

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

Cidade Industrial

Jorge Fernandes Alves

FLUP/CITCEM

jorge.f.alves@gmail.com

Estou grato à Norberta Amorim e a Diego Ramiro pela inserção do eixo ou área temática da “cidade industrial” neste Congresso, bem como ao Antero Ferreira pelo dinamismo com que resolveu todos os problemas organizativos (se os congressos tiverem alma ele é a alma deste). Sublinho a simpatia dos elementos da organização, bem como agradeço o convite para integrar a equipa científica e usufruir do privilégio de partilhar a afabilidade e o conhecimento dos meus colegas das várias áreas temáticas. Quero ainda agradecer aos participantes que resolveram aderir a esta temática, bem como, desde já, deixar um obrigado especial ao Gonzalo Andrés Lopez, universitário de Burgos, autor de investigações recentes e inovadoras nesta área, por ter aceite o desafio para vir partilhar aqui connosco as suas leituras e interpretações sobre a cidade industrial.

Nesta altura, em que já muito se discorreu sobre a cidade neste congresso, do ponto de vista empírico e teórico, com eloquência e criatividade, não vou repisar esse caminho. Vou apenas sublinhar, de forma breve, algumas linhas gerais do que tem sido considerado como cidade industrial.

A cidade industrial é aquela com que nos temos identificado até há bem pouco tempo, em cuja dinâmica decorreram muitos dos nossos percursos de vida, e que ultimamente tem vindo a sofrer reajustamentos, deixando atrás de si um montão de ruínas fabris, algumas recuperadas e/ou reconvertidas, outras puramente derrubadas para efeitos de novas urbanizações, outras ainda restam esventradas, à espera de novos negócios para os espaços urbanos que representam.

Talvez o Porto, a cidade portuguesa industrial por excelência para o *Inquérito Industrial de 1881*, por apresentar um terço da sua população ocupada na indústria, possa ser aqui um fornecedor de múltiplos exemplos, pelo efeito de deslocalização ou abandono do trabalho fabril e as múltiplas evidências de ruínas industriais, bem como de diversos casos de recuperação e reutilização de antigos equipamentos. Como se dizia então no referido Inquérito:

O quadro que aí fica mostra que quase um quinto da população do distrito vive da indústria, da indústria propriamente dita, isto é, daquela espécie de atividade humana que transforma uma certa matéria-prima num produto de natureza diversa. É de quase um quinto a população industrial do distrito, mas a relação é muito maior, é de um terço no Porto, cidade que, por isso, merece o nome de fabril. (Inquérito Industrial de 1881)

A cidade industrial foi o paradigma da cidade liberal, do *laissez-faire*, logo com forte desregulação e com múltiplas e atrabiliárias iniciativas, em que derrubar literalmente muralhas e aproveitar/ampliar espaços, integrando arrabaldes, se tornou num comportamento frequente, ditado pelo sentimento utilitarista, sustentado na crença do trabalho como a “riqueza das nações” e no princípio de que na natureza nada se perde, nada se cria, tudo se transforma. A fábrica entra na cidade e opera a sua transformação, atrai população e problemas, a cidade tende mais tarde a expulsar a fábrica (pelos seus efeitos deletérios e insalubres ou por apenas lhe conceder um espaço que se tornou exíguo). A indústria leva consigo população para novos centros na periferia e ajuda a esvaziar a cidade, partindo para espaços mais amplos, baratos e passíveis de forte dominação pelo empresário capitalista, que foge à mínima fiscalização.

Mas, no longo prazo, a cidade cresce e tende a incorporar espaço, que só o limite administrativo identifica, pois, a sua dinâmica é mais vasta, sobretudo quando se configura como uma cidade portuária e com vários enlances de transporte, funcionando aí num vasto *hinterland*. Já um memorialista dos finais do século XVIII, Pe. Agostinho Rebelo da Costa, afirmava que o Entre Douro e Minho era uma “cidade continuada”, na sua *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto* (1789), atendendo à organização do espaço e formas de povoamento desta área regional.

