

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

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

J. A. Gonçalves Guimarães

Gabinete de História, Arqueologia e Património (ASCR-CQ);
diretor do Solar Condes de Resende

ggui@portugalmail.pt

Resumo

Vila Nova de Gaia, a povoação portuária situada na margem esquerda do Rio Douro em frente da cidade do Porto, desde muito cedo viu instalarem-se no seu espaço empresas que dependiam da navegação fluvial e marítima para a importação de matérias-primas e o escoamento dos produtos manipulados de origem agrícola ou florestal, como o vinho e a cortiça, de origem marítima, como o sal e o bacalhau, ou de origem oficinal, como as ferragens, para as quais eram necessárias atividades complementares, como a construção naval, a tanoaria, a caixotaria e a serralharia, ou mesmo indústrias voltadas para o consumo regional ou longínquo, como a cerâmica e o mobiliário pesado (cofres-fortes; fogões em ferro), numa muito especial relação com o Brasil e os portos do Norte da Europa.

Essas atividades deixaram marcas no território no espaço urbano hoje designado como Centro Histórico de Gaia. Recorrendo preferencialmente aos arquivos de empresas privadas procuramos analisar a existência e a função empresarial e laboral de estruturas, vias e espaços que o desmantelamento do antigo Entreposto vinícola e a sua conversão em espaços turísticos têm vindo a ocasionar, apagando uma memória coletiva cada vez mais esmaecida.

Palavras-chave: Centro Histórico de Gaia; atividade portuária; indústria.

Figura 1. A zona portuária de Vila Nova de Gaia, em frente da cidade do Porto; postal do início do século XX; coleção particular.



1. A margem sul de um antigo porto de rio e mar

São cada vez em maior número e qualidade os vestígios arqueológicos que definem as povoações do Douro terminal como estruturas portuárias desde longa data, nomeadamente a cerâmica púnica, as ânforas romanas, a cerâmica do Norte de África e dos confins do Mediterrâneo aqui encontradas, e algumas estruturas de acostagem e armazenamento já descobertas, de tal modo que este *portus* por excelência, determinante na economia e na caracterização da sua hinterlândia, acabaria por dar o nome ao país nascente: Portugal ¹.

Da Idade Média começam também a ser reequacionados novos dados e novas interpretações que vão nesse sentido, nomeadamente as incursões, permanências e influências deixadas por mouros e nórdicos no rio Douro ².

Até agora temo-nos referido indistintamente a ambas as margens do Douro e respetivas povoações. Porém à medida que a organização militar, eclesiástica e administrativa se foi especializando com a definição de terras, condados e reino e a consequente fixação de

¹ Abordamos já esta questão, confrontando os dados apresentados e interpretados por vários autores profissionais da Arqueologia e da História em textos diversos, a última vez em GUIMARÃES, 2016b: 55-58 e *idem*, 2017: 65-67.

² Cf. PIRES, 2012: 148 e seg.^s para os nórdicos, e AMATO, 2014: 201-223 para a navegação islâmica.

vários senhorios, essas povoações foram-se individualizando, tendo evoluído para a cidade do Porto, na margem direita e respetivo termo, entre 1384/1385 e 1834, e Gaia e Vila Nova na margem esquerda e respetivo julgado, a partir de 1518 Vila Nova de Gaia, entre aquelas datas sujeitas ao Termo do Porto e a vários senhorios laicos e eclesiásticos. É do centro histórico desta última cidade que vamos aqui tratar, não só porque o seu estudo tem sido negligenciado ou mesmo deturpado em várias obras, face à realidade da cidade vizinha, ao horizonte regional e mesmo ao nacional, como ela própria apresenta dados muito específicos que, ao fim e ao cabo, funcionam como complementaridade diferenciadora entre as duas margens ³.

Devido à sua configuração geomorfológica, a margem esquerda apresenta desde tempos remotos ancoradouros naturais com areais em arco com eixo voltado a norte. Existindo aqui um porto já no período romano⁴, essas características foram desde sempre preferidas para a atracagem de barcos e frotas que entravam a barra, como se deduz de um texto do tempo de D. Afonso Henriques:

Naquele tempo vieram inesperadamente alguns navios da região das Gálias, cheios de homens armados que tinham feito o voto de ir a Jerusalém; tendo chegado ao porto de Gaia e entrado no Douro, o rei soube disso, e alegrou-se pois eram cerca de setenta, e estabeleceu com eles um acordo para irem até Lisboa, eles por mar... (Annales D. Alfonsi, E. 1163 (ed. Blöcker-Walter, 1966, p. 155), apud MATTOSO, 2011: 141) ⁵.

³ Gaia e Vila Nova, depois de terem sido dois concelhos distintos do julgado de Gaia na Idade Média, em 1384/1385 foram integrados no Termo do Porto, recebendo um foral aglutinador de D. Manuel I em 1518, que considerou Vila Nova de Gaia uma única realidade administrativa. Todos os antigos julgados sujeitos ao Termo do Porto estiveram em vias de readquirirem a sua autonomia administrativa logo pelas deliberações das Cortes Constituintes de 1821 e pela Constituição de 1822. Porém, com o advento do miguelismo, tais medidas foram suspensas, também pela reação negativa da cidade do Porto a essa nova reorganização municipal. Só em 1834 é que tal entrou em vigor. Sobre esta questão ver GUIMARÃES, 2010: 29-35. Desde 1992 que Vila Nova de Gaia integra a Área Metropolitana do Porto como um dos seus dezassete municípios.

Sobre a atividade portuária e naval da margem direita ver BARROS, 2016; sobre a da margem esquerda ver GUIMARÃES, 2002a e *idem* 2016b: 59 e seg.; *idem*, 2017: 68 e seg.; sobre os conflitos entre as povoações das duas margens na Idade Média ver LACERDA, 2012, trabalho este a carecer de maior incidência e aprofundamento.

⁴ Ver também GUIMARÃES, 2016b: 57/58; SILVA, 2017a: 111.

⁵ Em 1994 foi na margem esquerda que atracaram os grandes veleiros que participaram na Cutty Sark Tall Ship's Race – Regata do Infante.

Desde pelo menos o século X que se assinala aqui a atividade de reparação e construção naval, e desde o século XIV que há notícias da existência de taracenas, e desde o século XVII que são várias as referências a obras nos cais de Gaia, de Santo António de Vale da Piedade e do Cavaco e respetivos armazéns e também em Vila Nova. Desde então muitos são os documentos, cartografias e litografias, sobretudo a partir da segunda metade do século XVIII, que dão conta da azáfama portuária gaiense e, a partir de meados do século XIX, fotografias e, desde os primórdios do cinema português, alguns documentários e filmes de ficção onde essa realidade aparece como cenário, como no famoso filme *Aniki Bóbó* de Manuel de Oliveira⁶.

Em 1758 a área ribeirinha de Vila Nova de Gaia era assim descrita:

He Porto de mar; mas os navios mais se acolhem, ancõrão e amarrão aos muros, e cais da cidade vizinha. Tem esta villa varias companhias de Arraezes de barcos, que todas tem 37 barcas grandes, que carregam vinte pipas cheias: e servem continuamente para a carga, e descarga de todos os navios portuguezes, e de vários reynos que aqui entrão, e para ajudar, e valer nas entradas e sahidas e em todos os perigos de naufrágios, que hão no tempo de Inverno, as quais todas se amarram nesta parte da villa.

Tem para cima de cem barcos na passagem da villa para a cidade... a toda a hora que se querem, e são precisos de dia e de noute.

Aqui chegão todos os dias muytos, e vários barcos de cima do Douro com vinhos, sumagre e frutas, que pela mayor parte se recolhem nos armazéns desta villa.(...)

Tem esta villa muytos homens de negocio, e vários mercadores com logeas de todo o género de fazendas e varias tendas, e armazéns de Tanoaria, em que se fazem a mayor parte das pipas para os vinhos de todo o comercio Portuguez e eztrangeiro, que pella melhor conservação delles nesta villa se recolhem,

⁶ Cf. estes aspetos em GUIMARÃES, 2016b e bibliografia aí referida. No final do século XIX, a bordadura portuária da margem esquerda do rio Douro, de montante para jusante, era constituída pelas seguintes estruturas: o encosto da desativada Ponte das Barcas e respetiva lingueta de cantaria, a que se seguia “a Praia”, entrecortada pelas escadas-cais de Vila Nova, onde havia uma prancha de embarque, continuando depois o areal em frente ao largo do Estaleiro, onde desagua o Ribeirinho, seguido da praia do Estaleiro até à prancha das Freiras, perto da qual se encontravam os ribeiros da Cruz e o das Azenhas ou de Santo Antão, que desaguan no Douro, seguindo-se a praia da Cruz, que confinava com o cais da Fontinha, seguindo-se os cais de Gaia, da Boa Passagem e o de Santo António de Vale da Piedade, o da Guimbra e depois o do Cavaco, outrora com amplas áreas de areinhos hoje ocupados pela estrada marginal e empreendimentos privados. Estes cais vieram a ter no século XIX várias denominações urbanas, como cais Capelo e Ivens e cais Lugan. Em tempos recentes, entidades forâneas, desconhecedoras da toponímia local, chamam erradamente “cais de Gaia” ao cais de Vila Nova. Por isso aqui repomos a verdadeira e antiga denominação histórica: o cais de Gaia é no lugar de Gaia, no sopé do Castelo de Gaia, e o cais de Vila Nova, construído em parte da praia do mesmo nome, é uma construção de meados do século XX, também designado como “cais do Vinho do Porto”, tendo sido profundamente alterado e o seu pavilhão demolido na primeira década do século XXI, sendo agora uma zona de restaurantes e de atracção de embarcações de cruzeiros turísticos.

concertão, preparam, e daqui se embarcão e hão aqui armazéns, que podem recolher junto trinta mil pipas e dahi para cima (COSTA, 1983:163/164)

o mesmo sendo verdade para os produtos vindos do Brasil, da Biscaia, das ilhas britânicas, do Báltico, e de um modo geral dos países do Norte da Europa e até do Mediterrâneo⁷.

