

HISTÓRIA



Norberto Guimarães
Pioneiro da aviação

Os códices
de Santa
Cruz de
Coimbra

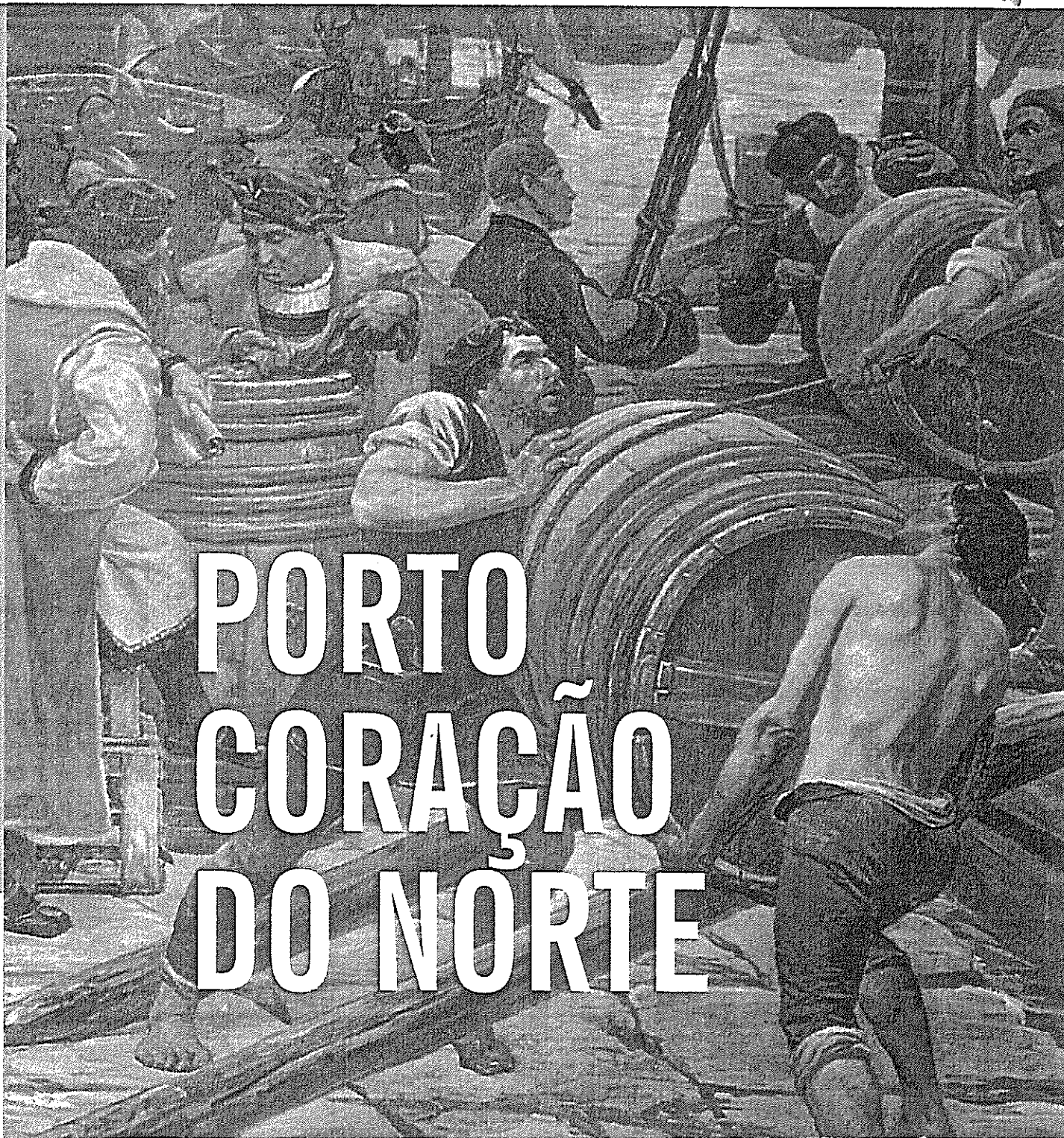


AGORA INTEGRALMENTE A CORES

PORTO CORACÃO DO NORTE



5 601073 013062



PORTO

TRABALHO E INDÚSTRIA



Jorge Fernandes Alves*

A sociabilidade e solidariedade atribuídas aos portuenses manifestam-se em determinados tipos de intervenção económico-social. Porém, outras formas de cumplicidade poderiam estar na sua origem, na formação e definição de instituições locais e sociedades empresariais.

* Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Porto: a palavra «trabalho» soa como alegoria no discurso sobre a cidade. Como fenómeno de percepção, a cidade é um jogo complexo entre evidências e memórias, e cada cidadão interioriza uma imagem que é sempre produto de um percurso pessoal, dos ângulos de visão, das inclinações de terreno e de alma em que se posicionou. Mas há imagens sedimentadas na espessura do tempo que se plasmam no território e nas gentes, ainda que a cidade seja um espaço aberto, marcado por forte mobilidade, um verdadeiro corripio de pessoas, implicando transferências de sentido para que a metáfora persista. Porém, na natureza caleidoscópica da cidade sobram tensões e disparidades, intersectam-se destinos e marcam-se distâncias, multiplicam-se os fragmentos e sucedem-se as recomposições, pelo que qualquer estereótipo surge como redutor da complexidade urbana e da sua intrínseca descontinuidade.

Em todo o caso, a referência do Porto como «cidade do trabalho», sendo um atributo tradicionalmente conotado com a dinâmica da burguesia (sobretudo na acepção de habitantes do burgo), tornou-se uma ideia forte com os tempos liberais, quando se interiorizou que o trabalho era a base da «riqueza das nações». Essa figuração tornou-se mesmo operativa e legitimadora para efeito de contraponto a uma história persistente de protestos: cidade do contra-poder, rebelde e insubmissa, defensora das suas prerrogativas, o Porto, depois de vários motins contra os autoritarismos do poder central, afirmou-se como cidade liberal. Daqui partiram iniciativas revolucionárias que lhe valeram títulos reais de «sempre leal» e «invicta» ou a designação romântica de «cidade da liberdade», mas também geraram animosidades e o apodo de «cidade protestante».

Na impossibilidade de alinhar as vertentes que sedimentaram esta representação colectiva do Porto como «cidade do trabalho», glosaremos algumas linhas de força que emergem no cenário denso de actividades e de fluxos de troca e subjazem, como pano de fundo, a essa representação.

A cidade do tráfego veleiro

Poucas cidades incorporam no respectivo topónimo a referência à sua função primordial. Isso acontece, porém, com o Porto emergente no estuário do rio Douro, que teve na actividade portuária a condição que o projectou, desde cedo, como cidade comercial, com relações de longa distância. Plataforma de redistribuição,

aqui afluíam o linho, chapéus e ferragens que iam para o Brasil e o vinho do Douro que alcançou o mercado mundial com a marca de «vinho do Porto». Chegavam jovens rurais que tirocinavam no comércio ou nos ofícios com rumo posterior ao Brasil, num impressionante fluxo migratório. E surgiam galegos ou ingleses para ocuparem lugares em diferentes interstícios da sociedade e da economia. Vinham produtos do Norte da Europa (ferro, tecidos, instrumentos, objectos de luxo), depois redistribuídos pelo interior ou reexportados para o Brasil, e produtos coloniais de terras brasileiras (açúcar, couros, madeiras, café), num jogo infundável de trocas.

Se «daqui houve nome Portugal», razões várias contribuíram para o florescimento da cidade. O condicionismo geográfico que a dotou de um porto natural, acessível à navegação veleira e resguardado da pirataria que infestava o oceano, foi, porém, o elemento estruturante da sua afirmação como metrópole atlântica. É já a cidade mercantil e mareante que fervilha nas crónicas de Fernão Lopes, com os negociantes a ensaiarem «bolsas marítimas», num processo embrionário de seguros que revela a densidade das práticas comerciais.

À sombra do comércio atlântico deu-se a concentração urbana. Cresceu o casario em torno do morro muralhado inicial, ocupando as encostas, sobrepujando declives, bordejando o rio. A cidade ergueu muralhas, quando significavam defesa da liberdade e segurança, várias vezes as reergueu ou ampliou, para as derrubar depois, quando pareceram obstáculo e constrangimento, abrindo-se ao crescimento extramuros exigido pelos tempos modernos. Cirandou, pelos becos e vielas, um tropel de comerciantes, de colonizadores e de emigrantes, que se distribuíram pelo Mundo e desenvolveram negócios, ajudando a transformar a urbe numa cidade comercial e fabril.

