

II Congresso Histórico Internacional

AS CIDADES NA HISTÓRIA: SOCIEDADE

18 a 20 de outubro de 2017

ATAS

CIDADE INDUSTRIAL

2017

FICHA TÉCNICA

Título

II Congresso Histórico Internacional
As Cidades na História: Sociedade

Volume

III - Cidade Industrial

Edição

Câmara Municipal de Guimarães

Coordenação técnica

Antero Ferreira
Alexandra Marques

Fotografia

Paulo Pacheco

Design gráfico

Maria Alexandre Neves

Tiragem

200 exemplares

Data de saída

Dezembro 2019

ISBN (Obra completa)

978-989-8474-54-4

Depósito Legal

364247/13

Execução gráfica

Diário do Minho

ÍNDICE

CIDADE INDUSTRIAL

CONFERÊNCIAS

pág. 7

La Industria en la Historia de las Ciudades Medias Españolas: Una Reflexión Espacial

Gonzalo Andrés López

pág. 29

Cidade Industrial

Jorge Fernandes Alves

COMUNICAÇÕES

pág. 37

A fábrica de curtumes de José Maria Leite no Casal ou Quinta de Vila Verde (S. Sebastião e Urgezes, Guimarães): resultado de duas intervenções arqueológicas

Andreia Silva

pág. 65

A cidade a partir do edifício: narrativas urbano-edilícias na cartografia histórica de Belém (1886 a 1912)

Celma Chaves, Rebeca Dias

pág. 89

Cidade Industrial e o Mercado de Trabalho em pequenos Municípios no Brasil

Denis Cereja dos Santos, Silvio Roberto Stefano, Edgar Gandra

pág. 109

A Beira do Cais: Trabalho e Cotidianidade entre os Portuários de Rio Grande-RS e Lisboa-PT

Edgar Ávila Gandra, Silvio Roberto Stefano

pág. 113

O largo da Mumadona. História, desenho e evolução da sua importância na estrutura urbana de Guimarães

Eduardo Fernandes

pág. 135

Porto: a cidade industrial e o sistema portuário

Elsa Pacheco, Jorge Fernandes Alves

pág. 157

“Pela Creche!” As dinâmicas sociais em torno da proteção da prole infantil, na sede de concelho de Vila Nova de Gaia, na viragem para o século XX

Eva Baptista

pág. 187

A modernidade urbana em corpos adestrados: o futebol no ritmo (e nas contradições) da industrialização

Gilmar Mascarenhas

pág. 209

Vila Nova de Gaia, a “Southwark do Porto” nos primórdios da época industrial

J. A. Gonçalves Guimarães

pág. 241

Dinâmicas industriais corporativas e sociais em Guimarães: anos 50 e 70 do século XX

José Mano Torres

pág. 261

Do lugar à cidade da Trofa - Um século de industrialização

José Pedro Maia Reis

pág. 291

Caminhos da Modernidade: a Cidade de Belém-Pará-Brasil sob os Signos de um Tempo Acelerado

Leticia Souto Pantoja

pág. 323

O Centro Urbano de Vila Nova de Gaia em Finais de Oitocentos

Licínio Santos, Maria de Fátima Teixeira

pág. 351

Aveiro: a cidade e a indústria na primeira metade do séc. XX

Manuel Ferreira Rodrigues

pág. 375

Políticas higienistas e de saúde pública e o seu impacto na vida económica da cidade do Porto: 1930-60

Maria da Luz Sampaio

pág. 397

O impacto da indústria dos plásticos no desenvolvimento da cidade de Leiria

Maria Elvira Callapez, Sara Marques da Cruz, Guilherme Francisco

pág. 429

O Comércio e a Evolução Espacial das Áreas Centrais das Pequenas Cidades. O caso de Portalegre

Miguel Castro

pág. 459

Transformações Sociais e económicas na cidade da Guarda com a instalação da luz elétrica

Paula Amaro, Décio R. Martins

pág. 477

Indústria têxtil: expor Guimarães ao mundo desde o século XIX

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 507

Guimarães, cidade industrial? Entre a memória e o esquecimento

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 527

Consequências da Revolução Industrial na cidade de Guimarães

Paula R. Nogueira, Décio R. Martins, Carlos Fiolhais, Gilberto Santos

pág. 553

¿De ciudad fluctuante a ciudad estable? Transformaciones y continuidades en los comportamientos residenciales en Madrid durante el primer tercio del siglo xx

Santiago de Miguel Salanova

pág. 585

El Mercado Municipal de la Praça 1º de Maio de Évora: Pasado, presente y ¿futuro?

Sheila Palomares Alarcón

**Aveiro: a cidade e a indústria
na primeira metade do
séc. XX**

Manuel Ferreira Rodrigues

Universidade de Aveiro

mfr@ua.pt

Resumo

Ao longo da segunda metade do séc. XIX, com a chegada do comboio, o porto de Aveiro perdeu importância económica. Com uma barra assoreada e um porto diminuído, Aveiro, uma cidade sem gente desde meados do séc. XVII, não pôde aproveitar esse primeiro período de crescimento económico moderno. Só no final de Oitocentos foram fundadas as primeiras empresas industriais de relevo, com destaque para as cerâmicas e a moagem, os dois setores que viriam a sustentar o tímido processo industrializador. Com um tão reduzido número de fábricas, Aveiro não teve, nas primeiras décadas do séc. XX, um proletariado moderno. A industrialização da cidade e do concelho foi dominada pelas indústrias produtoras de bens de consumo local imediato. Verdadeiramente, apenas as conservas visavam mercados distantes. Nessa medida, as transformações da paisagem e da morfologia urbana processaram-se muito lentamente. A falta de higiene pública, a inexistência de iluminação elétrica, até aos anos 1920, o tardio fornecimento de água ao domicílio, que se verificou apenas a partir da II Guerra Mundial são indicadores das dificuldades de modernização da cidade. A paisagem urbana só a partir dos anos 1950-1960 é profundamente transformada.

Introdução

Ainda que mais tardia do que o conjunto nacional, a industrialização em Aveiro dá razão a Pedro Lains (2011: 313-317), para quem “a característica mais importante do desenvolvimento da economia portuguesa ao longo do séc. XIX foi a sua progressiva, embora lenta, industrialização”, com “um ritmo de crescimento de 1,4% ao ano até 1870, e ligeiramente mais rápido a seguir a 1890, à taxa anual de 2,5%”. Essa industrialização, em Aveiro, cedo mostrou em que setores industriais era mais consistente: a cerâmica e a moagem. Ainda que estes setores tenham mobilizado capitais significativos e tenham induzido significativas transformações na paisagem urbana e na morfologia da cidade, não foram suficientes para cortar com as formas de viver tradicionais, mais próprias de uma sociedade de Antigo Regime. Na verdade, só após a II Guerra Mundial poderemos dizer, ainda que com alguma dificuldade, que Aveiro é uma “cidade industrial”, altura em que se diversifica o tecido empresarial e a cerâmica passa a ter novos e dinâmicos concorrentes: a metalurgia e a metalomecânica. Mas, insisto, foi sempre um processo tímido, incapaz de induzir transformações profundas na demografia e na morfologia da cidade. Se é difícil estabelecer uma relação de causa e efeito, entre industrialização e urbanização, em Aveiro, o tímido processo industrializador parece ter sido acompanhado de uma tímida urbanização, que foi coabitando com formas e modos de viver pré-industriais.

