

4.3 - A população e a residência nos concelhos periféricos - 1890 a 1911

4.3.1 Descentralização da população e da habitação no Grande Porto

Analisando os dados do quadro 20 e a fig. 11, com a evolução da população no Grande Porto entre 1890-1911, verifica-se um significativo dinamismo demográfico dos concelhos periféricos, sendo a variação relativa da população nestes superior à verificada na cidade, 19% para a periferia e 16% para a cidade, entre 1900 e 1911.

Quais serão os factores responsáveis por este comportamento demográfico?

Em primeiro lugar o saldo fisiológico. Na verdade, a variação da população natural do concelho concorre com cerca de 73% para o aumento demográfico ocorrido entre 1900-1911 (quadro 21).

Em segundo lugar, o aumento demográfico apresenta-se espacialmente diferenciado, atingindo o valor mais alto no concelho de Matosinhos (35%) e o valor mais baixo em Vila Nova de Gaia, com 14%, sendo no entanto, dos concelhos periféricos o que possui maior população. Os restantes concelhos apresentam valores superiores ao registado na cidade.

O acréscimo populacional significativo do concelho de Matosinhos deve-se em grande parte à actividade pesqueira, à implantação da indústria de conservas¹ e à construção do porto de Leixões (em 1895). Na verdade foram várias as companhias pesqueiras que aqui se instalaram (que explicam em parte o peso dos não naturais do concelho), primeiros os Vareiros de Espinho, depois de S. Jacinto, Póvoa, Ílhavo e Gafanha².

¹ Este tipo de indústria já existia desde 1865, mas o seu arranque decisivo ocorre com a implantação da primeira grande unidade fabril especializada a "Lopes Coelho Dias" 1899, PACHECO, Helder - *O Grande Porto*. Lisboa: Ed. Presença, 1986, p. 115 e referida também por FÁRIA, F. - *Monografia do Concelho de Bouças*, 1899. Para uma análise mais pormenorizada da importância da indústria de conservas de peixe em Matosinhos ver SANTOS, Maria Teresa da Costa - *Matosinhos - Aspectos Históricos, Económicos e Humanos*. Coimbra: Faculdade de Letras de Coimbra. Tese de licenciatura, 1964, (polic).

² Segundo BASTOS, A. de Magalhães - *A Vila de Matosinhos nas primeiras décadas da sua existência*. *O Tripeiro*, 3 (1954), em 1914-1915, existiam 6 companhias de vareiros.

Quadro 20 - Variação e distribuição da população nos concelhos periféricos à cidade do Porto, 1890 a 1911

	1890/ 1900	1900/ 1911	1890		1900		1911	
	%	%	Pop.	%	Pop.	%	Pop.	%
Gondomar	4,1	18,0	31 142	10,6	32 428	9,8	38 251	9,9
Maia	8,2	19,0	18 831	6,4	20 367	6,2	24 230	6,3
Matosinhos	25,8	35,3	19 933	6,8	25 071	7,6	33 914	8,8
Valongo	5,9	16,5	11 188	3,8	11 853	3,6	13 811	3,6
V.N. de Gaia	13,3	14,1	65 713	22,4	74 482	22,6	84 994	22,0
Conc. Periféricos	11,8	18,9	146 807	50,1	164 201	49,8	195 200	50,4
Porto	13,2	15,8	146 454	49,9	165 729	50,2	191 890	49,6
Grande Porto	12,5	17,3	293 261	100	329 930	100	387 090	100

