

ARQUEOLOGIA INDUSTRIAL DO CONCELHO DE MATOSINHOS - I

por

José Manuel Lopes Cordeiro

INTRODUÇÃO

Apesar de nos últimos anos ter aumentado entre nós o interesse pela arqueologia industrial esta encontra-se ainda numa fase embrionária, quer quanto ao conhecimento exacto do seu objecto de estudo, quer quanto à sua aplicação para uma leitura arqueológica do nosso passado recente. Por outro lado, a arqueologia industrial – como ramo da arqueologia do período histórico que se inicia com a industrialização – por razões que se prendem com a sua génese, tem prestado uma maior atenção aos aspectos relacionados com a cultura material e as actividades económicas, do que com as outras vertentes da actividade social que decorreram nesse período histórico. Esta maior preocupação por estudar o passado industrial tem uma explicação simples: decorre do facto de a industrialização – simbolizada na fábrica moderna, ou seja, numa nova forma de organizar a produção e o trabalho humano –, quando surgiu na segunda metade do século XVIII, ter suscitado uma completa ruptura com a sociedade e a economia então prevaletentes – embora, como se sabe, com diferentes ritmos – o que tem provocado que a investigação em arqueologia industrial preste uma maior atenção a essa vertente da sociedade que a industrialização criou.

Importa, deste modo, clarificar os conceitos logo à partida, razão pela qual talvez se justifique a seguinte transcrição, onde são definidos o conceito, o objecto e o período cronológico em que assenta esta disciplina. Na nossa interpretação, “o objectivo da arqueologia industrial é o registo, a investigação e a análise dos vestígios materiais resultantes desenvolvimento social, económico e tecnológico do período histórico que se inicia com a industrialização, com a finalidade de produzir conhecimentos históricos capazes de o interpretar e explicar. A industrialização provocou uma nova organização da economia e do trabalho, assim como um novo tipo de relações sociais, de atitudes e de comportamentos, até então

desconhecidos, que a arqueologia industrial procura fixar através do estudo dos vestígios da sua cultura material. O estudo do passado industrial contempla os vários aspectos que caracterizam o surgimento e o desenvolvimento da sociedade industrial, desde os sistemas de transporte às condições de vida da população, para além, evidentemente, das instalações fabris e sítios industriais. Se é simples determinar o início do período cronológico abrangido pela arqueologia industrial, dependendo apenas dos diferentes ritmos de industrialização verificados nos vários países e continentes, assim como dos distintos sectores industriais, já não é tão evidente definir o seu *terminus*. Contudo, o recente fenómeno da globalização, a aceleração e a renovação tecnológicas que se registam neste final de milénio, têm contribuído para que se aceite como limite cronológico da arqueologia industrial o momento a partir do qual, num determinado sector industrial em estudo, se constata uma substituição da tecnologia que está sendo utilizada. A arqueologia industrial serve-se do método arqueológico e dos seus procedimentos específicos – prospecção, escavação, documentação, classificação, análise estratigráfica e análise espacial – para produzir os conhecimentos históricos a partir dos quais se poderá compreender, interpretar e explicar os diferentes aspectos do período que é objecto do seu estudo. Tal como se verifica noutros ramos da arqueologia, a arqueologia industrial incorpora no método arqueológico as informações procedentes de outro tipo de registos, como o escrito, o oral ou o iconográfico. Muito mais abundantes e variados que os existentes para períodos anteriores, estes devem contudo ser entendidos como complemento dos vestígios materiais, e nunca como seus substitutos”¹.

Uma das preocupações que tem vindo a ser manifestada por todos aqueles que trabalham nesta área prende-se com a necessidade urgente de se proceder, no todo nacional, à realização de inventários do património industrial. Como tivemos oportunidade de salientar recentemente², só com a realização de inventários sistemáticos poderemos ter um conhecimento rigoroso do valor e do interesse de um qualquer sítio industrial, e, conseqüentemente, alertar as entidades que têm o dever de zelar pela salvaguarda e conservação do nosso património, para a necessidade, ou não, de o proteger. Num período de rápidas transformações económicas, de reconversão e expansão urbana, como o que vivemos, torna-se imperioso realizar este tipo de inventários do património industrial, tanto mais que frequentemente essa reconversão se realiza em zonas anteriormente ocupadas por actividades industriais, onde se encontram inúmeros vestígios que devem ser registados e analisados.

