André Tavares

Um Retrato Marítimo de Ílhavo

Landscapes Heritage & Territory Collection

Coleção Paisagens Património & Território

Um Retrato Marítimo de Ílhavo:
Ler a História de Uma Paisagem através
do Seu Património Marítimo, Militar e Industrial

A Maritime Portrait of Ílhavo:
Reading the History of a Landscape through
its Maritime, Military and Industrial Heritage

André Tavares

Com a colaboração de /
with the collaboration of
Aitor Ochoa Argany
Sérgio Catumba
Rita Oliveira

5 Nota Prévia
7 Foreword

8 Cartografia
Cartography

26 Um Retrato Marítimo de Ílhavo:
Ler a História de Uma Paisagem através
do Seu Património Marítimo, Militar e Industrial

62 Desenhos
Drawings

96 A Maritime Portrait of Ílhavo:
Reading the History of a Landscape through
its Maritime, Military and Industrial Heritage

138 Cronologia
Chronology

Nota prévia

A história das cidades e da arquitetura é muitas vezes tratada como uma questão de terra firme. Quando o território é litoral, o oceano é visto como uma fronteira e a linha de costa como um limite para o desconhecido. Este ensaio procura contrariar essas narrativas, abordando a história urbana de Ílhavo – situada na costa atlântica portuguesa – da perspetiva do mar. Este retrato marítimo oferece uma nova visão da história urbana, contrapondo às origens agrícolas, que definiram o seu crescimento até ao século XVIII, relatos que explicam transformações territoriais impulsionadas por outras dinâmicas que até hoje foram pouco exploradas.

Este ensaio é o resultado de uma encomenda do Município de Ílhavo feita em 2019 ao centro de investigação da Universidade do Minho, elaborada no quadro do inventário do Património Marítimo, Militar, Industrial da Costa Atlântica (Maritime, Military and Industrial Heritage of the Atlantic Area Coast – MMIAH), que por sua vez foi produzido no contexto do programa Interreg Espaço Atlântico, com o financiamento da União Europeia. A encomenda incluía um estudo evolutivo da paisagem de Ílhavo que servisse de enquadramento ao inventário do património realizado nesse âmbito, sendo as entradas do MMIAH fornecidas pelo Município. Esse inventário é listado na cronologia que se encontra no final deste livro e ilustrado nas imagens e respetivas legendas. Gostaríamos de agradecer ao Município por nos ter incumbido da responsabilidade do estudo evolutivo, assim como o apoio, o estímulo e as observações e correções perspicazes feitas pela equipa municipal, pelo Centro de Documentação de Ílhavo e pelo Museu Marítimo de Ílhavo ao nosso texto.

Esta não é uma história definitiva de Ílhavo e da sua paisagem marítima. O seu objetivo é, sim, encetar o que antecipamos ser uma linha de investigação frutífera, capaz de reposicionar a perspetiva sobre a sua história urbana. O oceano, em vez de ser um espaço em branco em contraposição à terra, é um ambiente complexo e animado, que molda – ao mesmo tempo que é moldado – os territórios que habitamos.

No confronto com dilemas ambientais, somos obrigados a reinventar a relação entre arquitetura, planeamento urbano e o planeta como um todo. A capacidade de compreender os fenómenos físicos e a transformação de territórios terrestres no que diz respeito aos principais fatores ecológicos e ambientais – como no caso do oceano e das suas culturas marítimas – é um passo crucial para a reconsideração da nossa relação com os lugares em que vivemos. Apesar da sua modéstia, esperamos que este retrato marítimo sirva como contributo nessa direção.

André Tavares

Foreword

The history of cities and architecture is often treated as a matter of solid ground, with the ocean, when adjacent, seen as a frontier, the coastline acknowledged as a limit towards the unknown. This essay is an attempt to counter such narratives, instead treating the urban history of Ílhavo – sited on the Portuguese Atlantic coast – from the perspective of the sea. This maritime portrait offers a novel insight into Ílhavo's urban history, balancing the agricultural background that defined its growth until the eighteenth century with accounts explaining territorial transformations driven by other dynamics that have been until now neglected.

This essay is the result of a short-term commission by the Municipality of Ílhavo municipality, given in 2019 to the research centre at the University of Minho and elaborated within the framework of the Maritime, Military and Industrial Heritage of the Atlantic Area Coast (MMIAH) List, produced in turn by the local authorities in the context of an Interreg Atlantic Area project funded by the European Union. The commission encompassed an evolutionary account of Ílhavo's landscape to serve as a frame to the heritage list, the MMIAH entries being supplied by the municipality with the list featuring in the illustrations and the chronology at the end of this book. We would like to thank the municipality for entrusting us with the responsibility for the evolutionary report and to gratefully acknowledge the generous support and encouragement, as well the insightful comments and corrections, that the municipal staff, the Centro de Documentação de Ílhavo and the Ílhavo Maritime Museum provided us with in our researches.

This is not a definitive history of Ílhavo and its maritime landscape, instead it aims to open what we anticipate to be a fruitful line of inquiry that can reposition our perspective on urban history. The ocean, rather than being a blank space situated in contradiction to the shore, is a complex and animated environment that shapes – while at the same time itself being shaped – the inland places we inhabit.

Facing environmental predicaments, we are obliged to reinvent the relationship between architecture, urban planning and the planet as a whole. The capacity to grasp the physical phenomena and the transformation of terrestrial territories with respect to major ecological and environmental factors – as is the case with the ocean and its marine and maritime cultures – is a crucial step to reconsidering our relation to the places we live. Despite its modesty, we hope this maritime portrait serves as a contribution in this direction.

André Tavares

Cartografia
Cartography

1759

Carte particulière des environs d'Aveiro...

Francisco Pinheiro da Cunha. CA 315 Direção-Geral do Território, c. 1759.

de Aveiro pela banda do lugar de Alqueidaõ, e Vila de Ilhavo &c. saõ ter-
qualid.e m.to plantadas de arvores de differentes especies, e em algumas partes
ha mayor abundancia nas mayores distancias dos povoaõs: As que ficaõ da
saõ tambem terras capazes de cultura ainda q. tenhaõ mistura de area groza,
inheiros ate Cacia, Sarrazola, Vilarinho, Povoa, e Vila de Esgueira: As terras
da do Rio Vouga ladeando ate N.a Sr.a do Bom Successo saõ areozas, e em.te planta-
aiores baixos dellas junto ao Rio se innudaõ nas grandes cheas: As que ficaõ
os do Rio Vouga saõ mais ou menos pantanozas de pouca profundura, mas a
nente de area, e pela mayor parte cultivadas pela curiosid.e dos proprietarios
do valados p.a embaraçar q. se inundem excepto nas grandes Cheas: As ilhas
Espinheiro, Cal do Ouro, Cal de Aranhaõ, esteiro de Esgueira, saõ lagoas
has de Sal, e do mesmo modo as que ha costeando pela banda de Vouga the
e se achaõ entr[illegible] a Cal aue conduz a Barra, saõ de area
lombas, exce[illegible] certo de 300 braças de largu-
umas [illegible] o sufic[illegible] ndim.to e utilid.e e em algumas p.tes
que produzem milho: O grande [illegible]eo, ou borda de area, que separa o mar,

e Mudança da Barra de Aveiro, e Canal, que corre desde N.a Sr.a do Bom Successo athe a barra
e do mesmo modo duas legoas mais desde ella p.a parte do Sudoeste athe onde estava a antiga, he in-
teiramente de area puza, no meyo mais elevado em forma de lombas, formadas pelos ventos.

Sondas que por ordem do S.r Dez.dor fizeraõ os Pilotos da Cidade do Porto.
Da parte do Norte em a barra. 23, 22, 18, 17, 16, 15, 19, 20, 16, 15, 14, 15, 14, 15, 16, 18, 25, 3, 22, 24, 26,
27, 28, 29, 30: Da parte do Sul. 23, 24, 24, 21, 18, 17, 18, 18, 19, 16, 14, 15, 14, 14, 16, 15, 14, 14, 16, 17,
16, 19, 16, 18, 20: As do Canal de S. Jacinto correndo de Oueste p.a Este. 24, 37, 13, 18, 17, 16, 13, 20, 21,
23, 24, 25, 26, 24, 25, 37, 29, 27, 25, 26, 27, 24, 22, 21, 22, 24, 25, 26, 27, 28, 33, 32, 29, 25, 19, 17, 15, 18, 20, 13,
12, 15, 17, 21, 17, 14, 13: Canal do Vouga a S. Jacinto correndo a o Monte do Milho. 21, 17, 15, 14, 13, 11, 13: Deste
lugar a S. Jacinto. 36, 32, 31, 29, 23, 21, 21, 21, 19, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 25, 26, 27, 28, 32, 33, 33, 40, 35, 38, 34, 34
35, 30, 33, 37, 36, 35, 37. de S. Jacinto the a barra o mesmo fundo.

A antiga barra estava distante duas legoas da que agora ha, e desta a N.a Sr.a do Bom Successo
saõ 4 legoas, e duas legoas, emoya athe a Vila de Ovar.

Tinha a nova barra de largura no mez de Julho de 1758 bracas 172 e em 20 de 7.bro do mesmo anno
250 bracas; e em 10 de Dezembro do mesmo anno 400 bracas
Aveiro 6 de Jan.o de 1759.

erte par Jean de Souza Ribeiro
jeté a ouvrir, par Charles Mardel
ojeté par François Hiacinte de
vec ses projets et direction du

M

C

S.t Jacinto

Cal Grande

Forte novo

Cal Grande

Forte Velho

Agafanha

Agafanha

Agafanha

Agafanha

Cal de Sama

Monte Farinha

Cal do Espinheiro

Ilha do Privado

Cal de S. Gre

Marinhas de Sal

Marinhas de Sal

Marinhas de Sal

Cal de Aveiro

Cal de Ilhavo

Esteiro de Vagos

N.a Sr.a de Vagos

Ilhavo

Alqueidaõ

Hermida

Taveiro

Aveiro

N.a Sr.a do Pilar

1802

Planta do projecto que se está executando para a abertura da Barra do Rio Vouga

In *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro 1808-1932,* p. 28.

1843

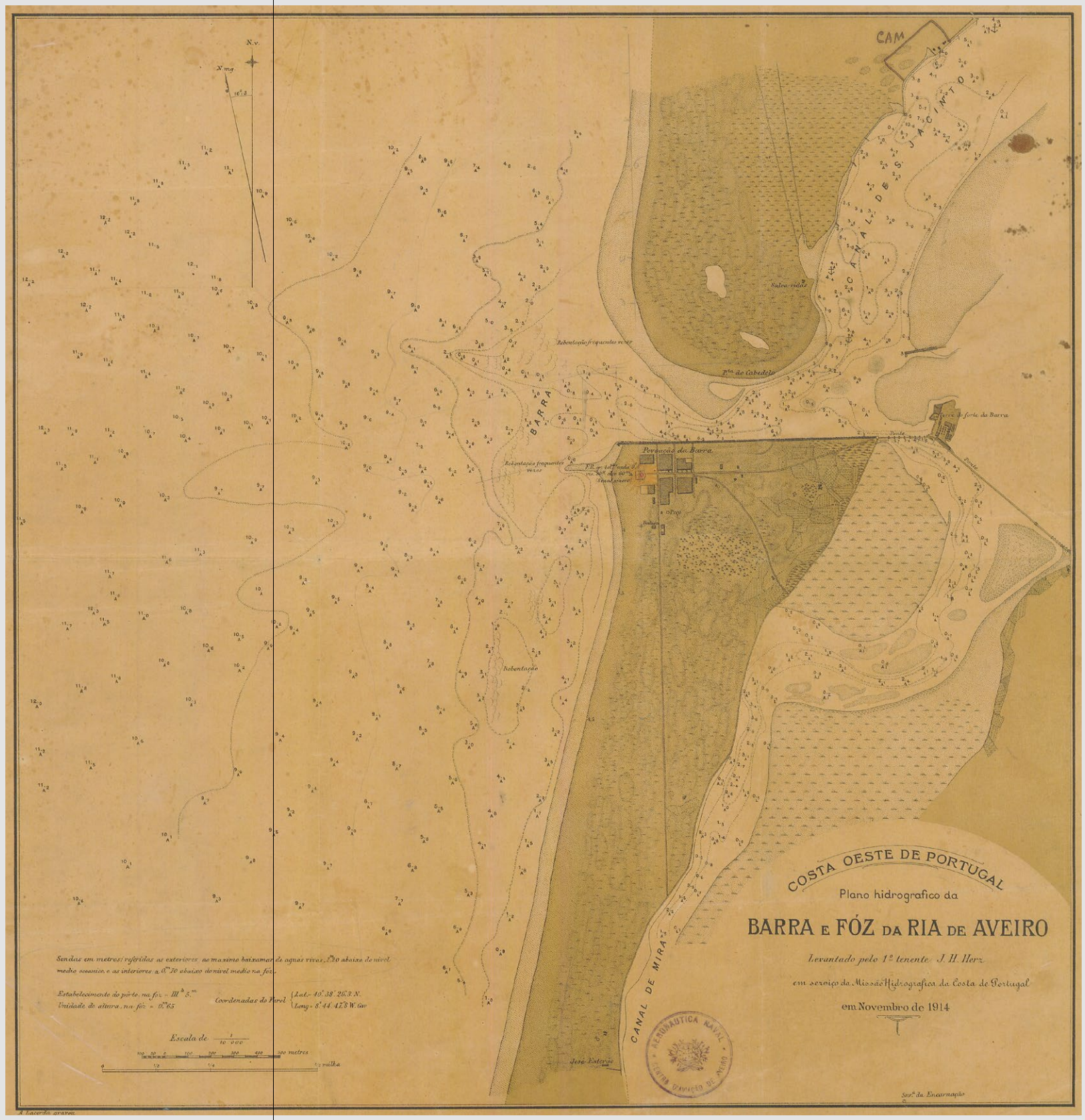
Cópia de um esboço da planta da Barra em agosto de 1843

Silvério Pereira da Silva, João Luiz Lopes. Arquivo Histórico-Documental do Porto de Aveiro, pasta 2, n.º 30.

1914

Plano hidrográfico da Barra e Foz da Ria de Aveiro

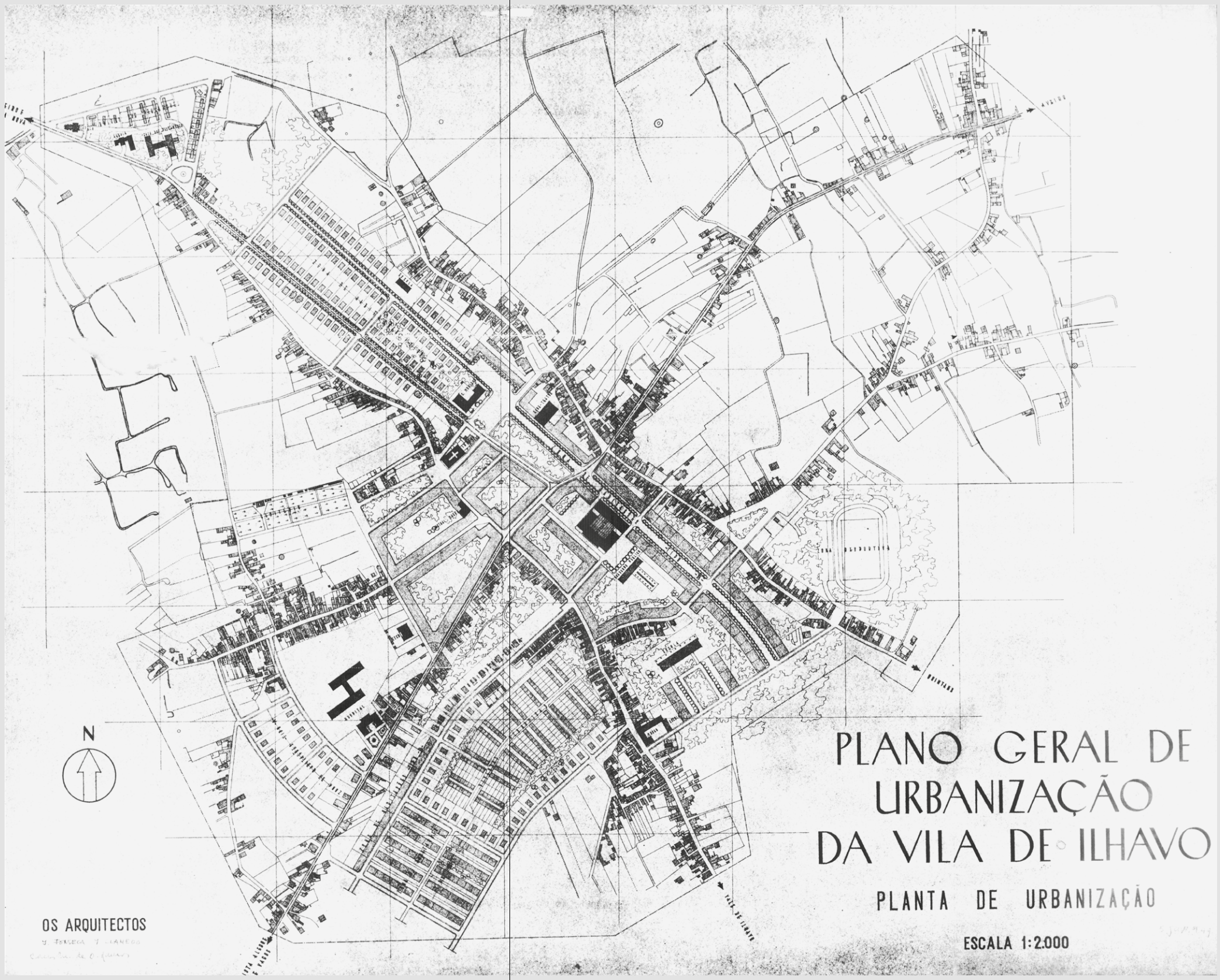
J. H. Herz, novembro de 1914.
Arquivo Histórico-
-Documental do Porto
de Aveiro.



1949

Plano Geral de Urbanização da Vila de Ílhavo

Carlos Ramos, José Lhamego.
Centro de Documentação
de Ílhavo, janeiro de 1949.



Ílhavo, Mapa Rotep n.º 10

João Camanho Pereira (coord.), 2.ª edição, outubro de 1962.

1978

Ordenamento Físico Concelhio, Anteplano

Gabinete de Urbanização,
Câmara Municipal
de Ílhavo, 1978.

Um Retrato Marítimo de Ílhavo: Ler a História de Uma Paisagem através do Seu Património Marítimo, Militar e Industrial

Ler a História de Uma Paisagem através do Seu Património Marítimo, Militar e Industrial

Ílhavo, da Barra à Costa Nova, das Gafanhas a Ílhavo, em todo o espaço de São Salvador, é um território amplo onde se pressentem dinâmicas complexas que ultrapassam os limites e a natureza deste estudo, que se foca no seu património marítimo, militar e industrial. Contudo, o seu património marítimo permite compreender a formação da paisagem e a evolução histórica de Ílhavo segundo um prisma que escapa às dicotomias entre cidade e campo, entre urbano e rural, entre centro e margem. A formação da cidade está ligada à atividade agrícola e à exploração de sal, numa posição estratégica que desde tempos remotos inscreveu o lugar nas rotas de navegação costeira. A proximidade a Aveiro, que sempre foi a cidade de referência política e administrativa na região lagunar da foz do Vouga, permitiu a Ílhavo conquistar uma posição e especificidade urbana singulares, características que se acentuaram no século XX com o crescimento exponencial da atividade piscatória. Em traços largos, Ílhavo não ocupa um lugar, mas uma constelação de posições que se expandem do seu lugar de fundação na margem nascente do rio Boco até à linha de costa marítima, abrangendo quer as Gafanhas, quer uma grande área de marinhas. Hoje, Ílhavo é um território de ocupação difusa, paisagem onde, além da urbanização contemporânea, se confundem dunas de areia com juncais e canais, vestígios de campos agrícolas e uma extensa frente de mar.

Este ensaio tem por objetivo, a partir do património marítimo de Ílhavo,[1] compreender a evolução histórica do seu território e paisagem e, através dessa compreensão, apresentar hipóteses para novas estratégias de valorização territorial e gestão patrimonial. Se Ílhavo foi, até ao século XVIII, um espaço essencialmente agrícola que se desenvolveu a nascente do que é hoje o concelho,[2] o elenco do património marítimo, militar e industrial considerado no estudo do MMIAH permite olhar com novos olhos para a sua região poente. A leitura que aqui se constrói pode, por isso, parecer enviesada para o lado do mar, prestando pouca atenção à região nascente do concelho. Contudo, acreditamos que recentrar o olhar no seu espaço marítimo permite uma nova compreensão do território, das suas dinâmicas e dos seus processos de transformação e evolução. O estudo apoia-se em fontes secundárias e usa como principal referência os conteúdos do aprofundado trabalho coletivo de construção da sua história publicado no livro *Ílhavo, Terra Milenar*.[3] Partindo dessa base fundamental e da listagem de elementos patrimoniais identificados no âmbito do projeto MMIAH, foi possível desenvolver uma compreensão da transformação da paisagem que se espera ter características interpretativas capazes de apresentar uma leitura crítica da sua evolução territorial e lançar novas hipóteses para a valorização desses elementos patrimoniais.

1
Cais dos Pescadores da Malhada / Malhada Wharf

Atualmente usado como cais de pesca, o Cais dos Pescadores da Malhada mantém o seu estatuto simbólico de porto, que remonta a um período anterior ao século X. Localizado em São Salvador, o cais é um testemunho da antiga linha de costa e das atividades de transporte e comércio que deram origem à povoação de Ílhavo, mas agora integra a laguna. Em agosto de 2015, a sua mais recente reconstrução foi apresentada como parte de um projeto para a reorganização e o desenvolvimento das zonas de pesca e da laguna.

Currently a fishing wharf, the Malhada Wharf retains its symbolic status dating from before the 10th century as a small village seaport. Located in São Salvador, the wharf is testament to the old coastline that now forms an integral part of the lagoon, and to the transport and trade activities that gave rise to the settlement of Ílhavo. In August 2015 its most recent reconstruction was unveiled as part of a project for the reorganisation and development of the fishing and lagoon areas.

1759, uma carta de síntese

Para compreender Ílhavo e a sua evolução, é útil começar por observar uma cartografia de 1759[4] que enuncia vários projetos de abertura de uma barra para abrir a foz do Vouga ao mar. O que se vê nessa imagem? Um conjunto de sinais gráficos representa várias formas de chão e água: areias (as das dunas e as da «Agafanha»), marinhas de sal e ilhas alagadiças, terra firme e arborizada, canais e bocas de rio. A carta mostra parte de um território em movimento, o estuário do rio Vouga que forma aquilo a que chamamos ria de Aveiro.