A expressão “cidade industrial”, como salienta Teresa F. Rodrigues (2012: 238), “pressupõe a existência de uma ligação entre dinâmica de crescimento demográfico urbano (cidade) e atividade económica predominante (a industrial)”, critério que conduz a autora a afirmar que, no Portugal do século XIX e inícios de XX, não existem cidades industriais “idênticas em dimensão e características endógenas às que encontramos noutros Estados contemporâneos”. Assim, tendo em conta os critérios propostos por Teresa F. Rodrigues, teremos de perguntar: de que cidade falamos quando falamos de “cidade industrial”, na viragem de Oitocentos para Novecentos, especialmente quando não incluímos Lisboa e

Porto nessa questão? Como definir uma realidade urbana de natureza industrial? De que industrialização falamos quando falamos de Aveiro, uma vez que demograficamente foi sempre um pequeno aglomerado urbano, com um crescimento demográfico muito lento, jamais tendo a indústria como atividade económica predominante? Que relação existe entre industrialização e urbanização em Aveiro, nos primeiros decénios do século XX?

Foram estas as questões de partida para a realização deste texto, embora para a elaboração das respostas ainda não tenha podido dispor de elementos suficientes, especialmente para as primeiras décadas do Estado Novo, que nos permitam entrever, em Aveiro, os tempos de rutura, a natureza das continuidades e força das resistências.

1. Aveiro, uma cidade sem gente

Na sequência do processo dos Távoras, a vila de Aveiro foi (administrativamente) elevada à categoria de “cidade” pelo Alvará de 11 de abril de 1759 (Gomes, 1877: 374-375; Neves, 1935: 21-29; Madail, 1959: 586), e tornada capital de distrito, em 1835, pela Carta de lei de 25 de Abril e pelo Decreto de 18 de julho do mesmo ano (Torres, 1981: 321-322). Não obstante, ao longo do séc. XIX, Aveiro não foi senão um pequeno aglomerado, pouco mais que uma “vila”, pobre em gente, mais do que em recursos naturais, longe da prosperidade que conhecera no séc. XVI, desde o “primeiro grande surto urbano português”, no reinado de D. Manuel (Rodrigues, s. d: 45-46), que lhe daria acesso ao título de “vila notável”, em 1581 (Madail, 1959: 1-3). Meio século depois, em 1635, a barra “já tinha então perdido muito da sua profundidade”, tornando “difícultosa a navegação em Aveiro”, “diminuindo muito o seu comércio” (cf. Arroiteia, 2015: 45-46). Deste modo, o estado da barra desempenhou um papel incontornável na história económica da cidade e da região, no último meio milénio. Em 1801, Aveiro nem sequer constava da lista das 32 localidades mais populosas de Portugal, que incluía duas vilas próximas: Ovar, que ocupava o 8.º lugar, com 10 822 habitantes, e Ílhavo, em 21.º, com 6523 habitantes (Salgueiro, 1992: 427-431). Em 1911, segundo a mesma fonte, Aveiro ocupava um modesto 16.º lugar desse *ranking*, com 10 062; em 1940, desceria três posições; em 1960 era 23.ª, recuperando o 16.º lugar apenas em 1981. Isto é, entre 1911 e 1981, a população de Aveiro passou de 10 062 para apenas 28 625 habitantes. Em 2015, num contexto de desindustrialização e concomitante terciarização económica e social, residiam em todo o concelho 76 909 habitantes, cifra que recolocava Aveiro na 32.ª posição do *ranking* demográfico nacional, integrando, mesmo assim, a lista dos 10 municípios com maior poder de compra *per capita*.

2. Perda de importância do porto de Aveiro

Ao longo de Oitocentos, a “cidade portuária” de que fala Inês Amorim (2000), no contexto do séc. XVIII, não pôde (ou não soube) incrementar o (reduzido) movimento do seu porto. Com a chegada do comboio, em 1864, numa altura em que voltou a obstruir-se o canal do porto de Aveiro, a sua importância económica registou uma maior contração. Em 1862, ainda entraram 341 embarcações, saindo 357. Três anos depois, entraram 286 embarcações e saíram 296; em 1902, entraram apenas 106 e saíram 125, diferença que parece indicar o número de navios construídos nos estaleiros da região, nomeadamente de “varinos”, dos estaleiros de Ovar, que seguiam para a navegação no Tejo (Rodrigues, 2010: 66-71). Se, em 1865, a média de navios que demandavam o porto de Aveiro era muito reduzida, cerca de 0,78, em 1902, esse valor cai para 0,29, isto é, se até à chegada do comboio entravam quase 6 navios por semana, em 1903, apenas eram descarregados 2, e, compreensivelmente, com uma arqueação média reduzida.

O comércio desta cidade, segundo um ofício do capitão do porto de Aveiro, de 2 de abril de 1883, consistia “quase exclusivamente na exportação de sal”. Era um pouco mais do que isso. Também se exportava, ainda que em menor quantidade, pescaria salgada, algum arroz, madeiras e citrinos, que seguiam para Inglaterra. Ora, perante as dificuldades da barra e as oportunidades do caminho de ferro, os negociantes de sal fizeram a sua escolha: viraram costas ao transporte marítimo.

Esta situação não melhorou nas três primeiras décadas do século XX, quando o porto esteve quase paralisado, em razão do assoreamento da ria e da barra, da forte instabilidade política e, essencialmente, devido à ausência de recursos financeiros e de uma estratégia portuária nacional. No fim de contas, a situação da barra de Aveiro não era caso único (Dias & Alves, 2004: 242). As “barras naturais”, como a de Aveiro, estavam então numa situação calamitosa. Num artigo publicado na *Vanguarda*, e reproduzido num periódico de Ílhavo (*O Nauta*, 1911-07-20: 1), denunciava-se o estado lastimoso em que se encontravam as barras de vários portos: “mercadorias, material para as indústrias, carvão, etc., que poderiam, por via marítima, entrar diretamente nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira, Setúbal, Portimão, Faro, Olhão e Vila Real de Santo António, etc., [eram] descarregados a muito custo no Porto, em Leixões ou em Lisboa, para depois seguirem por via terrestre com dano e prejuízos elevadíssimos”.

Para *O Nauta*, bastava que fossem dragados pelo menos 50 000 metros cúbicos de areia na barra e 30 000 na ria. A inexistência de um rebocador, pedido desde os anos 1850, e de uma draga faziam com que esta barra fosse uma das mais perigosas (Rodrigues, 2010: 69-70).

