

*Jorge Ricardo Pinto*

## **Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto Oitocentista**

### **Resumo:**

A chegada massiva de migrantes rurais acarretou a explosão demográfica e a expansão territorial das cidades ocidentais Oitocentistas, caracterizada pela agudização de uma segregação residencial pautada por classes sociais distintas. O presente texto pretende compreender algumas das características desta discordante ocupação residencial, mormente através da identificação da naturalidade e do estrato socio-profissional da população de duas freguesias do Porto, no final do século XIX. Para tal, são analisados os livros de baptismo de 1881 das freguesias de Cedofeita e do Bonfim (as de maior crescimento demográfico de final de século), com vista ao conhecimento e à compreensão das dinâmicas territoriais entre o Porto e a sua envolvente regional e nacional, bem como nos contrastes e semelhanças no interior do seu espaço urbano.

### **Abstract:**

The enormous arrival of rural migrants led to the demographic explosion and the territorial expansion of the 19<sup>th</sup> century western cities, characterized by the increase of a residential segregation organized by opposite social classes. The present paper intends to understand some

of the characteristics of this discordant residential occupation, namely through the identification of the origins and of the social, economical and professional class of the population of two parishes of Porto, in the end of the 19<sup>th</sup> century. The baptisms of the parishes of Cedofeita and Bonfim (the ones with bigger demographic growth in the 2<sup>nd</sup> half of the 19<sup>th</sup> century) are analysed for the year of 1881, in order to achieve the knowledge and the understanding of the territorial dynamic of Porto and its local and national surrounding, as well as in the contrasts and similarities in the interior of its urban space.

## 1. Introdução

A segregação espacial por razões socioeconómicas é uma realidade observável de há muito no mundo ocidental, mas que se terá verdadeiramente firmado no advento da cidade industrial, aquando do significativo crescimento demográfico e (consequentemente) físico das cidades de então, feito sobretudo à custa da chegada de migrantes vindos do espaço rural. O Porto, cuja industrialização se faz no essencial apenas na segunda metade do século XIX, reproduz muitas das facetas denunciadas ainda na primeira metade desse século para algumas cidades britânicas, na separação entre classes dirigentes e classes trabalhadoras, mormente nas novas expansões do espaço urbano. A construção dessas assimetrias não é todavia fácil de discernir, mas o recurso a fontes como os livros de baptismo – que aqui se utilizam para Bonfim e Cedofeita no ano de 1881 – podem ajudar a clarificar a definição desses padrões de ocupação territorial que, em muitos casos, se mantêm patentes na cidade contemporânea. A partir do uso desta fonte não só é possível compreender e avaliar o processo de segregação nas suas características espaciais, mas também conhecer a origem de quem a promove, constrói e solidifica, tanto mais que estas freguesias eram as que mais cresciam participando na expansão industrial e no desenvolvimento extraordinário da tipologia habitacional conhecida como “ilha”<sup>1</sup>, e

---

1. As ilhas são filas, por vezes com 100 metros de comprimento, de pequenas casas de um só piso, dispostas lado a lado ao longo de uma parcela ou construídas nos quintais das habita-

como tal, enquanto parte dessa coroa de desenvolvimento, exemplos adequados das novas formas e posturas Oitocentistas de estruturação territorial.

## 2. Corpo de texto

Mesmo aos domingos, o Porto acordava cedo. Assim foi a 13 de Março de 1881, em que a população trabalhadora, em dia de descanso, despertou com o sol e se deslocou para a missa, pelas ruas despidas de um comércio fechado e de uma burguesia que procurava a eucaristia mais tarde, pelas 11 horas, nos Congregados, na Trindade ou no Carmo<sup>2</sup>. Nos jornais debatia-se o empobrecimento da marinha mercante portuguesa e discutia-se, com um certo tom jocoso e de denúncia, o secretismo perigoso dos acordos e tratados políticos<sup>3</sup>, no dia em que o Czar Alexandre II na Rússia era assassinado pela explosão de uma bomba atirada contra a sua carruagem real, em São Petersburgo.

O Porto era então uma cidade em profunda transformação, que combinava as modas do vestuário vindas de França e as novidades da engenharia inglesa ou alemã com uma faceta tradicional ainda com um forte travo a província e ruralidade. A cidade era atravessada, desde 1872, pelo carril americano que, a partir da sua área central, se definia em torno da Praça de D. Pedro IV<sup>4</sup>, chegava aos limites urbanos da cidade, que haveriam de se fixar, em Novembro de 1895, na estrada da circunvalação, fruto de uma reorganização administrativa que reconhecia a urbanização rápida e intensa. Ao mesmo tempo, em espaços próximos à área central, antigas quintas permaneciam por urbanizar e

---

ções da burguesia de classe média. Para mais dados consultar, entre outros: Pereira, Gaspar Martins (1994), *Housing, Household, and the Family: the «ilhas» of Porto at the end of the nineteenth century*, in "Journal of Family History", Volume 19, Number 3; Pinto, Jorge Ricardo (2007) *O Porto Oriental no final do século XIX*, Porto, Edições Afrontamento; Teixeira, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na Cidade Oitocentista*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

2. Pimentel, Alberto (1893), *O Porto Há Trinta Anos*, Porto, Livraria Universal.

3. Jornal "O Comércio do Porto", 13 de Março de 1881.

4. Fernandes, José Alberto V. Rio (1997), *Porto – Cidade e Comércio*, Porto, Câmara Municipal do Porto.

ali mesmo, “a dois passos da civilização que reside desde o Carmo à Praça Nova, tem-se o prazer indizível de encontrar campos de milho, casas de alpendre, pródigas nascentes de água cantando em coro com as lava-deiras”<sup>5</sup>. Mesmo em espaços de formação recente, como a Praça da Boavista, onde se situavam as modernas e inovadoras estações do americano e do comboio da linha da Póvoa, ainda era possível encontrar práticas ligadas à agricultura como as feiras dos Moços e a de São Miguel.

Para muitos dos mais abastados, os que não tomavam o comboio, em Campanhã ou na Boavista, para um passeio pelo Douro ou pelo Minho, a tarde desse domingo de Março, como de tantos outros, seria passada muito provavelmente nos jardins da cidade, onde a música era interpretada pela infantaria 10 na Cordoaria e pela 18 no jardim de São Lázaro. O Palácio de Cristal e os seus jardins eram o recato de uns poucos privilegiados, que podiam pagar os 50 reis da entrada, e que, para além da música que era desfrutada do meio-dia às 15 horas, tinham ainda a oportunidade de arrematar as prendas do bazar dos Bombeiros Voluntários no leilão que decorreria na nave central do majestoso edifício em ferro e vidro. Lá pelas 16h, os teatros, como o do Príncipe Real ou o de Variedades, ofereciam espectáculos variados, da ópera, à comédia ou ao drama, enquanto a peça “Os padres malditos”, estava agendada para o Teatro da Trindade.