Se a cidade sempre atraiu gente, a cidade fabril atrai ainda mais e acompanha a instalação das fábricas e serviços afins: uma cidade como o Porto tinha, em 1900, mais de 50% de habitantes originários do exterior, situação bastante glosada então por Ricardo Jorge, o médico e higienista social responsável pelos serviços municipais de higiene. Chegando o tempo da insalubridade, por via da acumulação de gentes e de falta de estruturas adequadas para a sua receção, a burguesia fugia dos lugares centrais e partia para lugares mais arejados e tranquilos, deixando a habitação antiga e degradada aos recém-chegados. A nova habitação qualificada da burguesia dá origem a novas centralidades urbanas ou derrota os centros antigos, derrubando-os para novo edificado, consoante os novos padrões materiais e arquitetónicos.

A complexidade da cidade industrial é tal que raramente existem monografias totalizantes do agregado urbano, multiplicando-se, porém, os estudos segmentários, que focalizam funções urbanas parciais – a população, os comportamentos sociais diferenciais, a vida operária, a vida burguesa, as elites, as massas, os poderes, os grupos de pressão, as estruturas, o edificado, os sectores industriais, os transportes, a iluminação, as estruturas sanitárias, de lazer ou de cultura, as lutas pela preeminência, as resistências ao *laissez-faire*, etc. E dá-se vida à cidade em perspectiva histórica, personificando-a, querendo aqui sublinhar a *Biografia de Lisboa*, como exemplo, esse belíssimo livro da nossa colega Magda Pinheiro, cuja editora apresenta a obra deste modo, delineando uma trajetória de pesquisa que se pode assumir como uma metodologia para o estudo de qualquer cidade:

A história de uma cidade tem gente, tem cheiros, tem comércio, tem cerco e pestes, revoluções e invasões, batalhas, conquistas e derrotas, casas e mosteiros, evolução urbanística, higiene, limpeza, saúde pública, transportes, ruas, lendas, mistérios, momentos de lazer e desporto, cafés, festas urbanas e tradições, alegrias e sofrimento. Tal como num ser vivo, tudo isto cabe na vida, na história, na biografia de Lisboa. (Magda Pinheiro, 2011, *Biografia de Lisboa*, Esfera dos Livros)

É na cidade industrial que esta pluralidade de apreensões se capta, pelo efeito de concentração e diversidade de população, parte da qual traz os hábitos de vida para o interior da urbe, num repositório de sobreposições e contradições, aumentando marginalidades e criminalidades que as classes pobres, as classes perigosas de Louis Chevalier, trazem consigo no seu exotismo e no seu sofrimento pela inadequação ao tecido urbano prevaiente e sua impossibilidade de plena integração.

Com efeito, a cidade industrial trouxe-nos, em termos de sociedade, as novas desigualdades e as novas hierarquias que marcam o capitalismo, as novas formas de vida, os novos padrões de consumo, as novas formas de sociabilidade adequadas a cada classe, das tabernas e cafés aos clubes políticos, culturais ou desportivos, dos teatros aos cinemas. Traz-nos novas paisagens, onde se sinalizam as feridas da intervenção utilitarista, mas também novos desenhos arquitetónicos e novas ambiências, novas velocidades no quotidiano, com a tecnologia a invadir todos os sectores, da construção civil aos transportes, da água canalizada em sistema fechado ao saneamento urbano, à nova iluminação, do gás à eletricidade. Por isso, a cidade industrial atrai mais do que repele, porque impõe distanciamento em relação ao campo, porque nas suas montras faz brilhar os objetos do desejo, nas suas fábricas e oficinas garante empregos que permitem sobrevivências diversas e muito desiguais, desde a desmesurada miséria do operariado, tantas vezes doente, tantas vezes brutal, ao apertado funil do elevador social, por onde passa o respeitoso desfile de

colarinhos brancos e profissões liberais, até ao esplendor aristocrático do capitalista, numa clara distanciação de estatutos, num ordenamento muito mais rígido do que aquilo que deixa supor por entre doutrinas de suposta igualdade e de meritocracia, que raramente funcionam. A cidade industrial traz-nos as grandes diferenças ideológicas e faz proliferar a utopia. Porque a cidade industrial também nos traz a cidadania, ajuda a formar a opinião pública que a imprensa periódica diz veicular, dando a opinião de que tem capacidade para ler e opinar.