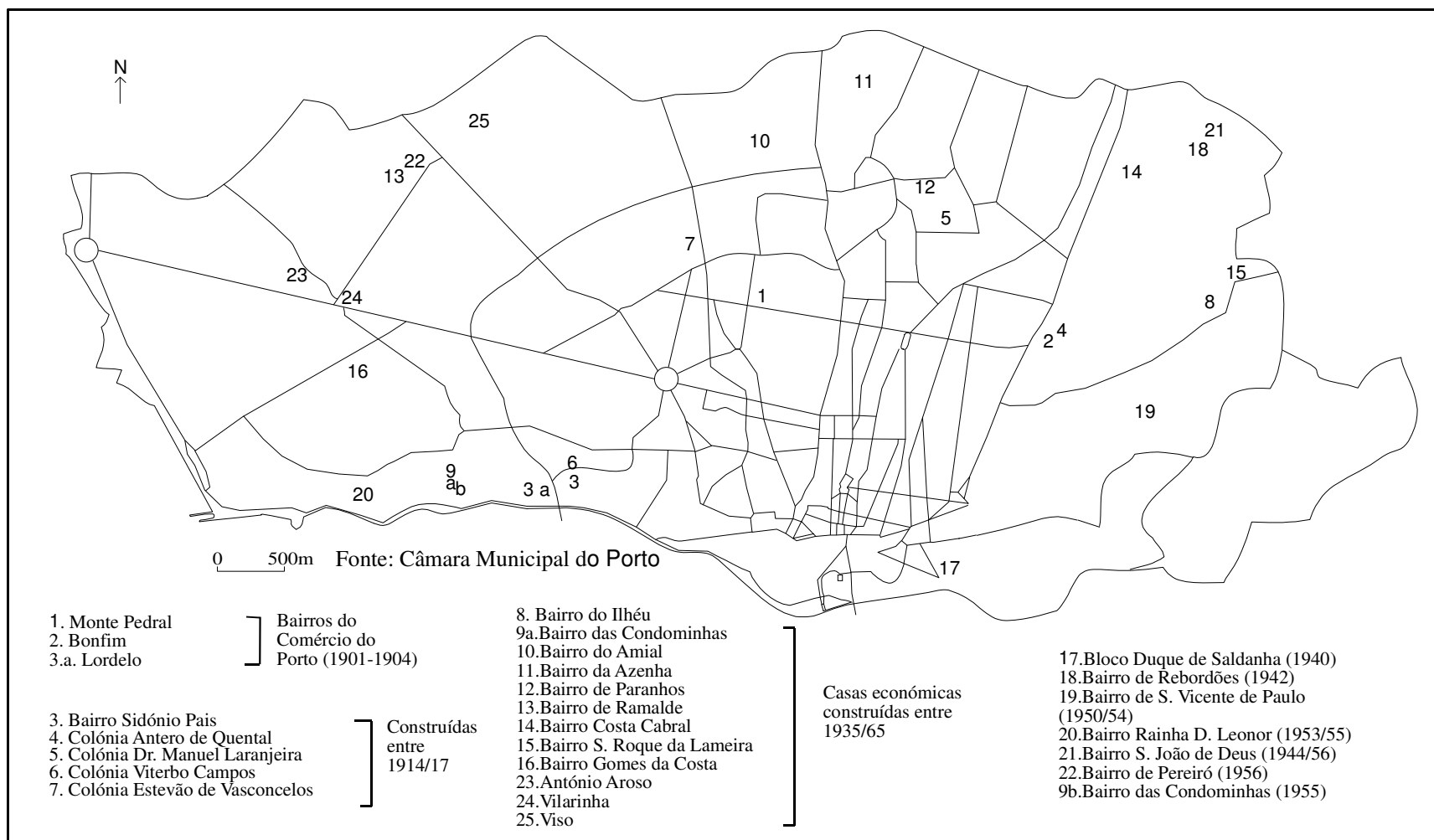
Fonte: Recenseamentos da População de 1890, 1900 e 1911

Quadro 21 - Variação da População Natural e Não Natural dos Concelhos Periféricos entre 1900 e 1911

	Var. 1900-1911		Var. 1900-1911 (%)	
	Pop. Natural do Concelho	Pop. Não Natural do Concelho	Pop. Natural do Concelho	Pop. Não Natural do Concelho
Gondomar	4 444	1 171	79,1	20,8
Maia	2 650	1 121	70,2	29,8
Matosinhos	4 080	5 729	41,5	58,5
Valongo	1 347	474	73,9	26,1
V.N. de Gaia	11 500	472	96,0	4,0
Conc. Periféricos	24 021	8 969	72,8	27,2

