

# CADERNOS DE GEOGRAFIA

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS  
FACULDADE DE LETRAS ◊ UNIVERSIDADE DE COIMBRA  
COIMBRA 1998 N.º 17

HOMENAGEM AO DOUTOR J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA



## NOTA SOBRE O PORTO DE AVEIRO

Jorge Carvalho Arroiteia\*

### 1. INTRODUÇÃO

A análise do passado histórico de algumas das povoações marítimas do continente português, mostra-nos como o movimento marítimo, comercial e piscatório, esteve na origem remota de um grande número dessas povoações (cf: MOREIRA, 1987), que gradualmente, se transformaram em entrepostos comerciais e em centros portuários e urbanos com dimensões e funções consideráveis. Esta situação, tem-se continuado a verificar apesar das alterações ocorridas no litoral, provocadas quer pela erosão marinha, quer pela circulação e sedimentação de depósitos carreados pelos cursos de água, que têm vindo a afectar o movimento geral e as condições de atracamento e de circulação interna dos principais centros portuários, só ultrapassadas por obras de engenharia hidráulica, de grande vulto, que têm garantido a operacionalidade desses complexos.

A estes factores, de natureza essencialmente geográfica, responsáveis pelas alterações no trânsito portuário, podemos acrescentar o aumento global de arqueação dos navios, que juntamente como o incremento da circulação nocturna e a complexificação das operações de carga e de descarga, têm vindo a condicionar, ainda mais, aquele movimento.

Para além destas condições, também as alterações registadas nos transportes, por via do incremento do movimento aéreo e, sobretudo, da expansão dos fretes rodoviários, têm vindo a acentuar-se nos últimos anos, provocando mudanças profundas no tráfego marítimo que deteve, durante séculos, a primazia no deslocamento de passageiros e de mercadorias.

Relativamente ao porto de Aveiro, recordamos que este, se encontra separado do oceano por um cordão litoral, que bordeja lateralmente a "ria", sendo o canal de entrada, aberto em 1808, resguardado por três molhes oceânicos: o molhe norte (com uma extensão, desde a antiga linha de praia, superior a 1150 metros); o molhe sul (com cerca de 700 m) e o molhe central, com uma extensão praticamente coincidente com a linha de praia. Entre eles, abre-se o canal principal de navegação, com mais de 9 km de extensão entre a foz do rio Vouga e as imediações da cidade. Neste canal, entroncam do lado norte, o canal de Ovar (navegável na maior parte do seu traçado) e o canal do Espinhei-

ro, na direcção da Murtosa. Para sul, estendem-se os canais: de Mira (navegável entre a foz do Vouga e a Vagueira) e o canal de Ílhavo, com pouco significado na navegação interior.

Quanto ao arranjo interno do porto de Aveiro (sujeito, na última década, a importantes obras de beneficiação), destaca-se a existência de diversos terminais: o terminal comercial norte e sul; o terminal industrial (ou petroquímico) e os dois terminais de pesca: um de pesca do largo e outro de pesca costeira, sediado este último próximo da entrada do "canal da Pirâmides", junto à cidade de Aveiro.

Para além destes terminais, está em marcha a construção de um porto de recreio – a marina da Barra – vocacionado quer para a navegação interior, quer para a atracação de embarcações de turismo de maior calado, que circulem próximo da costa portuguesa.

Note-se que a sua posição junto de um dos itinerários principais, o IP5, e da auto-estrada do Norte, garante-lhe uma grande acessibilidade em relação aos transportes ferroviários (caso da linha do Norte) e uma ligação rápida às principais vias de penetração, nacionais e europeias, que atravessam o continente português. Esta, constitui uma das principais vantagens competitivas do porto de Aveiro. Uma outra, assenta nas características do seu 'hinterland', alargado e dotado de grande dinamismo, económico e industrial.

### 2. A EVOLUÇÃO NO TEMPO

A ligação do porto à povoação de Aveiro é bastante antiga, estando inicialmente relacionada com o movimento de tráfego costeiro que desde os alvares da nacionalidade se estabeleceu entre as principais localidades marítimas do continente e entre estas e as regiões do interior, percorridas por complexas redes de circulação de mercadorias que se estabeleceram entre regiões distintas do mesmo território. No caso de Aveiro e à data da fundação da nacionalidade, tratava-se de um porto "de barra aberta" (FIDALGO, 1994, p. 8), dando acesso a outras cinco vilas: Ovar e Estarreja, a norte; Ílhavo, Vagos e Mira, a sul. Estas características, favoreceram uma intensa actividade piscatória, sobretudo interior e lagunar, bem como a exploração e comercialização do sal, destinado aos portos mais setentrionais do continente europeu.