O bulício portuário tornou-se a imagem recorrente da dinâmica portuense. A iconografia antiga quase não consegue representar a Cidade senão à flor da água, em função do rio Douro, das barcas e dos veleiros, da azáfama das gentes em carga e descarga, com elementos de ranoaria assumindo papel simbólico, a explicitar o comércio de longa distância. Ao longe, sente-se o chiar dos carros de bois e o martelar da miríade de oficinas que enxameiam a cidade e redondezas. Esta imagem do formigueiro portuense surge-nos já numa das obras mais impressivas sobre o Porto - a *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, de Agostinho Rebelo da Costa, editada em 1789, com páginas que revelam a dinâmica urbana com o hinterland e os mercados externos, numa



pava 274 operários e foi ampliando a sua capacidade energética, possuindo em 1881 três caldeiras (1863, 71 e 74) com potência para gerarem um total de 120 cavalos. Sublinhe-se a data de instalação, que coincide com a crise algodoeira da altura, por causa da Guerra da Secessão nos Estados Unidos, que privou a Europa do fornecimento de ramas, com o pouco fio existente a subir de preço e a ficar nas mãos da Fiação do Rio Vizela (que fiava um terço da produção do distrito e funcionava como reguladora dos preços). Esta situação convenceu alguns industriais de tecelagem a promoverem a criação de uma fiação própria, movida a vapor, instalada no coração da área de tecelagem, fazendo-a interessar a diversos através da emissão de ações. Os resultados da nova fábrica suscitam a criação de outra: a Companhia de Fiação e Tecidos do Porto, erguida em 1874/75, também equipada a vapor para a fiação. Esta foi um dos primeiros exemplos de «grande fábrica» a utilizar uma estratégia vertical para superar os problemas de concorrência na produção de fio e obter ganhos de escala com a tecelagem. Com o decorrer do tempo veio a especializar-se em «tecidos para o Ultramar». Percurso idêntico seguiu a Fiação de Salgueiros, iniciada em 1873, mas que já tecia e tingia em 1881.

Esta multiplicação e embaratecimento do fio de algodão teve, como contraponto, a persistência e até intensificação da tecelagem domiciliária, de natureza manual. E se as pautas de 1892 (a metropolitana e a ultramarina) trouxeram o entusiasmo proteccionista na vaga favorável ao «trabalho nacional», o crescimento consequente fixou-se, predominantemente, fora da cidade, verificando-se uma clara preferência pelo Vale do Ave,

para onde se direccionam investidores habituais do Porto. As movimentações operárias dos tecelões da cidade face às crises dos inícios do século XX, nomeadamente a importante greve de 1903, parecem mesmo ter tido efeitos opostos aos pretendidos pelos grevistas, gerando desemprego na cidade, maior mecanização das unidades e desvio de capitais para a província. E a têxtil, face às limitações do mercado, habituou-se a viver em situação de permanente sobreprodução.

As décadas de 1930 e 1940 são decisivas na evolução industrial do Porto. Para além do regime de condicionamento industrial que levou à estagnação da maioria das unidades fabris antigas, a política de reorganização industrial teve múltiplos efeitos no tecido industrial: procurou-se extinguir o trabalho caseiro (a indústria de vão de escada, como dizia Ferreira Dias), facilitou-se a concentração, o que no domínio da têxtil se traduziu pelo apoio ao crescimento de fábricas completas (verticais), já só possíveis na província.

A estas razões juntam-se os derivados da reordenação e recuperação da cidade, com a valorização dos espaços de habitação, a especulação urbana, a transferência de unidades, a criação de zonas industriais, empurrando-se as indústrias para outras zonas mais eficazes do ponto de vista dos factores de localização, onde o porto de Leixões e, mais tarde, o aeroporto de Pedras Rubras passam a desempenhar um papel importante. A indústria para a periferia passou, por uma série de razões, a ser a palavra de ordem. A desindustrialização chegava ao Porto, ainda que lentamente. É sintomático que se anule o secular e obsoleto imposto de barreiras em Dezembro de 1943, o qual chegou a representar cerca de 37% das receitas ca-

simbiose da cidade com o rio e o mar, surgindo o Douro como o «canal de toda a riqueza da cidade».

A cidade industrial

Se o tráfego veleiro animava a cidade, as mais significativas formas de trabalho industrial desenvolveram-se estreitamente ligadas à navegação. Já nos tempos medievais alguns espaços ribeirinhos fervilhavam com a construção naval, com diversos estaleiros a ocuparem numerosos artífices. E se múltiplas actividades tinham lugar no Porto setecentista, produzindo artefactos com que se animava a navegação, o destaque ia para as produções de apoio ao transporte veleiro, nomeadamente para as «cordagens e massames» produzidas no Campo da Cordoaria, onde, por conta de diversos fabricantes, se ocupavam mais de 300 trabalhadores a mover rodas, torcer fio, assedar linho. E a tanoaria, que cedo procurou escapar aos regulamentos corporativos, era actividade decisiva na produção de vasilhame: só a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro distribuía trabalho a 588 pessoas neste sector, segundo Rebelo da Costa.

