

PORTO DE AVEIRO — HISTÓRIA E FUTURO

03 — 06 ABRIL 2024



Porto
de Aveiro





INTRODUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Enquadrada nas comemorações do dia 3 de abril de 2024, instituído como o dia do Porto de Aveiro, a exposição “Porto de Aveiro – História e Futuro” pretende divulgar o trabalho realizado ao longo de 216 anos desde a abertura da Barra. A exposição é o ponto de partida para uma reflexão sobre o futuro da realidade portuária e os novos desafios para as próximas décadas.

A abertura da Barra em 1808, as obras de consolidação do século XIX, a primeira metade de século XX e a ideia do porto interior, a JAPA, o plano de arranjo e expansão dos portos bacalhoeiro e industrial, o período democrático e a modernização do Porto de Aveiro, a APA, S.A., o plano estratégico do Porto de Aveiro, a obra de requalificação do porto bacalhoeiro, os planos diretores dos portos de Aveiro e Figueira da Foz no horizonte 20-40, leva-nos a percorrer o tema que deu o mote a esta iniciativa.

O Projeto de construção do cais dique dos bacalhoeiros é um novo olhar para a área portuária e a razão da escolha do antigo Terminal Especializado de Descarga de Pescado, hoje Edifício Ponte-Cais 12, para a realização deste evento.

A exposição serviu, também, para envolver a comunidade num debate dos desafios do Porto decorrentes das novas realidades, como a transição energética, a transição digital, a assunção do Porto como Hub

de energias renováveis, a eficiência e modernização dos serviços portuários, a captação de novas cargas, desenvolvendo as redes logísticas intermodais para otimização e distribuição de circuitos de transportes de cargas mais ecológicas e capazes de dar resposta às solicitações do mercado, diversificando a oferta de serviços e acrescentando valor.

O Conselho de Administração do Porto de Aveiro



Andreia Queirós, Eduardo Feio, Carlos Monteiro

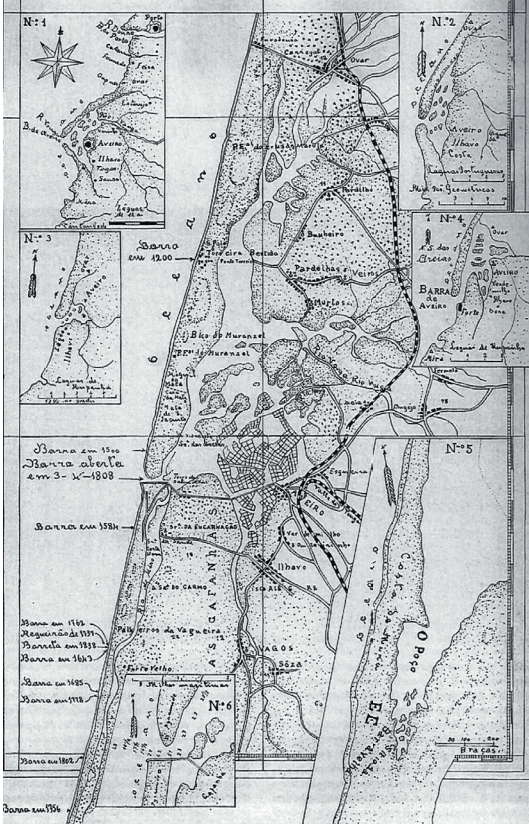
A ABERTURA DA BARRA

A Ria de Aveiro, outrora uma vasta baía que ligava Ílhavo, Aveiro e outras povoações ribeirinhas ao mar, sofreu profundas transformações ao longo dos séculos. A dinâmica conjugada do mar e dos depósitos aluviais dos rios Douro e Vouga moldou a linha costeira, criando um cordão dunar e deslocando a barra natural, extremamente volátil, de norte para sul.

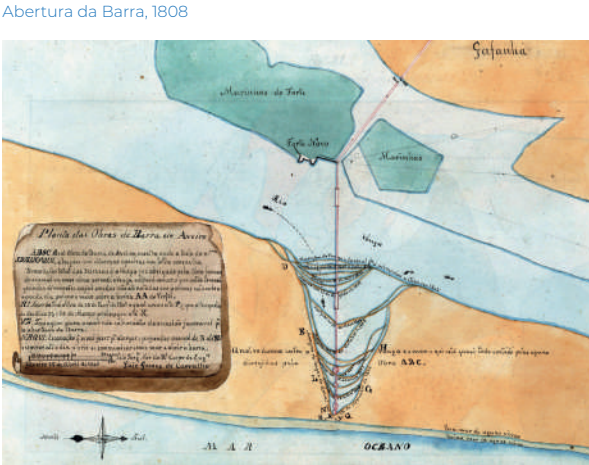
O intenso processo de sedimentação dos séculos XVII e XVIII resultou na estagnação das águas da laguna, afetando drasticamente atividades vitais como a agricultura, a pesca e a salicultura. Essa situação precipitou crises de fome, surtos de doenças e consequentes migrações populacionais. No início do século XIX, face à contínua obstrução da barra, tornou-se imperativa uma intervenção de grande envergadura. Surgiram então duas correntes de opinião entre os engenheiros: a defesa da abertura de uma barra artificial em Aveiro e a preservação da barra natural a sul.

A Superintendência das Obras da Barra convocou Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho para apresentarem projetos de abertura da barra. A proposta de Oudinot foi inicialmente escolhida, mas em 1803, Luís Gomes de Carvalho assumiu a liderança e executou a obra nos anos subsequentes.

A abertura da barra em 1808, catalisou o desenvolvimento das atividades agromarítimas, permitindo que a região lagunar florescesse nas décadas seguintes.