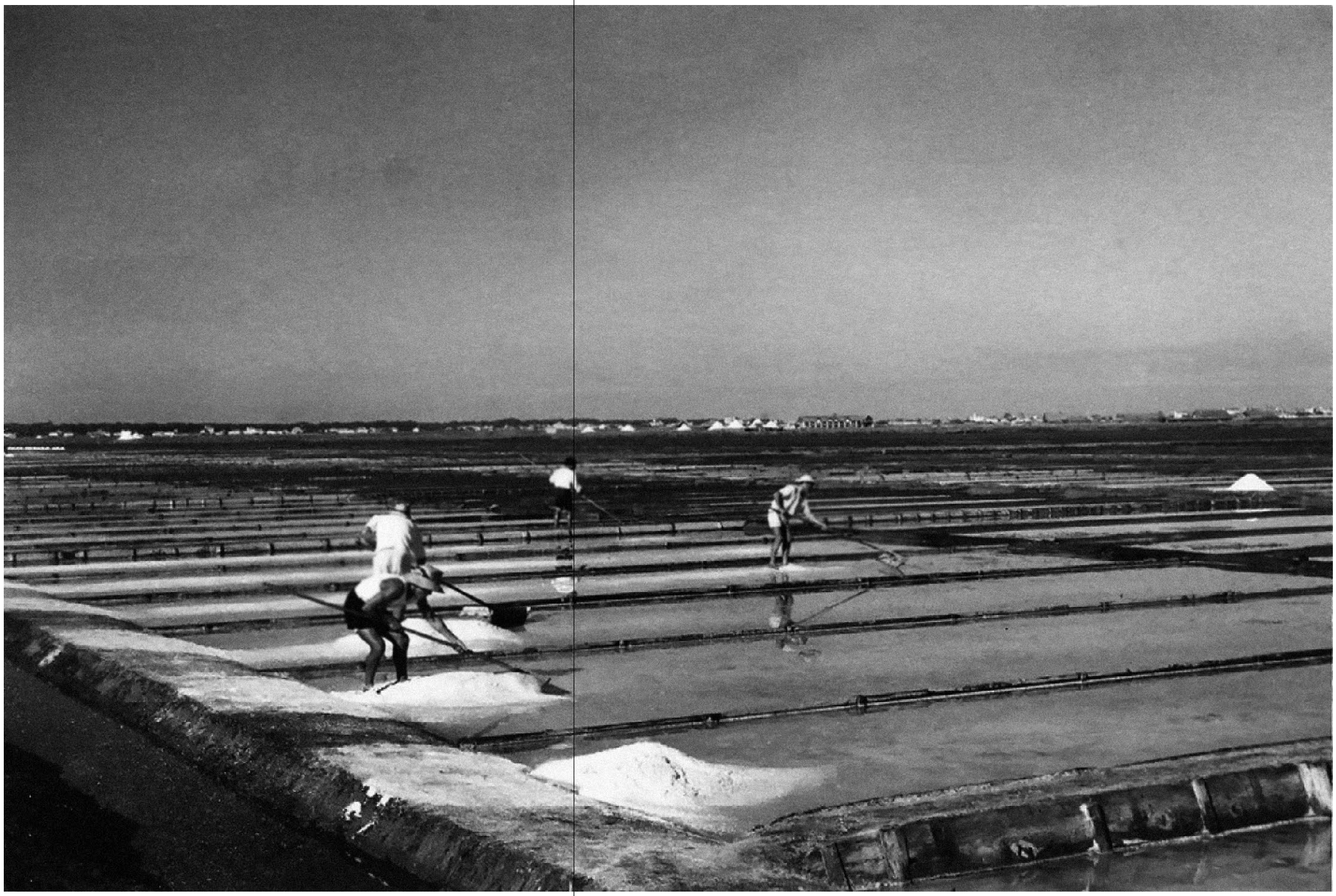
Hoje, o concelho de Ílhavo ocupa cerca de metade da superfície dessa carta,[5] mas na legenda de 1759 é apenas mais um nome de um povoado, entre Vagos e Aveiro. A povoação desdobra-se em duas linhas de construções, a sul e a norte de uma linha de água. Essas duas linhas de construções formam um núcleo já consistente, com maior densidade na frente sul (que se reconhece com o traçado do que hoje é a Rua João Carlos Gomes) do que na frente norte (que hoje é a Rua de Alqueidão). Outro ponto crucial na carta, assinalado de modo muito ténue, é o «Forte Novo» (na posição onde hoje está o Forte da Barra), por oposição ao «Forte Velho», mais a sul a poente de Vagos, no ponto onde a barra abria naturalmente ao mar.[6] Outro elemento, que justificou o traçado da carta, é percetível nas várias posições e propostas para a abertura da barra: a primeira, a sul, onde a barra se localizava naturalmente naquela data; a segunda, proposta por Carlos Mardel[7] (onde atualmente se localiza a Costa Nova); a terceira, proposta por François Hyacinthe de Polchet (próxima da sua localização atual); e uma quarta posição a norte, junto da Nossa Senhora do Bom Sucesso (onde atualmente se localiza a Torreira).

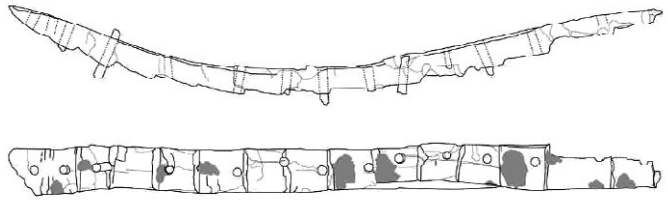
A carta de 1759 enuncia os ingredientes fundamentais para compreender a evolução do território e da paisagem de Ílhavo: 1) a posição do forte e a fixação da barra para o estabelecimento

2
Marinhas de Sal / Salterns

A paisagem da ria de Aveiro caracteriza-se por grandes salinas artificiais onde, desde o século XIII, o sal era produzido por evaporação. Com a abertura do canal da Barra em 1808 e a consolidação dos terrenos alagados com água salgada, a produção de sal ganhou importância económica na região. No entanto, as salinas foram gradualmente abandonadas desde o final do século XX. Uma parte dessa paisagem está localizada em Ílhavo. Atualmente, nenhuma das salinas no município de Ílhavo está operacional, ainda que algumas tenham sido convertidas em viveiros de aquicultura.

The landscape of the Ria de Aveiro Lagoon is characterised by large man-made ponds where, since the 13th century, salt was produced by evaporation. With the opening of the Barra Canal in 1808 and the consolidation of the saltwater wetlands, the production of salt gained economic importance in the region. Despite this, it was progressively abandoned from the late 20th century. Part of this landscape is located in Ílhavo. Currently none of the salt ponds in the Municipality of Ílhavo are operational, although some have been converted into aquaculture basins.





3
Sítio Arqueológico Subaquático / Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G

Entre 2003 e 2004, durante as dragagens para a construção do Porto Comercial, duzentos fragmentos de madeira (tábuas e estruturas de cascos metálicos) foram recuperados e datados entre os séculos XIII e XV. A madeira parece ser a que era habitualmente usada nos navios escandinavos ou do noroeste europeu. Se esta hipótese for confirmada, estes vestígios poderão provar a existência de ligações marítimas entre Portugal e o norte da Europa durante a Idade Média. No seguimento das escavações, os achados arqueológicos passaram por um processo de restauração e conservação no Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática (CNANS), mas ainda não estão acessíveis ao público.

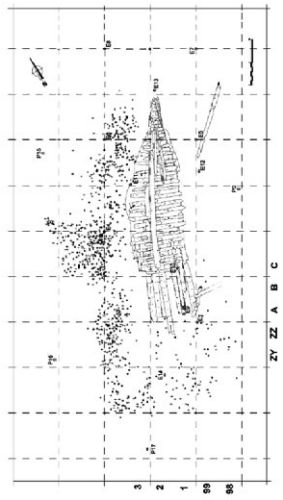
Between 2003 and 2004, during dredging for the construction of the Commercial Port, two hundred wood fragments (planks and clinkered hull structures) were recovered and dated to between the 13th and 15th centuries. The wood appears to be that of a typical Scandinavian or Northwestern European vessel. If this hypothesis is confirmed, the remains may prove the existence of maritime connections between Portugal and Northern Europe during the Middle Ages. Following excavation the archaeological findings underwent restoration and conservation at the National Centre of Marine and Underwater Archaeology (CNANS) but are not yet accessible to the public.

de uma relação do lugar com o mar; 2) a consolidação progressiva dos terrenos alagadiços da ria e a dispersão territorial; 3) a estrutura do aglomerado agrícola como suporte para o desenvolvimento urbano. São estas três dinâmicas que vão conduzir a leitura que propomos neste estudo.

A formação e a ocupação deste território antecederam 1759, como demonstra a cronologia do elenco do seu património. Embora a história documental que é conhecida e estudada comece no século X, uma certa historiografia encontra na região sinais de comércio com Fenícios e Gregos,[8] e foram recentemente encontrados vestígios paleolíticos e neolíticos em escavações subaquáticas.[9] É notório o desenvolvimento agrícola da região desde o século XIII, assim como uma importante atividade de produção de sal,[10] e os achados arqueológicos de embarcações confirmam a existência de navegação mercantil costeira desde o século XV.[11] Contudo, e apesar das referências à atividade piscatória,[12] até meados do século XVIII o território da região é essencialmente agrícola e o seu desenvolvimento urbano apoiado na atividade marítima é marginal. De um ponto de vista geoestratégico, a sua posição militar não era relevante, e não só os principais confrontos armados não passaram pela região, como também não há construções de relevo com fins defensivos.[13]

Tal como outros forais, em 1514 o Foral de D. Manuel I já enunciava o carácter difuso de Ílhavo, fazendo referência às terras de Ílhavo e não à Vila de Ílhavo.[14] Desde então, a população foi crescendo regularmente, ocupando-se sobretudo em trabalhos agrícolas. Em 1758, as memórias paroquiais destacam o cultivo de cereais e assinalam uma problemática fundamental para compreender a evolução da região durante o século XIX: por um lado, a abundância de água assegurava a fertilidade dos campos, por outro, as características pantanosas do lugar e a falta de escoamento das águas constituíam um perigo constante para a saúde pública. Ao longo dos séculos XVI e XVII, a posição da barra oscilou bastante, dificultando a navegação e criando muitas situações de indefinição, com variações de zonas alagadas, mudança de curso dos canais, assoreamentos e instabilidade na fixação de terras.

A carta citada de 1759 foi produzida num contexto que assinala a vontade política de infraestruturação do território português, dotando-o de sistemas de transporte e comunicação eficientes



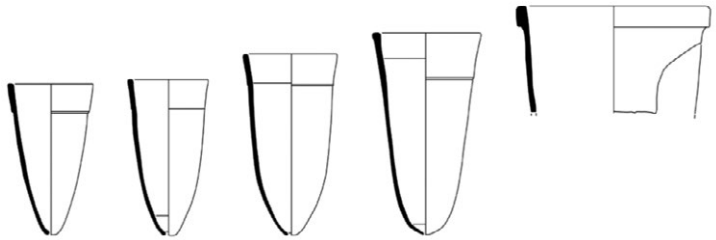
4
Sítio Arqueológico Subaquático / Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A

Vestígios subaquáticos de um veleiro de cabotagem do século XV que transportava cerâmica produzida na região e barris, provavelmente com frutos secos. Além da raridade do achado arqueológico, o facto de os destroços do veleiro estarem localizados nas rotas de comércio costeiro situam-no num período em que a morfologia da desembocadura do rio Vouga ainda era instável e que precede a consolidação de Ílhavo como centro urbano.

Underwater remains of a 15th century sailing and cabotage ship carrying ceramics produced in the region and barrels, probably with dried fruit. In addition to the rarity of the archaeological find, the position of the wreck inside the coastal trade routes places it in a period when the morphology of the mouth of the River Vouga was still unstable and before the consolidation of Ílhavo as an urban centre.

e capazes de suportar o desenvolvimento industrial que se prefigurava.[15] A carta centra-se na fixação da barra da ria de Aveiro, obra determinante para que as terras de Ílhavo se desenvolvessem, resolvendo o problema sanitário da região lagunar enquanto permitia conciliar a agricultura já instalada com a indústria e a atividade marítima. Após a fixação da barra em 1808, e apesar de as dificuldades de navegação e assoreamento se terem prolongado por quase um século, um conjunto de transformações territoriais garantiu a consolidação das terras de Ílhavo como as conhecemos. A sul do canal da Barra, sobre o cordão dunar, fixou-se a Costa Nova como aglomerado dedicado à pesca costeira e, mais tarde, ao turismo; a norte, na posição do forte, instalou-se um farol que se tornou um elemento vertical estruturante da paisagem da região, e os canais de navegação levaram ao desenvolvimento de estaleiros navais e do porto de pesca; nas Gafanhas, foi-se concentrando população, geralmente pobre, que serviu de mão de obra para as várias atividades económicas em expansão;[16] o aglomerado urbano consolidou-se e reforçou o seu papel simbólico na região, apoiado no desenvolvimento industrial da Vista Alegre.

Estes vértices de desenvolvimento deram a Ílhavo uma figura de geometria variável e, sobretudo, descentralizada. Apesar de algumas políticas de urbanização terem procurado reforçar a centralidade do núcleo urbano de fundação, bem como vincado as diferenças culturais e identitárias entre os vários grupos populacionais na região, a dispersão do trabalho no território e os vários modos de uso fizeram de Ílhavo um espaço heterogéneo e dependente de um complexo sistema de inter-relações, com camadas de significado e sentido permeáveis e capazes de transportar lógicas e práticas de um sistema para outro.
Ou seja, as dinâmicas industriais impulsionadas pela Vista Alegre propulsionaram outras dinâmicas de construção naval, que lançaram a indústria da pesca, exigindo o reforço demográfico e permitindo consolidar o território agrícola e, assim, alimentar a mão de obra industrial. Apesar da especificidade de cada um dos lugares e das linhas de comunicação entre eles, nenhum dos lugares teve uma atividade exclusiva, o que ampliou a permeabilidade do sistema e consolidou Ílhavo como paisagem complexa e multifacetada. Este estudo, ao elencar três dinâmicas de referência, pretende oferecer pistas para compreender uma história que não é linear, e onde a dimensão marítima ocupa uma posição de destaque. Essa dimensão reforçou-se definitivamente no século XX, com a preponderância da pesca do bacalhau para a consolidação urbana e cultural de Ílhavo.



5
Sítio Arqueológico Subaquático / Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro E

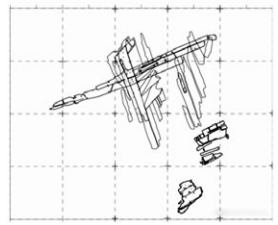
Vestígios subaquáticos de um veleiro de cabotagem do século XV que transportava cerâmica produzida na região e barris, provavelmente com frutos secos. Além da raridade do achado arqueológico, o facto de os destroços do veleiro estarem localizados nas rotas de comércio costeiro situam-no num período em que a morfologia da desembocadura do rio Vouga ainda era instável e que precede a consolidação de Ílhavo como centro urbano.

Underwater remains of a 15th century sailing and cabotage ship carrying ceramics produced in the region and barrels, probably with dried fruit. In addition to the rarity of the archaeological find, the position of the wreck inside the coastal trade routes place it in a period when the morphology of the mouth of the River Vouga was still unstable and before the consolidation of Ílhavo as an urban centre.

A posição do forte e a fixação da barra para o estabelecimento de uma relação do lugar com o mar

Vimos que a carta de 1759 assinalava a existência de um «Forte Novo» e de um «Forte Velho». Essa dupla de fortes costeiros é confirmada num desenho de 1764,[17] onde a descrição é detalhada como «Forte Novo por acabar» e «Forte Velho demolido». Seria possível filiar estas construções abaluartadas aos fortes e fortins construídos na costa portuguesa desde o reinado de D. João III (1521-1557),[18] não fosse os fortes de Ílhavo terem as suas fundações em dunas de areias instáveis. Há indicações que uma primeira versão do forte estaria construída em 1643 e arruinada em 1781,[19] mas não é claro qual dos fortes seria qual. Em todo o caso, o forte nunca foi relevante numa perspetiva militar, o que explica o abandono do primeiro e a incompletude do segundo. O desenho de 1764 já o descreve com a forma que ainda é percetível nos nossos dias: dois baluartes apontados ao mar (um deles hoje praticamente impercetível) e uma praça incompleta aberta a nascente (atualmente encerrada por uma frente construída). Em 1778, o Forte Novo foi representado em detalhe[20] numa ilha designada por Marinhas do Forte, na Mó do Meio.

Por efeito do Forte, implantado numa posição cujo chão estaria eventualmente mais consolidado, ou pela sua própria posição estratégica na geometria da ria de Aveiro, a Mó do Meio foi o pivô das operações de infraestruturação e urbanização que conduziram a evolução de Ílhavo.[21] Foi a partir daí que se traçaram as principais hipóteses para a construção de um dique de fixação da barra[22] e de um marachão que determinou um acesso em reta, através das Gafanhas, formando a estrada da Barra em direção a Aveiro. Essa linha determinou a posição da Ponte da Gafanha, ou Ponte da Cale da Vila, construída entre 1855 e 1861 e, mais tarde, a localização dos estaleiros Bolais Mónica. Assim, a interligação entre o Forte, a Barra e Aveiro acabou por conduzir ao desenvolvimento do Porto Bacalhoeiro, um dos elementos patrimoniais hoje mais relevantes no elenco do MMIAH.[23]



6
Sítio Arqueológico Subaquático / Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F

Vestígios de duas estruturas rodeadas por vários elementos de um barco naufragado. Composto por dois níveis: o que resta da popa de um barco com cerca de 3,8 metros de comprimento, e uma estrutura metálica (tábuas sobrepostas do casco do navio) que consiste em três tábuas. Também foram recuperados materiais como um projétil de pedra calcária e fragmentos de cerâmica. Parece ser uma pequena embarcação datada do século XVI ou de um período anterior. Foi escavada durante as dragagens para a construção do Porto Comercial.

Remains of two structures surrounded by several wrecked elements. Composed of two levels: what remains of the stern of a boat about 3.8 metres long, and a clinker structure (overlapping boards of the ship's hull) consisting of three boards. Materials such as a limestone projectile and ceramic fragments were also recovered. It appears to be a small vessel dating from the 16th century or earlier. It was excavated during dredging for the construction of the Commercial Port.

É possível enunciar uma hipótese para a leitura da evolução de Ílhavo que descarta a origem da vila no aglomerado agrícola, e funda a compreensão do seu território nos três segmentos de reta que, do mar, trespassam o cordão dunar, percorrem a zona alagadiça e seguem em direção a Aveiro. Foi essa figura de traçado artificial que se tornou infraestrutura de suporte à urbanização, ordenando a inscrição de peças fundamentais no território e determinando a configuração do desenvolvimento da sua paisagem.[24] Hoje, essas linhas são percetíveis em vestígios dos traçados que dão forma aos movimentos no topo norte da forma de terra entre o rio Boco e o canal de Mira, as Gafanhas encimadas pelo Porto de Aveiro. É um território que se organizou a partir das transformações sucessivas da ilha da Mó do Meio, hoje impercetível no extremo norte de Ílhavo.

Outro elemento estruturante que também decorre, indiretamente, da posição original do Forte Novo é o Farol da Barra. Construído para apoiar a navegação em mar, e hoje relativamente obsoleto pela eficiência dos sistemas de navegação por satélite, o alcance a 23 milhas do foco de luz que o farol emana dá-lhe uma preponderância fundamental na paisagem da região. Em terra, a luz do farol vai de Espinho à Tocha, e em dias limpos é visível da serra da Freita. Essa potência sublinha mais uma vez a relevância da posição da barra e, por inerência, da posição do Forte. O Farol, o Forte e a Barra concentram no ponto de escoamento da água da ria no mar uma carga simbólica e monumental que fazem daquele ponto de limite e fronteira o epicentro da legibilidade territorial das terras de Ílhavo.

A estrutura do aglomerado agrícola como suporte para o desenvolvimento urbano

O crescimento urbano de Ílhavo e a sua consolidação ao longo dos séculos XIX e XX ficou, em grande parte, a dever-se à fábrica da Vista Alegre.[25] Inaugurada em 1824, poucos anos após a fixação da abertura da barra, a fábrica de porcelanas não estava tão dependente do mar como estava da terra, uma vez que o seu êxito se ficou a dever à disponibilidade de matérias-primas (areias e caulinos) e de mão de obra, não só proveniente das raízes agrícolas dos povoados da região mas também atraída a Ílhavo pelo desenvolvimento industrial. Implantada suficientemente próximo a sul do povoado, mas também suficientemente distante (a dois quilómetros, ou 25 minutos de caminho a pé), a Vista Alegre constituiu um polo de desenvolvimento industrial determinante, cuja história tem sido objeto de estudos pormenorizados[26] e o seu património valorizado no contexto de vários projetos que aliam o desenvolvimento tecnológico com as indústrias criativas,

7
Forte da Barra / Barra Fort

Hoje só se encontra visível um baluarte (e ruínas de um segundo) nos vestígios de uma fortificação cuja construção original remonta ao século XVII. Reconstruído em 1801, o forte foi decisivo na definição da posição do molhe do canal da Barra, apesar de nunca ter tido particular importância no sistema de defesa da costa. Foram feitas novas construções no século XIX, incluindo um pequeno farol, que definiu a atual forma do forte. Declarado monumento histórico em 1974, está em aberto a concessão das suas ruínas para funções turísticas.

Visible today is the bastion (and vestiges of a second bastion) that are the remnants from a fortification whose original construction dates back to the 17th century. Rebuilt in 1801, the fort was decisive in defining the position of the opening jetty of the Barra Canal. It was never of particular importance in the coastal defence system. New constructions were built in the 19th century, including a small lighthouse, which defined the present form of the fort. Declared a historical monument in 1974, the ruins are currently earmarked to be leased as a tourism site.

a hotelaria e o turismo. Entre o lugar de fundação de Ílhavo e a Vista Alegre, a fábrica permitiu consolidar a antiga estrutura urbana[27] e conferir-lhe um estatuto simbólico dominante na região.