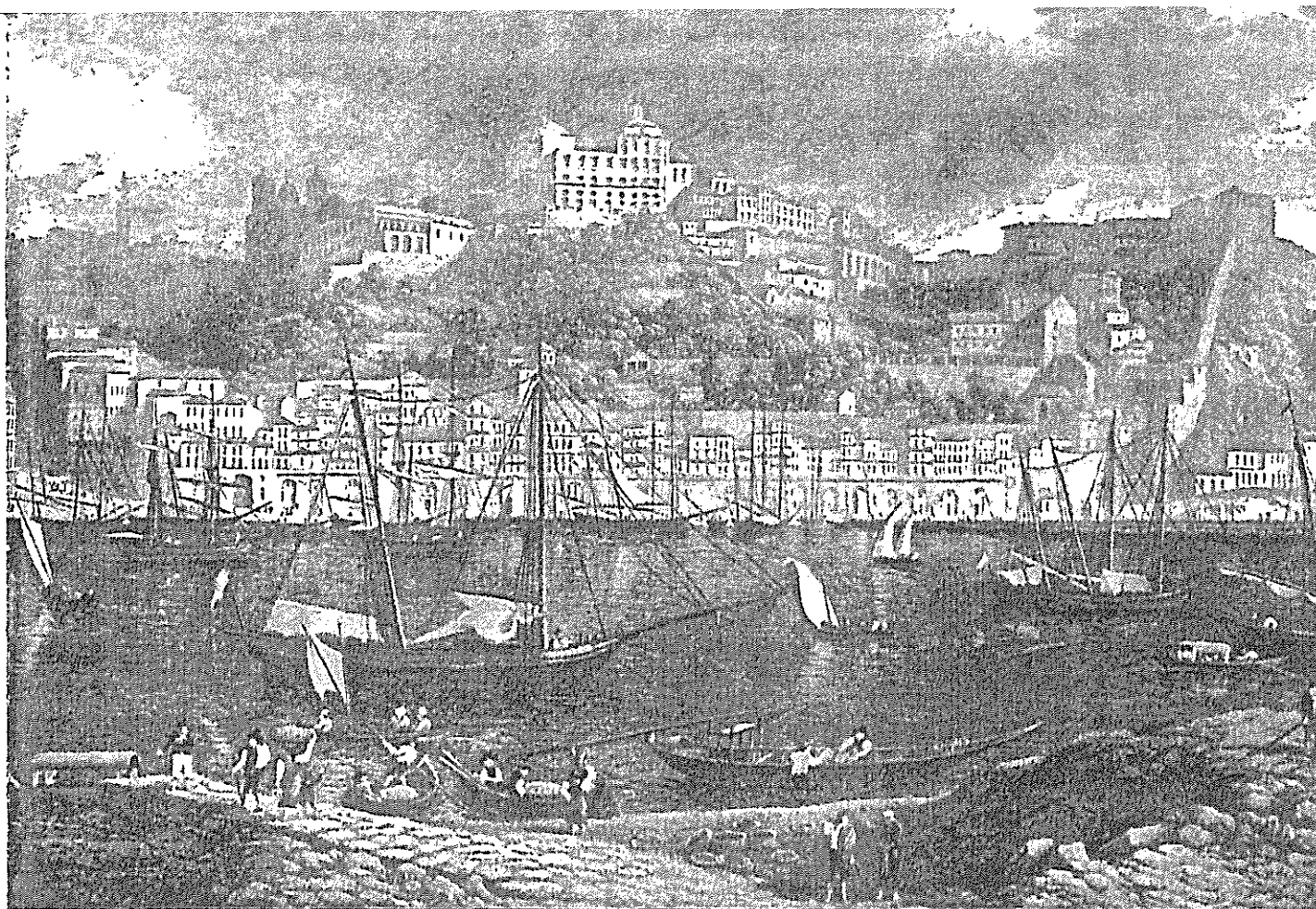
A situação de entreposto colonial (ampliada pelo Privilégio do Selo da Alfândega, em 1774, que polariza o Norte e subalterniza os pequenos portos provinciais) desenvolve outras actividades. Apoiadas na importação de matérias-primas do Brasil, prosperaram, particularmente na parte oriental, manufacturas de curtumes, tal como minúsculas refinações de açúcar se espalharam pela cidade. E a política pombalina de intervenção, de protecção alfandegária e concessão de privilégios aplicada pela Junta de Comércio deve contar-se entre os factores que subjazem à prosperidade relativa de outros sectores. Recorde-se que, por alvarás de 9 e 18 de Abril de 1761, se permitia que qualquer artífice pudesse exercer livremente o seu mister, desde que obtida li-

