

O Património Industrial na Baixa de Coimbra
3 Casos de edifícios fabris devolutos

Volume I

Christopher Philippe Gaspar, FCTUC
Dissertação de Mestrado em Arquitectura,
Orientador João de Lima Mendes Ribeiro
Departamento de Arquitectura, Junho 2013



Um agradecimento breve para o meu orientador, Professor João de Lima Mendes Ribeiro, assim como aos meus amigos que ajudaram de uma forma ou de outra. E finalmente aos meus pais por tudo.

6	Património Industrial	Pertinência e justificativa no contexto Coimbrão
22	A Indústria em Coimbra 1850 a 1950	Enquadramento histórico
36	A Evolução Urbana de 1850 a 1950	Artérias e eixos da Cidade Baixa
86	Arquitectura Industrial Coimbrã	Duas correntes arquitetónicas fabris
152	Enquadramento atual na Baixa	A desindustrialização de Coimbra
164	Fontes das imagens e Bibliografia consultada	

Património Industrial

Sendo o tema da presente dissertação, o estudo de reconversões de unidades industriais obsoletas, ou simplesmente de um património a salvaguardar em Coimbra, será pertinente fazer uma breve introdução sobre o que é o património industrial, o que representa, quais as suas problemáticas e entidades responsáveis, assim como o interesse em preservá-lo. Assim o primeiro capítulo irá abordar diversos conceitos relacionados a esta categoria patrimonial dita recente. A definição desta na Carta de Nizhny Tagil é a seguinte:

« Património Industrial_ Paisagem,sítio, edifício / bens móveis, instalações, máquinas, utensílios que testemunham a actividade das sociedades economicamente desenvolvidas ou em vias de desenvolvimento, compreendendo as fontes de energia e as matérias primas, os lugares de trabalho, os meios de transporte e utensílios técnicos, o conjunto dos produtos que resultaram da actividade industrial, o conjunto dos documentos escritos, gráficos, fotográficos, os textos administrativos, jurídicos, técnicos e outro. »¹

Sendo assim importante sublinhar que este estudo não se limitará á componente arquitetónica propriamente dita, mas também cruzará saberes com a arqueologia industrial, história e economia para

1 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) _ Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial, Julho 2003

melhor apreender o seu contexto de origem bem como a pluridisciplinaridade do tema. Mas para se defender as parcelas urbanas culturalmente significativas, pois nem todas poderão ser preservadas, é necessário perceber porque tais artefactos nos são caros e quais os seus atributos responsáveis pelo seu valor cultural.

Iniciativas ligadas á consciencialização e educação da população sobre esta temática, bem como ao turismo (indústrial) têm aqui um importante papel a desenvolver. É neste sentido, uma base de trabalho para futuras intervenções que se pretende aqui desenvolver, para dar a conhecer a indústria de outrora.

Trata-se de entender os gestos e hábitos específicos das civilizações e perceber como se interligam com a revolução industrial, ou mais corretamente com a industrialização, no contexto de Coimbra. ² A banalização dos bens e o consumo cada vez mais acelerado e consequentes novas soluções produtivas, que modificaram a relação do operário com a máquina foram algumas das consequências da época da grande fábrica. Os desenvolvimentos científicos e técnicos que fomentaram as sociedades modernas, foram marcados por mudanças espaciais, funcionais e formais na arquitetura e cidade. No caso do nosso país (ou Espanha por exemplo), marcado por atrasos no desenvolvimento económico e industrial em comparação com outros países europeus, a ideia do progresso estava frequentemente associada a um ideal de criação de um novo imaginário. ³

Em Coimbra a vinda das máquinas a vapor foi um marco decisivo no panorama produtivo da cidade, com repercursões também nos meios de transporte através da linha ferroviaria. No século XIX as máquinas pouco a pouco chegavam ás fábricas da cidade, coexistindo num mesmo espaço com o Homem e permitindo-lhe poupar energia muscular. Este fenómeno constitui uma profunda remodelação social e produtiva, frequentemente designada de Revolução Industrial. ⁴

Não desprezando no entanto as fases proto industriais e manufatureiras antes da industrialização, de cariz mais artesanal,

2 MENDES, José Maria Amado _ VIII Curso de Verão da Ericeira (2006), Industrialização e Património Industrial: Desenvolvimento e Cultura, p.4

3 GUIMARÃES, Carlos _ A arquitectura da Industria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p.5

4 VIDAL, Vicente Manuel _ A arquitectura da Industria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p.72

que também produziram o seu legado arquitetónico e que devem também serem considerados. O exemplo Coimbrão da pequena oficina de Cerâmica Antiga no Terreiro da Erva, do século XVIII, é flagrante neste aspecto.

A multiplicidade de áreas produtivas existentes originam muitos diferentes espaços e equipamentos. Dentro do ramo das indústrias transformadoras mais clássicas: alimentícia, vidreira, cerâmica, têxtil, papelaria, metalurgia, a de curtumes, a química, etc. Mas também as indústrias extractivas e de transportes marítimos e terrestres. As estações, os comboios tantas vezes ligados aos primórdios da Era Industrial e de forte simbologia. A este repertório somam-se ainda as Obras Públicas, muito ligadas à engenharia civil, nomeadamente pontes, viadutos, barragens enquanto produção de electricidade, etc. Neste sentido, na cidade de Coimbra, as indústrias, as duas estações ferroviárias e suas vias de circulação, tiveram um papel fulcral nos dois séculos anteriores. Constituem portanto nos elementos-chaves para a compreensão deste legado.

« Ao património podemos atribuir o significado de legado, herança que nos é transmitida, como um bem. Mas nem tudo o que herdamos passa para o futuro. Algumas destas manifestações perdem funcionalidade e significado ou contexto que lhes permitia continuar a ter uma existência originária e são destruídas. Outras são preservadas. O significado de património muda consoante os tempos, e com eles mudam os critérios que nos permitem incluir os bens e saberes nesse conjunto, ou excluí-los. »⁵

O património industrial é edifício mas também artefactos, factos e pessoas. Portanto a salvaguarda e manutenção desta categoria patrimonial tem este papel de dar a conhecer e/ou lembrar estes procedimentos, ainda que de forma cristalizada, de certa forma idealizada, já que as memórias do trabalho, vidas, fazeres passados, encontram-se fragmentados.

Muitas emblemáticas unidades industriais desapareceram, devido a incêndios ou sucessivos abandonos, e pilhagens ou simplesmente por fatores económico-sociais (desindustrialização da cidade, revolução 25 de Abril, etc.). O desaparecimento destas unidades fabris acontece por demolição e substituição, devido a motivos financeiros, etc.

Algum deste património devoluto precisa de ser salvaguardado, sendo que para isso uma das estratégias de maior sucesso é manter

5 RAMOS, Ricardo Jorge de Brito _ Reabilitação de Edifícios Industriais como Museu: Museu do Fado, Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva, Museu do Oriente, Lisboa Novembro 2011, p.20

o edifício ativo, ou seja, em uso. O funcionamento do edifício assegura também que o equipamento industrial como a maquinaria, linhas de montagem, as ferramentas, que são bens móveis fáceis de transitarem e serem vendidos ao peso ao ferro-velho, sejam salvaguardados.

« A preservação urbana objectiva, a harmoniosa relação entre o património construído, o conjunto das especificidades materiais e imateriais que configuram a cidade, e a vida contemporânea. Vida esta que, por sua vez, também é história. Garantir a transmissão desse património ao futuro, a partir do respeito pelas estratificações históricas e da relação quotidiana com as linguagens construtivas moldadas ao longo do tempo, significa portanto, buscar uma nova forma de compreender e respeitar a própria cidade, suas preexistências, coexistências e transformações. »⁶

A reconversão não apenas de uma parcela, mas de todo um conjunto de edifícios torna-se viável quando estes têm valor pelo seu todo, (descriminado nas considerações da carta de Amsterdão 1975), pela paisagem que compõem e não isoladamente, e que podem entrar numa dinâmica urbana maior jogando entre directrizes do ordenamento urbano e o restauro.

Os antigos sítios industriais geralmente inter-relacionados em torno da produção, podem albergar diversas tipologias espaciais e épocas nas suas unidades, aumentando a complexidade e riqueza urbanas. Ora isto remata precisamente para a questão dos equipamentos sociais criados em volta da lógica industrial, como as casas dos operários, escolas, cantinas, casa de directores, etc, que são programas que existem devido a uma intenção industrial e que devem por igual ser considerados e valorizados. Verificou-se em algumas fabricas em Coimbra, nomeadamente na Fábrica de Curtumes no vale de Coselhas, onde se construiu postos medicos e refeitórios para os trabalhadores. Estes conjuntos eram quase cidades dentro de cidades, fruto da época e mentalidade empresarial de outrora.

« Entender o património industrial nas suas diversas manifestações é afastarmo-nos da noção de monumento, é valorizar os conjuntos »⁷.

6 RUFFINONI, Manoela Rossinetti _ Preservação e Restauro Urbano, Teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural. São Paulo 2009, p.236

7 FOLGADO, Deolinda _ Comunicações apresentadas na XIII SEMANA DE ESTUDOS, Património edificado, Lisboa & Angra do Heroísmo 2000, IPPAR, p.224

A Rua do Arnado, em Coimbra, é talvez o exemplo mais pertinente da Cidade do Mondego, pelo valor do seu conjunto formado por elementos diversos, desde armazéns de cargas e descargas de mercadorias, oficinas de pequena escala, e grandes unidades industriais. Encontramo nos aqui perante um possível motor de requalificação das dinâmicas urbanas e desenvolvimento dos lugares.

Quais os critérios para a escolha na reconversão de um edifício industrial? Qual será o seu novo uso e como responder a uma demanda programática pública? Como através da noção de património industrial se consegue uma ligação ao passado de forma a redinamizar no presente uma história (a do edifício, sítio).

A reconversão programática destes estabelecimentos tem apresentado sucesso em Portugal e na Europa, mas várias questões podem desde já ser colocadas. Esta inserção do monumento na sociedade contemporânea constitui uma memória social ou um produto inovador? É certo que neste processo de reconversão existem duas facetas, a primeira ligada à arqueologia industrial, à história, restauros e a segunda ligada ao presente e futuro, à contemporaneidade, ao acto de transformação. Um diálogo entre memória e imaginação?

Habitação social, lofts (atelier-casa), salas de espectáculo, bibliotecas e mediatecas, depósitos de arquivos, studios de montagem, lugares de ensino, galerias de arte, museus, *fábricas culturais*, incubadoras de empresas, escritórios, cafés e restaurante. São as novas funções contemporâneas inseridas nestes edifícios. De certo a busca de um uso adequado tanto em relação à sua configuração espacial como à sua realidade histórica e construtiva, bem como a relação uso original (o que foi outrora) e o uso a que se destina, deverá ser compatível com as características arquitectónicas do monumento (recomendação da Carta de Atenas).

“Todo o trabalho sobre os edifícios existentes gira em torno dessa dialética forma/função: uma reconversão só pode ser um sucesso, se há uma boa adequação entre a nova função e a forma existente. É, portanto, a natureza do construído que convém analisar, antes que uma nova utilização seja sugerida, pois, do encontro entre um envelope antigo e de novas necessidades e meios, nascerá um objeto singular que não é simples justaposição, mas síntese, ao mesmo tempo construtiva e arquetónica.”⁸

As várias intervenções e evoluções do edifício e maquinaria ao longo do tempo, resultam numa sobreposição de « layers » e dificuldade nas datações. O arquiteto deve assim apoiar-se na história, nas motivações geradoras do espaço e intenções formais que o basearam para assim entender a sobreposição destas camadas.

Neste sentido, por vezes a preservação do património industrial limita-se á manutenção de edifícios ou estruturas isoladas (de carácter excepcional): um edifício de arquitectura interessante, uma chaminé ou um equipamento especial, peças mantidas para serem isoladas numa ambiência nova na qual o passado industrial é reconhecível apenas pela presença de resíduos descontextualizados. O que torna o acto da reconversão do património industrial nos seus múltiplos significados num mero efeito de « congelação » e encenação de sítios de interesse cultural. É precisamente este o problema mais frequente, que por razões de mercado e de culturas consumistas, o património alvo é reduzido a uma imagem, através de uma arquitetura de espetáculo.

O « *esvaziamento do tempo real* » fazem com que o objeto arquitetónico, através de encenação imagética, viva num « *virtual passado e virtual futuro desfrutado na exclusividade do presente* » .⁹

As grandes parcelas que geralmente estes edifícios ocupam assim como muitas vezes as grandes pressões imobiliárias fazem com que não se consigam salvaguardar todos este património. Pelo que é necessária uma selecção, inventarização dos alvos mais importantes, bem como dos que o são menos para registo, memória da identidade, e segurança face ás mutações aceleradas da nossa da sociedade. Daqui podemos observar um fenómeno relativamente recente (finais de século XX) um pouco por toda a Europa que consiste na passagem de *uma cultura urbana de expansão para uma cultura urbana de transformação*.¹⁰

Mais uma vez a recorrente priorização dos lucros nesta área faz ainda com que se deixe de lado a chamada arquitectura menor, de tecido conectivo e que não tão facilmente é reconhecida como arquitectura de valor industrial.

A segunda metade dos Novecentos foram fundamentais na evolução dos conceitos relacionados com estas intervenções

9 COELHO, Paulo _ Gonçalo Byrne Arquitetos Portugueses, QN Edição e Conteudos S.A, p.15

10 VENUTTI, Campos _ Comunicações apresentadas na XIII SEMANA DE ESTUDOS, Património edificado, Lisboa & Angra do Heroísmo 2000, IPPAR

arquitetónicas. Os anos 60 trouxeram uma nova perspectiva sobre a intervenção no património deste tipo, que se pode ler na Carta de Atenas de 1964. As intervenções devem ser novas, sem pretensões de recriações, mostrando desta forma o antigo, em contraste.¹¹

Na década seguinte realizaram-se processos gerais de classificação e inventários, no entanto assistia-se ao aparecimento dos novos media e tecnologias de informação, que aceleravam cada vez a perda de memórias colectivas do passado. Este fenómeno tornava evidente a necessidade de preservação deste legado, sendo que contudo iriam também produzir efeitos paradoxais em determinados casos, no sentido de criar efeitos de espectacularização, tornando monumentos de longa vida, em objectos sem tempo nem espessura.
¹¹

Desde os anos 80, em Portugal, a salvaguarda dos edifícios e instalações da época industrial, fazem parte de preocupações das políticas urbanas. Estes edifícios constituem referências, âncoras de memória local, cada vez mais necessárias nesta sociedade em constante evolução, acelerada e á procura de imagens identitárias.

A reconversão deste legado tem em nossas terras um cariz muitas vezes cultural e de ensino, de escolas e ateliers. As fabricas desactivadas com potencial para integrar um novo ciclo de vida, sem esquecer o anterior, razão da sua existência, adquirem por isso em muitos casos uma componente museologica do sitio.

Em Coimbra, existem exemplos de reconversão de edifícios devolutos, as de maior relevância e de respeito pelas pré-existências, são, sem correr muitos riscos, até porque não existem muitas propostas concretizadas deste tipo na cidade, a intervenção na Casa das Caldeiras, e o Museu da Agua Coimbrão na Baixa Beira Rio, ambas ligadas a um programa de carácter museológico e de aprendizagem.

Nesta medida, e em jeito de conclusão, de acordo com diversas cartas e convenções internacionais, o património alvo deve ser divulgado, defendido, valorizado e conservado não apenas pelas pessoas e entidades diretamente responsáveis por este, mas por toda a população. Em Portugal, A APPI, Associação Portuguesa do Património Industrial e o IPPC, Instituto Português do Património cultural, mais tarde convertido no IPPAR, são as responsáveis entidades encarregues da classificação das obras industriais.

São detentoras de conhecimentos de sistemas de informação

¹¹ DARQ_ Ideologias do património e intervenção arquitectónica, p.8

patrimonial e metodologias e instrumentos de documentação e divulgação do património. Foram já realizados inúmeros debates e conferências sobre o assunto, e já há muito se discute a necessidade de organizar um inventário deste recente património. O IPPAR, em 1999, iniciou o registo do seu património industrial na Covilhã, cidade mono industrial ligada aos lanifícios.

Outra iniciativa, em 2008, sobre a responsabilidade editorial da IGESPAR e IHRU, foi a da colecção de inventários práticos nomeada KITS- Património sendo que o capítulo é o referente á categoria de patrimonio industrial. Este guia é de especial interesse pois apresenta linhas condutoras para a inventiarização dos casos de estudo.¹²

Em Coimbra, o Património Industrial a preservar é vasto. Das suas antigas indústrias de lanifícios e sabões, em Santa Clara; de faiança e curtumes, na Baixa; de massas, bolachas, de fundição, de moagens, de serração; às estruturas, veículos e outro equipamento, da área dos transportes e comunicações; equipamentos coletivos, referentes ao abastecimento de água (antiga central elevatória, do Parque Dr. Manuel Braga), de eletricidade (central termelétrica dos Serviços Municipalizados de Coimbra), e mercados. Trata-se de diversos monumentos industriais, cujas potencialidades (culturais, didáticas, turísticas e mesmo económicas) urge aproveitar, antes que seja demasiado tarde.¹³

O conhecimento da história e vida do edificio fabril necessita de ser aprofundado, sobretudo pelos arquitectos, que estão encarregues do futuro destas instalações. Na medida em que o arquitecto decide por exemplo, quais os elementos a manter, requalificar ou restaurar do edificado, num jogo entre passado e presente, aos quais as outras disciplinas envolvidas- história, sociologia, economia, arqueologia- lhe servem de instrumentos de compreensão para projectar da forma mais consciente e nformada possível.

« Os monumentos têm uma mensagem interna do passado que é necessário transmitir com autenticidade. »¹⁴

12 IGESPAR e IHRU _ Kit património industrial 03

13 NASCIMENTO, Adriano do _ *Anuário de Coimbra, Beiras e Centro de Portugal, 1930-1931, p.10*

14 MENDES, José Maria Amado _ *Uma nova perspectiva sobre o património cultural: preservação e requalificação de instalações industriais, p.205*

A Indústria em Coimbra 1850 a 1950

O período temporal escolhido está relacionado com diversos fatores. A chegada do comboio a Coimbra (1864) e a criação do ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852) foram alguns dos acontecimentos que fomentaram o processo industrial na cidade e no país.

No final dos Oitocentos dava-se o primeiro grande surto industrial na Cidade. Estas tinham muitas vezes um carácter familiar e rústico, passadas de pais para filhos. *“Os recursos que dispunham, eram na maior parte dos casos, engenhocas preparadas por habilidosos serralheiros da cidade ou então velhas máquinas a vapor transformadas para a ocasião.”*¹

A localização pré-industrial em Coimbra situava-se na Baixinha e em Santa Clara (Rocio), nas zonas ribeirinhas. Estas foram as primeiras áreas industriais, ou talvez mais correto será o termo de zonas oficiais da cidade, salvo raras excepções.

*“O artesanato, a manufatura - como formas pré-industriais - e a pequena indústria dominavam o panorama industrial da área coimbrã nas últimas décadas de Oitocentos, tanto em relação ao número de estabelecimentos como à respetiva mão-de-obra. Tratava-se de uma produção em pequena escala, destinada fundamentalmente ao mercado local e regional.”*²

Santa Clara, situada margem esquerda do Mondego destaca-se por ser uma zona industrial ativa desde os primórdios da industrialização em Coimbra, sobretudo na produção de sabão e têxtil, mas também pontualmente alimentares. Com isto numerosas pequenas oficinas de tecelagem de seda, damasco e linho laboraram no sítio desde o século XVI, mas não só pois algumas grandes manufaturas aí tiveram seu sucesso muito antes das suas congéneres, na outra margem do rio, que é o caso da Feitoria dos Linhos, a Fábrica de Lanifícios do Convento de Santa-Clara por exemplo ou ainda a Fábrica do sabão. Ainda para realçar a importância económica desta zona, em 1894 realizava-se uma Exposição Industrial e agrícola de Santa Clara, á semelhança do que já tinha ocorrido em Coimbra por duas vezes em 1869 e 1884 no centro da cidade.

1 ACIC Associação Comercial e Industrial de Coimbra_ Uma Associação com Passado... Virada para o Futuro, p.28

2 MENDES, José Maria Amado - A área económica de Coimbra, Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927, Comissão de coordenação da região centro, 1984, p.284

O evento ocorreu precisamente nas instalações do antigo convento de São Francisco, durante uma popular festa Coimbrã, denominada de Festas da Rainha Isabel. Estavam variados artigos expostos que demonstram as produções manufatureiras de então essencialmente ligadas á atividade quotidiana: alimentação, vestuário, e alojamentos. Trata-se de lanifícios, sabão, cerâmica, massas alimentícias, entre outros. ³

As grandes oficinas da zona estavam lá naturalmente representadas, mais especificamente a firma Peig, Planas & C^a e ainda a de Vitorino de Miranda situadas as duas no antigo convento acima mencionado. Também expuseram produtos a fábrica de sabão de Augusto Luíz Martha, a de cerâmica de Serrano & Fonseca (de Louça branca que se situava no local da antiga famosa fábrica de Vandelli) e de José Rodrigues (Louça vermelha). ⁴

Na Baixa, as primeiras oficinas situavam-se no tecido consolidado, no meio das residências e encontravam-se por isso mesmo associadas a lojas, tendo muitos donos inclusive iniciado sua atividade através do comércio.⁵ Estas firmas de pequenas dimensões eram passadas de geração em geração, de pais para filhos. Só posteriormente, com o aparecimento das fábricas em grande escala, mas também pelas legislações que se impunham, afastavam a atividade industrial e sua poluição, sobretudo os fabricos considerados especialmente perigosos ou insalubres, como a pólvora, os curtumes e matadouros, deste tecido consolidado. Assim iria surgir o pequeno núcleo de Coselhas destinado a estas tipologias indesejáveis no meio urbano.

“Surgiram indústrias deste ramo no antigo Colégio da Graça, na Rua da Sofia, na Ladeira de Santa Justa, na atual Rua da Figueira da Foz e na zona da Conchada. Nesta última zona nordeste da cidade foi construído um bairro destinado para a atividade pirotécnica, denominado Bairro dos Fogueteiros, afastando assim os possíveis incidentes do centro da cidade.” ⁶

Junto da Praça Velha se localizavam as oficinas do ferro, do linho, da lã, do junco e do barro e respetivos comércios no século XV e XVI segundo Virgílio Correia, sendo que a posterior época Pombalina foi marcada por um crescimento da atividade secundária, que se destinava sobretudo ao consumo local.

3 MACEDO, Marta Coelho de _ Evolução do espaço físico de Coimbra_CMC_2006, p.54

4 MENDES, José Maria Amado _ O INSTITUTO, revista científica e literária, Separata do Volume CXXXIX 1979, Exposições Industriais em Coimbra, p.51

5 MENDES, José Maria Amado _ O INSTITUTO, revista científica e literária, Separata do Volume CXXXIX 1979, Exposições Industriais em Coimbra, p.55

6 FERREIRA, Bruna _ Arquitetura Industrial em Coimbra no século, a Zona Industrial da Pedrulha, p.29

No antigo Largo das Ameias e no Terreiro da Erva, Praça do Comércio, e nas ruas da Moeda, da Loiça, das Padeiras e Adelino Veiga, vigoravam sobretudo “*carpintarias, serrações, chapelarias, tanoarias e actividades ligadas á niquelagem, pregaria e latoaria.*”⁷

Ocorre um período de estagnação de seguida devido a diversos fatores, como a primeira guerra mundial, a guerra pneumática e a emigração. Depois chegou uma fase de crescimento, passadas estas circunstâncias desfavoráveis, entre 1917 e 1927 onde se registou um crescimento industrial de 71%.⁸ Contudo algumas indústrias viam a sua produção claramente beneficiada pelo esforço da primeira guerra (Fábrica de Curtumes em Coselhas), outras puderam gozar dos impostos extremamente baixos do país e do período de grandes investimentos em que se vivia em 1919 (Sociedade de Porcelanas Lda).⁹

É nesta fase que se confirma a transição da indústria da fase manufatureira e artesanal- para a fase capitalista, maquinofatureira e fabril, sendo que a constituição de sociedades, nas suas diversas formas, tornou-se um fenómeno normal.¹⁰ Como forma de se expandirem ou de maior segurança no capital, sendo que as grandes unidades industriais movem necessariamente maior volume financeiro. Enquanto as pequenas oficinas do primeiro período (meados do século XIX e anteriores) tinham formas mais simples de sociedade coletiva, entre membros familiares em geral.¹¹ Contudo não se quer dizer que não tenham existido grandes casas de produção no decorrer do século XIX como se irá ver mais á frente.

O século XIX marcou a cidade Coimbrã, através radicais mudanças que muitas outras cidades da Europa já tinham vivido, como a chegada da água canalizada, iluminação a azeite, a gás e posteriormente elétrica. A produção maquinal foi introduzida pelos “Collares”, que começavam a fabricar máquinas de vapor em Portugal (1842), apesar de muito lentamente se irem introduzindo nos estabelecimentos fabris, e muitas vezes se recorrer à importação Inglesa.¹²

7 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.67

8 CARVALHO, Elisabete _ *Arquivo Coimbrão, Boletim da Biblioteca Municipal, Volume XLII, p.10*

9 DIAS, Sara Marisa da Graça _ FLUC Espaços religiosos como espaços industriais, o exemplo da Peig, Planas e Companhia (Volume I), p.10

10 MENDES, José Maria Amado _ *A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.28*

11 MENDES, José Maria Amado _ *A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.30*

12 DIAS, Sara Marisa da Graça _ FLUC Espaços religiosos como espaços industriais, o exemplo da Peig, Planas e Companhia (Volume I), p.9



Vista do Antigo Gasómetro e sua chaminé

Baixa de Coimbra

A máquina a vapor era então a nova energia motriz que trazia vantagens em comparação as energias anteriores, eólicas, hídricas ou de sangue. A independência de circunstâncias naturais, a facilidade de adaptação aos processos de fabrico variados, bem como a regularidade da energia, ao contrário do vento e da água.¹³ A chaminé industrial, ligada á esta primeira revolução industrial, era elemento comum na cidade Esta foi símbolo da primeira fase de industrialização e aí se iniciava a transição da fase oficial (manufactureira) para uma fase fabril (maquinofactory).

O número de estabelecimentos industriais em Coimbra, nos anos iniciais da primeira república (1910/1914) era de 127 com 78 motores de força motriz e empregava 2495 operários.¹⁴

A substituição da iluminação a azeite pela iluminação a gás deu-se em 1856, e foram instalados naquele aglomerado urbano, para a produção e distribuição do gás uma fábrica, a canalização e os respetivos candeeiros. A utilização de energia a gás repercutiu um desenvolvimento industrial notório a partir da metade do século XIX, tornado obsoleto muito tempo depois com a chegada da eletricidade.

A fábrica de gás foi construída junto á extremidade sul da rua da Figueira da Foz, nesta era produzido o gás para iluminação pública e privada da cidade que saía dali em tubos de ferro para os candeeiros de cobre da cidade. O gasómetro (tanque do gás) situava-se na rua João Machado que foi por essa altura denominada Rua do Gasómetro. O gás era produzido pelo aquecimento a cerca de 1000 Cº do carvão numa retorta fechada o que dava origem a um gás combustível.

A canalização a gás foi alargando a sua rede á medida que a cidade e as suas necessidades se expandiam. A primeira fábrica a usufruir deste recurso foi a fábrica de Peig, Planas & Lda em 1897, a já referida Fábrica de Lanifícios. A entidade reguladora primeira, responsável desta distribuição, encontrava-se dirigida a cargo do inglês Hardy Hislop (1854-1856), a segunda, a companhia Conimbricense de iluminação a gás (1856-1904). No terceiro, a exploração ficou a cargo da Câmara Municipal de Coimbra (1904-1923). Contudo, o acontecimento da primeira guerra mundial faz com que o preço da matéria-prima, o carvão, subisse drasticamente de preço, a somar a concorrência do petróleo na iluminação e sobretudo a energia elétrica, contribui para agravar a situação da indústria do gás e posterior extinção.