A partir dos anos 1930, a situação do porto de Aveiro e da relação de Aveiro com o mar começa a mudar, devido, antes de mais, ao significativo número de empresas de pesca do bacalhau, à importância que a grande pesca adquire no discurso político do Estado Novo (Garrido, 2004). Uma década após a criação da Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro, pelo decreto com força de lei n.º 7880, de 7 de dezembro de 1921, as obras do porto de Aveiro decorrem entre 1932 e 1936, mas só após 1947-1952 se pode falar de um porto moderno, organizado em quatro secções: 1. porto de pesca costeira; 1. porto comercial; 3. porto bacalhoeiro; e 4. Porto industrial (Dias & Alves, 2004: 242). A sua ligação às redes viária e ferroviária só se concretizou efetivamente nas últimas décadas.

3. Poucas fábricas no final de Oitocentos

Sem estudos monográficos locais, a avaliar apenas pelo número, natureza jurídica e capital das sociedades constituídas, é possível dizer que, durante a segunda metade do séc. XIX, o crescimento económico da cidade e do concelho foi débil. No final dessa centúria, valeram-lhe os capitais dos “brasileiros” torna-viagem, que investiram em diversos domínios, ainda que pouco em estabelecimentos fabris. De facto, um século depois da fundação da “Fábrica de Fiação e Tecelagem de Algodão”, em 1771 (Amorim, 1996: 468-487), e da “Fábrica de Louça Fina”, em 1774 (Amorim, 1996: 459-468), a “cidade” de Aveiro – uma cidade capital de distrito, mas com escassa realidade urbana – viria a ter as primeiras unidades industriais de algum relevo:

1. uma “fábrica de moagem de cereais e descasque de arroz”, fundada, em 1874, por um grupo de 5 indivíduos, em que se destacava o “brasileiro” Sebastião de Carvalho Lima, pai de Sebastião e Jaime de Magalhães Lima. Foi dotada inicialmente de uma máquina a vapor de 7 HP e de 6 000\$000 de capital social. Tendo mudado de mãos, essa fábrica era, em 1881, apenas um “pequeno estabelecimento”, como se lhe refere o Inquérito Industrial desse ano (Rodrigues, 1990: 187-188 e 625);
2. a icónica Fábrica de Louça da Fonte Nova, estabelecida em 1882, que viria a resistir a inúmeras dificuldades até que, em 1937, um incêndio a reduziu a cinzas e escombros (cf. Rodrigues, 1990: 167);
3. uma fábrica de moagem a vapor, fundada na freguesia de Aradas, em 1887-1888, pelos dois sócios da firma Cardoso & Carvalho, mas dissolvida quatro anos mais tarde (Rodrigues, 1990: 189-190 e 625);
4. a efémera Fábrica Nacional de Vidros Aveirense, fundada em 1888 e encerrada em 1891 (Rodrigues, 1994a);

5. uma fábrica de curtumes, estabelecida em 1890, com um capital de 6375\$000 réis, mas que não chegou a durar um ano (Rodrigues, 2010: 299);
6. a “Fábrica de Telha das Agradas”, erguida por Jerónimo Pereira Campos e dois dos seus quatro filhos, em 1896-1897. De todas as empresas fundadas no final de Oitocentos, esta foi a única capaz de crescer e de sobreviver até (Rodrigues, 2010: 500-504 e 645);
7. a Fábrica [de Moagem] dos Santos Mártires, da firma Cristo, Rocha, Miranda & Companhia, fundada em 1903, e que, não obstante as dificuldades sentidas, especialmente nos anos 1920, viria a ter vida longa (Rodrigues, 2010: 190, 626).
8. a Fábrica de Louça dos Santos Mártires, denominação adotada na sua fundação, em 1905, doze anos mais tarde, foi transferida para o Vale do Cojo, para um espaço junto da ria, entre a Fábrica de Louça da Fonte Nova e a fábrica de Jerónimo Pereira Campos, sendo conhecida, desde então, como Fábrica Aleluia, o nome de um dos seus fundadores e principal impulsionador: o pintor João Aleluia (Rodrigues, 2010: 466 e 643).
9. a Cerâmica Aveirense, fundada em 1912-1913, no Canal de São Roque, por João Pereira Campos, o mais novo dos Pereira Campos (Rodrigues, 2010: 500-504 e 645);

Não obstante a reduzida informação sobre a maioria dessas unidades industriais, é possível afirmar que, de um modo geral, estavam escassamente mecanizadas e pouco especializadas. Quase só as moagens e as cerâmicas de construção dispunham de máquina a vapor. Inicialmente, eram mais “oficinas” do que “fábricas”, e, frequentemente, associavam ao objeto principal outras atividades por vezes bem diferentes. Mesmo na fábrica de Jerónimo Pereira Campos, além da telha marselha, João, o filho mais novo, fazia pequenas embarcações de recreio, tendo a funcionar, noutra secção, uma serração de madeiras (Rodrigues, 2010: 500-502 e 562). Outro exemplo dessa não (ou reduzida) especialização é o da Fábrica de Moagem dos Santos Mártires, que também terá tido uma secção de serração de madeira.

A maioria das sociedades comerciais constituídas em Aveiro, até à I Guerra Mundial, cerca de meia centena com registo notarial, diziam respeito a um leque limitado de atividades: algumas companhias de pesca costeira – certamente a atividade que mais mão de obra, direta e indireta, mobilizava –, a fábrica do gás de hulha, um estaleiro naval de pequenas dimensões, uma fábrica de louça grosseira, duas unidades de torrefação de chicória

(Rodrigues, 2010: 224-238), uma pequena oficina de fabricação de refrigerantes, duas pequenas chapelarias, algumas tipografias, uma saboaria, duas oficinas de pirotecnia, uma de funilaria e pichelaria, oito oficinas de serralharia e ferragens, duas marcenarias e algumas carpintarias, que registaram um movimento inusitado nos primeiros anos do séc. XX, quando se assiste a um surto de construções na cidade (Rodrigues, 1998: 307), um número indeterminado de padarias, 19 das quais com registo notarial, cinco pastelarias ou confeitarias, duas pequenas fábricas de bolachas e um grande conjunto de pequenos estabelecimentos comerciais, para venda de tecidos, de cereais e tabacos, mercearias, casas de pasto, farmácias, alquilarias, ourivesarias, comércio marítimo, etc. Outros produtos tinham o seu espaço de especialização nos concelhos vizinhos, como o fabrico de tecidos de algodão, ou de cordoaria, que encontramos no concelho de Ovar, a produção de papel e pasta de papel, em Albergaria-a-Velha, e as ferragens em Águeda, a pesca do bacalhau e a construção naval em Ílhavo.

Mesmo assim, com as unidades industriais e oficinais existentes, na viragem do séc. XIX, emergiram duas “zonas industriais”: a primeira, uma zona industrial “natural”, a mais antiga, no Cojo, nas imediações da Linha do Norte, e a segunda, resultante de uma tentativa de ordenamento urbano, no Canal de São Roque, após a inauguração da ineficiente Linha do Vale do Vouga e do estabelecimento da ligação ferroviária desse canal à estação do caminho de ferro da Linha do Norte, em 1913 (Rodrigues, 2010: 92-93). Porém, tanto uma como a outra concentraram um número reduzido de unidades industriais, não impedindo a implantação caótica de oficinas e de fábricas de pequenas dimensões na cidade ou nos seus limites, nomeadamente nas ruas de acesso às principais vias rodoviárias da região, a partir dos anos 1920.