Fonte: Recenseamentos da População de 1900 e 1911

Fig. 17 - Localização dos Bairros sociais construídos entre 1901 e 1965



Outro aspecto significativo é o facto deste dinamismo demográfico da periferia se repartir por várias freguesias, como podemos ver na figura 18, em que se destacam tanto as freguesias mais próximas da cidade como Matosinhos³, S. Mamede Infesta, Águas Santas, Rio Tinto, Valbom, S. Cosme, Sta. Marinha, Mafamude, Oliveira do Douro, como freguesias mais disseminadas e afastadas da cidade, casos de Ermesinde, Alfena, Vermoím, Nogueira da Maia, Gueifães, Silva Escura, Moreira da Maia, Arcozelo e Lever.

É de salientar que este crescimento descentralizado da população se apoia no padrão difuso do povoamento que caracteriza os concelhos periféricos à cidade, tal como se depreende da figura 18.

Observando o desenho da mancha construída verifica-se que só o concelho de Matosinhos apresenta alguma concentração, destacando-se os núcleos de Matosinhos, Leça da Palmeira e S. Mamede Infesta. Refira-se o caso de Vila Nova de Gaia, onde se destaca o núcleo de Sta Marinha, que se prolonga um pouco para sul ao longo da linha de caminho-de-ferro.

O restante espaço construído é marcado pela dispersão seguindo os alinhamentos das estradas principais, dos rios e das áreas de menores desníveis no terreno, padrão de povoamento este que irá permanecer por muitos anos.

Relativamente às características da habitação na periferia, verifica-se um aumento significativo do número de fogos, destacando-se o concelho de Matosinhos, que apresenta o acréscimo mais significativo nos dois períodos em análise. Refira-se que todos os concelhos periféricos apresentam valores mais elevados do que a cidade entre 1900 e 1911, em sintonia com o crescimento populacional (quadro 22), dando-se, portanto uma descentralização da residência, que será reforçada ao longo dos anos seguintes, destacando-se, particularmente, algumas freguesias: Matosinhos - Sra da Hora, Custóias, Moreira da Maia, e Ermesinde (fig. 19).

³ Às razões já apontadas anteriormente, junte-se ainda o facto de a freguesia de Matosinhos, juntamente com Leça da Palmeira, se terem transformado, em finais do séc. XIX, em estâncias balneares para a burguesia portuense, o que provocou um aumento da construção de "chalets" de veraneio de feição aristocrática, sendo esta última frequentada pela colónia inglesa residente no Porto.

Quadro 22 - Variação do número de fogos, na cidade e concelhos periféricos
1890 a 1911

	Variação 1890 - 1900		Variação 1900-1911	
	Dos Fogos	%	Dos Fogos	%
Gondomar	93	0,85	1186	16,62
Maia	194	4,62	733	16,67
Matosinhos	859	18,55	1690	30,79
Valongo	109	4,17	412	15,12
V.N. de Gaia	919	5,95	2421	14,80
Porto	4879	14,68	4767	12,51

Fonte: INE, Recenseamentos da População, 1890, 1900 e 1911

Uma parte significativa da população desta área possuía habitação própria, como aliás é referido no Boletim do Trabalho Industrial de 1910⁴:

" 3. Entre os operários há alguns que sejam proprietários das casas que habitam?

Nesta classe não há um único, a não ser algum dos concorrentes do campo " 5.

Quanto às suas características construtivas tratava-se, essencialmente, de habitações de feição rural muito semelhantes às que existiam nas freguesias mais periféricas da cidade do Porto, como aquelas que nos são descritas por Ernesto Veiga Oliveira e Fernando Galhano⁶. Estas eram construídas com os materiais existentes nesta área, o granito e as madeiras, com uma planta marcada pela vivência rural, existindo uma forte ligação entre os espaços ocupados pela família e as exigências da actividade agrícola, como as lojas-celeiro e as lojas para guardar o gado. A sua dimensão e tipo de planta, variavam conforme a dimensão da propriedade agrícola.