A iluminação elétrica veio trazer vantagens e constituiu um grande marco para a sociedade na altura, uma das inovações foi a aplicação

13 MENDES, José Amado & RODRIGUES, Manuel Ferreira_ História da indústria portuguesa, da idade média aos nossos dias, p.185

14 MENDES, José Amado & RODRIGUES, Manuel Ferreira_ História da indústria portuguesa, da idade média aos nossos dias, p.265

da eletricidade á industria, contudo o seu contributo não se resumiu ao âmbito industrial, para se reflectir nas mais diversas categorias, observa-se nos transportes públicos, agricultura, comércio, vida doméstica, difusão da cultura etc. O uso da eletricidade em Coimbra aplicou-se sobretudo á iluminação, tração eléctrica e força motriz, esta última mais barata.

Com os desenvolvimentos da eletricidade (mais precisamente da termo-eletricidade em Coimbra), a dependência do carvão na força motriz desapareceu quase por completo.

O fornecimento de eletricidade suficiente e a baixo preço apenas se tornou possível devido às remodelações efetuadas na Central Térmica de Coimbra em 1923, e anos seguintes, sendo que existe registo inclusive da aquisição de um transformador que permitia o funcionamento conjunto de eléctricos e tróleys a partir de 1947.¹⁵

“ A eletrificação das linhas dos carros eléctricos e da própria cidade- que foi substituindo a iluminação pública a gás, inaugurada em 1856, e fornecendo energia eléctrica aos estabelecimentos e às casas particulares- foi assegurada, até aos anos de 1920, pela Central Térmica dos Serviços Municipalizados de Coimbra. Daí esta constituir, do nosso ponto de vista, uma espécie de museu vivo dos primórdios da eletrificação nesta cidade.”¹⁶

Para alimentar esta central termoeléctrica, com carvão, exportava-se este principalmente da Grã-Bretanha, já que Portugal não dispunha de boas reservas desta matéria-prima, isto repercutia nos preços finais desta nova energia.¹⁷

Outras centrais existiram nos arredores, nomeadamente a central termo-eléctrica da Lousã, erigida no ano de 1935, e que chegou a abastecer as fábricas de Porcelana da Arregaça, fábrica de Lanifícios de Santa Clara (Planas) e a fábrica de malhas dos Limas, aproveitando contudo a energia dos pequenos geradores destas empresas.¹⁷ Mais tardiamente, as centrais da Serra da Estrela e de Santa Luzia iriam fornecer a cidade de energia.¹⁸

15 ACIC Associação Comercial e Industrial de Coimbra_ 140 anos, Uma Associação com Passado... Virada para o Futuro, p.32

16 MENDES, José Maria Amado _ *Industrial na Região Centro: Produção e distribuição da eletricidade, 1900-1950, Coimbra Editora 1993, p.9*

17 MENDES, José Maria Amado Mendes_ Património Industrial na Região Centro: Produção e Distribuição de Electricidade, 1900-1950, p.18

18 MENDES, José Amado & RODRIGUES, Manuel Ferreira_ História da industria portuguesa, da idade média aos nossos dias, p.319

A par destas inovações tecnológicas, o abastecimento de água de Coimbra, o mais antigo dos serviços municipalizados de Coimbra já tinha iniciado atividade em 1888. Até a década de 1960, situava-se na pequena casa do parque Dr. Manuel Braga, erguida em 1922.

“Pode dizer-se que a modernidade chegou aos lares de Coimbra há precisamente 120 anos, com o abastecimento de água ao domicílio. Até então, era necessário ir buscar o precioso líquido às fontes, às cisternas e aos poços e/ou ao Rio Mondego.”¹⁹

A execução é atribuída a Eugéne Beraud. O sistema era composto por duas camaras de captação de água no rio Mondego e uma estação elevatória na pequena casa das águas do parque, e dois reservatórios, localizados no jardim Botânico e na Cumeada (com a estação elevatória destes na Rua da Alegria) e pela rede de distribuição. Existem alguns artefactos dignos de registo como canos metálicos, bombas centrífugas, motores elétricos e vestígios do material usado no tratamento da água.

Em 1922, *“o sistema de captação e elevação foi modernizado, com a substituição do equipamento elevatório, que deixou de funcionar a gás (cuja fábrica foi desativada, em 1923), passando a utilizar energia elétrica.”¹⁸*

Com a eletrificação na cidade (1925), a capacidade de bombeamento quase triplicou. Razões do desenvolvimento desta rede foram o crescimento demográfico, o alargamento físico da cidade e as manifestações ocorridas em 1924 na alta de coimbrã devido às más condições e abastecimentos daquela zona, majoradas pela ocorrência de um incêndio na respetiva. Há ainda registo de um relatório sobre os danos causados pelas cheias do Mondego na estação elevatória do Parque.²⁰

Com o surto industrial que se fazia sentir por esta altura a zona de Santa Clara também foi abastecida por este serviço. A instalação das fábricas junto às captações de água do Mondego constituem benefícios que a Companhia da Cerveja de Coimbra, a Fábrica Miranda, Lda. aproveitaram e foram determinantes para a sua localização.²¹

Estava em curso a natural libertação dos condicionalismos de implantação das indústrias junto aos recursos naturais ou locais de

¹⁹ www.aguasdecoimbra.pt/

²⁰ SILVA, Armando Carneiro da _ *Anais do Município de Coimbra (1940- 1959)*, 1981, p.152

²¹ GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.22

abastecimento destes. Surgiam no entanto outras condições relativas aos meios de transporte, de mercados e da proximidade de equipamento sociais e educacionais. Os novos meios de transporte e comunicação surgiam, possibilitados também eles pelo desenvolvimento das novas energias, sendo que assim se alterava a dinâmica espaço-tempo, produzindo alterações profundas no âmbito social, cultural e económico (industrial e comercial) da sociedade coimbrã.²²

Ainda a reforçar este período de prosperidade da indústria em Portugal, contribui o período da primeira guerra (e início dos anos 20), protegendo o mercado interno e aumentando de forma generalizada o preço dos produtos industriais. Muitas fábricas não teriam existido se assim não fosse o clima económico favorável da altura.²³

22 MENDES, José Amado _ A indústria em Portugal na segunda metade do século XIX, p.179

23 MENDES, José Amado & RODRIGUES, Manuel Ferreira_ História da indústria portuguesa, da idade média aos nossos dias, p.267

A Evolução Urbana de 1850 a 1950

O estudo dos planos urbanos do século passado e mais recentes, permite a percepção do património industrial que sobreviveu até aos dias de hoje numa perspetiva maior e a grande escala, no seu todo urbano e não como objetos isolados que são hoje. A evolução da sua envolvente, vias de circulação e lugares de comércio, são decisivos para melhor compreender o urbanismo da cidade e suas complexas dinâmicas socioeconómicas associadas ao desenvolvimento industrial da altura.

« Estudar e conservar o mundo produtivo, desenvolvido a partir das opções mercantilísticas mais longíquas e das recentes soluções económicas capitalistas é analisar a civilização transversalmente em vários dos seus domínios, e não apenas numa das muitas arrumações disciplinares que os Homens concebem para uma análise facilitada da realidade »¹

Alguns planos na cidade de Coimbra surgiram na área baixa e não só, desde os finais do século XIX. Uns não passaram do desenho e outros foram realizados parcialmente, contudo não sendo nosso objectivo estudá-los pormenorizadamente, interessa perceber as principais linhas orientadoras e ideias que marcaram a evolução da indústria ao longo do século XX, caracterizada pelas grandes unidades fabris e o aparecimento do capitalismo. Ou seja a passagem de uma fase essencialmente proto industrial dos 1800 e anteriores séculos, marcada pelas pequenas oficinas, para produções em série e em massa, que se desenvolvem inicialmente precisamente na zona em estudo. As grandes artérias geradoras do tecido urbano na cidade foram vitais para este processo de industrialização, falam-se da Avenida Fernão de Magalhães, mas também da tanta vez pensada e fantasiada Avenida de Santa Cruz ou Avenida Nova, que acarretava consigo o desejo do progresso e da modernidade. Bem como as circulações ferroviárias da Baixa Rio, nomeadamente o Ramal de Coimbra, as Estações e o Ramal da Lousã, que se puderam construir devido às já mencionadas obras sucessivas de regularização das margens do Mondego. As modernas vias de circulação, juntamente com a proximidade dos cursos de água andaram de mãos dadas com o aparecimento do tecido urbano industrial da Baixa. Estes eixos definem a zona industrial da Baixa Coimbrã mais recente e de maior calibre. Em especial o da Avenida Fernão de Magalhães

1 FOLGADO, Deolinda _ Comunicações apresentadas na XIII semana de estudos, Património edificado, IPPAR IAC, Lisboa & Angra do Heroísmo 2000, p.215

que separa e delimita aquilo que foi a zona industrial mais antiga, no tecido medieval, desta mais recente zona acima mencionada, apresenta por isso especial importância.

As artérias urbanas encontravam-se pontuadas com os vazios urbanos de excelência, no que diz respeito ao comércio, fala-se da Praça 8 de Maio, Largo da Portagem, do Terreiro da Erva e da Praça do Comércio, onde se realizou durante muito tempo, antes da construção do Mercado Municipal D. Pedro V, o mercado da cidade. Constituem núcleos que densificaram o seu papel urbanístico que remonta já desde as origens do arrabalde Coimbrão, como se pode ver nos primeiros levantamentos da cidade, e estes através do comércio se relacionam com a atividade industrial.

O nome de algumas ruas da Baixinha denunciava muitas vezes o seu antigo carácter oficial, de produção predominante em um ramo específico, exemplos disso são as ruas da Loiça, das Padeiras, dos Oleiros, dos Sapateiros ou ainda a rua da Sota, dos Fogueteiros, ou dos Esteireiros, que foi ainda até bem pouco tempo, nos finais do século XX, caracterizada pelas suas alfaiatarias e calçado. Situa-se junto à praça do Comércio, nomeadamente adjunto à Igreja de São Bartolomeu. Ainda a Rua da Nogueira, Adelino Veiga e João de Cabreira que foram também muito marcadas por várias atividades fabris, mas também as Ruas da Sofia, da Figueira da Foz, e da Alegria detinham diversas produções fabris sendo que em suma a indústria se espalhou um pouco por toda a Baixa como demonstram os registos do Anuário Comercial de 1927.

*“A denominação da Rua da Loiça proveio, com toda a probabilidade, da circunstância de na sua trajetória do Terreiro de Santa Cruz para o rio cortar o Terreiro da Olarias, coração da tão falada indústria cerâmica de Coimbra.”*² Posteriormente ficou com o nome de Rua de Bordalo Pinheiro, no século XX. Não se pode deixar de mencionar ainda, a antiga “Rua de Fora de Portas”, onde muitas fábricas insalubres e incómodas se situaram. Atualmente é denominada de Rua da Figueira da Foz.³

Podem-se considerar as primeiras “Zonas Industriais” da cidade, não no sentido de conjunto extenso de grandes unidades fabris mas como conjunto-rua que assim gerava alguma ordem e fácil localização na densa e velha malha urbana da Baixa.

2 LOUREIRO, José Pinto_ Toponímia de Coimbra Volume II, Edição da Câmara Municipal, p.94

3 FARIA, José Santiago_ Evolução do espaço físico de Coimbra, CMC, 2006, p.16

No início do século XX, a cidade necessitava de um plano geral de ordenamento sobretudo devido à progressão industrial eminente bem como a vinda do transporte ferroviário que aumentava consideravelmente os fluxos dentro da Baixa.

Sendo que em 1924-28, o engenheiro Dias Urbano encarregava-se de um projecto para novos arruamentos da cidade baixa, tendo como objectivo a ligação estação Nova à Praça 8 de Maio essencialmente. Luís Benavente seguiu-se e estudou a mesma zona com uma nova proposta, sendo que ambas contudo pretendiam arrasar o velho tecido Medieval.

A legislação de 1934 sobre a urbanização obrigava a Câmara Municipal a elaborar um plano geral sobre a cidade.³ O primeiro grande plano foi o de Étienne De Groër em 1940. Contudo antes deste período foram sendo tomadas algumas preocupações urbanísticas como já foi mencionado nos anteriores capítulos. A que mais se destaca do ponto de vista da indústria será a localização sucessiva das fábricas a partir dos finais do século XIX, “fora de portas” da Baixa, num conjunto definido pela Casa do Sal, Vale de Coselhas, e Rua da Figueira da Foz.

De fato já o decreto da direção geral das Industrias, condicionava a localização de “*Indústrias insalubres, incómodas, perigosas ou tóxicas*” e vigorava desde 1863, sendo que por isso muitas fábricas abriram portas fora da cidade. Outros fatores existiram obviamente como a falta de espaço na Baixa para as cada vez maiores instalações fabris e os mais baratos terrenos, fora da urbe.

Assim a designação por parte de De Groër, de uma zona industrial no vale de Coselhas não era mais do que tornar escrito e desenhado um núcleo de indústrias já de certa forma consolidado anteriormente como demonstrou a pesquisa das licenças industriais nos arquivos da Uc.

A organização urbana da cidade encontrava-se definida quanto à sua atividade fabril por quatro núcleos industriais. A mais antiga tinha o seu perímetro definido pelo Arnado e pelo Largo da Portagem a Norte e a Sul pela Rua Ferreira Borges-Visconde da Luz e Fernão de Magalhães a Este e Oeste. Área de pequenas oficinas a primeira “era esta a zona da grande maioria das 31 fábricas existentes em Coimbra em 1897, nas quais laboravam 547 operários”.⁴

4 FERREIRA, Bruna _ Arquitetura Industrial em Coimbra no século, a Zona Industrial da Pedrulha, p.22

A segunda delimitada pela ligação Coimbra A / Coimbra B, do Arnado até á Casa do Sal. Aqui se instalaram grandes complexos industriais da cidade, nomeadamente de curtumes, massas alimentícias, malhas e moagem. Persistiram estas duas realidades, escalas diferentes da indústria até meados dos anos 20 do século passado. Na expansão para Norte desta zona industrial da baixa, junto ao rio, surge com o aparecimento da Estrada N1, a zona Industrial Loreto-Pedrulha, actualmente a mais ativa.

A terceira zona surge na outra margem, esquerda, do Mondego, na área de Santa Clara e encontrava-se muito ativa no final do século XIX. A última e menos relevante, a área da Arregaça-Calhabé, não se desenvolveu apos a década de 1920. De Groër em 1940, tendeu a acentuar-lhe o seu “carácter residencial e de estabelecimentos escolares”.⁵

Assim este capítulo não estará organizado segundo uma ordem cronológica planual, mas sim através das vias de entrada e saída de mercadorias, produtos e matérias-primas da atividade industrial, que condicionaram as localizações fabris, pelo que justificam o estudo urbano deste período segundo estas diretrizes.

As mais relevantes intervenções urbanas, em Coimbra na zona em estudo, nos finais do seculo XVIII, e na primeira metade do seculo XIX foram as seguintes:⁶

1891. Projecto de vias de comunicação do Largo da Sansão á estação nova dos Caminhos-de-ferro, do engenheiro Goís;

1924. Plano Geral de Melhoramentos de Coimbra, de Abel Dias Urbano;

1936. Plano de urbanização da parte baixa da cidade, de Luís Benavente;

1940. Ante projecto de Urbanização, de embelezamento e Extensão da Cidade de Coimbra, de Étienne De Groër;

1955. Revisão do Plano Regulador da Cidade de Coimbra, de Antão de Almeida Garrett;

1956. Plano de Remodelação da Baixa de Coimbra, de Alberto José Pessoa.

5 MENDES, José Maria Amado - A área económica de Coimbra, Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927, Comissão de coordenação da região centro, 1984, p.292

6 www.coimbravivasru.pt/pdf/bases_para_intervencao_2unidade.pdf

Convém situar o contexto Coimbrão no século XIX português marcado por dois períodos, a primeira metade de século marcado pela instabilidade política nacional devido a motivos vários como as invasões francesas e a guerra civil entre absolutistas e liberais. Na segunda metade de século, Portugal entra num período de maior calma, melhorando as condições materiais do país. O que vai potenciar a evolução da indústria e o carácter de capital regional da cidade.⁷

Desde a Regeneração, os poderes Municipais empenharam-se nas últimas décadas do século XIX e início do século XX em construir infraestruturas e equipamentos para os novos tempos modernos que se avizinhavam.⁸ Construíram-se pontes e vias de comunicação, evitaram-se as cheias do Mondego através da subida de nível das zonas ribeirinhas da cidade e garantiu-se o acesso a bens como a água canalizada, gás e posteriormente eletricidade tendo em conta os discursos higienistas e modernos da época.

Até então a cidade Coimbrã era caracterizada pelas suas ocupações eminentemente religiosas na Baixa, já que o Clero detinha muitas das terras e ruas. Como a da Sofia, mas também o Terreiro da Erva e a Praça de São Bartolomeu (atual Praça do Comercio) que eram marcados pelos seus edifícios religiosos. Depois dos conflitos e da instabilidade nacional, melhores tempos se avizinharam e chegaram inclusive a definirem-se leis importantes para a indústria nas décadas seguintes tal como a lei das desamortizações de 1834, que definia como propriedade do estado as instalações das ordens religiosas extintas no país, e a abolição do sistema de Corporações dos Ofícios, no mesmo ano. Juntamente com as reformas do Marquês de Pombal que lançara consideráveis estruturas de apoio ao consumo, à indústria alimentar e às atividades artesanais em todo o País⁹, criavam-se condições propícias à produção fabril.

Os campos agrícolas férteis, de culturas de regadio de outrora, constituídos em parte por grandes olivais, eram agora tornados em terrenos da Beira-Rio relativamente estabilizados quanto às suas margens, e prontos a receber as cargas pesadas das linhas de transporte ferroviárias e rodoviárias bem como das grandes unidades industriais nos meados do século XIX.

7 FERREIRA, Bruna _ Arquitetura Industrial em Coimbra no século, a Zona Industrial da Pedrulha, p.21

8 MACEDO, Marta Coelho de _ Evolução do espaço físico de Coimbra_CMC_2006, p.55

9 ROSSA, Walter _ Evolução do espaço físico de Coimbra, CMC, 2006, p.25

Com a venda dos terrenos pertencentes ao poder religioso, a cidade desenvolveu-se pelo vale de Santa Cruz, libertaram-se terrenos para a exploração secundária, e inclusive fez com que indústrias se implantassem nestes imóveis outrora de posse religiosa, existindo casos deste tipo em Santa Clara (no antigo convento de São Francisco) mas também na Rua da Sofia. Revistas e publicações jornalísticas apontavam a época para o clima de transformação económica e social, e o entusiasmo que se vivia, marcado pela difusão do Positivismo.¹⁰

A questão dos novos transportes dentro da cidade, foi resolvida em 1911 com o aparecimento da tração eléctrica, com repercussões no panorama industrial, pois a chegada da electricidade mudou muita coisa, da mesma forma que as máquinas a vapor trouxeram alterações económicas, produções em maiores quantidades, e de funcionamento muito importante nas fábricas. Coimbra é uma cidade de declives, portanto os novos transportes melhoravam significativamente a circulação entre alta e baixa da cidade mas também com Santa Clara.

Em suma, numa ambição política e social de tornar a cidade moderna e higiénica, os meios de transporte rápidos e económicos eram assegurados pela Câmara Municipal em 1911, bem como a água e a iluminação. Estes três serviços eram então municipalizados, iniciativa pioneira no panorama nacional, interligavam-se já que a água era necessária para a estação geradora de electricidade, que por sua vez é necessária á tração eléctrica.¹¹

A história da tração eléctrica dá-nos de facto pistas sobre as expansões urbanas. Quando a linha de viação foi inaugurada, era composta por três linhas, uma da estação Velha á Rua da Alegria, outra da Estação Nova á Universidade, e a terceira da Estação Nova até aos Olivais.¹²

Garantidos os novos transportes urbanos, passava-se da primeira fase da economia industrial onde é certo que a chegada recente e o elevado custo dos transportes manteve ativos os mercados locais, para uma industrialização polarizada e já preocupadas com exportações nacionais e em alguns casos até internacionais, aquando da construção de caminhos-de-ferro.

10 MENDES, José Maria Amado _ O INSTITUTO, revista científica e literária, Separata do Volume CXXXIX 1979, Exposições Industriais em Coimbra, p.48

11 Câmara Municipal de Coimbra _ Revista dos 100 anos SMTUC, p.7

12 Câmara Municipal de Coimbra _ Revista dos 100 anos SMTUC, p.8

O acentuado declive da cidade não permitia uma extensão e prolongamento da cidade uniforme, sendo que esta se desenvolvia pelas colinas do Vale da Cruz primeiramente. Assim em 1889, a câmara municipal mandava construir a rua do Mercado Municipal, atual Rua Nicolau Rui Fernandes, e pouco depois planeava-se a Avenida Sá da Bandeira, *“depois da extinção das Ordens Religiosas e da nacionalização dos seus edifícios e terras, no local onde ficavam a horta e o laranjal do Mosteiro de Santa Cruz”*.¹³ Fruto de um novo pensamento urbanístico pelo qual a Europa passava na altura, foi desenhada a Avenida, á maneira dos “Boulevards” parisienses que englobava e planeava a longo prazo abastecimento, redes de saneamento, e iluminação.

Esta intervenção marcava definitivamente a evolução da cidade de Coimbra, ligando a zona Baixa e a zona Alta, e definindo a praça 8 de Maio e o Mosteiro de Santa Cruz como ponto Central da Cidade.¹⁴ Ainda se ampliou *o largo da Portagem e consolidaram-se, definitivamente, as margens do rio*. O Parque da Cidade e a Avenida Emídio Navarro também são obra do final do século XIX.¹⁵

Poucos anos depois, em 1874 foi concluído o levantamento de uma primeira planta rigorosa da cidade a 1:500, proposta vencedora dos irmãos Goullard para um concurso aberto pela Câmara, apesar de existir uma planta mais antiga da cidade, de Isidoro Emílio da Expectação feita em 1845, contudo com bem menos qualidade.¹⁶

Esta planta de 45, demonstra já algumas linhas de expansão da cidade, antes do núcleo das grandes indústrias da Baixa surgirem, bem como o bairro dos Oleiros e o nome dos fabricantes da altura. Sendo que estavam apontados onze, mas alguns destes donos possuíam mais que uma instalação fabril, pelo que eram três oficinas a laborar só nessa zona.¹⁷

A planta Goullard era a ferramenta de trabalho, a planta que serviu para os estudos das novas extensões urbanas até 1933, embora apresente muitos erros na denominação de espaços públicos, segundo José Pinto Loureiro.¹⁸

13 [Www.cearte.pt/destino1874/roteiro_4.php](http://www.cearte.pt/destino1874/roteiro_4.php)

14 FERREIRA, Carolina _ Coimbra aos pedaços, uma abordagem ao espaço urbano, 2007, p.20

15 CMC _ Plano Estratégico e Plano de Urbanização de Coimbra, p.7

16 PARQUE Expo_ Coimbra, Área de Reabilitação Urbana Baixa A1, Programa Estratégico Reabilitação Urbana, p.6

17 LEPIERRE, Charles _ Estudo Chímico e Tecnológico sobre a Cerâmica Portuguesa Moderna, Lisboa Imprensa Nacional 1899, p.140

18 LOUREIRO, José Pinto_ Toponímia de Coimbra Volume II, Edição da Camara Municipal, p.93



Planta de Coimbra de Isidoro da Expectação Batista

Coimbra, 1845

A evolução da artéria urbana de Visconde da Luz e Rua Ferreira Borges, eixo comercial da cidade desde cedo, é perceptível nas plantas gerais de 1845 e 1875. Em 1857 prosseguiram-se os melhoramentos e o alargamento na Rua da Coruche (Visconde da Luz), pois esta era tão estreita que estrangulava o trânsito que tinha de a percorrer para alcançar a ponte na Portagem. Esta artéria serviria assim a demanda comercial e artesanal crescente da cidade, e constituía, juntamente com a Rua da Sofia, a linha divisora entre vale e as (2) colinas, entre a zona Baixa e a zona Alta.

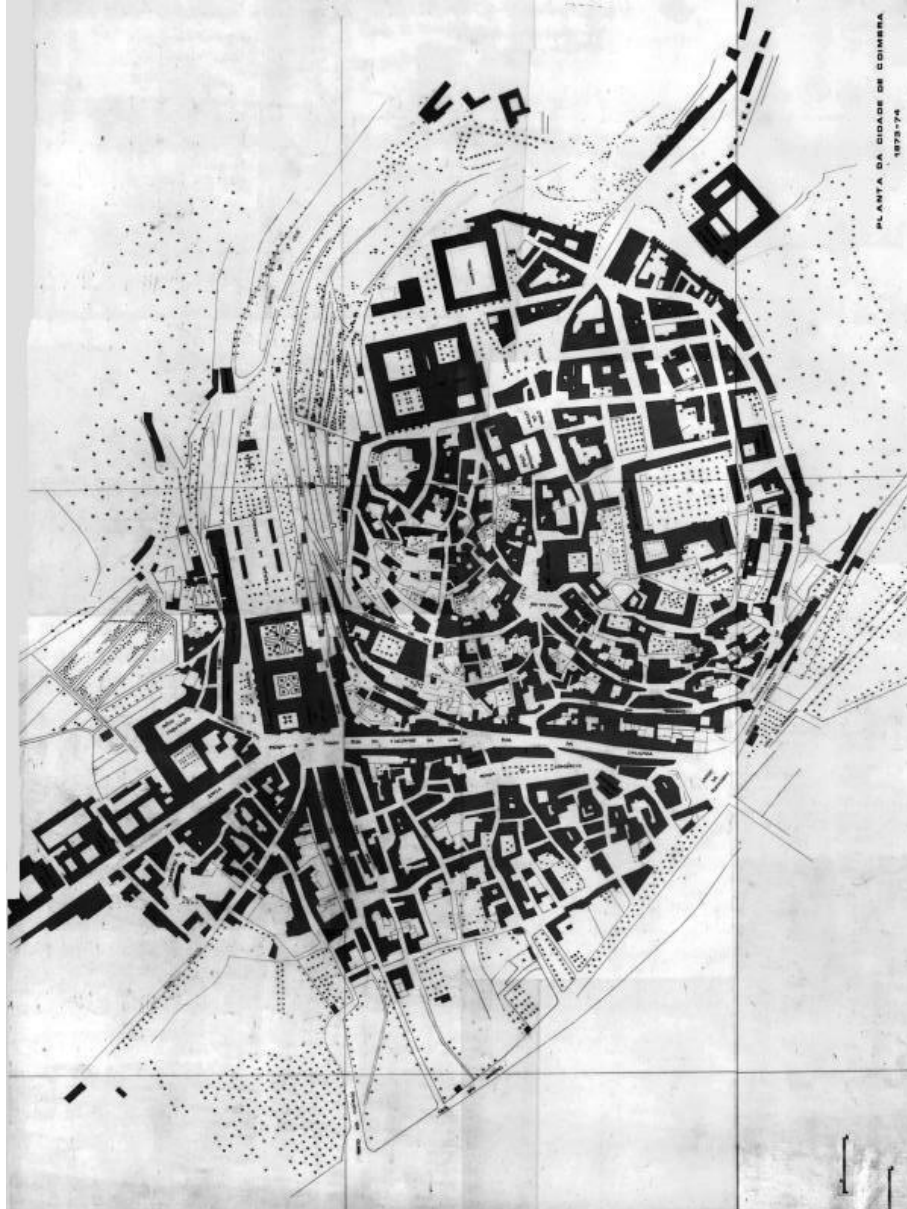
Mais tarde, já no século seguinte distinguiu-se uma planta do levantamento da cidade, de 1 para 1000, do engenheiro e geógrafo José Lopes, mapa este que se mostrou um utensílio de relevo para os futuros planos que iriam surgir posteriormente. Em 1933, o Estado Novo tomava as rédeas do país. As fortes convicções política, sociais e ideológicas no planeamento das cidades marcaram definitivamente Coimbra. *“Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas de então, levou a cabo toda a estratégia de modernização do sistema urbanístico português, contratando especialistas estrangeiros para a elaboração de tais planos.”*¹⁹ Entre 1900 e 1930, a área urbana da cidade duplicava.