4. Da (quase) ausência de proletariado moderno

Assim, não espanta que, no início do séc. XX, Aveiro quase não tivesse proletariado moderno. O *Censo da População do Reino de Portugal [...] de 1900* (1906, p. 28) contou 3785 pessoas na categoria de “indústria”, número que inclui certamente o conjunto dos trabalhadores das fábricas, das serralharias, carpintarias e outras oficinas, os “carpinteiros” da construção civil, etc. Na “agricultura” ocupavam-se 13 570 pessoas, 2095 no “comércio” e 1042 na “pesca e caça”. As restantes ocupações eram as que o quadro mostra:

Distribuição da população de Aveiro em 1900

N.º	Ocupações ou condições sociais
332	Pessoas vivendo exclusivamente dos seus rendimentos
444	Extração de minerais da superfície do solo
445	Trabalhos domésticos
447	Improdutivas e profissão desconhecida
529	Administração pública
571	Profissões liberais
714	Transportes
776	Força pública
1 042	Pesca e caça
2 095	Comércio
3 785	Indústria
13 570	Trabalhos agrícolas

Fonte: *Censo da população do Reino de Portugal [...] de 1900*, vol. III, 1906, p. 28.

Com critérios diferentes, a *Chorographia Industrial do Concelho de Aveiro*, de 1911, dava conta da existência de 2826 pessoas ligadas ao setor secundário, 527 das quais trabalhavam em “estabelecimentos industriais”, isto é, em “fábricas” e “oficinas” (Cabido & Fomento, 1911: 3). Do mesmo modo, não se estranha que o número de “artífices” fosse então cerca de quatro a cinco vezes maior do que os que foram arrolados como “operários”.

Assim, o número de trabalhadores por unidade era reduzido (Rodrigues, 1990: 197-199): a Fábrica de Louça da Fonte Nova nunca terá tido mais de 50 operários; a fábrica de Jerónimo Pereira Campos tinha 52, em 1905, 64 em 1911 e mais de 100 no início dos anos 1920; a sua concorrente mais próxima, a Empresa Cerâmica da Fonte Nova, tinha 19 trabalhadores em 1905. Quando declarou falência, três anos depois, empregava 58 pessoas. A efémera Fábrica de Vidros empregava 21 trabalhadores em 1889. A moagem da firma Cristo, Rocha, Miranda & Companhia empregava, em 1900, 15 trabalhadores, tantos como os que asseguravam o funcionamento da Fábrica de Gás. Não é conhecido o número de operários da Cerâmica Aveirense, de João Pereira Campos, mas não devia ultrapassar os 30-50 trabalhadores. As restantes unidades, especialmente as de natureza oficial, empregavam um número ainda mais reduzido de pessoas, entre 3 e 10 trabalhadores, muitas vezes familiares dos proprietários, também eles incluídos nessas contagens.

O maior número de operários empregava-se na construção civil, “a arte predominante na massa operária da cidade”, como dizia, em 1894, *O Povo de Aveiro* (*apud* Rodrigues, 1995: 95), a única que se fazia representar por uma associação própria, a Associação de Classe dos Operários da Construção Civil e Artes Correlativas. O fabrico de adobes, o produto

com que se construíam as paredes das casas da região, antes da adoção do tijolo vermelho, do cimento e do betão armado. A produção de adobe fazia-se em todo o concelho, mas na freguesia de Esgueira era uma atividade especializada, que ocupava uma mão de obra numerosa, não fixa, que rondava, em 1911, as 185 pessoas, 110 das quais eram homens e 75 mulheres (Cabido & Fomento, 1911: 19). Em 1917, o número de trabalhadores fabris ainda era muito idêntico. Não obstante, as atividades económicas que empregavam maior número de braços continuavam a ser a pesca costeira e a apanha do moliço. Em São Jacinto, seis companhias davam trabalho a cerca de 800 pessoas. A apanha do moliço ocupava umas 500. Após a Grande Guerra, o número de empresas industriais cresceu e com elas o número de operários, sobre os quais (ainda) se desconhece quase tudo.

Em 1899, sob a direção da Associação de Classe dos Operários da Construção Civil e Artes Correlativas, os “operários” da cidade comemoraram, pela primeira vez, o “1.º de maio”. Essa manifestação ocorreu em Aveiro quando entrara em decadência em Lisboa (Catroga, 1989: 455-458). Não espanta, pois, que essas comemorações tenham tido um cariz mutualista e interclassista, com reivindicações reformistas, incapazes de suscitar qualquer tipo de confrontação. Nesse ano, *O Comércio do Porto* referiu-se ao cortejo, salientando a participação conjunta de patrões e operários “para maior triunfo da fraternidade universal” (*apud* Rodrigues, 1995: 95). Esta opinião do correspondente de *O Comércio do Porto* não pôde ser confirmada, mas não terá sido bem assim. De resto, a imprensa, tanto os periódicos do Porto como os de Aveiro, cobriram com um manto de silêncio, ao longo de décadas, a condição dos operários. A vida dos trabalhadores, operários ou artistas, era, de um modo geral, um não-assunto nesses jornais e semanários. Para lá da escassez de notícias sobre as reivindicações operárias, sobre as condições de trabalho dos operários, sobre os acidentes de que eram vítimas, as greves que realizaram ou sobre outros quaisquer conflitos, esses periódicos jamais indicam os locais onde viviam e como viviam os operários das diversas fábricas e oficinas de Aveiro. Os registos paroquiais identificam por vezes a fábrica em que trabalhavam alguns desses operários, permitindo-nos saber onde viviam, mas não como, em que tipo de casa, com quem, em que condições, etc. É um tema à espera de historiador. De qualquer modo, o reduzido número de trabalhadores por unidade nunca terá gerado uma concentração de habitações operárias na proximidade das fábricas. Alguns desses trabalhadores deslocar-se-iam certamente das freguesias próximas para as fábricas, mantendo uma ligação (supletiva) ao campo.

Além das sextas, as principais reivindicações do início do séc. XX prendiam-se com os baixos salários e com as longas jornadas de trabalho, a que a reivindicação da jornada de 8 horas veio dar mais relevo. Mesmo na Fábrica de Porcelana da Vista Alegre, os operários trabalhavam de sol a sol e os salários eram bastante baixos, segundo dados estatísticos publicados pel’*O Povo de Aveiro*, de 26 de março de 1882 (*apud* Rodrigues, 1995: 99-100). No início do séc. XX, há apenas notícia de algumas (poucas) greves, mas terão sido mais: a

dos serralheiros da oficina de Manuel Ferreira, fundada em 1892, para poderem participar no “1.º de Maio”, e a dos operários da Fábrica do Gás, por aumento dos salários (*Campeão das Províncias*, 1903-05-06: 2, c. 2; *Campeão das Províncias*, 1905-09-02: 2, c. 1-2). Em 1907, também os operários da Fábrica de Porcelanas da Vista Alegre entram em greve, depois dos despedimentos do ano anterior (Rodrigues, 2010: 483).