Por essa hora, contudo, uma parte substancial da população já não demoraria muito para dormir. O dia seguinte era de trabalho duro e os operários fabris, entre outros cujo saber provinha do campo e de gerações passadas e era de pouca utilidade na profissão, iniciavam o seu dia bem cedo, ao raiar da aurora, prolongando-se o trabalho pelas 12 ou 13 horas seguintes com apenas 1h30 de intervalo para almoço. Era o caso de António Ribeiro e de Maria de Souza, moradores na Rua de São Vítor, na freguesia do Bonfim, e de Armindo José Rodrigues e da sua esposa, Philomena Rosa da Silva (na grafia da época), moradores na ilha do nº 122 da Rua da Paz, os quais, naquele mesmo domingo, haviam baptizado os seus filhos Clara, na igreja do Senhor do Bonfim e Jacintho, na igreja de São Martinho de Cedofeita, respectivamente.

---

5. Alberto de Oliveira, em 1893, citado in Pereira, Gaspar Martins (1995), *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Porto, Edições Afrontamento, p. 46.

As duas famílias tinham mais em comum, para além de coincidirem na mesma data no baptismo de dois dos seus filhos. António e Armindo eram ambos portuenses e haviam nascido na freguesia onde agora ocorria o baptismo dos seus filhos. Além disso, eram ambos tecelões, as suas companheiras dobadeiras de algodão e todos moravam em áreas da cidade particularmente marcadas pela presença de habitação popular e operária, as “ilhas”.

Tudo indica que os dois casais viveriam perto do seu local de trabalho, até porque os baixos salários que a tecelagem oferecia seriam insuficientes para os gastos em transportes e o tempo de deslocação a pé demasiado precioso para garantir o duro horário de trabalho que permite assegurar a subsistência. Do montante ganho ao final do mês, para famílias portuenses semelhantes a estas, “cerca de quatro quintos (...) eram consumidos pela alimentação”<sup>6</sup>, sendo este resultado justificado também pelos preços elevados dos bens alimentares. Aliás, esta situação decorria similarmente na Inglaterra, onde cerca de 3 décadas antes “basic food consumed nearly two-thirds of the income of the working-class”<sup>7</sup>. É provável portanto que António e Maria, pais de Clara, residentes no Bonfim, trabalhassem numa (ou para uma) das duas grandes fábricas de fiação e tecidos de algodão da área, ambas no Campo 24 de Agosto, junto à embocadura da Rua de Montebelo (depois aproveitada para a parte meridional da Avenida de Fernão de Magalhães). A mais antiga (1863), propriedade da “Companhia Fiação Portuguesa”, era composta por duas construções: “uma, apalaçada, à frente da rua, e onde estão os escriptórios, armazéns, etc.; outra, ao fundo de um campo ajardinado, e que é a fábrica propriamente dita”<sup>8</sup>. A segunda, que pertencia à “Companhia de Fiação e Tecidos do Porto”, havia sido fundada em 1875 e revelava menor cuidado nas condições de trabalho dos seus operários, nomeadamente no “insupportavel ar que se respira”<sup>9</sup>. O Inquérito Industrial de 1881 apurou que as duas empresas empregariam

---

6. Teixeira, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na Cidade Oitocentista*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, p. 106.

7. Vance, James (1990) *The Continuing City*, London, The Johns Hopkins Press, p. 312.

8. AAVV (1881), *Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes*, Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira, p. 174.

9. Idem, p. 188.

no total 530 pessoas, sendo que a maior parte dos que aí trabalhavam eram mulheres (332). Contudo, António e Maria poderiam não trabalhar em nenhuma destas duas importantes fábricas, pois que além destas e até de várias outras de menor dimensão, "*na freguesia do Bonfim ha ruas e ruas em que cada casa é uma officina*"<sup>10</sup> que, ao abrigarem os teares clandestinos fornecidos pelos fabricantes, poupavam às grandes fábricas o pagamento da contribuição industrial e transformavam a residência, por norma já pequena, num espaço atafalhado onde "*o pai e os filhos maiores tecem, as crianças enchem as canellas, as mulheres fiam e dobam*"<sup>11</sup>.

Este sistema doméstico foi inclusivamente assumido ao Inquérito Industrial por António da Silva Pereira de Magalhães, proprietário da fábrica de Asneiros e provável empregador da família de Jacintho, que se situava na Rua da Paz, em Cedofeita. A fiação havia sido criada em 1850 e tinha uma oficina anexa de tecelagem manual que labutava desde o princípio do século XIX, a qual foi considerada como a mais antiga da cidade. Em Asneiros trabalhavam 161 pessoas, sendo que aqui a maioria era masculina, a idade mínima 8 anos de idade e as mulheres eram todas analfabetas e os homens "*quasi todos*"<sup>12</sup>. Mas fora da fábrica, António Magalhães assumia ainda a existência de 229 teares a trabalharem directamente para si e outras várias centenas indirectamente, o que o tornava no "*maior entre os muitos que d'esta forma fazem funcionar a tecelagem manual no Porto*"<sup>13</sup>.

Num panorama marcado por condições inaceitáveis nos nossos dias, mas que terão de ser compreendidas na sua época, de entre todas as indústrias, a tecelagem era, regra geral, a que submetia o operário às condições mais difíceis. Dentro da fábrica, "*as máquinas rugiam a todo o vapor, abrindo e fechando os seus peitos de ferro com ruído; os motores de aço polido rodavam vertiginosamente, numa grande cintilação de metais; as correias faziam ranger os travejamentos, e os teares, no seu bater cadenciado, enchiam dum barulho permanente os longos compartimentos das oficinas*"<sup>14</sup>, enquanto cá fora, "*as chaminés lançavam na*

---

10 . Idem, p. 214.

11. Idem, p. 216.

12. Idem, p. 191.

13. Idem, p. 214.

14. Citado da obra de João Grave, de 1903, "Os Famintos" em Lima, Isabel Pires de (1989), *Trajectos – O Porto na Memória Naturalista*, Lisboa, Guimarães editores, p. 198.

*atmosfera densos rolos de fumo que se adelgaçavam, dissipando-se em espirais*<sup>15</sup>. Este regime livre, mas também descuidado e até selvagem<sup>16</sup>, era alimentado pelo êxodo rural, que fugia às “*más colheitas, carestia do pão, oídio nas vinhas, (...) [e] filoxera*”<sup>17</sup>, num Porto em crescimento impetuoso, acima dos 50% entre 1878 e 1900. Era, por isso, um engrandecimento alicerçado, acima de tudo, numa corrente migratória favorável, vinda predominantemente do Minho e do Douro, para quem o Porto era a oportunidade de trabalho e “*o sonho das meninas da província*”<sup>18</sup>, pelo que não surpreende uma outra semelhança que une as famílias de Clara e Jacintho: as duas mães eram oriundas de fora do Porto, Maria era de Penafiel e Philomena provinha de Cabeçudos, freguesia da parte Sul do concelho de Famalicão.

---

15. Idem, p. 198.

16. “*As fábricas, no regime anarchico em que a lei as deixa, são verdadeiros propulsores de miseria sob todas as suas fórmãs. Crianças de ambos os sexos, desde os 7, desde os 8, desde os 9 annos, são obrigadas a um trabalho que começa com o dia e, se de verão acaba com elle, de Inverno (...) [prolonga-se] até ás 8 horas da noite. D’esta vida, da promiscuidade, da aprendizagem do vicio, formam-se creaturas perdidas e brutas. Em regra tudo é analfabeto, habitualmente as mulheres passam de mão em mão. Um fabricante disse-nos que em vendo um operário ler punha-o na rua*” in “*Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes*”, Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira, 1881, p.195.