Neste contexto De Groër, urbanista polaco de referência com forte impacto nacional, ficava responsável pelo Anteprojecto de Urbanização, de Embelezamento e de Extensão de Coimbra, em 1940. Surgia o primeiro grande plano urbano da cidade Coimbrã e o estudo da malha urbana, sendo que o urbanista *“considerava a Baixa de Coimbra como um “exemplo flagrante” de utilização excessiva do solo cujos resultados eram dependências sombrias, sem ar nem luz”*.²⁰

Porém as novas imposições e restrições legislativas, regulamentos de 1863 e 1902, as demandas e reclamações por parte da população, e o baixo custo dos terrenos fora da cidade, fizeram com que a indústria tendesse a ser “empurrada” para os subúrbios da cidade. Assim numerosas fábricas são colocadas juntas às vias de comunicação exteriores á cidade, que lhes confere fáceis acessos, nomeadamente a estrada nacional para o Porto e Estação Velha, bem como a estrada da Beira. Das restrições colocadas a nível da indústria no plano Étienne proibia a instalação de fábricas insalubres e/ou perigosas de primeira classe, por exemplo de fabrico de explosivos, produção de gás ou ácidos dentro da cidade.

19 FERREIRA, Carolina _ Coimbra aos pedaços, uma abordagem ao espaço urbano, 2007,p.21

20 CMC _ Plano Estratégico e Plano de Urbanização de Coimbra, p.19



Planta de Coimbra dos irmãos Goullard

Coimbra 1873/1874

No entanto eram permitidas as indústrias dessa categoria mas de segunda classe (menos incomodas e poluentes) na zona industrial emergente de Coselhas, nomeadamente de curtumes e matadouros.²¹ Esta zona por se encontrar protegida pelas colinas da zona não afetando o núcleo duro da cidade era sítio privilegiado, as suas terras férteis e seu riacho foram durante muito tempo terreno agrícola rural. Não era permitido a construção de novas habitações ou ampliações em Coselhas, área destinada a indústria, no entanto as habitações que já la prevaleciam anteriormente eram toleradas.

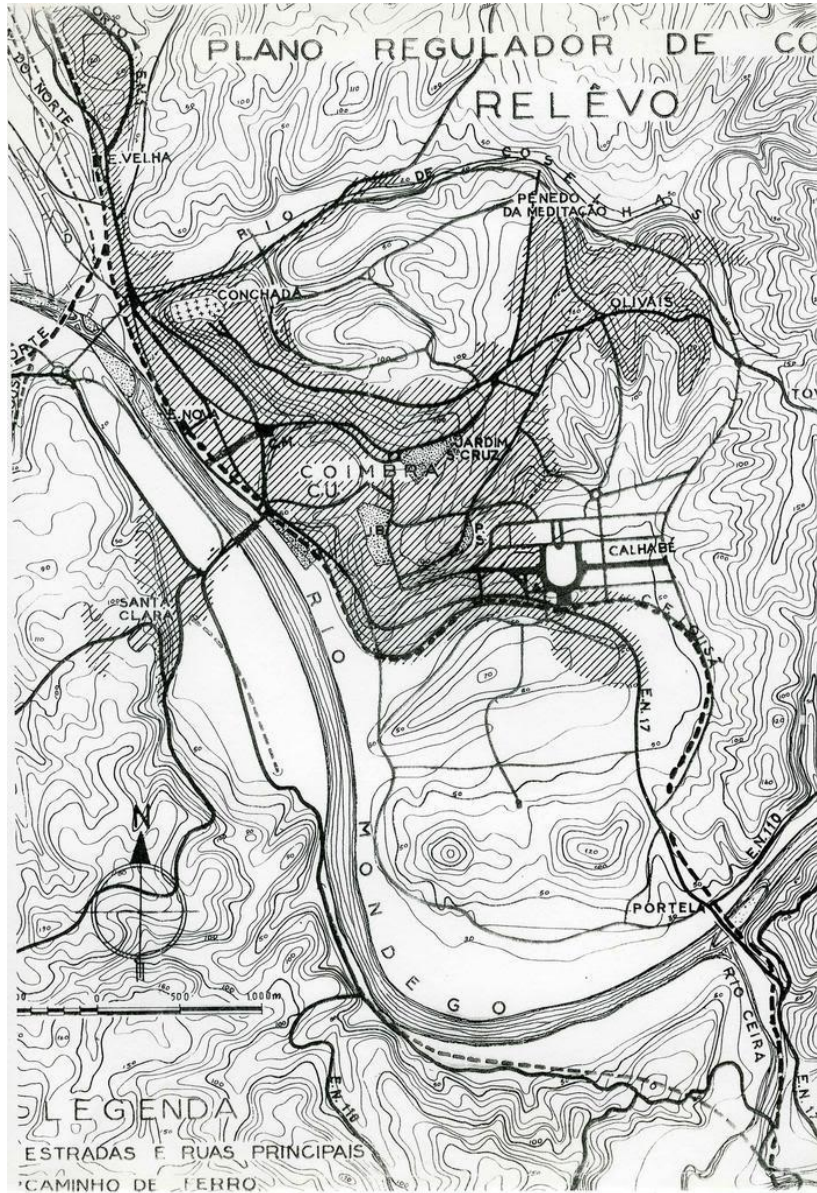
Da mesma forma, em Santa Clara, e De Groër não a considerando mais como área industrial, proibiu a implantação de novas fábricas tolerando apenas as já existentes. Muitas indústrias situadas na baixa, deveriam ter sido assim transferidas para Coselhas, não o foram no entanto por motivos de ordem financeira, já que os terrenos em Coselhas acabaram por revelar-se demasiado elevados. Foram transferidas para o polo industrial em expansão de Loreto/Pedrulha definido no plano, de preços mais baixos. A fábrica da Cerveja, que se situava na Avenida Emídio Navarro e a fábrica Triunfo no Cais dos Oleiros são exemplos dessa transferência de instalações.

O urbanista francês apenas teria considerado as zonas industriais de expansão para Norte, em direção á Estação Velha e em Coselhas, contudo Garrett, na revisão do plano, previa seis zonas das quais as seguintes destinadas a indústria média, Vale de Coselhas, Loreto, Cheira, Arregaça e para industria pesada, Bencanta, já que as demais zonas sinalizadas apresentam ou difícil declive ou má qualidade dos terrenos de Beira-Rio. Respondia assim a crescente demanda industrial e á colocação junto às residências operárias, mas também segundo ele a uma definição clara de zonas fabris.

A passagem da indústria do centro urbano para a periferia, bem como o desenvolvimento dos transportes urbanos, possibilitou o surgimento dos bairros operários em Coimbra, nomeadamente em Santa-Clara, no Loreto-Pedrulha e na Arregaça-Calhabé.

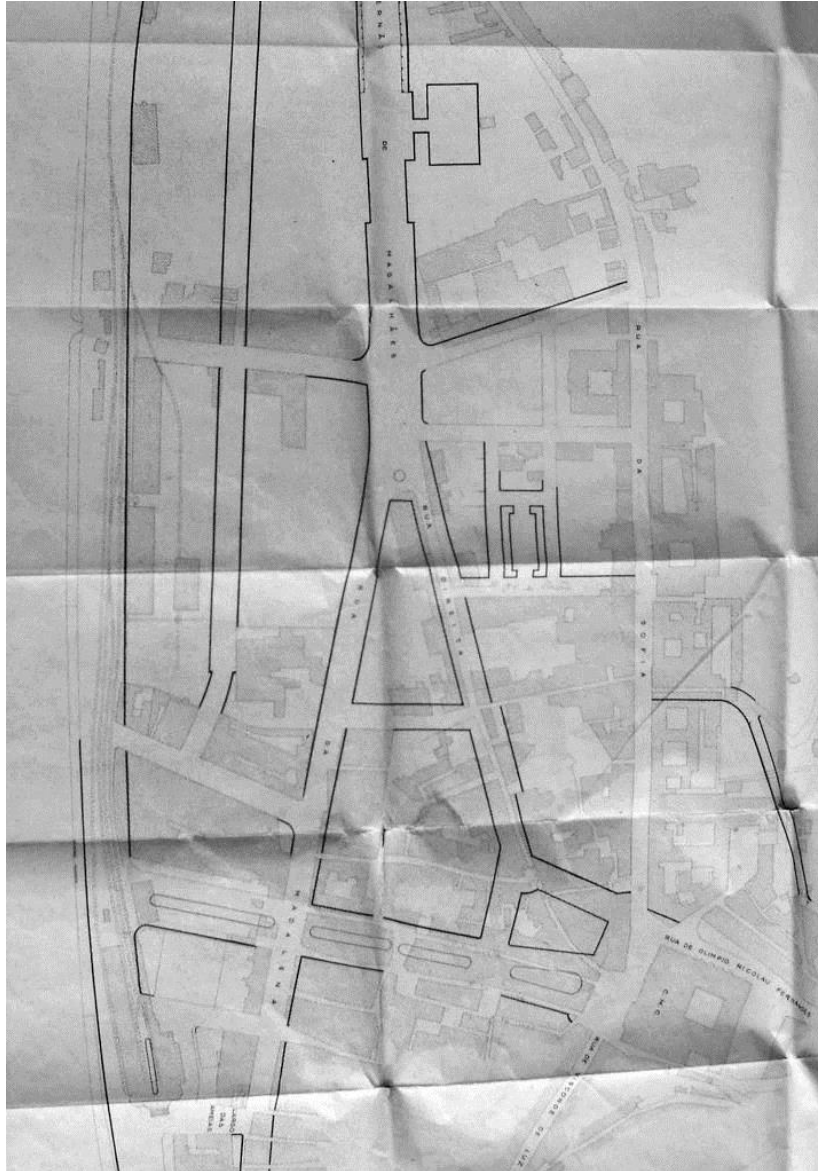
O Plano Regulador da Cidade de Coimbra de Garrett já considerava alguns edifícios industriais de interesse cultural e arqueológico, e a preservar, nomeadamente a Sociedade Central de Cervejas, a Fábrica Triunfo, a Fábrica de Fiação da Ideal, uma Fábrica de Fiação na Rua João Machado, a Aníbal de Lima e Irmão, a Fábrica de Curtumes e a Fábrica Miranda. Qualquer alteração realizada nesses monumentos deveria ser aprovada pela DGEMN (Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais).

21 SANTOS, Lusitano Dos _Planos de urbanização para a Cidade de Coimbra, Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p.35



Plano regulador da Coimbra, Étienne de Groër

Coimbra 1940



Plano de remodelação da baixa, Almeida Garrett

Coimbra 1955

O Mondego (Pontes de Santa Clara)

O Rio Mondego foi de fato a rede de transporte primária antes do aparecimento das novas máquinas vindouras. A barca serrana foi um meio muito utilizado no início do século XIX para transporte de mercadorias. Isto num rio de difícil navegação para estas devido à falta de vento e zonas de água baixas e de caudal foi muitas vezes instável e irregular, este foi um rio de difícil controlo para a cidade Coimbra, vivendo esta durante muito tempo condicionada por este. A barca possibilitava a navegação em águas baixas, era de baixo custo, muitas pessoas se dedicavam exclusivamente a esta atividade, sendo que favoreceu o desenvolvimento económico da região.²²

Através das barcas serranas chegava a Coimbra grande parte da lenha que era necessária aos fornos das padarias e fogões das casas e o sal da Figueira-da-Foz. Muitos pequenos cais estavam situados na margem direita do Mondego (mas também existiam pelo Rio até à Foz), antes do aparecimento do meio ferroviário em Coimbra, e o Ramal de Coimbra mais especificamente, que tornou este meio pouco rentável, e substituindo-o progressivamente.

As duas margens da Cidade estavam ligadas primeiramente por uma ponte manuelina de 1513, de traçado similar às outras, que constitui a primeira ponte maciça construída (em pedra) sobre o Mondego, com 24 arcos (para que pudessem passar as barcas serranas), e que se foi deteriorando com o passar do tempo e caudal do rio.²³

A ponte manuelina ligava Santa Clara à margem direita do rio, na Portagem, e facilitava o trânsito de mercadorias aos mercados e da matéria-prima às indústrias. Foi ponto de passagem da estrada nacional de Lisboa- Porto pelo que não era propriamente apenas uma mera via secundária. Esta área de Santa Clara, suburbana, foi apesar disso desde sempre um núcleo importante da cidade, propício ao desenvolvimento, e caracterizado pelos seus conventos e terrenos da margem relativamente estáveis, em comparação com os da outra margem.²⁴ A ACIC (Associação Comercial e Industrial de Coimbra) era instalada por alvará régio (1863), e em 1872, já se registavam incentivos de apoio por parte desta à autarquia para a construção de uma nova ponte sobre o Rio Mondego, em substituição da ponte Medieval.²⁵

²² www.cearte.pt/destino1874/roteiro_6.php

²³ monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2010/04/ponte-antiga-de-santa-clara-cidade-de.html

²⁴ **Encontro sobre a Baixa de Coimbra, 1^o** _ Baixa de Coimbra, uma viagem no tempo, Coimbra 1995, GAAC, p.129

Em 1873, são demolidas na Portagem inúmeras casas e seguem-se os trabalhos de alteamento da zona, com o intuito da construção da nova ponte removendo a antiga, em pedra.

Sendo que esta nova ponte em ferro e betão era inaugurada em 1875, esta com passagens laterais para peões e em metal. Rapidamente deixou de responder aos crescentes fluxos rodoviários da cidade e tornou-se insegura quando o tráfego começou a intensificar.²⁶ Pelo que no século seguinte se iria discutir uma ponte de maior capacidade de trânsito.

Em 1954, constrói-se a ponte que existe actualmente na Portagem, recorrendo-se a outro alteamento da zona, como forma de protecção às cheias do rio Mondego, este que via o seu caudal subindo com o passar dos anos, as duas pontes chegaram a estar lado a lado, contudo a velha ponte, é pouco depois desmantelada sendo que parte desta, um tramo, foi colocada na Conraria.

25 MENDES, José Maria Amado _ O INSTITUTO, revista científica e literária, Separata do Volume CXXXIX 1979, Exposições Industriais em Coimbra, p.49
26 FERREIRA, Bruna _ Arquitetura Industrial em Coimbra no século, a Zona Industrial da Pedrulha, p.47



As duas pontes mais recentes, coexistindo lado a lado,

Portagem, década de 1950

Ramal de Coimbra

É sabido que o aparecimento da máquina a vapor foi um marco cronológico não só para as indústrias, mas também pelo aparecimento das vias férreas, que assim possibilitava, através da locomotiva a vapor, o transporte de pessoas, bens e produtos em massa e mais rapidamente. Representando uma grande melhoria económica para as unidades industriais que as podiam usufruir. “*O binómio industria/ caminho-de-ferro tornou-se indissociável, na medida em que, entre ambos, existia uma complementaridade natural*”²⁷ sobretudo para fábricas de moagem, metalúrgica, e mecânica, que movimentavam grandes cargas.

O transporte ferroviário chegava tarde ao nosso país, até então o meio de transporte mais relevante era a via fluvial e marítima, contudo Portugal irá equipar-se deste meio, endividando-se muito, na qual a principal linha nacional seria, e é, a Linha do Norte, sendo que inicialmente só estava construído o troço de Lisboa a Santarém.

²⁸

Esta apresentava diretrizes concisas: “*Local de partida num ponto para cá da Foz do Zêzere, passagem por Coimbra, Aveiro e proximidades das terras mais importantes, e término na cidade do Porto*”²⁹ Assim em 1864, o comboio chegava a Coimbra através da denominada Estação Velha, ligando, a cidade à capital e ao Porto.

Depois dos festejos iniciais do tão moderno transporte que reforçava a pretensão da cidade se afirmar como terceiro centro do país, criticou-se a localização da estação que não servia devidamente o aglomerado urbano por se encontrar no exterior do perímetro urbano. A Associação Comercial e Industrial, bem como o Jornal Conimbricense apontavam que um rápido e fácil escoamento de mercadorias era impossível.³⁰

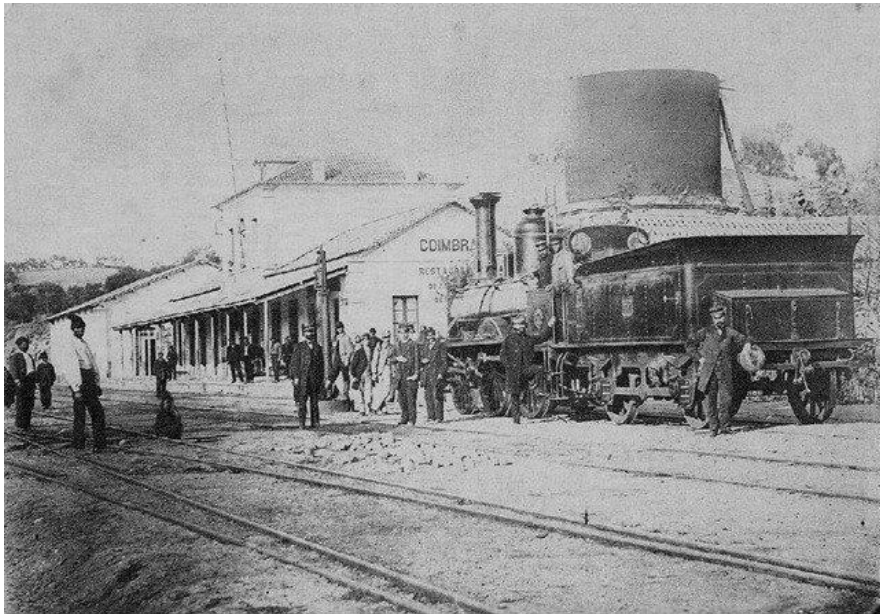
A construção desta segunda estação da cidade estará então numa tentativa de reforço das capacidades de armazenamento e de oficinas, numa altura em que a estação Velha já não assegurava as condições necessárias para a indústria emergente da década de 30.

27 Lílíana Fernandes & Maria Júnior & Maria Dias _ Ramal da Lousã, Comissão de coordenação da Região Centro, Estudos Sectoriais nº5, Coimbra 1993, p.11

28 MENDES, R. de Espregueira _ A evolução histórica dos caminhos-de-ferro Portugueses, Separata da “Gazeta dos Caminhos-de-ferro” 1957, p.6

29 Os primeiros Caminhos-de-ferro em Portugal, Separata do Volume XLII, arquivo do Distrito de Aveiro, 1976, p.30

30 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.16



Estação Nova,

Coimbra, segunda metade século XIX

A falta de espaço nesta margem impediu-a de cumprir esta necessidade, mas também agravou a elevada densidade de tráfego registado na época.

Em 1882 era feito o pedido á camara e a Companhia da Beira Alta, para a execução do Ramal que fizesse ligação da Estação Velha á Portagem, centralidade da cidade, segundo uma ata do município de Coimbra (1920-1939).³¹ Este que mais uma vez, foi marcado por hesitações técnicas, revisões, custos adicionais, e críticas da imprensa, pelo obstáculo que representava na urbanização de uma zona importante da cidade, virada para o rio.

No largo das Ameias, área urbana fortemente castigada pelas cheias do Mondego até aos inícios do século XX, constitui o centro nevrálgico onde se fazia o acesso aos meios de transporte da Cidade. Aí se constrói uma nova estação, depois do seu nivelamento com a plataforma de passageiros e colocação da plataforma de passageiros no lado esquerdo da linha, o mais afastado do rio. No início, a estação não passava de uma estrutura em madeira, *“semelhante aos armazéns que ainda hoje se vêem no Cais De Mercadorias, no Arnado”*³² que servia de apeadeiro do ramal que fazia ligação à estação velha. Para o estudo desta difícil implantação três engenheiros franceses foram trazidos para a cidade Coimbrã para estudos preliminares.³³

No ano de 1885, o Ramal era aberto ao tráfego, e possuía pelo menos um cais de mercadorias, que contudo era uma estação demasiado modesta, se a compararmos com outras estações do país. Constituía uma construção simples, dividida no seu piso térreo em três salas de espera para as diversas classes, as bilheteiras, duas salas de bagagens e um gabinete do chefe da estação. No piso superior é provável que fossem habitações para funcionários, como era recorrente nestas edificações. No outro lado da linha, estavam os armazéns de madeira destinados ao resguardo de mercadorias, que eram frequentemente deslocados por este meio.³⁴

Poucos anos depois a estação já não cumpria os serviços mínimos, o cais de mercadorias não respondia as demandas, pelo que muitas carruagens cheias tinham que ficar pela Estação Velha, e ainda se

31 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.9

32 GAAC _ Encontro sobre a Baixa de Coimbra, 1º _ Baixa de Coimbra, uma viagem no tempo, Coimbra 1995 , p.127

33 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.19

34 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.21



Caís provisório da estação nova no Largo das Ameias,

Avenida Emídio Navarro, 1901

registaram problemas para com as mercadorias vindas da Lousã, Castanheira da Pera, e Góis, que pelo mesmo motivo apresentavam prejuízo. ³⁵ Em 1916, o edifício da Estação Nova entrou em decadência pois não oferecia comodidades que o amplo movimento de passageiros exigia, facto que levou a companhia de Caminhos-de-ferro a substituí-lo por outro mais consentâneo com o local e a cidade.

A partir de 1920, começava-se já a pensar construir em pedra e cal o edifício que la está actualmente, mais uma vez por fruto de pressões da Associação Comercial e Industrial de Coimbra, que reclamava que a cidade fosse dotada de *“uma estação digna da sua importância”*.

O comboio não era no entanto o único meio de transporte que dali saía, já que chegavam e partiam de lá os eléctricos, as carroças do tipo FarWest faziam o intercâmbio de mercadorias entre Coimbra e muitas localidades das Beiras, as tipoias e barcos que serviam as povoações ribeirinhas ligadas a Coimbra por laços comerciais, como também circulavam por lá carroças que recolhiam o cereal dos campos agrícolas do Mondego.

A compra de terrenos foi necessária para o desenho de uma maior estação e para melhorar as circulações de tráfego, por parte da Companhia, que assim adquiriu parcelas na Insua do Arnado. ³⁶

A escolha desta localização da ligação da infraestrutura com a cidade não foi pacífica, foi muito criticada e o seu edifício duramente ironizado. Segundo o engenheiro militar Abel Urbano, pessoa de importância e ativa quanto a esta problemática, escreveu na Gazeta dos Caminhos-de-ferro, fonte de 1933, que houve um erro tremendo quanto á localização de um entroncamento na Pampilhosa e tendo deixado de lado o projecto que tinha como traçado o Foz do Dão, Penacova, chegando a Coimbra pelo Vale de Coselhas, traçado este da autoria do engenheiro Boaventura José Vieira. Este entroncamento que ao situar-se em Coimbra seria estação que *“deveria receber as linhas coletoras da rede ferroviária da bacia do Mondego e que deveria estabelecer a ligação directa com o porto de Figueira da Foz”*. ³⁷

35 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.22

36 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.27

37 DIAS, Abel Urbano _ Gazeta dos Caminhos-de-ferro, Lisboa, 1933, p.199



Estação Nova da cidade,

Largo das Ameias, década de 1930

Acréscita: *“do erro que se praticou, ao afastar-se de Coimbra o entroncamento da linha da Beira Alta com a de Lisboa- Porto, resultam graves conseqüências para a economia nacional, (...), em virtude dos defeitos que veio introduzir na organização da rede das vias de comunicação, e surgiram, a título de compensação, num encadeamento desastroso, outros erros que trouxeram enormes prejuízos a expansão e ao desenvolvimento industrial e comercial da cidade (Coimbra).”*³⁷

Com isto tiveram que ser construídos um ramículo de ligação da estação velha ao centro da cidade, não resolvendo o problema inicial, teve percussões negativas na expansão e urbanização da frente ribeirinha, que ainda hoje é visível, para além de ter sido a razão pela qual foi construído o troço do ramal da Lousã. Este desvio do ramal de Coimbra e da Lousã para Coselhas foi uma proposta audaz e coerente, que ainda hoje é pertinente, não tendo no entanto passado para além do papel.

Em 1923 expunha-se á população o desenho da frontaria principal que ficaria virada para a Avenida Emídio Navarro, edifício que ficaria condicionado pelos alinhamentos e dimensões das linhas existentes, do qual mais uma vez a voz discordante deste projeto serio o engenheiro Abel Dias Urbano.³⁸

Contudo as obras começaram, e houve necessidade de criar uma estação provisória nos antigos cais de mercadorias, para atender aos crescentes fluxos de bens e pessoas, e numa cidade que já não vivia só da *“exploração”* dos académicos, mas que apresentava sinais de expansão industrial e comercial.

Em 1929, as obras são suspensas pelo então presidente da Comissão Administrativa, engenheiro Abel Dias Urbano, por motivos de estrangulamento da Avenida do Mondego, a impossibilidade de receber futuras linhas, a falta de gosto estético do projeto, a falta de comunicação para com a Praça 8 de Maio, centro da cidade, e a questionável razão de existir desta estação, já que na altura muitas pessoas preferiam o uso do elétrico até á Estação Velha.

Uma construção desta dimensão fazia com que fossem necessários tapumes que se prolongavam até ao fim do Arnado, sendo que o problema maior seria a resolução das fundações (recordemos que os terrenos encontram-se extremamente perto do leito do Mondego),

38 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.28

que foram feitas em “bases de betão cheias de areia, sobre as quais assentavam as cantarias”, que por sua vez suportavam o edifício.³⁹

A partir da década de 30, os caminhos-de-ferro começam a sentir a pressão e concorrência dos transportes rodoviários, que começam a apresentar maior mobilidade geográfica. Segundo testemunhos orais diversos de trabalhadores, os vagões são cada vez menos, e chegaram-se mesmo a destruir ou reconverter alguns barracões em madeira, que serviam de local de cargas e descargas, á medida que o volume destas decrescia. Com isto vários objetos relacionados com esta atividade, como gruas de força, ou antigas balanças encontram-se ao abandono, á espera de uma exposição museológica, ou pelo menos da sua conservação.⁴⁰

É ainda relevante falar da eletrificação dos caminhos-de-ferro, em substituição da tração a vapor. De fato esta ultrapassada tecnologia acarretava despesas e insegurança, e marcava-se um período de transição, como sinaliza a imprensa, e alguns escritos, da época. As obras de remodelação e adaptação das linhas foram no entanto demoradas e dispendiosas, visto terem que se rebaixar algumas linhas e meter em cabo as linhas telegrafas.⁴¹

De referir ainda o planeamento de De Groër para a estação Nova que era previsto o seu recuo, e encurtamento do Ramal de Coimbra, para possibilitar o desenho de uma Avenida Nova da Praça 8 de Maio até aos caminhos-de-ferro como já referido anteriormente.

Almeida Garrett no entanto previa a eliminação do Ramal de Coimbra, no seu plano de revisão em 1955, vencendo a distância do centro da cidade até á estação Velha por “*um eficiente transporte coletivo*”, libertando a frente ribeirinha da Baixa das linhas ferroviárias problemáticas, e resolveria a falta de espaço da estação nova e seus armazéns. Sendo que planeou uma marginal, no lugar do condenado Ramal de Coimbra “*para canalizar grande parte do trafego de atravessamento, até que se faça a segunda ponte*”⁴², em referência á futura ponte do Açude e ao escoamento do trânsito da EN1.

39 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.32

40 SANTOS, Ericina Alves Dos _ Os Caminhos-de-Ferro em Portugal, o Ramal entre Coimbra A e Coimbra B, Setembro 1993, p.54

41 MONTEIRO, A. Pinto _ A eletrificação dos caminhos-de-ferro Portugueses, Oficinas gráficas da Gazeta dos Caminhos-de-ferro 1957, p.9

42 GARRETT, Antão de Almeida _ Palestra em Coimbra, Sobre o seu Plano Regulador, Coimbra, Edição da Biblioteca Municipal 1956, p.9

Avenida Emídio Navarro (Ramal da Lousã)

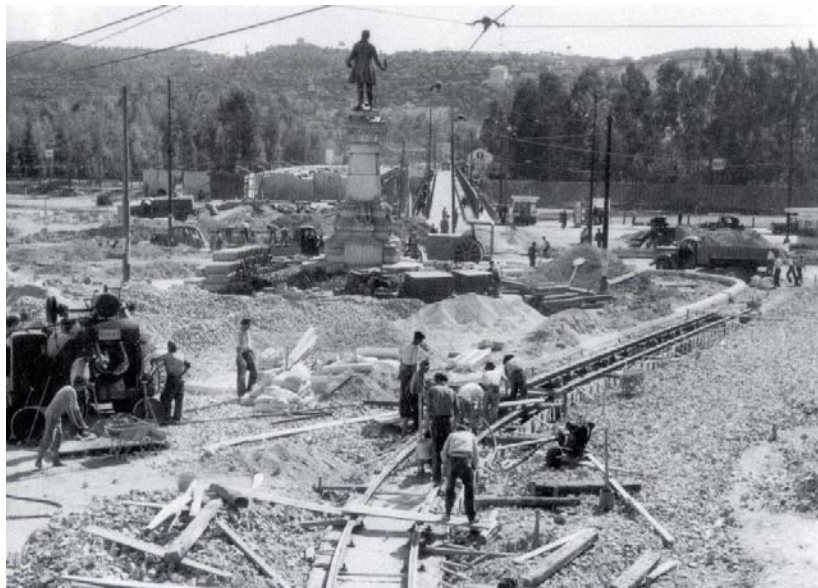
Em 1888, a rua que ligava o porto dos Bentos, local onde atracavam as barcas serranas junto ao actual Parque da cidade, à Estação de caminho-de-ferro (actual Coimbra-A) passou a chamar-se Avenida Emídio Navarro.