As elites locais manifestaram perante essas manifestações e reivindicações uma atitude paternalista. A *Vitalidade*, órgão local dos regeneradores-liberais, comentou assim a manifestação do 1.º de maio de 1901, para sossego dos seus confrades (*apud* Rodrigues, 1995: 103): “deve respeitar-se essa festa, na significação dos utopistas e ingénuos”; e adianta um conjunto de argumentos de cariz organicista, ideologia muito glosada pelas elites políticas e económicas locais na viragem do século XIX: “A família operária acaba de realizar a sua festa anual, a festa do trabalho [...]. Confraternizam todos, amos e criados, proprietários e serventes, donos e diretores das oficinas e seus trabalhadores”. Note-se que não se fala em fábricas. Em Aveiro, concluía aquele periódico, “onde não há grandes reivindicações a fazer, onde se pode afirmar que todos constituem uma família, onde se não veem desigualdades degradantes, nem despotismos ferozes, nem vexames hediondos –, a festa do 1.º de maio é talvez mais simpática do que nas grandes capitais da Europa e do Mundo”. Na verdade, estas palavras passam uma esponja por diversos problemas sentidos nas fábricas e oficinas, como o da sinistralidade laboral. Muitas vezes, os acidentes laborais nem chegavam a ser notícia, pois os diversos periódicos locais encobriam-nos se tivessem ocorrido em estabelecimentos dos seus correligionários. Ou nem deles chegavam a ter conhecimento. Algumas vezes, contudo, a notícia de um acidente de trabalho dá para saber dos anteriores. Em 22 de maio de 1904, *O Povo de Aveiro* afirmava: “Na fábrica de telha dos Srs. Melo Guimarães & Irmão, sita na Fonte Nova, acaba de dar-se esta semana mais um novo desastre, que produziu o esmagamento da mão de um pobre rapaz. Com este são já quatro desastres ali sucedidos em pouco tempo” (*O Povo de Aveiro*, 1904-05-22: 2, c. 4).

A partir de 1917-1919, as ações violentas chegam à cidade. Em setembro de 1921, num contexto de intensa instabilidade política e social, coisa nunca vista em Aveiro, rebentaram quatro bombas em quatro casas em construção na nova avenida. Eram propriedade de Francisco Casimiro da Silva, de Pedrosa & Companhia, de Trindade & Filhos e do empresário Alfredo Esteves. Os autores dos atentados terão deixado uma mensagem, transcrita por um dos periódicos locais: “Viva as 8 horas de trabalho. Agora é assim. Depois será de pistola ou de punhal” (*O Democrata*, 1921-09-11: 1). Foi a forma que alguns operários da construção civil, simpatizantes ou militantes de correntes anarquistas ou anarcossindicalistas, encontraram para protestar contra a redução dos salários, a carestia de vida e a falta de trabalho no setor.

5. Da importância do comboio à camionagem

A Linha do Norte reduziu drasticamente o movimento do porto de Aveiro, mas os seus efeitos sobre a fisionomia da cidade e da região foram bem mais significativos, durante esse período e, especialmente, na primeira metade do séc. XX, quando o número de estações e apeadeiros foi respondendo às necessidades da população e das empresas. De facto, o caminho de ferro alterou e reordenou as hierarquias dos espaços de circulação e troca, (re) definiu a geografia industrial da cidade e do concelho, não obstante a sua secular ligação ao mar e à laguna, ou *haff* terminal do rio Vouga, mais conhecido como “ria de Aveiro” (Arroteia, 2015: 15 e 235). A abertura de uma “avenida de estação”, que iria marcar a urbanização da cidade (Alves, 2015: 207) – mais do que o estabelecimento das principais fábricas –, e o estabelecimento dessas unidades industriais ao longo do caminho de ferro, ou na sua proximidade, constituem a face mais visível das transformações desencadeadas pelo comboio, mesmo depois da emergência da camionagem. Sem contar com as fábricas que foram instaladas nas imediações das estações e apeadeiros do caminho de ferro, atentemos na relação das principais unidades erguidas mesmo junto da via férrea, permitindo a entrada do comboio nas instalações fabris de pelo menos duas dessas empresas, que possuíam carruagens próprias para a descarga de matérias primas e para a expedição dos seus produtos:

1. Fábrica de telha de Jerónimo Pereira Campos & Filhos (1896-1897), no Canal do Cojo, junto à estação do caminho de ferro de Aveiro;
2. Fábrica de telha de Duarte Tavares Lebre & Companhia (1913), junto da estação da Costa do Valado, a sul de Aveiro;
3. Cerâmica Aveirense (1914), no Canal de São Roque;
4. Fábrica de lixa Luzostela, fundada em Soza, Vagos, em 1904, e deslocada dez anos depois para o ponto de confluência entre a Linha do Norte, na estação de Aveiro, e a Linha do Vale do Vouga;
5. Fábrica de telha e tijolo da Empresa Cerâmica Vouga, Lda. fundada em 1920, junto da fábrica dos filhos de Jerónimo Pereira Campos (Rodrigues, 2010).

Já depois da II Guerra Mundial, num contexto político e industrial bem diferente, também a fábrica da Companhia Portuguesa de Celulose foi instalada junto do caminho de ferro; a licença é concedida em 1942, as obras têm início em 1949 e a produção de pasta em 1953 (Alves, 2001: 48-64 e 160). Nesse período, muitas outras unidades nasceram junto do caminho de ferro, como as fábricas de Estarreja, do mesmo modo que, nesses anos, com o crescendo de importância da camionagem, outras unidades industriais seriam

estabelecidas na proximidade da EN109, como as seguintes fábricas, entre outras: Lacticínios de Aveiro, Azeite Marialva, Metalurgia Casal (Rodrigues, 1994b) e a Fábrica de Automóveis de Portugueses (Féria, 1999: 10).

6. Predomínio da produção de bens de consumo imediato

A situação mudou significativamente a partir dos anos 1920. Algumas das empresas fundadas antes da Grande Guerra aumentaram o capital social, mudaram o estatuto jurídico, expandiram os seus negócios, formando os seus proprietários e acionistas uma elite económica capaz de influenciar as decisões políticas do município. Nesses anos, o maior cometimento dessa elite foi a fundação do Banco Regional de Aveiro, responsável pelo aumento de capital e redimensionamento de algumas empresas (Rodrigues, 2013). Todavia, essa tímida industrialização do pós-guerra não rompeu com o predomínio de atividades industriais voltadas para o consumo local, nomeadamente as que satisfaziam as necessidades de consumo imediato, não tendo algumas delas, como a produção de leite e manteiga, o fabrico de pão, de bolachas e de refrigerantes, ultrapassado o modo de produção oficial. O concelho de Aveiro não tinha tradição de produção de laticínios, muito embora, em 1935, o distrito de Aveiro detivesse uma posição cimeira neste domínio (Ralo, 1935; Alves, Medeiros, & Dias, 2016: 43-46, 64, 76, 83). Mesmo assim, a par dos laticínios, da panificação e até das moagens, havia algumas atividades que visavam mercados mais distantes, como as conservas, antes de mais, mas também a torrefação de chicória. Essas empresas, nomeadamente as três fábricas de conservas de peixe e de legumes fundadas no pós-guerra, nasceram com as dificuldades e necessidades geradas pela Guerra e pela hiperinflação que se lhe seguiu. Acabaram por desaparecer ou definir nas duas décadas seguintes. Sobreviveu apenas a que era sucursal de outra empresa com maior dimensão.