Nesta periferia essencialmente agrícola, surgem também, várias quintas do séc. XIX, construídas pelas famílias burguesas residentes no Porto e mesmo por alguns ingleses, que aqui passavam os meses de Verão, com os seus "chalets", os muros altos em pedra e frondosos arvoredos, algumas, já em parte urbanizadas, outras ocupadas por

⁴ Inquirição pelas associações de classe sobre a situação do operariado, Boletim do Trabalho Industrial, nº 49, 1910, parcialmente transcrito em GROS, M. Gros - *O Alojamento Social sob o Fascismo*, p. 65 e 66.

⁵ Resposta da Associação de classe dos operários têxteis, id, ib. p. 66

⁶ OLIVEIRA, Ernesto Veiga de; GALHANO, Fernando - *Um Tipo de casa rural nos Arredores do Porto e Casas da Maia*. In *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, 1992, p. 45 a 77.

outras actividades, que não a habitacional⁷, enquanto outras, ainda, permanecem como testemunho desse passado de lazer.

Além destas, outras surgem, principalmente ao longo das principais vias de saída da cidade, à volta das estações de caminho-de-ferro e nos incipientes núcleos de feição urbana, como Matosinhos⁸ e Sta Marinha.

Algumas reproduzem o modelo das casas burguesas existentes na cidade⁹, com as varandas e varandins em ferro e com os seus azulejos coloridos, geralmente com dois pisos (rés-do-chão e 1º andar). Outras são mais modestas, ocupadas, essencialmente, pela população operária. Trata-se de casas térreas, por vezes com fachadas ornamentadas com aros de pedra à vista nas janelas e portas, como podemos observar junto à estação de Rio Tinto, Sra da Hora, Devesas, ou ao longo das antigas estradas para Guimarães (Areosa - R. D. Afonso Henriques, Alto da Maia...), estrada para Valongo - Penafiel (Alto de S. Caetano, Venda Nova, Fânzeres...) ou ainda, na estrada para Braga (Ponte da Pedra, S. Mamede...).

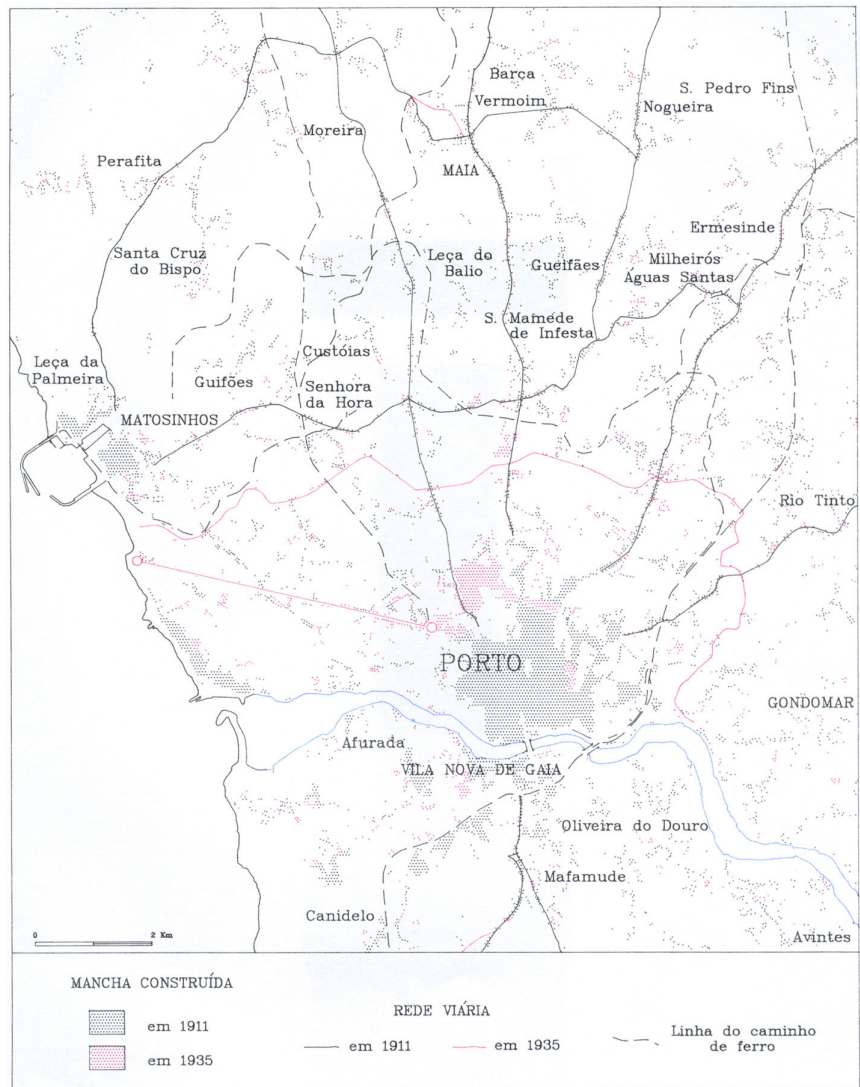
A descentralização da população e dos alojamentos, estão intimamente relacionadas com a rede de eléctricos (particularmente com os seus términos) que servia a cidade e algumas áreas da periferia. Ao Norte, a rede estendia-se até Matosinhos, Monte dos Burgos (em direcção a Viana do Castelo), Ponte da Pedra (estrada de Braga) e estação do caminho-de-ferro de Ermesinde (em direcção a Guimarães). A Este, as ligações faziam-se até à Venda Nova. Para Sul estendiam-se duas linhas até S. Ovídio e Coimbra, passando pela estação das Devesas.