O eixo da Avenida Emídio Navarro apresenta interesse de estudo na medida em que a sua localização ribeirinha privilegiada fixou durante o século XIX e XX algumas indústrias e serviços relacionados com os primeiros abastecimentos de água canalizada, bem como do armazém dos transportes elétricos, que representam importantes marcos na melhoria das condições de vida da população mas também de facilidades para a atividade industrial. Assim algumas indústrias, e comércio, aí se fixaram, das quais se destacam a Companhia de Cerveja de Coimbra, infelizmente já destruída e substituída por um outro edifício comercial e residencial. Também se registaram muitas alfaiatarias e oficinas automóveis, mas foi muito marcada pela oferta hoteleira, que tem a ver claro com a proximidade da estação.

O largo da Portagem é o ponto central deste eixo, e de ligação à outra margem do Mondego, Santa Clara. Teve assim um importante papel de desenvolvimento industrial e comercial desde os primórdios da era fabril Coimbrã, pois era aqui o local das mais antigas casas comerciais que vendiam os produtos fabricados nas indústrias Coimbrãs. O nome do largo está relacionado com o local onde se cobrava impostos aos visitantes e às mercadorias que vinham do sul.

O Ramal da Lousã, como via situada neste eixo urbano, representou vantagens para exportações e importações comerciais, já que se encontraria ligado a armazéns de bens e mercadorias anexos à Estação Nova (funcionando como polo estratégico da região centro), assim certamente incentivou a localização de indústrias junto ao seu traçado, do qual o exemplo flagrante do caso de estudo da Sociedade de Porcelanas Lda.

Também conhecido por Linha de Arganil, o Ramal da Lousã surge pela necessidade de ligar Coimbra à linha da Beira Alta (que por sua vez se ligava a Espanha). A cidade Coimbrã deveria assim servir de entreposto para as mercadorias que chegassem da Beira Alta, e que seguissem pelo Mondego em direção à Figueira da Foz. Funcionava assim como ponto central da rede centro. A sequência da polémica e criticada localização da Estação Nova, já referida anteriormente, que condenava o trajeto do Ramal da Lousã



Avenida Emídio Navarro, data desconhecida

Largo da Portagem, década de 1950

a um traçado menos racional, á Beira-Rio. *“Desta forma, foi outorgada a concessão de uma linha de via reduzida, de Coimbra a Arganil, com passagem por Miranda do Corvo e Lousã, á firma Fonseca, Santos e Viana, por alvará de 10 de Setembro de 1887”*⁴³

A companhia de Caminho-de-ferro do Mondego encontrava-se encarregue da construção e gestão da ligação ferroviária de Coimbra A a Arganil. O anúncio oficial da sua construção deu-se em 1873, contudo só em 1889 se iniciaram os trabalhos de construção. A construção parou um ano depois, quando se registou a crise de 1890 sendo que a Companhia encarregue faliu pouco depois, em 1897.

As obras retomaram o seu curso em 1905, depois de uma melhoria financeira (empréstimo), e findaram em 1906, já sobre a tutela da Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses.

A nova linha tinha então início na Estação Nova, que na altura não eram mais que armazéns feitos em madeira, á semelhança daquele que ainda lá subsiste, e atravessava a movimentada avenida Emídio Navarro seguindo pelo vale da Arregaça. *“Nos anos seguintes foram feitas várias tentativas de prolongar a linha até Arganil, mas uma série de fatores (mudança de regime político, instabilidade política, 1a Guerra Mundial e as graves crises financeiras do 1º quartel do séc. XX) inviabilizaram o projecto.”*⁴⁴

Nos anos 40, o plano de De Groër previa a desativação do Ramal da Lousã e transformação deste em autoestrada assim como o *recuo da estação central até aos terrenos da actual estação de mercadoria, onde uma nova estação de dimensões mais modestas poderá ser edificada, visto não ter de servir mais a linha da Lousã, nunca se tendo no entanto chegando a realizar.*

De fato, este Ramal que servia os Concelhos da Lousã e Miranda do Corvo, veio a contrariar a tendência de estagnação e despovoamento económico próprias às áreas interiores. A ligação que estas populações tinham ao centro Coimbrão trouxe inclusive um desenvolvimento destas, registado nos anos 60, o que repercutiu também na Cidade do Mondego.⁴⁴ Depois de sofrer algumas obras de remodelação, no seu circuito tortuoso, e depois de terem sido adoptados diversos modelos de Comboios, o ramal continuava de facto a ser criticado por jornais e pessoas relacionadas com o assunto.

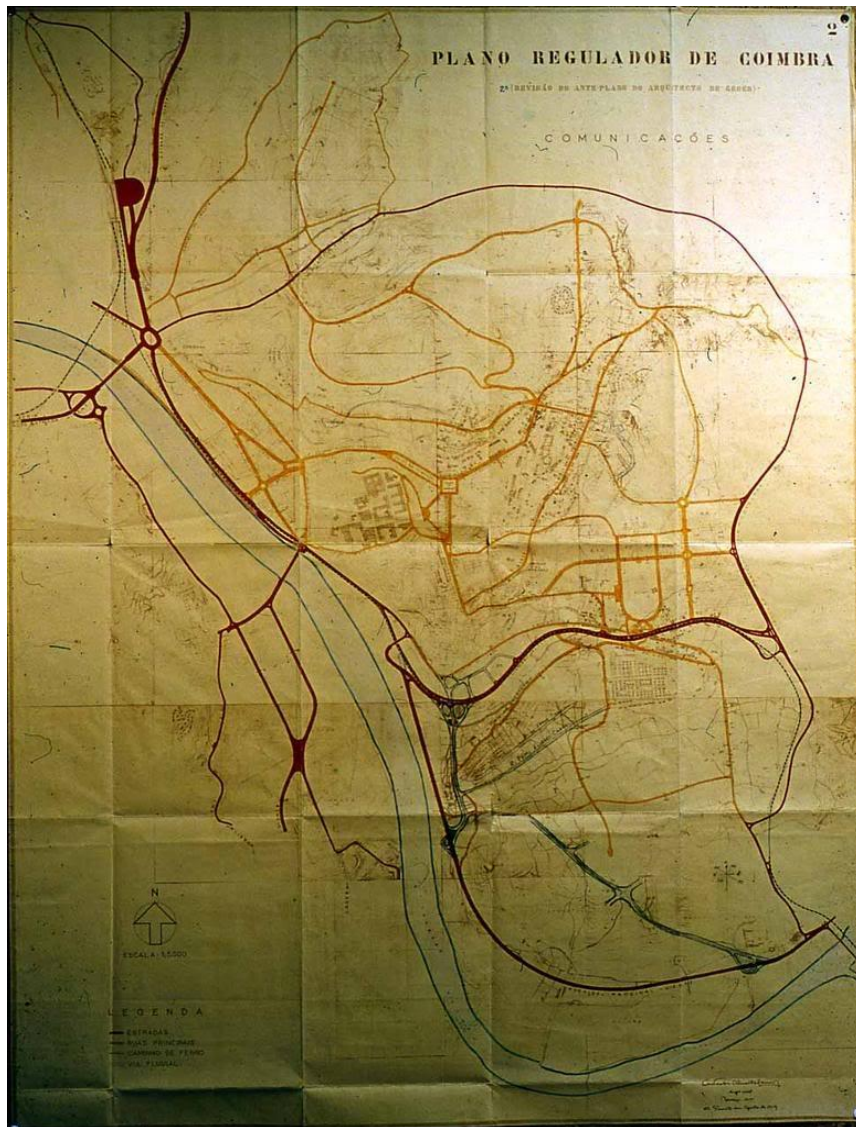
43 Liliana Fernandes & Maria Júnior & Maria Dias _ Ramal da Lousã, Comissão de coordenação da Região Centro, Estudos Sectoriais nº5, Coimbra 1993, p.12

44 Liliana Fernandes & Maria Júnior & Maria Dias _ Ramal da Lousã, Comissão de coordenação da Região Centro, Estudos Sectoriais nº5, Coimbra 1993, p.18

Em 1954, o transporte por via de autocarros do tipo carros americanos do Rail Road Conimbricense, considerado mais comodo e económico, em substituição das velhas máquinas a vapor. Neste mesmo ano o respetivo ramal da C. P. sofria obras de alteamento.

Almeida Garrett (Plano de 1955) em relação aos transportes ferroviários, propunha uma nova instalação para a receção da linha do Norte, com espaço suficiente para um bom desafogo e instalação de armazéns e depósitos, a eliminação do Ramal de Coimbra, vencendo-se a distância até ao centro da cidade por um eficiente transporte coletivo, e a transferência da linha da Lousã para Santa Clara utilizando a atual ponte da C.P. Portanto a cidade encontrar-se-ia ligada ao interior (Lousã-Beira Alta), ao Norte-Sul (Linha do Norte) e ao mar (Alfarelos-Figueira). A cidade encontrar-se-ia livre deste fluxo de trânsito e atravessamento, contudo o projeto não se realizou.

Este pequeno troço ferroviário, depois de aumentar a sua cadência, causou grandes transtornos no trânsito da avenida de beira-rio, que aí cruzavam trânsito rodoviário juntamente com o ferroviário de forma caótica, sobretudo na Ponte de Largo da Portagem, sendo necessários inclusive diversos semáforos para controlo do trafego. Em 1988, em consequência dos problemas acima mencionados, do atravessamento da Baixa Coimbrã pelo caminho-de-ferro, estava sobre a mesa um estudo propondo alterações para a resolução do assunto, que se resumiu numa hipotética construção de um túnel, na Beira-Rio, que não se realizou devido á instabilidade da margem e o dispendioso orçamento. Nesta altura a linha funcionava mais como um suburbano, o trânsito de mercadorias por este meio era já escasso.



Plano Regulador de Almeida Garrett,

Coimbra, 1955

Avenida Fernão de Magalhães

“Com a abertura da Avenida Fernão de Magalhães, a Estrada Nacional N1 passa a ligar diretamente as duas estações da linha férrea que servem a Cidade (Coimbra A e B). Naturalmente é ao longo deste eixo, que prolonga o Arnado, que se instalam as fábricas até finais da primeira metade do século XX. Aparecem, principalmente, estabelecimentos de moagem e massa alimentícias, malhas e curtumes, para além de várias oficinas de serralharia, fundição, produtos cerâmicos e serração.”⁴⁵

Se o desenvolvimento ferroviário acentuou a acessibilidade ao centro da cidade, melhorando a acessibilidade de bens, a expansão rodoviária permitiu de facto a expansão da cidade para maiores áreas de território, ou seja o crescimento e dispersão para uma cidade (e indústria) polinucleada.⁴⁶ Uma das artérias de expansão principais da zona industrial da Baixa, foi claramente o eixo que delimitou as pequenas oficinas da velha malha urbana, das grandes fábricas do Arnado. De traçado largo e moderno (subentendido de higiénico), em contraste com as ruas medievais tortuosas e estreitas adjacentes, teve uma atenção cada vez mais cuidada ao longo das balizas temporais deste estudo. Inicialmente chamada de Rua da Madalena, esta expande-se á medida que a Baixa cresce e ganha a designação que hoje tem.

Na planta geral da cidade de 1873-1874, a rua da Madalena não ultrapassava, para o norte, a ligação da Rua da Moeda com a Azinhaga da Pitorra. O trânsito para o norte deste ponto fazia-se então pela Travessa dos Oleiros, de direção paralela á da Rua da Madalena, mas situada um pouco mais a nascente.

A Avenida da Figueira da Foz constituía uma das principais vias da Baixa na altura, pelo que juntamente com a Rua João Machado e Manuel Rodrigues, definirão um conjunto onde se situaram importantes fábricas.⁴⁷ A indústria em *“torno dos Armazéns do Sal, entreposto que abastece Coimbra e as localidades próximas” em tempos mais remotos*⁴⁸, fixavam agora outra mancha fabril que remataria e servia de pedra de fecho da Baixa Coimbrã. Em 1899, a Câmara Municipal aprovava uma proposta para o alargamento da avenida, começando então a resolver os processos necessários, e em 1921 a avenida ficou com o seu nome atual, a Fernão de Magalhães.

45 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.94

46 FERREIRA, Carolina _ Coimbra aos pedaços, uma abordagem ao espaço urbano, 2007, p.12

47 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.70

48 Macedo, Marta Coelho de _ Evolução do espaço físico de Coimbra_CMC_2006, p.52



Avenida Fernão de Magalhães, datas desconhecidas

A demolição do castelo de Coimbra, na época do Marquês de Pombal, fez com que as suas pedras fossem reutilizadas para o piso da Avenida, em terreno que era frequentemente inundado e instável devido as várias ramificações do rio que existiam na época e às cheias do Mondego já mencionadas, segundo fontes orais dos arquivos históricos de Coimbra. Expropriam-se terrenos para alargamento da Rua da Madalena, no ano de 1925, sendo que em 1939 estendeu-se pelo Arnado e pouco depois se encontrava ligada à Rua da Figueira da Foz.

Almeida Garrett definia já este eixo afirmava já ter um crescente importância, afirmando que lhe deveria ser possível desempenhar a sua função de ordenação do território, mas também de novo eixo comercial.⁴⁹

Inicia-se a pavimentação do troço compreendido entre a Casa do Sal e a Rua de João Machado, da Avenida Fernão de Magalhães em 1951 e decide-se que a Avenida vai ser prolongada até à Estação Velha. Em 1959 passaria a estender-se *“do Largo das Ameias até a rotunda da futura variante da Estrada Nacional nº1, incluindo portanto o recinto de frente da sociedade Auto-Industrial.”*⁵⁰

O atravessamento da cidade pela estrada nacional fazia-se através da avenida em estudo, seguindo a Avenida Emídio Navarro até à ponte de Santa Clara, entroncando na EN1 em direção a Lisboa. Este circuito estava na origem de muitos excessos de tráfego, pois aí convergiam também muitos outros fluxos de tráfego local, nomeadamente a Estação Nova, Largo da Portagem, Ramal da Lousã.

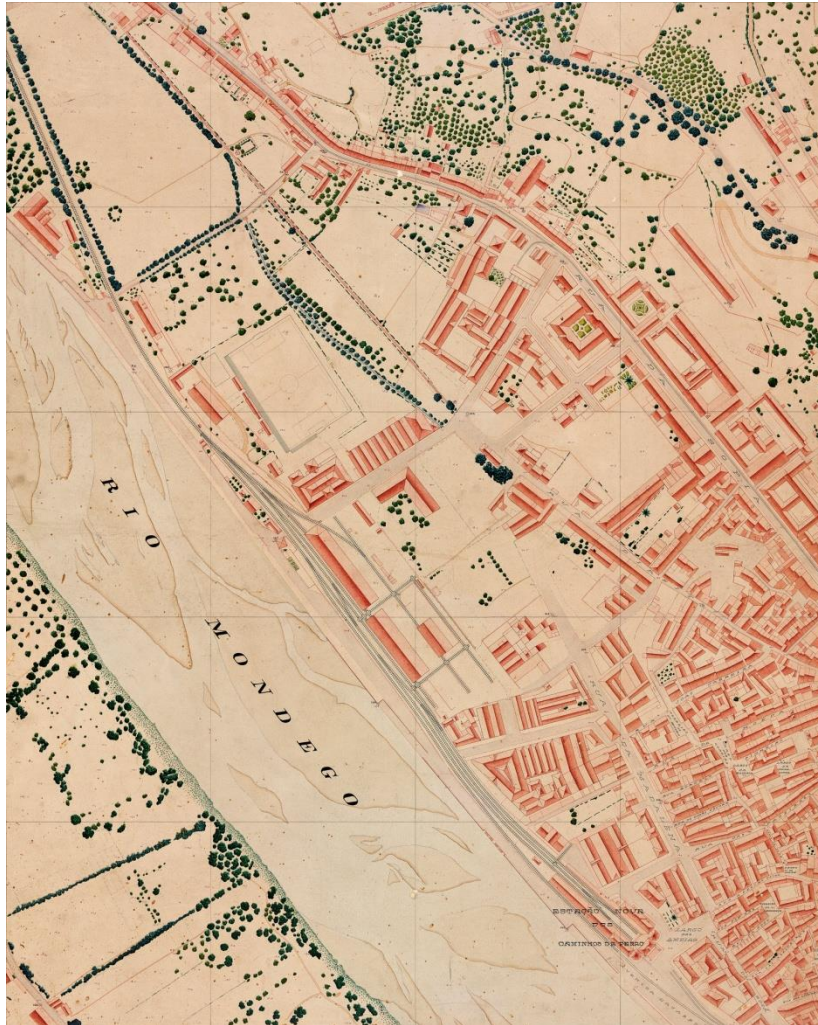
Para a resolução do problema de tráfego de passagem muito denso fez com que se tomassem medidas. Alterou-se o seu traçado e construiu-se uma nova ponte a montante da actual Linha do Norte de ligação a Bencanta, que estava designada nesta altura como zona de indústrias pesadas, servida pelo rio, linha ferroviária e estrada segundo o urbanista Garrett.⁵¹

Do grande nó de distribuição, em frente a Coselhas, construiu-se uma circular que assim servia a recente zona industrial de Coselhas e áreas residenciais adjacentes, ajudaria na distribuição de fluxos a rematar a Avenida Fernão de Magalhães.

49 GARRETT, Antão de Almeida _ Palestra em Coimbra, Sobre o seu Plano Regulador, Coimbra, Edição da Biblioteca Municipal 1956, p.12

50 LOUREIRO, José Pinto_ Toponímia de Coimbra Volume II, Edição da Câmara Municipal, p.339

51 GARRETT, Antão de Almeida _ Palestra em Coimbra, Sobre o seu Plano Regulador, Coimbra, Edição da Biblioteca Municipal 1956, p.18



Baixa de Coimbra, Rua da Madalena

Levantamento topográfico da cidade de Coimbra, 1938

O trajeto da nacional EN 1 seria desviado para a outra margem através de uma ponte no Açude, sem perturbar os movimentos internos da Baixa, de alguma forma já agitados. Entrega-se a execução do estudo urbanístico da Nova Avenida Fernão de Magalhães ao arquitecto Álvaro de Fonseca em 1953⁵² e propõe-se que a nova zona de construção seja aberta a edificação de indústrias.⁵³ Em 1955, o arquiteto Alberto Pessoa ficaria responsável pelo estudo urbanístico deste novo eixo.⁵⁴

Dos muitos projectos urbanos para este eixo ao longo do século XX, muitas pequenas fábricas e edifícios outros queriam-se destruídos para não constituírem entraves ao desenvolvimento da época. Daí se ter optado muitas vezes pela solução de tabua rasa. Contudo o edifício oficina da Auto Industrial era de uma tal modernidade, higienismo e sucesso económico que os planos urbanos o tinham sempre em conta.

52 SILVA, Armando Carneiro da _ Anais do Município de Coimbra 1940-1959, Edição da Biblioteca Municipal 1981, p.273

53 SILVA, Armando Carneiro da _ Anais do Município de Coimbra 1940-1959, Edição da Biblioteca Municipal 1981, p.331

54 SILVA, Armando Carneiro da _ Anais do Município de Coimbra 1940-1959, Edição da Biblioteca Municipal 1981, p.333



Baixa de Coimbra, Avenida Fernão de Magalhães

Levantamento topográfico da cidade de Coimbra, 1960

Avenida Nova de Santa Cruz

*“Em 1891, o engenheiro Goís encarregou-se de conceber a abertura de três ruas comunicando com a estação nova do caminho-de-ferro, e, depois sucederam-se os projetos de Abel Urbano (1919-1928), de Luís Benavente (1936), de Étienne de Groër (1940), de Antão de Almeida Garrett (1955), de Alberto José Pessoa (1956) e dos Serviços de Obras e Urbanização da Camara (1971-1973).”*⁵⁶

Os planos tinham em comum, a ampliação da praça 8 de Maio, que consideravam como elemento-chave para a ligação Alta-Baixinha, daí deveriam sair os principais eixos de circulação. Contudo estas propostas mostraram-se em geral demasiado ambiciosas, com as fórmulas de tabula-rasa no tecido medieval da baixinha, propondo novos e arejados quarteirões e vias de circulação axiais e de linguagem clássica como demonstra uma memória justificativa numa ata de reunião aquando do projeto de Abel Dias Urbano:

*“A Baixa de Coimbra é o grande bairro em que acentuadamente se concentram os movimentos comercial e industrial da cidade, atraídos e fixados nesta zona pelas importantes vias de comunicação, que aqui se reúnem, ligando a cidade com o distrito e com o País: as estradas da Beira, do Porto, de Lisboa e da Figueira da Foz, as linhas férreas do Norte e da Lousã e o rio Mondego. É também o bairro em que mais se concentra a população e em que são mais precárias as condições da habitação [...] Às Vereações e a todos os que se interessam pelo progresso e desenvolvimento de Coimbra impõe-se como capital melhoramento da cidade o rasgamento de novas ruas e retificação do traçado e perfil das existentes e a elevação do seu pavimento a uma cota superior ao nível das cheias normais do Mondego, [...]”*⁵⁷

*“[...] procura-se atingir os seguintes fins: reconstruir e modificar as casas de maneira a satisfazerem os princípios da higiene de habitação, em ruas amplas, bem arejadas e com boa exposição ao Sol; descongestionar a população acumulada em casebres infectos; estabelecer uns arruamentos em que se faça com facilidade e segurança a circulação, sempre crescente, de peões e viaturas; finalmente melhorar na Baixa a estética da cidade, tão rica em belezas naturais e tão mesquinha nos aspectos dos seus edifícios particulares quer isolados quer constituindo agrupamentos. [...]”*⁵⁷

Seria, um pouco mais tarde o Estado Novo que retomaria a desde há muito desejada, ligação e remate da Avenida Sá da Bandeira com o rio, do qual o urbanista francês se encarregou. *“Étienne de Groër retomou o projecto da Avenida de Santa Cruz, assente no espaço*

56 SANTOS, Lusitano Dos _ Planos de urbanização para a Cidade de Coimbra. Museu Nacional de Machado de Castro, Coimbra, 1983, p.55

57 ROSMANINHO, Nuno _ Evolução do espaço físico de Coimbra, CMC, 2006, p. 68

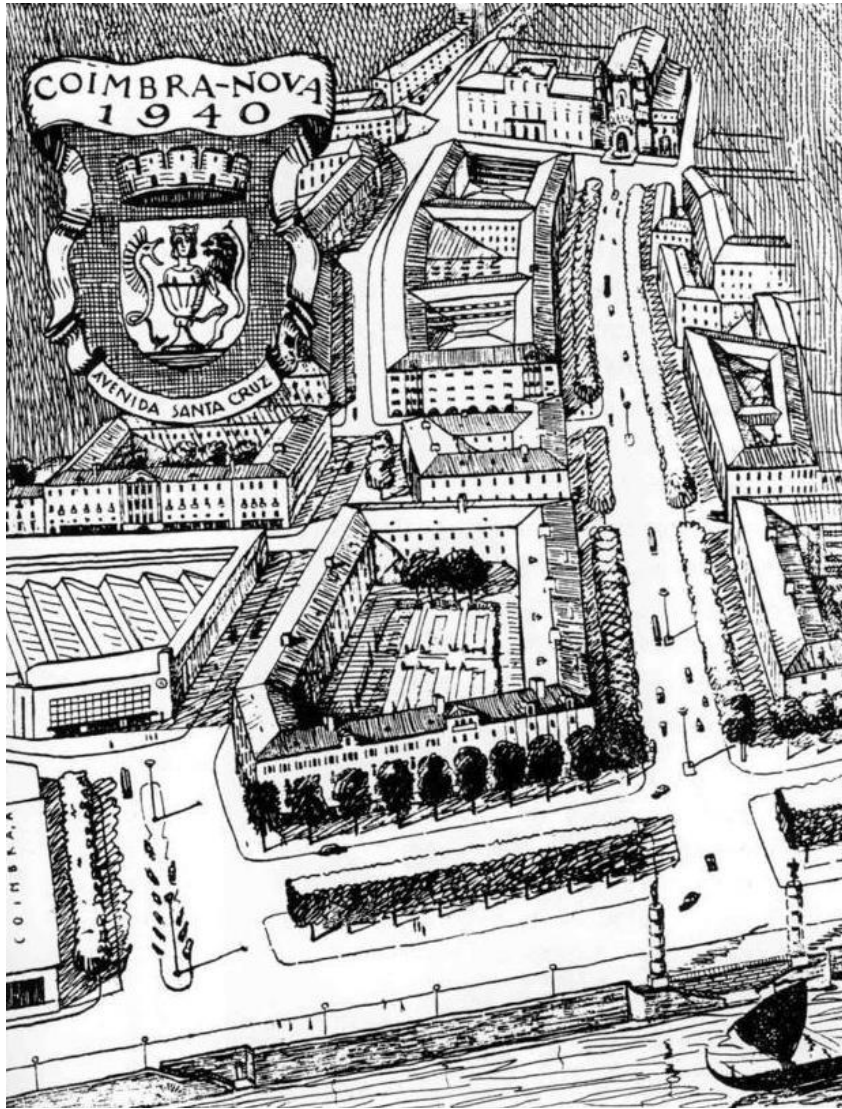


Ilustração Avenida Santa Cruz, De Groër

Avenida Nova 1940

deixado vago pelo desaparecimento dos quarteirões delimitados pelas Ruas da Moeda e Bordalo Pinheiro.

Conseguia assim, com o mínimo de custos, a reclamada artéria monumental entre a praça 8 de Maio e o rio. A Avenida de Santa Cruz transformara-se num elemento crucial do ideário progressista conimbricense” ⁵⁸ Com as já efetuadas demolições dos planos anteriores, na zona acima descrita que ficou conhecida como Bota-Abaixo, o urbanista planeava a intervenção embora com um cuidado para com a malha medieval, pois considerava que apesar de insalubre, era um edificado com uma estética própria que nenhuma construção de raiz poderia ter.

Mais tarde, Almeida Garrett, Januário Godinho, e Alberto Pessoa retomaram esta ideia mas substituindo a praça 8 de Maio por uma praça maior, potenciando assim o lugar chave de encontro entre as grandes artérias da cidade. A tão aclamada avenida nunca não se realizou por motivos de ordem económica e cultural, já que com o passar dos anos, a população começou a encarar o tecido histórico não como um fardo, mas como um património a preservar.

Posteriormente, o plano de urbanização da baixa, pensado pelo Serviço de Obras e Urbanização da Câmara em 1971-1973, que provavelmente contou com a presença de Costa Lobo, *considerou “o desaparecimento da estação nova, a instalação subterrânea da linha férrea, o prolongamento da Rua Olimpo Nicolau Fernandes e uma aproximação ao rio.”*⁵⁹ Contava ainda com uma praça sobre o Rio Mondego e grandes edifícios cilíndricos (silos) que serviriam de garagens para estacionamento.⁶⁰

Em 1992, efetuou-se uma revisão do traçado, feito agora de forma mais cirúrgica, demolindo o mínimo possível do edificado e previu-se que esse eixo atravessasse o terreno da já não existente fábrica Triunfo S.A.. A proposta foi desenhada pelo arquitecto Fernando Távora, que tratou também da pormenorização da praça 8 de Maio.