7. A lenta transformação da paisagem urbana

As indústrias alimentares disseminaram-se por todo o espaço do concelho, da freguesia de Aradas à freguesia de São Jacinto, mas nunca chegaram a marcar profundamente uma qualquer área urbana ou rural. Contrariamente, as indústrias que alimentaram a urbanização – a cerâmica, principalmente a da produção de telha, de azulejo e de mosaico, mas também a serração de madeiras, a carpintaria e todas as restantes atividades relacionadas com a construção civil – marcaram a fâcies da cidade. Antes de mais, pela concentração das suas instalações na zona do Cojo e da Fonte Nova, primeiro, e no Canal de São Roque, depois, o que desencadeou um conjunto muito heterogéneo de intervenções urbanísticas nesses espaços.

Entre os aspetos mais visíveis do impacto das fábricas de cerâmica na paisagem urbana, destacavam-se pelo gigantismo das suas instalações – a fábrica de Jerónimo Pereira Campos foi, durante muitas décadas, o maior edifício da cidade e da região, a par do edifício da Companhia Aveirense de Moagens –, as enormes chaminés de tijolo vermelho, de que já só restam três, a lenta substituição dos telhados de velha “telha de canudo” pela então moderna telha marselhesa e, especialmente, a enorme profusão de azulejos, que cobriram as fachadas dos prédios urbanos de toda a região (cf. Sarrico, 2009). Até as frontarias das casas de tipo gandarês, dominante nas freguesias rurais do concelho, foram revestidas a azulejos. Mais do que os azulejos dos muitos painéis que decoravam as vivendas das elites, os azulejos padrão, pintados com estampilha, alteraram a paisagem urbana. Os revérberos da luz e das cores das frontarias azulejadas matizaram a luz que inundava e envolvia a cidade. Depois, especialmente após a II Guerra Mundial, o azulejo, o mosaico e os sanitários cerâmicos da Fábrica Aleluia entram nas cozinhas e nas casas de banho da maioria das casas, quando tem início o abastecimento de água ao domicílio (Rodrigues, 1999: 118-123).

O impacto dessas transformações na paisagem e na morfologia urbanas só se fez sentir verdadeiramente nas décadas de 1940-1950, bem depois das medidas tomadas em obediência ao disposto no Decreto-Lei 24 802 de 21 de dezembro de 1934 (Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 1934-12-21), quando ganhava forma uma imagem da cidade que ainda é referência de muitos dos que se batem pela preservação do Património. Um bom indicador das dificuldades sentidas e da timidez das intervenções é a lenta e tardia emergência da empresa moderna e do empresário, na construção civil (Rodrigues, 1998).

Não admira que assim tenha sido, pois, como salientam diversos autores, a acelerada transformação da paisagem urbana verifica-se a partir de meados do séc. XX (cf. Mendonça, 2015: 123). O Barreiro, por exemplo, um espaço industrializado, apenas em 1957 passou a dispor de um plano de gestão urbana (Faria, 2010: 83). No essencial, não foi diferente em Aveiro, onde, como no Barreiro, não se verifica uma relação direta entre o (tímido) processo industrializador e a urbanização. Quando Aveiro passa a dispor de um plano de urbanização, já as fábricas estavam a fixar-se na periferia da cidade, nomeadamente em Taboeira, onde viria a ser criada uma “zona industrial” com infraestruturas adequadas às necessidades das indústrias, próxima da rede rodoviária. O comboio começara a perder importância para a camionagem.

De facto, o fenómeno de industrialização da cidade e do concelho, na primeira metade do séc. XX, coabita com a “cidade pré-industrial” e, mais tarde, nos anos 1950-1960, as indústrias não chegam a superar, em importância económica e social, os setores terciário e quaternário em ascensão. Não obstante dispor de algumas instituições culturais, como um Liceu, um Teatro, um Escola Industrial e Comercial de Aveiro, diversos jornais, em

resultado das ligações fortes da elite local ao poder central, Aveiro continuou a ser, durante décadas, uma pequena cidade com escassa realidade urbana.

O Plano Geral de Melhoramentos, de 1865, atribuía uma grande importância à higiene, a par da abertura, regularização e arborização de ruas, praças e jardins: “As preocupações higiénicas refletem-se na regulamentação sobre o estabelecimento de cêrceas, devendo os projetos atender às indispensáveis condições de luz, ventilação, abastecimento de água e drenagem do esgoto” (Lôbo, 1995: 16; Cardoso, 2016: 72). Não foi por acaso que a falta de higiene, na segunda metade do séc. XIX e primeira metade de Novecentos, motivou um vasto conjunto de intervenções na cidade, muitas delas inconsequentes, sendo então um bom indicador das dificuldades de emergência do urbano.

Três anos após a publicação daquele documento, em maio de 1868, a Câmara reconhecia que as fontes do concelho se encontravam em mau estado, como era necessário e urgente limpar os encanamentos (Rodrigues, 1999: 29). Mas esses lamentos não eram acompanhados pelas práticas da população, que contribuía para a falta de higiene e o estado deplorável em que as fontes e as ruas se encontravam. Nesse mesmo ano, uma postura municipal referia a existência de hábitos da população, como o dar de beber ao gado e o meter suínos nos tanques públicos, ou nos tanques e fontes de água para uso doméstico, como parece que era frequente a lavagem de roupa, de tripas, madeiras, vimes e linho, pondo em perigo a saúde pública (Rodrigues, 1999: 29). A imprensa local protestava contra a lavagem, em plena rua, dos carros das alquilarias e hotéis, dos estrados dos talhos, etc. Passava-se o mesmo em aquedutos, regos e condutas de água para essas fontes. Com posturas várias – sucessivamente anunciadas, mas raramente observadas –, a Câmara procurava impedir o habitual lançamento de dejetos e animais mortos na via pública, a obstrução de ruas e caminhos pelos lavradores, oleiros, tendeiros, e outros, como tentava convencer a população a retirar com mais frequência os lixos acumulados em casa, o que ocasionava as queixas frequentes da vizinhança por causa do mau cheiro. Foi nessa altura que Câmara contratou, sem grande êxito, um grupo de trabalhadores para a limpeza das ruas. E foi nesse mesmo ano de 1868 que a direção do município decidiu adotar definitivamente a macadamização das ruas, impondo a obrigatoriedade de canalização das águas dos beirais, medidas que só passados muitos anos começaram a ser observadas (Rodrigues, 1999: 29-30).