17. Pereira, Gaspar Martins (1997), *No Porto Romântico, com Camilo*, Porto, Casa Comum – Centro Cultural / O Progresso da Foz, p. 31.

18. Pimentel, Alberto (1945, 1ª edição 1878), *O Porto por fora e por dentro*, Porto, Livraria Figueirinhas, p. 9.

Origem	Bonfim 1881			Origem	Cedofeita 1881		
	H	M	T		H	M	T
Baião	26	16	42	Espanha	32	3	35
Espanha	25	8	33	Gaia	10	14	24
Valongo	9	19	28	Feira	8	15	23
Gaia	9	18	27	Bouças	5	17	22
Penafiel	7	20	27	Arouca	8	13	21
Cinfães	12	13	25	Braga	10	11	21
Marco	12	13	25	Marco	8	13	21
Feira	9	15	24	Viseu	9	12	21
Guimarães	13	11	24	Oliveira de Azeméis	5	13	18
Braga	10	13	23	Penafiel	7	11	18
Amarante	15	6	21	Viana	13	5	18
Lamego	9	11	20	Famalicão	6	10	16
Gondomar	6	13	19	Guimarães	4	11	15
Paredes	9	9	18	Barcelos	7	7	14
Oliveira de Azeméis	5	12	17	Cinfães	4	9	13
Felgueiras	8	6	14	Vila Real	7	6	13

QUADRO 1: PRINCIPAIS CONCELHOS DE ORIGEM DOS MIGRANTES RESIDENTES NAS FREGUESIAS DO BONFIM E DE CEDOFEITA, EM 1881

FONTE: LIVROS DE BAPTISMO DAS FREGUESIAS DO BONFIM E DE CEDOFEITA, 1881

Na verdade, analisando por completo os dois livros de baptismo, do Bonfim e de Cedofeita, para esse mesmo ano de 1881, verificamos que a origem destas duas dobadeiras de algodão é condizente com uma tendência geral das freguesias que habitavam (Tabela 1). Tanto Penafiel para o Bonfim, como Famalicão para Cedofeita, são concelhos que surgem nas origens mais mencionadas por pais e mães de baptismo nas respectivas freguesias. Penafiel é inclusivamente referido nas duas, pelo que podemos aferir que, a par de Gaia, Cinfães, Marco, Feira, Guimarães, Oliveira de Azeméis e Braga, é um importante concelho emissor de migrantes para a cidade do Porto, ou, pelo menos, para estas duas freguesias. Da mesma forma, é interessante constatar o elevado número de espanhóis, em particular em Cedofeita, uma vez que inclusivamente a amostra desta freguesia é menor que a do Bonfim em 206 indivíduos<sup>19</sup>.

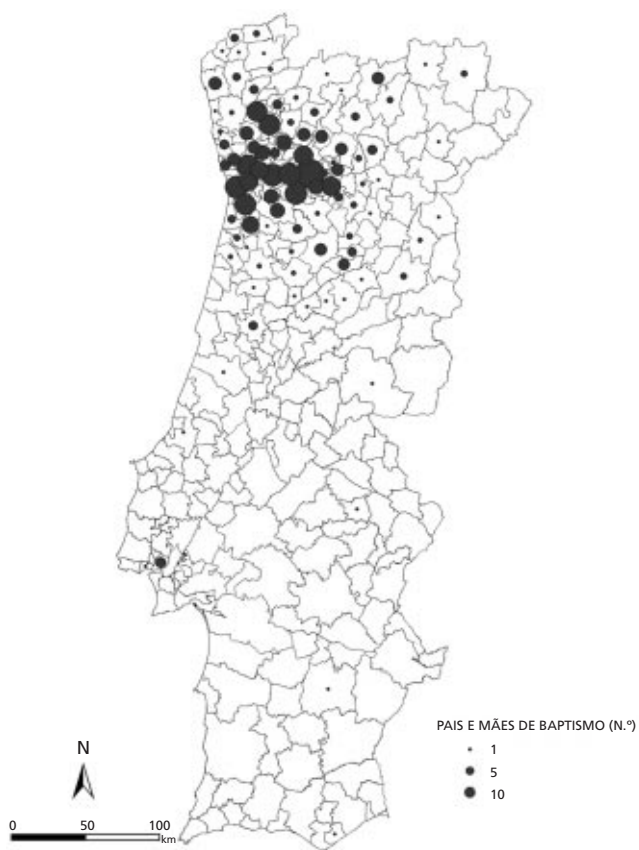
19. A amostra realizada compreende 1382 indivíduos para o Bonfim e 1176 para Cedofeita, o que em termos relativos, e tendo em conta o censo de 1878, significa cerca de 9,2% e 7,3% do total de residentes em cada freguesia respectivamente.



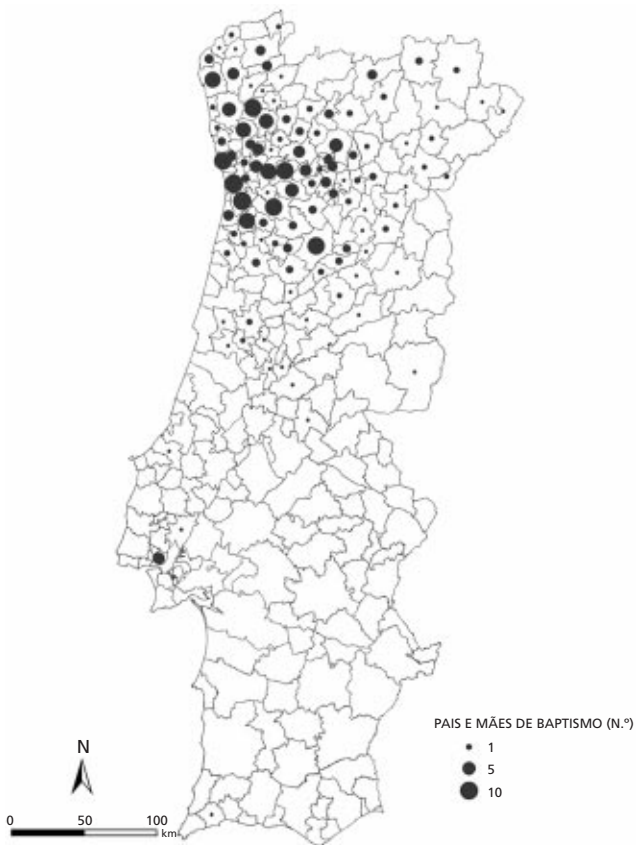
Aliás, de uma forma geral, e se excluirmos os concelhos que são comuns às duas freguesias, constatamos que Cedofeita contém uma maior diversidade geográfica que o Bonfim, já que para esta, as origens estão claramente centradas numa faixa que acompanha sensivelmente o Douro e a antiga “estrada do Pão” que fazia a ligação entre o Porto e Valongo, e se prolongava para Paredes, Penafiel e Amarante, no caminho para Vila Real. Isto é particularmente claro no caso de Baião que, não tendo um valor significativo em Cedofeita (não fazendo parte inclusivamente dos 16 concelhos com maior registo), é, por larga margem, o mais representado no Bonfim. De facto, se excluirmos Espanha, verificamos que Baião tem precisamente o dobro do total de pais e mães de baptismo do concelho com melhor registo em Cedofeita, o qual é Gaia, com 24 indivíduos.