Já nos tempos medievais alguns espaços fervilhavam com a construção naval, com diversos estaleiros a ocuparem numerosos artífices. E se múltiplas actividades tinham lugar no Porto setecentista (...), o destaque ia para as produções de apoio ao transporte veleiro.

cença da Junta, medidas que vibraram um golpe profundo na organização corporativa. No caso do Porto, estas medidas fizeram-se sentir em várias áreas (dos têxteis à chapelaria). Verificou-se, por exemplo, na cerâmica, que viveu, desde o último quartel do século XVIII, um surto significativo ao nível de investimentos e de experiências, depois contrabalançado por estagnação técnica no século XIX. A cerâmica tornou-se numa actividade muito viva nas duas margens do Douro, com a Fábrica de Massarelos (1764) a iniciar o arranque de uma implantação (que inclui, nesta fase, as fábricas de Miragaia, Cavaquinho e Vale da Piedade), graças a capitais vindos da área comercial. A multiplicação de unidades verifica-se depois no período liberal, frutificando aquelas que foram capazes de se adaptar à cerâmica de construção e se localizaram junto do novo meio de transporte - o caminho de ferro (Fábrica das Devesas, em Gaia), factor que origina mesmo transferências de instalação (Fábrica do Carvalhinho, da Corticeira para Gaia).

Se as actividades industriais referenciadas são inúmeras, raras atingiram dimensão fabril, ficando a grande maioria das unidades pelo estatuto de «pequena indústria», ou seja, pela dimensão oficial. E outras, após inícios prometedores, acabaram por soçobrar, representando ciclos de vida sectoriais relativamente curtos. Foi o que aconteceu com a chapelaria: pela segunda metade do século XIX, algumas fábricas evidenciam inovação e investimento em equipamentos mecânicos (casos da Costa Braga e da Social), mas entram em declínio com o dealbar do século XX. Do ponto de vista técnico e de visibilidade industrial, devem referir-se as fundições que, logo após a implantação do liberalismo, vão emergir, contribuindo decisivamente para a difusão de utensílios metálicos (Fundição do Bolhão), para a propagação da arquitectura do ferro na cidade do Porto, bem como para o apetrechamento e manutenção de equipamentos fabris, produzindo-se mesmo máquinas a vapor (Fundições de Massarelos, do Bicalho, da Vitória). Mas a dimensão das fundições foi sempre limitada, quer em número de operários, quer no domínio do equipamento e capacidade produtiva, o que as faz viver em dificuldades, incapazes de concorrerem com as importações, não obstante a reconhecida qualidade dos artefactos produzidos.

Expressão numérica em termos de valor produzido e de concentração operária tiveram as fábricas de tabaco, com destaque para a Lealdade, na Rua de Costa Cabral, com 874 operários, e a Portuense, no Poço das Patas, com 985, segundo o Inquérito de 1890. Fábricas em geral marcadas pela insalubridade, o Inquérito de 1881 entendia destacar a Portuense, que surgia como a mais



higiênica, com limpeza vigiada a nível dos equipamentos e dos próprios operários (as mulheres usavam toucas), com máquina a vapor locomóvel, sendo exemplar no sector, pois pagava melhor, trabalhava menos horas, permitia o acesso de mulheres a mestras de oficinas, ambicionava a exportação.

Mas se alguma actividade contribuiu para ajudar a configurar o Porto como cidade industrial, esse papel coube à indústria têxtil, sector no qual surgiram as principais fábricas e um sem número de oficinas, além do trabalho domiciliário ancorado nas unidades fabris. E se existiram fábricas de dimensão significativa nos sectores da lã (Fábrica de Lordelo) e da seda (a fábrica Nogueira e a Raimundo Martins, ambas na rua da Alegria), o relevo vai para o algodão (sem esquecermos os tecidos mistos).

Desde cedo se desenvolveu a indústria têxtil, que, embora radicada em tecnologias tradicionais do linho e da lã, também teve na importação de matéria-prima uma estratégia de aprovisionamento para incorporar valor acrescentado. Rebelo da Costa, em 1789, fala-nos já da importação de linho em rama, vindo do Báltico, que proporcionava «grandes interesses, pois lucra-se com ele depois de manobrado mais de duzentos por cento», numa altura em que também já chegavam cargas de algodão do Brasil, dando origem a algumas unidades protagonizadas por estrangeiros (Clamouse Brown, Rossi). Sabe-se do efeito que, a partir de 1807, a importação do fio inglês, mais ba-

rato porque fiado mecanicamente, teve na proliferação de oficinas de tecelagem, algumas das quais evoluíram para soluções fabris, fazendo da parte mais alta da cidade (Cedofeita, Vitória, Bonfim) uma oficina quase contínua de produção de tecidos, embora se encontrassem fábricas na zona ribeirinha (a Fábrica do Paço, de Manuel Joaquim Machado, em Miragaia, de grande concentração operária - 437 operários, no ano de 1848).