Os apelos cívicos da Câmara passaram da Monarquia para a República, mas com poucos resultados. No primeiro de setembro de 1916, *O Democrata* escrevia, num lamento, mostrando como muitos hábitos pouco urbanos estavam enraizados, mais do que poderemos imaginar:

“Em qualquer rua passeiam aves; o campo do Rossio, hoje passeio tão agradável, é pasto de ovelhas e praças; como no Cojo, estão panelas e fogareiros na rua onde qualquer faz o jantar; os cavalos, por ali, passeiam à solta, existindo, ao entrar na viela, junto de uma porta da taberna do sítio, montões putrefatos de toda a espécie de imundície, criando uma atmosfera nauseabunda e perigosa; carros, bicicletas e até automóveis sem luzes atravessam a cidade a toda a hora; em frente de alguns estabelecimentos amontoam-se numerosos objetos que dificultam o trânsito, mormente nas ruas estreitas, o que patenteia um abandono completo por parte daqueles a quem compete evitar tais anormalidades; racha-se lenha em todas as esquinas e ruas, como sucede na de José Estêvão e outras; passam carros com o dobro da lotação e os pobres animais chicoteados selvaticamente; os carros de bois não levam à sogá qualquer pessoa, mas sim na retaguarda, alguém que se não importa do que possa suceder pela falta de guia ao gado; e, para terminar, os sinos das igrejas são tangidos numa fúria doida a toda a hora, 10, 15 e 20 minutos seguidos!” (*O Democrata*, 1916-09-01: 3, c. 5).

As dificuldades provocadas pela I Guerra Mundial fizeram aumentar o número de roubos de galinhas e coelhos que se criavam em muitas casas da cidade, como dizia o referido periódico republicano em 15 de setembro desse mesmo ano de 1916 (*O Democrata*, 1916-09-15: 2, c. 5). Um ano depois, mais exatamente em 13 de julho, voltaram as queixas, desta feita sublinhando a incúria municipal, mormente no capítulo da limpeza das ruas. *O Democrata* (1917-07-13: 2, c. 4-5), sempre atento, dizia que a “limpeza da cidade deixa muito a desejar” e de tudo o mais de que a cidade carece e que seria de um grande alcance fazer-se para a elevar, tornando-a digna de figurar a par das mais importantes cidades do país.

A par da falta de higiene, Aveiro viu as suas ruas iluminadas pela eletricidade muito tardiamente. Só a partir de 1921-1922, as ruas e depois as casas abandonaram a mortífera luz do petróleo (o contrato do gás tinha sido denunciado), começando a dispor de luz elétrica. Mais tardio foi o fornecimento de água ao domicílio. No início dos anos 1930, das 18 capitais de distrito do continente, apenas Aveiro e Castelo Branco desconheciam os benefícios de um serviço regular de distribuição de água ao domicílio. Depois de muitas peripécias, só após a II Guerra Mundial se inicia o abastecimento de água ao domicílio (Rodrigues, 1999: 85-87 e 118-123).

Por fim, importa referir outro elemento esclarecedor da debilidade das indústrias na cidade e no concelho. A Escola Industrial e Comercial de Aveiro, onde se formaram alguns dos mais importantes técnicos e empresários da indústria cerâmica, sem falar um número elevado de artífices, nasceu por decreto em 1893-1894, como uma Escola de Desenho Industrial, devido à pressão da Fábrica de Louça da Fonte Nova e da Fábrica de Porcelana da Vista Alegre. Contudo, poucos anos volvidos, após a instauração da República, a escola foi despojada das instalações onde nascera, sendo encafuada em estreitos corredores da Misericórdia, até que a iniciativa do Estado, na segunda metade do séc. XX, a dotou de modernas instalações (Rodrigues, 2015). Durante perto de meio século, a Escola Industrial permaneceu quase esquecida. Apenas João Aleluia e a sua fábrica se interessaram pela escola, dotando-a de um forno cerâmico. Os restantes industriais não lhe atribuíram grande importância. As elites locais, os chefes de indústria incluídos, interessavam-se mais pelo liceu (Rodrigues, 1993).

8. A Cidade e o seu Património Industrial

Num tempo de desindustrialização, importa saber que destino dar ao património industrial da cidade e do concelho. Os dois maiores edifícios – a monumental “Fábrica Campos” e a “Moagem” – foram alvo de diferentes intervenções de requalificação e refuncionalização, discutível a primeira, mas não foram destruídos. Na Fábrica erguida pelos filhos de Jerónimo Pereira Campos, durante a I Guerra Mundial, com projeto do arquiteto do Porto, José Maria Olímpio (*Jornal de Notícias*, 1917-08-19: 2), foram instalados alguns organismos e instituições, como a Câmara Municipal de Aveiro e o Centro de Emprego e Formação Profissional. No grande edifício da Moagem funciona a Fábrica Centro Ciência Viva de Aveiro, aberta ao público desde o dia 1 de julho de 2004. Como refere a informação institucional, a Fábrica resultou de uma parceria entre a Universidade de Aveiro e a Ciência Viva – Agência Nacional para a Cultura Científica e Tecnológica, “tendo como grande objetivo a divulgação de ciência e a promoção da cultura científica e tecnológica” (Fábrica, 2017). Mas desapareceram praticamente todas as empresas cerâmicas e metalúrgicas, sem que tivesse sido guardada memória da sua existência, dos seus produtos, dos seus empresários, técnicos e operários, e até dos oleiros que continuaram a produzir até aos anos 1960. Desapareceram os arquivos dessas empresas e os de tantas outras, como a Fábrica de Lixa Luzostela, a Metalurgia Casal, que continham informação relevante para a história de Aveiro e de Portugal nos anos 1960-1990. Algumas empresas ainda em atividade possuem arquivos de grande valor, mas estão esquecidos em caves ou sótãos. Em 2018, no Ano Europeu do Património Cultural temos de passar das palavras aos atos.

Referências

ALVES, Jorge Fernandes. (2001). *A indústria da pasta e do papel em Portugal. O grupo Portucel*. Lisboa: Portucel.

ALVES, Jorge Fernandes, MEDEIROS, L. H. Sequeira de, & DIAS, João Cotta. (2016). *Leite e laticínios em Portugal: digressões históricas*. Porto: Confraria Nacional do Leite.

ALVES, Rui Manuel Vaz (2015). *Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Doutoramento em Arquitetura. Especialidade de Planeamento e Desenho Urbano. Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em <https://estudogeral.sib.uc.pt/handle/10316/29052>

AMORIM, Inês. (1996). *Aveiro e sua provedoria no séc. XVIII (1690-1814). Estudo económico de um espaço histórico*. Coimbra: CCRC – Comissão de Coordenação da Região Centro.

AMORIM, Inês. (2000). Urbanismo e cidades portuárias: Aveiro na segunda metade do século XVIII. *Análise Social*, XXXV(156), 605-650. Disponível em <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1218812004I5bNR5ha8Km71IA3.pdf>

ARROTELA, Jorge Carvalho. (2015). *Município de Aveiro: vademecum geográfico*. Aveiro: Autor. Disponível em <https://estudosgeraismr.wordpress.com/espaco-e-sociedade/>

CABIDO, Aníbal Gomes Ferreira, & FOMENTO, Ministério do. (1911). *Boletim do Trabalho Industrial. Chorographia industrial do concelho de Aveiro: monographia estatistica elaborada na 2.ª circunscrição dos Serviços Técnicos da Indústria* (60). Lisboa: Imprensa Nacional.