Estes traços, permitem-nos concluir que o crescimento mais remoto do burgo primitivo de Aveiro esteve intimamente ligado a estas actividades marinhas, recordando nas

\* Universidade de Aveiro.

etapas mais decisivas da sua evolução a importância do comércio marítimo e as vicissitudes por que passou a barra do rio Vouga, devido ao seu progressivo assoreamento. Com efeito, a formação do cordão dunar litoral, cuja evolução se começa assinalar por volta do século XII (cf: MARTINS, 1947), trouxe inúmeras consequências quer ao nível do desenvolvimento de Aveiro quer das demais povoações ribeirinhas, atestando o seu crescimento a marcha progressiva do cabedelo litoral. Durante a sua formação, a “ria” passou a ser um local privilegiado para a actividade piscatória e para a exploração salícola, garantindo estes produtos as principais fontes de riqueza da região lagunar.

É de supor, que o desenvolvimento destas actividades, conjuntamente com o comércio marítimo com o exterior, tenham contribuído para a fixação de novos habitantes, pouco atraídos pelo litoral devido à evolução da barra e à insegurança provocada pela proximidade do mar.

A acreditar nos relatos mais antigos, verifica-se que desde o início da nacionalidade o sal constituía o principal produto de exportação, contribuindo grandemente o seu comércio para o desenvolvimento do burgo aveirense. Recordamos algumas das marcas desta evolução, evocando a doação que por meados do século X, em 959, a condessa Mumadona Dias fez ao Mosteiro de Guimarães, das suas terras e salinas sitas em “alauario” (Aveiro).

Nos séculos seguintes novas doações continuam a referir-se às salinas ou à sua produção, ao tráfego marítimo e à pesca, fazendo crer que pelo menos até aos alvares do século XV o sal terá sido um dos principais produtos explorados pela barra do Vouga.

Ainda no século XVI este mesmo produto terá continuado a alimentar as exportações locais que incluíam ainda o comércio e o tráfego de peixe (fumado e seco), o vinho, a cortiça e a cerâmica. Para além destas mercadorias enriqueciam ainda o movimento marítimo local os cereais e as frutas, a cera e os couros, o sebo e os ovos, animando este comércio a vila e a população aveirense.

Importa assinalar que nos alvares do século XVI, com o início da exploração dos bancos da Terra Nova, o comércio do bacalhau trouxe nova vitalidade ao porto de Aveiro. Contudo a participação da frota local na expedição africana, registada por finais desse século, o agravamento das condições de navegabilidade e as vicissitudes políticas e económicas impostas pelo domínio Filipino, acabaram por afectar o crescimento da povoação aveirense e levaram à perda de importância do seu porto. Este fenómeno, que se agravou nos séculos XVII e XVIII, esteve na origem da decadência progressiva da vila, mesmo depois da sua elevação a cidade, provocando um número considerável de perdas devidas às pestes e à deslocação dos seus habitantes para outras localidades do litoral português.

Com efeito, acompanhando o agravamento das condições de tráfego e a estagnação do burgo de Aveiro, alguns pescadores da “ria” fixaram-se noutras locais da costa portuguesa, contribuindo para o seu povoamento e

para a constituição de diversas colónias e povoações piscatórias.

Vejam os alguns dados relativos ao movimento da população: o total de fogos arrolados no “Numeramento do Reino”, de 1527 – 1460 fogos em Aveiro e no seu termo – permite estimar uma população da ordem dos 5800 habitantes, tomando por média 4 hab./fogo, ou mesmo um pouco mais, se quisermos atender a uma relação mais generosa e à presença de numerosos estrangeiros residentes nesta localidade. A comprová-lo, está uma outra referência datada de 1572, quando da criação de mais três freguesias em Aveiro: Espírito Santo, Nª Sª da Apresentação e Vera Cruz (para além de S. Miguel) (cf: NEVES, 1997, pp. 54-55).