É interessante também constatar que as duas freguesias parecem reproduzir, em forma condensada, a estruturação do território a Norte do Douro, tendo em conta que, e mais uma vez exceptuando os concelhos que são comuns às duas freguesias, Cedofeita, pertencente ao bairro ocidental do Porto, tem nos principais concelhos de origem da sua população em 1881, concelhos do Noroeste português, como Viana (18), Famalicão (16) ou Barcelos (14), que obtêm valores residuais no Bonfim. No Bonfim, por seu turno, destaca-se, como já foi referida, essa faixa de prolongamento oriental, com concelhos como Amarante (21), Lamego (20) ou Paredes (18), cujo resultado em Cedofeita não é tão significativo.

O mesmo, aliás, se verifica na relação com os aglomerados próximos à cidade: enquanto Bonfim tem um conjunto assinalável de residentes oriundos de Valongo (o segundo concelho português mais representado com 28 indivíduos) ou Gondomar (19), em Cedofeita destaca-se o Concelho de Bouças (actual Matosinhos), na fachada atlântica, com 22 indivíduos.



MAPA 1: PAIS E MÃES DE BAPTISMO POR CONCELHO, NATURAIS DE FORA DO PORTO, NA FREGUESIA DO BONFIM, EM 1881  
FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DO BONFIM, 1881



MAPA 2: PAIS E MÃES DE BAPTISMO POR CONCELHO, NATURAIS DE FORA DO PORTO, NA FREGUESIA DE CEDOFEITA, EM 1881

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DO BONFIM, 1881

Esta reprodução no Porto de uma organização demográfica marcada pelas origens regionais, e sobretudo, na predominância de certas naturalidades em algumas freguesias, parece estar relacionada, para além de outros factores, com a “tese das redes de relações sociais que explica a continuidade no tempo de fluxos migratórios estabelecidos na base de laços familiares e de conterraneidade”<sup>20</sup>, com a solidificação de antigas ligações mercantis que permitiam uma proximidade comunicacional entre origem e destino, bem como com a facilidade de acesso viário, fluvial, marítimo e ferroviário à cidade a partir desses lugares. Em 1881, o Porto estava já conectado ferroviariamente ao Sul, após a construção da Ponte Dona Maria em 1877, ao Douro até ao Pinhão e ao Minho até à fronteira em Valença, num traçado que passa por Braga e Viana do Castelo. Mas para além destas três linhas que se unem na Estação de Pinheiro de Campanhã, uma outra linha de ligação ao Minho, mas pelo litoral, partia da Estação da Boavista em direcção à Póvoa do Varzim, flectindo então para o interior, ligando Famalicão onde chega precisamente em 1881. Cruzando os dados da naturalidade da população com os concelhos beneficiados por toda esta infra-estruturação ferroviária, constatamos a importância que seguramente esta terá tido nos concelhos angariadores, bem como também na sua disposição no território portuense.

É provável por isso que Maria de Souza, mãe de Clara, natural de Penafiel e moradora em São Vítor, tenha entrado no Porto pela Estação de Campanhã, que seria a principal porta de entrada da cidade (pelo menos até 1896<sup>21</sup>) e tenha quedado próximo a esta, onde (re)encontrou gente que lhe era próxima ou que tinha os mesmos padrões e referências culturais e identitárias. Por outro lado, é possível que Philomena Rosa da Silva, mãe de Jacintho, natural de Famalicão e moradora na Rua da Paz, se tenha apeado na estação da Boavista, entrada ocidental da cidade do Porto, ficando-se pelas suas imediações, onde descobriu trabalho como dobadeira de algodão e encontrou o seu futuro marido que era tecelão.

---

20. Maia, Rui Leandro Alves da Costa (2003), *O Sentido das Diferenças – Migrantes e Naturais: Observação de Percursos de Vida no Bonfim*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, p. 195.

21. Ano da construção da Estação de São Bento.

Estamos, é certo, no campo da especulação, até porque, ainda que a vinda de migrantes para a cidade se tenha intensificado após a chegada do comboio a Campanhã e à Boavista, o Porto detinha, de há muito, uma influência regional intensa, enquanto “*pólo centralizador das trocas comerciais*”<sup>22</sup> de um vasto *hinterland*. Verificou-se por exemplo que, a partir de uma estatística de trânsito realizada em Janeiro de 1854 ao território nacional, de forma absolutamente clara, “*os eixos de maior circulação situavam-se na área periférica do Porto, partindo ou dirigindo-se para esta cidade [...] desde Braga, Guimarães, Ovar e Amarante*”<sup>23</sup>, em valores muito superiores, por exemplo, à ligação Porto – Lisboa, e denotava-se ainda “*uma certa polarização pelo Porto, do tráfego proveniente da Guarda e de Viseu*”<sup>24</sup>. Por outro lado, desde 1856, através da Companhia de Viação Portuense fundada em 1851, as carreiras de diligências serviam Braga, Guimarães e Viana do Castelo a partir do Porto, ajudando a justificar os elevados valores de população destas três cidades em Cedofeita e no Bonfim<sup>25</sup>. Aliás, é interessante verificar que as diligências que partiam para o Minho tinham a sua última (ou primeira) estação na Rua de Sá da Bandeira (de onde partiam também as caleches para a estação das Devesas, até 1877) e do Largo do Carmo, junto às estalagens, botequins e cafés da Praça de Carlos Alberto, enquanto as diligências para o Douro partiam da Praça de D. Pedro IV, da Rua Formosa e da Praça da Batalha, na parte oriental do novo centro da cidade<sup>26</sup>. E, não nos podemos ainda esquecer da importância do transporte fluvial e marítimo, de importância vital e temporalmente longínqua para uma cidade muito marcada na sua evolução pelo comércio marítimo. Apesar das correntes adversas, da escassez de caudal no Verão, dos obstáculos naturais ou artificiais e da falta de caminhos na margem, a circulação no Douro era intensa, em particular

---

22. Fernandes, José Alberto V. Rio (1997), *Porto – Cidade e Comércio*, Porto, Câmara Municipal do Porto, p. 46.

23. Alegria, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 64.

24. Idem, p. 65.

25. Em 1860, “*a companhia utilizava 24 carros e 150 cavalos e mulas, ascendendo o tráfego nesse ano a mais de 18000 passageiros*” in Alegria, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 66.

26. Ramos, L. Oliveira (1994), *História da Cidade do Porto*, Porto, Porto Editora.

desde o século XVIII, em virtude do crescimento da cultura da vinha e da sua exportação para o Norte da Europa primeiro e para o Brasil depois. Não surpreende por isso que o Porto fosse, entre outras origens, essa mescla de Douro (vejam-se os valores de concelhos como os de Cinfães ou Baião) e Brasil, com 19 naturais e muitos outros “abrasileirados”, impossíveis de identificar através dos livros de baptismo, uma vez que como são “de torna-viagem”<sup>27</sup>, a sua naturalidade é portuguesa<sup>28</sup>. Por outro lado, os baptismos católicos também omitem a larga comunidade inglesa que não tem nenhum representante, uma vez que maioritariamente professam a corrente religiosa anglicana<sup>29</sup>.