Estado da Barra, 1200-1808



Abertura da Barra, 1808

OBRAS DE CONSOLIDAÇÃO NO SÉCULO XIX

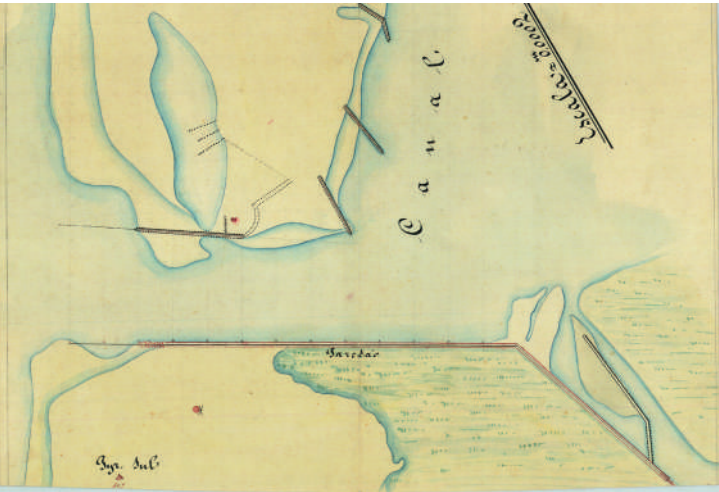
Após 1808, houve um notável crescimento económico na região, embora persistisse uma apreensão quanto às condições da barra, que ameaçava fechar-se. Sob a supervisão de Luís Gomes de Carvalho, até 1823, os esforços concentraram-se na consolidação das obras da barra e na modificação do curso do Vouga.

Todavia, ao término da sua gestão, o molhe sul apresentava uma deterioração de 660 metros, comprometendo a navegabilidade. Entre 1824 e 1858, a Superintendência das Obras da Barra de Aveiro limitou-se a ações de manutenção do molhe sul, que se revelaram insuficientes face ao agravamento do assore-

amento da barra e do interior lagunar. A criação da Junta Administrativa e Fiscal das Obras de Aveiro (JA-FOA) em 1858 e a ascensão do Eng. Silvério Augusto Pereira da Silva marcaram um ponto de viragem. Com um estudo aprofundado da hidrodinâmica lagunar, identificaram-se os problemas que prejudicavam a navegabilidade da barra, resultando na elaboração de projetos para a reconstrução do molhe norte e a extensão do molhe sul, além da instalação de comportas no canal de Mira.

Aproveitaram-se assim as correntes da barra natural da Vagueira, que ainda subsistia como um segundo ponto de saída de água da Ria de Aveiro. Apesar das intervenções realizadas, a barra voltou a fechar-se em 1873. As medidas adotadas incluíram o prolongamento do molhe sul, ajustes estruturais como a retificação e abertura do canal de Espinheiro até ao canal da barra, e o avanço da margem de São Jacinto através de esporões e faxinagem.

A barra foi reaberta e as obras prosseguiram até 1887. Em 1898, foi criada a Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria de Aveiro (JAOBRA) com o objetivo de administrar a barra e o porto. Contudo, as expectativas não foram correspondidas, pois até ao início da Primeira Guerra Mundial, apenas se realizaram trabalhos de consolidação no canal do Espinheiro e o plantio nas dunas de São Jacinto e nas Gafanhas.



Planta da Barra de Aveiro, 1883

A PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XX E A IDEIA DE UM PORTO INTERIOR

Na viragem para o século XX, a política portuária nacional relegava o Porto de Aveiro ao ostracismo, limitando-se a manter a navegabilidade da barra sem fomentar o progresso do porto. Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial, a necessidade de modernizar os portos trouxe um novo olhar para Aveiro. Em 1921, a JAOBRA foi substituída pela Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro (JARBA), e sob a direção de António Craveiro Lopes, retomaram-se as ideias de Silvério Pereira da Silva centradas na ação das correntes do canal de Mira e de Espinheiro.

Em 1927 Von Hafe, que lhe sucede, formula um projeto que privilegiava intervenções diretas no canal de acesso através de um dique de concentração de correntes e o prolongamento do molhe norte, marcando a primeira fase do plano portuário, de 1932 a 1936.

Em 1936, Coutinho de Lima vislumbrou o potencial económico do Porto de Aveiro ao planear um porto interior dividido em três setores: pesca costeira, comercial e bacalhoeiro. Dando resposta ao ritmo de crescimento da indústria bacalhoeira, no seu plano de 1947, propôs a expansão das infraestruturas do Porto Bacalhoeiro, incluindo áreas de secagem e armazenamento, uma rua de cintura ao redor do porto, mais pontes-cais e um estaleiro naval, reconhecendo este porto como sendo vital para o desenvolvimento do Porto de Aveiro e da região.



Obras dique marginal, 1934



"Titan" nas obras de melhoramento na Barra, 1934

A JAPA E O PLANO DE ARRANJO E EXPANSÃO DOS PORTOS BACALHOEIROS E INDUSTRIAL

Em 1950, num contexto de expansão do Porto Bacalhoeiro, foi criada a Junta Autónoma do Porto de Aveiro (JAPA). Sob a direção de Coutinho de Lima, em 1957, foi elaborado o "Plano de Arranjo e Expansão dos Portos Bacalhoeiro e Industrial".

Este plano visou adaptar as infraestruturas portuárias às novas necessidades, à estratégia de internacionalização e ao significativo crescimento do *hinterland*, resultado do progresso económico regional. O plano subdividiu o porto em quatro setores distintos: Porto de Pesca Costeira, Porto Comercial, Porto Bacalhoeiro e Porto Industrial.

A prioridade foi, contudo, a estabilização da barra, através da intervenção nos molhes. Estas obras, coordenadas pelo Eng. Duarte Abecassis, corresponderam à segunda fase do plano portuário. Foram também



Porto Comercial, 1971

implementadas melhorias substanciais no Porto Bacalhoeiro, facilitando a instalação de secas e estaleiros navais, realizadas grandes operações de dragagem nos canais navegáveis e construídas novas e modernas pontes-cais. Em 1957, impulsionado pelo crescimento da indústria de Cacia, foi inaugurado o Porto Industrial e, em 1959, é contruído o Porto de Pesca Costeira, em Aveiro.

Com o rápido crescimento do Porto Bacalhoeiro, onde as atividades comerciais estavam concentradas, tornou-se evidente a necessidade de um terminal específico. Assim, iniciou-se a construção do Porto Comercial entre o canal de Ílhavo e o canal das Pirâmides, uma localização estrategicamente escolhida pelas suas amplas áreas de terraplenagem. O Porto Comercial entrou em funcionamento em 1967.