Nesta data, o número de pessoas de comunhão (com mais de sete anos) era superior a onze milhares, montante que pelas razões invocadas se reduziu drasticamente nos séculos seguintes. Na verdade, em 1721, as Informações Paroquiais referem apenas quatro mil moradores e para 1801, SOUSA (1997, pp. 54-55), assinala que esse montante não deveria ultrapassar os 3,8 milhares, valor bastante inferior aos dados registados nos séculos anteriores.

Já quando da realização do primeiro recenseamento da população, em 1864, esse montante deveria orçar os 8,2 milhares de moradores. Este valor passou a aumentar de forma significativa nos anos seguintes: 12,4 milhares em 1900; 16,4 milhares em 1930; 22,1 milhares em 1950 e cerca de 30 milhares em 1991, acompanhando não só o crescimento da população no concelho mas também a evolução das suas actividades económicas. Entre estas e acompanhando as obras realizadas na barra, destaca-se não só a indústria e o comércio, mas também os serviços que se foram implantando nesta cidade, depois da sua ligação à rede ferroviária nacional. Mesmo assim, o grande surto de crescimento urbano de Aveiro manifesta-se a partir do começo da década de setenta do nosso século, coincidindo este movimento não só com a melhoria global do trânsito portuário mas, também, com a implantação do ensino superior universitário nesta cidade.

Quanto à beneficiação do porto, recorde-se que 1974 assinala o arranque de um conjunto de estudos que permitiram o lançamento, em 1981, das obras de construção do novo “complexo portuário” de Aveiro. Nessa data, para além dos estudos de viabilidade, os levantamentos então encetados acentuaram a importância regional do porto de Aveiro e o seu papel no processo de desenvolvimento regional e nacional. Daí que se tenham encetado os trabalhos referentes ao prolongamento do molhe norte e à construção de diques e de diversas obras de correcção hidráulica.

Para além destas obras, o porto de Aveiro foi igualmente beneficiado com a construção do porto comercial e de diversas instalações terrestres, administrativas e acessos, melhoramentos que têm sido completados com um conjunto de obras de dragagem e de terraplenos realizadas no seu interior. Estas condições, permitiram não só retomar o

movimento portuário, comercial e piscatório, mas também promover algumas das actividades económicas, sobretudo a indústria, sediada nesta área e que desde os finais do século passado, após a construção da linha de caminho de ferro do Norte, tem sido uma das principais responsáveis pelo surto de crescimento urbano da cidade.

Note-se, que a natureza das mercadorias transaccionadas realça essa ligação com a indústria, destacando-se entre elas os combustíveis e os produtos químicos diversos, a pasta de celulose e o papel, o ferro e o aço, bem como diversos granéis sólidos e, sobretudo, a madeira. Recordam-se, a propósito, alguns dados referentes ao movimento comercial relativo aos anos de 1994, 1995 e 1996. Durante este período, registou-se:

- um aumento do número de navios entrados (1027, 1084 e 1092 navios, respectivamente) e um acréscimo global das mercadorias transaccionadas (1828, 1919 e 2045 milhares de ton., respectivamente);

- uma ligeira variação da carga marítima total, correspondendo esta variação a um acréscimo significativo das cargas marítimas contentorizadas e dos granéis sólidos, em detrimento dos granéis líquidos e da carga marítima convencional.

Quanto à actividade piscatória, convirá destacar a decadência da pesca longínqua, bem como o peso da pesca de arrasto costeiro. Mesmo assim, nos últimos anos, o total de pesca movimentada tem orçado as 50.000 ton/ano, quebra que tem vindo a ser compensada pela movimentação de peixe congelado.

### 3. INCIDÊNCIAS SOBRE A OCUPAÇÃO DO ESPAÇO

O desenvolvimento da actividade portuária, inicialmente junto dos canais que delimitavam o burgo de Aveiro, teve como reflexos imediatos a consolidação do povoado próximo da zona ribeirinha e dos cais de acostagem, junto das antigas portas do Cais e da Ribeira, onde se concentravam as actividades de carga e de descarga marítimas, o comércio e os trabalhos de construção e de reparação navais. Foi o que se verificou na povoação primitiva circundada, desde os finais do século XV por muralhas, que o tempo acabou por destruir.

Antes ainda da decadência, que desde os finais de seiscentos afectou o porto de Aveiro, assinala-se uma grande concentração da actividade comercial na parte ocidental da cidade, principalmente no bairro do Alboi, local onde se radicaram grande número de comerciantes, sobretudo ingleses, responsáveis pela animação do comércio local.

