. Sessão comemorativa da Assembleia Geral. *Elogios.*

MELLO DE MATTOS, 1913 – *A Obra Escrita de Adolpho Loureiro.* Conferência na Academia das Ciências de Portugal.

SANCHES, Rui, 1966 – *O Problema Secular do Mondego e a sua Resolução.* LNEC, Sector de Publicações do CDIT.