58 eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/106.pdf

59 ROSMANINHO, Nuno _ Evolução do espaço físico de Coimbra, CMC, 2006, p.73

60 ROSMANINHO, Nuno _ Evolução do espaço físico de Coimbra, CMC, 2006, p.75



Avenida Fernão de Magalhães antes das demolições do Bota-Abaixo,

Anterior a 1940

Arquitectura Industrial em Coimbra

O estudo exaustivo da atividade industrial, nomeadamente quando à quantificação de fábricas que existiram, quando e de que tipologia eram, rapidamente se mostrou uma manta com demasiados retalhos. Contudo é possível dar uma percepção da vida industrial na Baixa através da seleção de algumas fábricas encontradas nos velhos processos do governo civil, seleccionadas e consideradas mais importantes, ou devido a alguma forma especial de destaque quanto á sua arquitetura, enquadramento urbano ou produção. Variadas foram as produções fabris no início do século XX na baixa, sendo que se registavam indústrias de químicos (Sulfato de cobre, Carbureto de cálcio e enxofre, pólvoras, fósforos, etc.), mas também de materiais de construção (muitas carpintarias e serralharias, depósitos de ferragens e fundição de ferro). No sector alimentar, prevaleceram as fábricas de refinação de açúcar, de moagens, massas e bolachas e de cerveja. Por fim claro a cerâmica coimbrã e os lanifícios, tecidos e malhas. Espalhadas pelo tecido residencial medieval, inclusive na Alta, estavam as pequenas oficinas ligadas aos bens comuns dos residentes que frequentemente andavam associadas á atividade comercial.

“A energia do vapor revolucionou a concepção existente até então do motor, possibilitando o monopólio, a concentração, o aumento da produção e o crescimento da dimensão das instalações industriais. Poder-se-ia, então falar da grande fábrica ou do alto-forno com alturas superiores a oito metros. A renovação energética está diretamente relacionada com a mudança dos sistemas de produção e da alteração ou adaptação das máquinas ferramentas e operadoras, revolucionando a relação do trabalhador com a máquina, a forma de organização da produção no espaço fabril, a articulação de toda a maquinaria com o motor central e a modificação do edifício de modo a responder a todos estes requisitos laborais.”¹

As maquinarias a vapor e caldeiras já se registavam em muitas oficinas e fábricas, o que representava, para além de uma produção mais acelerada e em maior escala, um maior perigo para as imediações pois o risco de incêndios e explosões aumentava. Neste sentido, regulamentos e decretos foram escritos e aplicados primeiro em 1855 sobre as indústrias insalubres, incómodas ou

1 FOLGADO, Deolinda_ A arquitectura da Indústria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p. 81

perigosas; e depois em 1863, e posteriormente a sua atualização em 1902. Estes condicionaram e definiram parâmetros da arquitetura industrial de então com determinadas medidas como a altura da chaminé ser sempre superior aos telhados vizinhos, existirem ventilações cuidadas dos espaços fabris, e no caso da produção com riscos de explosão, respeitarem uma distância mínima às habitações mais próximas, entre outros.

Assim se podem distinguir duas tipologias fabris, quanto a sua escala, no meio urbano coimbrão. Uma que tem raiz nos Oitocentos e séculos anteriores de carácter oficial e pequenas, no número de operários, dimensões dos estabelecimentos e nos seus aspectos económicos. Edifícios, pátios ou caves de prédios situados na Baixa Antiga foram adquiridos para aí se produzir, a portas meias com as habitações.

Mais interessante ainda é o fato de muitas destas fábricas localizadas em tecido consolidado serem consideradas de fato insalubres ou incómodas. Este fenómeno explica-se simplesmente pela continuidade de produção fabril e artesanal e das características económicas e sociais da Baixa dos Oitocentos (não planeada). Ou seja um micro tecido fabril urbano baseado em pequenos comércios locais, que agora se mecanizava.²

Estas existiam em grande número, marcadas pelas modestas capacidades de produção e de investimento, estavam longe dos processos de standardização, Taylorismo e Fordismo que se registavam nas grandes firmas. Muitas destas oficinas que reutilizam antigas habitações não apresentam particular interesse arquitetónico, já que banais (com os seus desenhos rigorosos muito elementares), e apenas remodelam a divisão interna dos espaços, já que precisam de salas de maiores dimensões para responderem ao seu uso de produção, fabricando os produtos peça a peça.

No entanto muitas foram as grandes fábricas a construírem novas instalações em terrenos novos e fora da densidade na altura já fragrante, da Baixa Medieval. É precisamente essa a outra tipologia fabril, que constitui a materialização da produção de médias e grandes empresas, com empresários visionários e bem informados em alguns casos, e que necessitavam de maiores e mais baratos terrenos “fora de portas”, nas zonas em expansão da cidade, para se implantarem. Duas categorias industriais coexistiam nos Novecentos de Coimbra até aos finais do século XX, sendo que esta última apresenta naturalmente maior importância para este trabalho.

2 FOLGADO, Deolinda_ A arquitectura da Industria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p. 82

A arquitetura industrial das médias e grandes firmas, em Coimbra, no século XIX e inícios do XX, foi marcada em geral, pela composição arquitetónica classicista das suas fachadas e seus amplos espaços internos no que diz respeito também aos seus pés direitos, necessários para as tarefas da produção. As indústrias eram construídas de forma semelhante às restantes edificações da época, o sistema construtivo era muito banal, com paredes exteriores em alvenaria espessa e alvenaria mais fina para as divisões internas, juntamente com os pisos e coberturas em madeira, e os vãos dos alçados, emoldurados com cantarias, e uso de ferro nas varandas. ³

A arquitetura tinha que se adaptar aos novos tempos, pois as construções de cariz fortemente funcional, como as pontes, caminhos-de-ferro, estações, mercados, máquinas e fábricas assim o exigiam. Mas ainda as infra estruturas de abastecimento de água e mais tarde elétricas. Os novos materiais construtivos, betão e ferro, irão alterar as velhas e maciças edificações em pedra e madeira, concebendo novas estruturas mais leves e económicas. Este novo fazer tinha que ver com diversos avanços da época, nomeadamente nos desenvolvimentos de cálculo e resistências destes materiais, mas também com a industrialização da própria construção, sendo que estas fábricas de materiais de construção (fundição de ferro, carpintaria, telhas de cerâmica) se registaram em número na Baixa nesta altura como já referido.

No caso da Auto Industrial, oficina construída em 1940, o sistema Hennebique em betão armado foi adotado por motivos de resistência deste ao fogo e incêndios em comparação com estruturas mais clássicas, e pelos grandes espaços internos apenas pontuados por pilares que permitiam bem como a capacidade de carga das lajes em betão. Estas vantagens eram propícias a atividade industrial, e claro as firmas que pretendiam assentar o seu carácter moderno através da imagem desta nova arquitectura. A divulgação do betão no século XX permitia uma enorme diversidade de soluções.

Estas estruturas não foram utilizadas muitas vezes Coimbra neste período devido á retrograda e historicista mentalidade dos Oitocentos ainda a persistir nos começos do século XIX ⁴, que alias se registou também no resto do país.

3 FREITAS, Teresa & QUINTA, Freitas _ Caminhos e Identidades da Modernidade 1910, O Edifício Chiado em Coimbra, Actas, p.228

4 TOSTÕES, Ana _ A arquitectura da Indústria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p. 65

Vivia-se no final do século XIX, num clima de divisão entre arquitectura de engenheiro e arquitectura “clássica”. Por um lado as novas infra estruturas pediam estruturas progressistas e em serie, por outro lado a ambígua aceitação por parte dos arquitectos de formação das Belas Artes (Porto e Lisboa) e a Escola Livre das Artes e Desenho (fundada em 1878 por António Augusto Gonçalves) apelavam a revivalismos e tradições passadas. Assim muitas vezes se recorre a exercícios de estilo na fachada dos edifícios para revestir a estrutura funcional, nua e crua dos novos materiais. É um fenómeno recorrente também em Coimbra no panorama fabril e outros programas ligados ao progresso, como por exemplo o edifício da estação nova de Coimbra, que esconde com as suas formas neoclássicas as infraestruturas dos carris de ferro. Paradoxalmente os exemplos mais assumidos desta arquitectura industrializada em Coimbra, terão sido edifícios comerciais, pelo motivo de terem sido construídos como instalações temporárias por isso mais livre desses códigos arquitectónicos.⁵

O projecto do pavilhão do peixe de 1899 (Mercado D. Pedro V) e o edifício dos Grandes Armazéns do Chiado, em 1910, foram estruturas semelhantes eivadas da modernidade.⁶ O edifício do Chiado, embora esteja mais relacionado com a atividade comercial (o edifício também teve uma pequena produção fabril), foi remodelado em ferro e betão de forma a evidenciar a modernidade e qualidade da sua marca foi talvez o melhor exemplo desta nova arquitectura pelo seu pioneirismo em Coimbra assim como o grande espaço interior do mercado, marcado pela abundância de luz e devidamente ventilado, possibilitado pela leve cobertura de ferro em “shed” bem como amplas aberturas nas fachadas. O favorecimento de uma nova expressividade com maior plasticidade, mais atenta á estrutura e volume do que á composição e massa, era possibilitada pelos novos saberes da engenharia.⁷

Assim o período arquitectónico se encontrava dividido na transição entre geométrica-decorativa do Art Deco e Neoclássica e o início do Movimento Moderno, e suas formas mais abstratas e racionalistas, próprias ao discurso higienista do momento.⁸

5 PORTAS, Nuno _Arquitectura de engenheiros séculos XIX e XX, Fundação Calouste Gulbenkian

6 ANACLETO, Regina _ Caminhos e Identidades da Modernidade 1910, O Edifício Chiado em Coimbra, Actas, p.156

7 SIMAL, Julian Sobrino _ A arquitectura da Industria, 1925-1965, Registo Docomomo Ibérico, p. 7

8 FERNANDES, José Manuel _ Arquitectura e Indústria em Portugal no século XX, Secil, p.85

Exemplos da indecisão entre estas duas correntes arquitetónicas são os equipamentos de transportes da cidade, a estação Nova e as Oficinas dos Carros eléctrico da cidade, que se mostram historicistas nas suas fachadas e claramente modernos em parte das suas estruturas.

Algumas grandes fábricas, pela sua longevidade trazem as marcas arquitetónicas, das várias épocas que atravessaram, e chegaram a adotar esse sistema moderno (tardiamente) na zona em estudo, nomeadamente a Sociedade de Porcelanas de Coimbra ou a Fábrica de Curtumes que se irão estudar com mais atenção posteriormente.

Os atrasos tecnológicos e económicos e as pequenas e médias dimensões das firmas e seus edifícios em geral não ofereciam grandes vantagens em construir a esse novo modo. A utilização destas estruturas só ocorre de forma generalizada em Coimbra quando a indústria começa a deslocalizar-se do centro urbano para a periferia (Pedrulha / Loreto), após o plano De Groër de 1940. Aí as fábricas eram construídas de raiz sem limitações de dimensões de terreno, condições propícias para construir de forma moderna.

Industria Têxtil Malhas e Algodão

Uma das grandes firmas Santa Clarence foi a Feitoria dos Linhos que, se destinou a armazenar o linho Cânhamo, produzido nos campos do Mondego, e abastecia a Cordoaria Nacional, em Lisboa. O cânhamo, era a matéria-prima que recebia, a qual era usada na indústria da cordoaria até que esta atividade entrou em declínio. Iniciou a sua produção em 1622, localizada junto ao actual Portugal dos Pequenitos. A fábrica teve várias funções ao longo da sua existência, chegando a ser inclusive um armazém de bebidas e mercearias.

Perto da feitoria, a *“Fábrica a vapor para fiação torcedura e tinturaria de algodão”* instalada no antigo Convento de S. Francisco em 1875 constitui a primeira tentativa de implantação da indústria de lanifícios em Coimbra. Esta companhia destinava-se á fiação de tecidos de algodão, linho, lãs e seda mas com fraco sucesso fechou suas portas escassos anos depois.

A fábrica Peig, Planas e Companhia instalava-se no convento pouco depois. Desde o seu início a firma destacou se pela qualidade dos seus produtos e em 1890 já registava com 62 operários, numero este que subiu para 200 em quatro anos. Em 1897 o número diminuía para 150, mas era contudo referido como o estabelecimento com mais operários em Coimbra, segundo o jornal *“O conimbricense”* do dia 9 de Março de 1897. Atingiu seu pico extra ordinário nos finais de 1919, 565 trabalhadores. ⁸ Os acontecimentos e mudanças do 25 de Abril fizeram com que o seu dono fugisse para o Brasil, tendo a fábrica ficado a cargo de uma sociedade de trabalhadores de empresas falidas sobre o nome de Clarcoop: Tecidos e Confeções SARL. ⁹

Surge o registo através de uma licença para uma fábrica de lanifícios com tinturaria, motor a vapor, teares, etc. Possuía motor a vapor em caldeiras de alta pressão e teares. A tinturaria possuía 6 tanques de madeira. 1 Pisão cilíndrico, 4 lavadeiras, 1 prensa. A fábrica ocupava o primeiro andar sendo o resto do edifício ocupado por uma fábrica de massas alimentícias. ¹⁰

José Vitorino Botelho Miranda, seria fundador da fábrica de massas em 1887 no convento, só obtendo no entanto licença para laborar

8 DIAS, Sara Marisa da Graça _ FLUC Espaços religiosos como espaços industriais, o exemplo da Peig, Planas e Companhia (Volume I), p.52

9 DIAS, Sara Marisa da Graça _ FLUC Espaços religiosos como espaços industriais, o exemplo da Peig, Planas e Companhia (Volume I), p.24

10 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1897_ Processo nº21



Feitoria dos Linhos

Rua Feitoria dos Linhos, data desconhecida

em 1898. Esta detinha uma máquina a vapor de dez cavalos, e era considerada como produtora de finíssimas massas.¹¹ Laborava no primeiro andar do convento referido, sendo que os lanifícios estavam situados no rés-do-chão.¹²

A origem do Convento de São Francisco remonta ao ano de 1602, quando foi construído de acordo com o estilo maneirista da cidade. Os franciscanos ocuparam o edifício de 1609 até à revolta liberal no século XIX. Altura em que se assiste ao abandono e decadência de ordens religiosas. Nem sempre se adaptou da melhor maneira as novas funções do edifício, com a estrutura e limitações do convento, utilizou-se a energia a vapor e mais tarde, da energia elétrica, dada a impossibilidade de usar energia hidráulica, por se encontrar demasiado afastado do rio (Mondego).

Do ponto de vista industrial, o fim do século XIX foi marcado por um forte progresso no ramo do têxtil algodoeiro no país. Introduziu-se a produção de algodão em 1897, sob a firma “Aníbal de Lima & Irmão”, uma fábrica de fiação e tecelagem de algodão, situada no Largo do Romal. Possuía nove máquinas e produziu principalmente camisolas, ceroulas e meias. Desconhecem-se artefactos desta fábrica. No início dedicou-se ao comércio, do qual faziam parte de um estabelecimento de fazendas brancas na Praça do Comércio, numero 100 a 103.

A licença para um estabelecimento fabril de tecidos de malhas com tinturaria, no Porto dos Oleiros sobre a tutela de Aníbal de Lima & Irmão. Continha teares e duas caldeiras de tinturaria nessa data. Estabelecimento de segunda classe pelo decreto de 1863, apresentava inconvenientes de cheiros desagradáveis e resíduos lamacentos.¹³

Fundou posteriormente um novo estabelecimento industrial em Rego de Bonfins, próximo de Coselhas, devido á exiguidade e falta de condições do espaço anterior. A fábrica nomeava-se nesta altura de Fábrica Conimbricense de Artefactos de Malha. Pensa-se que foi ainda na primeira década do século XX, que se construiu uma nova fábrica, na Rua do Gasómetro, actualmente Rua João Machado, e se investiu em diversas tecnologias.

11 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.107

12 DIAS, Sara Marisa da Graça _ FLUC Espaços religiosos como espaços industriais, o exemplo da Peig, Planas e Companhia (Volume I), p.22

13 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1897_ Processo nº23



Fábricas de Santa Clara

Levantamento topográfico da cidade de Coimbra, 1938

Este novo edifício, de funções distribuídas por pisos em que no primeiro andar ficava a fiação, no segundo a tecelagem, no terceiro a confeção. Mais tarde foram acrescentadas instalações chegando a trabalhar nesta fábrica cerca de 800 pessoas (por 1946). Estabelecimento bem apetrechado, alguma maquinaria de interesse lá se encontrava (em 1983), nomeadamente máquinas de fabricar pasta de algodão, um “torcedor”, um “vaporizador”, e pequenas máquinas, nomeadamente teares de fazer o corpo de camisolas interiores. Laborou até 1978, sendo demolida mais tarde, em 1981, tendo sido construído o “Edifício Coimbra” mais tarde.

O setor têxtil, de calçado e vestuário, sofreu um maior crescimento comercial do que industrial, devido ao grande número de sociedades de exploração de tecido e fazendas no tecido da Baixa e não só. Sendo que estas sociedades iam por vezes alargando suas dimensões e numero de sócios.¹⁴

Na década de 1910, surge um “boom” na industria de malhas na Cidade de Coimbra, fundam-se novas firmas, entre as quais: “Sociedade de Malhas, Lda” em 1917, a “Lobo & Filho” em 1921, a “Fanzeres, Dias & C^a, Lda” em 1922, e “ A Ideal, Lda- Fabrica de Malhas” em 1927. Registaram-se ainda a Fábrica de tecidos de Malha, na Rua da Figueira da Foz, Nunes Vicente & C^a e a Fábrica de Malhas do Calhabé de José Maria Teixeira Fanzeres.¹⁵

A fábrica “Ideal do Arnado” funcionou, até ao início dos anos 90. A sua localização é na zona ribeirinha da cidade de Coimbra, mais precisamente na Rua do Arnado junto à estação A. Esta fábrica localizou-se inicialmente na Rua da Figueira da Foz, no entanto em 1934 muda-se então para o respetivo edifício, que tinha pertencido á antiga firma que tinha falecido aquando da crise de 1929, a Sociedade de Malhas. Mais tarde abre outra fábrica em Coselhas e muda o nome para Fábricas Ideal, Industrias Têxteis S.A. Em 1991, o edifício do Arnado abre falência depois de ter passado na década de 80 por um período áureo onde chegou a empregar cerca de 765 trabalhadores.¹⁶

14 ALVES, Valentino José Carvalho do Vale _ FLUC O tecido empresarial coimbricense (1928- 1936) Subsídios para..., 1997, p.10

15 NASCIMENTO, Adriano do _ *Anuário de Coimbra, Beiras e Centro de Portugal, 1930-1931*, p.476

16 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.144

Indústria Cerâmica Peças de Construção e Ornamentação

Uma breve nota sobre a cerâmica em Coimbra já desde o século XII e XIII, que constitui uma indústria privilegiada desde cedo da região. Sendo que no final do século XVIII a cerâmica da Lusa Atenas entrava num período áureo, aos quais estiveram ligados dois nomes prestigiosos: Domingos Vandelli, que chegou a abrir uma fábrica no Rossio de Santa Clara em 1784, produzindo um tipo de faiança específico e de renome. Também Manuel da Costa Brioso, marcou a produção cerâmica Coimbrã, mas não eram únicas no seu meio, existiam nesta época 17 fábricas de louça branca e vermelha, muitas delas situadas na Baixa.¹⁷

“A cerâmica é uma das atividades com maior tradição em Coimbra e de grande importância socioeconómica e artística. Mencionada em documentos desde meados do século XII (a cerâmica de Coimbra), aqueles e alguns estudos já elaborados permitem detectar no meio cerâmico Coimbrão transformações de índole tecnológica, económica e artística (fabrico de faiança no final do século XVI e da porcelana no primeiro quartel do século XX), sócio- profissional (pintor de louça na primeira metade do século XVII e operário da arte cerâmica, em vez de oleiro, nos fins do século XIX e inícios do XX) e de mentalidade, influenciada pela industrialização (fábricas de louça ou de cerâmica, em vez de olarias, no século XIX).”¹⁸

As pequenas fábricas de faiança, tendo origem sobretudo no século XIX, entraram em decadência tanto devido a pressões concorrentes das grandes firmas e da porcelana (que atrofiava o mercado da louça grossa), como pela sua localização, geralmente na Baixa Coimbrã, que não as favorecia, pois o espaço disponível na malha urbana medieval era apertado, e não facilitava cargas e descargas. A acrescentar claro a escassez de meios destas pequenas unidades, mas também o reverso da medalha da evolução dos transportes, que traziam concorrência estrangeira, alemã e inglesa, para a Cidade do Mondego já nos finais do século XIX.¹⁹

O ano de 1918 delimita e marca dois períodos, uma mudança da pequena indústria, artesanato para o período da grande produção mecanizada, como demonstra o aumento de trabalhadores por unidade fabril.

17 MENDES, José Maria Amado _ A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.25 &26

18 MENDES, José Maria Amado _ A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.41

19 MENDES, José Maria Amado _ A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.39

Para além desta problemática, as pequenas oficinas eram apontadas como de fabrico rudimentar, e os seus operários não possuíam “*instrução profissional*” sendo que amassavam e preparavam mal o seu barro, segundo pareceres do Inquérito Industrial de 1881, o que não iria beneficiar sua já em causa reputação.

Facto que não correspondia verdadeiramente á realidade da região segundo o professor José Amado Mendes, pois a loiça grossa Coimbrã era conhecida e aceite nos mercados, pela sua durabilidade e reduzido preço.²⁰ Concordava-se porém com a falta de instrução geral dos operários, sendo que chegaram a abrir escolas de cerâmica, para remediar a situação, da qual a Avelar Brotero é exemplo de destaque e de algum sucesso.²¹ Numa comparação feita entre as oficinas de faiança em 1899, Charles Lepierre, professor da referida escola industrial, concluía o seguinte: “*Obtive de todos os fabricantes coimbrenses amostras das pastas que usam*” (...) “*os ensaios a que procedemos e da leitura da qual se verá as divergências, por vezes grande, entre as diferentes pastas, que nada pode justificar. Este facto, só por si demonstra bem que o oleiro de Coimbra faz as suas misturas completamente ao acaso, sem se preocupar com a composição das argilas respectivas.*”²²

*“No domínio da cerâmica muitos dos pequenos produtores de faianças localizados nas ruas da Baixa vão desaparecendo, tendo assumido projeção as fábricas de ladrilhos e de barro vermelho como a Cerâmica, Lda., fundada em 1919 e mais tarde convertida na Cerâmica Lusitana e Lufapo.”*²³

A “Cerâmica de Coimbra, Lda” situa-se entre a baixa Coimbrã e a Rua Direita, O quintal do Prior e o Terreiro da Erva, onde anteriormente se localizavam muitas outras pequenas fábricas em pequenos banais edifícios. Esta é uma fábrica do primeiro período acima referido e ali se trabalhava o barro desde pelo menos 1867. O forno de lenha, a roda do oleiro, a pintura manual e os barreiros relembram sua época inicial.

20 MENDES, José Maria Amado _ *A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.36*

21 MENDES, José Maria Amado _ *A área económica de Coimbra, Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927, Comissão de coordenação da região centro, 1984, p.215*

22 LEPIERRE, Charles _ *Estudo Chimico e Technológico sobre a Cerâmica Portuguesa Moderna, Lisboa Imprensa Nacional 1899, p.120*

23 MENDES, José Maria Amado - *A área económica de Coimbra, Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927, Comissão de coordenação da região centro, 1984, p.29*

Foi mais tarde transferida para junto á Estação Velha no Loreto em 1919, já que as atingas instalações não mais respondiam as exigências da produção e dedicou-se a todos os produtos do ramo respetivo, nomeadamente faianças, cerâmicas de construção, de ornamentação e artísticas.

Aí chegou a empregar cerca de 1000 trabalhadores e foi, na sua área, uma das maiores nacionais. Faliu em 1980. No vasto terreno em que está implementado a fábrica, estão ainda situados casas para operários, campo de futebol, laboratórios, etc. No interior da fábrica, constituída por diversos volumes ligados entre si, existem grandes fornos de cozedura continua, prensas, moinhos de pasta e de vidro, máquinas de utilizar na estamperia. Já instalada na Arregaça, abre falência em 1980.

Outra fábrica de peso embora se situe na Arregaça, é a Sociedade de Porcelanas Lda, que iniciou a sua produção por volta de 1924, introduziu assim o fabrico de porcelanas em Coimbra. Esta fábrica, de importante dimensão representa um especial caso de estudo para esta tese, devido às suas dimensões mas também pela sua localização geográfica que tem a vantagem de servir de pedra de fecho se considerarmos um circuito de edifícios industriais a reconverter ao longo da frente ribeirinha da Cidade. Encerrou em 2005.

As duas últimas grandes fábricas referidas marcam a chegada dos avanços da Revolução a Coimbra e dão uma lufada de ar fresco á outrora muito rica e reconhecida cerâmica do Mondego, mas não são as únicas.

A firma José, Júlio César & Filhos, possuía uma fábrica de loiças na Rua da Moeda, nº 87 a 89, que era uma das melhores na sua época e que chegou a expor seus produtos em exposições internacionais de Londres e Porto, e foram inclusive premiados, mas também estiveram presentes nas exposições da Cidade do Mondego em 1869 e 1884. Era por isso relativamente grande a fábrica, sendo que laboravam 16 oficiais nas instalações, excluindo os operários necessários para amassar o barro, conduzir a louça e outros serviços.²⁴

Como forma de tentar acompanhar a rápida evolução destes tempos, as pequenas empresas iam tentando acompanhar o progresso tecnológico e a concorrência rígida, sendo que cinco delas se juntaram para além de um individuo que assim constituíam uma

24 MENDES, José Maria Amado _ *A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.29*

sociedade em 1920. Denominada de Moagem Particular, a sua sede situou-se na Rua da Moeda, no pátio da firma Campos & Irmão, uma das empresas do grupo e, “se destinava a moer todo o vidro e tintas necessárias para as fábricas de louça dos outorgantes” que terá sido a fim de evitar a dependência de uma grande fábrica mista de moagem (cereais, vidro e tintas) como se tinha sucedido no século passado.²⁵

De registar ainda a Fábrica de Azulejos Hidráulicos, Joaquim Gomes Porto & Irmão, que se localizava no cruzamento da Avenida Fernão de Magalhães com a Rua do Carmo, que ali existia e permaneceu em laboração até aos anos 60. Existe ainda registo de fábricas de louça, na rua Bordalo Pinheiro, da Madalena, e a fábrica de louças ordinária, de tijolo e telha antiga no sítio do Senhor do Arnado sobre a tutela de Martinho dos Santos.²⁶ Também de uma na Rua João Cabreira de Louça fina e grossa através de uma licença para exploração de uma fábrica de cerâmica situada na Rua João de Cabreira, nº26 e 28 sobre a tutela de Cardoso & Ladeiro.²⁷

Estabelecimento de uma fábrica de louça na Estrada da Beira sobre a tutela de Serrano & Fonseca. Funcionou com um processo ordinário de barro, sem maquinismos nem caldeiras a vapor, contudo estava condicionada por restrições da ordem da saúde pública relativas aos perigos de incêndio, fumos, nomeadamente na preparação do óxido de chumbo para vidrar a louça, e da altura da chaminé.²⁸

Licença para um depósito e fábrica de louças na rua João de Cabreira nº41, com o nome de Adriano Augusto Pessoa. Como muitas outras oficinas de cerâmica teve que responder a certos parâmetros de segurança, em que as chaminés dos fornos deviam ser mais altas um metro pelo menos que os espigões dos mais altos telhados num raio de 40 metros.²⁹

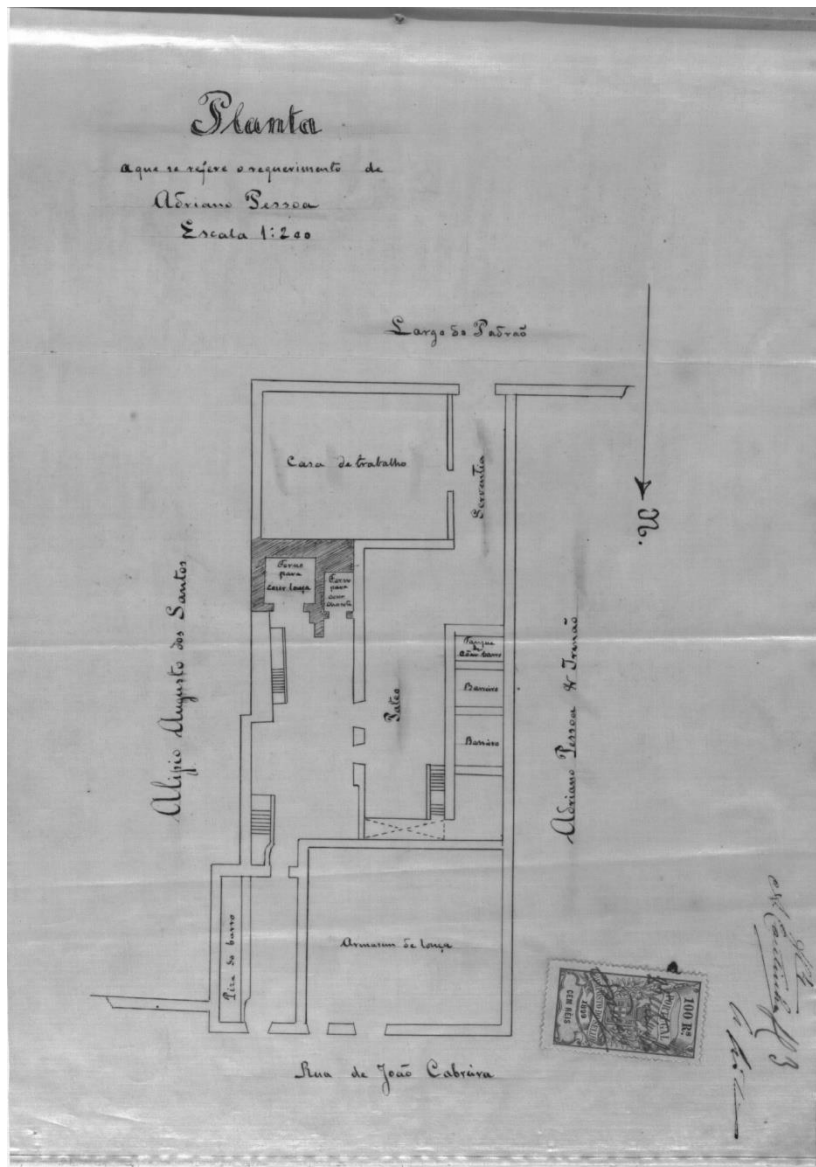
25 MENDES, José Maria Amado _ *A Cerâmica em Coimbra, Ministério da Administração Interna, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1982, p.31*

26 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº38

27 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1914, Processo nº 93

28 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1900, Processo nº60 50

29 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº33



Fábrica de cerâmica, rua João de Cabreira nº41

Adriano Augusto Pessoa, 1899

A moagem de cereais foi uma das principais indústrias alimentares na Baixa, este processo que mantinha estreita ligação com a agricultura e também com o fabrico de massas e bolachas muito renome tinha em Coimbra. *“As fábricas de massas são as mais consideradas no país, e as de bolachas nem confronto admitem.”*³⁰

Fabrico este que se começou a modernizar em 1860 aquando da chegada da energia a vapor. Uma primeira fase, a moagem tradicional, praticada em moinhos e azenhas que rapidamente entram em colapso depois do aparecimento da moagem industrial, de maior envergadura e tecnologias avançadas.