No que se refere aos concelhos a Sul do Douro, e exceptuando os que são comuns às duas freguesias, verifica-se que têm escasso significado no Bonfim, enquanto em Cedofeita podemos constatar, por exemplo, um total de 42 indivíduos provenientes de Arouca e de Viseu<sup>30</sup>. Parece-nos, conjugando este dado com a presença percentualmente mais significativa de estrangeiros em Cedofeita (nela residem, a partir deste levantamento, dois alemães, uma angolana, nove brasileiros, uma cubana, trinta e cinco espanhóis e uma francesa), com uma maior presença de gente vinda da capital (dez em Cedofeita contra sete no Bonfim) e com uma maior diversificação da origem dos seus habitantes pelo

---

27. O Porto funcionou muitas vezes ao longo do século XIX como degrau de acesso ao “El Dorado” brasileiro, para muitos jovens de origem rural, colocados no Porto pela família como marçanos para aprenderem a arte do comércio. Entre aqueles que regressaram, poucos quando vistos à escala dos que partiam, muitos fixavam-se na cidade do Porto em detrimento do seu lugar de origem.

28. Uma possibilidade para descortinar a presença de “Brasileiros de torna-viagem” é a naturalidade brasileira da esposa. Não sendo um indicador perfeito, é provável que acerte em muitos casos. No Bonfim, e ao contrário do que sucede em Cedofeita onde os casais são brasileiros, existem 9 mulheres brasileiras casadas com portugueses e todas bem financeiramente (2 capitalistas, 2 negociantes e 4 proprietários), à excepção de uma que é costureira e mãe solteira, com residência na Rua de Wellesley, actual de Gomes Freire.

29. De qualquer forma, a bibliografia aponta a freguesia de Massarelos e o caminho para a Foz como os locais de residência mais comuns da comunidade inglesa, pelo que possivelmente a presença britânica seja residual para a freguesia de Cedofeita e, em particular, para o Bonfim.

30. A ligação ao sul, nomeadamente à capital manteve-se extremamente lenta e difícil até à chegada do comboio. Na verdade, “em 1789, a deslocação entre Porto e Lisboa demorava normalmente 7 dias; a meio do século XIX, não se conseguia ainda encurtar a duração da viagem”. In Alegria, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, p. 67.

país, que Cedofeita se assumia como uma freguesia mais aberta para Portugal e para o mundo, enquanto o Bonfim era porto de abrigo essencialmente para quem vinha de leste do Norte de Portugal.

No que se refere ao género, a regra parece ser clara: dos concelhos mais próximos migram sobretudo as mulheres. Se somarmos os dados dos concelhos de Valongo, Gondomar, Gaia e Bouças, verificamos que as mães surgem em 81 registos de baptismo, enquanto que apenas 39 pais são originários destes concelhos, o que deverá estar relacionado com a intensa mobilidade semanal de trabalhadores homens de que o inquérito industrial de 1881 dá conta: *"Vallongo, Bouças, Maia e Gaya contam conjuntamente 4234 pedreiros, carpinteiros e estucadores, porque na maxima parte esses operarios, residindo nos arrabaldes da cidade, trabalham á semana no Porto. (...) O operario dos arrabaldes vem aos bandos á segunda-feira de madrugada carregado com a sacca onde traz a brôa para toda a semana; vive durante ella arranchando pelas obras a caldo; e ao sabbado regressa a passar o domingo em casa com a familia que entretanto cuida da lavoura e da engorda dos bois. Em grande parte os operarios são tambem lavradores, pequenos proprietarios e as economias do salario consolidam-se na terra"*<sup>31</sup>. Entretanto, quanto maior o afastamento da cidade, maior é a percentagem de migrantes masculinos, como aliás os dados de população espanhola atestam: cinquenta e sete homens contra onze mulheres<sup>32</sup>. Podemos, por isso, concluir que à medida que a distância ao Porto se alarga geograficamente, a possibilidade de realizar a mobilidade semanal diminui, pelo que as migrações masculinas tomam necessariamente uma faceta defi-

---

31. "Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes", Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira, 1881, p. 27.

32. Este fluxo espanhol é constituído na quase totalidade por indivíduos de origem galega, que era a maior comunidade estrangeira no Porto. "O auge da imigração galega no Porto se terá verificado entre 1875 e 1888. (...) Os números vão decaindo na década de 90 para se tornarem relativamente insignificantes no século XX, numa mutação que se explica pela concorrência do destino para o continente americano, definitivamente mais atraente. [Ainda assim,] evidencia (...) uma permanência de fluxos típica das migrações antigas, as quais geralmente teimam em manter activas as suas redes de influência, face ao aparecimento de novas oportunidades migratórias" in Alves, Jorge Fernandes; Ferreira, M. Fernanda V.; Monteiro, M. do Rosário (1992), *Imigração Galega na Cidade do Porto*, Separata da "Revista da Faculdade de Letras", Porto, II Série, Vol. IX, p. 220-223.

nitiva e se sobrepõem às mulheres, cuja mobilidade se fará mais depois de casada do que antes, o que se não aplicará a homens.

A chegada massiva de população e a separação casa/trabalho foram fundamentais na disseminação das “ilhas” pela cidade. Não sendo uma novidade no Porto<sup>33</sup>, estas filas de pequenas casas que se aglomeravam no interior dos quarteirões, cresceram de forma extraordinária na segunda metade do século<sup>34</sup>. Aí, como na ilha do n.º 122 da Rua da Paz, onde vivia a família de Jacintho, ou em muitas ilhas da Rua de São Vítor, onde residia Clara, a população de origem rural era obrigada a uma adaptação rápida à vida urbana, nem sempre bem conseguida, nomeadamente na gestão do espaço (imenso na ruralidade, sempre curto na cidade), na gestão dos desperdícios e na relação com os animais, em particular com o porco “*that stood for sanitation in the farmyard*”<sup>35</sup>. Não surpreende por isso que “*só no Bairro Ocidental (em ruas tão centrais como Cedofeita ou Almada), em 1124 visitas, o administrador assinala a presença de 709 porcos*”<sup>36</sup>. Esta “ruralização do espaço urbano”, combinada com razões de saúde pública, criou clivagens e inimizades entre classes sociais distintas que se revelava em tensões sociais e no discurso de alguns ilustres: «*o complexo da escoria das outras províncias, que, procurando evadir-se ao trabalho pesado da agricultura, vem ganhar o pão quasi na ociosidade da vida commercial, e aprender nesta a idolatrar o lucro pecuniário como seu único deus*»<sup>37</sup>.

---

33. O Padre Agostinho Rebelo da Costa já refere a sua existência no final do século XVIII. In Costa, Padre Agostinho Rebelo da (2001, 1ª edição 1789), *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, Porto, Frenesi.