Se é certo que em 1758 os arredores destas povoações ribeirinhas ainda produziam milho, trigo, centeio e vinho verde, «que não chegão para sustentar os seos Lugares», os quintais da vila produziam então «mais limão que laranja, que tudo se embarca para o Norte» (Costa, 1983: 161). Outro grande negócio local era o do azeite, que aqui chegava das Beiras, do Douro e de Trás-os-Montes, devendo todo ele ser medido por uma vasilha-padrão na posse da Confraria do Santíssimo Sacramento ereta na igreja matriz desde o século XVI, direito esse reforçado por provisão de D. Maria I de 27 de maio de 1783, recebendo a confraria os respetivos proventos. Exportando-se também daqui para o Brasil e outros destinos, esse negócio continuará ao longo do século XIX através das muitas empresas aqui sediadas, algumas delas ditas, na bibliografia recente, como «de Vinho do Porto»⁸. Outro grande negócio desta zona portuária foi o da exportação de pranchas de cortiça vinda do Douro e de Trás-os-Montes, para os países do Norte da Europa, usadas para fabricar a base de sapatos e como revestimento térmico de paredes, atividade essa que se foi tornando subsidiária da do embarque dos vinhos quando na segunda metade do século XIX as exportações em pipos e barris começaram lentamente a ser substituídas pelos caixotes de garrafas com as respetivas rolhas⁹. A exportação de sumagre, a grande riqueza do Douro Superior pois até ao final do século XIX praticamente não havia ali vinho senão para autoconsumo, mas apenas cereal, essa planta, usada na curtimenta dos couros, na tinturaria e na farmacopeia, também nesta área portuária se armazenava, sendo muito exportada para o Norte, sobretudo para Hamburgo, até que o progresso da indústria química tornou-a desnecessária¹⁰.

⁷ Sobre alguns dos produtos exportados e importados pela barra do Douro ver GUIMARÃES, 1990: 149-152, *idem*, 2004: 228-236, *idem*, 2006: 721-727, *idem*, 2011: 75-87, e *idem* 2016a: 53.

⁸ Cf. *Descrição Topographica*, 1881:348/351 e variada documentação sobre o assunto em COSTA, 1975 e alguns exportadores de azeite em GUIMARÃES, 2004: 228-236.

⁹ Ver alguns exportadores de cortiça em GUIMARÃES, 2004: 228-236 e empresas locais para a sua transformação em GUIMARÃES, 1997: 157; foram as exposições internacionais, nas quais participaram desde cedo várias empresas sediadas em Gaia, que levaram à divulgação da comercialização do vinho engarrafado e a consequente necessidade de rolhas de garrafa. Por exemplo, a Casa Ferreira inicia esta atividade em 1858 (AHAAF, Livro de lembranças para os armazéns 1852-1860).

¹⁰ Ver alguns exportadores de sumagre em GUIMARÃES, 2004: 228-236; sobre esta planta duriense ver LADRA, 2013: 245-262.

A maior parte dos produtos vindos do Sul, Centro, ou Norte do país, para consumo local, ou da vizinha cidade do Porto, ou para reexportação, como os figos, o sal, o pescado e vinhos de outras procedências, chegavam aqui não só através da navegação de cabotagem, mas também por via terrestre conduzidos por azeméis nas suas bestas de carga e de carreteiros nos seus carros de bois e carroças, pela antiga estrada real, que partia do Carregado no Ribatejo e passava por Coimbra até terminar no lugar da Bandeira. Ou pela estrada que vinha de Ovar por Grijó até ao porto fluvial de Arnelas (a velha estrada do sal), ou pelo litoral até Coimbrões, perto da povoação de Gaia. Ou pela estrada de Viseu que chegava aos Carvalhos. Todos estes lugares no antigo concelho de Vila Nova de Gaia, e daí até à sua zona portuária. Os produtos vindos de Trás-os-Montes, vale do Douro e Beiras chegavam aqui por barco rabelo¹¹. Em 1908 ainda era esta a realidade:

...o Douro carrega para Villa Nova: os vinhos melhores do Pinhão e da Regoa, a laranja do Tua, a boa batata, a castanha, a cebola, toda a comedoria ribadoira, o olhinho da panéla é para Gaya que, antes do Porto escolher a sua fructa, os seus farináceos e os seus legumes, tira ella a melhoria da ração, ainda quentinha do lume da terra (LEITÃO, 1909: 46)

O cais de Vila Nova era pois um entreposto de vários produtos do interior do país, com várias proveniências, para consumo local e regional, mas também dos aqui baldeados para variados destinos da Europa. América do Norte, Ilhas atlânticas, Brasil e Mediterrâneo.

Mas será o negócio da armazenagem, loteamento e exportação de vinhos que vai tornar-se preponderante e caracterizar, até aos dias de hoje, o Centro Histórico de Gaia, o que vindo já de tempos antigos – as ânforas vinárias aqui encontradas assim o documentam – continuou ao longo da Idade Média, Época Moderna e Contemporânea¹². Em 1756 instala-se aqui, junto à praia da Cruz, em armazéns alugados, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (Sousa, 2006: 239; 241 e 352)¹³ e, a partir de 1777, após a queda de Pombal, quando o bispo do Porto e outras instituições eclesiásticas levam a tribunal aquela companhia estatal por esta não pagar à diocese os direitos determinados por documentos medievais sobre os vinhos descarregados naquela cidade, como tais direitos não se aplicavam aos vinhos descarregados na povoação da margem esquerda, ou seja, em Vila Nova de Gaia, não só a Companhia, mas muitos outros exportadores que

¹¹ Sobre os barcos rabelos e outras embarcações do Douro ver FILGUEIRAS, 1994: 263 e seg.⁵

¹² Cf. GUIMARÃES, 1987: 137 e seg.⁵; *idem*, 2016b.

¹³ Estas instalações foram depois compradas pela Companhia. Após o incêndio de 16 de agosto de 1833 foram reabilitadas e voltaram a funcionar como armazéns e tanoarias até ao século XX. Já nos nossos dias foram totalmente esventradas e o seu miolo destruído, tendo a sua área sido revolvida para novas construções que apenas aproveitaram as paredes exteriores sem qualquer acompanhamento arqueológico numa área de praia e atracadouro antigos junto ao ribeiro das Azenhas ou de Santo Antão, que ainda hoje ali corre parcialmente encanado.

temiam serem os próximos alvos, aí os passam a armazenar, o que levou a um *boom* de construção de novos armazéns e ampliação dos já existentes, que ocuparam os espaços até aí agrícolas de hortas e pomares, “engolindo” muitas construções, nomeadamente várias casas senhoriais hoje escondidas pelos telhados dos armazéns ou “entaladas” pelas suas paredes¹⁴.

Passados os tempos difíceis das Invasões Francesas e das Lutas Liberais, com o seu rosário de interrupções do comércio marítimo peninsular, europeu e intercontinental, e as destruições e saques de casas e armazéns, sobretudo durante a ocupação de Gaia e Vila Nova (com a exceção do Mosteiro da Serra do Pilar) pelas tropas miguelistas, que a 16 de agosto de 1833 incendeiaram os armazéns da Companhia, esta povoação portuária volta a reerguer-se:

em quanto aos armazéns era já grande o numero dos que havia, mas este augmentou muitíssimo depois do ano de 1833 – todos os terrenos próprios para esta edificação, e em distancia do rio que não demandasse grandes carros, forão tirados à cultura, comprados, ou emprazados, e applicados a esta qualidade de prédios, com summa vantagem dos senhorios, e empregando-se nelles avultadas sommas. A prosperidade do Commercio de Vinhos, que se seguiu ao Cêrco, e que durou alguns annos com interesses muito consideráveis para os seus gerentes, foi a causa d’este augmento de Armazéns... (Descrição Topographica, 1881: 69)

Voltando pois a verificar-se, embora por motivos diferentes, uma situação semelhante à de 1777. Em ambas as ocasiões o perfil das povoações da margem esquerda foi redesenhado com o aumento de construções portuárias, pois agora, e cada vez mais, os armazéns e dependências anexas, se destinavam a preparar os vinhos para embarque para exportação pela barra do Douro, se bem que este produto, embora dominante, não o fosse ainda com a exclusão de outros produtos de que já falamos.

O mesmo se verificava com outras estruturas, como os estaleiros, e a necessário fornecimento de madeiras, massame e poleame, breu e linho para os calafates, oficinas de serralharia e carpintaria navais e armazéns de abastecimento de mantimentos habituais em qualquer porto marítimo:

¹⁴ Por exemplo, os armazéns com casa e quintal no lugar do Choupelo doados por Nicolau Browne a seu irmão Pedro Browne (ADP, Livro VIII dos Prazos do Convento de Corpus Christi, fls. 477-490 (reg.º 4941). Alguns armazéns ou casas de habitação/armazéns serão do século XVII, ou mesmo anteriores, pelo menos em parte das suas fundações. Sobre algumas das casas nobres de Gaia e Vila Nova ver GUIMARÃES, 2016b: 65.

Tem...Villa Nova de Gaya uma Ribeira, ou Estaleiro, sufficiente, e muito commoda para a construção de embarcaçoens de alto bordo e no qual se fabricão annualmente navios de maior ou menor lotação para o serviço do Commercio. Este Estaleiro foi antigamente muito espaçoso, porque não era permittido edificar nelle casas para habitação; e tão sómente se levantavão com permissão da Communidade Religiosa das Donas de Corpus Christi algumas barracas para estabelecer as forjas, e officinas, que erão necessarias para fabricar a ferrage precisa á construção dos navios... (Descripção Topographica, 1881: 191/192)

Mas, quer por força das transformações tecnológicas que entretanto se foram desenvolvendo na Europa e nos Estados Unidos da América, como é o caso da aplicação do vapor à navegação¹⁵, quer pela própria necessidade de acompanhar aqui o desenvolvimento das atividades atrás enunciadas, como a construção naval e as exportações de vinhos e outros produtos carentes de embarcações mais velozes, e mais confortáveis também para passageiros, nomeadamente os emigrantes que daqui partiam para o Brasil¹⁶, e de vasilhame aqui produzido, cada vez mais estanque e adequado aos produtos exportados como, por exemplo, os pipos com arcos de ferro em vez dos de vime, ou da indústria de caixotaria e depois a de carapuças de palha para proteção das garrafas de vinho embarcadas, este porto comercial vai também transformar-se rapidamente numa enorme área industrial subsidiária. Se é certo que continuaram as atividades oficinais antigas, como o fabrico de louças, tanoaria, ferragens, tecidos, cestaria e outras, a partir da liberalização do comércio após a vitória liberal e a consequente diminuição temporária de algumas operações rendosas que lhe estavam associadas, aquelas outras irão agora abrir caminho para uma rápida industrialização:

... nestes últimos tempos tem-se, como em compensação, desenvolvido aqui a Industria em tão largas proporçoens, e assumido um carácter tão importante, que faz augmentar notavelmente a riqueza, a importancia material desta Villa a multidão de Fabricas, que já possui, e em que se ocupam muitos milhares de pessoas, e girão grossos capitaes no emprego dos diferentes ramos do seu vasto dominio. (Descripção Topographica, 1881:183)

¹⁵ O primeiro barco a vapor entrado na barra do Douro a 13 de junho de 1821 chamava-se *Conde de Palmella*, vindo de Lisboa por Peniche, 5 dias, com 16 passageiros, sendo seu proprietário Diogo Kopke (*Folha Mercantil da Cidade do Porto*, de 16 de Junho de 1821, p. 1), a que outros se sucederam.