Estas empresas de grande escala surgem por uma diversidade de fatores, ligados ao avanço da tecnologia, é de salientar os novos processos de limpeza e peneiração bem como a invenção do sistema Austro-húngaro, com a utilização de cilindros metálicos em vez de mós, isto ocorre numa fase posterior, em 1920, e da energia elétrica que fizeram com que estas se conseguissem instalar perto dos mercados, facilitando na questão dos transportes.

Portanto as indústrias do sector da alimentação iam-se mecanizando, e assim se destacaram uma das mais antigas fábricas na produção de biscoitos e bolachas, a “José Francisco de Cruz” localizando-se na antiga Couraça de Lisboa. A qualidade da sua produção foi elevada, tendo ganho destaque nacional e internacional.

Infelizmente muitas das fábricas de grande relevo nesta área arderam, fala-se da fábrica Estrela, na Couraça de Lisboa e a fábrica Triunfo, de massas e bolachas na rua dos Oleiros em Coimbra, e que foi uma das mais emblemáticas da cidade.

Esta ultima começou a laborar sobre o nome de Sociedade de Mercearias, Lda., fundada em 1913 sendo que inicialmente se dedicava apenas ao comércio de produtos alimentares. Só em 1932 se passou a designar de Fábricas Triunfo, Lda.³¹ depois de ter adquirido em 1922 a instalação de moagens, que lhe garantiram um crescimento notável. Contribuiu para o desenvolvimento socioeconómico da cidade de forma impar.

30 DIÁRIO DE COIMBRA _ Diário de Coimbra nº352 de 25 de Maio de 1931, p.1
31 MENDES, José Maria Amado _ A área económica de Coimbra, Estrutura e desenvolvimento industrial, 1867-1927, Comissão de coordenação da região centro, 1984, p.204



Incêndio na primeira fábrica de Bolachas e Moagens Triunfo,

Nova Fábrica de Bolachas e Moagens

Triunfo, Rua dos Oleiros, 1930 e posterior a 1940 respectivamente

Situadas junto à linha férrea e à estação nova, na Avenida dos Oleiros, ocupando 5 edifícios numa área total de 6000 m² e dispunha de uma central térmica de óleos pesados. Em 1930 contava com 3 fábricas distintas: uma de moagem, uma de massas alimentícias e outra de bolachas e biscoitos.³²

No ano de 1930 deflagrou um grande incêndio na fábrica. Pelo que em 1939 a direção das fábricas pedia licença à Câmara Municipal³³ para reconstruir o edificado desta vez em betão armado e ferro para evitar eventuais posteriores incêndios. O arquitecto encarregue foi A. Machado da D.G.E.N. A empresa chegou a ter cerca de 500 trabalhadores em 1938 e destacou-se pela sensibilidade e acção social e higiénica para com os seus operários.³⁴ Na década de 70 do século chegou a ter mais de um milhar de trabalhadores.

Duas das unidades mais antigas e de maior relevo foram: a empresa fundada por José Victorino Botelho Miranda, instalada inicialmente em Santa Clara, no antigo Convento de S. Francisco, referido no capítulo anterior; e a segunda “Espirito Santo Areosa & Ca”, na baixa Coimbrã, situava-se na rua da Moeda, nº72 a 78.

Licença para uma fábrica de massas alimentícias e moagem de cereais a vapor, na Rua dos Caminhos de Ferro e sobre a tutela de Areosa & Companhia. O terreno de implantação chegava quase a 3060 metros quadrados de área. Edifício que estava isolado de casas de habitação pois a mais próxima situava-se a 30 metros. O estabelecimento era composto por dois pisos e águas furtadas. Possuía uma máquina a vapor de sistema Nobet e uma caldeira Richumond, ambas da mesma força (45 cavalos). Apresentava perigos com o trabalho dos moinhos, fumo e perigo de explosão das caldeiras.³⁵ A laboração de uma fábrica de moagem de cereais e de massas alimentícias, estabelecida no Porto da Pedra sobre a tutela de José Vitorino Miranda. O edifício considerado de segunda classe no regulamento em vigor na altura apresentava os inconvenientes de fumo e perigo de explosão nas caldeiras.³⁶

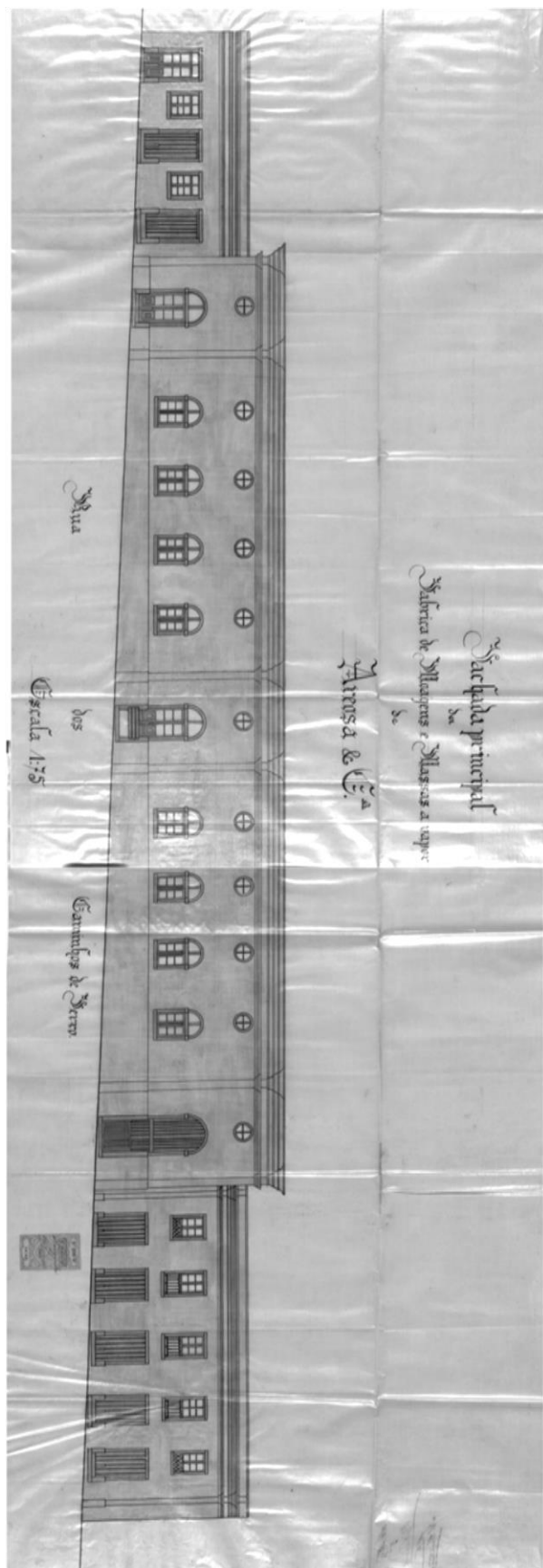
32 SOUSA, Maria da Conceição de Pinho _ FLUC Subsídios para a História da Fábrica Triunfo em Coimbra (1913-1938), p.13

33 SILVA, Armando Carneiro da _ Anais do Município de Coimbra 1920-1939, 1971, p.502

34 SOUSA, Maria da Conceição de Pinho _ FLUC Subsídios para a História da Fábrica Triunfo em Coimbra (1913-1938), p.13

35 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1897, Processo nº22

36 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1901, Processo nº62



Fábrica de Bolachas e Moagens Espírito Santo Areosa, Rua dos Caminhos de Ferro

Areosa & Companhia, 1897

A fábrica de José Clemente Pinto, situada na Rua da Sofia, no colégio de S. Tomás inaugurou em 1868. Produzia massas e ainda a moagem de cereais, na Insua de São Domingos, sobre a tutela de José Clemente Pinto. Situava-se próxima da fábrica do gás.³⁷ Em 1875 esta firma deslocou-se para uma nova construção de raiz á entrada da cidade. Em 1883, instalou-se na unidade fabril de 4 pedras, peneiros e operadores para a produção de farinha. Localizada na Avenida Marginal, junta ao Choupal, foi umas das mais importantes fábricas de moagem antes do aparecimento das fábricas Triunfo, e na altura já existiam muitas unidades fabris do ramo em produção para o mercado local e não só.³⁸ Fechou em 1982 e foi neste mesmo ano adquirida pela Direção dos Serviços Regionais da Hidráulica do Mondego, para aí residiram as suas novas instalações.

Em 1962 a firma recebia um despacho do Sub- Secretário de Estado do Orçamento, para um investimento na seguinte maquinaria:³⁹ Prensa automática “Braibanti” Modelo Griba- M completa; Meadeira mecânica Dupla “ Braibanti- Zamboni completa e própria para acoplamento á automática anterior, para fabrico de massa de meada. Um pré- secador “Braibanti- Garbuio” Modelo de colunas “Saliscandi” dois corpos, completo e revestido a fórmica, para secagem de massa de meada. Uma prensa automática P300- Pavan; e uma máquina fechadora com fita de alumínio de saquetas de celofane.

Mas muitas fabricas se dedicaram a esta produção. Destaca-se uma licença para estabelecimento da fábrica de massas e moagem, no Porto dos Bentos, junto á estrada da Beira, sendo o seu proprietário Dias Pereira Marques Pinto & Companhia. O estabelecimento apresentava-se 40 metros das casas de habitação mais próximas.⁴⁰

Outra com localização, na Estrada da Beira nº1, com a designação de Nova Companhia Nacional de Moagens (com sede em Lisboa). O estabelecimento seria dotado de uma máquina a vapor e motor a gaz pobre (maquina e caldeira a alta pressão) pelo que era categorizado como sendo de segunda classe.⁴¹

37 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1869, Processo nº2

38 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.69

39 GRAVETO, Pedro José _ FLUC Contexto e reutilização das Fabrica Mirandas,1997,Volume II, p.24

40 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1896, Processo nº18



Fábrica de moagem de cereais e de massas, Porto da Pedra

José Vitorino Miranda, data desconhecida

A fábrica de José Clemente Pinto, situada na Rua da Sofia, no colégio de S. Tomás inaugurou em 1868. Produzia massas e ainda a moagem de cereais, na Insua de São Domingos, sobre a tutela de José Clemente Pinto. Situava-se próxima da fábrica do gás.³⁷ Em 1875 esta firma deslocou-se para uma nova construção de raiz á entrada da cidade. Em 1883, instalou-se na unidade fabril de 4 pedras, peneiros e operadores para a produção de farinha. Localizada na Avenida Marginal, junta ao Choupal, foi umas das mais importantes fábricas de moagem antes do aparecimento das fábricas Triunfo, e na altura já existiam muitas unidades fabris do ramo em produção para o mercado local e não só.³⁸ Fechou em 1982 e foi neste mesmo ano adquirida pela Direção dos Serviços Regionais da Hidráulica do Mondego, para aí residiram as suas novas instalações.

Em 1962 a firma recebia um despacho do Sub- Secretário de Estado do Orçamento, para um investimento na seguinte maquinaria:³⁹ Prensa automática “Braibanti” Modelo Griba- M completa; Meadeira mecânica Dupla “ Braibanti- Zamboni completa e própria para acoplamento á automática anterior, para fabrico de massa de meada. Um pré- secador “Braibanti- Garbuio” Modelo de colunas “Saliscandi” dois corpos, completo e revestido a fórmica, para secagem de massa de meada. Uma prensa automática P300- Pavan; e uma máquina fechadora com fita de alumínio de saquetas de celofane.

Mas muitas fabricas se dedicaram a esta produção. Destaca-se uma licença para estabelecimento da fábrica de massas e moagem, no Porto dos Bentos, junto á estrada da Beira, sendo o seu proprietário Dias Pereira Marques Pinto & Companhia. O estabelecimento apresentava-se 40 metros das casas de habitação mais próximas.⁴⁰

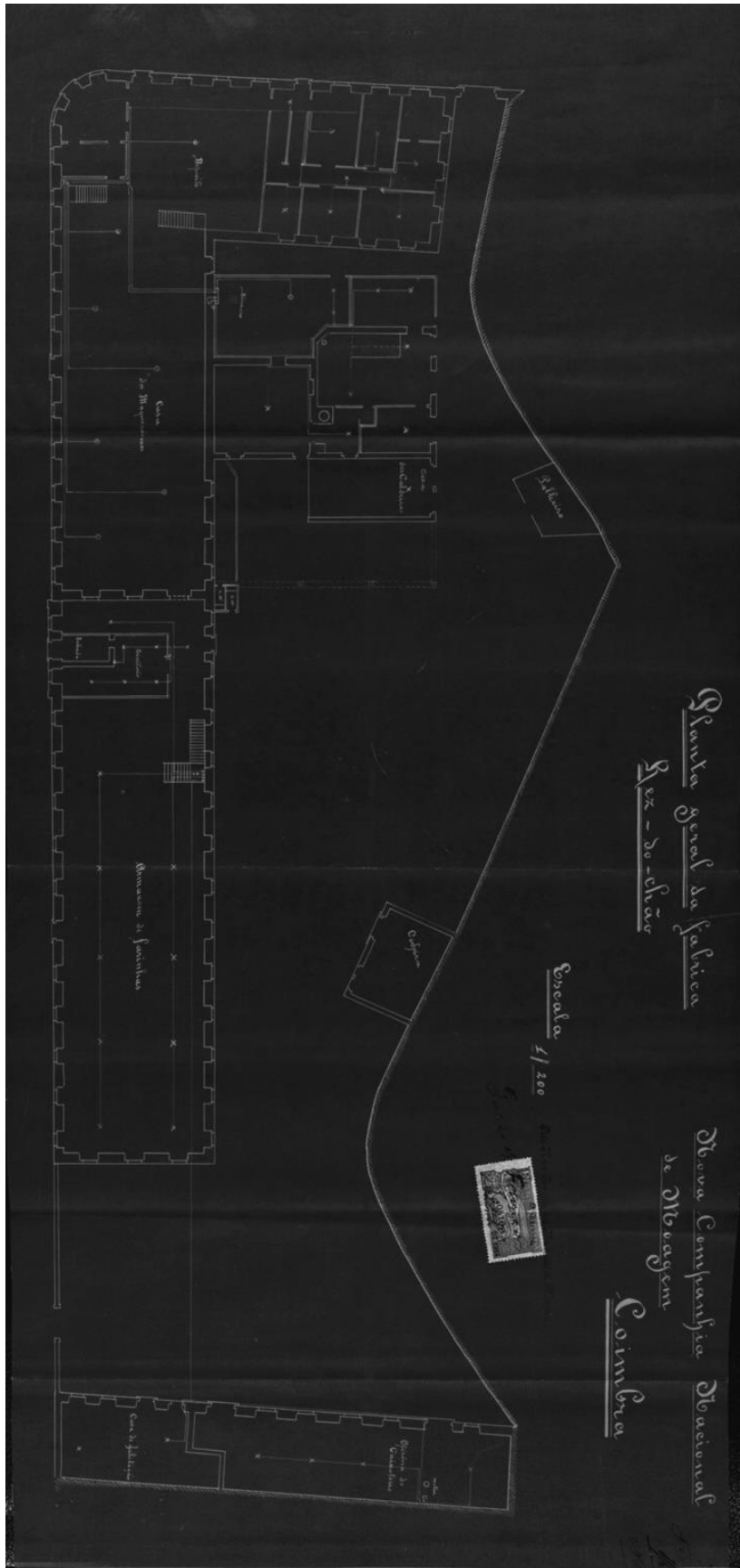
Outra com localização, na Estrada da Beira nº1, com a designação de Nova Companhia Nacional de Moagens (com sede em Lisboa). O estabelecimento seria dotado de uma máquina a vapor e motor a gaz pobre (maquina e caldeira a alta pressão) pelo que era categorizado como sendo de segunda classe.⁴¹

37 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1869, Processo nº2

38 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.69

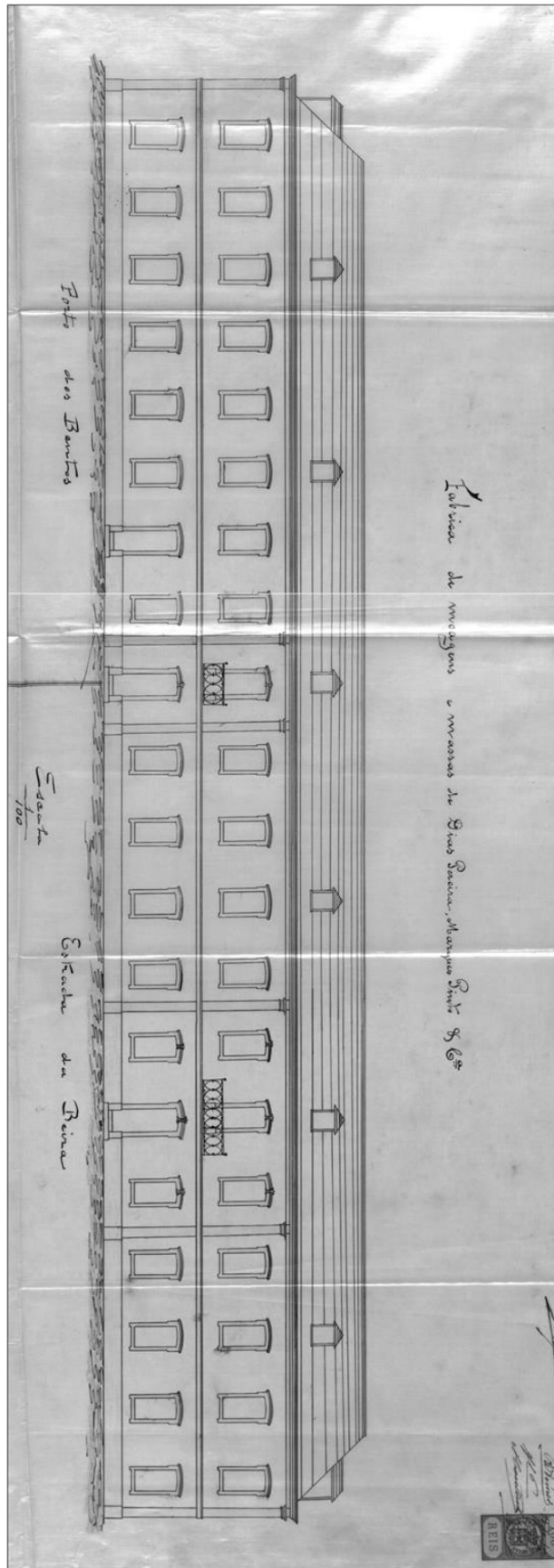
39 GRAVETO, Pedro José _ FLUC Contexto e reutilização das Fabrica Mirandas,1997,Volume II, p.24

40 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1896, Processo nº18



Fábrica Nova Companhia Nacional de Moagens, estrada da Beira nº1

Companhia Nacional de Moagens, 1914



Fábrica de moagem de cereais e de massas, Porto dos Bantos

Dias Pereira Marques Pinto & Companhia, 1896

O fabrico de bebidas ia por sua vez também expandindo, sendo que a produção de cerveja se destacou cedo em Coimbra. A produção industrial e de larga escala de cerveja surgiram nos anos 20 na cidade coimbrense, segundo a indústria “Cerveja de Coimbra Lda” (1920) que mais tarde foi renomeada de “Companhia de Cerveja de Coimbra, Lda” (1924). Erguida na Avenida Navarro junto ao parque Dr. Manuel Braga, foi demolida e substituída por um edifício de cariz progressista comercial. Existem mais edifícios na respetiva avenida de interesse menor mas a preservar datados de finais do século XIX inícios de XX, que atribuem ao conjunto um carácter de destaque.

Em 1934, surge a Sociedade Central de Cervejas, contudo a partir de 1940 a fábrica mudou suas instalações para a Zona Industrial da Pedrulha no final dos anos 50. A antiga fábrica da baixa foi demolida em 1982. Contudo antes desta tipologia de grandes produções de cervejas, existiu naturalmente uma de fabrico artesanal e dimensões mais modestas, existiram no Penedo da Saudade instalações que produziam uma cerveja denominada de Lusa-Atenas em 1855. Existe ainda registo de produções artesanais por José Luís Cardoso do qual se desconhecem o sítio da oficina.

A refinação do açúcar era corrente na cidade, e vários registos aparecem sendo que a licença para uma oficina de refinação de açúcar localizada no Arco da Almedina nº10 e 12, através do seu dono Albino Fernandes, se destaca. Este edifício pela sua localização muito específica teve que obedecer a algumas restrições especiais relativas a libertação de fumos e cheiros, apesar de não ter que estar afastada das casas de habitação pois produzia açúcar.⁴²

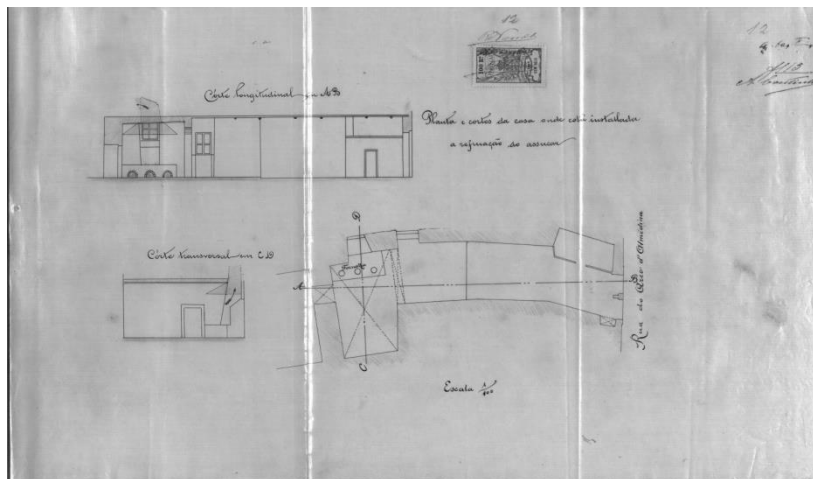
Ainda, o pedido para laboração de um estabelecimento para destilação de bebidas alcoólicas, situada na Rua das Padeiras nº 23, com o proprietário nomeado Leandro José da Silva.⁴³ E uma licença de uma fábrica de refinação de açúcar na Rua da Nogueira sobre a tutela de José Júlio Gonçalves. Edifício de segunda classe com perigo de explosão, maus cheiros e fumos.⁴⁴

41 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1914, Processo nº91

42 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº42

43 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1900, Processo nº 50

44 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1909, Processo nº80



Oficina de refinação de açúcar, Arco da Almedina nº10 e 12

Albino Fernandes, 1899

Indústria de Químicos Sabão e Pólvora

A indústria do sabão localizou-se sobretudo no Rossio de Santa Clara no século XIX. Contudo esta produção/ fabrico vem já de tempos remotos como já referimos, e vigorava nos subúrbios da cidade. Na mesma rua da Feitoria dos Linhos se situou por algum tempo a “fábrica de sabão”. Fundada em 1871 por Augusto Luiz Martha, desenvolveu-se imenso na altura da primeira guerra mundial e nos anos logo a seguir, mantendo-se a mais antiga e importante empresa do ramo. A fábrica sofreu várias alterações nas suas instalações ao longo da sua existência, sendo que existe inclusive uma licença para depósito de Trapo, no Rocio em Santa Clara, sobre a tutela da Martha & Almeida. O edifício é o da antiga fábrica de sabão e o seu novo uso conferia-lhe a categoria de primeira classe quanto aos regulamentos.⁴⁵

Contudo hoje o edifício não existe, tendo sido construído no quarteirão uma urbanização. A fábrica faliu na década de 1990. Nesta coexistiam duas linhas de produção distintas, uma mecanizada, e actual, outra essencialmente manual, remontando aos primórdios do fabrico de sabão.

A produção fazia-se através da reacção entre bases e gorduras. Esta fábrica chegou a exportar o seu produto para todo o país. Esta foi, como já referido, a principal indústria de sabão, as outras que existiam na zona, detinham baixa produção e equipamentos rudimentares e tradicionais, tais como a Mateus dos Santos na Ladeira do Seminário, e a firma Santos & Silva na Rua Direita nº 90 e 92. De referir também a fábrica de Caetano Velado, em 1899, e a Saboaria União de Coimbra, Lda de 1923.

Em 1900, uma fábrica de sabão situava-se junto á estrada de Coselhas, sendo que o seu tutelar seria António Gomes. Outro pedido foi feito para a abertura da mesma fábrica sobre o nome de Joaquim de Lemos Teixeira. Situava-se na altura a 225 metros de distância das habitações mais próximas. Este fabrico produzia resíduos lamacentos, fumo e cheiros desagradáveis pelo que era considerado insalubre e incomodo (segunda classe).⁴⁶ Alguma produção de pólvora e seus derivados se verificou em Coimbra no arranque do século XX. Era considerada das mais indesejáveis pela população, assim os seus estabelecimentos eram

45 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1915, Processo nº 102

46 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1900, Processo nº45



Fábrica de Sabão Marthas, Santa Clara

Augusto Luiz Martha, década de 1960

barracões comuns e isolados (também entre si) para evitar propagações de explosões e fogos. Por isso a escala destes projetos vem muitas vezes a 1:500 (O decreto de 1863 pedia por norma as plantas à escala 1:200) pois aí se pode representar todo o terreno, suas imediações e vizinhanças, bem como os desníveis e montes de terra que serviam como proteção. Esta tipologia fabril tendia a situar-se claramente fora da urbe, mais especificamente Ingote, Coselhas, Rua da Figueira da Foz.