A cidade industrial atrai, mas também assusta no evoluir das crises, no jogo das convergências e das divergências que às vezes, explodem. Nesse esplendor da tecnologia em que a cidade industrial se revela ou de que deseja aproximar-se, desvelando-se regularmente em exposições e manifestações diversas (espetáculos, festas, restaurantes), há também muito espaço para a degradação urbana, em que a questão da habitação se torna um problema central. Por isso, surgem os planeadores a tentar varrer o velho, o arcaico, o degradado em nome da grande avenida, da estética da vida urbana, da higiene e da segurança. Mas multiplicam-se, em paralelo, os novos espaços operários, geralmente lúgubres, disfuncionais, doentios, como foi registado para sempre na Inglaterra vitoriana e suas réplicas continentais da industrialização pela literatura da descoberta dos problemas sociais, em grande medida fruto do *laissez-faire* e da exploração.

A cidade industrial é o espelho da vida na fábrica, da vida no comércio, do espaço das crianças, das organizações operárias, um mundo complexo de trabalho, mas onde a classe ociosa, a de largos proventos, tem a oportunidade de encenar a sua vida voluptuosa. Cidade, “lugar do homem por excelência”, como apontam alguns autores, presta-se a uma multiplicidade de olhares e a uma extensa atribuição de significados. De resto, nem toda a cidade com indústria é industrial. Quantas cidades industriais temos, para além de Lisboa e Porto, eixo mais recentemente alargado a Braga – Setúbal, não obstante outras cidades terem indústrias, mas surgirem essencialmente como centros administrativos! Nem a indústria captou todos os espíritos. Basta lembrar Anselmo de Andrade, representante maior das posições agraristas na transição do século XIX/XX, largamente seguido nas suas advertências:

Portugal, não podendo ser por ora um país comercial, também não é um país industrial, nem mesmo o poderá ser nunca vantajosamente. Onde as matérias primas faltam, e onde o carvão de pedra não existe, as indústrias só podem medrar à sombra de proteções caras. Depois, a pequena indústria, como tem de ser a nossa, está destinada a morrer às mãos da grande. (...) Nas modernas lutas do trabalho a vitória pertence, como na guerra, aos grandes exércitos. Os pequenos têm de capitular. Por isso, quando se promove à toa o desenvolvimento de algumas indústrias, fazendo desviar dos campos para as

*idades populações trabalhadoras, corre-se o risco de que se lhes siga, mais de perto do que se pensa, um tardio arrependimento. **Faz-se um grande mal ao país tentando transformar em fabril uma indústria, que verdadeiramente só pode ser agrícola, e preparam-se acaso para o futuro crises industriais, que não tem por certo tão fácil e pronto remédio como as agrárias. (...)***

*Não podemos produzir barato, e talvez se não possa produzir bem. Barato é que com toda a certeza não produziremos, e então **ou o governo protege os nossos produtos industriais de modo que os estrangeiro não possam concorrer com eles, e isso representará um enorme imposto pago pelo público sob a forma de preços, ou não protege, e então poucas indústrias nacionais se poderão sustentar.** Não se deve pensar, portanto, em fazer de Portugal um país de indústrias, em que nunca poderá competir com os países estrangeiros. O que se deve, nas nossas excepcionais circunstâncias, é pensar na agricultura, que é a única e verdadeira riqueza nacional. (Anselmo de Andrade, 1902, Portugal Económico, p.312-313)*

Da grande cidade às cidades pequenas e médias longas são as distâncias e sobretudo são grandes os problemas da herança deixada pela indústria em ruínas e suas estruturas adjacentes, levantando complexas problemáticas de gestão para enfrentar os desafios da sua recuperação e adaptação aos novos tempos. Distâncias e posicionamentos que só a utilidade interdisciplinar pode captar, razão pela qual convidei Gonzalo Andrés Lopez, investigador transdisciplinar, geógrafo de formação, com larga experiência na gestão de planeamento e reflexão teórica enquanto universitário, sendo docente na Universidade de Burgos, autor de uma larga série de estudos neste domínio, com projetos sobre “dinâmicas de urbanização e políticas urbanísticas em cidades médias interiores”, “territórios virtuais e recreação de espaços industriais mediante o uso de TIC” ou ainda sobre a “aplicação do uso de tecnologias de realidade virtual e impressão 3D como ferramenta de difusão da história industrial”.

A palavra de imediato para o Gonzalo Andrés Lopez, para proferir a sua conferência de abertura do eixo temático “cidade industrial”, para depois darmos sequência às intervenções de todos os participantes que nos quiseram honrar com as comunicações resultantes das suas investigações nos mais diversos domínios desta problemática.