Foi com a têxtil que a imagem da estrutura oficial ou fabril omnipresente no território da cidade se consolidou. A natureza largamente manual desta indústria permitia que, no século XIX, ela se implantasse por entre os espaços residenciais, tornando-se em larga medida uma actividade domiciliária. Com o fim das corporações, em 1834, e a então designada «emancipação do trabalho», a actividade têxtil alastrou a toda a cidade, dificilmente se vislumbrando qualquer esboço de concentração geográfica sectorial.

A cidade do algodão

Se fábricas iniciais de algodão, como a de Clamouse Brown, em Vilar, soçobraram com as vicissitudes surgidas nas vésperas da implantação do liberalismo, desenvolvendo embora um papel local de difusão técnica, algumas unidades coevas, criadas nos inícios do século XIX, acabam por desenvolver-se, tornando-se unidades de referência na história industrial do Porto. Foi o caso

da Fábrica do Jacinto, oficina que surge por 1807, apresenta 300 operários em 1837, para lá do trabalho domiciliário que promovia, sendo uma das primeiras a ter fiação mecânica e a ser equipada com máquina a vapor (1850), perdurando até aos dias de hoje (embora com sucessivas reorganizações).

De acordo com as representações dos inquéritos industriais, a cidade têxtil era, em grande medida, escondida, só se captava em toda a sua extensão pelo sentido auditivo, pois o bater seco e rítmado dos teares manuais matraqueava o ar e criava uma atmosfera industrial específica. Um atmosfera de trabalho intenso, de trabalho insano, onde sobrevivência e clandestinidade são as duas faces de uma só moeda. O sistema manufactureiro-capitalista, com práticas de putting-out, introduziu o trabalho industrial no domicílio, instala o tear no espaço doméstico, numa organização espacial em que as meadas de algodão saem de debaixo da cama, as crianças enchem esforçadamente as canelas, a mãe fia e doba, o homem

tece, numa produção destinada ao designado «fabricante», que às vezes nem fábrica tem, com armazéns nos quintais traseiros das fachadas alinhadas de muitas ruas da cidade. É clandestina porque poucos são os teares registados, para se fugir à contribuição industrial.

O tecelão do domicílio será sempre o primeiro a sentir, a montante, a falta de matéria-prima ou, a jusan-

Os salários médios praticados mostram a discriminação por género e idade: os operários ganhavam 200 réis, as mulheres 60, os rapazes 40, os trabalhadores indiferenciados 140, por um dia de trabalho que ia das 7 da manhã às 9 da noite.

te, os efeitos do excesso de produção, quando o produto não escoava e os preços baixam. Sirva-nos de exemplo a situação vivida em 1901. Perante a crise geral da altura, os tecelões fabris viravam-se para os seus teares domésticos e teciam, teciam: «No casebre humilde não cessa jamais o tic-tac do tear; o pai, a mulher, os filhos alternadamente, dia e noite, à machina fatigante», para depois, no fim-de-semana, o produto do tear ser vendido «pelo que der, seja pelo que for», relata-se no *Jornal das Finanças* (7-4-1901). No jogo das contradições, a crise que na fábrica representava paralisação, no domicílio implicava maior actividade, compensada com menor rendimento.

Mas falar da indústria têxtil no Porto até à década de 1860 é sobretudo falar do segmento da tecelagem. Salvo unidades que tinham fiação própria (caso da Jacinto) ou que participavam na fiação do Rio Vizela (em Negrelos, Sto. Tirso), o fio era normalmente dado a fiar ao domicílio, sendo muito referidas as fiandeiras da Maia: um industrial do Bonfim, José Carneiro de Melo, consumia

25 000 maços de fiação nacional e importava 60 toneladas de rama que dava a fiar àquelas fiandeiras. «E todos seguem o mesmo processo», pagando a 30 réis o arrátel, dizia o Inquérito Industrial de 1881. Os salários médios então praticados mostram a discriminação por género e idade: os operários ganhavam 200 réis, as mulheres 60, os rapazes 40, os trabalhadores indiferenciados 140, por um dia de trabalho que se iniciava pelas 7 da manhã e terminava às 9 da noite, com apenas um intervalo de meia hora para jantar.