¹⁶ Sobre a emigração de Vila Nova de Gaia para o Brasil ver ALVES, 1994: 234 e seg. e CIRNE, 2007: 51-71

Efetivamente, não só o mudar dos tempos, mas também alguns fatores locais, regionais e nacionais¹⁷, vieram prejudicar o comércio gaiense, como foi o caso da construção das pontes sobre o Douro, o que levou, como alternativa, ao desenvolvimento local da indústria, tendo sempre em vista as possibilidades de exportação. Vejamos um testemunho da época de obra que temos vindo a citar:

O Commercio, que desde a fundação desta Villa havia sido uma fonte muito abundante de prosperidade e riqueza para os seus habitantes, que se empregavam nelle, começou a definhar-se paulatinamente desde que se estabeleceu a Ponte no rio Douro em 1806; e hoje nem uma sombra he d'aquelle grande vulto que foi... todo aquelle importante commercio foi passando para a Cidade do Porto depois daquela epocha pella facilidade do transito que oferecia a Ponte. (Descrição Topographica, 1881: 183)

Esse decréscimo, que se refletiu nas exportações e no movimento portuário, vai depois acentuar-se com a construção da Ponte Pênsil em 1842, o aumento da navegação a vapor no litoral, que passou a levar os produtos, nomeadamente o azeite, diretamente para a vizinha cidade do Porto, e a construção complementar da Estrada Nova (hoje rua General Torres), que passou a ligar diretamente a Bandeira, onde chegava a Mala Posta e o trânsito rodoviário já referido que, a partir de então, deixou de passar pela calçada das Freiras, rua dos Marinheiros e rua Direita, onde se concentravam alguns dos principais armazéns, e passou a seguir diretamente também para a cidade da margem direita (*Descrição Topographica*, 1881: 104-109; 196-197). Também por isso Vila Nova de Gaia vai transformar-se num centro industrial, não apenas na cabeça do município, mas que se irá estender a uma boa parte das suas freguesias mais interiores¹⁸.

Ao longo do século XIX, mas com certeza desde muito antes, os barcos vindos do Douro abicavam na areia da praia de Vila Nova enquanto as barcas de passagem de uma para a outra margem, se concentravam num cais-escadaria existente ao fundo da rua Direita, em frente da praça da Ribeira do Porto, o qual já existia em 1813¹⁹. As embarcações de cabotagem e de longo curso atracavam preferencialmente nos cais de pedra existentes desde o cais da Fontainha até ao de Gaia, daí ao de Santo António de Vale da Piedade e daí até à Fábrica

¹⁷ Não existe ainda um estudo sobre as elites gaienses e os poderes locais, regionais e nacionais, aqui representados, no século XIX, sobretudo após a restauração do município em 1834. Veja-se contudo GUIMARÃES, 2010: 29-35; sobre a biografia dos protagonistas da política local ver GUIMARÃES & SOUSA, 2017.

¹⁸ Sobre a industrialização oitocentista de todo o município de Vila Nova de Gaia ver GUIMARÃES, 1997: 139 e seg.ª.

¹⁹ Conforme se pode ver na "Planta Redonda" da Cidade do Porto de George Balck, de 1813, in *Álbum de Cartografia Portuense...* 1992, 1.

do Cavaco, alguns dos quais já existiam no século XVII²⁰. Quando a afluência era maior e os barcos de maior tonelagem ancoravam no meio do rio, fora dos cais ou das pranchas, a descarga e carga de mercadorias eram feitas com o recurso a barcaças intermediárias que as transbordavam desde as estruturas marginais até ao costado das embarcações, ou o contrário, desde o porão das embarcações para as margens, aspeto moroso e oneroso que, conjugado com a periculosidade da barra e o aumento do seu calado, acabariam por ditar o avanço da construção do porto de Leixões, na foz do rio Leça a norte da barra do Douro, no final do século XIX²¹.

Com a chegada do comboio às Devesas em 1864, altera-se de vez a chegada de matérias-primas vindas de Sul, até então por estrada ou pelas embarcações de cabotagem, bem assim como o escoamento rodoviário de produtos industriais nessa direção, passando esta estação ferroviária a ser o terminal da Linha do Norte, vinda de Lisboa, até 1877, quando entra em funcionamento a ponte ferroviária D. Maria Pia, que fez a ligação à cidade do Porto. Por esse motivo, para a periferia daquela estação vão deslocar-se várias indústrias, como a cerâmica e a fundição, e vários armazéns de vinhos e tanoarias²², que utilizarão as vantagens do transporte ferroviário ligado ao tráfego fluvial e marítimo através do Elevador da Calçada das Freiras, um pequeno comboio com cremalheira entre a prancha das Freiras junto ao estaleiro da Cruz e a estação ferroviária, o qual começou a funcionar em 1892 e só foi completamente desativado nos anos cinquenta do século XX²³. Em 1886 é aberta ao trânsito a Ponte Luís I, com dois tabuleiros, um à cota baixa e outro à cota alta, que no primeiro caso substituiu a Ponte Pênsil e no segundo possibilitou o traçado de uma via rodoviária de acesso à cota alta do Porto, que se ligará às Devesas em 1894, “cercando” assim a antiga povoação portuária, a jusante da qual, na Afurada, tinha entretanto crescido uma comunidade de pescadores, também aí existente desde longa data, mas reforçada com elementos vindos de Sul ao longo da costa para a pesca do mexoalho (caranguejo) usado como fertilizante agrícola²⁴.

²⁰ O Cais de Gaia e o de Santo António de Vale da Piedade já existiam no século XVII, tendo tido obras de reparação em 1618 (AHMP, Livro 14 das Próprias, fl. 143, e Livro das Próprias, Cofre, fl. 172). No século XVIII, tendo ficado danificados com as cheias receberam obras de beneficiação ao longo desse século; cf. OLIVEIRA, 1997: 71.

²¹ Em 1758 havia na margem esquerda 37 «barcas grandes» e «para cima de cem barcos na passagem da villa [Nova de Gaia] para a cidade [do Porto]» (COSTA, 1983:163). Sobre os motivos que levaram à construção e o desenrolar dos trabalhos do porto artificial de Leixões ver SOUSA & ALVES, 2001; as últimas barcaças negras das que existiram em grande abundância na margem gaiense do rio Douro foram destruídas pela grande cheia de dezembro de 1961/ janeiro de 1962; depois, apenas se viu aí uma única das de menores dimensões.

²² Sobre a existência de fábricas de cerâmica, tanoarias e outras atividades industriais oitocentistas ver GUIMARÃES, 1997: 139-173; sobre a atração da Estação das Devesas sobre as atividades industriais, veja-se CORREIA, 2009: 17 e seg.⁴.

²³ Sobre o Elevador da Calçada das Freiras, que iniciou funções em 1892, ver CORREIA, 2009: 59-63.

²⁴ A povoação piscatória da Afurada, como lugar da freguesia de Santa Marinha, remonta à Idade Média. Sobre a sua evolução ver COSTA, 2003: 27 e seg.⁴.

Em 1926 é aqui criado o Entreposto «único e privativo dos vinhos do Douro», que abrange inicialmente uma vasta área muito para além da tradicional zona portuária, policiada por soldados da Guarda Fiscal, a qual dará a Vila Nova de Gaia uma feição quase exclusivamente vinícola, que perdurará até aos dias de hoje, quase fazendo esquecer todas as outras realidades comerciais e industriais que existiram antes desta especialização do século XX²⁵. Esta recente realidade é tão forte que tem induzido em erro muitos investigadores que escrevem sobre esta área portuária e as suas atividades económicas e sociais do passado e do presente. Vejamos algumas dessas generalizações pouco corretas: uma delas foi o terem passado a chamar “caves” aos armazéns, como se estes tivessem sido construídos apenas para acolherem vinho de embarque; o de considerarem que os «negociantes de Vinho do Porto» o eram em exclusivo sem se dedicarem em simultâneo à venda de outros produtos do Douro ou importados e a outras atividades comerciais e industriais; a de considerarem que o negócio do vinho em Gaia esteve inteiramente na mão de ingleses, pelo menos em algumas épocas; o não distinguirem que, no acesso ao mercado vinícola, os negociantes de religião anglicana eram privilegiados em relação aos britânicos católicos²⁶; que os negociantes ditos “do Porto” viviam exclusivamente naquela cidade, esquecendo que tinham muitas vezes residência, família, propriedades e interesses, até políticos, em Gaia ou noutras localidades da região; a de não perceberem que Gaia e Porto sempre foram realidades, não apenas geográfica mas também administrativas diversas, com mais ou menos autonomia conforme os tempos, mesmo quando a primeira fez parte do Termo do Porto entre 1384 e 1834; finalmente a de não perceberem que o «Vinho do Porto» ficou assim conhecido por ser exportado sob o controle fiscal da Alfândega do Porto²⁷, a cidade cabeça da região e porto de mar que lhe deu a denominação, como por exemplo, a madeira de pinheiro vinda do Báltico ficou conhecida como «pinho de Riga» por ser este o seu principal porto de exportação, onde não existirão muitos pinheiros. E também outras questões que importará aclarar, a bem da evidência histórica, o que temos vindo a fazer em alguns estudos que já publicamos.

²⁵ Sobre a criação do Entreposto de Gaia ver PEIXOTO, 2011: 52 e seg.⁵

²⁶ Sobre as atividades de ingleses e outros mercadores estrangeiros em Gaia e Porto ver GONÇALVES, 2002; CARDOSO, 2003. 134 e seg.; 295 e seg.; TEMUDO, 2005: 127-140.

²⁷ Sobre o funcionamento da Alfândega do Porto ao longo dos tempos ver SILVA, 1990.