34. Entre 1878 e 1890, terão sido construídas 5100 habitações nas ilhas (metade do número total de casas existentes nas ilhas em 1900). In Teixeira, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na Cidade Oitocentista*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

35. Vance, James (1990) *The Continuing City*, London, The Johns Hopkins Press, p. 309.

36. Pereira, Gaspar Martins (1995), *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Porto, Edições Afrontamento, p. 69.

37. O governador da justiça do Porto, Ayres Pinto, citado in Jorge, Ricardo (1899), *Demographia e Hygiene na Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, p.155. Esta visão negativa sobre os migrantes rurais era também frequente noutras cidades. A propósito de Manchester, W. Cooke Taylor escrevia, em 1842: “*It appeared that peasants inadequate to the fatigues of rural toil frequently come into the towns with the hope of finding some light employment suited to their feeble strength, and that persons whose character is blighted in the country seek to escape notice in the crowd of the town*”, citado in Vance, James (1990) *The Continuing City*, London, The Johns Hopkins Press, p. 327.



Para além do discurso, a separação entre estes dois mundos dentro da cidade também teve expressão espacial na criação de áreas residenciais distintas, como tão bem documentou Engels para Manchester, na divisão da cidade *"into two antagonist groups that correspond to the production-consumption dichotomy"*<sup>38</sup>. Foi o tempo da busca pela privacidade e pela fuga aos perigos epidémicos da cólera e da peste nos subúrbios servidos pelo carril, do americano primeiro, do eléctrico depois, que no caso do Porto foi facilitado pelas vias largas e rectilíneas que João de Almada havia feito construir. Por outro lado, depois da sobrelocação do centro histórico, a população mais pobre (sobre)ocupou as antigas aldeias que rodeavam a cidade (e que agora eram rupturas na malha contínua de origem setecentista) e o miolo dos quarteirões das artérias criadas na primeira metade do século XIX, como no núcleo de Asneiros, onde vivia a família de Jacintho, ou na Rua de São Vítor, onde Clara e a sua família tinham residência. A população aglomerava-se em situações de evidente deficiência sanitária que proporcionavam as expansões epidémicas e a degradação, como apontava Pereira de Azevedo já em 1864 referindo-se às ilhas, onde *"se vêem figuras pallidas e magras de mulheres e crianças mal vestidas tomando o sol e dobando algodão, aonde se conta por novidade e entretenimento a felicidade d'uns e a desgraça d'outros, para melhor esquecer a miséria própria"*<sup>39</sup>.

Tudo isto perpassa também na análise da distribuição socioprofissional dos pais e mães de baptismo em Cedofeita e no Bonfim. Para tal, usamos uma classificação simplificada de outra previamente utilizada<sup>40</sup>, considerando-se 3 classes ordenadas da seguinte forma: Classe A – Trabalhadores rurais, trabalhadores manuais, domésticos e operários urbanos; Classe B – Empregos de estatuto intermédio como capatazes, caixeiros, fabricantes, militares, empregados de escritório ou comerciais; Classe C – Funcionários superiores e liberais, patrões, proprietários e negociantes.

---

38. Choay, Françoise (1969), *The Modern City: Planning in the 19<sup>th</sup> Century*, Planning and Cities, New York, George Braziller, p. 8.

39. Citado in Pereira, Gaspar Martins (1995), *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Porto, Edições Afrontamento, p. 136.

40. Em estudo feito por Maria Antonieta Cruz: *"Os Burgueses do Porto na segunda metade do século XIX"*, que por sua vez se terá guiado por Adeline Daumard, num trabalho de 1965, para os séculos XVIII e XIX.

A comparação dos dados entre o núcleo de Asneiros, que compreendia a Rua da Paz, a Rua da Saudade e a Rua de São Paulo, com os valores encontrados para o conjunto das ruas de Cedofeita e da Boavista, revela sem surpresa valores diferentes de ocupação por classes socio-profissionais distintas<sup>41</sup>.

Em Asneiros, onde as ilhas se sucediam praticamente de lote para lote, a presença da classe socioprofissional mais baixa é dominante, com 76% do total. Se a este valor somarmos os valores dos filhos de pai incógnito, onde, regra geral, a mãe pertence igualmente à classe socio-profissional mais baixa da escala, obteremos 85%. Este valor estará seguramente relacionado com o número notável de ilhas na área, como também com a assinalável dimensão de cada uma delas. Como exemplo, entre muitos, destaquemos a ilha do n.º 96 da Rua da Saudade donde, apenas neste ano de 1881, vieram 17 das crianças baptizadas na igreja de Cedofeita. De todas, apenas o pai de uma pertencia à classe B da nossa classificação, uma vez que era fabricante<sup>42</sup>, profissão que todavia se afigura ambígua, enquanto todos os demais são da classe A, entre tecelões, pedreiros e pintores, mas também cocheiros nos americanos, cuja estação central, na Praça da Boavista, não estava de facto muito longe.

---

41. Para a análise socioprofissional reduzimos a nossa amostra ao emprego paterno, tendo em conta que o Abade de Cedofeita não colocava a profissão da mãe de baptismo, exceptuando em casos particulares (sem aparente justificação) ou quando o pai da criança era incógnito.

42. *"Esses fabricantes são todos, pode dizer-se, operários que passaram a patrões, ou filhos de antigos trabalhadores afortunados. Há-os muito opulentos."* In *"Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes"*, Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira, 1881, p. 214.

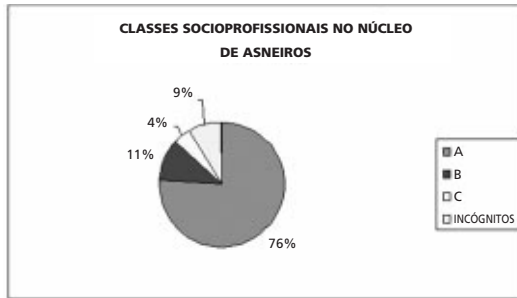


FIGURA 1: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NO NÚCLEO DE ASNEIROS

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DE CEDOFEITA, 1881

Já nas ruas de Cedofeita e da Boavista (fig. 2), o maior grupo socioprofissional é o da classe mais elevada, com 42%. Mesmo somando os incógnitos com a classe A, o valor ascende apenas a 39%, abaixo do valor da classe C, e a grande distância dos 85% de Asneiros. Na Rua da Boavista há 3 proprietários, 1 advogado, 1 capitalista, 1 professor, 1 negociante e 1 médico veterinário, enquanto na Rua de Cedofeita, entre industriais e engenheiros, se verifica uma maioria clara de negociantes, provavelmente com a sua loja ou armazém no rés-do-chão e a residência no andar superior “*dormindo sobre a sua mercadoria*”<sup>43</sup>.

43. Oliveira, Ernesto Veiga de; Galhano, Fernando (1992), *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote, p. 312.