Quanto às vias ferroviárias existentes em 1911: Vila do Conde-Porto; Braga-Porto, com bifurcação para a linha do Douro; Senhora da Hora-Leixões e Campanhã - Lisboa, é acrescentada a ligação de Rio Tinto para Guifões, em direcção ao porto de Leixões. Esta rede provocou um adensamento do espaço construído à volta das principais estações da periferia: Sra da Hora, S. Mamede Infesta e Rio Tinto, evidenciando, assim, a importância deste meio de transporte para a deslocação da população em direcção ao mercado de trabalho portuense.

⁷ Várias destas quintas foram adquiridas pelos municípios transformando-as em parques públicos, museus, ou ainda para instalação de serviços públicos.

⁸ Refira-se que Matosinhos apresenta uma planta de traçado regular, fruto da implantação da indústria conserveira e da linha de eléctrico que a ligava ao Porto, a qual percorria os quarteirões industriais ao longo da R. de Brito Capelo - " Se pegarmos numa planta de Matosinhos, logo percebemos a ordem da sua evolução traçada para sul da Rua do Godinho, praticamente à régua e esquadro, num rigor funcionalmente adaptado às necessidades da indústria."- PACHECO, Helder - *O Grande Porto*, 1986,p.

⁹ Muitas destas casas foram construídas pelos brasileiros retornados à pátria nos finais do século.



Fonte: PACHECO, Elsa m. Teixeira - *Os transportes colectivos rodoviários no Grande Porto*.