Interessa referir que em 1858 já eram tomadas precauções urbanísticas, já a Camara Municipal de Coimbra registava uma intervenção para a organização de um novo bairro para os fogueteiros, onde estariam situadas as oficinas de pirotecnia de um lado da rua e as respetivas residências do outro. Isto a nordeste da rua do cemitério da Conchada, longe do tecido consolidado, devido aos perigos que esta indústria acarretava. Contudo o projeto pouco avançou e os moradores ficaram alojados na Rua da Figueira da Foz.

⁴⁷

Em 1903, João António Gonçalves pedia licença ao Governo Civil para abrir uma oficina de fabrico de foguetes, situada na Ladeira da Forca (Rua da Figueira da Foz), o processo não avançava devido ao requerente não conseguir discriminar o número de operários, a quantidade máxima de substâncias explosivas no edifício. Nos finais de 1904 a licença é concedida. ⁴⁸

Em 1903 José António de Oliveira pede para montar uma fábrica de terceira categoria para fabricar e vender pólvora ordinária e cartuchos de dinamite, sendo que não apresentava as plantas das edificações. Nos finais deste ano a planta apresentada não apresentava uma área de terreno de 1000 metros de raio, pelo que era reprovada a licença. A barraca projetada devia ter uma divisória transversal de alvenaria com cinco metros de espessura e que atinja a cobertura, representada na planta assim como outras medidas de segurança. Em torno desta devia, a uma distância de 2 metros devia haver travessas contínuas de terras. Finalmente em 1906, o processo foi aceite com localização na Quinta da Misericórdia, junto ao cemitério da Conchada. ⁴⁸

Em 1904, Augusto Rodrigues da Silva pedia para transferir a licença concedida a João Joaquim de Camacho para fabricar fogo-de-artifício no mesmo sítio. Para tal deviam ser apresentados os

47 LOUREIRO, José Pinto _ Toponímia de Coimbra Volume I, Edição da Camara Municipal, p.370

48 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais incómodos, insalubres, e perigosos

seguintes documentos entre outros: Plantas das oficinas a 1:100, lista de produtos que pretende fabricar, e número de trabalhadores e suas idades; como se exigia no regulamento sobre substancias explosivas, de 24 de Dezembro 1902. ⁴⁸

Em 1907 foi concedida licença a Francisco Brardo de Andrade para instalações de uma fábrica de pólvora e depósito de cartuchos de dinamite de segunda classe. Uma oficina de fogueteiros no sítio do Ingote, em Eiras. Já se regista o mesmo pedido em 1901, e em 1903 a sua planta já era apresentada. Contudo em 1904, foi-lhe indeferido o pedido devido a algumas questões urbanísticas e de segurança, nomeadamente: 1 Que o edifício proposto para o fabrico e depósito de pólvora não apresentava condições necessárias; e a mesma casa não apresenta muros exteriores alguns ou elevações de terras que possam proteger a vizinhança em caso de explosão. As distâncias às casas vizinhas bem como as estradas eram um pouco menores do que as pedidas no regulamento. ⁴⁸

Ainda se verifica a licença para um depósito e fábrica de fogo-de-artifício na Ladeira da Forca com o nome de João Antunes. ⁴⁹

Licença para estabelecer um depósito de gasolina na Avenida dos Oleiros sobre a tutela de Vacuum Oil Company do qual o representante era António Correia dos Santos. O depósito era de capacidade superior a 200 quilos, e para limitar o risco de explosões e acumulações poluentes, foi pedido que se abrisse ventiladores com a altura mínima de 30 centímetros na parte superior, e em toda a extensão das paredes Norte e Poente (precisamente a localização dos depósitos). ⁵⁰

49 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº35

50 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1910, Processo nº 81

O fabrico do papel é de grande tradição no distrito de Coimbra existindo pelo menos desde o final de século XVII. Esta indústria situou-se contudo, fora da própria cidade de Coimbra, onde se situava o principal comprador de papel, a Universidade de Coimbra, que com isto pretendia atender às suas demandas administrativas e culturais. Fala-se das localizações destas empresas por volta da Lousã, Goís e Penela. Esta geografia industrial deve-se á barata e abundante mão-de-obra nas respectivas populações, bem como aos recursos naturais favoráveis que lá se verificavam, nomeadamente cursos de água, propícios a esta indústria. Com isto, alguma atividade gráfica, relembrando que numa estrutura empresarial de pequenas dimensões, se registou na Cidade de Coimbra na Alta, já que ai existiam um mercado de impressões ligadas á Universidade e outros colégios escolares, que se continua a exercer. Assim se verificaram tipografias e litografias, bem como atividades de encadernação, fotocomposição e outras relacionadas. Ainda hoje alguns estabelecimentos mantêm a sua maquinaria digna de interesse, uma delas encontra-se na rua de Montarroio. No mesmo ramo da impressão, embora não ligadas diretamente á Universidade e por isso situadas na Baixa estão a sé da Coimbra Editora, que está situada na rua do Arnado, em frente á “Ideal, Lda”, e de destaque o edifício do jornal “Despertar”, o jornal de Coimbra, que surgiu em 1917.

A Coimbra Editora tem alvará no dia 13 de Março de 1934 com o número 21 780 segundo a consulta de processos na direção regional do centro de economia. Através desta fonte se regista em 1966 a instalação de um laboratório fotográfico (camara escura) no estabelecimento.No ramo da tipografia jornalística, as oficinas primitivas do “Diário de Coimbra” situaram-se no Quebra- Costas nº 27 até 1933, altura em que mudou para a Avenida Sá da Bandeira nº 80, bem próximo do teatro Avenida. Contudo foi efémera a nova localização devido as reclamações do barulho das oficinas sendo que se registaram novas mudanças para a Avenida Emídio Navarro nº 43, e foi nesta altura que o edifício separou a parte administrativa da área técnica. Mudou-se depois para a Rua Ferreira Borges, nº 155- 2º (1933) e para o pátio dos Castilhos nº 2 em 1936, sendo que as suas instalações cedo se mostraram deficientes e inadequadas. Em 1941 mudava-se para as prósperas instalações na Rua da Sofia, nº 179, que se situava perto da estrada nacional e perto das duas estações da cidade. ⁵¹

51 CUNHA, Pedro José Paiva da _ FLUC As oficinas primitivas do “Diário de Coimbra” no contexto do desenvolvimento da indústria tipográfica, p.21

Indústria da Madeira Serralharia, Utensílios e Ferramentas

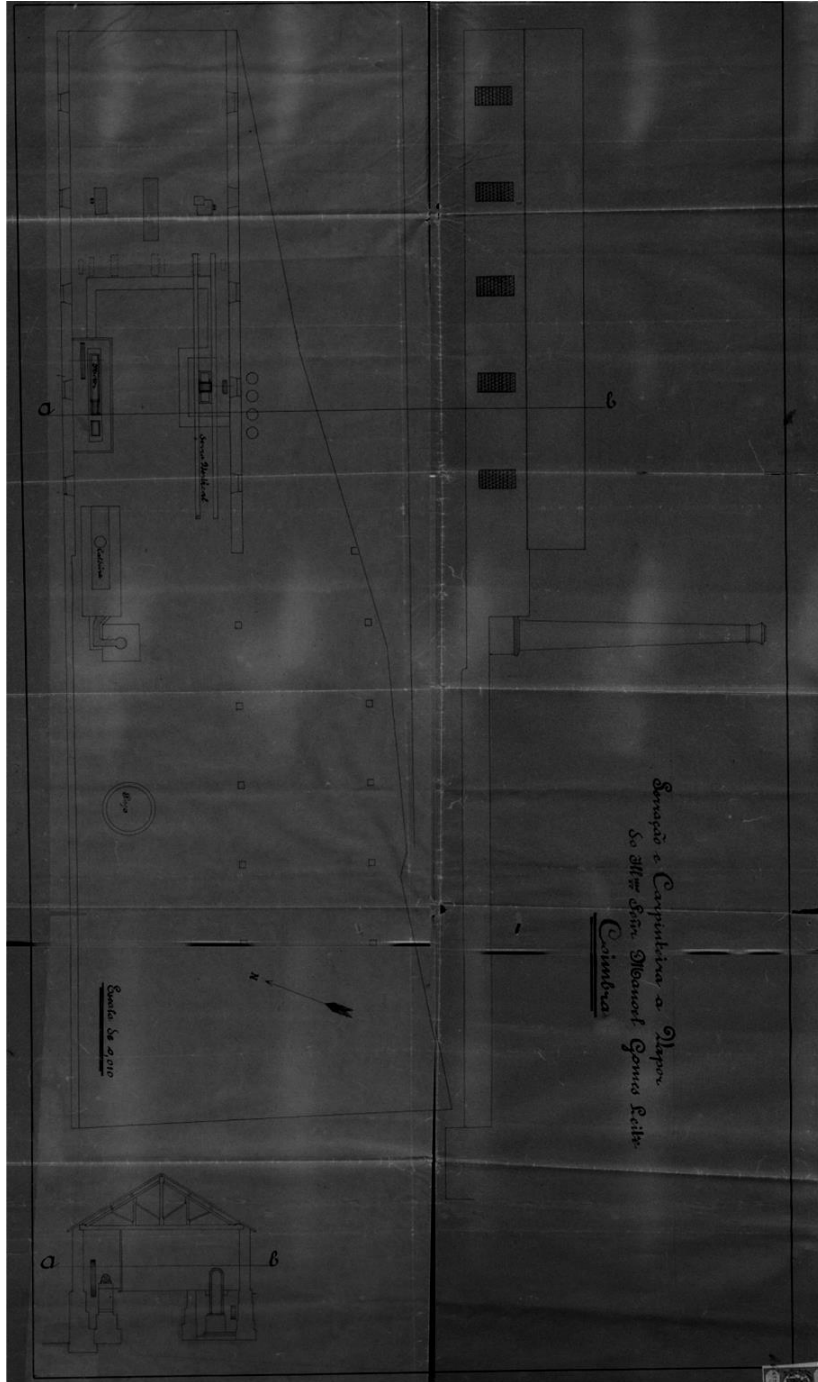
A produção em carpintarias destinava-se á construção em geral: fabricação de coberturas em madeira para suporte das telhas, caixilhos e utensílios/ ferramentas. Regista-se alguma atividade deste género na Baixa no arranque do século XX.

Licença de 1913 para uma oficina de carpintaria a vapor na Avenida dos Oleiros com os proprietários sobre o nome de Inácio & Batista. Existia uma caldeira a alta pressão pelo que por isso era considerado o estabelecimento como sendo de segunda classe.⁵²

Mais uma licença para uma fábrica de serragem de madeira e carpintaria, situada na Insua de São Domingos sobre a tutela de Manuel Gomes Leite. A fábrica detinha serras movidas por uma máquina a vapor com caldeira de alta pressão. Era um vasto edifício com bastante luz e ventilação inteiramente isolado das habitações. A chaminé tem a devida altura para libertar o fumo na atmosfera (5 metros acima dos telhados), e a caldeira está colocada no lado Norte.⁵³

52 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1913, Processo nº 89

53 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1881, Processo nº9



Fábrica de serragem e carpintaria, Insua de São Domingos

Manuel Gomes Leite, 1881

Indústria do Ferro Automóvel e Serralharia

Importa ainda referir o ramo metalúrgico, a serralharia artística foi a que mais se destacou, isto devido ao grande impulso dado pela escola Livre das Artes do Desenho, e seu principal representante António Augusto Gonçalves, mas também á grande quantidade de serralheiros, e obras que os representam, no período áureo dos 30 primeiros anos do século XX. A indústria metalúrgica subsidiava as suas outras congéneres e até comércio e agricultura, era praticada um pouco por todo a área, em pequenas oficinas. A casa “Forjarte” instalada na rua da Nogueira desde 1934, fabricava metalurgias e foi orientada pelo Mestre José Pompeu Aroso. De fundição de ferro, a José Alves Coimbra, Filho, rua Adelino Veiga, e António Batista, na rua do Arnado.⁵⁴

Relacionado com o ferro estão os depósitos de carbureto de cálcio, este tinha como uso principal de ser um componente para conseguir cortar e soldar o ferro. Há uma licença para estabelecer um depósito de carbureto de cálcio e enxofre, na Rua da Sofia nº73 a 83 sobre a tutela de Reis & Simões. Estabelecimento considerado de terceira classe pelos cheiros, perigo de explosão e incêndio, por parte dos depósitos de carbureto mas também de vapores sufocantes quanto aos enxofres.⁵⁵ E de um depósito de carbureto de cálcio na Avenida dos Oleiros. Considerado de primeira classe pelo risco de explosão e cheiro incómodo e insalubre. A Sociedade de Mercarias era a requerente.⁵⁶

Estabelecimento de fundição de ferro na Rua da Sofia, sobre a tutela de Manuel José da Costa Soares. A fábrica era dotada de motor a gás e uma máquina de três cavalos. Como medida de segurança era exigido que a sua chaminé fosse bem mais alta que os seus telhados e sua vizinhança.⁵⁷

Licença para uma fábrica de fundição de ferro, dotada de uma máquina a vapor para derreter o ferro, situada na antiga Rua das Solas, nº58, hoje conhecida por Rua Adelino Veiga. O dono do estabelecimento foi José Alves Coimbra.⁵⁸

54 NASCIMENTO, Adriano do _ *Anuário de Coimbra, Beiras e Centro de Portugal, 1930-1931, p.205*

55 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1916, Processo nº105

56 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1915, Processo nº 97

57 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1876, Processo nº7

58 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº29

Várias foram as oficinas para transportes mecanizados numa altura em que se desenvolviam de forma espetacular os transportes e vias de comunicação como já se viu. Assim se regista o pedido para a licença de uma oficina de carruagens, situada na Rua da Madalena nº1 (atual Fernão de Magalhães) sobre o nome de Eduardo & Almeida.⁵⁹

Bem como as oficinas dos Transportes Urbanos de Coimbra. No dia 15 de Maio de 1908 a Edilidade decidiu-se pela municipalização do serviço de tração elétrica. A inauguração ocorre dia 1 de Janeiro de 1911 sendo que a sua central se situava num terreno adjunto ao abastecimento de águas, no sopé do Jardim Botânico.

A década de 20 do século anterior foi o período fértil dos carros elétricos. Nos finais desta década, a “*remise*” foi ocupar o lugar deixado vago em 1923 pela fábrica do gás, e que depois também serviu de central termo-eléctrica que garantia energia á cidade. Aí se exercia a atividade de recolha, manutenção e reparação dos transportes colectivos.

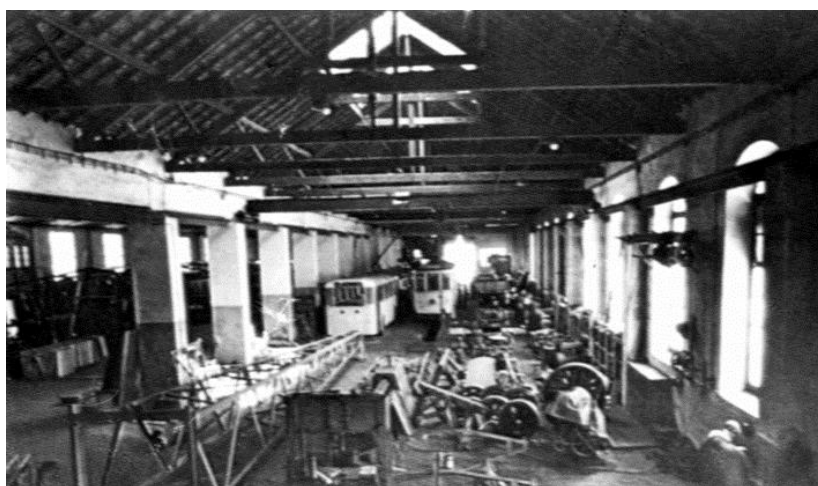
O ramo automóvel claro também se encontrava em expansão exponencial e neste sentido surge uma firma e suas numerosas instalações em Coimbra: a hoje conhecida por Auto Industrial. Muito poucas fábricas atingiram, em Portugal e não só, mais de 100 anos no ramo automóvel, esta é contudo uma delas, sendo que já inaugurou 80 anos em nome da firma Auto Industrial Lda, sempre graças ao espírito de progressão. O dia 31 de Maio em 1902 foi a data da fundação da empresa senda que se situava nos Arcos da Almedina (nº10) a sua pequena oficina.⁶⁰

A firma “ Leão, Moreira & Tavares” revelou- se desde os inícios da era automóvel uma impulsionadora produção fabril para a cidade. Os proprietários: Castro Leão, João Gomes Moreira e Dr. Tavares de Melo, que foi piloto, animador, e organizador de competições motorizadas, chegando a introduzir inovações mecânicas. Assim muitas corridas se efetuaram na época, nomeadamente da Figueira da Foz a Lisboa, circuito das Beiras, Valença a Lisboa, Coimbra às Pedras Salgadas, Paris a Coimbra. Os donos da firma eram então muito admirados pelas suas iniciativas, e propagandas automóveis sendo este meio de transporte um privilégio para os mais afortunados, e desporto no início.⁶⁰

Mas depressa a empresa transforma- se na firma “*F. Costa Meneses*

59 AUC Governo Civil _ Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Processo nº32

60 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.7



Serviços municipalizados, Casa dos transportes elétricos,

Rua da Alegria, inícios do século XX



Serviços municipalizados de Coimbra,

Levantamento topográfico da cidade de Coimbra, 1960

& C^a” tendo no entanto adotado a denominação de “*Empresa Automobilista Portuguesa*” (1919) sendo que iria construir seu novo edifício na avenida Emídio Navarro, com 3 salas no rés-do-chão para vitrina dos automóveis, “*uma ampla garagem de recolha e a indispensável oficina de reparações*”. Os escritórios situavam-se no primeiro andar. Com as instalações novas e prósperas, e a rápida incrementação do meio automóvel na cidade e País, trabalho não faltava a esta empresa, assim o seu nome ficava registado e reconhecido como uma das maiores e mais importantes, no seu ramo, em Portugal. ⁶¹

É de referir ainda, que apesar da firma adquirir muitos outros estabelecimentos á medida que irá evoluindo, manteve como sede da empresa o edifício da Avenida Navarro, pelo menos até aos anos 70. ¹¹ Em 1921 e 1932 registavam-se alterações e melhoramentos no estabelecimento da sede na Avenida Emídio Navarro. ⁶²

Em 1920 porém, é constituída a sociedade (por quotas) Auto Industrial, Lda, com escritura no dia 20 de Dezembro do referido ano no notário de Coimbra da época. O novo gerente passava a ser Manoel José Teles, com a inclusão dos sócios da firma “*F. Costa, Meneses & C^a*”, razão social da “*Empresa Automobilista Portuguesa*” desde Maio de 1919. A integração destes sócios elevava o capital social de 250 contos para 600. ⁶³

A empresa visava nesta altura para ampliações das suas instalações como forma de melhor responder a demanda exponencialmente crescente do mercado automóvel. Assim a compra de terrenos anexos e edifícios nas Ruas Bordalo Pinheiro, Madalena (Atual Fernão de Magalhães) e Simão de Évora e terrenos no Arnado estava em negociação. ⁶⁴

Com o tempo a decorrer, e os progressos no ramo, cada vez mais a população tinha acesso a este meio de transporte, pelo que a recolha, lavagens, e lubrificação dos carros a Auto Industrial, Lda adquiria um edifício na Avenida Sá da Bandeira (nº 104), para ali construir uma garagem ampla com várias cabinas para a respetiva recolha e estação de serviço. Encontrava monos em 1929, e a garagem ficou com o nome de “*Santa Cruz*”. ⁶⁵

No ano seguinte (1930) o prédio nº 45 da mesma avenida foi comprado, para aumento necessário das instalações na cidade

61 O JORNAL DO DIA_ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.10

62 O JORNAL DO DIA_ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.74

63 O JORNAL DO DIA_ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.76

64 O JORNAL DO DIA Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.33

65 O JORNAL DO DIA_ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.41



Empreza Automóvel Portuguesa

Avenida Emidio Navaroo 1906

Coimbrã, adquirindo assim mais uma garagem de recolha e posto de serviço e outra (nº51) de assistência às viaturas “Ford” da qual a firma era agente desde 1928. ⁶³ Ficou com a designação de “Lusitana” foi reconhecida pelos bons serviços dos seus técnicos e sócios. ⁶⁶ Esta constitui um bom exemplar da arquitectura industrial de estilo Arte Nova e Arte Deco, sobrevivente nos dias de hoje, com azulejaria e ferro forjado ou fundido, onde ainda hoje funciona uma oficina de carros, sobre a tutela da Citroën.

Em Fevereiro de 1935, a firma deixava de estar restrita ao ambiente Coimbrão, para ser instalado uma filial no “Stand” de automóveis na Avenida dos Aliados do Porto, para onde foram transferidos os serviços da General Motors. Assim a firma garantia, com um grande “stock” de materiais, o mercado nortenho automóvel. De registo que nesta altura, a Auto Industrial, Lda contava já com 160 operários, mas também com quatro funcionários que deambulavam pelo país (em carrinhas) com pequenas amostras das peças mais vendidas para assistências na hora e de urgência. ⁶⁶

Em 1939 a Auto Industrial Lda representava em Portugal a firma inglesa Perkins Engines, Ltd do grupo Massey Ferguson, que seria, nestes tempos, os maiores produtores de motores a “diesel”. ⁶⁷

O ano de 1940 é determinante para a empresa, pois no dia 1 de Outubro deste ano, era inaugurado o edifício majestoso e imponente do Arnado que assim demonstrava o sucesso e período fértil da firma que contava já com quase 40 anos de serviço. Estabelecimento moderno com amplas aberturas que permitiam boas entradas de luz, para potenciar a eficiência dos operários, que usufruíam da devida maquinaria de ponta e ferramentas, era considerado a mais ampla unidade industrial do País. ⁶⁸ A encomenda revelava de fato a confiança e ousadia dos proprietários na firma e futuro do seu mercado, e esta unidade fabril foi uma das mais importantes na Península, não esquecendo que o período de construção coincide com o da segunda grande guerra mundial.

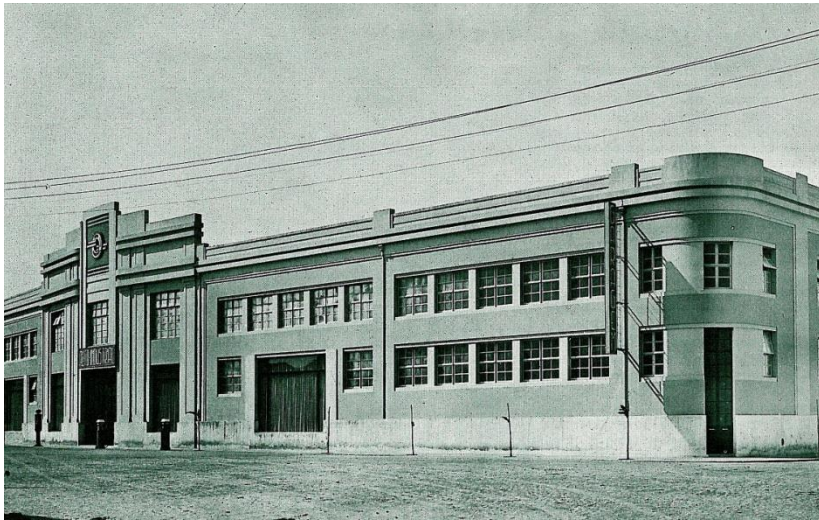
Em 1940 a Camara aceitava uma oferta de 15 000 escudos da Auto Industrial para a pavimentação da Avenida Fernão de Magalhães, no troço compreendido entre a Avenida dos Oleiros e a Rua João Machado. No dia 23 de Maio faz-se vistoria e aprova-se a construção do Edifício da Auto Industrial. ⁶⁹

66 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.47

67 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.74

68 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.51

69 SILVA, Armando Carneiro da _ Anais do Município de Coimbra 1940-1959, Edição da Biblioteca Municipal 1981, p.7



Oficina da Auto Industrial

Rua do Arnado, década de 1940

De planta quase quadrangular, demonstra uma imponente fachada com aberturas amplas e caixilhos modernos em ferro, para exposição e ventilação interior para as oficinas no piso de cima. A sua estrutura é constituída por vigas de betão, formando quadriculas e grandes vãos internos -alguns chegam a 15 metros sensivelmente- suportados por grossos pilares centrais- revestidos nas suas bases- no rés-do-chão bem como no primeiro piso. Contudo este ultimo tem apenas grossas vigas em betão entre pilares sendo que as vigas secundárias são em madeira (disfarçada) que fazem parte do sistema de cobertura todo ele em madeira e telhas.

O espaço interior é iluminado por uma grande claraboia central (em forma de triangulo /telhado de duas águas) e que traz a luz até ao piso da rua, resultando num espaço de ampla cota, arejado e iluminado á volta do qual se desenvolvem as oficina (piso 1) e stand de automóveis (piso 0). Existia um sistema de arrefecimento e limpeza dessa claraboia que recolhia as águas das coberturas, bem como um poço do lado mais próximo do rio, constituindo assim num sistema fechado de recolha e uso das águas. Mais claraboias de dimensões mais pequenas existem no piso das oficinas. O uso de cortiça entre paredes para isolamento reforça a qualidade especial desta construção.

No primeiro piso, além da recolha de carros, funcionavam uma oficina de segeiro, outra de serralharia mecânica, de estofos e de reparações, numa lógica de espaço igual ao piso de baixo, de grandes dimensões e “*desimpedido*” facilitando as manobras e arrumação dos carros. Ainda lá funciona uma segunda estação de serviço bem como cabines fechadas para automóveis e vestiários.⁷⁰ O “*stand*” de exposição localiza-se á cota da rua.

No fim da referida década de 40, mais precisamente em Abril de 1947 e Outubro de 1949, a Auto Industrial expandia-se ainda mais pelo País e distritos, com as filiais em Lisboa e Leiria respectivamente. A filial de Lisboa com grandes dimensões, localizou-se num prédio de cariz moderno da Avenida Duque de Loulé, nº 93- 95B, sendo que terá mudado suas instalações em Outubro de 1949, “*no sentido de melhorar a assistência às viaturas vendidas em Lisboa*”⁷¹, foram transferidas para a Rua General Sínel de Cordes, nº 13, numa garagem munida de oficinas, uma estação de serviço e loja de peças. A de Leiria, também de uma grande garagem, com estações de serviço e oficinas de reparações, se situou na Rua Capitão Mouzinho de Albuquerque, na Estrada da

70 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.52

71 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.58

Figueira da Foz, na entrada da cidade. Sendo que a empresa ainda possuía na Rua Machado dos Santos, na estada de Lisboa, um grande “stand” de exposições automóvel.⁷¹

Registou-se ainda um importante marco para a firma mas também para a história do edifício monumental projetado por Gustave Eiffel em Lisboa, que o tinha construído aquando da sua vinda para Portugal (fala-se pois da encomenda feita para a ponte da ferrovia de D. Maria no Porto). A Auto Industrial Lda adquiria no dia 20 de Fevereiro de 1956, este estabelecimento de dimensões grandiosas. Apresentava 2000 metros quadrados de área de terreno e 3705 de área coberta, sendo que a sua admirada estrutura foi mantida na remodelação para as modelares oficinas do “Auto-Palace” para assim aumentar ainda os serviços de assistência de viaturas em Lisboa e arredores.⁷²

Sempre acompanhando o que se fazia na Europa e mantendo a competitividade em alto nível, acompanhando o evolução mecânica, sendo que muitos gerentes frequentavam cursos de gestão no “General Motors Institute”, em Flint, nos Estados Unidos. A firma tendia a diversificar e alargar o seu leque de produtos tendo assim começado a venda de maquinaria agrícola e industrial através da filial associada “Tecnicar” criada em Lisboa (Rua de D. Estefânia nº 84-A), que assim ficava encarregue desta parte do setor.