FIGURA 2: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NAS RUAS DE CEDOFEITA E DA BOAVISTA

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DE CEDOFEITA, 1881

Na área de São Vítor (Freguesia do Bonfim), que inclui não só a rua e a travessa homónima, como também a Rua da Senhora das Dores e a Rua de Wellesley (actual de Gomes Freire), os dados são semelhantes aos de Asneiros, salvaguardando a diferença no total de famílias contabilizadas: 166 em São Vítor e apenas 46 em Asneiros. No resto, os lugares assemelham-se no valor elevado da classe mais pobre (onde incluímos os casos de pais incógnitos): 83% em São Vítor, para os já referidos 85%, das ruas da Paz, da Saudade e de São Paulo. Em São Vítor, a classe socioprofissional menos qualificada era dominada pelos tecelões, como o pai de Clara, a que se somavam sapateiros, todos eles casados com costureiras ou dobadeiras. O padrinho de Clara, Justino Ferreira Nunes, também ele morador em São Vítor é, por sua vez, fabricante, pelo que se pode supor que, a partir daquele domingo, passasse a ser vizinho, patrão e compadre dos pais de Clara (cujo nome advém da sua madrinha, também ela moradora em São Vítor).



FIGURA 3: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NA ÁREA DE SÃO VÍTOR

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DO BONFIM, 1881

O Bonfim, ao contrário de Cedofeita, não tem nenhuma rua concebida de raiz pelos Almadás<sup>44</sup>, como acontecia com a Rua da Boavista. O único troço de cariz marcadamente almadino é a Rua de Santo Ildefonso, mas que, em boa verdade, resultou de uma regularização e alargamento de uma velha estrada medieval. A isto acresce o facto de o troço inicial da Rua de Santo Ildefonso pertencer exactamente à freguesia homónima, mais perto do centro simbólico, administrativo e comercial da cidade: o eixo Rua de Santo António/Praça de D. Pedro IV/Rua dos Clérigos. Será por isso provável que a classe profissional mais elevada se concentre sobretudo nesse troço inicial e menos no tramo final da rua e no seu prolongamento para a Rua do Bonfim (fig. 4). De qualquer forma, aí, ainda que longe dos resultados das ruas de Cedofeita e da Boavista, o desequilíbrio entre pobres e ricos é reduzido, notando-se inclusivamente um valor assinalável da classe mais alta (26%), onde se encontram, entre outros, dois prováveis “brasileiros de torna-viagem”, um de Famalicão, capitalista e morador na Rua de Santo Ildefonso, e outro de Baião, proprietário e morador na Rua do Bonfim, ambos casados com brasileiras. De qualquer forma, este eixo Santo Ildefonso-Bonfim, ainda que aparentemente não tenha o prestígio de Cedofeita

44. Assim chamados porque a João sucedeu o filho Francisco nas obras públicas do Porto de finais de XVIII.

feita-Boavista, tem uma faceta mais eclética que o eixo Ruas Mártires da Liberdade-Rainha, na antiga estrada para Braga, subalternizado pela abertura da Rua do Almada, e, talvez por isso, muito dominada pela presença da classe mais pobre da sociedade portuense (64%).

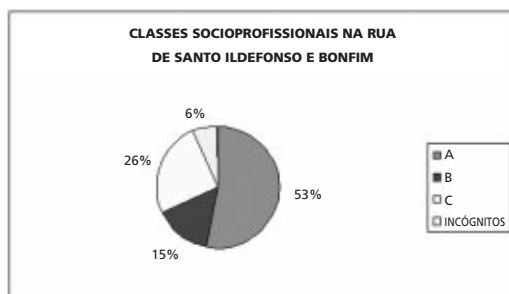


FIGURA 4: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NA RUA DE SANTO ILDEFONSO E BONFIM

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DO BONFIM, 1881

Parece assim confirmar-se que, mais do que avultadas diferenças entre as duas freguesias, é no interior de cada uma delas que a formação de fronteiras entre territórios de ricos e pobres e de produção e consumo se parece estabelecer. A comparação dos valores totais das classes socioprofissionais do Bonfim e de Cedofeita revela, é certo, um maior pendor da classe A, a classe popular, no Bonfim que, juntando os dados desta com a dos pais incógnitos atinge os 79%, contra os 65% de Cedofeita, o que parece justificado, entre outras razões já por nós afluídas em trabalho anterior<sup>45</sup>, pela inauguração a 20 de Maio de 1875 da Estação de Campanhã e pela forte faceta fabril da freguesia.

Todavia, é de facto no miolo de cada freguesia, devido ao zebrado residencial que alterna as vias almadinas, estruturantes e radiais, de feição burguesa, com as urbanizações da primeira metade de XIX, pejadas de ilhas, que os principais contrastes e desequilíbrios territoriais

45. Pinto, Jorge Ricardo (2007), *O Porto Oriental no final do século XIX*, Porto, Edições Afrontamento.

devem ser encontrados entre as duas freguesias da coroa de desenvolvimento do Porto que mais cresceram no final de século. Para isso, para além das oposições Asneiros / ruas de Cedofeita-Boavista ou ruas de Santo Ildefonso-Bonfim / São Vítor, acrescentem-se ainda os núcleos de Salgueiros (com as ruas de Burgães, da Bouça, do Monte Cativo e de Salgueiros que gravitam, ainda que lhe sejam anteriores, em torno da "Fábrica de Fiação a Vapor em Salgueiros" de 1873, com tecelagem e tinturaria e 363 operários, em 1881) ou da Rua Nove de Julho, em Cedofeita, ou as áreas da Póvoa de Cima ou das Eirinhas, muito ligadas à tecelagem do Montebelo, no Bonfim, para que se perceba a impressionante dimensão destes núcleos de concentração de população operária, em tudo idênticos aos bairros duros e problemáticos onde as crianças Clara e Jacintho aprenderão a viver, nas condições difíceis da ilha e numa cidade em profunda mutação e crescimento.

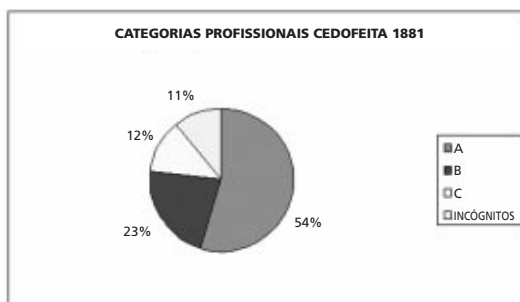


FIGURA 5: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NA FREGUESIA DE CEDOFEITA

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DE CEDOFEITA, 1881

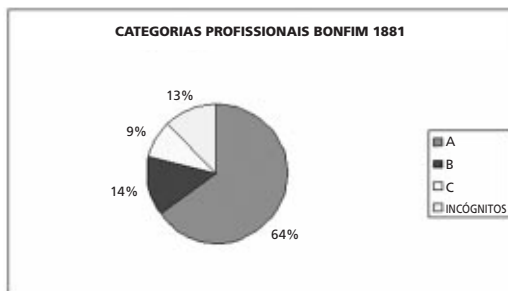


FIGURA 6: CLASSES SOCIOPROFISSIONAIS NA FREGUESIA DO BONFIM, EM 1881

FONTE: LIVRO DE BAPTISMO DA FREGUESIA DO BONFIM, 1881

### 3. Conclusão

Perante os dados dos livros de baptismo de Cedofeita e do Bonfim para 1881 e em jeito de conclusão parece que, entre outras ideias, a origem da população das duas freguesias está directamente relacionada com a manutenção e incremento de antiquíssimas vagas migratórias e ligações mercantis, assim como com as estruturas de acesso viário, fluvial, marítimo e ferroviário, que acabarão por definir padrões de ocupação, em que o Bonfim (do lado nascente da cidade) recebe sobretudo migrantes do interior Norte e do Douro (a Este) e Cedofeita de população natural do Minho (do Noroeste). Com maior minúcia podemos aventar que o Bonfim será povoado maioritariamente por gente com origem no velho eixo de comunicação com o Douro e o interior, por oposição a Cedofeita que apresenta mais origens a Sul do Douro, mais estrangeiros e mais lisboetas, assumindo-se como uma freguesia de influências mais diversificadas. Ainda a partir da análise da naturalidade da população, será de crer que as migrações em género estão directamente relacionadas com a distância à cidade do Porto, já que se verifica na amostra que foi trabalhada que, à medida que a distância à cidade do Porto aumenta para os concelhos de origem, maiores são os valores de migrantes masculinos e menores os femininos.