No contexto do património marítimo, a Vista Alegre é, aparentemente, uma construção marginal. Além do complexo industrial, constam do elenco MMIAH o Cais da Vista Alegre e a Ponte de Pau da Vista Alegre, duas peças que permitiram ancorar a fábrica no sistema de navegação e mobilidade da ria e assim contribuíram para a coerência e o reforço dos movimentos de população na laguna. Mas foi a atividade industrial que introduziu a dinâmica fundamental de consolidação das terras de Ílhavo, território outrora agrícola, num momento em que a estrutura económica de Portugal se reorganizou segundo novos padrões e atividades. A Vista Alegre assegurou a complementaridade económica entre uma agricultura frágil e uma indústria em ascensão, permitindo assim o desenvolvimento contínuo do lugar, sem que Ílhavo tenha perdido abruptamente a sua relevância regional.

Um episódio que contribui para compreender melhor a irrelevância progressiva da agricultura na região é a Colónia Agrícola da Gafanha, promovida pelo Estado Novo entre 1938 e 1961.[28] A Colónia desenha-se como um grande retângulo que ocupa o coração dos baldios e mata no centro das Gafanhas. O seu traçado liga em diagonal a Ponte Juncal Ancho na Gafanha de Aquém em direção ao Forte da Barra. Em sentido contrário, numa segunda diagonal, estabelece uma ligação direta entre a Gafanha da Encarnação e a Gafanha da Nazaré. No cruzamento das duas diagonais foram construídos os equipamentos de sociabilização coletiva, como o centro social e a capela, e os casais construídos distribuíram-se regularmente ao longo das ruas orientadas de nascente a poente. Independentemente do insucesso das operações da Junta de Colonização Interna, das quais a Colónia da Gafanha fez

8
Festa do Senhor Jesus dos Navegantes / Feast of Our Lord of Navigators

Celebrada em honra do Senhor Jesus dos Navegantes, esta festa acontece em São Salvador no primeiro fim de semana de setembro. Presume-se que exista desde o século XVII e que seja anterior à construção da Igreja Matriz a que está associada. No século XIX, com um número cada vez maior de devotos envolvidos em atividades marítimas, a representação do mar nas festividades tornou-se predominante.

Celebrated in honour of Lord Jesus of the Navigators, this feast occurs on the first weekend of September in São Salvador. The feast is understood to have existed since the 17th century, prior to the construction of the Main Church with which it is associated. In the 19th century, with increasing numbers of devotees involved in maritime activities, the representation of the sea in the festivities became more prevalent.

parte, é de assinalar que a vontade de regresso à produção agrícola da região não surtiu grande efeito. Apesar da densidade populacional da região, em 1959, sete anos depois de a Colónia ter entrado em funcionamento, apenas 39 dos 75 casais estavam ocupados.[29] Além de não atingir os objetivos previstos, a forma de ocupação e o desenho de paisagem da Colónia permitiram estruturar um imaginário agrícola para as Gafanhas, dando uma forma percetível e poderosa ao coração daquele território. A Colónia Agrícola, apesar de ser marginal ao nosso estudo, não deixa de configurar um lugar com notável potencial de valorização e constitui um elemento ordenador de extrema importância para as terras de Ílhavo. Por outro lado, a Colónia demonstra as sucessivas tentativas, falhadas na maior parte dos casos, para desenvolver a atividade agrícola a par da crescente força industrial e marítima da região.

Apesar de não ser motor de desenvolvimento, ou um elemento estruturante na paisagem da região (à exceção da Colónia Agrícola), a agricultura apoiou o desenvolvimento das terras de Ílhavo. A abundância de solo cultivável e o acesso a fertilizantes naturais, como o moliço, permitiram desenvolver uma produção de pequena escala, muitas vezes como meio de subsistência para famílias essencialmente pobres, mas com acesso a terrenos cultiváveis. A agricultura foi um elemento fundamental de complemento às atividades da pesca, essencialmente sazonais. Essa permanência de uma agricultura frágil também explica a acessibilidade e transformação de vários terrenos em secas de bacalhau quando a pesca longínqua se desenvolveu exponencialmente. Foi em terrenos agrícolas, primeiro em contacto direto com o Porto Bacalhoeiro, depois dispersos em vários lugares da região, que se implantaram e desenvolveram as secas de bacalhau, reforçando a mistura e complementaridade das várias dinâmicas económicas entre agricultura, pesca e indústria.

9
Igreja Matriz de Ílhavo / Ílhavo Main Church

A Igreja Matriz foi construída entre 1774 e 1785. A sua fachada principal, de feições barrocas, é enquadrada por duas torres sineiras e por pilastras em pedra de Ançã que marcam as três naves interiores. Abriga retábulos do século XVIII, bem como dois baixos-relevos do século XVII em talha dourada e policroma.

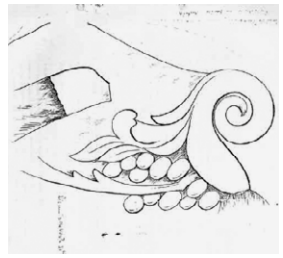
The Main Church was built between 1774 and 1785. Its primary facade, featuring a baroque design, is framed by two bell towers and by pilasters in Ançã limestone that mark the three interior naves. It houses altarpieces from the 18th century, as well as two bas-reliefs in gilded and polychromed carved wood from the 17th century.

Também foi a necessidade de ligação da Vista Alegre à rede de infraestruturas terrestres que deu sentido à inflexão a poente da estrada que se configurou como EN109. A estrada norte-sul de ligação entre Aveiro e Coimbra estava mais a nascente,[30] atravessando as zonas agrícolas da Palhaça a Cantanhede, e a atividade industrial da Vista Alegre bem como a fixação dos pinhais nas dunas de Mira e Quiaios ao longo do século XX consolidaram a ligação poente entre Aveiro e Buarcos. Nesse processo, o núcleo urbano de Ílhavo, que até então tinha crescido segundo o eixo nascente-poente nas margens de um ribeiro que era o seu centro, foi atravessado por um importante eixo de urbanização norte-sul que redefiniu as suas dinâmicas e geometria.

A consolidação progressiva dos terrenos alagadiços da ria e a dispersão territorial

A estabilização da barra conduziu à sedimentação do cordão dunar e à fixação de um povoado de pescadores na Costa Nova,[31] também nos primeiros anos do século XIX. À semelhança de outras povoações costeiras da região, fixaram-se progressivamente palheiros sobre as dunas,[32] servindo simultaneamente de apoio à apanha de moliço do lado da ria e à pesca de cerco do lado do mar. Uma representação da ria de Aveiro no século XVIII mostra em São Jacinto e na Torreira algumas construções precárias nas dunas e atividades de pesca costeira.[33] Desde finais do século XVIII começaram a operar ao longo da costa entre Espinho e o cabo Mondego uma série de companhias de pesca que usavam a arte xávega, geralmente apoiadas por construções em madeira, os palheiros. Essa atividade de pesca tinha como propósito alimentar a crescente indústria de conservas, primeiro em salmoura e mais tarde em enlatados. Foi a indústria das conservas que levou ao crescimento exponencial desta pesca costeira, e a Costa Nova também beneficiou dessa dinâmica. Mas a generalização dos navios a motor, sobretudo com a introdução dos motores a *diesel*, tornou a pesca de cerco no alto, por intermédio de traineiras, muito mais eficiente do que a arte xávega, permitindo diminuir o esforço de pesca e aumentar a escala e quantidade de capturas. Com as transformações tecnológicas a favorecerem as posições de pesca com porto, particularmente em Leixões, a arte xávega e as pequenas povoações costeiras tornaram-se ainda mais frágeis.[34]

A transferência da pesca costeira para a pesca de alto coincidiu também com a generalização do turismo balnear, desde finais do século XIX, primeiro como turismo de saúde, e mais tarde como turismo de lazer. A proximidade da Costa Nova a Aveiro, espaço de famílias burguesas, e a capacidade económica conquistada nos anos áureos da pesca do bacalhau, deu ao lugar um novo impulso



10
Sítio Arqueológico Subaquático / Underwater Archaeological Site Hotel da Barra

Desenho de um elemento estrutural de um navio encontrado no terreno do Hotel da Barra. Em 1973, durante a construção do Hotel da Barra, localizado junto ao Farol da Barra, um elemento decorativo da proa de um navio foi descoberto debaixo de cerca de 3 metros de areia. A descoberta foi verificada pelo arquiteto Octávio Lixa Filgueiras, tendo sido a primeira descoberta arqueológica de natureza náutica na zona da ria de Aveiro. Porém, na altura a descoberta não foi sujeita a qualquer outro estudo ou proteção.

Drawing of a structural ship element found on the site of the Hotel da Barra. In 1973, during the construction of the Hotel da Barra, located next to the Barra Lighthouse, a decorative element from the bow of a ship was discovered beneath around 3 metres of sand. The discovery was verified by the architect Octávio Lixa Filgueiras and was the first archaeological discovery of a nautical nature in the Ria de Aveiro area. Nonetheless, at the time the discovery was not subjected to any further study or protection.

de construção de casas de veraneio, permanecendo a cultura de construções leves em madeira, agora transpostas dos palheiros de pescadores para casas mais elaboradas destinadas a habitação sazonal de famílias urbanas. Os palheiros de férias ganharam cores garridas e pinturas que os distinguiram, pelo pitoresco, dos palheiros populares de Mira ou do Furadouro, e sobretudo dos seus vizinhos na Costa Nova. Sucessivamente, e em particular com a construção de algumas infraestruturas, o assentamento informal de palheiros na costa deu lugar a uma povoação estruturada sobre as dunas, na sua frente nascente voltada à ria.

Em 1941, a construção de um cais de betão armado fortaleceu a passagem habitual por barco cruzando o canal de Mira entre a Costa Nova e o lugar da Mota, na Gafanha da Encarnação. Daí em linha reta, na estrada a sul da Colónia Agrícola, atravessava-se a mata até à Gafanha de Aquém e, pela Ponte Juncal Ancho, chegava-se a Ílhavo. A ligação fluvial entre cais, que também se fazia cruzando o rio Boco entre a Gafanha da Boavista e a Vista Alegre, fortaleceu as acessibilidades num território difuso e reposicionou as Gafanhas, não como espaço marginal, mas como o coração das terras de Ílhavo, espaço de cruzamento entre a Vista Alegre, Ílhavo, Costa Nova, Barra e Mó do Meio. As estradas e caminhos marginais, quer do lado do canal de Mira, quer do lado do rio Boco, serviram de suporte a uma urbanização essencialmente pobre, mão de obra prestável para as várias atividades económicas nas várias centralidades da região. Sobretudo a partir do início do século XX, a urbanização das Gafanhas fez-se, também, ao ritmo da construção de capelas e de elementos de referência religiosa que permitiram constituir sentidos de comunidade e pertença. Apesar desse investimento e controlo a partir da igreja, e à exceção do episódio da Colónia Agrícola, não houve praticamente nenhuma intervenção ou construção de relevo capaz de estruturar ou distribuir o sentido urbano das terras de Ílhavo numa das zonas que começava a concentrar uma parte substancial da população. Nem o Estado nem o Município construíram ou impulsionaram nenhum equipamento relevante ou com capital simbólico capaz de valorizar o território das Gafanhas, que se foi consolidando progressivamente como um espaço entre coisas. E foi entre coisas que se consolidaram as terras de Ílhavo, segundo um modelo territorial de urbanização dispersa, combinando várias atividades em complementaridade económica e cultural.

11
Barra da Ria de Aveiro / Barra Canal

Desde a sua formação, e particularmente desde o século X, a ria de Aveiro tem sido um território instável, com areias e águas em constante movimento. As dunas que formam uma barreira entre a laguna e o mar mudaram o curso da água ao longo dos séculos, com a foz, por força da hidrodinâmica, a movimentar-se desde Mira, no sul, até à Torreira, no norte. A construção de um molhe e de canais de drenagem para fortalecer as correntes de água permitiu o estabelecimento do canal da Barra em 1808. Enquanto a posição do canal da Barra determinou a forma da ria de Aveiro, o molhe foi preservado e ampliado com a construção de novos molhes de proteção a norte e a sul que, dessa forma, estabilizaram o canal de acesso à laguna e melhoraram a navegabilidade. Projeto de Reinaldo Oudinot e Luís Gomes de Carvalho, 1802; aprovação do projeto de Oudinot e Gomes de Carvalho, 1805; tentativas de construção, 1806-1807; abertura do canal da Barra, 1808; conclusão das primeiras obras, 1823.

Since its formation, and especially since the 10th century, the Ria de Aveiro Lagoon has been an unstable territory, with sands and waters in constant movement. The dunes that form a barrier between the lagoon and the sea have changed the outward course of the water to the sea over the centuries, from Mira in the south to Torreira to the north, determined by hydrodynamics. The construction of a breakwater and drainage channels to strengthen water currents allowed the Barra Canal to be established in 1808. The position of the Barra Canal determined the shape of the Ria de Aveiro, while the breakwater was retained and developed, expanded with new protection jetties to the north and south and thus stabilising the access channel to the lagoon and improving its navigability. Project by Reinaldo Oudinot and Luís Gomes de Carvalho, 1802; approval of the Oudinot and Gomes de Carvalho project, 1805; construction attempts, 1806-1807; opening of the Barra Canal, 1808; completion of initial works, 1823.

12
Palheiros da Costa Nova / Costa Nova Palheiros

Os palheiros eram construções leves, feitas sobre as dunas, para apoio à atividade pesqueira. Serviam como habitações, permanentes ou temporárias, para os pescadores e marnotos. Construídos em madeira e assentes em estacas, desde o final do século XIX começaram também a hospedar famílias das cidades em época balnear. Nessa mudança gradual de função destas construções, os seus habitantes passaram a pintá--las com cores garridas, e os palheiros transformaram-se num símbolo local.

The palheiros were light constructions built on the sand dunes to support coastal fishing, serving as ready-made permanent or temporary dwelling for fishermen and saltern workers. Built in wood and set on stakes, from the late 19th century they also began to host urban families who came to bathe on a seasonal basis. As part of the gradual re-purposing of these constructions their inhabitants painted them in bright colours, creating a symbol for the local area.

Bacalhau

No século XX, sobretudo a partir de meados dos anos de 1920, o bacalhau pescado na Terra Nova determinou a cultura e o desenvolvimento de Ílhavo.[35] Há registos de interesses e práticas de pesca portuguesas na Terra Nova logo no início do século XVI,[36] mas ao longo do tempo essa atividade deixou de ter expressão relevante, sobretudo se comparada com as pescarias francesas,[37] inglesas ou americanas, que, ao longo dos séculos XVII e XVIII, dominaram os mares e alimentaram a escravatura e colonização.[38] Só no século XIX e após as Guerras Liberais, Portugal tornou a ensaiar a pesca longínqua do bacalhau para suprir as necessidades alimentares da população, procurando substituir peixe importado por produção própria. Mas os ensaios correram pior do que melhor e, apesar de um acréscimo progressivo na produção de bacalhau nacional, a relação entre investimento e retorno, a falta de escala e uma certa incapacidade de dominar tecnicamente os processos de salga e higiene alimentar não fizeram a indústria do bacalhau florescer.[39] Até aos anos de 1920, os principais portos de onde largavam os navios de pesca do bacalhau eram Lisboa, Figueira da Foz e Porto,[40] apesar de os Ílhavos, pressionados pela pobreza e falta de trabalho generalizada em Portugal,[41] embarcarem com frequência em navios de pesca de outros portos. Por esta época, já existiam navios a sair do Porto de Aveiro e, embora voláteis, algumas empresas estabelecidas na pesca do bacalhau. O problema do porto é que apenas permitia a navegação de navios de baixo calado e as correntes de entrada ainda não estavam estabilizadas, o que explica as menores tonelagens dos navios que saíam de Aveiro. O desenvolvimento da pesca do bacalhau na região

13
Cais dos Pescadores da Gafanha de Aquém / Gafanha de Aquém Wharf

Muitos dos cais de Ílhavo têm origens informais, sendo, na maioria dos casos, estruturas precárias pré-modernas construídas pelos próprios pescadores. É disso exemplo o Cais dos Pescadores da Gafanha de Aquém, na margem poente do rio Boco, em São Salvador. A sua estrutura foi renovada entre 2015 e 2016, tendo essa modernização levado à eliminação dos seus traços pré-modernos. É atualmente usado para a pesca artesanal e recreativa.

Many of Ílhavo's wharves have informal origins, usually as precarious pre-modern structures built by the fishermen themselves. The Gafanha de Aquém Wharf, on the west bank of the Boco River in São Salvador, was an example of such wharves. Its structure underwent renovations in 2015-2016, modernising the wharf and removing all pre-modern traces. It is currently used for artisanal and recreational fishing.

esteve intrinsecamente ligado à estabilização da entrada da barra e ao consequente crescimento do porto.[42]

Para as frotas europeias, a pesca do bacalhau era uma pesca em que os navios atravessavam o Atlântico Norte para pescarem nos bancos da Terra Nova e na Gronelândia durante os meses de primavera e verão (aproximadamente entre maio e setembro).[43] Durante séculos, o bacalhau pareceu ser uma fonte inesgotável de recursos alimentares que brotava do mar. No final do século XIX, a introdução de motores nos navios conduziu ao desenvolvimento da pesca de arrasto, com redes capazes de fazer grandes capturas em muito pouco tempo, diminuindo o esforço de pesca e aumentando exponencialmente o volume de pescado.[44] No bacalhau, nos navios de muitos países, esta técnica substituiu a pesca à linha, na qual um conjunto de pequenos botes partia diariamente do navio principal.[45]

A pesca do bacalhau foi interditada na Terra Nova em 1992, e desde então a população deste peixe não se conseguiu reestabelecer em níveis próximos de outrora.[46] Para as pescas portuguesas, o declínio acentuou-se desde os anos de 1960, em função do fim das políticas protecionistas do Estado Novo em 1967 mas também porque não houve capacidade de renovação tecnológica para acompanhar o esforço de pesca necessário, e desde 1974 praticamente acabaram as pescas de bacalhau.[47] Foi sobretudo a partir de 1926, após o golpe militar que introduziu um governo de ditadura que levou ao Estado Novo, de natureza corporativa e autárcica, que a pesca do bacalhau se apresentou como possibilidade de desenvolvimento e consolidação cultural na qual o governo investiu seriamente.[48] A partir de 1920, depois de vários anos como porto secundário nas campanhas de pesca do início do século XX, Ílhavo tomou a tomar a dianteira no

14
Cais dos Pescadores da Costa Nova / Costa Nova Wharf

Este cais na ponta sul da Costa Nova é um ponto de referência da pesca artesanal na laguna. É o último testemunho de um ancoradouro de longa data de moliceiros e de embarcações de pesca e de recreio. No passado, a Costa Nova era caracterizada por uma relação de proximidade e continuidade entre atividades em terra e na laguna, amiúde acompanhadas pela ausência de molhes de amarração.

This wharf on the southern edge of Costa Nova is a focal point for artisanal fishing in the lagoon and is the last testament to the long-established anchoring of moliceiros, fishing and recreational boats along the waterfront. In the past Costa Nova was characterised by a relationship of proximity and continuity between activities on land and in the lagoon, often accompanied by an absence of mooring jetties.

panorama nacional aumentando substancialmente a tonelagem e o número de embarcações a operar no porto e com o Estado Novo a instalar no cais da Gafanha da Nazaré a Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau.[49] Este processo corresponde a um importante momento de consolidação urbana que explica vários aspetos do território de Ílhavo como o conhecemos. Hoje, apesar de a pesca do bacalhau representar apenas uma parte da atividade piscatória da região, o bacalhau continua a desempenhar um papel preponderante na cultura ilhavense.

Salvo raras exceções e até aos anos de 1960, as pescas de bacalhau portuguesas eram feitas maioritariamente à linha, ou seja, com recurso a mão de obra intensiva, por oposição aos arrastões, cuja exigência de mão de obra era menor mas requeriam maior investimento tecnológico.[50] Esta estratégia era possível porque a pesca à linha, nos anos de 1930 e 1940, podia ainda ser feita em bancos e zonas de pesca cujos fundos tornavam mais difícil o acesso aos navios de arrasto, e porque nessas zonas havia ainda algumas populações de bacalhau. Os navios que são visitáveis no Museu Marítimo de Ílhavo, quer a réplica construída no seu espaço expositivo, quer o navio *Santo André*, permitem compreender estas duas tecnologias.[51] Com o passar dos anos e a sobrepesca das grandes frotas de pesca europeias, os bancos de pesca frequentados pelos Portugueses tornaram-se menos produtivos e as frotas tiveram de rumar a norte, procurando os bancos da Gronelândia. Com a transformação tecnológica do pós-guerra e a diminuição dos *stocks* de pesca, para a pesca do bacalhau ser economicamente rentável, era necessário mais esforço de pesca e mais investimento tecnológico. Entretanto, outros países continuaram a pescar bacalhau, até dizimarem os *stocks* biológicos,

15
Cais dos Pescadores da Bruxa / Bruxa's Wharf

Com a abertura do canal da Barra e a contínua ocupação das dunas litorais, foi estabelecida uma rota de ligação fluvial entre a Gafanha da Encarnação e a Costa Nova, respetivamente apoiada pelos cais da Bruxa e das Barcas. Localizada no Largo da Mota – sendo Mota a denominação local desses pequenos cais –, o seu atual nome de Bruxa deve-se à existência de uma taberna que fez associar o lugar aos efeitos inebriantes do álcool. A nova Ponte da Barra e o uso generalizado do automóvel como meio de transporte fizeram com que a travessia de barco caísse em desuso, e o ancoradouro do cais da Bruxa é agora usado por embarcações de pesca e de recreio, tendo sido reconstruído para esse uso específico em 2017.

mas transformaram as técnicas e os processos de tratamento do peixe, particularmente com a introdução do frigorífico e da congelação, o que permitiu prescindir da salga como processo de preservação. Em Portugal, o Estado Novo optou por manter o legado cultural da tradição, a pesca à linha e a conservação de uma estrutura social alicerçada em mão de obra e tecnologia tradicionais. Se essa estratégia permitiu desenvolver a pesca de bacalhau e o Porto Bacalhoeiro de Ílhavo durante os anos de 1930 e 1940, as transformações do direito marítimo internacional nos anos de 1950 e o progresso tecnológico da pesca no Atlântico Norte nos anos de 1960 (que levou a um crescimento exponencial das pescas europeias e americanas entre os anos de 1950 e 1970)[52] fizeram com que, nas décadas seguintes, houvesse em Ílhavo primeiro uma certa estagnação e, posteriormente, um progressivo declínio económico, até ao colapso da pesca no momento em que outros países atingiram o auge.