Carregamento de toros de madeira para o navio "Soccotra", anos 60

O PERÍODO DEMOCRÁTICO E NOVO SETOR COMERCIAL

O período democrático, marcado por profundas transformações políticas e económicas, impulsionou o Porto de Aveiro a um processo de reajuste. Na década de 70, o tráfego portuário era dominado por produtos como papel, vinhos, madeira, adubos e metais, e o potencial do *hinterland* ainda não estava totalmente explorado.

Em 1974, o “Plano Diretor de Desenvolvimento e Valorização do Porto e da Ria de Aveiro” iniciou uma

fase de expansão, destacando-se a construção do novo setor comercial na Ilha da Mó do Meio, futuro “Terminal Norte”. Após a conclusão das obras, em 1988, o porto comercial original passou a ter designação de “Terminal Sul”.

O plano propôs a divisão do porto em cinco setores: Comercial, Pesca Longínqua, Industrial, Pesca Costeira e Estaleiros Navais, com prioridade para investimentos no novo setor comercial.

Elaborado em 1979, o “Plano Parcial das Obras Portuárias” estabeleceu as diretrizes para obras prioritárias nos setores comercial e de pesca, nas correções hidráulicas dos canais de navegação e na embocadura, bem como nos acessos rodoferroviários às áreas portuárias. Embora num contexto de declínio da indústria bacalhoeira, também foram previstos investimentos para o Porto de Pesca Longínqua, como a expansão da área de atracação em 300 metros para sul, dragagens do canal de acesso e melhorias nas pontes-cais e margens. Foram consideradas diversas opções para otimizar as operações portuárias, incluindo a movimentação de granéis sólidos perto da área destinada aos granéis líquidos, a construção de um novo porto de pesca costeira no canal de Mira e alterações no projeto do novo porto comercial. Além disso, avaliou-se a viabilidade do prolongamento do molhe norte e a regularização das margens dos principais canais navegáveis.

Estaleiros Navais e Porto de Pesca Longínqua, anos 90

A APA E OS PLANOS ESTRATÉGICOS DO PORTO DE AVEIRO



Terminal Norte, 2017

Em 1998, a gestão do Porto de Aveiro passou para a APA - Administração do porto de Aveiro, S. A. marcando o início de uma nova fase de crescimento do porto. Um ambicioso programa de investimentos foi lançado, focado na construção e ampliação de terminais, na melhoria dos acessos e na modernização das infraestruturas, conforme estabelecido pelo “Plano de Ordenamento e Expansão do Porto de Aveiro. O Plano Estratégico de 2006 traçou uma visão até 2015, resultando numa significativa transformação do panorama portuário. Entre as principais execuções destacam-se a inauguração do Porto de Pesca Costeira em 2001, a criação e expansão de terminais especializados em 2004, a conclusão da 3ª fase da via de cintura portuária e a realização das 2ª e 3ª fases de ligação ferroviária à Linha do Norte em 2009.

Em 2011, a ampliação do molhe norte e a reconfiguração da barra foram também marcantes. Recentemente, o Plano Estratégico 2017-2022 delineou oito diretrizes de desenvolvimento, com ênfase na expansão de setores específicos, como produtos agroalimentares, combustíveis e gás. Destaca-se o avanço da Zona de Atividades Logísticas e Industriais (ZALI), uma plataforma logística portuária intermodal com 73 hectares e excelentes acessos rodoferroviários, cuja infraestrutura foi concluída em 2023. Esta iniciativa visa transformar o Porto de Aveiro num polo de negócios altamente competitivo, oferecendo serviços logísticos avançados às cadeias de abastecimento do Corredor Atlântico e atraindo investimentos privados para maximizar a rentabilidade dos terrenos portuários e fomentar o uso do transporte marítimo.

Terminal Sul, 2001



O PORTO BACALHOEIRO: PONTO DE PARTIDA, LUGAR DE CHEGADA

Até à década de 1930, o Porto Bacalhoeiro desenvolveu-se, em grande parte, através do ímpeto da iniciativa privada. Apenas na segunda metade do século XX houve uma aposta real e efetiva por parte dos organismos públicos no setor da pesca longínqua. No entanto, a partir dos anos 70, o declínio da pesca do bacalhau provocou uma redução nos investimentos destinados à modernização do porto. Este período de transição, marcado por dificuldades sociais e laborais, testemunhou a transformação do Porto de um centro de pesca numa infraestrutura industrial, essencialmente de transformação de pescado. Contudo, existem outros aspetos que escapam a uma leitura simplesmente económica do porto. Há uma dimensão patrimonial e memorial relevante, que o transforma num espaço de formação de uma identidade local, numa paisagem industrial distinta, com rituais próprios do

trabalho e, sobretudo, num elo de ligação entre a terra e o mar. O Porto Bacalhoeiro teve um papel social muito mais abrangente e muito menos evidente. A oferta de trabalho, sobretudo na época áurea da construção naval em madeira e das secas tracionais, criou uma dinâmica migratória que ainda hoje constitui a base do complexo panorama sociológico e identitário da localidade.

Projeto de Requalificação da

Av. Marginal – Porto de Pesca do Largo

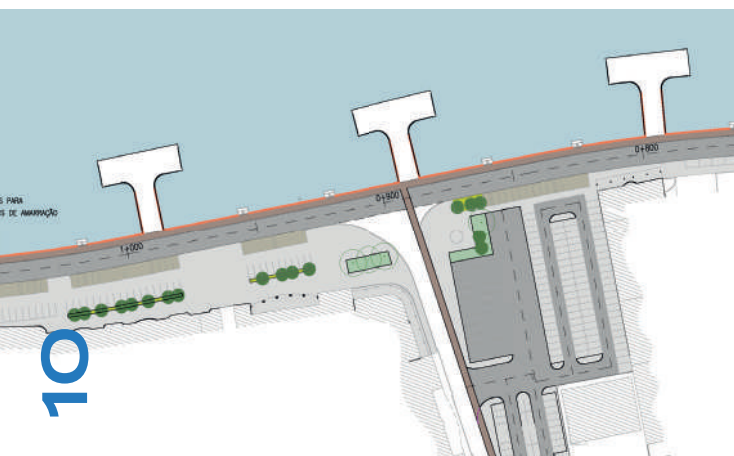
O recente projeto de requalificação da Avenida Marginal do Porto de Pesca do Largo vai além de simples melhorias estruturais. Visa preservar o legado cultural e histórico do porto, enquanto promove uma integração harmoniosa entre a cidade, o meio e o património marítimo.