Em 1964, a firma transforma-se em Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada, sob o atual desígnio de Auto Industrial, S.A.R.L., altura em que o capital social atingia o valor de 35 000 contos. O avanço da firma foi um processo acelerado desde 1920, pois “dos poucos empregados e das instalações iniciais com a área coberta de 535 metros quadrados, passou em 1970, a 719 empregados, e as instalações atingem uma área coberta de 26 689 metros quadrados, e de 32 343 metros quadrados de terrenos e logradouros”, isto sem incluir as firmas associadas.⁷³

72 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.64

73 O JORNAL DO DIA _ Auto- Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte 1971, p.74

Enquadramento atual na Baixa

Tratando-se do tema de unidades fabris obsoletas, é importante informar sobre o porquê de estas terem cessado a atividade inicial a que se destinavam. Com isto depois de um período próspero da indústria Coimbrã anteriormente estudado, a cidade (e o resto do País) ressentiu-se nas últimas décadas do século passado. É de um período de desindustrialização interna (urbana) continua que se trata, relacionado com diversos fatores como depressões económicas e a revolução do 25 de Abril e com as diretrizes dos planos urbanos, como já se viu no capítulo anterior, que transferiam as indústrias para a periferia.

*“Após a década de 70 assistiu-se a um declínio do sector industrial traduzido pelo decréscimo do emprego, encerramento de muitas fábricas e a falência de inúmeras empresas. O desinvestimento na indústria transformadora (sobretudo nos ramos tradicionais que estiveram na base da industrialização), a expansão dos ramos industriais ligados com os novos serviços intermédios às empresas e do imobiliário e conseqüentemente, o envelhecimento dos edifícios fabris, assim como o desajustamento dos mesmos às novas tecnologias, a escassez de espaço para expansão empresarial e a falência, constituíram os fatores que mais concorreram para a desindustrialização dos centros urbanos, nomeadamente no de Coimbra”*¹ No espaço urbano, *“a dimensão temporal do passado mais se confronta com a atualidade, uma vez que os indícios das diferentes épocas históricas confluem numa mesma dimensão e defrontam-se num mesmo espaço. Refletindo no tempo e no espaço, os diferentes sistemas económicos, políticos e socioculturais...”*²

O fenómeno da desindustrialização sucessiva do território baixo da cidade, a partir dos anos 1940, onde já se definiam polos de expansão fabril em Coimbra, isto devido a mudança dos estabelecimentos do centro urbano para zonas planeadas na periferia, mas também devido ao encerramento por falta de condições técnicas e produtivas que acompanhassem o desenvolvimento no sector dos antigos edifícios, bem como a impossibilidade de melhorar os seus acessos no meio do tecido urbano.

1 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.115

2 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.15

A juntar a isto o fenómeno de terciarização que se vivia nos centros urbanos, do qual nos podemos aperceber pelos desenhos dos projetistas desde os planos urbanos dos anos 50, para a Baixa. Substituindo praticamente todas as fábricas da Baixa por novas e modernas habitações e programas terciários segundo as linhas modernas tão características do respetivo período. Nenhum destes planos se chegou realmente a concretizar.

Muitas indústrias abriram falência, tendo-se registado um decrescer da atividade industrial e da economia acentuado nos anos 70, até aos anos 90, altura em que praticamente já não existia processo industrial no centro citadino.

Neste período de abandono da atividade industrial e seus vazios urbanos deixados, sofreram muita vez de pressões imobiliárias por parte de privados que aí viam oportunidades de construções muito rentáveis, com o valor que os solos frequentemente representavam ou iriam representar, recorrendo caso seja necessário á destruição dos antigos edifícios.

Em Coimbra tais casos existiram, nomeadamente com a Cervejaria da Fábrica na Avenida Navarro, que foi demolida em 1992 para a construção de um gigante edifício para escritórios, comércio, e estacionamento, que ficou com o nome de edifício Topázio, de salientar que a fábrica já se encontrava num estado muito degradado.¹ O mesmo sucedeu com a firma Aníbal de Lima & Irmão na Rua João Machado, que deu lugar ao Edifício Coimbra, de habitação, escritórios, comércio, e um armazém que ficou parcialmente concluído em 1986.³ Outro caso foi a Fábrica de Azulejos Hidráulicos, Joaquim Gomes Porto & Irmão, que se localizava no cruzamento da Avenida Fernão de Magalhães com a Rua do Carmo reconvertido posteriormente num centro comercial (D. Dinis). Estes novos projetos, da mesma época, partilham uma concepção muito ligada ao desenvolvimento e progresso económico, mas não testemunham do património passado, a não ser pelo nome do edifício, ou por fachadas mantidas no caso do centro comercial D. Dinis.

Assim era a situação á no final do século XX, com muitas fábricas a falirem no centro urbano da cidade. Nos dias de hoje está em vigor o plano urbano, programa Estratégico de Reabilitação Urbana da Baixa de Coimbra (PERU), que é de interesse atual na medida em

3 GOMES, Margarida Maria Reis _ FLUC A reconversão de antigos espaços industriais, estudo da área central de Coimbra, p.131

que uma das premissas será resolver a falta de permeabilidade da cidade para com o rio Mondego, sendo que o problema da barreira física entre a cidade e o rio, originado pela linha ferroviária e a avenida Fernão de Magalhães, ao qual a grande indústria esteve ligada no século anterior.

Com isto o plano pretende a reconversão de alguns edifícios industriais simbólicos devolutos da Beira-Rio, promovendo a área através da “indústria criativa” e outros programas (hotelaria), para além de que se pretende suprimir o Ramal de Coimbra e reverter a estação de Coimbra A. ⁴

A Baixa é, sem dúvida, um dos sectores urbanos mais relevantes da cidade de Coimbra e onde se encontra uma parte significativa da memória histórica da cidade, contudo encontram-se por se coser os diferentes tecidos urbanos nela existentes, tornando-a numa zona complexa e rica. A erosão social e económica é um problema que muitas cidades enfrentam nos dias de hoje, e, no caso de Coimbra, encontra-se em parte ligado á degradação e abandono da atividade industrial na zona. O plano prevê assim a intervenção em três polos na baixa claramente delimitados, que são o Canal do Metro, Terreiro da Erva, e a Praça do Comércio. ⁵

Potenciando assim uma revitalização da zona industrial e comercial da Baixa-Rio do século XIX e XX e do seu espaço público, que pertence a um roteiro mais abrangente do património da cidade (Universidade de Coimbra, edifícios religiosos, etc). O que constitui uma potencial melhoria no turismo da cidade, a não esquecer que o edifício da antiga Ideal, Lda está em fase de projeto para a reconversão para um hotel, também ele na logica de colmatar a falha de alojamentos temporários (defende-se atualmente que esta é uma das razões para a qual o turismo tem baixado nestes anos), o que se prevê irá aumentar o turismo. Também se encontra um projeto realizado para a Coimbra Editora, na mesma rua do Arnado, que visa as indústrias criativas. Pretende-se portanto dinamizar o binómio património industrial/ turismo.

A desativação da estação de Coimbra A, é uma das iniciativas do plano a curto/médio prazo reconvertendo-a num centro de acolhimento e difusão da cidade Coimbrã, devido á sua posição privilegiada no tecido urbano. Com isto, prevê-se que o projeto englobe todo o tipo de transportes e seus serviços, passando por um Rent-a-Bike, um Rent-a-Car, compra de bilhetes, informação cultural da cidade, etc. Tendo em vista a colmatação da atual situação de abandono da Beira-Rio, de grande importância para a cidade, também pela sua relação com o Mondego. Na Rua do Arnado, um importante espólio industrial ainda subsiste, prevê-se neste a

instalação de um polo de indústria criativa e cultural, um pouco no registo da “LX Factory” em Lisboa.⁵

A juntar ainda as intervenções para acrescento de unidades hoteleiras, que tanto fazem falta nesta zona da cidade e será também previsto a construção do novo interface de transportes, uma nova Estação Central de Coimbra, que funcione como ponto de interseção entre o modo ferroviário e o rodoviário e os serviços urbanos futuros da proposta do “Metro Mondego” do prolongamento do eixo Rua Olímpio Nicolau Fernandes/ Av. Sá da Bandeira. Isto na perspectiva de que, as infraestruturas de transporte não podem constituir barreiras físicas da cidade para com o rio, mantendo-se a permeabilidade dos dois eixos: Avenida Fernão de Magalhães e o Ramal de Coimbra.

Para além disso, a ligação e continuidade do Parque Dr. Manuel Braga com a mata do Choupal através de um percurso e valorização da Beira-Rio é uma intenção pertinente, e engloba a necessária supressão da Linha do Ramal de Coimbra A e integração da linha e a nova estação do Metro Mondego prevista. Dando-se assim continuidade ao processo iniciado pelo Programa Polis que lançou o desenvolvimento do Parque Verde, margem esquerda e direita, e à recuperação do Jardim Dr. Manuel Braga, dando a imagem de Coimbra como “Cidade do Mondego”.

Assim são as linhas orientadoras do plano para a revitalização da Baixinha, delimitada pela Avenida Fernão de Magalhães e o rio, que foi outrora industrial, contudo a memória do processo industrial não desaparecerá totalmente, pois o projeto “Coimbra Viva” propõe valorizar a identidade industrial desta área, e parte da existência de armazéns e espaços que pode ser reabilitados e assumir um carácter multifuncional, albergando empresas, artistas, criadores, etc, tendo também em vista a qualidade cénica da área e salvaguardar as panorâmicas visuais cidade-rio.⁴ Portanto é nestas diretrizes mais recentes que os objectos de estudo se encontram inseridos.

Os critérios escolhidos para os edifícios alvo, na zona de estudo são variáveis, tendo apenas em comum alguma forma de destaque, quer seja pelo pioneirismo, pela sua simbologia, pelas sua concepção arquitetónica ou pelo papel que tiveram no desenvolvimento local de uma população. Estes edifícios que mais potencial terão para uma reconversão arquitetónica, constituirão os casos de estudo.

Com isto a área urbana tratada será delimitada por dois edifícios chave quanto á sua localização na Cidade de Coimbra, nomeadamente a antiga fábrica de curtumes de Coimbra, junto á estrada de Coselhas e do jardim da Casa do Sal, e a Sociedade de Porcelanas de Coimbra na Arregaça.

5 PARQUExPO _ Coimbra Baixa, Área de Reabilitação Urbana, Volume A2, Programa Estratégico de Reabilitação Urbana, Maio 2012

Estas duas construções servem como pedra de fecho na malha urbana da cidade e pretende-se juntar o máximo de informação possível, útil para o tema. Estes dois casos de estudo são de grande importância no contexto Coimbrão, talvez os mais importantes, pelo prestígio que alcançaram, pelas pessoas que empregaram, ou ainda pelas dimensões que alcançaram.

A localização destas unidades fabris desativadas no meio do tecido urbano, faz com que possíveis transformações urbanas surjam com as reconversões dos edifícios, alterações no seu uso e solo alteram a dinâmica urbana ao mesmo tempo que, como já referido anteriormente, relembram uma memória coletiva relativamente recente, que traz consigo conforto, segurança e identidade. O interesse num inventário do estado atual deste património industrial obsoleto parece então de alguma importância, tal como o potencial que estes projetos de reconversão acarretam.

“Os levantamentos de campo e a elaboração de tipologias industriais devem permitir conhecer a amplitude do património industrial. Utilizando estas informações, devem ser realizados inventários de todos os sítios identificados, os quais devem ser concebidos de forma a proporcionarem uma pesquisa fácil e um acesso livre por parte do público.”¹

Pretende-se o estudo dos respetivos edifícios escolhidos numa perspectiva de inventariação e documentação, escrita e fotográfica, como forma de base de trabalho sólida para posteriores intervenções de reabilitação neste património industrial Coimbrão. Será acrescentado um capítulo referente a projetos de reconversão destes edifícios industriais devolutos caso existam. A seleção dos casos de estudo tem que ver com as seguintes parâmetros:

- 1.** Edifícios situados na zona de estudo em específico, na cota baixa da Cidade, que fica delimitada topograficamente pelas duas colinas, de Coselhas e de Santa Cruz, e o Rio Mondego.
- 2.** Objetos de estudo em desuso ou com fraca função atual, aptos a uma reconversão programática como forma de dinamização das dinâmicas urbanas.
- 3.** Balizas temporais entre o início do século XX e o ano 1940, pois este é o período fértil da indústria Coimbrã propriamente dita, de onde muito do património existente na cidade tem a sua origem. Com exceção da referida oficina do período anterior de cerâmicas no Terreiro da Erva, que consiste na única sobrevivente de um conjunto de olarias antigas com génese no século XVIII.

É inclusive do âmbito deste trabalho claro a recolha dos desenhos rigorosos, atuais e antigos, mas também do enquadramento urbano, histórico, e socioeconómico dos estabelecimentos para melhor compreender a sua origem e razões pelas quais efetivamente, existiram. Á semelhança do KITO3- Património Industrial, elaborado pelas entidades do IGESPAR e IHRU (já mencionadas nos capítulos anteriores) ², que consiste num inventário arquitetónico, a definição de alguns parâmetros de caracterização serão essenciais. Aqui ficam registados, para além dos já referidos, os seguintes aspetos:

01 Designação, **02** Localização, **03** Acesso, **04** Protecção, **05** Época de construção, **06** Arquitecto / Construtor / Autor, **07** Cronologia, **08** Tipologia, **09** Bens móveis, **10** Utilização inicial, **11** Utilização actual, **12** Proprietário, **13** Conservação geral, **14** Documentação/ Anexos.

Sendo que os parâmetros poderão surgir não por esta forma esquemática e ordenada mas sim em texto corrido, já que alguns destes tópicos entrecruzam-se e serão difíceis de desassociar. Por fim a pesquisa pretendida será de nível mais aprofundado pelo que alguns tópicos serão acrescentados. Assim se definem a metodologia de análise bem como os casos de estudo, considerados os mais importantes e pertinentes na Baixa, que são os seguintes:

A Fabrica de Curtumes Lda

B Sociedade Cerâmica Antiga Lda

C Sociedade de Porcelanas Lda

Uma nota para outros edificados relevantes tais como o conjunto da Rua do Arnado (Auto Industrial Lda, Coimbra Editora Lda e a Ideal Lda), a estação nova, o museu dos transportes urbanos na Rua da Alegria e outros não tratados de forma exaustiva por falta de tempo e por não ser tão urgente suas reabilitações ou salvaguardas se comparado com os casos de estudo, e por estarem ainda em funcionamento (não devolutas). Em conclusão se apresenta uma planta (recente) da baixa com o edificado industrial discriminado numa lista, actualmente na Baixa de Coimbra.

1 The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH) _ Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial, Julho 2003

2 IHRU & IGESPAR_ 2008 KITO3, documento provisório, Dezembro 2008



**Património Industrial & Linha ferroviária
na Baixa**

- 1 Fábrica de Curtumes
- 2 Fábrica Miranda
- 3 Fábrica Ideal
- 4 Conjunto de oficinas
- 5 Oficina Auto Industrial
- 6 Coimbra Editora
- 7 Sociedade Antiga de Cerâmica
- 8 Estação Nova
- 9 Antiga Oficina da Empresa Automóvel
- 10 Antiga Estação elevatória das Águas
- 11 Antiga Oficina dos transportes
- 12 Apeadeiro do Ramal Lousã
- 13 Sociedade de Porcelanas

Escala 1/750

Fontes das imagens

- (p.27) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>.
- (p.49) Disponível no site <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=6>.
- (p.51) Disponível no site <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=6>.
- (p.53) Disponível no site <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=7>.
- (p.55) Disponível no site <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=7>.
- (p.59) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>.
- (p.61) FERREIRA Bruna - Arquitetura industrial em Coimbra no século XX: a zona industrial da Pedrulha. p. 20.
- (p.63) Disponível no site <https://www.cearte.ptdestino1874>.
- (p.65) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>
- (p.71) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>
- (p.75) Disponível no site <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=764154&page=7>.
- (p.77) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>.
- (p.79) Gentilmente cedida pela Divisão de Solos da Câmara Municipal de Coimbra. Planta de 1938, R-Q-09.
- (p.81) Gentilmente cedida pela Divisão de Solos da Câmara Municipal de Coimbra. Planta de 1960, 8D E 9D.
- (p.83) SANTOS, Lusitano Dos - Planos de urbanização para a Cidade de Coimbra. Coimbra: Museu Nacional de Machado de Castro, 1983.
- (p.85) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>.
- (p.97) Gentilmente cedida pela Imagotheca da Biblioteca Municipal. Imagem AG-0497.
- (p.99) Gentilmente cedida pela Divisão de Solos da Câmara Municipal de Coimbra. Planta de 1938, R-Q-15.
- (p.109) Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1899, Governo Civil. Processo nº33.
- (p.111) Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>. Gentilmente cedida pela Imagotheca da Biblioteca Municipal, Imagem AG-0082.

- (p.113)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1897.
Governo Civil. Processo nº22.
- (p.115)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1897.
Governo Civil. Processo nº22.
- (p.117)** Arquivos UC _ Licenças para estabelecimentos industriais 1901.
Governo Civil. Processo nº62.
- (p.119)** Gentilmente cedida pela Imagoteca da Biblioteca Municipal.
Imagem AG-0308.
- (p.121)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1914.
Governo Civil. Processo nº 91.
- (p.123)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1896.
Governo Civil. Processo nº 18.
- (p.125)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1896.
Governo Civil. Processo nº 18.
- (p.127)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1899.
Governo Civil. Processo nº 42.
- (p.129)** Gentilmente cedida pela Imagoteca da Biblioteca Municipal.
Imagem Bmc-c109.
- (p.131)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1900.
Governo Civil. Processo nº 45.
- (p.133)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1900.
Governo Civil. Processo nº 35.
- (p.137)** Arquivos UC - Licenças para estabelecimentos industriais 1881.
Governo Civil. Processo nº 53.
- (p.141)** Gentilmente cedida pela Imagoteca da Biblioteca Municipal.
Imagem Bmc-c518 e Bmc-b050.
- (p.143)** Gentilmente cedida pela Divisão de Solos da Camara Municipal
de Coimbra. Planta de 1960, 10E.
- (p.145)** O Jornal do dia - Auto-Industrial S.A.R.L. 1900/ 1970, Imprimarte
1971.
- (p.147)** Disponível no site <https://www.facebook.com/coimbra.antiga>.
- (p.163)** Imagem realizada pelo autor.

Bibliografia

A CERÂMICA EM COIMBRA. Coimbra : CCRC, 1982.

ÁGUAS DE COIMBRA - **Abastecimento de Água a Coimbra: esboço histórico.**
Coimbra, 2012. Disponível em: www.aguasdecoimbra.pt/index.php/quem-somos/historial. [Consult. em 2013]

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE COIMBRA - **Uma associação com passado... virada para o futuro.** Coimbra: ACIC, 2004.

AUTO-INDUSTRIAL: 1900/ 1970 - **O jornal do dia.** [Coimbra: sn, 1971?].

CARVALHO, Elisabete - **Arquivo coimbrão:** Coimbra: CMC, 2012. Vol- 42. Boletim da Biblioteca Municipal, Volume XLII, 2012.

CEARTE - **Quiosque multimédia: destino 1874.** Coimbra, 2011/2012. Disponível em: www.cearte.pt/destino1874/roteiro_4.php. [Consult. em 2013]

COELHO, Paulo - **Arquitectos portugueses:** Gonçalo Byrne. Matosinhos, QN Edição e Conteúdos S.A, 2011.

COIMBRA, CÂMARA MUNICIPAL - **Plano estratégico e plano de urbanização de Coimbra.** Disponível em: www.cm-coimbra.pt/pe_pu/downloads/PE_PU.pdf. [Consult. em 2013]

COIMBRA, CÂMARA MUNICIPAL - **Revista dos 100 anos SMTUC.** Coimbra, 2008. Disponível em: www.smtuc.pt/revista/revista_100anos.pdf. [Consult. em 2013]

COIMBRA, CÂMARA E MUSEU MUNICIPAL - **Caminhos e identidades da modernidade 1910: o edifício Chiado em Coimbra:** Actas. Coimbra, 2010.

COIMBRA, GOVERNO CIVIL - **Licenças para estabelecimentos industriais.** Acessível nos Arquivos da Universidade de Coimbra.

DIÁRIO DE COIMBRA (25 de Maio de 1931).

DIAS, Abel Urbano - A defesa do país e a rede ferroviária da bacia do Mondego. **Gazeta dos Caminhos-de-ferro.** (1 de Abril 1933). 199 e 200.

DIAS, Maria; FERNANDES, Liliana; JÚNIOR, Maria - **Ramal da Lousã.** Coimbra: FCTUC, 1993. Estudos Sectoriais nº5 em Engenharia Civil.

DIAS, Sara Marisa da Graça - **Espaços religiosos como espaços industriais: o exemplo da Peig, Planas e Companhia.** Coimbra: FLUC, 2001. Trabalho de Seminário em Arqueologia Industrial.

ENCONTRO SOBRE A BAIXA DE COIMBRA, 1ª COIMBRA, 1995 - **Baixa de Coimbra, uma viagem no tempo.** Coimbra: GAAC 1995.

FARIA, José Santiago - **Evolução do espaço físico de Coimbra.** Coimbra, C.M.C. 2006.

FERNANDES, José Manuel - **Arquitectura e Indústria em Portugal no século XX.** Lisboa, Secil D.L., 2003.

FERREIRA, Bruna - **Arquitetura Industrial em Coimbra no século XX: a zona industrial da Pedrulha**. Coimbra: FCTUC, 2012. Dissertação de Mestrado em Arquitectura.

FERREIRA, Carolina - **Coimbra aos pedaços: uma abordagem ao espaço urbano**. Coimbra: FCTUC, 2007. Dissertação de Mestrado em Arquitectura.

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN - **Arquitetura de engenheiros séculos XIX e XX**, Lisboa: FCG, 1980.

GARCÍA, Celestino Braña ; LANDROVE, Susana; TOESTÕES, Ana - **A arquitectura da indústria, 1925-1965**. Barcelona: Fundação Docomomo, 2005.

GARRETT, Antão de Almeida - **Palestra em Coimbra: sobre o seu plano regulador**. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1956.

GOMES, Margarida Maria Reis - **A reconversão de antigos espaços industriais: estudo da área central de Coimbra**. Coimbra: FLUC, 1995. Dissertação de Mestrado em Geografia Regional.

GRAVETO, Pedro José - **Contexto e reutilização da fabrica Mirandas**. Coimbra: FLUC, 1997. Vol.II . Trabalho de Seminário em Arqueologia Industrial.

IHRU; IGESPAR - **KIT03: documento provisório**. Lisboa, 2008. Disponível em: www.portaldahabitacao.pt/opencms/export/sites/ihru/pt/portal/docs/KIT_Patrimonio_03.pdf. [Consult. em 2012]

LEPIERRE, Charles - **Estudo químico e tecnológico sobre a cerâmica portuguesa Moderna**. Lisboa: Imprensa Nacional, 1899.

LOUREIRO, José Pinto - **Toponímia de Coimbra**. Coimbra : Câmara Municipal, 1960-1964, Vol. 1 – 2.

MENDES, José Maria Amado - **Exposições industriais em Coimbra na segunda metade do século XIX**. Sep. de: O Instituto. Revista Científica e Literária, vol. 139 (1979). Coimbra: O Instituto, 1979.

MENDES, José Maria Amado - **A área económica de Coimbra: Estrutura e desenvolvimento industrial: 1867-1927**. Coimbra: FLUC, 1984. Tese de doutoramento em História.

MENDES, José Amado - **A indústria em Portugal na segunda metade do século XIX**, Coimbra: Impr. de Coimbra, 1990 .

MENDES, José Maria Amado - **Indústria na região Centro: Produção e distribuição da eletricidade, 1900-1950**. Coimbra: Coimbra Editora, 1993.

MENDES, José Amado; RODRIGUES, Manuel Ferreira - **História da indústria portuguesa, da idade média aos nossos dias**. Mem Martins : Europa-América; Porto: Associação Industrial Portuense, 1999.

MENDES, José Maria Amado - **Uma nova perspectiva sobre o património cultural: preservação e requalificação de instalações industriais**. Coimbra: CEIS20, 2000. Estudo sobre gestão e desenvolvimento.

MENDES, José Maria Amado - **Industrialização e património industrial: desenvolvimento e cultura**. Coimbra: FLUC, 2006. Actas, 8º Curso de Verão da

Ericeira. Disponível em:

www.icea.pt/Actas/21_10h30m_Jos%C3%A9%20A%20Mendes.pdf. [Consult. em 2013]

MENDES, R. de Espregueira - **A evolução histórica dos caminhos-de-ferro Portugueses**. Sep. de: "Gazeta dos Caminhos de Ferro", 1957. Lisboa 1957.

MONTEIRO, A. Pinto - **A electrificação dos caminhos-de-ferro portugueses**. Lisboa : [s.n.], 1957.

NASCIMENTO, Adriano do - **Anuário de Coimbra: beiras e centro de Portugal**. Coimbra: 1930.

NUNES, Mário - **O Mondego, as pontes e a avenida Fernão de Magalhães**.

Coimbra, 1990. Disponível em:

Monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2010/04/ponte-antiga-de-santa-clara-cidade-de.html. [Consult. em 2013]

OS PRIMEIROS CAMINHOS-DE-FERRO DE PORTUGAL - Sep. de "Arq. Distrito de Aveiro", 42.Aveiro : [s.n.]; (Coimbra : Coimbra Editora), 1976.

PARQUE EXPO COIMBRA - **Programa estratégico reabilitação urbana: Área de Reabilitação Urbana Baixa A1 e A2**. Coimbra, 2012. Disponível em: www.cm-coimbra.pt/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=869&Itemid=792. [Consult. em 2012]

PEIXOTO, Elane Ribeiro - **Um ponto de vista acerca do património industrial**.

Passo-Fundo: Universidade do Paço fundo, 2003. 7º Encontro de Teoria e História da Arquitectura e do Urbanismo do Rio Grande do Sul.

RAMOS, Ricardo Jorge de Brito - **Reabilitação de edifícios industriais como museu: museu do fado**. Lisboa: Fundação Arpad Szenes-Vieira da Silva; Museu do Oriente; Lisboa; Universidade Técnica de Lisboa, 2011. Tese de Mestrado em Arquitectura.

RUFFINONI, Manoela Rossinetti - **Preservação e restauro urbano: teoria e prática de intervenção em sítios industriais de interesse cultural**. São Paulo: USP, 2009. Tese de doutorado em Arquitectura e Urbanismo.

SANTOS, Ericina Alves Dos - **Os caminhos-de-ferro em Portugal: o ramal entre Coimbra A e Coimbra B**. Coimbra : FLUC, 1993. Trabalho de Seminário em Arqueologia Industrial.

SANTOS, Lusitano Dos - **Planos de urbanização para a cidade de Coimbra**. Coimbra : Museu Nacional de Machado de Castro, 1982.

SEMANA DE ESTUDOS DOS AÇORES, 13, ANGRA DO HEROÍSMO, 2000 - **Património edificado : novas tecnologias : inventários**. Angra do Heroísmo: Instituto Açoriano da Cultura; Lisboa: IPPA, 2002.

SILVA, Armando Carneiro da - **Anais do Município de Coimbra: 1920-1939**. Coimbra : Edição da Biblioteca Municipal, 1971.

SILVA, Armando Carneiro da - **Anais do Município de Coimbra: 1940- 1959**. Coimbra: Edição da Biblioteca Municipal, 1981.

SOCIEDADE DE REABILITAÇÃO URBANA - **2º Intervenção: bases para intervenção e documento estratégico**. Coimbra, 2006. Disponível em www.coimbravivasru.pt/pdf/bases_para_intervencao_2unidade.pdf . [Consult. em 2013]

SOUSA, Maria da Conceição de Pinho - **Subsídios para a história da fábrica Triunfo em Coimbra: 1913-1938**. Coimbra: FLUC , 2005. Trabalho de Seminário em Arqueologia Industrial.

THE INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE - **Carta de Nizhny Tagil sobre o património industrial**. Julho, 2003. Disponível em: ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf. [Consult. em 2012]

2º ENCONTRO NACIONAL DE HISTÓRIA DA ARQUITECTURA - **Ideologias do património e intervenção arquitectónica**. Coimbra: FCTUC DARQ, 1994.