Coimbra: FLUC, 1993, fig. 7. Tese de Mestrado

Fig. 18 - A mancha construída e a rede viária principal em 1911 e 1935

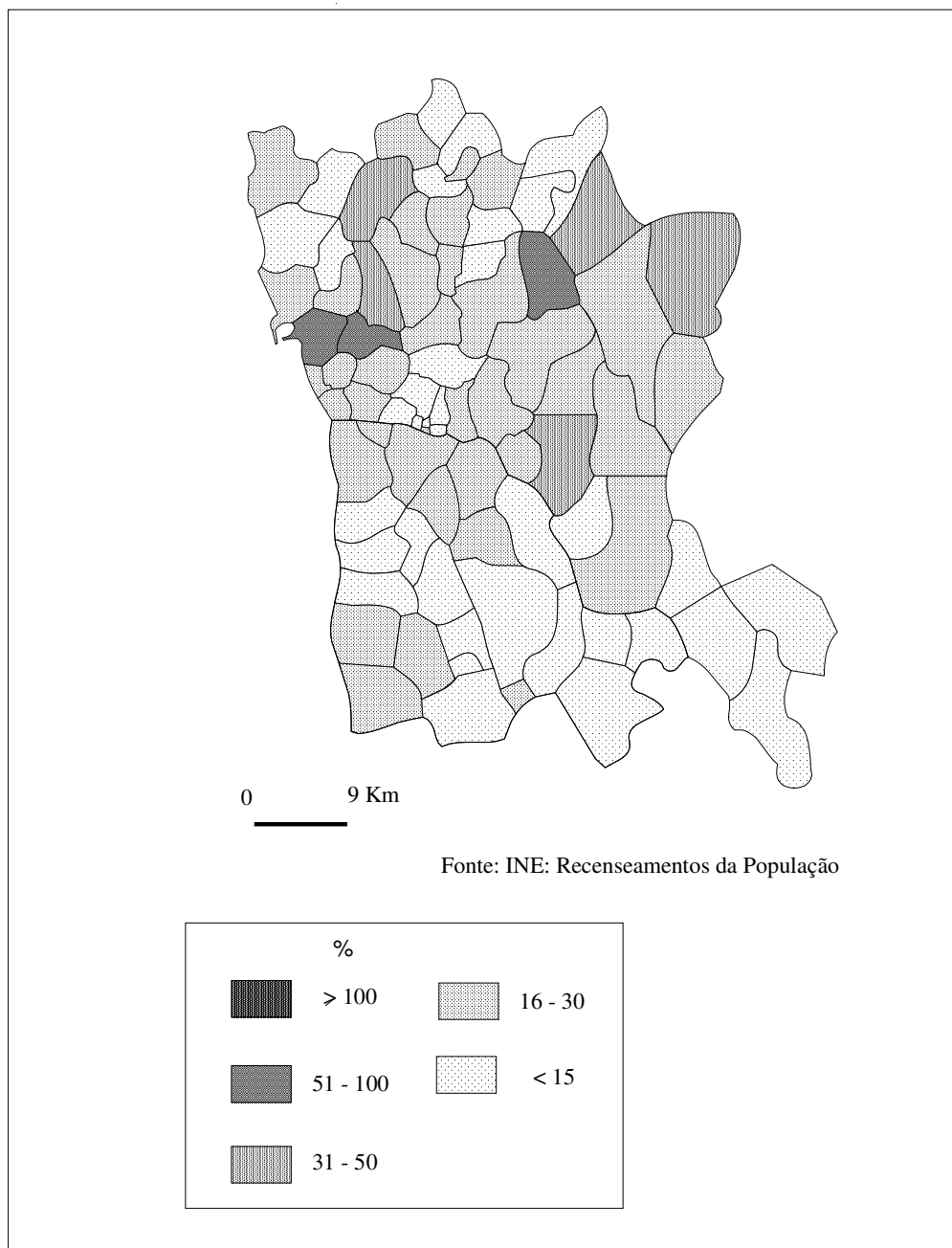


Fig. 19 - Variação do total de Fogos - 1900 a 1911

Outros factores importantes a considerar e que contribuem para explicar a dispersão do povoamento são, por um lado, o grande parcelamento da propriedade rústica e a predominância da pequena exploração agrícola¹⁰, por outro, o papel desempenhado pelas oficinas artesanais de tecelagem e pelo trabalho ao domicílio característico da indústria têxtil.¹¹

¹⁰A qual permite que alguns elementos dos agregados familiares agrícolas se dediquem à actividade industrial, quer deslocando-se para a cidade do Porto, quer localmente em pequenas unidades de tipo artesanal ou manufactureiro, como um complemento económico necessário à sua sobrevivência (ideia sustentada pelos autores referidos na nota seguinte).

¹¹ Ver as referências feitas por VÁZQUEZ, Isabel Breda p. 117 e 118, relativamente a alguns autores que analisaram esta questão: MEDEIROS, F. - *A sociedade e a economia portuguesa nas origens do salazarismo*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1978; CABRAL, M. - *Portugal na Alvorada do séc. XX*. Porto: A Regra do Jogo, 1979; MÓNICA, M. Filomena - *Artesão e Operários*. Lisboa: ICSUL, 1986.