¹ José Manuel Lopes Cordeiro (1999), “Arqueologia industrial”, in António BARRETO e Maria Filomena MÓNICA (Coords.), *Dicionário de História de Portugal – Suplemento*. Porto: Livraria Figueirinhas, Vol. VII, p. 118.

² Cláudio Torres e Vítor Oliveira Jorge (Coords.) (1999), *A Arqueologia e os Outros “Patrimónios”*. Porto: ADECAP – Associação para o Desenvolvimento da Cooperação em Arqueologia Peninsular, pp. 68-70.

Será, portanto, na perspectiva acima apresentada que, numa série de artigos dos quais este é o primeiro, iremos abordar o tema da arqueologia industrial do concelho de Matosinhos. Até há bem pouco tempo um concelho essencialmente rural, Matosinhos inicia, no dealbar do século XX, um processo de transformação económica e social cujas razões derivam de dois acontecimentos fundamentais: a construção do porto de Leixões, inicialmente projectado apenas como porto de abrigo, inaugurado em 1892, e o arranque do processo de industrialização, no qual o sector da indústria de conservas de peixe desempenhou desde o início um papel primordial. A industrialização, como é usual ocorrer num processo deste tipo, não marcou uniformemente o concelho. Uma boa parte da sua área total conservou o seu original carácter de ruralidade praticamente até aos nossos dias, embora a rápida expansão das actividades económicas, o aumento da população e, consequentemente, das áreas urbanas, tenham levado à saturação das freguesias que primeiro se industrializaram e urbanizaram. Deste modo, mesmo as freguesias mais periféricas e rurais, como as que abordamos neste primeiro artigo, experimentam actualmente um processo de transformação das suas actividades económicas e sociais, assim como da sua fisionomia.

O concelho de Matosinhos, tal como o conhecemos hoje em dia, é de constituição recente. Criado em 1835, com a denominação de Bouças, as suas fronteiras alteraram-se, desde então, ao longo dos anos, perdendo sucessivamente freguesias para os concelhos limítrofes. A abertura da estrada da circunvalação em 1895 teve como consequência a integração das freguesias de Nevogilde, Aldoar e Ramalde, que pertenciam ao concelho desde a sua criação, nos limites territoriais do Porto; as duas últimas apresentavam já então testemunhos da indústria moderna e de novas formas de organização da produção, como a indústria ao domicílio articulada com a fábrica moderna. Por fim, o facto da vila de Matosinhos – desde 1853 constituída por Matosinhos e Leça da Palmeira – se encontrar mais desenvolvida que a de Bouças (denominação atribuída em 1839 ao lugar da Senhora da Hora) a qual era então a sede do concelho – determinou que em 1909 se alterasse a denominação do concelho para Matosinhos.

A economia do concelho de Matosinhos apresentava, nos finais do século passado, características típicas de uma economia pouco modernizada, onde a agricultura desempenhava um papel preponderante³. A maioria da população dedicava-se, como sempre o tinha feito, a realizar as rudimentares tarefas agrícolas, conquanto essenciais para a sua sobrevivência: cultivo dos campos a fim de se abastecerem de cereais, actividades piscatórias, criação de gado, cultivo da vinha

³ Os dados que seguidamente apresentamos foram retirados do meu trabalho *A Indústria Conserveira em Matosinhos. Exposição de Arqueologia Industrial*, publicado pela Câmara Municipal de Matosinhos em 1989, pp. 9-11.

e de produtos hortícolas. Na sociedade rural que praticava este tipo de economia a maioria das habitações e dos edifícios das explorações agrícolas eram construídos com recurso à mão-de-obra local, o mesmo se verificando com as roupas então utilizadas e com a produção dos tecidos nelas utilizados. Em suma, uma sociedade e uma economia quase auto-suficientes, apresentando características nitidamente pré-industriais, as quais, persistirão ainda nos inícios do século XX.