Com um investimento estimado em 5 milhões de euros, o projeto abrange uma ampla gama de intervenções, visando assegurar a sustentabilidade e o desenvolvimento integrado do espaço.

Projetos de execução:

- Rodoviário;
- Pavimentação e Sinalização;
- Estruturas e Contenção Marginal;
- Drenagem de Águas Residuais Pluviais, da via e dos passeios,
- Parques de estacionamento e Ciclovia para velocípedes;
- Iluminação Pública;
- Infraestruturas de Telecomunicações;
- Paisagismo;

Espaço público a construir



PLANEAR O FUTURO



O contexto global

Vivemos atualmente num mundo de permanente incerteza decorrente da volatilidade da estabilidade geopolítica, das alterações climáticas e da complexificação da sociedade. Esta realidade reflete-se de forma especial no setor portuário, aberto e sensível a alterações no funcionamento da economia global. Neste quadro, planejar o desenvolvimento dos portos de forma informada e sustentada é fundamental.

Desafios do Setor

A atividade portuária enfrenta atualmente desafios globais da transição energética e digital e da permanente transformação do comércio mundial. A integração dos portos à escala regional e local, tendo sempre presente o objetivo de acrescentar valor, numa equação de equilíbrio dinâmico, que permita criar riqueza e melhoria da qualidade de vida das comunidades que servem, não descurando nunca os valores ambientais e sociais do território onde se inserem os portos.

1755

Superintendência da Obra
da Abertura da Barra

1858

Junta Administrativa e Fiscal
das Obras de Aveiro (JAFOA)

1887

2ª Circunscrição
Hidráulica

1898

Junta Administrativa das
Obras da Barra e Ria de Aveiro (JAOBRA)

1921

Junta Autónoma da
Ria e Barra de Aveiro (JARBA)

1950

Junta Autónoma
do Porto de Aveiro (JAPA)

1998

APA - Administração do
Porto de Aveiro, S. A.

FOTOGRAFIAS DA SESSÃO SOLENE DO DIA DO PORTO DE AVEIRO

03 ABRIL 2024



Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo
João Campolargo



Presidente da Câmara Municipal de Aveiro
Ribau Esteves



Comunidade Portuária de Aveiro
Rui Oliveira



Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro
Isabel Damasceno



Presidente do Conselho de Administração do Porto de Aveiro
Eduardo Feio

INTERVENÇÃO
PRESIDENTE DO CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE AVEIRO

Senhora Presidente da Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Centro, I.P. - Dr.ª Isabel Damasceno
Senhor Presidente da Câmara Municipal de Ílhavo - Dr. João Campolargo
Senhor Presidente da Câmara Municipal de Aveiro - Eng.º José Ribau Esteves
Senhor Presidente da Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro - Eng.º Joaquim Batista
Senhor Presidente da Câmara Municipal da Mealhada - Eng.º António Franco
Senhor Presidente da Câmara Municipal da Guarda - Eng.º Sérgio Fernando da Silva Costa
Senhor Reitor da Universidade de Aveiro - Prof. Doutor Paulo Jorge Ferreira
Senhor Representante da Comunidade Portuária de Aveiro - Dr. Rui Oliveira
Senhor Presidente da Junta da Freguesia da Gafanha da Nazaré - Carlos Rocha
Senhor Capitão do Porto de Aveiro - Cte. Vítor Jorge da Conceição Dias
Senhores Vogais do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. - Dr. Pedro Miguel Silva e Dra. Maria da Luz António
Senhores Vogais do Conselho de Administração do Porto de Aveiro, S.A. - Dra. Andreia Queirós e Dr. Carlos Monteiro
Senhor Presidente da Mesa da Assembleia Geral da APA e Presidente da AIDA CCI – Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro - Fernando Castro
Senhores Diretores do Porto de Aveiro e do Porto da Figueira da Foz
Ilustres Convidados.
Minhas Senhoras e meus Senhores,

Permitam-me apenas duas breves palavras: Uma para agradecer a presença de todos, que nos honra e engrandece, neste dia de enorme significado para todos os que aqui servem ou serviram e para os muitos que sempre lutaram pelo Porto de Aveiro nas mais diferentes latitudes. E outra, para justificar os motivos de estarmos neste dia do Porto de Aveiro, a comemora-lo, aqui, neste espaço que passamos a partir de hoje a denominar Edifício Ponte-Cais 12. Entendeu, assim, a Administração do Porto de Aveiro este ano comemorar o Dia do Porto no Porto de Pesca do Largo, ou Porto Bacalhoeiro, nesta ponte cais com uma exposição relativa à história dos planos do porto e às suas fases de desenvolvimento desde a abertura da barra, a 3 de abril de 1808, até hoje.

Entender a história, e em especial a história do planeamento desta infraestrutura portuária, é um passo necessário para planear bem o futuro, em especial neste ano em que vamos lançar o concurso para elaboração dos planos diretores dos portos de Aveiro e da Figueira da Foz - 2040. Queremos revisitar a visão, a missão e os objetivos dos portos e deste sistema portuário, bem como o seu modelo de desenvolvimento e de negócios com todos, com todas as partes interessadas, desde os carregadores aos operadores, passando pelos trabalhadores, e ainda com as Juntas de Freguesia, com os Municípios, com as Comunidades Intermunicipais, com a região, com as Universidades, num quadro nacional, olhando para as melhores práticas europeias, nomeadamente as da ESPO - Associação Europeia de Portos de Mar. Queremos construir, com todos, os melhores instrumentos de planeamento portuário, mas sem parar para planear. Os muitos projetos, uns pensados há anos e outros recentemente iniciados, continuam a ser desenvolvidos, e mantemos a linha de atuação e concretização que está na génese do Porto de Aveiro e também do Porto da Figueira da Foz: o de trabalhar sempre, mesmo contra todas as contingências, como o permanente assoreamento das nossas barras. Tal como fizeram o Eng.º Coutinho de Lima e depois o Eng.º João Barrosa, fazendo enquanto planeavam. A história do desenvolvimento do Porto de Aveiro na Ilha da Mó do Meio é paradigmática desse modo de trabalhar de que queremos ser herdeiros.