Este pequeno enquadramento do que foi a história da pesca do bacalhau é importante para compreender a evolução do território de Ílhavo. O Porto Bacalhoeiro da Gafanha da Nazaré começou por se agregar aos estaleiros Bolais Mónica, tirando partido de alguma infraestrutura existente, da acessibilidade a redes de distribuição através da Ponte da Cale da Vila, que ligava diretamente o porto a Aveiro, e da disponibilidade de terrenos agrícolas na vizinhança para implantar secas e instalações para processamento do pescado.[53] A técnica era simples e exigia distribuir manualmente os bacalhaus em estendais, evitando a hora do sol e aproveitando o vento para uma secagem que não queimasse o peixe. A ria de Aveiro, apesar da humidade, oferecia as condições necessárias: ventos fortes, terrenos baratos e muita mão de obra. Tal como tinha acontecido com a Vista Alegre, foi a complementaridade de uma agricultura fraca e da sazonalidade do trabalho industrial (neste caso, da indústria da pesca) que assegurou a viabilidade das secas, que, assentes na exploração circunstancial de mão de obra barata, tinham poucas exigências de investimento e capital. Convém assinalar que a grande maioria dos trabalhadores das secas, ao contrário dos trabalhadores da pesca, eram mulheres.[54]

No final dos anos de 1920, várias empresas de pesca fixaram-se no Porto Bacalhoeiro da Gafanha da Nazaré,[55] mas foi após a fundação da Comissão Reguladora do Comércio do Bacalhau, em 1934, e da construção das suas instalações no centro do porto, em 1936, que se multiplicou a instalação de novas empresas de pesca e secas de bacalhau em Ílhavo, ainda nos anos de 1930.[56] Esse crescimento rápido e exponencial consolidou-se nos anos de 1940 e, ainda em 1950, novas construções avançaram para sul da Ponte da Cale da Vila e, a norte do esteiro Oudinot, que delimitava o porto, instalou-se a Empresa de Pesca de Aveiro. As construções dos cais de ancoragem foram-se fazendo de forma pontual e promovidas por cada armador,[57] sendo que

With the opening of the Barra Canal and the progressive occupation of the coastal dunes, a river connection route was established between Gafanha da Encarnação and Costa Nova, supported respectively by the Bruxa and Barcas Wharves. Located on the Largo da Mota Square – Mota being the local name for these small wharves – its current name of Bruxa (Witch) relates to the presence of an inn that associated the area with the intoxicating effects of alcohol. The New Barra Bridge and the widespread use of cars as means of transportation made the crossing obsolete, and the anchorage of the Bruxa Wharf is now used by fishing and recreational boats, having been rebuilt for this specific purpose in 2017.

os estaleiros Bolais Mónica interrompiam a circulação marginal do porto.[58] Em 1973, quando era claro que o negócio da pesca se encontrava em declínio, já tinha sido construída uma via de cintura que circunscreveu a poente as empresas de pesca e as ligou ao novo traçado da Ponte da Cale da Vila, mais a sul.[59] Entretanto, as várias empresas reorganizaram-se, sobretudo passando da pesca à transformação do pescado.[60] A série de planos e projetos elaborados para a consolidação e expansão do Porto Bacalhoeiro apensas conduziu a obras pontuais de consolidação progressiva. Após o encerramento definitivo dos estaleiros Bolais Mónica, em 1981, foi possível unificar a frente marginal do porto e dar-lhe nova coerência, já integrada na dinâmica do Porto de Aveiro numa perspetiva de porto comercial e logístico. Nos anos de 2000, uma linha de caminho de ferro infraestruturou o conjunto com novas acessibilidades e aquilo que era um importante porto de pesca passou a ser um núcleo empresarial onde ainda se veem vestígios de outros tempos, combinando a indústria transformadora de pescado com algumas atividades de pesca e permitindo a leitura e compreensão da história do próprio lugar.

O impacto da pesca do bacalhau nas terras de Ílhavo foi mais profundo do que aquele que se vê no Porto Bacalhoeiro: corresponde à política de centralização e construção identitária posta em prática pelo Estado Novo. Além do porto, um sinal desse processo é o bairro de pescadores da Malhada, muito semelhante a tantos outros bairros distribuídos pelas vilas piscatórias portuguesas pelas políticas de assistencialismo do Estado.[61] Este primeiro bairro é um pequeno conjunto de dez casas, de piso térreo, com chaminés a marcarem formalmente cada unidade composta por duas casas.[62] A dimensão do bairro é manifestamente insuficiente para as necessidades que se destinava suprir, uma dimensão reveladora se pensarmos na população e na carência habitacional de quem àquela data trabalhava na pesca do bacalhau. A opção de construção do pequeno bairro coincide com a defesa de costumes e valorização da habitação individual que o Estado Novo pretendia inculcar na população, contribuindo para a formalização do mito da Casa Portuguesa,[63] construções de paredes caiadas e beirais, modestas mas alegres. Essa mitologia, de impacto tremendo na cultura construtiva portuguesa, equivalia à posição do bacalhau na narrativa identitária.

Tal como o regime procurou estabelecer um padrão de união nacional em torno da arquitetura, codificando um estilo à custa de simplificações capazes de absorver o imaginário coletivo de norte a sul de Portugal,[64] também o bacalhau foi eleito como exemplo e forma de união nacional através das práticas gastronómicas: «Uma nação, uma comida.» O argumento foi promovido em campanhas publicitárias poderosas, e deu origem a encenações que posicionaram Ílhavo no centro da construção da identidade nacional.[65] O momento alto dessa construção ideológica era a

16
Capela de Nossa Senhora da Saúde / Chapel of Our Lady of Health

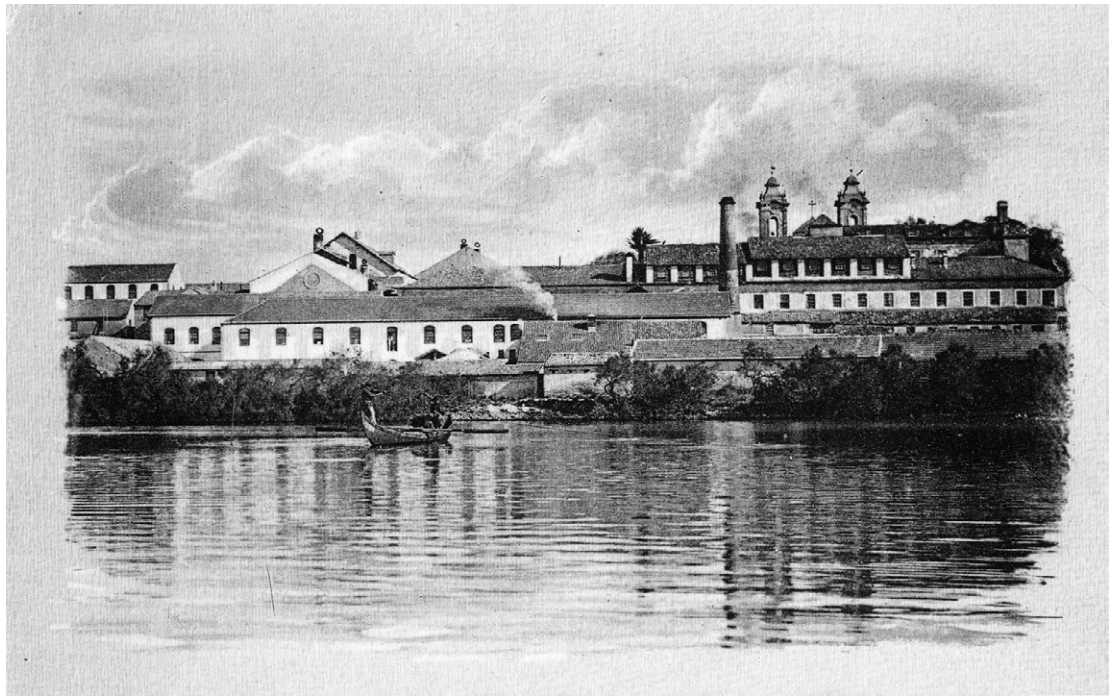
Com a consolidação da comunidade piscatória na Costa Nova, entre 1822 e 1824 foi erguida uma capela em madeira dedicada à Nossa Senhora da Saúde. Em 1890, foi substituída por uma construção em tijolo com uma única nave, que mais tarde foi transformada com a inclusão da uma torre sineira e a modificação do portal e do óculo. Com a construção de uma igreja em 2000, também dedicada à Nossa Senhora da Saúde, a capela passou a ter um papel secundário.

With the consolidation of the fishing community in Costa Nova, a wooden chapel dedicated to Our Lady of Health was erected between 1822 and 1824. In 1890 it was replaced by a single-nave brick construction, which was later transformed with the addition of a bell tower and the alteration of the portal and the oculus. The construction of a church in 2000, likewise dedicated to Our Lady of Health, made the chapel a secondary structure.

bênção dos navios, em Belém, na capital do Império, perante o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém. A pesca longínqua, com campanhas de vários meses em mares distantes, promovia também o discurso de valorização da história dos descobrimentos dos séculos XV e XVI. Os pescadores de Ílhavo, mal pagos e muitas vezes forçados a uma prática pesqueira cujos resultados económicos tardavam em se manifestar,[66] alimentavam o orgulho da nação e a construção de uma narrativa comum e agregadora. O anacronismo da salga do bacalhau, sobretudo quando novas tecnologias de refrigeração do pescado e a instalação de frigoríficos domésticos revolucionaram as práticas alimentares de outros países,[67] acentuava o carácter excecional de Portugal, um país que preservava o seu império colonial em conjunto com os valores morais e sabores de outrora. As dez casas de pescadores são o testemunho histórico desta política.[68]

Um tabuleiro ordenado

Por oposição ao bairro dos pescadores da Malhada, dito «humilde», o núcleo de fundação da vila consolidou-se através da abertura da dita Avenida dos Capitães, que nos anos de 1920 começou por ser Avenida do Mercado, em 1948 foi batizada de Avenida Marechal Carmona, para passar a Avenida Mário Sacramento após o 25 de Abril de 1974. Ao traçado provavelmente lançado em 1922,[69] foram feitas obras de consolidação e melhoramento em 1937,[70] que configuraram a avenida como expressão da consolidação



17
Vista Alegre / Vista Alegre Porcelain Factory

Ao longo dos séculos XIX e XX, a Vista Alegre foi o motor industrial de Ílhavo. Fundada em 1824 como fábrica de vidro, tornou-se mais tarde uma marca portuguesa de referência no fabrico de porcelana. A Vista Alegre caracterizou-se pela qualidade excecional dos seus produtos, pela competência técnica dos seus trabalhadores e pela dimensão e variedade do seu conjunto habitacional, que constituí um legado patrimonial notável. A fábrica passou por dificuldades económicas no final do século XX, mas voltou a ter estabilidade com a diversificação das suas atividades, incluindo o turismo e a investigação tecnológica, complementando dessa forma o fabrico de porcelana. Na qualidade de uma das maiores empresas empregadoras da região, ao longo do século XX a Vista Alegre proporcionou uma alternativa de emprego à pesca do bacalhau e moldou a identidade cultural de Ílhavo.

Throughout the 19th and 20th centuries Vista Alegre was the industrial engine of Ílhavo. Founded in 1824 as a glass factory and then becoming a Portuguese porcelain manufacturing brand, Vista Alegre was characterised by the superb quality of its products, the technical competence of its workers and the size and variety of its housing estate that constitute a remarkable heritage legacy. The factory experienced economic difficulties at the end of the 20th century but has regained stability through the diversification of its operations, including tourism and technological research, thus complementing the ongoing manufacture of quality porcelain. As one of the largest employers in the region, throughout the 20th century Vista Alegre provided an alternative employment to cod fishing and shaped the cultural identity of Ílhavo.

urbana e modernização de Ílhavo por benefício da pesca do bacalhau. A Avenida dos Capitães integrou e deu forma à ambiciosa reforma e consolidação do centro urbano imaginada no Plano de Urbanização de 1949,[71] da autoria dos arquitectos Carlos Ramos[72] e José Llamego. O plano não teve o impacto nem a relevância que outros planos dessa época tiveram para o desenvolvimento das cidades portuguesas em meados do século XX,[73] mas delineou uma imagem de centralidade para Ílhavo, a cidade do bacalhau, centro urbano denso e encerrado sobre si, por oposição a um território produtivo de matriz rural. O plano inscreve no tecido urbano existente um conjunto de melhoramentos, infraestruturas e equipamentos que não chegaram a ser construídos, como um hospital, o edifício da câmara municipal, o mercado e vários conjuntos de habitação unifamiliar, bem como uma série de novos quarteirões que seriam conseguidos através da demolição das construções ao longo da Rua João Carlos Gomes. A expressão mais significativa deste plano, e que teve consequências no futuro de Ílhavo, foi o reforço da urbanização no eixo nascente-poente, dando forma ao que é hoje a zona nascente da Avenida 25 de Abril.

A relevância deste plano é tornar percetível a noção de Ílhavo como uma centralidade urbana contida, que foi mais tarde reforçada com a inscrição de vias circulares previstas no planeamento dos anos de 1980, autonomizando-se de outras centralidades menores distribuídas pelo território e pela paisagem. Um mapa turístico de Ílhavo publicado em 1962, com o patrocínio do Ministério da Economia Nacional e do Secretariado Nacional de Informação, mostra essa leitura popular das terras de Ílhavo.[74] Na Costa Nova encontram-se banhistas e veraneantes, há pescadores nas margens do mar e da ria, a Barra tem o seu farol, a Colónia Agrícola tem um casal típico e ciclistas movem-se entre Ílhavo e a Gafanha da Encarnação; há coelhos a correr nas matas, moliceiros na ria e peixes no mar. Cada unidade do território tem o seu sentido e identidades próprias – praia, pesca, urbe, barra, secas, construção naval –, sendo o território uma espécie de tabuleiro que ordena as várias ordens de coisas, cada uma no seu lugar.

Esta ordenação e construção identitária oculta a principal característica de evolução do território de Ílhavo, que se torna evidente após a análise do seu património militar, marítimo e industrial: os vários centros de desenvolvimento foram profundamente interdependentes, interligados e articulados. Os passos sucedem-se entrecruzados: os antecedentes agrícolas foram fundamentais para o desenvolvimento industrial da Vista Alegre, a estrutura e a competência industrial justificaram o desenvolvimento da barra e a consolidação do porto, a construção naval deu o impulso necessário para a fixação da indústria do bacalhau, a indústria do bacalhau assegurou a consolidação urbana do centro e a persistência da indústria cerâmica, os territórios agrícolas continuaram a fornecer mão de obra e alimentação de subsistência para a maioria da população. As terras de Ílhavo não correspondem a uma unidade identitária e territorial centrada e monofuncional, mas a um território complexo, frágil e dependente da complementaridade entre funções, atividades e competências.

Novas culturas territoriais

Hoje, a paisagem de Ílhavo reflete as contradições da sua evolução histórica. Após o 25 de Abril, os seus principais vetores identitários foram profundamente afetados, mas o concelho foi capaz de se reajustar e encontrar novas dinâmicas de atividade que reposicionaram o seu território na sociedade contemporânea. Do ponto de vista da forma urbana, a transformação mais significativa foi a consolidação do Porto de Aveiro, cujos principais cais e docas estão em Ílhavo. Mas uma série de outras dinâmicas reformulou a identidade e natureza de Ílhavo: houve um novo fôlego de desenvolvimento industrial, com maior expressão no polo industrial da Mota, próximo da antiga Colónia Agrícola, mas também com unidades de produção relevantes nas zonas a nascente do concelho; qualificou-se a infraestrutura viária, com uma escala e uma dimensão que ultrapassam os limites regionais; passou a haver acesso a habitação pela totalidade da população, com casas que consolidaram a forma de dispersão urbana do território; e, finalmente, no aspeto que mais concerne ao MMIAH, construiu-se um conjunto de equipamentos públicos de várias

18
Cais da Vista Alegre / Vista Alegre Wharf

Atualmente, já não resta nenhum vestígio deste cais. No período entre a criação da fábrica da Vista Alegre em 1824 e a construção de uma nova ponte em 1979, o cais teve um papel crucial na travessia do rio por pessoas e bens entre as Gafanhas e a fábrica. No final do século XX, deixou de ser necessário e, por conseguinte, desapareceu.

No traces of this wharf currently remain. Between the creation of the Vista Alegre factory in 1824 and the construction of a new bridge in 1979, this wharf played a key role in the river crossing of people and goods between Gafanhas and the factory. By the end of the 20th century it was no longer required and subsequently disappeared.

escalas, na sua maioria realizados através de financiamentos europeus, que pontuam o território disperso atribuindo-lhe novos significados e funções.

A principal transformação introduzida na estrutura viária foi a integração da Nova Ponte da Barra no traçado da A25, a via rápida que liga diretamente a Barra a Vilar Formoso, inscrevendo a ponte inaugurada em 1975 num dos principais traçados estruturantes de Portugal na sua relação com Espanha. Do lado do Porto Bacalhoeiro, a Ponte da Cale da Vila, reconstruída no final dos anos de 1950, foi também absorvida por essa via de comunicação rápida. A nova linha de autoestrada acabou por substituir os três segmentos de reta que, desde a Barra de 1808 a Aveiro, definiam a estrutura física do extremo norte das Gafanhas. Do lado do cordão dunar, a mudança de posição da ponte levou à inversão de sentido do crescimento urbano da Barra, que, se antes se fazia segundo um eixo nascente-poente, passou a desenvolver-se de norte para sul. Também a Costa Nova se prolongou para norte, aproximando os seus limites do acesso à ponte e, no limite, estabelecendo um contínuo urbano com a Barra.

A construção de várias zonas portuárias deu uma nova forma aos limites do território e transformou a relação do espaço urbano com as margens da ria. A principal intervenção, apesar de geograficamente ser marginal, deu-se no extremo norte das Gafanhas, com o conjunto de docas para navios de grande porte. Esta operação, associada à construção dos edifícios administrativos do porto com frente para o Forte, trouxe uma nova escala ao lugar. Contudo, ainda é muito indefinido o novo sentido e a forma urbana do que outrora tinha sido a ilha da Mó do Meio e que agora é um espaço incerto. Mas as infraestruturas portuárias, divididas entre Porto de Pesca (na margem nascente do canal de Mira, junto à Nova Ponte da Barra), o Porto Comercial (terminais Norte, Ro-Ro, granéis, plataformas logísticas – o coração do Porto de Aveiro – e o Terminal Sul, já no concelho de Aveiro) e o Porto Bacalhoeiro, acabam por delimitar uma fronteira sem acessibilidade pública nem uso qualificado em todo o extremo norte da Gafanha da Nazaré. Nesse processo, a posição do Jardim Oudinot, na articulação entre as Gafanhas e a pequena porção de terra associada ao lugar do Forte, passou a sintetizar as grandes transformações dos canais e esteiros da ria em terra consolidada.

A forma atual do Jardim Oudinot corresponde à estabilização de uma área que foi objeto de muitas transformações, entre o atual porto comercial, a antiga estrada de acesso ao Forte da Barra, o canal de Mira e o esteiro Oudinot. O esteiro, já esboçado em 1874,[75] definiu o limite sul do Jardim, na posição da ponte da antiga estrada, que hoje corresponde à zona poente do Jardim. A geografia do lugar foi sempre muito instável, oscilando em quase ilhas cuja posição se modificou regularmente ao longo do final do século XIX. No início do século XX, entre 1930 e 1952,[76] o assoreamento das

19
Ponte de Pau da Vista Alegre / Vista Alegre Wooden Bridge

A antiga ponte de madeira foi construída em 1835 por iniciativa da fábrica de cerâmica da Vista Alegre para facilitar o acesso das Gafanhas, de onde a maioria dos operários fabris locais provinha diariamente. Foi destruída pouco depois por um vendaval, que obrigou os trabalhadores a cruzarem o rio novamente de barco, até que uma petição popular levou à construção de uma nova ponte em 1974. Construída mais uma vez em madeira, a nova ponte foi inaugurada em 1979, tendo sido, entretanto, renovada, com a substituição dos pilares de madeira por uns de metal. A estrutura original e a utilização de vigas de madeira no tabuleiro foram mantidas.

The old wooden bridge was built in 1835 at the initiative of the Vista Alegre ceramics factory to facilitate access from Gafanhas, from where the majority of local factory workers commuted. It was destroyed soon after by a windstorm that forced the workers to resume crossing by boat until a popular petition led to the construction of a new bridge in 1974. Built again in wood, the new bridge was inaugurated in 1979. The bridge has in the meantime been refurbished, with the replacement of the original wooden supports with new metal ones. The original structure and use of wooden beams in the deck was retained.

áreas a nascente da estrada e a norte do esteiro Oudinot levou à construção de um talude que delimitou, numa primeira fase, a frente poente do Jardim. Os alinhamentos de palmeiras e outras árvores correspondem a este momento definidor da sua forma. Com o encerramento do canal Oudinot, provavelmente entre 1975 e 1988 com os trabalhos de expansão do porto comercial,[77] e já após a construção da nova ponte para a Costa Nova, a posição relativa do Jardim transformou-se radicalmente. A construção do aterro para o porto de pesca costeira nos anos de 1990 tornou o Jardim contíguo a uma nova frente urbana, reforçada pela construção do ECOMare. O Jardim, que passou a ocupar a antiga via de acesso ao Forte, ganhou uma função articuladora entre as várias dinâmicas do lugar, e as obras desta última etapa de transformação concluíram-se em 2008.

Associada à dispersão urbana da habitação, a revolução infraestrutural do Porto de Aveiro – que se operou desde a década de 1980 até meados da década de 2010 – e o descolamento da superstrutura viária de velocidade trouxeram consigo uma nova forma de relação com a ria e as suas margens. Em vez de uma economia e hábitos culturais sedimentados numa relação permeável e contínua entre terra e água, a água reforçou a dimensão marítima associada à dita «economia azul» e perdeu a sua função de mobilidade local.

20
Ponte Juncal Ancho / Juncal Ancho Bridge

A Ponte Juncal Acho é a principal ligação rodoviária entre São Salvador e as Gafanhas. Construída no seguimento de um concurso lançado em 1836, foi inaugurada em 1839, mas acabou por ser considerada muito instável. Em 1863, foi realizada uma construção em pedra, que consolidou a ligação e que fez com que a ponte se mantivesse operacional até hoje.
O tabuleiro foi modernizado e aumentado.

The Juncal Ancho Bridge carries the main road link between São Salvador and Gafanhas. Built following a competition launched in 1836, it was opened to the public in 1839 but was considered very unstable. In 1863 a stone construction was undertaken, which consolidated the connection and remains in operation to this day. The bridge deck has been modernised and expanded.