2. Comércio portuário oitocentista

Até agora, para justificarmos que o Centro Histórico de Gaia foi (e continua a ser) um porto de rio e de mar, utilizamos sobretudo textos já publicados em épocas anteriores. Mas há ainda muita documentação inédita na posse de empresas privadas e de particulares que pode ser trabalhada para a compreensão dessa realidade. Por exemplo, recorrendo àquilo que resta dos arquivos das empresas de vinhos aqui sediadas, ainda foi possível encontrar no ano 2000, para além de documentos da indústria e do comércio vinícolas que viriam a caracterizar em exclusivo a imagem desta cidade a partir de 1926, numerosos outros sobre a atividade portuária e industrial com ela relacionadas²⁸.

Ao longo do século XIX continuou a especialização portuária da margem esquerda com a construção ou recuperação de cais e linguetas e, onde estas não existiam e se tornavam necessárias, procedeu-se à concessão a privados da possibilidade de construir pranchas de embarque em madeira, sendo a mais conhecida a prancha das Freiras, junto ao Mosteiro de Corpus Christi²⁹. Estas estruturas tinham obviamente uma relação direta com os armazéns, cuja construção e remodelação foi ocorrendo ao longo do século, em

²⁸ A principal documentação utilizada neste trabalho foi inventariada no projeto “Caracterização do Património Histórico e Cultural da Zona Histórica de Gaia” coordenado pelo autor desta comunicação (GUIMARÃES, 2000b) e executado por investigadores profissionais do Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia e outros recrutados para o efeito, e patrocinado pela Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. A equipa de recolha de referências documentais foi dirigida por Alcina Manuela de Oliveira Martins (MARTINS, 2000a; *idem*, 2000b) e abrangeu os seguintes arquivos de empresa e de outras entidades: Arquivo Distrital do Porto; Arquivo Histórico Municipal do Porto (Casa do Infante); Arquivo Municipal de Vila Nova de Gaia (então ainda depositado parcialmente no Solar Condes de Resende, hoje no Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner (AMSMB)); cf. SOUSA *et al*, 1993); Arquivo da Santa Casa da Misericórdia do Porto; arquivos das seguintes empresas: A. A. Cálem, Adriano Ramos Pinto, Antónia Adelaide Ferreira, Barros & C.ª, Burmester & C.ª, Cockburn Smithes & C.ª, Croft Delaforce, Manuel D. Poças Júnior, Romariz, Offley Forrester, Rozés, Symington Family. Não foi então possível aceder ao arquivo da Borges, que estava em processo de liquidação; o arquivo da Companhia Geral da Agricultura dos Vinhos do Alto Douro (SOUSA, 2003) estava em inventariação por outra equipa, bem assim como o da Real Companhia Vinícola do Norte de Portugal e empresas associadas (SOUSA, 2005a), acabando por ir parar ao Museu do Douro e à Casa do Douro, na Régua, por uma desastrosíssima decisão, pois se é certo que estes arquivos também têm a ver com a produção vinícola duriense, todos eles têm maioritariamente a ver com a armazenagem de vinhos e outros produtos em Gaia, a sua tributação fiscal pela Alfândega do Porto e a sua exportação pela barra do Douro. Foi ainda recuperada a informação sobre o arquivo da Confraria do Santíssimo Sacramento de Santa Marinha de Vila Nova de Gaia elaborada por COSTA, 1975.

Desde já alguma advertência sobre estes arquivos: a maior parte deles, à exceção dos que abaixo referiremos, foram substancialmente diminuídos e objeto de purgas destruidoras ao longo dos tempos. Na maior parte dos casos ficaram os documentos referentes ao tráfego vinícola, alguns outros mais “bonitos” e pouco mais. Tudo o resto foi descartado. Gostando estas empresas de alardear uma centenária antiguidade vinícola, na realidade muitas delas começaram por ter outra atividade económica com outros produtos de exportação ou importação que não o vinho (ver GUIMARÃES, 2004: 219-250). Mas é a mitologia vinícola que gostam de invocar e é essa mitologia que cultivam, “seleccionando” os arquivos próprios e contando com a ajuda de literatos incautos ou comprometidos com as mitomanias que todas as cidades e regiões têm, mas nas quais convém separar a lição histórica da lição antropológica ou literária, ou seja, das lendas.

Tirando os arquivos D. Antónia Adelaide Ferreira (LEAL, 2002), Adriano Ramos Pinto (ALMEIDA & GUIMARÃES, 2013) e os das “reais companhias, velha e nova” (SOUSA, 2006; *idem* 2005a; *idem* 2003), agora na Régua, é possível que muitos dos arquivos privados aqui referidos já não existam ou estejam em situação de impossibilidade de acesso. Noutros casos alguns dos seus documentos originais continuam a servir como “decoração” nos “centros de interpretação” das “caves”, etc.

Não ignoramos, obviamente, a importância da atividade vinícola na caracterização desta área portuária, mas não vamos agora referi-la, a não ser quando vier a propósito, pois não só a mesma já se encontra abundantemente estudada e divulgada, como essa hipervalorização tem apagado outras referências, atividades e produtos, não menos importantes e que aqui e agora queremos recordar. Sobre Vila Nova de Gaia como entreposto vinícola ver GUIMARÃES, 1987; *idem* 1988; MARTINS, 1990; PEREIRA, 1991; GUIMARÃES & GUIMARÃES, 2001; CARDOSO, 2003; SOUSA, 2005b; PEIXOTO, 2011; ALMEIDA & GUIMARÃES, 2013; PINTÃO & CABRAL, 2014; PEREIRA, 2017. Mas na realidade não existe uma obra de fôlego sobre Vila Nova de Gaia como entreposto vinícola.

²⁹ Os cais do século XIX são os mesmos que já vinham de tempos anteriores, tendo algumas empresas entretanto construído novas linguetas e pranchas de embarque em madeira que chegarão ao século XX, como é o caso da Casa Ferreira que tinha uma «prancha firme» na praia da Cruz e uma «prancha de emergência» no cais da Cruz (AHAAF, Prancha - Gaia, 1933; 1950; 1957 e 1958). Outras empresas usavam a prancha das Freiras (AHCS, Letter Book 1930, 1931 e 1932). Havia ainda empresas de tráfego fluvial que as alugavam, bem assim como o frete de barcas para carga e descarga de navios (GUIMARÃES, 1997: 150 e 151).

que a grande novidade foi a utilização de colunas de ferro fundido pelas empresas do ramo entretanto criadas nas margens do Douro, bem assim como de estruturas, já não inteiramente em madeira, mas agora em ferro, para suporte dos “cumes” (telhados)³⁰, o que permitiu o seu alargamento e consequentemente maior capacidade de armazenagem, além de menor perigo de incêndios, aliás frequentes³¹.

Em relação às cíclicas cheias, continuava a usar-se a técnica centenária de dispor as pipas sobre “canteiros”, amarradas com cabos de navio, como se estivessem a bordo, colocando as restantes mercadorias em fardos ou caixas em sobrados onde era suposto a água não chegar, depois abrir as portas dos armazéns para ela entrar e sair livremente causando o mínimo de estragos, colocando nas portas abertas do rés-do-chão prumos de ferro cravados em estruturas de fixação, os quais impediriam que quaisquer vasilhas que se soltassem fossem levadas pela corrente³².

Para fazer o transporte das mercadorias e pipos entre os cais, ou pranchas, e os armazéns, ou no sentido inverso, recorria-se a carroças e ao tradicional carro de bois do baixo Douro, aparentado com o minhoto e denominado “carro do ganho”, muito diferente, no sistema de tração, do alto-duriense, e propriedade de carreteiros locais que trabalhavam ao frete ou à jorna³³.

Para além das embarcações de rio e de mar já referidas, continuavam a fazer serviço as barcas de passagem, entre uma e outra margem, e as barcaças de carga e descarga rebocadas por barcos a remos ou à vela, que os rebocadores a vapor só chegariam no século XX. Por tudo isto também a atividade dos estaleiros na Praia de Vila Nova, no estaleiro do Ribeirinho e no estaleiro da Cruz, além do de Quebrantões mais a montante, vai continuar, até como fator de empregabilidade de mão de obra especializada aqui existente, se bem que essa atividade não seja regular ao longo das épocas e tenha mesmo atravessado períodos de quase abandono no século XIX. Mas persistiu e ainda hoje é uma realidade. Já em 1797/1798 tinham aqui sido construídos os bergantins *Alvacora* e *Avoador* (PT/ADPRT/AC/IMPRT/002/0003) e ao longo do século XIX aqui foram feitas outras embarcações

³⁰ Sobre a disponibilidade de novos materiais de construção em ferro laminado e fundido na região, para aplicação nos armazéns e nas unidades industriais, ver QUEIROZ, 2001. Só nas primeiras décadas do século XX chegaram os pisos térreos em cimento e as cubas e depósitos feitos neste material.

³¹ Sobre incêndios nos armazéns, tanoarias e outras instalações existe variada documentação em quase todos os arquivos consultados. Ver também COSTA, 2001. Algumas empresas chegaram a ter um corpo próprio de bombeiros.

³² Sobre as cheias desde o século XVI ao XIX ver *Descrição Topographica*, 1881: 111-140 e 391. Alguns armazéns ribeirinhos ainda conservam estes dispositivos de defesa contra os efeitos das cheias, como é o caso da Casa Ramos Pinto na entrada de um dos seus. As placas que algumas empresas conservam nas paredes com datas de cheias, não sendo em ferro e cravadas, ou seja, fixas, já nada significam de concreto, pois costumam ser removidas para pintar as paredes e nada garante o rigor da sua recolocação.

³³ Sobre estes meios de transporte local ver GUIMARÃES & TEIXEIRA, 2008/2009. O carro de bois, de instrumento essencial de transporte antes do aparecimento da camionagem automóvel na segunda década do século XX, acabaria por ser usado como motivo turístico até aos anos sessenta do século passado; ver GUIMARÃES & ALMEIDA, 2015.

de longo curso, como galeras e escunas. Mas por volta de 1877 a construção de navios de coberta tinha parado e só se faziam barcas de descarga para serviço do rio. No final do século volta a construção de grandes embarcações e em 1919 é aqui construído o lugre *Diamantino*³⁴.

Para além destes estaleiros para construção de novas embarcações, mas também para a reparação das danificadas pelas viagens ou pelas cheias, uma outra estrutura fundamental era a do abastecimento dos próprios navios, suas tripulações e passageiros, a começar pela necessidade de se fazer aguada. Ora na povoação de Vila Nova e na de Gaia (os naturais continuaram a distinguir as duas até ao século XX) desde sempre existiram numerosas fontes com abundante caudal, que raramente secavam, algumas dependentes de mananciais vindos das alturas do Monte Grande e do Agueiro na vizinha freguesia de Mafamude³⁵. Mesmo assim, com a sua grande utilização pelos armazéns e indústrias que se iam implantando, várias vezes as autoridades tiveram de assegurar o abastecimento das fontes públicas e acautelar a propriedade privada de alguns desses mananciais. Em 1822 a Junta de Obras Públicas proíbe os moradores do lugar de Gaia de abrirem mais qualquer mina ou alterarem estruturas de captação já existentes para não prejudicarem a aguada dos navios (AHMP – Registo de requerimentos e portarias da Junta das Obras Públicas, fl. 26 v., registo 1187 de 1822.08.09).