Este espaço “O Porto Bacalhoeiro”, que teve sempre a capacidade de assumir várias funções portuárias - cais, estaleiro, zona de seca do bacalhau - foi também pensado e planeado na sua forma atual pelo Eng.º Coutinho de Lima e será agora alvo de uma importante obra de reabilitação e valorização. O projeto foi desenvolvido em articulação com o Município e a Junta de Freguesia, envolvendo também as empresas, armadores e associação náutica aqui localizadas. Pretendemos que adquira uma importante função de órgão portuário, enquanto cais dique, com vista a aumentar a resiliência do Porto, mitigando o impacto das marés vivas e preparando o futuro. Esse é outro dos motivos porque estamos aqui. Por fim, para que nunca esqueçamos que o Porto de Aveiro foi e continua a ser um importante Porto de Pesca do Largo, e é, mesmo hoje, o último Porto de Pesca do Largo nacional. Lembramos, assim, que o porto que em 1968 (ainda só no terminal sul que vimos daqui), movimentava 140 000 toneladas, movimenta hoje mais de 5,5 milhões de toneladas, e:

- Possui um Terminal de Granéis Líquidos que apoia a importante indústria do Complexo Químico de Estarreja e que alberga a empresa que, atualmente, apresenta o maior volume de negócios do distrito de Aveiro;
- Inclui um importante Porto de Pesca Costeira gerido pela Docapesca;
- Crescem as concessões na área da indústria eólica *offshore*, de novos estaleiros na zona sul do porto, que daqui avistamos;
- Projetou-se e preparou-se o lançamento do concurso de um terminal multimodal;
- Estuda-se, em parceria com o Município da Mealhada, o futuro terminal multimodal da Pampilhosa, unindo cada vez mais os portos de Aveiro e da Figueira da Foz;
- Reforça-se as relações com os terminais multimodais de Salamanca e da Guarda;
- Apoiamos importantes desenvolvimentos no Eco-mare, no Citáqua ou trabalhamos com o IDAD, onde desenvolvemos permanentes estudos e projetos em colaboração ou cooperação com a Universidade de Aveiro.

O porto assume-se, como sempre, um lugar de inovação e conhecimento - os portos foram sempre as portas abertas do mundo onde o diferente e a novidade se encontram e constroem valor.

O Porto de Aveiro continua, ainda assim, a ser o Porto de Pesca do Largo de Portugal.

Permitam-me que termine esta notas com as palavras de D. Manuel Clemente, anterior Cardeal Patriarca de Lisboa, proferidas a 12 de dezembro de 2017, numa conferência na Academia da Marinha, que ilustram a importância que os portos possuem: “Muito antes de sermos país, fomos portos. E até o nome que depois tivemos também foi o de um porto. Portus Calle.”

Eduardo Feio
Edifício Ponte-Cais 12, Porto de Aveiro
3 de abril de 2024

PALESTRA
“DESENVOLVIMENTO REGIONAL”
PRESIDENTE DA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO
E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO

A multidimensionalidade do desenvolvimento regional assume hoje uma complexidade cada vez maior. Temos desafios muito exigentes relacionados com os modelos de governação dos territórios e de planeamento regional, com a criação de redes e de interações e trabalhos conjuntos entre entidades e com a organização da rede territorial regional de suporte à prestação de Serviços de Interesse Geral como instrumentos de intervenção no território.

O desenvolvimento regional tem sido, de facto, uma das prioridades centrais da CCDRC I.P., e que está patente em diferentes documentos estratégicos e instrumentos de atuação, quer estejamos a falar da CCDRC, quer dos diferentes períodos de programação. Por exemplo, no contexto dos trabalhos de preparação dos programas regionais de aplicação dos fundos europeus, a CCDRC definiu a sua visão estratégica para a Região Centro, identificando as prioridades estratégicas para a década, bem como elaborou a sua Estratégia Regional de Especialização Inteligente. São documentos fulcrais para o desenvolvimento regional já que identificam os principais constrangimentos e desafios que a região enfrenta.

Acresce que está em curso a elaboração do PROTCentro, outro instrumento de extrema importância para o planeamento e desenvolvimento regional.

Em conjunto, estes processos (Visão Estratégica 2030; RIS3 e PROT) são discutidos com os principais atores da região, de modo a que todos sejam envolvidos e se revejam nas políticas implementadas.

As novas áreas de coordenação nas CCDR permitem reagir ao novo paradigma do desenvolvimento regional, gerindo uma governação multi-nível, em simultâneo com formas de planeamento estratégico distintas, em que deve haver uma clarificação de papéis dos vários níveis de governação envolvidos e a capacitação de todos os atores para o trabalho em rede e para o planeamento estratégico. Estamos a viver numa fase decisiva para as Regiões portuguesas, no geral, e para a região Centro em particular, estando em curso um novo caminho a favor da regionalização até à formalização final de uma regionalização administrativa real. Desde o dia 1 de março já foram integrados na CCDRC I.P. todos os serviços que era suposto integrarequesãovariadíssimos-unscomimpactomaior e outros com um impacto menor.

Numa integração faseada, procedeu-se à integração dos serviços da Cultura e da Educação, depois o Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas e o Ordenamento do Território e, por fim, a Agricultura e da Economia /IAPMEI.

Esta reestruturação tem como grande objetivo responder melhor ao cidadão, com maior eficácia e rapidez, analisando as coisas de uma forma coordenada, conjunta e complementar.

Depois, pensar a região como um todo, articulando objetivos e políticas setoriais e de diferentes escalas (sub-regional, regional, nacional e europeia).

Por exemplo, no caso do desenvolvimento regional, que é uma das competências importantes da CCDRC, estamos agora em condições de ter acoplada a Agricultura, que tem um peso significativo na região.

Todos estes desafios são de um trabalho acrescido quando continuamos com o maior deles por resolver: diminuir as assimetrias territoriais.