Campeão das Províncias (1903-05-06). *Greve? Campeão das Províncias* 5239, p. 2, c. 2.

Campeão das Províncias (1905-09-02). *Historia. Campeão das Províncias* 5478, Cartões de Vista., pp. 2, c. 1-2.

CARDOSO, Vasco. (2016). O passado de alguns futuros já desejados na forma urbana. In *GOT. Revista de Geografia e Ordenamento do Território. Versão on-line* 10 (pp. 71-94). Disponível em <http://www.scielo.mec.pt/pdf/got/n10/n10a05.pdf>

CATROGA, Fernando. (1989). Os primórdios do 10 de Maio em Portugal. Festa, luto, luta. *Revista de História das Ideias*, 11.

Democrata (O) (1916-09-01). Pró-Aveiro. *O Democrata* 437, p. 3, c. 5.

Democrata (O) (1916-09-15). Assaltos às capoeiras. *O Democrata* 439, p. 2, c. 5.

Democrata (O) (1917-07-13). Limpêsa da cidade. *O Democrata* 481, pp. 2, c. 4-5.

Democrata (O) (1921-09-11). Para onde caminhamos? *O Democrata* 700, p. 1.

DIAS, Emílio Brogueira, & Alves, Jorge Fernandes. (2004). As transformações portuárias em Portugal: século XX. In Manuel Heitor, José Maria Brandão de Brito, & Maria Fernanda

- Rollo (Eds.), *Momentos de inovação e engenharia em Portugal. Grandes temas* (Vol. II). Lisboa: Publicações Dom Quixote.
- FABRICA. Centro Ciência Viva. (2017). A Fábrica. <https://www.ua.pt/fabrica/page/22057>.
- FARIA, Carlos Vieira de. (2010). Industrialização e urbanização em Portugal: que relações? O caso do Antepiano de Urbanização da vila do Barreiro de 1957. In *Malha Urbana 9* (pp. 79-101).
- FÉRIA, Luís Palma. (1999). *A história do sector automóvel em Portugal (1895-1995)*. Lisboa: GEPE – Gabinete de Estudos e Prospectiva Económica do Ministério da Economia.
- GARRIDO, Álvaro. (2004). *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau*. Lisboa: Círculo de Leitores.
- GOMES, João Augusto Marques. (1877). *O districto de Aveiro. Notícia geographica, estatistica, chorographica, heraldica, archeologica, historica e biographica da cidade de Aveiro e de todas as villas do seu districto*. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- Jornal de Notícias (1917-08-19). Fabrica de Ceramica de Aveiro. *Jornal de Notícias*, p. 2.
- LAINS, Pedro. (2011). O liberalismo, 1807-1914. In Leonor Freire Costa, Pedro Lains, & Susana Münch Miranda (Eds.), *História Económica de Portugal, 1143-2010* (pp. 289-363). Lisboa: A Esfera dos Livros.
- LÔBO, Margarida de Souza. (1995). *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco* (2.^a ed.). Porto: FAUP Publicações.
- MADAIL, António Gomes da Rocha. (1959). *Milenário de Aveiro. Colectânea de Documentos Históricos*, I, 959-1516 (II). Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.
- MENDONÇA, Eneida M. S. (2015). *Transformação e permanência de formas urbanas: uma contribuição metodológica*. In 3(2) (pp. 123-125).
- Ministério das Obras Públicas e Comunicações. (1934-12-21). Decreto-Lei n. 24802. *Diário do Governo*, I (299), 2137-2141.
- Nauta (O) (1911-07-20). Barra d'Aveiro. *O Nauta* 337, pp. 1, c. 1-3.
- NEVES, Francisco Ferreira. (1935). A elevação da vila de Aveiro a cidade em 1759. *Arquivo do Distrito de Aveiro*, I, 21-29.
- Povo de Aveiro (O) (1904-05-22). Mais um desastre. *O Povo de Aveiro* 250, p. 2, c. 4.
- RALO, José A. Carrilho. (1935). A evolução da indústria de lacticínios no Distrito de Aveiro. In *Arquivo do Distrito de Aveiro XIX* (p. Quadro 5).
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1990). A indústria cerâmica em Aveiro (final do séc. XIX-início do séc. XX). Contribuição para o seu estudo. *Revista Portuguesa de História* XXV, 161-201.

- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1993). O ensino técnico e profissional em Aveiro, 1867-1893. *Boletim Municipal de Aveiro* 12, 25-49.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1994a). A Fábrica Nacional de Vidros Aveirense, 1889-1891. *Estudos Aveirenses* 2, 165-197.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1994b). A Metalurgia Casal, 1964-1974. Elementos para uma cultura de empresa. *Gestão e Desenvolvimento* 3, 103-151. Disponível em http://www4.crb.ucp.pt/biblioteca/gestaodesenv/GD3/gestaodesenvolvimento3_103.pdf
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (2010). *Empresas e empresários das indústrias transformadoras na sub-região da Ria de Aveiro, 1864-1931*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (2013). Banco Regional de Aveiro. In Miguel Figueira de Faria & José Amado Mendes (Eds.), *Dicionário de História Empresarial. Instituições bancárias* (pp. 373-378). Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda e Universidade Autónoma de Lisboa.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (2015). Educação e República em Aveiro, 1910-1911. In Maria Fernanda Rollo & António Rafael Amaro (coord.), *República e Republicanismo* (pp. 387-398). Lisboa: Caleidoscópio.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1995). Homem Cristo e o I de Maio, em Aveiro, 1899-1912. In *Homem Cristo. O homem, a obra e o seu tempo. Comunicações apresentadas no quinquagénario da sua morte* (pp. 71-124). Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro.
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1998). A construção civil em Aveiro, 1860-1930. In Jorge Fernandes Alves (Ed.), *A indústria portuguesa em perspectiva histórica. Actas do colóquio* (pp. 303-342). Porto: Centro Leonardo Coimbra e Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Disponível em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5296.pdf>
- RODRIGUES, Manuel Ferreira. (1999). *Os Serviços Municipalizados de Aveiro, 1924-1999: 75 anos a servir o concelho*. Aveiro: Serviços Municipalizados de Aveiro.
- RODRIGUES, Teresa. (s. d.). Portugal nos séculos XVI e XVII. Vicissitudes da dinâmica demográfica. CEPSE. *População e Prospectiva. Working Papers*.
- RODRIGUES, Teresa F. (2012). “A cidade industrial”. Portugal, um país a diferentes velocidades. In *I Congresso Histórico Internacional. As Cidades na História: População. 24 a 26 de outubro de 2012. Atas* (pp. 235-258). Guimarães: Câmara Municipal de Guimarães.
- SALGUEIRO, Teresa Barata. (1992). *A cidade em Portugal: ima geografia urbana*. Porto: Edições Afrontamento.
- SARRICO, Patrícia (2009). *Percurso do azulejo de fachada de Aveiro: dinâmicas para a sua salvaguarda*. Mestrado. Universidade de Coimbra, Coimbra.
- TORRES, Ruy d’Abreu. (1981). Distritos Administrativos. In Joel Serrão (Ed.), *Dicionário de História de Portugal* (Vol. 2, pp. 321-322).