No que se refere à análise socioprofissional dos pais e mães de baptismo, podemos afirmar que existem claramente áreas de diferente ocupação socioprofissional, contrariando o que se julga ter sido a mistura do centro pré-industrial<sup>46</sup>. A proximidade à indústria (em particular a têxtil) e a presença de ilhas, em ruas da primeira metade de XIX, coincide genericamente com as classes mais pobres. Em contrapartida, as vias mais recentes, mais largas e rectilíneas, parecem atrair as classes mais ricas, onde sobressaem negociantes, capitalistas e proprietários, muitas vezes com passagem anterior pelo Brasil.

Em geral, pode ainda dizer-se que apesar da maior percentagem de indivíduos das classes trabalhadoras no Bonfim, a que não será alheio o maior número de emprego proletário, tudo aponta para que as principais diferenças na ocupação territorial dos territórios urbanos de Cedofeita e Bonfim se verificam sobretudo dentro das próprias freguesias e não tanto por contrastes marcados entre si. Mas, numa e noutra escala, os dados apontam claramente para a criação de uma cidade a dois ritmos, onde as aspirações, esperanças e anseios da população se distinguem em práticas quotidianas e modos de vida que se parecem cruzar cada vez menos nas ruas da cidade. Estas, tal como os jardins, parques e outros locais de lazer, ou também de trabalho, são cada vez mais idealizados e erigidos com destino a camadas específicas da população, o que será parte importante da diferenciação das formas urbanas e dos seus usos no Porto do final do século XIX.

---

46. Mistura essa promovida pela “compression resulting from limited intra-urban mobility [that] engendered a much closer association, a necessary nearness which might have supported a social order based more nearly on consensus rather than the conflict which derived from special distancing” in Carter, Harold (1984), *Social areas in the cities: Past and Future*, Maryland, Institute for urban studies, series number 3, p. 2.

## **Fontes e Bibliografia**

### **Fontes manuscritas**

ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO (A.D.P.)

*Livros de Registo de Baptismo*, 1881 (Secção Paroquial, Bonfim)

*Livros de Registo de Baptismo*, 1881 (Secção Paroquial, Cedofeita)

### **Fontes cartográficas**

AAVV (1992), *Álbum de Cartografia Portuense – Alguns exemplares anteriores à Carta de 1892*, Porto, Câmara Municipal do Porto.

FERREIRA, Augusto Gerardo Teles (1992, 1ª edição 1892), *Edição Comemorativa do 1.º Centenário da Carta Topographica da Cidade do Porto*, Porto, Arquivo Histórico, Câmara Municipal do Porto.

### **Inquéritos e relatórios**

AAVV (1881), *Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes*, Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira.

### **Estatísticas**

INE (recenseamentos gerais da população de 1864, 1878, 1890 e 1900)

### **Bibliografia**

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

ALVES, Joaquim Jaime Ferreira (1988-1990), *O Porto na Época dos Almadás*, 2 vol., Porto, Câmara Municipal do Porto.

ALVES, Jorge Fernandes (1999), *Variações sobre o «Brasileiro»: Tensões na emigração e no retorno do Brasil*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social.

ALVES, Jorge Fernandes, FERREIRA, M. Fernanda V., MONTEIRO, M. do Rosário (1992), *Imigração Galega na Cidade do Porto*, Separata da "Revista da Faculdade de Letras", Porto, II Série, Vol. IX.

CARTER, Harold (1984), *Social areas in the cities: Past and Future*, Maryland, Institute for urban studies, series number 3.

CHOAY, Françoise (1969), *The Modern City: Planning in the 19th Century*, Planning and Cities, New York, George Braziller.

COSTA, Padre Agostinho Rebelo da (2001, 1ª edição 1789), *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, Porto, Frenesi.

- CRUZ, Maria Antonieta (1999), *Os burgueses do Porto na segunda metade do século XIX*, Porto, Fundação Eng. António de Almeida.
- FERNANDES, José Alberto V. Rio (1997), *Porto – Cidade e Comércio*, Porto, Câmara Municipal do Porto.
- JORGE, Ricardo (1899), *Demographia e Hygiene na Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto.
- LIMA, Isabel Pires de (1989), *Trajectos – O Porto na Memória Naturalista*, Lisboa, Guimarães editores.
- MAIA, Rui Leandro Alves da Costa (2003), *O Sentido das Diferenças – Migrantes e Naturais: Observação de Percursos de Vida no Bonfim*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- MAGALHÃES, Maria Madalena Allegro de (1988), *A Indústria do Porto na Primeira Metade do Século XIX*, Porto, in "Revista da Faculdade de Letras – Geografia", I série, vol. IV.
- MUMFORD, Lewis (2004, 1ª edição 1961), *A Cidade na História*, São Paulo, Martins Fontes.
- NONELL, Anni Günther (2002), *Porto, 1763/1852 a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Porto, FAUP publicações, 1.ª Edição.
- OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, GALHANO, Fernando (1992), *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, Lisboa, Dom Quixote.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1973), *O Espaço Urbano Do Porto*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.
- PEREIRA, Gaspar Martins (1994), *Housing, Household, and the Family: the «ilhas» of Porto at the end of the nineteenth century*, in "Journal of Family History", Volume 19, Number 3.
- PEREIRA, Gaspar Martins (1995), *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Porto, Edições Afrontamento.
- PEREIRA, Gaspar Martins (1997), *No Porto Romântico, com Camilo*, Porto, Casa Comum – Centro Cultural / O Progresso da Foz.
- PIMENTEL, Alberto (1945, 1ª edição 1878), *O Porto por fora e por dentro*, Porto, Livraria Figueirinhas.
- PIMENTEL, Alberto (1893), *O Porto Há Trinta Annos*, Porto, Livraria Universal.
- PINTO, Jorge Ricardo (2007), *O Porto Oriental no final do século XIX*, Porto, Edições Afrontamento.
- RAMOS, L. Oliveira (1994), *História da Cidade do Porto*, Porto, Porto Editora.
- TEIXEIRA, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na Cidade Oitocentista*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- VANCE, James (1990), *The Continuing City*, London, The Johns Hopkins Press.