Neste caso, o papel da política de coesão tem sido fundamental como motor de difusão de políticas territoriais e adaptada às características dos territórios. O Centro é uma região muito heterogénea, com sub-regiões com elevado dinamismo socioeconómico e outras sub-regiões com reduzida atividade económica e com elevados problemas demográficos. Deste modo, as políticas territoriais não podem ser indiferenciadas ao nível regional, mas antes adaptadas às características e especificidades de cada sub-região. A título de exemplo, as sub-regiões mais frágeis têm que ser objeto de programas específicos, baseados em primeiro lugar nas pessoas e recursos locais, mas também procurando tornar essas regiões mais atrativas para novos investidores e famílias, no sentido de recusar a ideia de que existem territórios que não conseguem ultrapassar as suas debilidades. Mas os desafios para o desenvolvimento regional não se centram apenas nas fragilidades de cada região, mas também nas

alterações sociais e económicas que vão surgindo. Neste momento, destacamos:

i) Declínio demográfico: Este constrangimento não é específico da Região Centro, podendo ser considerado “emergência nacional” (sobretudo tendo em conta a rapidez com que o crescimento natural da população vai diminuindo, sendo já negativo em territórios que há bem pouco tempo podiam ser considerados oásis demográficos). Para além disso, do ponto de vista das repercussões do declínio demográfico, o produto potencial das economias regionais tende a diminuir (situação agravada pelo facto da economia portuguesa estar sujeita a um gap de produtividade-salários face aos países mais desenvolvidos da União Europeia).

Em condições de declínio demográfico, este diferencial salarial constitui sempre um fator de atração para locais que privilegiam a qualificação, o que tende assim a prolongar os efeitos do declínio demográfico.

ii) Défice crónico de qualificações: Numa região que aposta nos efeitos de disseminação das dinâmicas de inovação que têm vindo a diferenciar a região, é compreensível que o problema do défice de qualificações tenha de ser considerado um constrangimento estrutural. Este constrangimento é tanto mais relevante quanto é conhecido que o já mencionado declínio demográfico tenderá a fazer diminuir o volume da força de trabalho, independentemente do modo como evoluir a sua estrutura de qualificações.

iii) Carências em termos de infraestruturas e serviços avançados de suporte à internacionalização e competitividade: A Região Centro tem sabido explorar as virtualidades do seu sistema urbano policêntrico, o qual está fortemente representado nas dinâmicas de inovação que têm proporcionado à região uma elevada notoriedade e reconhecimento. Porém, do ponto de vista das infraestruturas e serviços avançados de suporte à internacionalização e competitividade, que são cruciais para que as dinâmicas de inovação da região possam ocorrer em condições de um ainda maior peso de atividades transacionáveis e reforço da internacionalização, observa-se que tais infraestruturas e funções têm sido atraídas pelas aglomerações metropolitanas de Lisboa e do Porto, sobretudo para as infraestruturas mais pesadas.

Futuro? Novos desafios implicam novas soluções numa lógica de co-construção no reforço das competências e dos conhecimentos necessários em contextos em mudança e de inovação permanentes. Assim, temos grandes desafios pela frente para os próximos anos, alguns deles muito acentuados com as dificuldades que todos passamos e ainda estamos a atravessar (como a pandemia Covid-19 ou a escalada de uma sensação de insegurança associada às guerras na Ucrânia e no Médio Oriente) e que não sabemos por quanto tempo os seus efeitos vão perdurar (uns já conhecidos, mas outros ainda por compreender e quantificar a sua dimensão). Devemos ser persistentes nas políticas para que os bons resultados da região se potenciem, bem como ter a necessária criatividade para novas políticas dirigidas às novas problemáticas. Temos que definir quais os ativos que podem e devem ser desenvolvidos e promovidos para ultrapassar os défices de que falamos acima e quais as oportunidades-chave de desenvolvimento que podem e devem ser exploradas na região, no sentido de diminuir as assimetrias e de potenciar os territórios.

O modelo de desenvolvimento regional tem que estar associado a uma maior atratividade dos seus territórios.

É necessária uma transição para novas políticas de desenvolvimento territorial que apoiem o desenvolvimento inclusivo, sustentável e resiliente e, assim, aumentem a atratividade dos territórios de forma sustentada. Temos que ser uma região que procura reforçar a sua competitividade (nacional e internacional) e consolidar um modelo de inovação territorial e socialmente inclusiva, trabalhando para que as dinâmicas mais evidentes de inovação se alarguem territorialmente, seja pela criação de novos focos de inovação em territórios menos densos e empreendedores, seja pela transferência de conhecimento enquanto veículo de atração de investimento e de jovens com qualificações superiores, seja ainda pela valorização da criatividade, da arte e da cultura e do papel das cidades mais internacionalizadas.

Pretendemos uma região que procura trabalhar e promover a capacitação para a resiliência dos territórios mais vulneráveis e mais carenciados de “energia demográfica”, promovendo a coesão territorial, valorizando a criatividade de organização dos territórios e a capacidade de iniciativa local e as condições de atração de população (i)migrante.

Para estes desígnios importa acrescentar os desafios relativos ao Programa Regional, com uma execução financeira até 2030. Reflexo do Acordo de Parceria entre Portugal e a Comissão Europeia, o Centro 2030 ascende aos 2,2 milhões de euros mobilizados pelos objetivos de política: OP1 Centro mais Competitivo (629 M€); OP2 Centro mais Verde (629 M€); OP3 Centro mais Conectado (105 M€); OP4 Centro mais Social e Inclusivo (310 M€); OP5 Centro mais Próximo (400 M€), a que acresce um montante afeto ao Plano Territorial para a Transição Justa do Médio Tejo (65 M€).