Com a aproximação do final do século XIX iniciam-se transformações consideráveis na economia e na sociedade matosinhenses, das quais são exemplo, como já referimos, o início da construção do porto de Leixões, em 1886, e o surgimento das primeiras fábricas, nomeadamente de duas grandes fábricas de conservas. A agricultura e a pesca, ocupações até então dominantes, começaram a ser progressivamente substituídas pelas actividades do sector secundário, embora, no que respeita à segunda, a mesma se tenha ela própria industrializado, e mantido até aos nossos dias. O crescimento populacional e o desenvolvimento urbanístico, particularmente da freguesia de Matosinhos, processa-se cada vez mais aceleradamente. A paisagem tradicional sofre profundas mutações, com a implantação sucessiva de inúmeras instalações industriais, e com as actividades portuárias, cada vez com maior significado na vida económica e social do concelho. A partir de então, os modos de vida, os hábitos sociais e as formas de os indivíduos se relacionarem entre si e com a natureza, sofrem alterações fundamentais. Na base desta mudança estão presentes vários factores, entre os quais a utilização de novas e mais eficazes formas de energia, que a generalização da máquina a vapor veio proporcionar, assim como uma maior produtividade do trabalho, decorrente de novas formas de organização da produção, quer através da mecanização, quer através da racionalização do espaço de trabalho.

LAVRA

Situada na parte Norte do concelho, apresenta ainda hoje traços bastante vincados de uma ruralidade que resiste às intensas transformações por que passaram, nos últimos decénios, outras freguesias do concelho. Se tivermos em consideração alguns dos indicadores que traduzem o conceito de modernidade, constatamos que, por exemplo, a população da freguesia teve de aguardar até à década de 1930 para poder beneficiar da luz eléctrica: primeiro em Cabanelas, em 1934, e seguidamente no Pampelido e em Angeiras, em 1935, ano em que também foi inaugurado o telefone na freguesia⁴. Pela sua localização junto à costa atlân-

⁴ P.^o António Francisco Ramos (1943), *Lavra. Apontamentos para a sua monografia*. Porto: Livraria Simões Lopes, pp. 329-349.

tica instalaram-se no seu litoral “fachos” para orientação da navegação. Os “fachos” eram “umas casas pequenas e térreas, que tinham uma porta para o nascente e uma janelinha para o poente, pelas quais o facheiro – o soldado que se encontrava no local com a missão de efectuar os sinais – via tudo ao longe. Os sinais de aproximação do inimigo eram feitos de noite por meio de fogo e de dia por meio de fumo”⁵. Em Lavra existiram dois “fachos”: “um na praia de Angeiras e o outro no fieiro de Agudela, Pampelido” do qual em 1943 o P.^o António Francisco Ramos refere “que ainda há poucos anos existiam os alicerces e as ombreiras da porta voltada para o nascente”⁶.

Uma das transformações mais significativas ocorridas a partir do terceiro quartel do século XIX foi a das vias de comunicação. A construção de estradas, assim como a implantação da rede ferroviária, vieram retirar as povoações do seu isolamento, permitindo simultaneamente a circulação dos produtos agrícolas e industriais, contribuindo desse modo para o desenvolvimento económico e social. De acordo com o P.^o António Francisco Ramos a construção de estradas macadame iniciou-se em Lavra em 1875 e desenvolveu-se do seguinte modo⁷:

Quadro I – Estradas construídas em Lavra, 1875-1937

Data de construção	Início	Términus	Extensão
1875-1876 ⁽¹⁾	Passadouro de Pedra	Pedra Alta	2,506 Km
1885-1886 ⁽²⁾	Cabanelas	Igreja Paroquial	2,138 Km
1885-1886	Castanheira	Angeiras (Casal)	1,580 Km
1890	Paço	Monte ⁽³⁾	0,600 Km
1895 ⁽⁴⁾	Aviloso	Pampelido	1,267 Km
1895	Angeiras	Laceiras (Aveleda)	0,626 Km
1899 ⁽⁵⁾	Paço	Cruz de Paranhos	0,700 Km
1902-1903 ⁽⁶⁾	“Casa do Jacinto”	Praia do Marreco	
1903-1904 ⁽⁷⁾	Angeiras	Praia de Angeiras	0,800 Km
1906-1907 ⁽⁸⁾	Pampelido de Lavra	Praia do Marreco	
1916 ⁽⁹⁾	Angeiras	Praia de Angeiras	
1924-1925	Padrão (Antela)	Rio das Estradas	
1928-1929	Padrão (Antela)	Pampelido	
1930-31 ⁽¹⁰⁾	Praia de Angeiras	Praia da Sertagem	0,369 Km
1931-32	Antela (Padrão)	Praia da Sertagem	
1935 ⁽¹¹⁾	Aviloso	Antela	
1936-37	Aviloso	Bouças Velhas	

Fonte: P.^o António Francisco Ramos (1943), *Lavra. Apontamentos para a sua monografia*.