A preferência desta população pelos núcleos próximos da ria denota uma estruturação funcional e social do espaço associada, desde longa data, à actividade portuária. Foi esta situação que perdurou até quase ao início do nosso século, e ainda hoje é visível na actual estrutura urbana, até à transferência do porto para os terrenos da Gafanha e à implantação dos novos equipamentos portuários nos terre-

nos adjacentes ao cais comercial. De qualquer modo a evolução das actividades portuárias acompanhou sempre a expansão do perímetro da vila e a conquista de novos espaços. Assim aconteceu durante a consolidação do burgo aveirense e já durante a época de quinhentos quando o porto atravessou uma fase de intenso movimento e a população se viu obrigada a ocupar os terrenos na margem norte do “canal central”, dando origem à “Vila Nova”.

O mesmo se fez notar com o incremento das actividades portuárias, na parte norte da cidade, junto do canal de S. Roque (orago dos construtores navais), onde se vieram a implantar oficinas de construção naval. Dada a proximidade das salinas, aí se ergueram alguns palheiros para armazenagem do sal, consolidando-se assim, em torno da povoação primitiva, uma cintura de instalações portuárias relacionadas com a armazenagem e exportação do produto mais característico desta região.

Outro exemplo da ligação das actividades portuárias e da sua ligação com o espaço urbano, surge no início do nosso século com o aterro da “marinha rossia”, destinada à construção de armazéns e de outras edificações urbanas. Como seria de esperar a construção do novo porto comercial, na Gafanha, contribuiu para alterar a fisionomia urbana desta área, hoje em dia vocacionada para as actividades de lazer e para a ocupação residencial.

De qualquer modo as marcas da actividade portuária em toda a zona urbana antiga de Aveiro, não escondem a sua vocação marítima e portuária, traços que são reforçados pela presença dos canais que percorrem a parte baixa da cidade e que favoreceram o desenvolvimento da povoação.

### BIBLIOGRAFIA

- AMORIM, I. (1997) – *Aveiro e sua Provedoria no séc. XVIII (1690-1814) – estudo económico de um espaço histórico*. Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro (História Regional e Local, nº 1).
- ARROTEIA, J. C. (1983) – *Os Ílhavos e os Murtoseiros na emigração portuguesa*. Aveiro, ADERAV.
- ARROTEIA, J. C. (1998) – *Aveiro: aspectos geográficos e do desenvolvimento urbano*. Aveiro, Universidade de Aveiro.
- CHRISTO, A. e GASPAS, J. G. (1986) – *Calendário histórico de Aveiro*. Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.
- CUNHA, S. R. (1930) – *Relance da história económica de Aveiro: soluções para o seu problema marítimo*. Aveiro, Imprensa Universal.
- FIDALGO, M. (1994) – “O porto de Aveiro e a pesca do bacalhau: os primeiros séculos”. *Porto de Aveiro: boletim informativo*, 8, Aveiro, JAPA, pp. 7-13
- GIRÃO, A. A. (1922) – *Bacia do Vouga – estudo geográfico*. Coimbra, Imprensa da Universidade.
- LOUREIRO, A. (1904) – *Porto de Aveiro*. Lisboa, Imprensa Nacional, separata de *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*.

- MARTINS, A. F. (1947) – *A configuração do litoral português no último quartel do século XIV – apostila a um mapa*. Coimbra, Separata da “Biblos”, vol. 22.
- MOREIRA, C. D. (1987) – *Populações marítimas em Portugal*. Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.
- NEVES, A.; SEMEDO, É. e ARROTEIA, J. (1989) – *Aveiro – do Vouga ao Buçaco*. Lisboa, Editorial Presença (Novos Guias de Portugal).
- SAMPAIO, A. (1966) – “O porto de Aveiro e a sua influência no crescimento económico da região”. *Aveiro e o seu Distrito*, nº 2, pp. 5-27.
- SILVA, M. J. V. B. M. (1997) – *Aveiro medieval*. Aveiro, Câmara Municipal de Aveiro.
- SOUSA, F. (1997) – “A população portuguesa nos inícios do século XIX”. *População e Sociedade*, nº 2, pp. 7-75.
- SOUTO, A. (1923) – *Origens da ria de Aveiro*. Aveiro, Livraria Vieira da Cunha Editora.