Há ainda projetos particulares de cada uma das regiões, mas todos encaixam nestes grandes temas que a Europa declina para as regiões. Aliás, as grandes áreas de atuação, representam alguns dos problemas que foram identificados para a região Centro e que referi anteriormente, como o aumento das qualificações ou o reforço da internacionalização e competitividade das empresas. Por exemplo, o ciclo urbano da água e a eficiência energética encaixam-se no Centro mais Verde e mais ecológico, já a digitalização dos serviços públicos entra no Centro mais Competitivo e o Centro mais Próximo do cidadão abarca os programas do sucesso educativo, os projetos inovadores de carácter social, a reabilitação de escolas e de centros de saúde, ou mesmo a promoção turística. Deste conjunto, gostaria de destacar a afetação de 907 milhões de euros entregues às 8 Comunidades Intermunicipais, isto porque, tendo em conta o que falei anteriormente, representa um exemplo muito clara aplicação e aproximação dos objetivos de política aos territórios, às sub-regiões e aos atores regionais, como os municípios. É prioritário que todos os atores locais trabalhem em parceria com as Comunidades Intermunicipais (CIM), sem dispersar apoios e alcançar resultados mais eficazes para a região. Deste conjunto de verbas, importa esclarecer que deste total apenas está incluído o apoio ao tecido empresarial destinado a pequenos projetos de proximidade, uma vez que dos outros projetos para pequenas e médias empresas saem de um bolo à parte, utilizando o resto do dinheiro que está disponível no Centro 2030, em particular no OPI Centro mais Competitivo.

Este apoio ao tecido empresarial é muito importante, como também o é o apoio às Universidades, aos Politécnicos e aos Centros de Investigação da região, dando continuidade aos projetos que já foram apoiados no Centro2020 e que demonstraram ser bons exemplo de projetos de desenvolvimento e crescimento da nossa região. Da transferência de tecnologia para as empresas à instalação, aos recursos altamente qualificados, apoio ao emprego e empreendedorismo, entre outros projetos de reforço do tecido empresarial e competitividade regional.

Notas sobre os Portos

Internacionalmente, também é importante ter em consideração que a logística é um dos principais motivos pelo qual Portugal perde investimentos para outras regiões - os custos de transporte são muito elevados para colocar produtos a preços competitivos na Europa; é necessário investir nos portos da região Centro, realizando investimentos regionais. Dentro da estratégia da região Centro, os portos da região (como os de Aveiro e da Figueira da Foz) são fundamentais para o escoamento internacional das mercadorias.

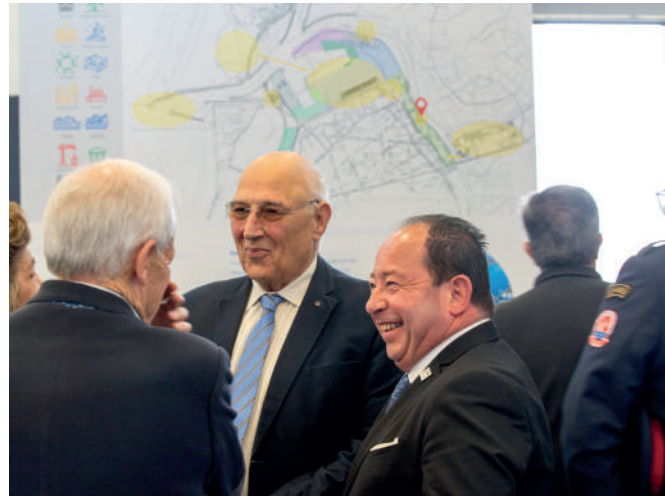
É fundamental que estes portos sejam centros importantes de ligação marítima que sirvam as áreas industriais, e exportadoras da região Centro e de uma parte considerável de Castilla y León (e depois em direção a França e resto da Europa). Estes portos devem aumentar consideravelmente o seu papel de ligação à rede de transporte terrestres de mercadorias e de centros nevrálgicos de operações logísticas, sendo para o efeito essencial que, por exemplo, o Porto de Aveiro, embora porto da rede geral, passe a integrar a rede principal da Rede Transeuropeia de Transporte (TEN-T). Desta forma, assegura-se que a região seja servida por porto marítimo da rede principal, aumentando a sua visibilidade para concretizar a ambição de se tornar um centro logístico de referência nas cadeias de transporte internacionais. Se tal não for feito o resultado será a continuação das vantagens comparativas dos portos espanhóis e a perda de competitividade de boa parte da indústria portuguesa. De referir, que os trabalhos que têm decorrido, no âmbito do PROT-C, definem a promoção das condições de competitividade e atratividade dos Portos de Aveiro e da Figueira da Foz como opção estratégica dos sistemas de mobilidade na região. Esta opção passa pela concretização de ações quer no domínio portuário, quer na integração marítimo-ferroviária. Ações fundamentais como a melhoria das condições de navegabilidade, a expansão/adaptação das infraestruturas portuárias para dar resposta à procura de navios de maior dimensão e de novos negócios, designadamente de atividades industriais e logísticas associadas à indústria *offshore*, de aumento da eletrificação das instalações e serviços realizados em ambos os portos com recurso a energias renováveis, a integração de novas soluções tecnológicas para a descarbonização (e.g., *onshore power supply*), a digitalização das infraestruturas e serviços (implementação de sistema inteligente de *safety* e *security*)