Porto: Livraria Simões Lopes, pp. 368-371.

⁵ *Idem*, p. 351.

⁶ *Idem*, p. 352.

⁷ *Idem*, pp. 368-371.

- (1) Colocou Lavra em comunicação com Perafita e Aveleda.
- (2) Construída pelo empreiteiro Albino Francisco da Hora, de Cabanelas. O lanço entre o Padrão e a igreja foi construído em 1888.
- (3) Estabelecendo a ligação com a estrada de Vila Nova de Telha.
- (4) A terraplanagem foi realizada em 1895, tendo o pavimento sido construído em 1895-1896. A sua construção foi da responsabilidade do empreiteiro Manuel da Silva Nela, de Cabanelas, tendo o seu custo orçado em 646.000 réis.
- (5) A sua construção foi também efectuada pelo empreiteiro Manuel da Silva Nela, tendo o seu custo orçado em 410.000 réis.
- (6) Estrada de Pampelido, dando continuidade à que tinha sido construída em 1895 ligando Avilhoso a Pampelido, foi igualmente da responsabilidade do empreiteiro Manuel da Silva Nela.
- (7) A terraplanagem, obras de arte e vedações importaram em 487,500 réis, e a construção do pavimento e valetas em 734,500 réis, sendo ainda efectuada pelo empreiteiro Manuel da Silva Nela.
- (8) Estrada de S. Gonçalo, em Pampelido de Perafita. O seu projecto foi aprovado pela autarquia em Outubro de 1906, e orçava na importância de 375,854 réis.
- (9) Conhecida por Estrada do Casal veio substituir um caminho estreito, até então existente, descendo em rampa até ao rio de Calvelha.
- (10) Avenida da Praia de Angeiras. O seu primeiro lanço, estabelecendo a ligação com o Barreiro, foi construído nesta data, com a particularidade de apresentar 14 metros de largura. Nessa altura foi também construída uma travessa, de 60 metros de comprimento e com 10 de largura, até à praia da Forcada. A avenida foi concluída em 1941, com a construção do segundo lanço.
- (11) Nesta data foi apenas construído o primeiro lanço, estabelecendo a ligação com a quinta do Milheiro, antiga Brévia.

Em 1899 dispunha 9,417 Km de estradas, valor que colocava Lavra como sendo a freguesia de Matosinhos com a maior quilometragem de novas estradas até então construídas.

A utilização das praias de Lavra (Angeiras, Marreco) como instâncias de viligiatura, decorrente do aumento da população do concelho e, principalmente, pela sua proximidade de um centro urbano com a importância do Porto, exigiram a abertura dos respectivos acessos, a fim de permitir a frequência dos veraneantes.

Quadro II – Evolução demográfica de Lavra, 1864-1950

Ano	Nº de fogos	Nº de habitantes
1864	290	1.483
1878	353	1.681
1891	388	1.947
1911	532	2.368
1920	–	2.635
1930	683	2.949
1940	753	3.733
1950	886	4.405

Fonte: Censos da População.

Os vestígios arqueológico-industriais do concelho de Lavra não são muito significativos. No entanto, merecem ser destacados os seguintes:

PONTE SOBRE O RIO CALVELHE

Ponte em granito sobre o rio Calvelhe, de dois arcos, construída em 1905 por iniciativa da Câmara Municipal de Vila do Conde, a fim de substituir outra, bastante antiga, e que já não oferecia condições para o aumento da circulação. Foi construída pelo empreiteiro José Fernandes da Silva, de Aveleda, tendo o seu custo importado em 1.095,000 réis, repartido entre as Câmaras de Bouças (Matosinhos) e de Vila do Conde, dado beneficiar os dois concelhos. É de salientar que numa época em que se utilizava o ferro na construção deste tipo de estruturas, a abundância do granito no Norte de Portugal aconselhava a preferência deste material.