Continuou também o afluxo de mercadorias tradicionais a este porto, para além do vinho. Foi o caso do sal, vindo de Setúbal e Aveiro, para reenviar para o Brasil e para ser levado pelas embarcações inglesas que se dedicavam ao negócio do bacalhau, mas também para utilização nos armazéns de Gaia para salgar os couros brasileiros e para outras utilizações menores, como a conservação dos vinhos. Em 1840 José Bernardo Ferreira, pai de D. Antónia Adelaide Ferreira, gasta 1925 reis por conta do sal encomendado para os seus armazéns em Gaia³⁶. Esta família de negociantes nobilitados no século XIX é um caso paradigmático de muitas outras com casa e armazéns, além dos do Douro e do Porto, também em Vila Nova de Gaia: conhecidos como «negociantes de Vinho do Porto», que certamente também foram e em grande escala, nos seus armazéns gaienses, para além de vinho e sal, acolhiam para exportação para o Brasil e a Europa do Norte, outros produtos

³⁴ Sobre os estaleiros de Vila Nova ver GUIMARÃES, 2002a, e sobre as suas dificuldades no final do século XIX ver *Relatório...* 1881: 34-38; ver ainda GUIMARÃES, 1997: 157 e *Ilustração Portuguesa*, n.º 711, 6 de outubro de 1919, p. 277. O Solar Condes de Resende tem alguma documentação sobre a construção de embarcações nos estaleiros de Tomás Francisco Lapa, descendente de José Fernandes Lapa, no estaleiro do cais da Cruz, ainda nos anos 60 do século XX.

³⁵ Sobre as fontes locais ver *Descrição Topographica*, 1881: 78/84; GUIMARÃES, 1995: 38-41.

³⁶ Sobre a utilização do sal no loteamento dos vinhos ver GUIMARÃES, 2002b: 203 e 205. Mesmo depois do levantamento da proibição da produção de sal no Brasil pelo então Príncipe Regente (futuro D. João VI) em 1803, e da extinção do monopólio do abastecimento daquela então colónia exclusivamente por sal produzido em Portugal (SIMONSEN, 1944-I: 284), a barra do Douro continuou a fornecer-lhe grandes quantidades deste produto, mesmo depois da independência em 1822, dada a excelência do sal português e a sua colocação nos portos de exportação de couros (estudo em curso pelo autor deste trabalho); AHAAF – JBF: Ordens pagas; recibos de várias despesas feitas nos armazéns, 1840.12.31.

do Douro, como amêndoa, azeite, presuntos de Murça e sumagre, bem assim como produtos brasileiros para consumo na região e baldeação também para os países do Norte, como açúcar, arroz e couros. Embora se fossem especializando no negócio do vinho, só muito lentamente foram abandonando o desses outros produtos, em alguns casos, só no final do século, ou mesmo já no século XX. Daí o reafirmarmos que o Centro Histórico de Gaia nunca foi apenas um entreposto só de vinho e poderíamos aqui trazer o caso de muitos outros negociantes e firmas do século XIX em idêntica situação, algumas das quais chegaram aos dias de hoje³⁷.

Estas marcas das atividades comerciais neste porto gaiense foram-se apagando na paisagem e diluindo na história, mas ainda hoje existem no cais do Lugan, a seguir ao cais do Cavaco, os armazéns da Companhia Arroeira Mercantil, que provavelmente nunca albergaram pipos de vinho. Com sede nas Azenhas, a empresa Hunt, Roope & C.^a armazenou bacalhau.

3. O complemento da industrialização

De entre as indústrias aqui implantadas em oitocentos, quatro delas tiveram destaque nas exportações a partir desta zona portuária e por isso nos merecem agora particular atenção, ainda que outras também continuassem a ter essa relação até tempos mais recentes, como é o caso da tanoaria, da cerâmica e do vidro³⁸.

Uma das primeira dessas atividades foi a das moagens e panificação, na qual se salientou a “Fabrica Mecanica de Moagem, Pão, e Bolacha”, de Eugénio Ferreira Pinto Basto, localizada nas Azenhas, movida a vapor. Fabricando uma grande quantidade e variedade de pão, doces e «bolachinha de fantasia», além de «Bolacha, e Biscouto d’ embarque» para abastecer os navios que aqui aportavam, estava em 1861 a preparar-se para produzir aletrias e massas (*Descrição Topographica*, 1881: 188).

Sublinhe-se o facto de que a primeira empresa a usar aqui o vapor como força motriz, além do vapor Conde de Palmella em 1821, foi esta unidade do antigo ramo da panificação, para produzir, entre outros produtos, o indispensável «biscoito de embarque» para abastecer os navios. A segunda foi uma fábrica de cerveja «excellente e saudável bebida em qualidade igual á Inglesa» que o barão de Forrester, aqui residente, montou para os filhos

³⁷ Cf. GUIMARÃES, 2004; sobre a família Ferreira e os seus negócios ver GUIMARÃES, 1988; PEREIRA & OLAZABAL, 1996 e *idem* 2011; sobre outros produtos que não vinhos nos seus armazéns de Gaia, algumas referências documentais aos do Douro: amêndoa – AHAAF – AAF & Filhos, Documentos de caixa, setembro a dezembro de 1851; azeite –AAF, Movimento de vinhos..., aguardente e azeite...,1891; presuntos de Murça – ABFI, Diário 1817-1826, 1818.05.02; sumagre – ABFI, Correspondência, 1.ª pasta, 1814; aos importados do Brasil: açúcar – ABFI, Correspondência, 2.ª pasta, 1825; arroz – ABFI, Documentos diversos, 2.ª pasta, 1822; couros – ABFI, Correspondência, 2.ª pasta, 1821. De novo chamamos a atenção para a purga documental que houve nestes arquivos familiares e empresariais em relação a tudo quanto não fosse documentação vinícola. Nos anos sessenta do século XX a Real Companhia Velha ainda tinha um armazém no largo da Cruz, com venda ao público, de variadíssimos produtos do Douro, para além de vinho.

³⁸ Sobre algumas firmas de tanoaria, cerâmica e vidros ver GUIMARÃES, 1997: 155-168.

na Quinta do Browne, mas que terá deixado de laborar logo após a sua morte em 1861, sendo igualmente curioso este investimento de um homem do vinho, do azeite e de outros produtos durienses, na produção de uma bebida que até aí era importada em pequena escala. Este porto atraía também outros hábitos de consumo e mesmo a produção de outras bebidas que não apenas o vinho, como o comprova a existência de várias destilarias (*Descrição Topographica*, 1881: 188/189)³⁹.

Em 1859 aquelas eram as duas únicas máquinas a vapor aqui existentes, enquanto a cidade do Porto tinha já doze máquinas, das quais funcionavam dez (*Descrição Topographica*, 1881:188; *Relatório...* 1859: quadro n.º 23).

Uma outra indústria aqui presente foi a corticeira. Já nas primeiras décadas de oitocentos eram vulgares, além dos carregamentos de vinho e fruta, também os de cortiça para Inglaterra e, de um modo geral, para os países do Norte da Europa. Em 1861 existiam aqui três fábricas que trabalhavam este produto, as de Veiga & Filhos, Carlos Brandão e João de Almeida Romariz,

sitas na frente da Praia com os seus armazéns de deposito, nas quaes se coze, queima, e prepara Cortiça com todas as qualidades próprias para diferentes usos e applicaçoes, e da qual se faz uma exportação muito importante para o estrangeiro (*Descrição Topographica*, 1881: 190)⁴⁰.

Na última década do século existiam aqui oito empresas transformadoras e exportadoras de cortiça, não propriamente dedicadas só ao fabrico de rolhas, as quais continuariam a chegar do sul do país; ainda em 1903 a Casa Ramos Pinto recebia rolhas vindas daí por caminho-de-ferro e só em 1908 pede um orçamento para o seu fornecimento a Clemente Menéres, então também já com instalações em Gaia. O decaimento posterior do Centro Histórico de Gaia como zona portuária levou a que esta indústria, incluindo o setor rolheiro, se deslocasse para o município da Feira, em direção ao porto de Aveiro⁴¹.

³⁹ Para destilarias e outras bebidas no “entreposto” ver GUIMARÃES, 1997:153.

⁴⁰ Cf. GUIMARÃES, 2004: 228-236, e *idem* 1997:157; fica assim demonstrada a existência de indústria corticeira em Gaia muito antes da data de 1883-1897 proposta por BERNARDO, 1945: 474, Fig. 1.

⁴¹ Sobre as encomendas de rolhas ver AHARP, Notas Diversas, 1903 e *idem* Copiadores – Geral, Livro 41, fl. 97, 22.05.1908. Sobre as empresas de Clemente Menéres, nomeadamente as corticeiras, ver ALVES, 2007.

Uma outra foi a indústria de «obras de ferro, tanto de Sarralharia (*sic*), como de corte e pregadura», sobretudo ferramentas agrícolas e pregaria, além de «obras da Marinha», com grande exportação para o Brasil, que sempre manterá fortes relações humanas e comerciais com Gaia ao longo do século dezanove⁴².

Esta era uma indústria muito bem implantada em ambas as margens do Douro terminal: em 1829 Vila Nova de Gaia e o Porto consumiram nas suas oficinas 282,5 pipas de carvão português e 110 de estrangeiro; 6803,79 toneladas de ferro e aço português e 5246,5 de estrangeiro; e 10 toneladas de chumbo, o que deu para produzir 168,37 milheiros de enxadas, 51, 823 de foices, 23,07 de enxós, 48,4 de machados, 2,23 de serras, 82,177 de fechaduras, 53980,7 de pregos, 6800 de cravos, entre outras ferramentas e apetrechos, além de cerca de 92 fogões, claraboias, cofres, portões e outras estruturas em ferro (CUSTÓDIO, 1986: 64/65).