O potencial agregador dos equipamentos culturais

Se as infraestruturas rodoviárias e portuárias introduziram no território de Ílhavo novas mecânicas de funcionamento e organização produtiva, os equipamentos culturais têm contribuído para consolidar um novo sentido de pertença e articulação territorial. No final do século XX, o Município adotou o *slogan* «O Mar por Tradição», que delineou várias políticas culturais e investimento em equipamentos. O Museu Marítimo de Ílhavo,[78] que herdou a estrutura do antigo museu de cariz etnográfico originalmente instalado num edifício a alguns passos da Igreja Matriz, afirmou-se como centro aglutinador dessa estratégia. Tomando partido da história da pesca do bacalhau, o Museu empenhou-se em constituir uma coleção com grande potencial de identificação pela população local e capaz de expandir o seu alcance para o contexto nacional, valendo-se de projetos de história oral e sendo capaz de associar o quotidiano do Museu quer a práticas de investigação académica, quer à recolha documental do concelho. Se, do ponto de vista institucional e funcional, o Museu assegurou essa ligação local, do ponto de vista da sua arquitetura o projeto do *atelier* ARX inscreveu o Museu numa rede de obras e interesses de caráter internacional, dando à instituição um espaço e um ambiente capazes de projetar com outra ambição os conteúdos produzidos.[79] A história do edifício é complicada, resultando de um projeto de 1963 do arquiteto Samuel Quininha, que foi sendo transformado e construído até aos anos de 1980 sem as exigências necessárias para o funcionamento de um museu. A ambição simbólica do projeto do *atelier* ARX e a direção que foi dada à sua atividade permitiu ao Museu chamar a si, e à cultura marítima, um sentido identitário

21
Festa da Nossa Senhora da Saúde / Feast of Our Lady of Health

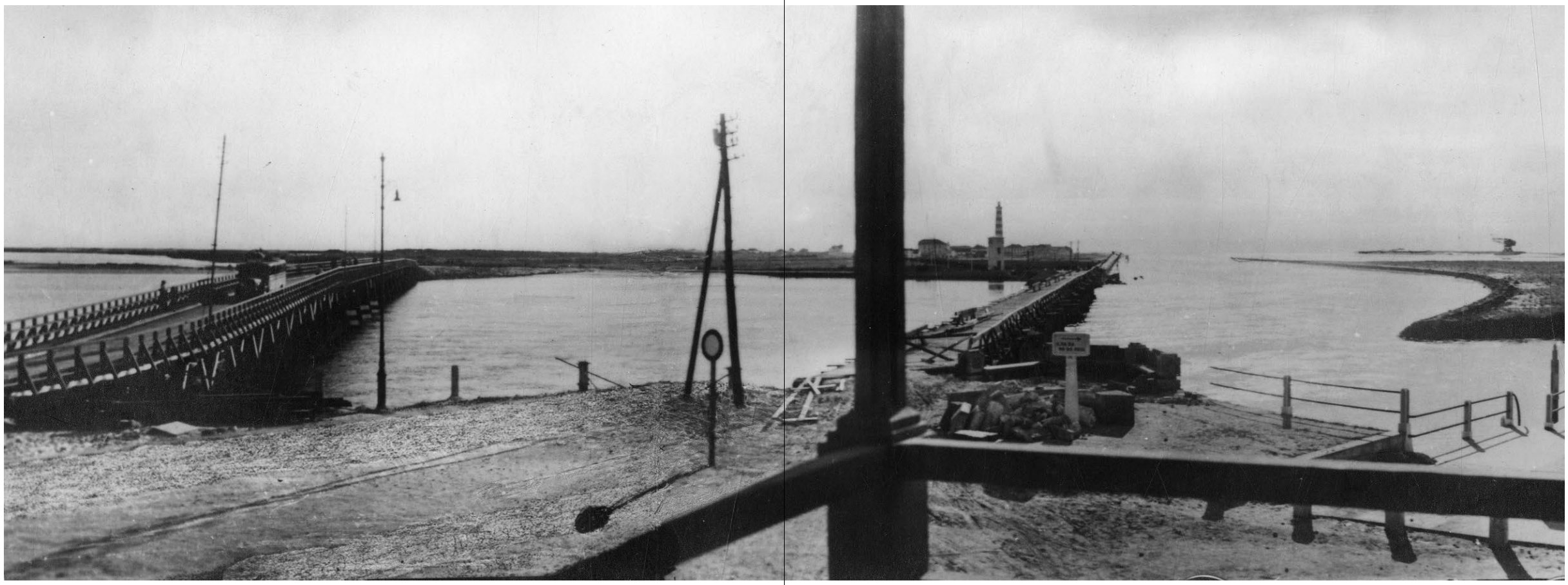
Realizada no último domingo de setembro, esta festa religiosa que celebra a Nossa Senhora da Saúde surgiu em 1837 na recém-formada aldeia piscatória da Costa Nova.
No início, os devotos faziam oferendas de fios, anéis e crucifixos em ouro, e rezavam novenas e outras preces para agradecerem as suas bênçãos. Atualmente, a festa envolve atuações musicais, missas e uma procissão. A festa está associada à capela da Nossa Senhora da Saúde.

Celebrated on the last Sunday in September, this religious feast celebrating Our Lady of Health began in 1837 in the newly formed fishing village of Costa Nova. Devotees initially made offerings of gold chains, rings and crucifixes and recited novenas and other prayers to give thanks for their blessings. The feast today involves music performances, masses and a procession. The feast is associated with the Chapel of Our Lady of Health.

para o concelho. Essa dimensão foi sublinhada com a instalação do Ciemar num edifício vizinho, e do aquário dos bacalhaus como extensão do conjunto.

O facto de o Cais Criativo da Costa Nova ter sido concebido, pelo mesmo *atelier*, com uma linguagem arquitetónica forte gerou uma coerência de conjunto capaz de conferir unidade entre edifícios e programas muito díspares, onde se inclui também o edifício da Biblioteca Municipal. Essa correspondência, em lugares e contextos urbanos muito diferentes, foi reforçada com a inscrição dos equipamentos na rede de programação cultural 23 Milhas, que agrega outros equipamentos culturais do concelho usando o Farol da Barra como ponto de referência identitário. Por outro lado, a construção do ECOMare, em parceria com a Universidade de Aveiro, permitiu instalar na Gafanha da Nazaré um equipamento orientado para a investigação marinha. Essa função não só dá continuidade à ligação das atividades do concelho com o mar, tirando partido do conhecimento e das competências existentes, mas também introduz valências funcionais em pontos intermédios do tecido urbano difuso. É que, ao contrário da grande frente portuária, que, pela sua natureza, não tem acesso público, o edifício do ECOMare, apesar da sua introspeção, tem um potencial simbólico capaz de gerar dinâmicas próprias. Aos edifícios, juntam-se os navios, em particular o Navio-Museu *Santo André*,[80] ancorado no Jardim Oudinot, ou o que resta do *Argus*,[81] hoje ainda uma ruína com muito potencial, ancorado num cais do Porto Bacalhoeiro.

Estes edifícios constituem investimentos públicos significativos que estão a reorganizar a estrutura territorial de Ílhavo, numa época em que os seus limites e formas marítimos e fluviais estão mais definidos, por oposição à instabilidade de há cem anos.
A convergência de vários equipamentos de cultura, de investigação



22
Antiga Ponte da Barra / Old Barra Bridge

Originalmente, em meados do século XIX, a Ponte da Barra consistia numa estrutura de madeira assente em pilares de pedra com cerca de 170 metros de comprimento, que se estendia por cima do paredão. O seu objetivo era facilitar a travessia entre o forte e a Barra. Em 1941, foi substituída por uma nova estrutura, completamente de madeira, e a sua posição foi ligeiramente alterada, dando prioridade à ligação ao farol na margem poente. Foi desmantelada em 1975 com a inauguração da nova Ponte da Barra, um pouco mais a sul.

Originally, the bridge to Barra consisted of an approximately 170-metre extension built above the breakwater dike in the mid-19th century. A wooden structure resting on stone pillars, its purpose was to facilitate the crossing between the fort and the Barra. In 1941 it was replaced by a new structure, entirely made of wood, and its position was slightly altered, giving priority to the connection to the lighthouse on the west bank. It was dismantled in 1975 with the opening of the New Barra Bridge further towards the south.

e de produção em funções e atividades que têm o Atlântico como referência dá um novo sentido ao património marítimo de Ílhavo, revelando o potencial agregador das políticas públicas num contexto de dispersão territorial. Estes equipamentos estão a consolidar a geometria variável das terras de Ílhavo, permitindo pensar numa coerência própria para um território disperso.

Esta leitura da evolução de Ílhavo partindo do elenco patrimonial do MMIAH permitiu compreender a interdependência de um sistema territorial que é, em certa medida, independente da leitura histórica convencional da evolução dos núcleos urbanos das cidades europeias. Cada elemento associado à herança marítima explica o aparecimento de dinâmicas próprias cuja força apenas se manifesta na interdependência com outros elementos. Os vários elementos inter-relacionam-se e constroem influências recíprocas que dão substância a um território complexo que se expande muito além do núcleo urbano da cidade pré-industrial. A abertura da barra, o Forte como ponto de referência na infraestruturação do território, a indústria do bacalhau como propulsor de uma nova cultura identitária, o turismo e a urbanização do cordão dunar como novas formas de ocupação da primeira linha de costa e a expansão e reforço das infraestruturas portuárias e viárias tiveram um profundo impacto no território. Ílhavo é hoje um espaço complexo em que a variedade das suas atividades e funções se expande entre a terra e o mar, o seu património marítimo – mas também o seu património militar e industrial – cimenta o sistema de referências cruzadas que lhe dá sentido e uma forte dimensão identitária.

Notas

1. Este ensaio tem como base a lista do Património Marítimo Militar e Industrial organizada por um grupo de trabalho do Município de Ílhavo no âmbito do projeto Maritime, Military and Industrial Heritage of the Atlantic Area Coast (MMIAH), um projeto Interreg Espaço Atlântico, financiado pelo Fundo de Desenvolvimento Regional da União Europeia. O projeto inclui os munícipios de Ferrol e Cádis em Espanha, Ílhavo em Portugal, La Rochelle e o polo metropolitano de Caen Normandie em França, Plymouth e Liverpool no Reino Unido, e Cork e Limerick na Irlanda. A lista está publicada sob a forma de cronologia no último capítulo deste livro.

2. Apesar dessa natureza agrícola, há que não esquecer a profunda ligação da sua população à laguna e à cultura da água, quer no século XVI com a frota de pesca longínqua que existia em Aveiro, quer mais tarde pela importante presença de ílhavos na colonização da costa portuguesa.

3. Saul António Gomes (ed.)., *Ílhavo, Terra Milenar* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo, 2017).

4. [Francisco Pinheiro da Cunha], «Carte particulière des environs d'Aveiro...», [1759], documento cota CA315 Direção-Geral do Território. Reproduzida em *Ílhavo, Terra Milenar, op. cit.,* pp. 308--309; Inês Amorim, *Porto de Aveiro: Entre a Terra e o Mar* (Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008), pp. 46-47.

5. A presente dimensão marítima de Ílhavo é notória pela pertença ao município de toda a zona de salgado até Sá e Barrocas, fazendo fronteira com Esgueira.

6. A propósito das fortificações da região e das várias leituras que existem sobre o seu desenvolvimento, ver Cardoso Ferreira, «Fortificações da Barra de Aveiro: Subsídios para o seu estudo», in *Boletim da Aderav,* n.º 17, agosto de 1989, pp. 18-24.

7. Projeto para a abertura do Porto de Aveiro, Carlos Mardel, 1756. Museu de Aveiro, desenho n.º 3 31/HM. In Amorim, *Porto de Aveiro..., op. cit.,* pp. 114-115.

8. Sara Vidal Maia, Eugénia Pereira. «Os becos e as vielas de Ílhavo: as origens e os mitos», in *Europa das Nacionalidades: Imaginários, identidades e metamorfoses políticas*, Maria Manuel Baptista et al. ed. (Coimbra: Grácio Editor, 2014), pp. 84-100. Paulo Anes, «Ílhavo: evolução urbana, arquitetura e património», in *Terra Milenar, op. cit.,* pp. 287-360.

9. Agência Lusa, «Descoberto em Ílhavo primeiro sítio pré-histórico subaquático do país», 17 de setembro de 2019.

10. Inês Amorim, *Aveiro e os caminhos do sal: da produção ao consumo (sécs. XV a XX)* (Aveiro: Câmara Municipal de Aveiro, 2001). Sónia Cunha, A. Nazaré Pereira, «Évolution Paysagère du Salgado de Aveiro», in *Sels et Salines de l'Europe atlantique,* Loïc Ménanteau ed. (Rennes: Pur éditions, 2018), pp. 177-182; Pinho Leal, *Portugal antigo e moderno* (Lisboa: Mattos Moreira & Companhia, 1874), p. 386.

11. Ver na cronologia as referências relativas a vestígios arqueológicos subaquáticos. Francisco Alves, Eric Rieth, Um mergulho na história. *O navio do séc. XV Ria de Aveiro A* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo, Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática e Instituto Português de Arqueologia, 2005). José António Bettencourt, «Arqueologia marítima da Ria de Aveiro: uma revisão dos dados disponíveis», in *Octávio Lixa Filgueiras: arquitecto de culturas marítimas,* Álvaro Garrido ed. (Lisboa: Âncora Editora, 2009), pp. 165-188.

12. Segundo as Memórias Paroquiais de 1758, a agricultura é considerada a atividade mais relevante da região, mas é também atribuída muita importância à pesca: «maior parte dos moradores da villa vivem do exercício de pescadores». Citadas por Ana Isabel Ribeiro, «Ílhavo na Idade Moderna», in *Terra Milenar, op. cit.,* pp. 167-188 (p. 187).

13. Esta situação inverteu-se com a abertura do canal da barra. Em 1809, durante as Invasões Francesas, a barra foi um ponto de acesso estratégico para uma frota de embarcações inglesas que permitiu o desembarque de mantimentos para auxiliar o esforço de guerra. A propósito, ver Amaro Neves, *Aveiro e sua região nas Invasões Francesas: A guerra, a fome, a peste... os mortos* (s/l: Mare Liberum, 2012), pp. 155-172.

14. Inês Amorim, «A estrutura das "artes novas" da costa de Aveiro, ao longo da 2.ª metade do séc. XVIII: mão de obra, divisão de trabalho, formas de propriedade e divisão do produto», in *Antropoloxía Mariñeira, Actas do Simposio Internacional,* 1997, ed. *online*.

15. Carlos Martins, *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809. Intenção Política e Razão Técnica – o Porto do Douro*

e a Cidade do Porto, tese de doutoramento em Arquitetura, Universidade de Coimbra, 2014.

16. João Vieira Rezende, *Monografia da Gafanha* (Coimbra: Coimbra Editores, 1999).

17. «Desenho tosco do cônsul holandês em Aveiro», 1764, IAN/TT, MR, maço 984, ref. PT-TT-MR/EG/30/01. In Amorim, *Porto de Aveiro..., op. cit.,* pp. 46-47.

18. A propósito das fortificações costeiras abaluartadas, embora apenas no Porto e provavelmente anteriores ao forte de Ílhavo, ver Mário Barroca, *As fortificações do litoral portuense* (Lisboa: Inapa, 2001).

19. Fernando Martins, *Gafanha da Nazaré, 100 anos de vida* (Ílhavo: Paróquia da Gafanha da Nazaré, 2010), p. 189.

20. Cópia de pormenor das cartas do tenente-coronel Guilherme Elsden... 1778, 1876. In Amorim, *Porto de Aveiro..., op. cit.,* pp. 127-129.

21. Ver sequência de desenhos «Barra 1808-2019».

22. Ver *id., ibid.,* pp. 138-139.

23. Inês Amorim, João Carlos Garcia eds., *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro, 1808-1932* (Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008); Mercedes Maia coord., *Exposição Histórico-documental do Porto de Aveiro: Um imperativo histórico* (Aveiro: Porto de Aveiro, 1998).

24. No século XX e no arranque do século XXI, esta figura consolidou-se e os dados demográficos dos últimos censos mostram que a Gafanha da Nazaré tem já praticamente a mesma população que São Salvador.

25. Ver desenho «São Salvador».

26. *Vista Alegre: 150 Anos de Trabalho,* Prestígio e Expansão, s/l, s/n, 1974.

27. O centro urbano absorveu vários lugares que antes tinham uma certa autonomia, como a Chousa Velha.

28. Filipa de Castro Guerreiro, *Colónias Agrícolas Portuguesas construídas pela Junta de Colonização Interna entre 1936 e 1960: A casa, o assentamento, o território,* tese de doutoramento, Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2015.

29. Guerreiro, *op. cit.,* p. 143.

30. A esse propósito, ver a carta publicada em J. Castro, *Itinerario para automoveis e cyclistas: Bussaco a Monção por Aveiro, Porto, Braga, Ponte da Barca e Arcos 241 Km* (Lisboa: Sociedade Portuguesa de Automóveis, [1908]).

31. Ver desenho «Costa Nova».

32. No extremo norte da ria de Aveiro, há o caso do Furadouro e, a sul de Ílhavo, o de Mira e da Tocha, existindo também notícia de palheiros na Torreira, São Jacinto e outros lugares do litoral arenoso, entre Espinho e o cabo Mondego. Raquel Soeiro de Brito, *Palheiros de Mira. Formação e declínio de um aglomerado de pescadores* (Lisboa: Instituto de Alta Cultura, 1960); Domingos Tavares, *Casas na Duna: O chalé do Matos e os palheiros do Furadouro* (Porto: Dafne Editora, 2018).

33. Ria e Barra de Aveiro, finais do século XVIII (Lisboa, Torre do Tombo, Feitos Fundos, Fundo Geral, Cx. 292, Letra T, Mç. 148). In *Terra Milenar,* pp. 18-19.

34. A propósito destas transformações, ver o filme *Mudar de Vida,* de Paulo Rocha, que, em 1966, registou o último estertor destas dinâmicas.

35. Mário Coutinho, *História da Pesca do Bacalhau: por uma antropologia do «fiel amigo»* (Lisboa; Editorial Estampa, 1985); Álvaro Garrido, *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau* (Lisboa: Círculo de Leitores, 2003); *id., A pesca do bacalhau: história e memória* (Lisboa: Editorial Notícias, 2001).

36. Apesar de não se saber ao certo a quantidade de navios portugueses que pescaram nas margens da Terra Nova desde a sua descoberta até 1580, esta atividade era suficientemente relevante para o rei D. Manuel I lhe aplicar a cobrança de dízimo em 1510. Neste período introduziu-se em Portugal o hábito de consumo de bacalhau salgado seco. Para uma leitura concisa sobre esta história, ver revista *Oceanos, Terra Nova: A epopeia do bacalhau,* n.º 45, Lisboa, Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, janeiro-março de 2001.

37. Loïc Josse, *La Morue: voyages et usages* (Grenoble: Glénat, 2014). Havia também pesca costeira na Terra Nova, e especialmente os franceses construíram várias estações pesqueiras para a seca imediata do bacalhau, o que permitia economizar sal no processo.

38. Mark Kurlansky, *Cod: A Biography of the Fish that Changed the World* (New York: Walker and Co., 1997); tradução portuguesa: Mark Kurlansky, *O Bacalhau: Biografia do peixe que mudou o mundo* (Lisboa: Terramar, 2000); Harold Innis, *The Cod Fisheries: The History of an International Economy* (New Haven: Yale University Press, 1940);

39. António Baldaque da Silva, *O estado actual das pescas em Portugal*

comprehendendo a pesca marítima fluvial e lacustre, em todo o continente do Reino, referido ao anno de 1886 (Lisboa: Ministério da Marinha e Ultramar, 1891). Ver também os relatórios: Francisco Soares Franco, *História resumida da Companhia de Pescarias Lisbonense* (Lisboa: Typographia do Gratis, 1840); Jacob Frederico Torlade Pereira d'Azumbuja, *Memória sobre a pesca do bacalhão offerecida à Companhia de Pescarias Lisbonense* (Lisboa: Typographia de Desidério Marques Leão, 1835).

40. Coutinho, *op. cit.,* p. 41. «Composição da Frota Bacalhoeira em 1917», a partir de Carvalho Brandão, *A pesca do bacalhau* (Lisboa: Pedro Bordalo Pinheiro, 1917), pp. 8-9: 14 embarcações em Lisboa (aproximadamente 2865 t), 10 na Figueira da Foz (2144 t), 9 no Porto (1967 t), 4 em Aveiro (595 t), 2 em Viana do Castelo e 1 em Ponta Delgada (177 t).

41. Senos da Fonseca, «Saga maior: a diáspora do "ílhavo" no litoral português», in *Terra Milenar, op. cit.,* pp. 89-116.

42. Manuel Ferreira Rodrigues, «O regresso à Terra Nova dos bacalhaus de navios armados em Aveiro e Ílhavo», *Oceanos, op.cit.,* pp. 76-88.

43. A safra diária era preparada e salgada a bordo a cada dia e, meses mais tarde, o navio regressava a terra com os porões preferencialmente cheios. O bacalhau salgado era depois lavado e seco, o que garantia a sua preservação sem com isso perder as qualidades nutritivas do peixe.

44. A frota de pesca portuguesa não acompanhou esta transformação tecnológica, daí o anacronismo das pescas de bacalhau portuguesas.

45. Os arrastões foram os responsáveis por dizimar as populações de bacalhau da Terra Nova e Gronelândia, não só pelo volume de pesca, mas também porque, ao rasparem os fundos de mar, destruíram os ecossistemas que permitiam a regeneração das populações de peixe. O ciclo de progresso e destruição foi, e continua a ser, exponencial, com mais investimento e desenvolvimento tecnológico a garantir a continuidade e até crescimento dos volumes de pesca, tendo como consequência cada vez menos biomassa de peixe nos oceanos.

46. O bacalhau do Atlântico *(Gadus morhua)* está classificado pela IUCN (International Union for Conservation of Nature) como espécie vulnerável. As populações deste peixe têm vários estados de preservação, assim como as dinâmicas da sua exploração variam entre vários países que o pescam. Ver Rebecca Smithers, «Shoppers told to avoid North Sea cod to sustain fish stocks», in *The Guardian,* 2 de outubro de 2019, ed. *online*.

47. Apesar do declínio, a atividade de pesca manteve-se e nunca foi totalmente abandonada, continuando ativa ainda hoje.

48. O golpe militar de 1926 instaurou em Portugal um governo de ditadura inspirado no regime fascista italiano. Tal como na Campanha do Trigo, a política protecionista da pesca do bacalhau procurou, apoiada em instituições corporativas, assegurar o equilíbrio da balança comercial através da produção nacional, procurando substituir o consumo de bacalhau importado. A propósito da proximidade entre as políticas alimentares fascistas italiana, portuguesa e alemã, ver Tiago Saraiva, *Fascist Pigs: Technoscientific Organisms and the History of Fascism,* Cambridge, The MIT Press, 2016.