A modernização, ainda que limitada, vem necessariamente por vias exteriores à tecelagem, pela instalação fabril de novos segmentos têxteis a montante (fiação) ou a jusante (calandragem, tinturaria). No complexo fabril algodoeiro, duas fábricas erguidas em Montebelo, paredes meias uma com a outra, passaram a fazer a diferença, levando para o Bonfim não só a fiação mecânica, com base no vapor, como a fórmula da sociedade anónima e a conseqüente maior disponibilidade de capital (na ordem dos 200 contos de réis cada). Uma era a Companhia de Fiação Portuense: criada em 1863, ocu-

FABRICA DE TECIDOS DE SEDA

PURA SEDA

Admaçoados, velludo, fallito, setim do Lyon, moiré e glacé, setim, sarja e surah, nobrezas, meias nobrezas e tafetão, sedas para guarda-chuvas e fitas

MIXTOS

Setins superiores para confecções, gorgorões, setins e sarjas para chaparias, fitas, velludas e pellucas

Ferros de todos os modélos para chapéus em sarja e em setim, douragem em todos os tecidos e em couro, a ouro fino, prata e imitação de ouro

PORTO

Quem assume o protagonismo e produz o discurso referenciador do Porto como «cidade do trabalho»? Esse papel coube, sem dúvida, às associações; em particular, à Associação Comercial do Porto e à Associação Industrial Portuense.

marárias. Derrubava-se, assim, uma nova muralha urbana, o que intensificou o movimento e facilitou o acesso de produtos externos à cidade.

A cidade das associações

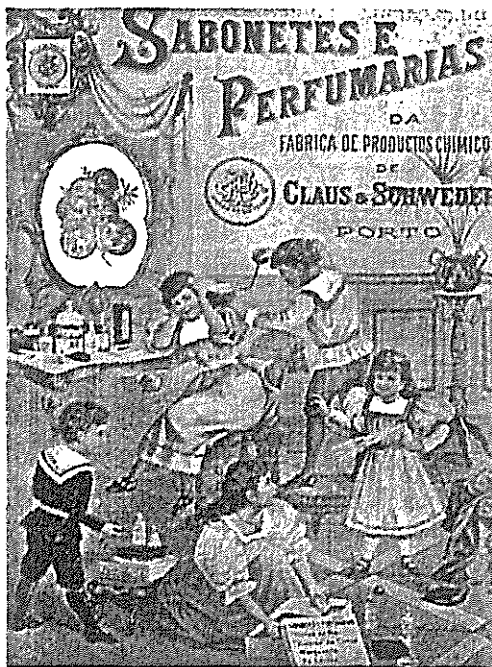
Quem assume o protagonismo e produz o discurso referenciador do Porto como «cidade do trabalho»? Esse papel coube, sem dúvida, às associações; em particular, à Associação Comercial do Porto e à Associação Industrial Portuense, embora várias outras surgissem de forma mais episódica.

Quando, na sequência da revolução liberal de 1820, os negociantes do Porto se reúnem numa «comissão de comércio», por sugestão das cortes constituintes, que tipo de reivindicações apresentam? Essencialmente, capacidade institucionalizada de representação (uma câmara de comércio) e regulação (um código e juizes próprios). Naturalmente que pediam mais: nova organização alfandegária (uma casa de alfândega, uma nova pauta), melhoria das relações económicas com o Brasil, melhoramentos na navegação do Douro e estradas na ligação com o *hinterland*, bem como apoios para a produção de seda. E no campo industrial, em nome da liberdade de produção, pedia-se o fim das corporações dos fabricantes de sedas, «denominadas do largo liso e do largo de lavor», estabelecidas em 1780, abolidas em 1811 e repostas em 1819, consideradas pela comissão como «um dos grandes estorvos que se

opõem ao comércio e à indústria fabril», numa evidência do conflito que as opunha a alguns fabricantes de algodão. Dizia a comissão de comércio que a pretensão destas corporações era «limitar a poucos aquilo que é do interesse positivo da Nação ampliar a muitos».

Mas a resposta a tais reivindicações só viria a ocorrer com a vitória definitiva dos liberais, após a guerra civil de 1832-34, para a qual a cidade do Porto contribuiu de forma decisiva, acolhendo o exército liberal e suportando o cerco desencadeado pelos absolutistas. E foi então no novo clima político que os negociantes do Porto viram concretizar-se esses pedidos, através de legislação que consagra normas para a liberdade comercial, das quais resultou a instalação do Tribunal do Comércio e a criação da Associação Comercial do Porto. Esta entidade, a quem competia representar tudo o que era negociante, tornou-se a verdadeira voz dos interesses económicos do Porto oitocentista, cujos problemas se tornavam objecto de sucessivas representações e influências junto do poder central. Por ela passaram as mais diversas iniciativas típicas da visão da época relativamente ao fomento económico, nomeadamente os problemas de comunicações, as questões alfandegárias, os tratados comerciais.