Alguns comentários da época, nomeadamente os vindos do outro lado do Atlântico para onde era exportada muita desta produção, deixam perceber que, de um modo geral, a indústria metalúrgica portuguesa era ultrapassada em qualidade pela estrangeira:

Ainda hoje, se á solidez de nossas ferragens, adicionassem alguma polidez e brilho, tomando por modelo as estranhas, poderiam consumir-se aqui muito mais fechaduras, thesoiras, pregos, machados, fechos pedrezes, enchadas, cravos, martelos, etc, etc. (Autor anónimo)⁴³.

Mas não era esta a opinião que existia aqui sobre as produções locais, que pelo menos em alguns casos «merecem sempre em todos os portos do Brazil o melhor conceito e preferência pela sua qualidade superior, e perfeição, com que são executadas», produzidas em muitas oficinas de «pequeno vulto», mas outras já de apreciável dimensão, implantadas na malha urbana do atual centro histórico, mas distribuídas igualmente pela vizinha freguesia de Mafamude, de entre as quais se distinguia a de João Tomaz Cardoso,

o mais exímio e habil artista, que Villa Nova de Gaya possui neste género... tanto pela vastidão do seu estabelecimento... como pelos seus grandes conhecimentos, e abalizado engenho com que executa todas as obras de sua arte com uma perfeição, que eguala, e em algumas excede as dos melhores artistas

⁴² Cf. *Descrição Topographica*, 1881: 186/187. Sobre as relações do Brasil com Vila Nova de Gaia, veja-se GUIMARÃES, 2000a, *idem*, 2003, ALMEIDA & GUIMARÃES, 2013: 107-113, e em GUIMARÃES & SOUSA 2017 a biografia de alguns brasileiros de origem ou vivência gaíense.

⁴³ Carta datada do Rio de Janeiro de 5 de junho de 1843, publicada sob a epígrafe “Conhecimentos úteis” e o subtítulo «Avisos memoráveis aos lavradores, fabricantes, negociantes e a todos quantos directa ou indirectamente governam ou podem influir no Reino de Portugal», *Revista Universal Lisbonense*, tomo III, anno de 1843-1844, p. 38. Sobre a incapacidade do Brasil produzir, na primeira metade do século XIX, as ferramentas de que necessitava ver CORDEIRO, 2017: 18 e seg.º.

*estrangeiros; o que muitas vezes tem mostrado praticamente. (Descrição Topographica, 1881: 187)*⁴⁴.

Fabricava sobretudo cofres e fogões de ferro muito apreciados em Portugal e no Brasil e a sua firma, ainda que com outras denominações, chegou aos dias de hoje. Outras empresas de metalo-mecânica e indústria automóvel atualmente aqui existentes terão neste elenco a sua base de tradição local⁴⁵.

Por fim, sem querermos ser exaustivos no que à industrialização do Centro Histórico de Gaia diz respeito, assinalemos aqui também a existência da indústria têxtil, a qual desde o início teve como uma das suas características o implantar-se na sua periferia. Assim, logo em 1807, uma negociante da praça do Porto de origem brasileira, armadora de navios nos estaleiros de Vila Nova e proprietária de uma fábrica de tecidos de algodão na vizinha freguesia portuense de Miragaia, D. Rosa Maria da Conceição e Silva, empraça uns terrenos em Canidelo, a jusante da Afurada, para instalar aí uma outra fábrica de tecidos, estamparia e tinturaria (PT/TT/JC/A-C/3/1, p. 194/195), que se tornaria célebre a ponto de figurar em toda a cartografia posterior como «Fábrica da D. Roza». Sobre a sua produção não temos de momento mais referências, a não ser que persistiu no tempo e está na origem da indústria têxtil posterior nesta freguesia gaiense, a qual só acabou em tempos muito recentes⁴⁶. Em 1861 existiam duas outras fábricas de tecidos de algodão em Mafamude e uma outra em Lever junto ao rio Douro, além de uma de estamparia e tinturaria em Paço de Rei, acentuando-se assim a característica desta atividade se implantar na periferia, como já referimos. Até ao fim do século XIX outras unidades vão implantar-se em Mafamude, no Candal, nas Devesas e em Crestuma. Mas houve uma exceção: em 1874 o visconde de Castro Silva instala na igreja do antigo Convento de Santo António de Vale da Piedade, sobre o cais do Douro com essa denominação, uma Companhia de Lanifícios⁴⁷. Antes desta unidade fabril, tinha sido, em 1857, um dos sócios fundadores da Companhia de

⁴⁴ Cf. *Descrição Topographica*, 1881: 186-188. A firma João Tomaz Cardozo & Filho terá sido fundada por volta de 1820 (CORDEIRO, 2017: 98), tendo dado depois origem à firma Joaquim Tomaz Cardozo & Filho, Sucessores, L.^{da}, e já no século XX Zamot – Chuub, dando origem depois à JOTOCAR, que em 1980 se alia à Fichet-Bauche, dando origem em 1984 à Fichet Portugal e em 1996 à Porseg sistemas de segurança, S. A.. Tendo começado no lugar do Arco e na Bandeira em Mafamude, ao longo da sua existência teve diversas instalações fabris no Centro Histórico de Gaia, na rua Direita (depois Cândido dos Reis) e na rua do Casino da Ponte, e na rua João de Deus em Mafamude, além de um estabelecimento de vendas na cidade do Porto, na rua de Sá da Bandeira e depois na de Santa Catarina. Atualmente tem instalações em Arcozelo, Vila Nova de Gaia. Ver uma síntese biográfica de João Tomaz Cardoso da autoria de Francisco Queiroz em GUIMARÃES & SOUSA, 2017: 103.

⁴⁵ Fazendo a ponte entre a indústria metalúrgica e a de construção de viaturas de tração animal em madeira, igualmente existiam aqui diversos construtores conceituados, os quais logo a partir da segunda década do século vinte darão origem à indústria de carroçar viaturas automóveis, origem de várias empresas atualmente existentes de entre as quais se destaca o grupo Salvador Caetano; ver GUIMARÃES, 1996: 157 e seg.³; *idem*, 1997: 167.

⁴⁶ Cf. «Mappa das Fabricas de todas as Naturezas que existem nesta Comarca do Porto... mandado fazer pela Regia Provisão expedida pelo Tribunal da Real Junta do Commercio em data de 30 de Outubro do anno proximo passado de 1813». Sobre a biografia de D. Rosa Maria da Conceição e Silva ver texto síntese de J. A. Gonçalves Guimarães em GUIMARÃES & SOUSA, 2017: 61.

⁴⁷ Ver as fábricas têxteis oitocentistas de Vila Nova de Gaia em GUIMARÃES, 1997: 160; TEIXEIRA, 2013: 36-41 e *idem*, 2015: 50-59.

Fiação de Crestuma, situada em Lever e já atrás referida. Sendo o proprietário do complexo edificado daquela antiga casa religiosa e da respetiva cerca, anteriormente adquirida ao Estado por seu pai, para além dos seus investimentos em vários negócios, nomeadamente como armador de navios e negociante, foi também aqui um industrial têxtil⁴⁸.

Supomos que estes quatro exemplos de indústrias aqui implantadas, do seu significado na história da industrialização da região, da sua dimensão, níveis de produção, longevidade e prestígio alcançados, cheguem para comprovar que esta cidade antiga de Gaia, para além de ter continuado a ser uma importante zona portuária oitocentista, foi também um não menos pujante centro industrial, muito para além de uma nunca existente exclusividade de área de armazenamento e de exportação dos vinhos do Douro e de outras regiões, nomeadamente do Vinho do Porto⁴⁹.

4. A “Southwark do Porto”

Povoação portuária com características específicas, Vila Nova de Gaia não tem outra igual no território português nem mesmo noutro local da Europa ou do mundo. De um modo geral as povoações portuárias da costa oeste portuguesa localizam-se na margem direita dos rios, a Norte, como é o caso de Viana do Castelo, Esposende, Vila do Conde, Porto, Figueira da Foz, Lisboa ou Setúbal. Tal terá a ver com a sua afirmação medieval, quando o rio funcionava como um fosso natural contra os invasores vindos do Sul. Outras povoações, mais recentes, desenvolveram-se em ancoradouros marítimos, como a Póvoa de Varzim, Matosinhos, Cascais, Sesimbra, Sines, ou em rias, como Aveiro ou Faro. Mas em nenhum desses portos existe uma situação semelhante à da cidade do Porto, outrora cidade portuária intercontinental, com uma outra, em muitos aspetos complementar ou interdependente, situada em frente na margem esquerda. Existem, contudo, algumas situações semelhantes noutros países europeus.

Em 1809 João António Monteiro e Azevedo, cidadão portuense⁵⁰, considerava que

... o Porto, e Villa Nova, que depois de ligadas pela dita Ponte [das Barcas], não são mais que hum mesmo povo, dividido em duas partes pelo Douro, á maneira de Londres com Southwark, Sevilha com Triana, Praga com a pequena Praga, &c. &c. ,

⁴⁸ Cf TEIXEIRA, 2017: 121 e seg.⁵; ver uma síntese biografia do visconde de Castro Silva, da autoria de J. A. Gonçalves Guimarães, em GUIMARÃES & SOUSA, 2017: 109.

⁴⁹ O Centro Histórico de Gaia só foi exclusivo para os vinhos do Douro a partir de 1926 com a criação do Entreposto. Mesmo depois da sua criação, na sua periferia alguns armazéns continuaram a vender vinhos de outras regiões, nomeadamente o vinho Verde; cf. GUIMARÃES & ALMEIDA, 2015.

⁵⁰ Ver uma síntese biográfica deste autor portuense da primeira monografia sobre Vila Nova de Gaia, da autoria de Susana Moncóvio, em GUIMARÃES & SOUSA, 2017: 56.

a que numa edição posterior acrescentou a seguinte nota:

(6) *Não obstante ficar cada povoação em diferente província, porque também das duas partes, em que o Rheno divide Basiléa, a maior fica da parte dos Suissos, e a menor da parte da Alemanha, sem que deixem de ser ambas uma só Cidade; e outro exemplo ainda mais tocante nos fornecem os logares de Pera, e de Galata, que sendo arrabaldes de Constantinopla, esta fica na Europa, e aquella na Asia. (Descrição Topographica, 1881: 102)*

Este mero exercício de pretensa erudição, compara o que não tem comparação. Algumas daquelas cidades não são sequer portos de mar, ou quando o são, não ficam nas margens de um grande rio como o Douro, cuja barra serviu de porto de abrigo até às últimas décadas do século XIX quando entrou em funcionamento o porto marítimo de Leixões. Depois a realidade histórica e administrativa de cada uma daquelas cidades é bem diversa da de Porto e Vila Nova de Gaia. Aqui, os aparentes antagonismos de séculos, as mais das vezes cumplicidades para iludir o poder central, não obstaram a que, pelo menos desde o Liberalismo, cada cidade afirmasse a sua autonomia identitária e administrativa e disso tentasse tirar proveito, sendo certo que o Porto, como cabeça da região e sede dos vários poderes, nomeadamente o alfandegário, ficou sempre com a parte do leão.