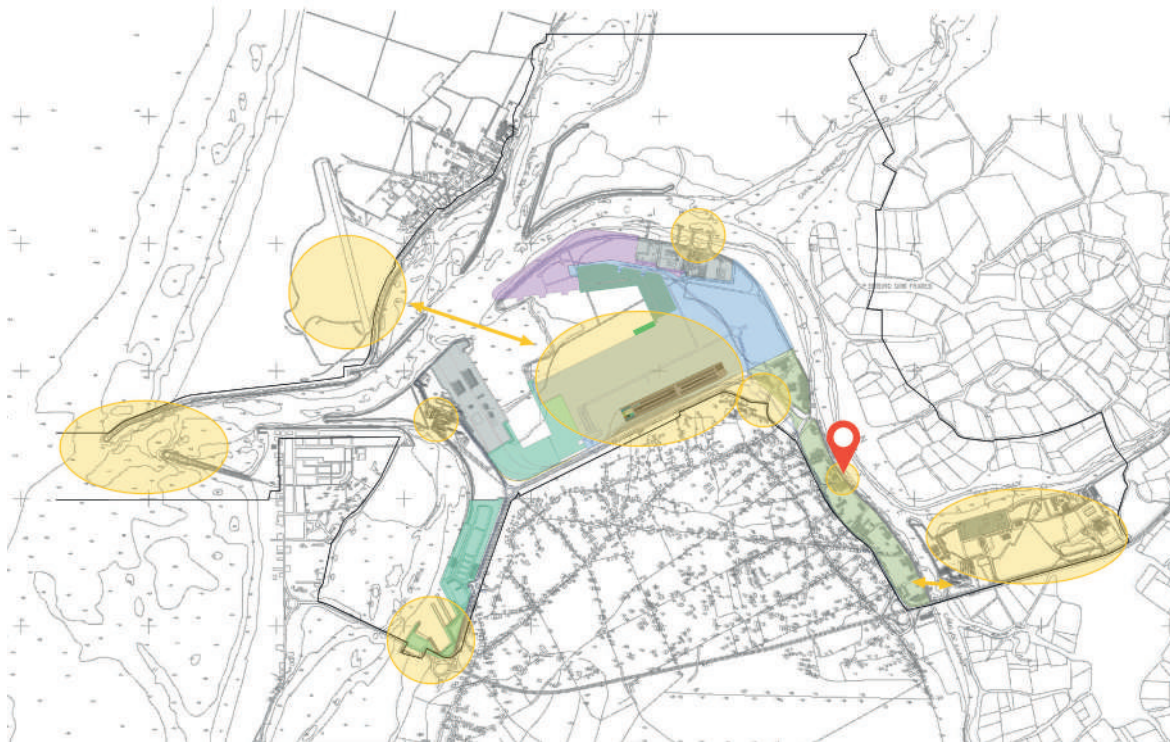
e a construção/adaptação dos terminais intermodais portuários para comboios de 750 metros, já previstas tanto nos documentos estratégicos dos portos como em vários planos e programas nacionais (e.g., PNI 2030), devem ser devidamente concretizadas. No curto prazo, esta opção passa também por tirar partido da modernização da infraestrutura ferroviária da Linha da Beira Alta (em curso) e da cooperação transfronteiriça para conclusão da eletrificação do troço entre Fuentes de Oñoro e Salamanca, com o objetivo de criar um corredor intermodal que permita uma ligação competitiva dos portos e polos industriais das regiões Centro e Norte de Portugal a Espanha e à Europa (o que corresponderia a uma materialização, com razoabilidade, do Corredor do Atlântico da Rede Transeuropeia de Transporte (TEN-T). Neste contexto, preconiza-se a antecipação da melhoria das ligações ferroviárias dos portos de Aveiro e da Figueira da Foz à Linha do Norte, com os requisitos técnicos da rede principal TEN-T (i.e., preparadas para comboios de 750 metros, etc.) até 2030. No médio prazo, preconiza-se a construção da linha ferroviária de alta velocidade Aveiro - Viseu - Guarda - Vilar - Formoso - Salamanca, em via dupla, para uso misto de transporte de passageiros e de mercadorias (materializando assim, de forma inequívoca e verdadeiramente competitiva, o Corredor do Atlântico da rede TEN-T).

Isabel Damasceno

Edifício Ponte-Cais 12, Porto de Aveiro

3 de abril de 2024





20
40



Marítimo



Rodoviário



Granéis Líquidos



Indústria



Ferroviário



Energias Renováveis



Navio de
Cruzeiros



Navio de
Contentores



Contentor



Náutica de Recreio



Estaleiros Navais



Património



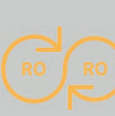
Digitalização



Pesca



Intermodalidade



Carga RO-RO

AGRADECIMENTOS DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Agradecemos ao Museu Marítimo de Ílhavo, nomeadamente ao Miguel Costa, seu diretor, e ao Jorge Branco, do CIEMAR, pelo seu trabalho, não só pelos conteúdos histórico-documentais que permitiram dar corpo aos textos sobre a história do Porto de Aveiro, mas também pela sua capacidade de resumir em seis painéis as principais linhas temáticas.

À empresa Owl Creative Studio, particularmente ao Sérgio Gaspar e ao Vasco Pereira pelo excelente trabalho de conceção, execução e montagem dos suportes expositivos em tempo útil.

À Presidente da Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Centro, Isabel Damasceno, pela colaboração e apresentação da palestra sobre o desenvolvimento regional e a sua multidimensionalidade que aqui transcrevemos.

Ao Investigador André Tavares pela sua apresentação na palestra do dia 6 de abril, que transmitiu uma perspetiva única da visão da “arquitetura do bacalhau e outras espécies”, passando pelas construções na pesca e suas interações da visão do Estado Novo, pelas fontes de alimentação sustentáveis à época e suas formas de implementação e divulgação adotadas, o nosso profundo agradecimento pelo enriquecimento do saber que nos proporcionou.

Ao Investigador Jorge Branco pela apresentação sobre o Porto Bacalhoeiro, realizada também no dia 6 de abril, no âmbito da palestra, e focalizada na realidade que nos é próxima: a origem do Porto de Aveiro, na Gafanha da Nazaré.

O período da construção naval, a instalação e exploração das secas de bacalhau, a mão de obra, a sua origem e fixação até à instalação das indústrias de processamento de pescado atuais, as intervenções da antiga JAPA no ordenamento territorial e vias de comunicação até à APA, S.A. fizeram rever a evolução desse espaço, ao longo do último século.

Aos presentes em todas as iniciativas, em especial no espaço de interação realizado no final da palestra do dia 6, com testemunhos interessantes e marcantes, abrindo um diálogo que se revelou gratificante e complementar à temática.

À equipa que articulou o espaço expositivo com o ambiente integrador e multifacetado que permitiu conjugar o conjunto de iniciativas no mesmo espaço.

A todos quantos direta ou indiretamente colaboraram na realização deste evento, desde entidades a empresas, passando pelos colaboradores diretamente envolvidos, o nosso sincero agradecimento.

O Conselho de Administração do Porto de Aveiro

Eduardo Feio
Carlos Monteiro
Andreia Queirós



APA - Administração do
Porto de Aveiro, S.A. (APA,S.A.)

Edifício 9 - Forte da Barra,
3830-565 Gafanha da Nazaré

geral@portodeaveiro.pt
+351 234 393 300



Porto de Aveiro



Porto de Aveiro - Canal
de Negócios

portodeaveiro.pt



**Porto
de Aveiro**