49. Jorge Branco, Nuno Silva Costa, *História e Memória do Porto Bacalhoeiro* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo, Museu Marítimo de Ílhavo, 2017).

50. O Estado favorecia a manutenção da frota de lugres e navios-motor para pesca à linha em detrimento da navios-arrastões. Sobre este tópico, ver Sally C. Cole, «Cod, God, Country and Family: The Portuguese Newfoundland Cod Fishery», in *Maritime Studies,* vol. 3, n.º 1, 1990, pp. 1-29.

51. Em 1969 a frota bacalhoeira portuguesa era composta por 13 embarcações em madeira e 17 embarcações em aço para a pesca à linha, 28 embarcações de arrasto clássico e 17 de arrasto pela popa. Coutinho, *op. cit.,* p. 116.

52. Didier Gascuel, *Pour une révolution dans la mer: De la surpêche à la résilience* (Arles: Actes Sud, 2019). Ver também Kurlansky, *op. cit.*

53. Ver desenho «Porto Bacalhoeiro 1925-2010».

54. Em 1941, na região de Aveiro, a diferença salarial entre homens e mulheres era de 1$00. Os homens ganhavam no mínimo entre 7$00 e 7$50, e as mulheres entre 6$00 e 6$50. Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, *Condições de trabalho nas «secas» de bacalhau* (Lisboa: Of. da Pap. Luso-Brasileira, 1941), p. 4.

55. Empresa de Pesca Testa e Cunha, antes de 1924; Empresa de Pesca de Aveiro, 1928; Brites, Vaz & Irmãos, 1929.

56. António José dos Santos-Empresa de Pesca Ribau, antes de 1932;

Indústria Aveirense de Pesca, antes de 1936; Empresa União de Aveiro-João Maria Vilarinho, antes de 1936; Parceria Marítima Esperança, antes de 1936; Ribaus & Vilarinhos-José Maria Vilarinho, 1936; Pascoal & Filhos, 1937.

57. Em 1942, fez-se um ancoradouro contínuo desde o esteiro Oudinot até à Ponte da Cale da Vila. «Projecto de revestimento da margem Oeste da Cale da Vila», Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro, 2 de janeiro de 1942.

58. Em 1956 foi desenhado o «Projeto de Reparação da Rua Marginal do Porto Bacalhoeiro» produzido pela Junta Autónoma do Porto de Aveiro, o qual deu origem a um arruamento marginal que consolidou o ancoradouro, desde o esteiro Oudinot até à Ponte da Cale da Vila, interrompido pelos estaleiros Bolais Mónica. Este projeto executado foi simultâneo às várias propostas não construídas, e particularmente ambiciosas, que se desenvolveram entre 1956 e 1959, pela mesma Junta Autónoma, sob a forma de um Plano Geral de Arranjo e Expansão do Porto Interior de Aveiro. Estas obras, e sobretudo o Plano Geral, permitiram integrar o Porto Bacalhoeiro na dinâmica mais ampla e ambiciosa do Porto de Aveiro, que a partir dessa época, e com o êxito da extensão da barra, passou a assumir uma posição estratégica para a região Norte de Portugal. Cf. Amorim, *Porto de Aveiro..., op. cit.*, pp. 177-185.

59. Vasco Costa, Plano Diretor de Desenvolvimento e Valorização, Porto e Ria de Aveiro, desenho n.º 25.0/11, abril de 1974.

60. Em julho de 2019, estavam registadas no Porto Bacalhoeiro 14 empresas de transformação de pescado. O número é aproximado, pois existem empresas que, apesar de possuírem estabelecimentos industriais no concelho, têm sede noutra localização. Informação cedida pela Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro.

61. Maria Tavares, João Miguel Couto Duarte, «O arrendamento social público (1945-1969): Nova escala, novos programas e agentes», in *Habitação: cem anos de políticas públicas em Portugal,* 1918-2018, Ricardo Agarez ed. (Lisboa: IHRU, 2018), pp. 217-221. Os bairros foram impulsionados pela atividade do almirante Henrique Tenreiro, figura emblemática do Estado Novo no «ressurgimento das pescarias». Álvaro Garrido, «Henrique Tenreiro: "patrão das pescas" e guardião do Estado Novo», in *Análise Social*, vol. XXXVI, n.º 160, 2001, pp. 839-862.

62. Arquivo Histórico da Marinha, arquivo de Almirante Henrique Tenreiro, 401.70, Álbuns de Bênção de Navios Bacalhoeiros e Bairros de Pescadores 1937--1940. FG/009/02-012 n.º 1.

63. Raúl Lino, *Casas Portuguesas: Alguns apontamentos sobre a arquitectura das casas simples* (Lisboa: Valentim de Carvalho, 1933); Ver a propósito: Irene Ribeiro, *Raul Lino: Pensador Nacionalista da Arquitectura* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1994).

64. José António Bandeirinha, *Quinas vivas: Memória descritiva de alguns episódios significativos do conflito entre fazer moderno e fazer nacional na arquitectura portuguesa dos anos 40* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1996).

65. Álvaro Garrido, «O Estado Novo e a pesca do bacalhau: encenação épica e representações ideológicas», in *Oceanos,* n.º 45, Lisboa, 2001, pp. 124-134.

66. Álvaro Garrido, *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau..., op. cit.*

67. Beatriz Colomina, AnnMarie Brennan, Jeannie Kim, eds., *Cold War Hothouses: Inventing Postwar Culture, from Cockpit to Playboy* (New York: Princeton Architectural Press, 2004).

68. Nos anos de 1960, o Estado construiu uma segunda fase do bairro de pescadores, com mais habitações, uma escola e um centro social, embora a sua arquitetura já tenha uma retórica neutra.

69. Atas da Câmara Municipal de Ílhavo, Sessão da Comissão Administrativa de 3 de julho de 1922. Referência a «cobertura e limpeza da levada junto à Avenida do Mercado».

70. Atas da Câmara Municipal de Ílhavo, Sessão da Comissão Administrativa de 5 de junho de 1937. «A Comissão Administrativa da Junta da freguesia da Gafanha da Encarnação, por si e interpretando o sentir unanime dos habitantes da sua freguesia, vem agradecer a esta Ex.ma Comissão o importante beneficio prestado com a abertura da nova e espaçosa avenida que liga Ílhavo com o seu confim poente, o que não só representa um alto benefício para quem até aqui era abrigado a transitar pela tortuosa, estreita e lamacenta Rua Nova, em constante perigo de desastre ou morte, como embelezou um local que por todos os títulos reclamava esse imediato e imperioso melhoramento.»

71. Carlos Ramos, *Plano Geral de Urbanização da Vila de Ílhavo,* 5 de janeiro de 1949.

72. *Carlos Ramos: Exposição retrospectiva da sua obra* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1986).

73. Margarida Souza Lôbo, *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1995). Anteplano de Urbanização dos arquitetos José Llamego e Carlos Ramos, com aprovação ministerial a 30 de julho de 1952, p. 275.

74. *Ílhavo,* mapa Rotep n.º 10, organização de João Camanho Pereira, Lisboa, 2.ª edição, outubro de 1962.

75. Branco, Costa, *História e Memória..., op. cit.,* p. 45.

76. Entre 1930 (Projeto de Melhoramentos da Barra de Aveiro) e 1952 (levantamento fotográfico da Marinha).

77. Entre a Cartografia Militar de 1975 e a construção do Porto Comercial em 1988.

78. Álvaro Garrido, Ângelo Lebre, *Museu Marítimo de Ílhavo: um museu com história* (Lisboa: Âncora Editora, 2007).

79. José Manuel das Neves ed., *Museu Marítimo de Ílhavo* (Lisboa: Caleidoscópio, 2003); Luís Santiago Baptista, *ARX Portugal* 1991-2015 (Lisboa: Verbo, 2015).

80. Álvaro Garrido, Jorge Branco, Nuno Miguel Costa, Pedro Silva, *Santo André: memórias de um navio* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo e Museu Marítimo de Ílhavo, 2019).

81. Allan Villiers, *A campanha do Argus* (Lisboa: Cavalo de Ferro, 2014), 1.ª edição 1951.

Desenhos
Drawings

O património do elenco MMIAH em Ílhavo / The MMIAH heritage list in Ílhavo

A Ílhavo / Gafanha de Aquém

1 Cais dos Pescadores da Malhada
Malhada Wharf
2 Marinhas de Sal
Salterns
9 Igreja Matriz de Ílhavo
Ílhavo Main Church
13 Cais dos Pescadores da Gafanha de Aquém
Gafanha de Aquém Wharf
17 Vista Alegre
Vista Alegre Porcelain Factory
18 Cais da Vista Alegre
Vista Alegre Wharf
19 Ponte de Pau da Vista Alegre
Vista Alegre Wooden Bridge
20 Ponte Juncal Ancho
Juncal Ancho Bridge
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
33 Museu Marítimo de Ílhavo
Ílhavo Maritime Museum
37 Bairro dos Pescadores da Malhada
Malhada Fishermen's Housing
42 CIEMar

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G
4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A
6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F
7 Forte da Barra
Barra Fort
10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra
11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal
22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge
24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators
26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
31 Jardim Oudinot
Oudinot Garden
36 Navio-Museu *Santo André*
Santo André *Museum Ship*
39 Nova Ponte da Barra
New Barra Bridge
40 Porto Comercial
Commercial Port
41 Porto de Pesca Costeira
Coastal Fishing Port
44 ECOMare

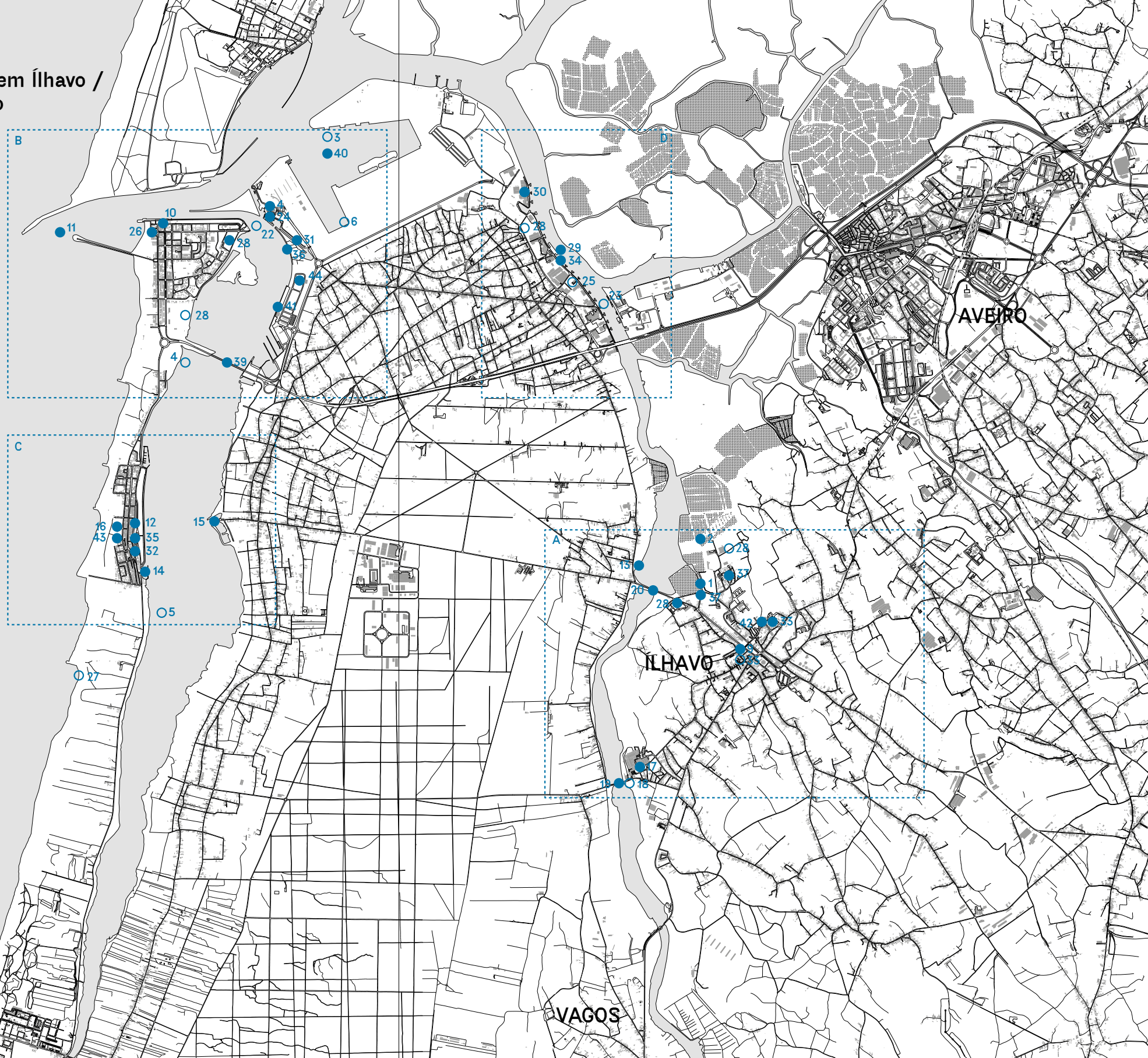
C Costa Nova / Gafanha da Encarnação

5 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro E
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro E
12 Palheiros da Costa Nova
Costa Nova Palheiros
14 Cais dos Pescadores da Costa Nova
Costa Nova Wharf
15 Cais dos Pescadores da Bruxa
Bruxa's Wharf
16 Capela de Nossa Senhora da Saúde
Chapel of Our Lady of Health
27 Canal do *Desertas*
Desertas *Canal*
32 Mercado da Costa Nova
Costa Nova Market
35 Cais da Barca da Costa Nova
Barca Wharf
43 Cais Criativo da Costa Nova
Costa Nova Creative Wharf

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

23 Ponte da Cale da Vila
Cale da Vila Bridge
25 Estaleiros Bolais Mónica
Bolais Mónica Shipyards
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
29 Porto Bacalhoeiro
Cod-fishing Port
30 Indústria Transformadora dos Produtos de Pesca
Fish-processing Industry
34 *Argus*

2019
O património do elenco MMIAH em Ílhavo /
The MMIAH heritage list in Ílhavo



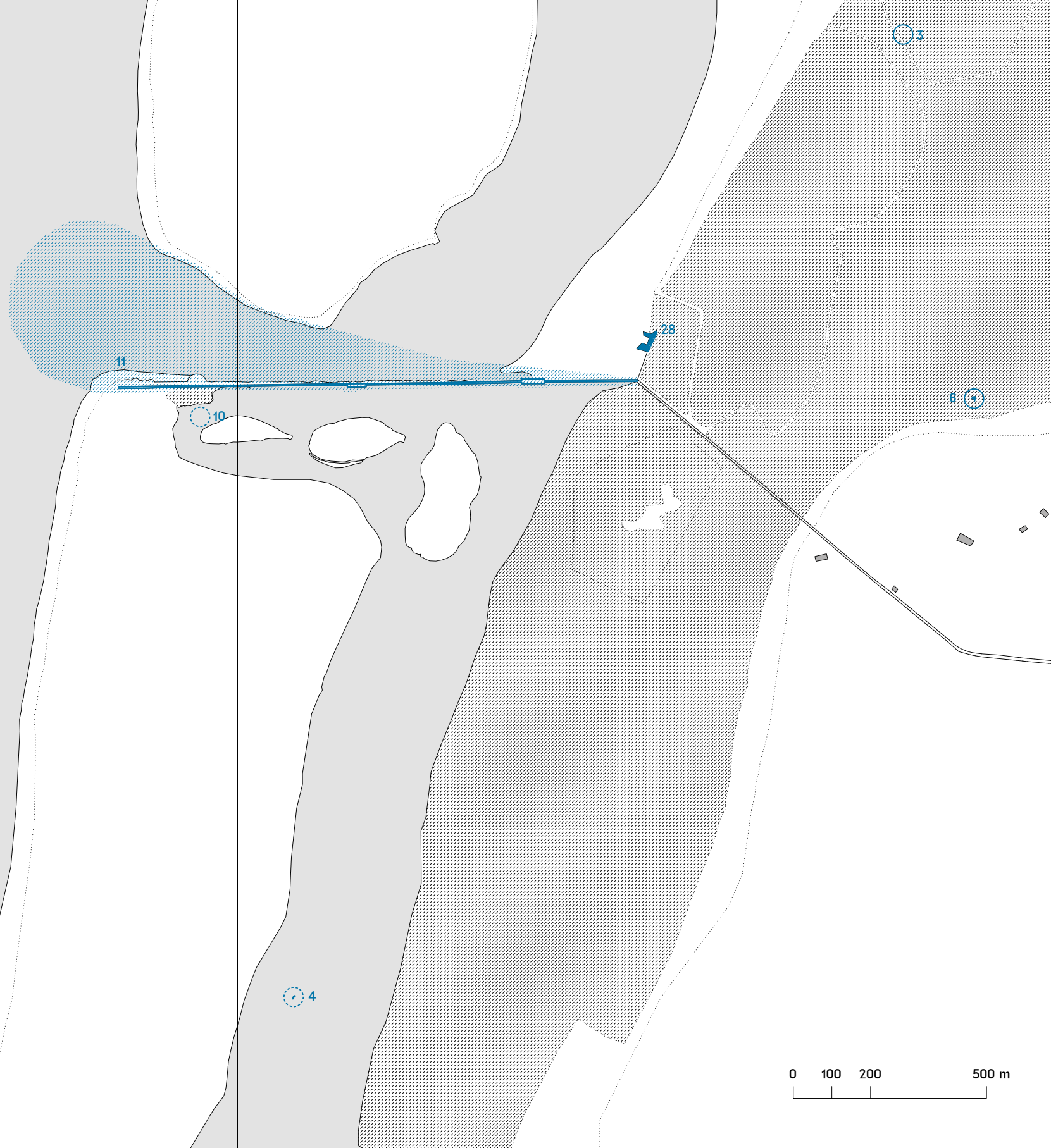
2019

A Ílhavo / Gafanha de Aquém

1 Cais dos Pescadores da Malhada
Malhada Wharf
2 Marinhas de Sal
Salterns
9 Igreja Matriz de Ílhavo
Ílhavo Main Church
13 Cais dos Pescadores da Gafanha de Aquém
Gafanha de Aquém Wharf
17 Vista Alegre
Vista Alegre Porcelain Factory
18 Cais da Vista Alegre
Vista Alegre Wharf
19 Ponte de Pau da Vista Alegre
Vista Alegre Wooden Bridge
20 Ponte Juncal Ancho
Juncal Ancho Bridge
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
33 Museu Marítimo de Ílhavo
Ílhavo Maritime Museum
37 Bairro dos Pescadores da Malhada
Malhada Fishermen's Housing
42 CIEMar

0 100 200 500 m

1908



B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G

4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A

6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F

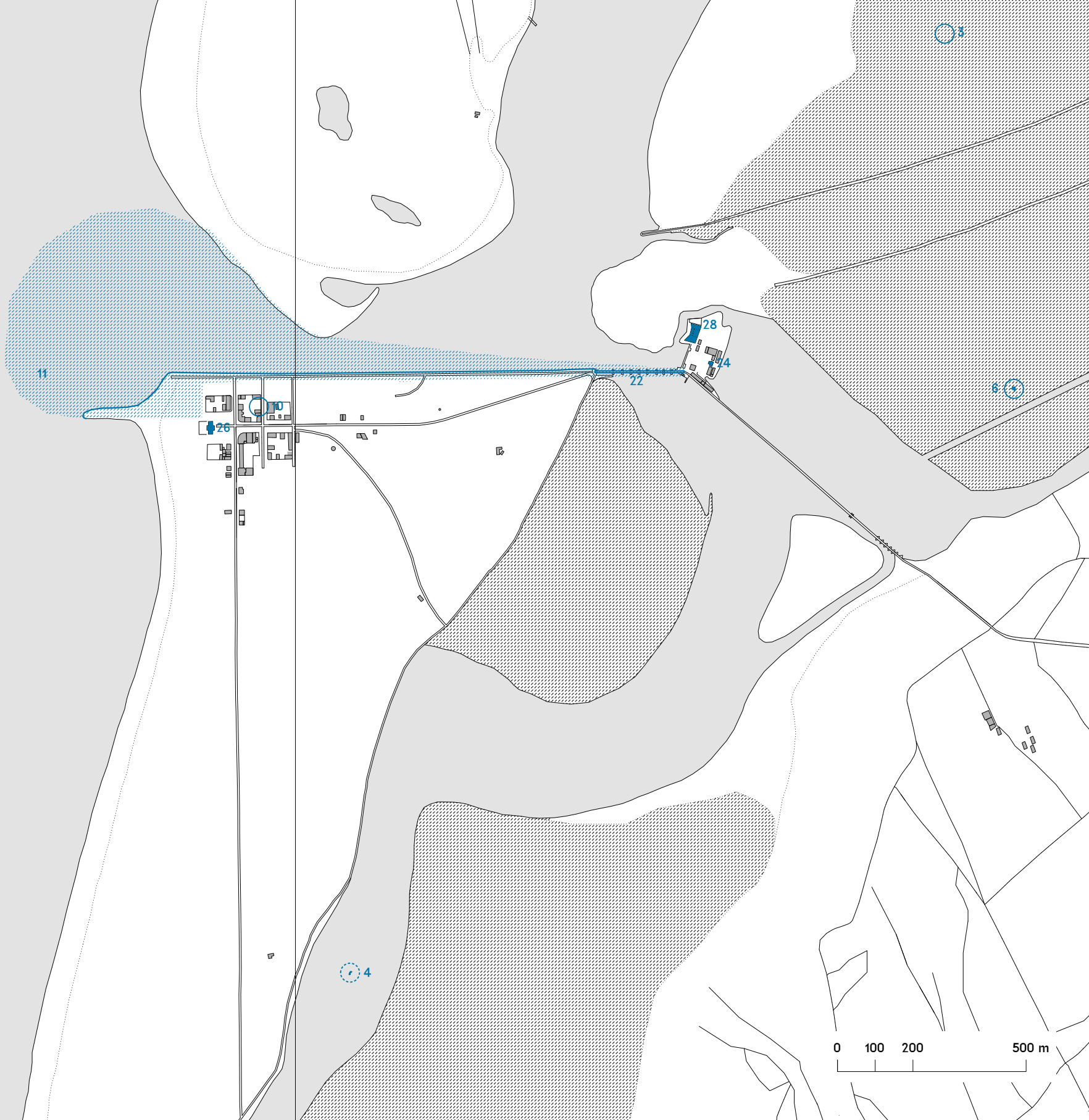
10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra

11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal

1914

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G
4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A
6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F
10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra
11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal
22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge
24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators
26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse



1956

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G

4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A

6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F

7 Forte da Barra
Barra Fort

10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra

11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal

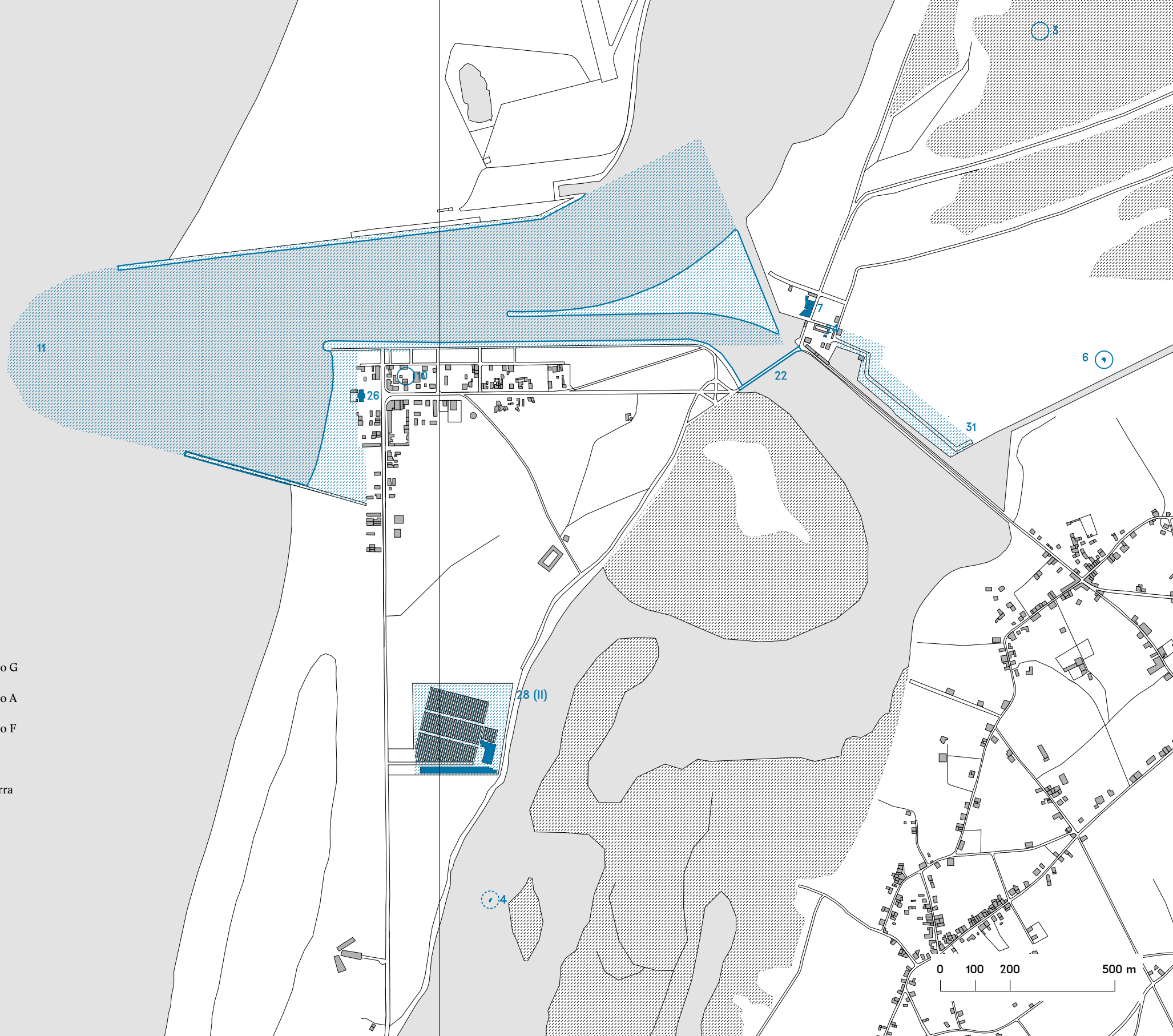
22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge

24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators

26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse

28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities

31 Jardim Oudinot
Oudinot Garden



1973

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G

4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A

6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F

7 Forte da Barra
Barra Fort

10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra

11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal

22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge

24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators

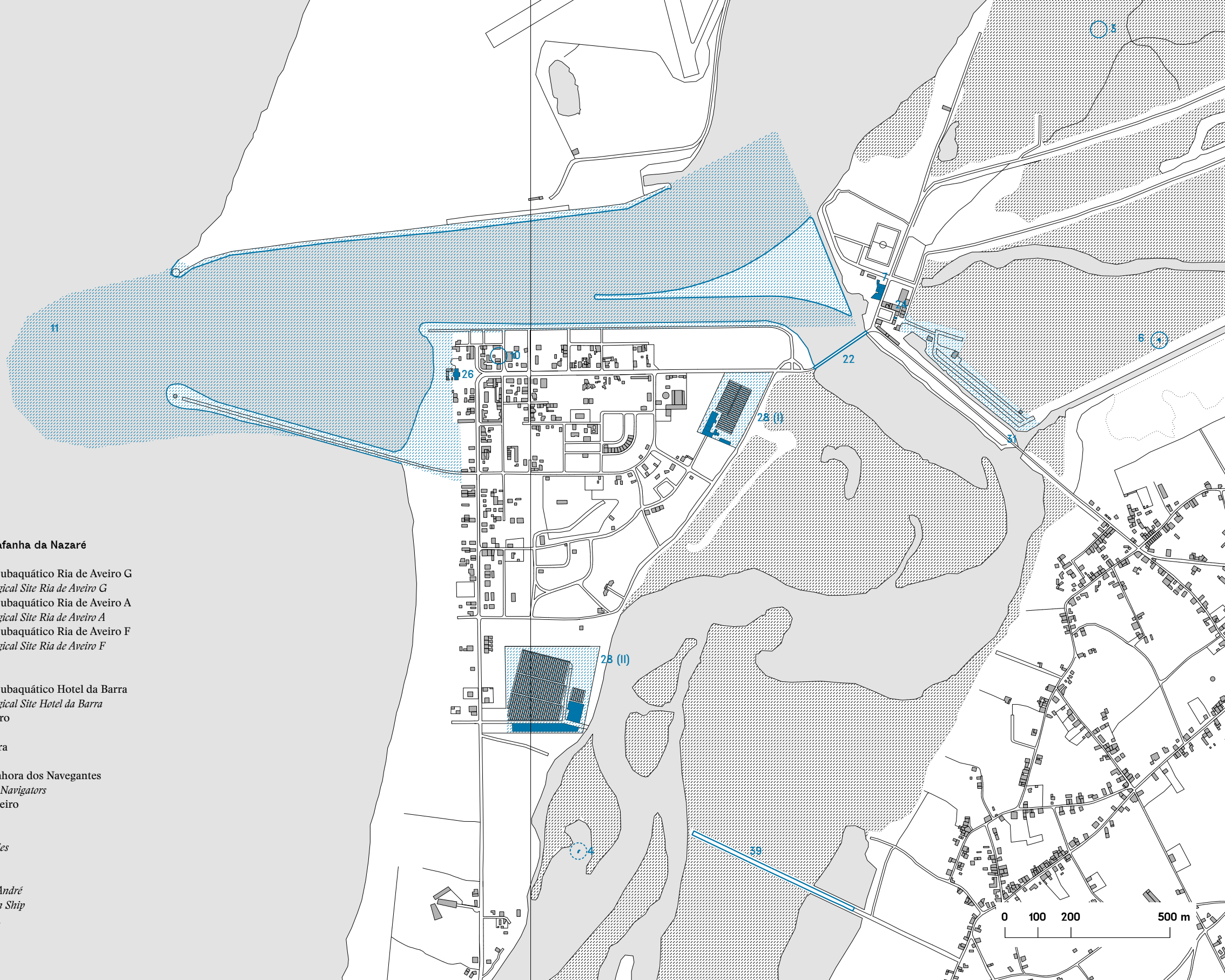
26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse

28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities

31 Jardim Oudinot
Oudinot Garden

36 Navio-Museu *Santo André*
Santo André *Museum Ship*

39 Nova Ponte da Barra
New Barra Bridge



2000

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G
4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A
6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F
7 Forte da Barra
Barra Fort
10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra
11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal
22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge
24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators
26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
31 Jardim Oudinot
Oudinot Garden
36 Navio-Museu *Santo André*
Santo André *Museum Ship*
39 Nova Ponte da Barra
New Barra Bridge
40 Porto Comercial
Commercial Port
41 Porto de Pesca Costeira
Coastal Fishing Port

2019

B Praia da Barra / Gafanha da Nazaré

3 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G
4 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A
6 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F
7 Forte da Barra
Barra Fort
10 Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra
Underwater Archaeological Site Hotel da Barra
11 Barra da Ria de Aveiro
Barra Canal
22 Antiga Ponte da Barra
Old Barra Bridge
24 Capela de Nossa Senhora dos Navegantes
Chapel of Our Lady of Navigators
26 Farol da Barra de Aveiro
Barra Lighthouse
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
31 Jardim Oudinot
Oudinot Garden
36 Navio-Museu *Santo André*
Santo André *Museum Ship*
39 Nova Ponte da Barra
New Barra Bridge
40 Porto Comercial
Commercial Port
41 Porto de Pesca Costeira
Coastal Fishing Port
44 ECOMare

2019

C **Costa Nova / Gafanha da Encarnação**

5 Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro E
Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro E

12 Palheiros da Costa Nova
Costa Nova Palheiros

14 Cais dos Pescadores da Costa Nova
Costa Nova Wharf

15 Cais dos Pescadores da Bruxa
Bruxa's Wharf

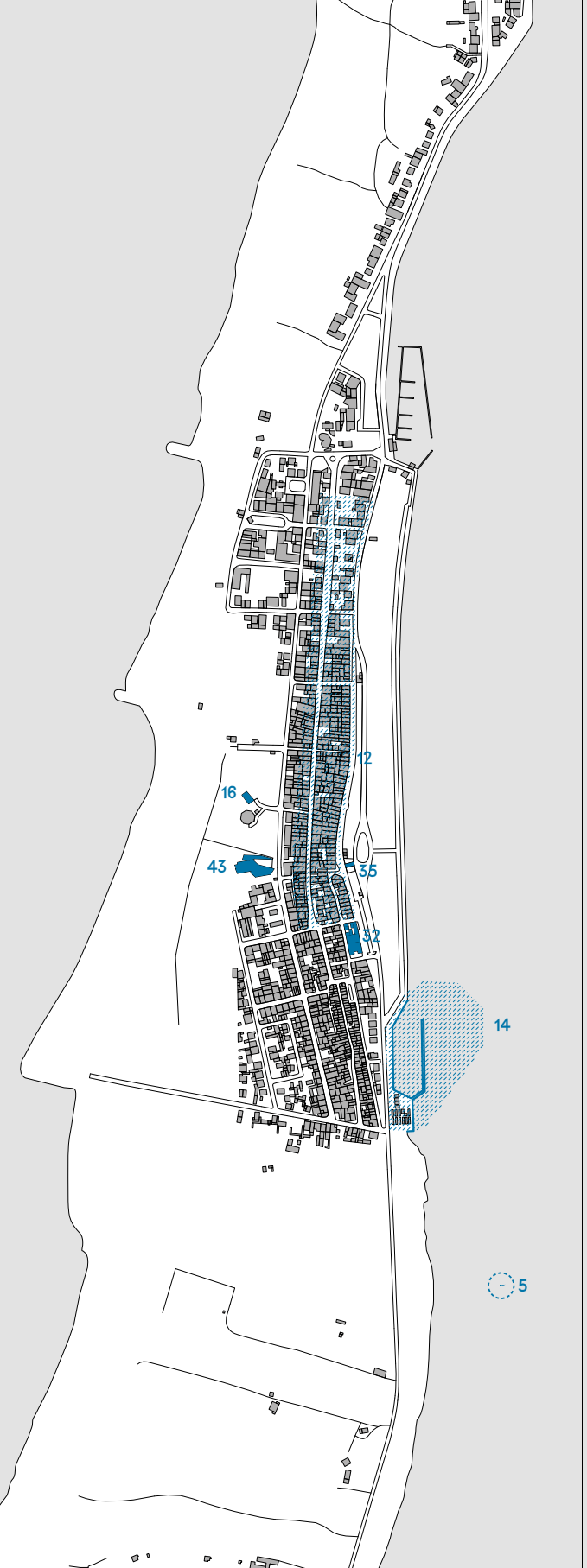
16 Capela de Nossa Senhora da Saúde
Chapel of Our Lady of Health

27 Canal do *Desertas*
Desertas *Canal*

32 Mercado da Costa Nova
Costa Nova Market

35 Cais da Barca da Costa Nova
Barca Wharf

43 Cais Criativo da Costa Nova
Costa Nova Creative Wharf

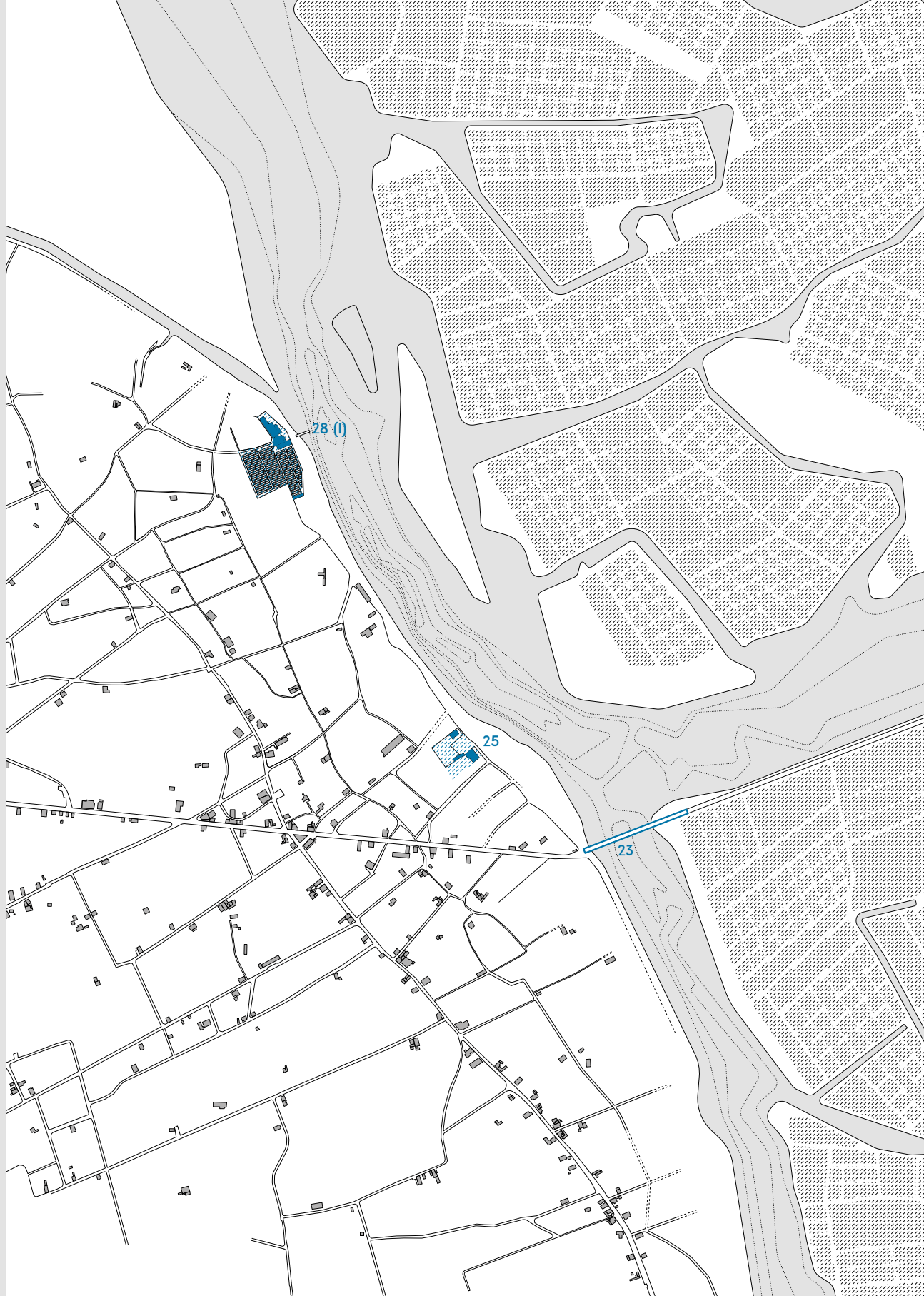


1925

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

23 Ponte da Cale da Vila
Cale da Vila Bridge
25 Estaleiros Bolais Mónica
Bolais Mónica Shipyards
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
(I) Testa & Cunha

0 100 200 500 m



1943

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

23 Ponte da Cale da Vila
Cale da Vila Bridge
25 Estaleiros Bolais Mónica
Bolais Mónica Shipyards
28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
(I) Testa & Cunha
(II) Empresa de Pesca de Aveiro
(III) Seca do Capitão Santos
(IV) Seca de Vaz / Brites, Vaz & Irmão
(V) Seca de António Pascoal e Filhos
(VI) Seca do Capitão Corujo
(VII) Ribaus e Vilarinhos
(VIII) Parceria Marítima Esperança
29 Porto Bacalhoeiro
Cod-fishing Port
30 Indústria Transformadora dos Produtos de Pesca
Fish-processing Industry

0 100 200 500 m

1956

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

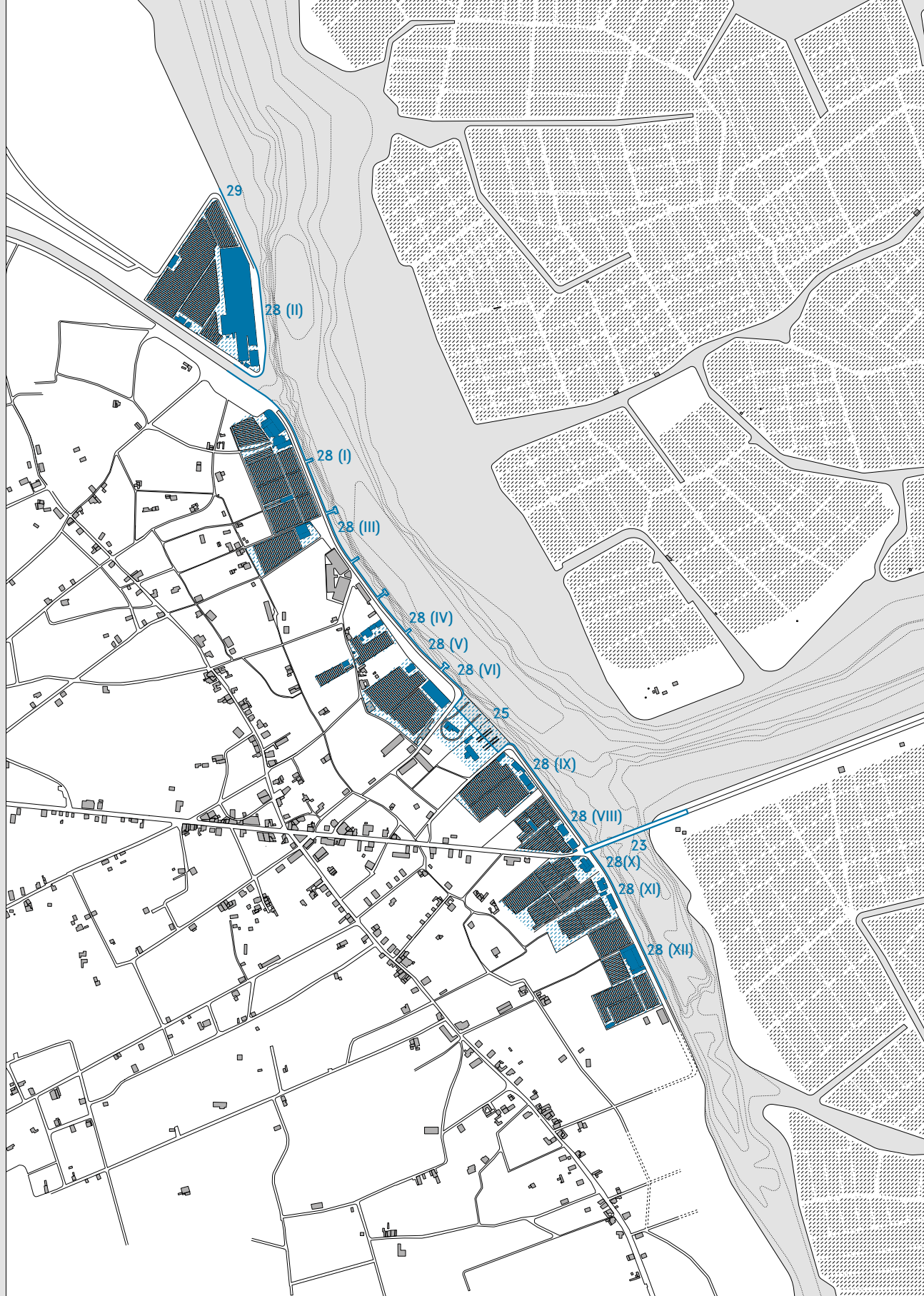
23 Ponte da Cale da Vila
Cale da Vila Bridge

25 Estaleiros Bolais Mónica
Bolais Mónica Shipyards

28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
(I) Testa & Cunha
(II) Empresa de Pesca de Aveiro
(III) Seca do Capitão Santos
(IV) Seca de Vaz / Brites, Vaz & Irmão
(V) Seca de António Pascoal e Filhos
(VI) Seca do Capitão Corujo
(VII) Ribaus e Vilarinhos
(VIII) Parceria Marítima Esperança
(IX) José Maria Vilarinho
(X) José Maria Vilarinho
(XI) Sociedade Gafanhense
(XII) Indústria de Pesca Aveirense