Daqueles pretensos exemplos comparativos, o mais semelhante é o da cidade de Southwark, situada na margem esquerda do Tamisa em frente da cidade de Londres e a ela ligada, tal como o Porto e Vila Nova de Gaia, primeiro por uma só ponte, a *London Bridge*, e hoje por várias outras. Tendo durante séculos sido independente da jurisdição da *City* londrina, entre os séculos XVII e XIX ali foram construídas docas, armazéns, fábricas e ferrovias, numa situação de certo modo semelhante à de Vila Nova de Gaia, pesem embora as particularidades de cada cidade. Desde 1900 denominada *Metropolitan Borough of Southwark*, uma nova reforma administrativa em 1965 transformou-a no *London Borough of Southwark*, um dos 32 *boroughs* da Grande Londres, mantendo contudo a sua administração autárquica própria, *the Southwark Council*, e o respetivo *mayor*.

É esta, em resumo, a história do Centro Histórico de Vila Nova de Gaia, como cidade portuária, hoje internacionalmente conhecida pelos seus armazéns de vinhos, mas também pela sua indústria automóvel situada na sua periferia, mas já não tanto pelas indústrias cerâmica⁵¹, alimentar, corticeira e têxtil, como o foi no século de oitocentos quando aqui chegou a industrialização.

⁵¹ São exceção as empresas gaienses Cerâmica de Valadares, que produz e exporta louça sanitária, e a fábrica de garrafas Barbosa & Almeida, que produz e exporta e tem empresas associadas em diversos países, situadas, respetivamente, em Valadares, junto ao caminho-de-ferro, e em Avintes, entre o rio Douro e a estrada 222.

Figura 2. O Centro Histórico de Gaia na atualidade; fotografia do autor.



Fontes e bibliografia

Fontes documentais:

Arquivo Distrital do Porto (ADP):

Livro VIII dos Prazos do Convento de Corpus Christi.

PT/ADPRT/AC/IMPRT/002/0003 (1797/1798)

Arquivo Histórico Adriano Ramos Pinto (AHARP):

Copiadores – Geral, Livro 41.

Notas Diversas, 1903

Arquivo Histórico Antónia Adelaide Ferreira (AHAAF; hoje AHCF):

AAF, Movimento de vinhos..., aguardente e azeite..., 1891

AAF & Filhos, Documentos de caixa, setembro a dezembro de 1851

ABFI, Correspondência, 1.ª pasta, 1814

ABFI, Correspondência, 2.ª pasta, 1821.

ABFI, Correspondência, 2.ª pasta, 1825

ABFI, Diário 1817-1826

ABFI, Documentos diversos, 2.ª pasta, 1822

JBF, Ordens pagas; recibos de várias despesas feitas nos armazéns, 1840.

Livro de lembranças para os armazéns 1852-1860

Prancha - Gaia, 1933; 1950; 1957 e 1958.

Arquivo Histórico Cockburn Smithes & C.º (AHCS):

Letter Book 1930, 1931 e 1932

Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP):

Livro 14 das Próprias

Livro das Próprias, Cofre

Registo de requerimentos e portarias da Junta das Obras Públicas.

- Arquivo Nacional Torre do Tombo:

PT/TT/JC/A-C/3/1 (Mappa das Fabricas de todas as Naturezas que existem nesta Comarca do Porto... mandado fazer pela Regia Provisão expedida pelo Tribunal da Real Junta do Commercio em data de 30 de Outubro do anno proximo passado de 1813).

Fontes impressas e bibliografia:

Álbum de Cartografia Portuense. Alguns exemplares anteriores à Carta de 1892. Porto: Câmara Municipal, 1992.

ALMEIDA, Graça Nicolau de; GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2013) - *Adriano Ramos Pinto Vinhos e Arte.* Vila Nova de Gaia: Adriano Ramos Pinto (Vinhos) SA.

ALVES, Jorge Fernandes (2007) – De pedras fez terra – um caso de empreendedorismo e investimento agrícola no Nordeste Transmontano (Clemente Menéres). *Revista da Faculdade de Letras.* História, III.^a série, vol. 8. Porto: FLUP, p. 113-155.

ALVES, Jorge Fernandes (1994) – *Os Brasileiros. Emigração e retorno no Porto Oitocentista.* Porto: ed. do A.

AMATO, Alessia (2014) – Archeologia della navigazione islamica d’ Occidente: lo studio di caso del Gharb portoghese. *Conimbriga*, 53, p. 201-223.

AZEVEDO, João Monteiro d’ [1809] – *Descrição Topographica de Villa Nova de Gaia – ver Descrição Topographica...* 1881.

BARROS, Amândio Jorge Morais (2016) – *Porto. A construção de um espaço marítimo no início dos tempos modernos.* Lisboa: Academia de Marinha.

BERNARDO, Hernâni de Barros (1945) – Da origem e evolução da Indústria Corticeira. *Boletim da Junta Nacional da Cortiça*, n.º 82, p. 473-478.

CARDOSO, António Barros (2003) – *Baco & Hermes. O Porto e o comércio interno e externo dos vinhos do Douro (1700-1756)*, vol.º 1 e 2. Porto: GHEVID.

CIRNE, Teresa (2007) – A emigração para o Brasil. Famílias de Vila Nova de Gaia (1834-1900). *População e Sociedade*, n.º 15. Porto: CEPESE, p. 51-71.

CORDEIRO, José Manuel Lopes (2017) – *História da Indústria portuense. 1. Dos finais do século XVIII a 1852.* Porto Edições Afrontamento.

CORREIA, Fernando António da Silva (2009) – *As Devesas nos carris da História.* Porto: ed. A.

COSTA, Francisco Barbosa da (2003) – *S. Pedro da Afurada. Notas monográficas.* Vila Nova de Gaia: Gailivro.

COSTA, Francisco Barbosa da (2001) – *Bombeiros Sapadores de Vila Nova de Gaia. Vidas ao serviço de vidas.* Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal.

COSTA, Francisco Barbosa da (1983) – *Memórias Paroquiais. V. N. de Gaia 1758.* Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/GHA.

COSTA, Rui Barbot (1975) – *O Arquivo da Confraria do Santíssimo Sacramento da Freguesia de Santa Marinha de Vila Nova de Gaia: Inventário Preliminar seguido de inventário analítico de sua legislação e contencioso.* Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade; policopiado.

CUSTÓDIO, Jorge (1986) – A Indústria fabril em Portugal e em Lisboa na época de Cesário. *Prelo*, n.º 12, Julho/Setembro. Lisboa: Imprensa Nacional – Casa da Moeda, p. 55-88.

Descrição Topographica de Villa Nova de Gaya... por João António Monteiro d' Azevedo... acrescentada por Manoel Rodrigues dos Santos... agora mais acrescentada..., 2.ª edição. Porto: Imprensa Real, 1881; edição fac-similada, Vila Nova de Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, 1995; *Descrição Topographica...* 1881.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1994) – Barcos do Douro – Comentários técnicos da sua iconografia (séculos XVIII – XX). *Gaya*, vol. VI, 1988-1994. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia, p. 263- 306.

Folha Mercantil da Cidade do Porto. Porto, 1821.

GONÇALVES, Maria Guilhermina Bessa (2002) – *A Comunidade britânica no Porto. Inter-relações históricas, económicas, culturais e educativas*. Porto: Edições Afrontamento.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2017) – O Centro Histórico de Gaia, a Barra do Douro e o Mundo. In SILVA, António Manuel S. P., org. – *Cidades de Rio e de Vinho. Memória. Património. Reabilitação*. Vila Nova de Gaia: CMVNG/GAIURB/Edições Afrontamento, 2017, p. 60-99.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2016a) – A Frota Mercantil do Porto no Período Constitucional. *Revista de Marinha*. Lisboa: Editora Náutica Nacional, L.ª, n.º 992, julho/agosto 2016, p. 50-53.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2016b) – O Centro Histórico de Gaia, como estrutura portuária atlântica. *Douro - Vinho, História e Património - Wine, History and Heritage*, n.º 5. Porto: APHVIN/GEHVID, p. 53- 94.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2011) – *Import-Export* de matérias primas e manufacturas cerâmicas pela Barra do Douro entre 1818 e 1825, seguida de duas peças inglesas importadas. *Revista de Portugal*, n.º 8, novembro de 2011. Vila Nova de Gaia: ASCR- Confraria Queirosiana, p.75-87.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2010) - *Republicanos, Monárquicos e outros: as Vereações Gaienses durante a 1ª República, 1910-1926*. Vila Nova de Gaia: ASCR - Confraria Queirosiana.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2006) - Relações comerciais entre a Barra do Douro (Porto - Gaia, Portugal) e os portos do Golfo da Biscaia, desde a Idade Média até ao reconhecimento da independência do Brasil (1825). *Itsas Memoria – Revista de Estudos Marítimos del País Vasco*, n.º 5. Donostia/San Sebastian: Untzi Museo/Museu Naval, 2006, p. 707-735.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2004) - Exportação de produtos não vinícolas do Douro entre 1818 e 1825. *Douro Estudos & Documentos*, n.º 18 (Actas do 2º Encontro Internacional História da Vinha e do Vinho no Vale do Douro). Porto: GEHVID/IVDP/UP/UTAD, p. 219-250.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2003) - Brasileiros ilustres de Vila Nova de Gaia - quinhentos anos de relações humanas, artísticas e literárias entre a terra das caves do Vinho do Porto e o império da doce fala. *Africana*, nº 26/27. Porto: Universidade Portucalense Infante D. Henrique, p. 95-112.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2002a) - Navios construídos nos estaleiros de Vila Nova no período constitucional. *Revista de Ciências Históricas*, vol. XVII. Porto: Universidade Portucalense Infante D. Henrique, p. 153-170.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2002b) - A arte de artificar os vinhos. *Douro - Estudos & Documentos*, vol. VII (14). Porto: GEHVID, p. 197-213.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (2000a) - Nos quinhentos anos de História portuguesa e brasileira. Armas do Império do Brasil no Centro Histórico de Gaia. *Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia*, nº 50, junho de 2000. Vila Nova de Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, p. 31-34.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves, coord. (2000b) - Caracterização do Património Histórico e Cultural da Zona Histórica de Gaia: I – Caracterização Geográfica; II – Património Arqueológico; III – História do Entrepasto do Vinho do Porto; IV – Património Arquitectónico; V – Património Construído; VI – I e II – Antologia de Textos sobre o Entrepasto do Vinho do Porto; VII – I, II e III – Património Documental. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, policopiado.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1997) - *Memória histórica dos antigos comerciantes e industriais de Vila Nova de Gaia*; Livro do Centenário da Associação Comercial e Industrial de Vila Nova de Gaia. Vila Nova de Gaia: ACIGAIA.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1996) – *Sessenta séculos sobre rodas*. Vila Nova de Gaia: Fundação Salvador Caetano.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1995) - *Gaia e Vila Nova na Idade Média - Arqueologia de uma área ribeirinha*. Porto: Universidade Portucalense Infante D. Henrique.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1990) - A Alfândega do Porto e o Comércio entre a Barra do Douro e os Portos Russos do Báltico em 1820. *Revista de História*, vol. X. Porto: Centro de História da Universidade, p. 137-156.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1988) - *Um Português em Londres: Cartas de J.M. Virginiano, Correspondente dos Ferreiras da Régua no Período Pós-napoleónico*; edição bilingue, versão inglesa de Gomes da Torre e Carvalho Homem. Vila Nova de Gaia: Arquivo A.A. Ferreira.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves (1987) - O Comércio dos Vinhos de Ribadouro e o Desenvolvimento Medieval e Moderno de Vila Nova de Gaia. *Gaya*, vol. V. Vila Nova de Gaia: GHA, p. 137-155.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; ALMEIDA, Graça Nicolau de (2015) - A comercialização de Vinho Verde por empresas do Vinho do Porto: o caso da Casa Ramos Pinto. *Vinho Verde História e Património. History and Heritage*, 01. Porto: APHVIN/GEHVID, 2015, p. 63-74.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; GUIMARÃES, Susana (2001) - *Prontuário Histórico do Vinho do Porto*. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; SOUSA, Gonçalo de Vasconcelos e, coord. (2018) – *Património Humano – Personalidades Gaienses*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/ Solar Condes de Resende/ ASCR- Confraria Queirosiana.