MOINHOS

Freguesia eminentemente rural, Lavra possuía um vasto conjunto de moinhos – moinhos de água e de vento – que nas últimas décadas têm vindo a perder a sua função económica sendo, conseqüentemente, abandonados e entrando num processo de degradação, já não existindo vestígios de alguns deles. Os que ainda existem, encontram-se desactivados, e apenas alguns trabalham esporadicamente, exclusivamente para autoconsumo.

Nos três pequenos rios que atravessam a freguesia podem observar-se ainda hoje os vestígios deste tipo de estruturas pré-industriais. Assim, no rio Calvelhe detectam-se quatro moinhos, oito no ribeiro da Certaje e um no pequeno riacho que desagua na Agudela.

Quanto aos moinhos de vento, o seu desaparecimento também tem sido rápido, não existindo actualmente nenhum em funcionamento, dos 36 existentes há poucas décadas. Quanto à sua distribuição pela freguesia foi possível identificar terem existido 15 moinhos em Antela, 5 em Lavra e igual número no Pampelido, e 1 em Angeiras. A última estrutura de pedra de um moinho deste tipo foi destruída em 1982.

Em 1994 a Associação de Trabalho Social e Voluntário de Lavra (ATSVL) recuperou, com financiamento comunitário, o Moinho do Sol Posto, no âmbito de um programa de animação com objectivos pedagógicos, museológicos e turísticos. Este moinho, situado no rio Calvelhe, dispunha inicialmente de seis mós, e é accionado por quatro rodízios. Actualmente a ATSVL encontra-se a desenvolver um projecto que visa recuperar e por em funcionamento o Moinho do Valério, junto ao Rio Calvelhe, em Angeiras.

Para além destes, foi possível identificar ainda as seguintes unidades industriais, que apresentam algum interesse arqueológico-industrial:

OFICINA DE REPARAÇÃO DE AUTOMÓVEIS

Pertence a António José Dias Moreira.

Localizada na R. Dr. José Domingues dos Santos, 747, Lavra.

MOAGEM DE CEREAIS

R. da Igreja, 376, Lavra

Pertence a António da Silva.

ESTABELECIMENTO DE FABRICO DE PÃO

Cabanelas

Inicialmente de Justino Dias da Costa é agora explorado pela firma Armando da Hora e Costa & Irmão.

OFICINA DE SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Lugar do Paiço

De Moreiras. Domingues & Silva, Lda.

OFICINA DE SERRAÇÃO DE MADEIRAS

Lugar da Gândara

Serração de madeiras. Inicialmente de Inácio & Costa, é actualmente explorada pela Nodape – Sociedade de Comércio de Importação e Exportação.

BIBLIOGRAFIA

- CORDEIRO, JOSÉ MANUEL LOPES (1989) – *A Indústria Conserveira em Matosinhos. Exposição de Arqueologia Industrial*. Matosinhos: Câmara Municipal.
- CORDEIRO, JOSÉ MANUEL LOPES (1999) – “Arqueologia industrial”, in António BARRETO e Maria Filomena MÓNICA (Coords.), *Dicionário de História de Portugal – Suplemento*. Porto: Livraria Figueirinhas, Vol. VII, p. 118.
- FELGUEIRAS, GUILHERME (1958) – *Monografia de Matosinhos*. Lisboa: Edição do Autor.
- RAMOS, P.º ANTÓNIO FRANCISCO (1943) – *Lavra. Apontamentos para a sua monografia*. Porto: Livraria Simões Lopes.
- SÁ, MANUEL (Coord.) (1991) – *A Agricultura Antes da Mecanização*. [Matosinhos]: Associação de Trabalho Social e Voluntário de Lavra.
- TORRES, CLÁUDIO E JORGE, VÍTOR OLIVEIRA (Coords.) (1999) – *A Arqueologia e os Outros “Patrimónios”*. Porto: ADECAP – Associação para o Desenvolvimento da Cooperação em Arqueologia Peninsular, pp. 68-70.
- VV. AA. (1994) – *Mirar Lavra*. [Matosinhos]: Associação de Trabalho Social e Voluntário de Lavra.