Como em todos os contextos organizacionais, com o decorrer do tempo e a cristalização de certos segmentos sociais no poder associativo, nomeadamente os ligados ao vinho do Porto e a mercadorias de importação, afunilou-se a respectiva capacidade representativa, surgindo, por contestação e/ou especialização, novas soluções associativas. Neste sentido, o relevo vai para a Associação Industrial Portuense, que, surgida em 1852, a culminar diversas vicissitudes, terá, a partir de 1890, no seu segundo fôlego de vida associativa, um papel importante no gizar de algumas medidas, terçando então armas por um proteccionismo alfandegário visível, que funcionou como base para o desenvolvimento de posições nacionalistas mais amplas. A sentida oposição monarquia/república acabou por ser favorável ao protagonismo da Associação Industrial, dada a implantação republicana em 1910, facto que se torna mais perceptível quando, em 1914, a AIP



passa a publicar o seu boletim sugestivamente intitulado *O Trabalho Nacional*.

Embora generoso, o associativismo operário, permitido desde 1891, sob a forma de associações de classe, na sua fraqueza e fragmentação não terá capacidade de resposta para enfrentar as posições patronais, o gradual, embora lento, apetrechamento de equipamento mecânico, e, muito menos, o choque constituído pela deslocação da indústria algodoeira para o espaço rural do Vale do Ave. Em 1888, num inquérito à indústria de tecelagem, os operários tecelões do Porto ainda pedem, entre as reivindicações da fixação do dia de trabalho e de preço mínimo da mão-de-obra, «que se centralize a tecelagem do algodão nas duas cidades de Lisboa e Porto», ou que «se evite que a mulher abandone, pelo exercício da indústria, a sua missão de directora do lar e de educadora dos filhos», num ataque à indústria rural e à mulher operária, pedidos que a comissão inquiridora recusa como um ataque aos direitos alheios. Já em 1910, por ocasião de novo inquérito à situação do operariado, percebe-se que os operários tecelões da cidade tinham consciência dos problemas e da impossibilidade de os ultrapassar. Para lá dos efeitos da maquinização crescente (um tear mecânico produzia o triplo de um manual), persistiam os trabalhos domiciliários e os patrões intensificavam o recrutamento de mão-de-obra no campo, contratando cada vez mais mulheres. Do meio rural vinham outros problemas: as fábricas da província tinham a (des)vantagem de pagarem menos aos operários, de trabalharem mais horas, de recrutarem muitos menores, de terem instalações mais baratas, de usufruírem de energias hidráulicas, incluindo a electricidade, com algumas fábricas já a laborarem ininterruptamente, com dois turnos de pessoas, como era o caso das de Riba d'Ave, tudo se traduzindo em cerca de 50% de custos a menos na produção.

O tempo era já outro. Começava-se a ultrapassar o problema das limitações do porto fluvial, face às novas condições de navegação, marcadas pelos grandes vapores, incapazes de manobrar nos apertados meandros da barra do Douro, cujo leito, infestado de massas graníticas, ocasionava sucessivos naufrágios. As tentativas de superação dos problemas portuários constituem um longo folhetim, cheio de peripécias, surgindo como alternativa viável a criação de um porto artificial mais além, já fora da cidade, no aconchego natural de Leixões. Mas podiam abandonar-se os núcleos comerciais da Ribeira e de Miragaia, fortes na sua tradição histórica e no enraizamento de interesses e investimentos? Foi dolorosa esta opção para a gente do Porto, com alguns a vislumbrarem a ruína iminente face à inevitável



deslocação do fluxo comercial, com o conseqüente abandono do antigo centro portuário, enquanto outros, visionários do futuro, se impacientavam com a perda de tempo e de oportunidade e assistiam impacientes ao estiolamento da Barra, à diminuição drástica do movimento veleiro e à transferência pelo caminho-de-ferro do volume de tráfico para o porto de Lisboa. De tudo um pouco se alimentou esse folhetim (a defesa de Leixões como simples porto de abrigo, a criação de um canal que trouxesse ao Douro os navios, a via férrea litoral), que veio a desembocar na única saída viável, com possibilidade de novas ampliações - a construção das estruturas comerciais do porto de Leixões (inauguradas em 1940). Como profetizado, ocorreu o inevitável e gradual reordenamento da topografia comercial e produtiva em torno da nova porta que passou a ligar o Porto ao Mundo por via marítima - a criação da zona industrial da Via Rápida ilustra essa alteração. Mas esta opção, em torno da qual se produziram largas divisões associativas, traduziu-se num claro e preocupante voltar de costas aos espaços da cidade tradicional, a cidade do rio Douro. ■