GUIMARÃES, J. A. Gonçalves; TEIXEIRA, Maria de Fátima (2008/2009) - Cocheiros e carroceiros em Gaia. *Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia*, n.º 67, dezembro de 2008, p. 29-39; n.º 68, junho de 2009, p. 23-29; n.º 69, dezembro de 2009, p. 52-58.

Ilustração Portuguesa, n.º 711, 6 de outubro de 1919.

LACERDA, Tânia Raquel Gomes (2012) – Gaia e Vila Nova nos séculos XIII e XIV. Uma perspectiva económica. Porto: Universidade/FLUP. Dissertação de mestrado policopiada.

LADRA, Lois (2013) – Contributos para a história do sumagre (*Rhus coriarii* L.) no Douro Superior. *Douro - Vinho, História e Património - Wine, History and Heritage*, 02. Porto: APHVIN/GEHVID, p. 245- 262.

LEAL, Paula Montes (2002) – O Arquivo Histórico A. A. F.. *População e Sociedade*, n.º 9. Porto: CEPESSE, p. 77-81.

LEITÃO, Joaquim (1909) – Rio d' Ouro. In *Mea Villa de Gaya (Guia Ilustrado do Concelho de Gaya)*. Porto: Empreza Editora do Guia Ilustrado de Portugal; edição fac-similada. Vila Nova de Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, 1987, p. 46-51.

MARTINS, Alcina Manuela de Oliveira, coord. (2000a) - Património Documental – VII - I, II e III. In GUIMARÃES, J. A. Gonçalves, coord. - Caracterização do Património Histórico e Cultural da Zona Histórica de Gaia: I – Caracterização Geográfica; II Património Arqueológico; III – História do Entrepasto do Vinho do Porto; IV – Património Arquitectónico; V – Património Construído; VI – I e II – Antologia de Textos sobre o Entrepasto do Vinho do Porto; VII – I, II e III – Património Documental. Vila Nova de Gaia: Gabinete de História e Arqueologia de Vila Nova de Gaia, policopiado.

MARTINS, Alcina Manuela de Oliveira (2000b) – Levantamento documental relativo ao antigo Entrepasto de Gaia. *Revista de Ciências Históricas*, vol. XV. Porto: Universidade Portucalense Infante D. Henrique, 2000, p. 217-238.

MARTINS, Conceição Andrade (1990) - *Memória do Vinho do Porto*, direcção e prefácio de António Barreto. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade Nova.

MATTOSO, José (2011) – *D. Afonso Henriques*. Lisboa: Círculo de Leitores.

Mea Villa de Gaya (Guia Ilustrado do Concelho de Gaya). Porto: Empresa Editora do Guia Ilustrado de Portugal; edição fac-similada. Vila Nova de Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, 1987.

OLIVEIRA, Maria José (1997) – Ritmos de construção nos séculos XVII e XVIII. In *História de Gaia*, fascículos 23-25, 1991-1997. Vila Nova de Gaia: CMG/GHA, p. 33-77.

PEIXOTO, Fernando Aníbal Costa (2011) - *Do corporativismo ao modelo interprofissional. O Instituto do Vinho do Porto e a evolução do sector do Vinho do Porto (1933 – 1995)*. Porto: CITCEM/Afrontamento.

PEREIRA, Gaspar Martins (2017) – Um porto de vinho: a construção histórica da entidade do Entrepósito de Gaia. In SILVA, António Manuel S. P. coord. (2017b) – *Cidades de Rio e Vinho. Memória. Património. Reabilitação*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal – GAIURB/ Edições Afrontamento, p. 138-159.

PEREIRA, Gaspar Martins (1991) - *O Douro e o Vinho do Porto de Pombal a João Franco*. Porto: Edições Afrontamento.

PEREIRA, Gaspar Martins; OLAZABAL, Maria Luísa Nicolau de Almeida de (1996) – *Dona Antónia*, 1.ª edição. Vila Nova de Gaia: Grupo BPI/Sogrape/A. A. Ferreira; 2.ª edição, 2011. Vila Nova de Gaia: Sogrape Vinhos, S.A..

PINTÃO, Manuel; CABRAL, Carlos (2014) - *Dicionário Ilustrado do Vinho do Porto*. Porto: Porto Editora.

PIRES, Hélio Fernando Vitorino (2012) – *Incursões Nórdicas no Ocidente Ibérico (844-1147): Fontes, História e Vestígios*. Lisboa: Universidade Nova/FCSH. Tese de doutoramento policopiada.

QUEIROZ, Francisco (2001) – Subsídios para a história das fábricas de fundição do Porto no século XIX. *Boletim da Associação Cultural Amigos do Porto*, 3ª série, n.º 19, p. 141-185.

Relatório apresentado à Junta Geral do Districto do Porto na sua sessão ordinária de 1859 pelo governador civil Barão de Vallado. Porto: Typographia de Sebastião José Pereira, 1859.

Relatório apresentado ao exc.mo sr. governador civil do districto do Porto presidente da comissão districtal do inquérito ás indústrias pela sub-comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes. Porto: typ. de Antonio José da Silva Teixeira, 1881.

Revista Universal Lisbonense, tomo III, anno de 1843-1844.

SANTOS, Manoel Rodrigues dos (1981) – *Accrescentos à Descrição Topographica de Villa Nova de Gaya...* por João António Monteiro d' Azevedo..., 1.ª edição, 1861 ... *agora mais accrescentada ...*, 2.ª edição. Porto: Imprensa Real, 1881; edição fac-similada, Vila Nova de

- Gaia: Associação Cultural Amigos de Gaia, 1995; *Descrição Topographica...* 1881.
- SILVA, António Manuel S. P. (2017a) – As construções do lugar. História(s) e Arqueologia(s) do Centro Histórico de Gaia. In SILVA, António Manuel S. P. coord. – *Cidades de Rio e Vinho. Memória. Património. Reabilitação*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal – GAIURB/ Edições Afrontamento, p. 101-138.
- SILVA, António Manuel S. P. coord. (2017b) – *Cidades de Rio e Vinho. Memória. Património. Reabilitação*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal – GAIURB/ Edições Afrontamento.
- SILVA, Francisco Ribeiro da (1990) - A Alfândega do Porto: os diplomas legais que marcam a sua evolução secular. In *A Alfândega do Porto e o Despacho aduaneiro*. Porto: Arquivo Histórico Municipal, p. 17-36.
- SIMONSEN, Robert C. (1944) - *História Econômica do Brasil 1500-1820*, 1º e 2º tomos, 2.ª edição. S. Paulo-Rio de Janeiro – Recife – Bahia – Pará - Pôrto Alegre: Companhia Editora Nacional.
- SOUSA, Fernando de, dir. (2006) – *A Real Companhia Velha. Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro (1756-2006)*. Porto: CEPESE.
- SOUSA, Fernando de (2005a) – *O Património Cultural da Real Companhia Velha*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/ CEPESE.
- SOUSA, Fernando de, coord. (2005b) – *O Vinho do Porto em Gaia & Companhia*. Porto: CEPESE/ Edições Afrontamento.
- SOUSA, Fernando de (2003) – *O Arquivo da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Real Companhia Velha*. Porto: CEPESE.
- SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes (2001) - *Leixões, uma história portuária*. Porto: APDL.
- SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge; CASTANHEIRA, Elvira; e MAIA, João (1993) – *O Arquivo Histórico Municipal de Vila Nova de Gaia*. Vila Nova de Gaia: Câmara Municipal/ Solar Condes de Resende.
- TEIXEIRA, Maria de Fátima (2013) – A indústria têxtil oitocentista em Vila Nova de Gaia. *Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia*, n.º 76, junho de 2013, p. 36-41.
- TEIXEIRA, Maria de Fátima (2015) – A indústria têxtil em Mafamude, entre 1850 e 1950. *Boletim da Associação Cultural Amigos de Gaia*, n.º 81, dezembro de 2015, p. 50-59.
- TEIXEIRA, Maria de Fátima (2017) – *Companhia de Fiação de Crestuma. Do fio ao pavio*. Vila Nova de Gaia: ASCR-Confraria Queirosiana/Afrontamento.
- TEMUDO, Alda Padrão (2005) – Os Ingleses e o vinho em Vila Nova de Gaia. In SOUSA, Fernando de, coord. – *O Vinho do Porto em Gaia & Companhia*. Porto: CEPESE/ Edições Afrontamento, p. 127-140.