29 Porto Bacalhoeiro
Cod-fishing Port

0 100 200 500 m



1973

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

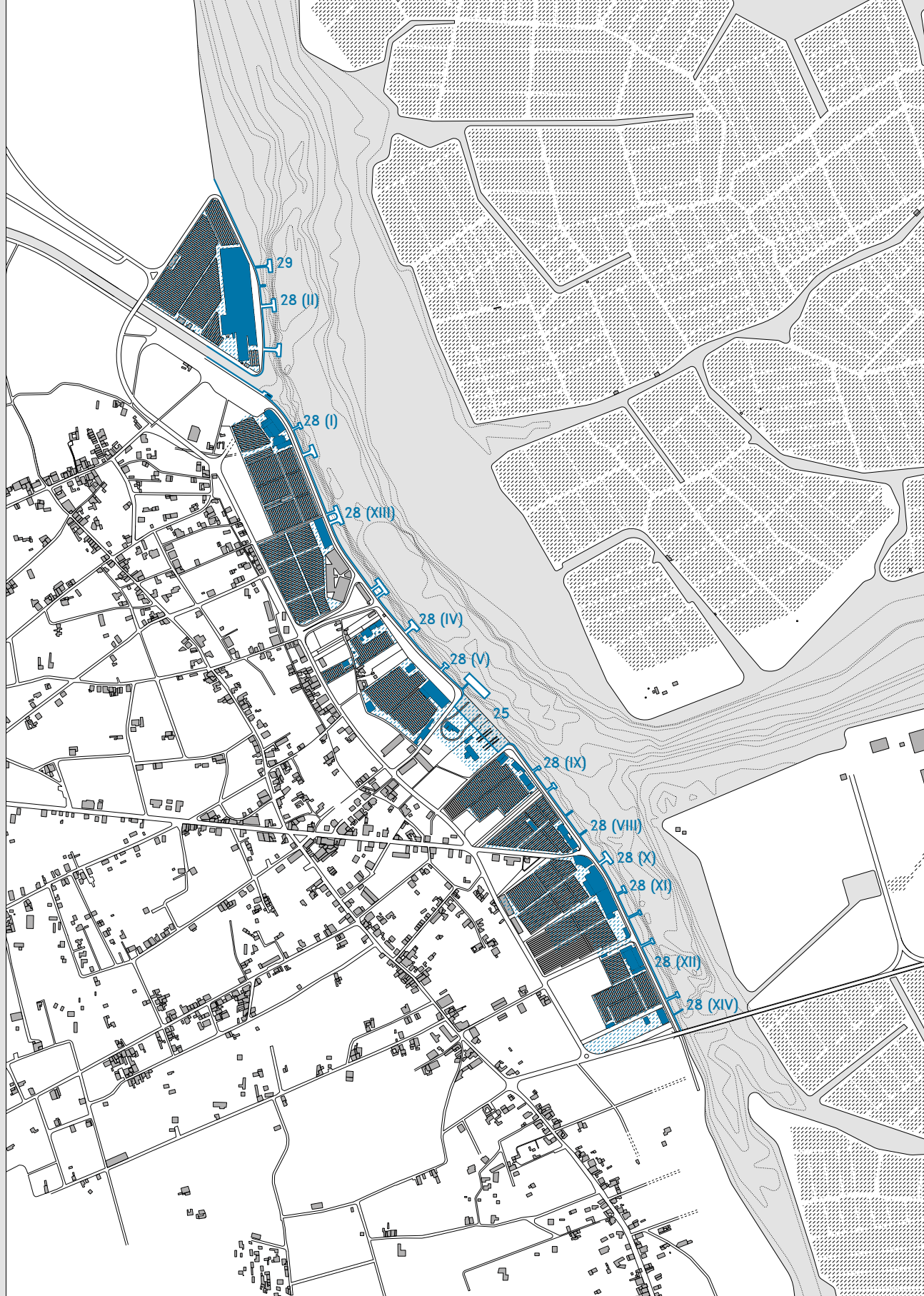
23 Ponte da Cale da Vila
Cale da Vila Bridge

25 Estaleiros Bolais Mónica
Bolais Mónica Shipyards

28 Secas de Bacalhau
Codfish Drying Facilities
(I) Testa & Cunha
(II) Empresa de Pesca de Aveiro
(III) Seca do Capitão Santos
(IV) Seca de Vaz / Brites, Vaz & Irmão
(V) Seca de António Pascoal e Filhos
(VI) Seca do Capitão Corujo
(VII) Ribaus e Vilarinhos
(VIII) Parceria Marítima Esperança
(IX) José Maria Vilarinho
(X) José Maria Vilarinho
(XI) Sociedade Gafanhense
(XII) Indústria de Pesca Aveirense
(XIII) Empresa de Pesca Ribau
(XIV) Sociedade de Pesca Miradouro e Friopesca

29 Porto Bacalhoeiro
Cod-fishing Port

0 100 200 500 m

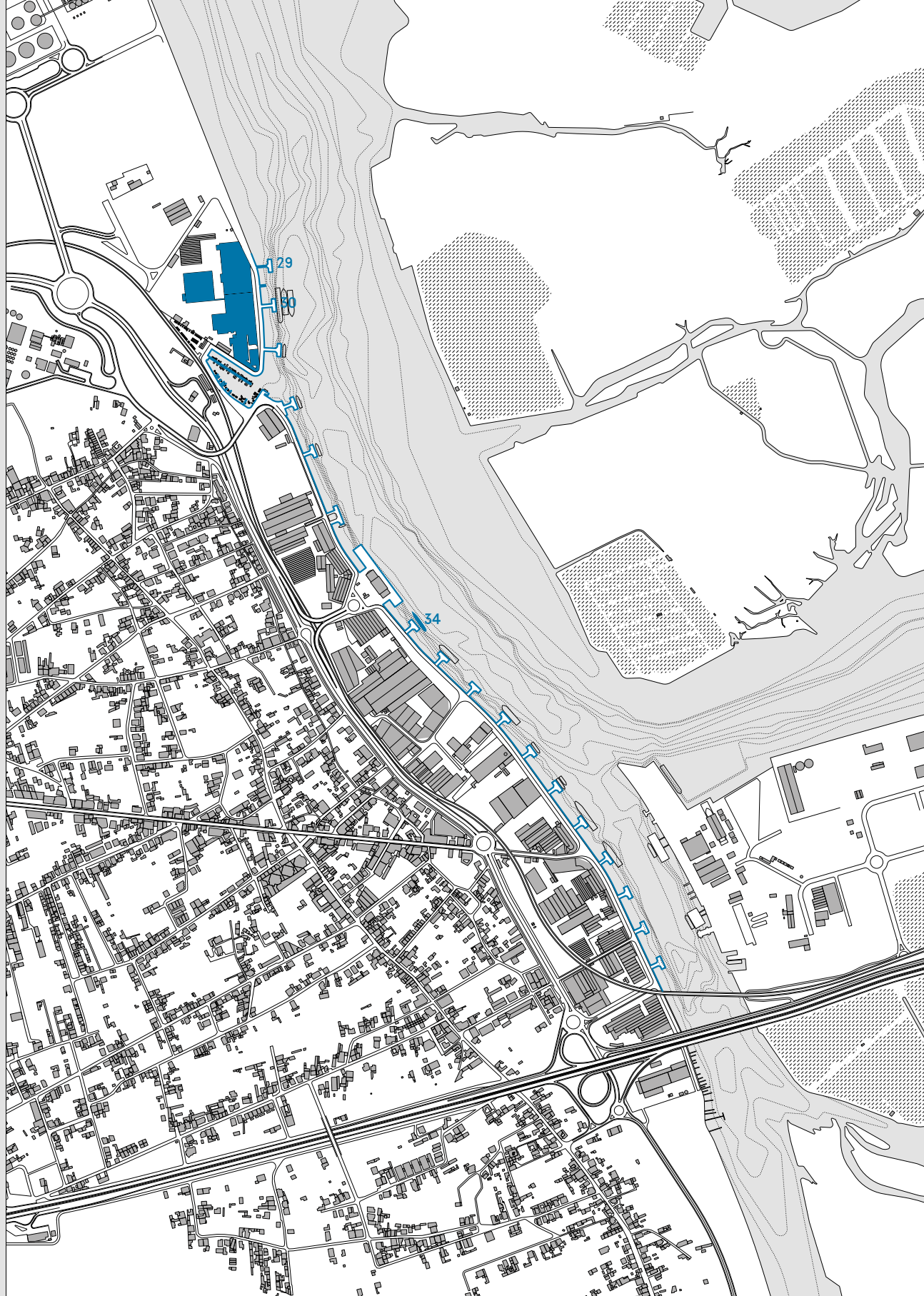


2010

D Porto Bacalhoeiro / Gafanha da Nazaré

29 Porto Bacalhoeiro
Cod-fishing Port
30 Indústria Transformadora dos Produtos de Pesca
Fish-processing Industry
34 *Argus*

0 100 200 500 m



Secas de Bacalhau & Porto
Bacalhoeiro / Codfish
Drying Facilities &
Codfishing Port

A Maritime Portrait of Ílhavo: Reading the History of a Landscape through its Maritime, Military and Industrial Heritage

Reading the History of a Landscape through its Maritime, Military and Industrial Heritage

Ílhavo, from Barra to Costa Nova, from the Gafanhas to the entire São Salvador area, is a broad territory with complex dynamics, whereby the remit and scope of this study limits itself to focusing on its maritime, military and industrial heritage. It is above all this maritime past that allows us to understand the formation of the area's landscape and the historical development of Ílhavo from a perspective that transcends dichotomies of city and country, urban and rural, centre and periphery. The city's foundation is linked to agricultural activity and the farming of salt, at a strategic locus that has held a place in coastal navigation routes since ancient times. Its proximity to Aveiro, which has always been the political and administrative centre in the lagoon region of the Vouga Estuary, allowed Ílhavo to establish a unique urban position and specificity, characteristics that were accentuated in the twentieth century with the exponential growth of fishing activity. In broad terms, Ílhavo is not so much one individual site as a constellation that expands outwards from its foundation on the east bank of the River Boco to the coastline, including both the Gafanhas and a large area of salterns. Today, Ílhavo is a territory of diffuse occupation, a landscape where, in addition to contemporary urban developments, sand dunes are mixed up with reeds and canals, remnants of agricultural fields and an extensive sea front.

From a basis in the maritime heritage of Ílhavo,[1] this study aims to understand the historical development of this territory and its landscape and, through this understanding, present possible new strategies for territorial enhancement and heritage management. If until the eighteenth century Ílhavo was an agricultural space that developed from the urban settlement to the east,[2] the Maritime, Military and Industrial Heritage of the Atlantic Area Coast (MMIAH) list allows us to see its western region with new eyes. The reading that we develop here may therefore seem biased towards the coastal area, paying little attention to Ílhavo's eastern region. Nevertheless, we believe that refocusing our gaze on the area's maritime aspects provides new insights into the territory, its dynamics and its processes of transformation and development.

The study is based on secondary sources, using the contents of the comprehensive collective work on its history published in the book Ílhavo*: Terra Milenar* as its main reference.[3] Derived from these sources and the list of heritage items identified in the MMIAH project, we have sought to develop a critical reading of the evolution of the territory's history and landscape that is capable of facilitating new ideas for the protection and enhancement of this heritage.

23
Ponte da Cale da Vila / Cale da Vila Bridge

Originalmente, em meados do século XIX, a Ponte da Barra consistia numa estrutura de madeira assente em pilares de pedra com cerca de 170 metros de comprimento, que se estendia por cima do paredão. O seu objetivo era facilitar a travessia entre o forte e a Barra. Em 1941, foi substituída por uma nova estrutura, completamente de madeira, e a sua posição foi ligeiramente alterada, dando prioridade à ligação ao farol na margem poente. Foi desmantelada em 1975 com a inauguração da nova Ponte da Barra um pouco mais a sul.

In the 19th century the landscape of the Ria de Aveiro was marked by a straight line which the road connecting Aveiro to the Barra Lighthouse ran along. At the point where the channels of the Boco River and Cale da Vila meet, this line gave rise to a bridge that is estimated to have been built between 1855 and 1861. In the 20th century, with the development of the Bolais Mônica Shipyards and the Cod-fishing Port, the bridge became increasingly important but also began to restrict the development of the wharf to the south. Between 1956 and 1961 the bridge was rebuilt in its present position further south and was subsequently enlarged and rebuilt again.

1759, a summary map

To understand Ílhavo and its development, it is useful to start by examining a map from 1759[4] that enumerates several projects undertaken on the Barra Canal to open the mouth of the Vouga to the sea. This image reveals a set of graphic signs that represent various terrestrial and maritime formations: sand (those of the dunes and those of the 'Agafanha'), salterns and marshy islands, firm and wooded land, canals and river mouths. The map reveals part of a territory in movement, namely the estuary of the River Vouga that forms what we call the Ria de Aveiro Lagoon.

While the Municipality of Ílhavo today occupies around half the territory outlined in the map,[5] Ílhavo is presented in the map of 1759 as merely the name of another village between Vagos and Aveiro. The village is divided along two lines of construction, north and south of a line of water. These two lines of buildings form a centre that was already well established, with greater density on the southern flank (which is roughly identical with the layout of what is now Rua João Carlos Gomes) than on the northern flank (which today is Rua de Alqueidão). Another crucial point on the map, albeit marked faintly, can be seen in the 'Forte Novo' (New Fort, where the Barra Fort stands today), as opposed to the 'Forte Velho' (Old Fort) further south-west of Vagos at the point where the Barra Canal opened naturally to the sea.[6] Another element which explains the layout of the map are the various positions and proposals for the opening of the Barra Canal: the first, to the south, where the canal was naturally located at that point in time; the second, proposed by Carlos Mardel[7] (where Costa Nova is currently located); the third, proposed by François Hyacinthe de Polchet (near its current

24
Capela da Nossa Senhora dos Navegantes / Chapel of Our Lady of Navigators

A construção teve início em 1863, já com as paredes ameadas de pedra de Ançã que a caracterizam. Foi renovada por volta de 1900. Juntamente com o forte e outros edifícios do século XIX e do início do século XX que a rodeiam, a capela define uma praça quadrangular cujo plano poderá ter sido o de criar um centro urbano na então pequena ilha. Contudo, o progressivo assoreamento das imediações, a reconfiguração do traçado dos principais canais e o desenvolvimento urbano da zona da Barra relegaram a capela e os seus arredores para uma posição marginal, preservando atualmente um ambiente singular.

The construction of the chapel began in 1863, with its characteristic crenelated walls in Ançã stone masonry. It was renovated around 1900. Together with the fort and several other 19th and early 20th century buildings surrounding it, the chapel defines a quadrangular square that may have been intended as an urban centre on what was then a small island. However, the progressive silting up of the surroundings, the reconfiguration of the layout of the main canals and the urban development of the Barra area consigned the chapel and its vicinity to a marginal position but providing it with its unique atmosphere today.

location); and a fourth position to the north, near Nossa Senhora do Bom Sucesso (where Torreira is currently located).

The map of 1759 sets out the fundamental components for understanding the development of the territory and landscape of Ílhavo: 1) the position of the fort and the adaptations made to the canal to establish a relationship between Ílhavo and the sea; 2) the progressive consolidation of the estuary's wetlands and the territorial layout; 3) the structure of the agricultural settlement as a pillar of urban development. It is the analysis of these three dynamics that provides the interpretive reading we propose in this study.

The formation and occupation of this territory predated 1759, as shown by the chronology of the area's list of heritage items. Despite the known documentary history, which dates back to the tenth century, some historiographical studies have established evidence of trade with Phoenicians and Greeks in the region,[8] while Palaeolithic and Neolithic remains have also recently been found.[9] The history of the region's agricultural development since the thirteenth century is well known, as is its important salt production,[10] and the archaeological discoveries of vessels confirm the existence of coastal merchant shipping since the fifteenth century.[11] However, and despite references to fishing,[12] until the mid-eighteenth century the region was essentially agricultural in nature and any urban development supported by maritime activity was marginal. From a geostrategic perspective, the territory's military position held no particular importance. Indeed, not only did the main conflicts of the age pass the region by but also there are no significant buildings dedicated to defensive purposes.[13]

As in other *forais*, the *foral* of King Manuel I of 1514 already notes the diffuse character of Ílhavo, making reference to the lands

25
Estaleiros Bolais Mónica / Bolais Mónica Shipyards

Os estaleiros Bolais Mónica, originalmente fundados na Malhada em 1887, foram deslocados para perto do canal da Barra, na Gafanha da Nazaré, em 1889. Em 1911, voltaram a ser deslocados para a Figueira da Foz, mas em 1916 foram reativados na Gafanha da Nazaré. O Porto Bacalhoeiro foi aí construído graças à relação estreita entre os estaleiros e os proprietários das embarcações de pesca, uma ligação que também foi fulcral para o êxito dos estaleiros durante o Estado Novo. Entraram em declínio durante a década de 1970 e acabaram por fechar portas em 1981. Um pouco antes do ano de 2000, empresas de transformação de pescado instalaram-se no lugar onde estavam localizados os estaleiros.

The Bolais Mónica Shipyards, initially founded in 1887 in Malhada, were moved closer to the Barra Canal area in Gafanha da Nazaré in 1889. In 1911 they were moved to Figueira da Foz, but from 1916 became re-operational in Gafanha da Nazaré. The Cod-fishing Port was developed here because of the close relationship between the shipyards and the owners of the fishing ships, a connection which was also at the heart of the shipyards' peak success during the Estado Novo. In decline from the 1970s, they closed in 1981. Sometime prior to 2000 the site of the shipyards was occupied by new fish-processing facilities.

of Ílhavo but not to the village of Ílhavo.[14] From then onwards the population grew steadily, occupied mostly in agricultural production. In 1758, parish records not only mention the cultivation of grain but also refer to one of the fundamental aspects that helps us understand the development of the region during the nineteenth century, namely its aquatic situation: on the one hand, the abundance of water ensured the fertility of the fields; on the other, the marshy characteristics of the area and a prevalence of stagnant water posed a constant danger to public health. Throughout the sixteenth and seventeenth centuries, the position of the Barra Canal fluctuated considerably, making navigation difficult and creating numerous vagaries, with variations in flooded areas, changes in the course of channels, siltation and instability in land formation.

The map cited from 1759 was produced in a political context marked by a desire to improve infrastructure in Portugal, thus providing efficient transport and communication systems capable of supporting the industrial development that was envisioned.[15] The map focuses on the definitive formation of the Barra Canal in the Ria de Aveiro Lagoon – a project that was decisive for the development of the territory of Ílhavo – solving the health problems of the lagoon while also enabling the reconciliation of agriculture already in the area with the growing industrial and maritime activities. After the final alignment of the Barra Canal in 1808, and despite the difficulties of navigation and silting which lasted for almost a century, a set of territorial transformations took place that assured the consolidation of the lands of Ílhavo as we know them today. To the south of the Barra Canal, over the cordon of dunes, Costa Nova was established as a settlement dedicated to coastal fishing and, later, to tourism; to the north,

26
Farol da Barra /
Barra Lighthouse

Na sequência da decisão tomada em 1856 de proceder à sua construção, o farol foi concebido por Paulo Benjamim Cabral em 1879 e finalmente inaugurado em 1893. Fundamental para a segurança da navegação costeira, a sua altura excecional de 62 metros permite que os seus feixes de luz sejam visíveis a 23 milhas, convertendo o farol numa referência vertical crucial na paisagem plana dos esteiros na desembocadura do Vouga.

Following the initial decision to undertake construction in 1856, the lighthouse was designed by Paulo Benjamim Cabral in 1879 and finally opened in 1893. Critical for the safety of coastal navigation, its exceptional height of 62 metres allows its beams of light to be visible from 23 miles away, making the lighthouse a crucial vertical reference in the landscape of the flatlands at the mouth of the Vouga.

in the area around the fort, a lighthouse was installed, becoming a vertical structuring element of the region's landscape, while the navigation channels led to the development of shipyards and the fishing port; a generally poor population was concentrated in the Gafanhas, providing labour for the various industries undergoing expansion;[16] to the east, the urban settlement consolidated and strengthened its symbolic role in the region, supported by the industrial development of the Vista Alegre porcelain factory.

Collectively, these developments gave Ílhavo a varied and particularly decentralised geometric figure. Although various urbanisation policies have sought to reinforce the centrality of the original urban centre and highlight the cultural differences between the various population groups in the region, the dispersion and variety of economic activity in the territory have made Ílhavo a heterogeneous space dependent on a complex system of interrelations, with permeable layers of meaning capable of transporting logic and practices from one system to another. In other words, the industrial dynamics driven by the foundation of the Vista Alegre porcelain factory also propelled the dynamics of shipbuilding, which launched the fishing industry, which required the demographic reinforcement that enabled the consolidation of agricultural development, which, in turn, fed back again into the industrial workforce. Despite the specificity of each of the different parts of the area and the lines of communication between them, none was dedicated exclusively to one activity, thus increasing the permeability of the system as a whole and consolidating Ílhavo as a complex and multifaceted landscape. This study, through an exploration of the three main dynamics outlined earlier, aims to offer clues to understanding a history that is non-linear but in which the maritime dimension occupies a prominent position. This element became definitively reinforced in the twentieth century with the impact of cod fishing on the urban and cultural consolidation of Ílhavo.

27
Canal do *Desertas* /
***Desertas* Canal**

Em novembro de 1916, o navio *Desertas* naufragou na praia, quatro quilómetros a sul do canal da Barra. Aí permaneceu exposto a pilhagens e sofreu uma tentativa de bombardeamento de um submarino alemão. O canal do *Desertas* é o resultado de uma operação, sob a direção do engenheiro António Mendes Barata, de resgate do navio através da laguna. As obras começaram no início de junho de 1918, tendo a ligação da praia à ria de Aveiro demorado seis meses a ser concluída. Depois da dragagem de um canal navegável na laguna e do desmantelamento parcial da Antiga Ponte da Barra, o navio passou o canal da Barra em 20 de março de 1920. Depois de o navio ter sido recuperado, o canal foi aterrado e coberto definitivamente.

The ship Desertas *was shipwrecked on the beach, 4 kilometres south of the Barra Canal, in November 1916, where it remained exposed to pillage and experienced an attempted bombing by a German submarine. The* Desertas *Canal itself is the result of an operation, under the direction of the engineer António Mendes Barata, to salvage the ship via the lagoon. Works began in early June 1918, it taking six months to connect the beach to the Ria de Aveiro Lagoon. After dredging a navigable channel in the lagoon and partially dismantling the Old Barra bridge, the ship* Desertas *passed the Barra Canal on 20 March 1920. Following the recovery of the ship, the channel was embanked and covered permanently.*

The position of the fort and the definitive formation of the Barra Canal in the establishment of the relationship of Ílhavo with the sea

As already mentioned, the map of 1759 refers to the existence of a 'New Fort' and an 'Old Fort'. This pair of coastal forts is confirmed in a drawing from 1764, wherein the description is detailed as 'New Fort to be finished' and 'Old Fort demolished'.[17] While it is tempting to suggest a connection between these constructions with other forts and fortlets built on the Portuguese coast since the reign of King João III (1521-1557),[18] unlike them the forts of Ílhavo are founded on unstable sand dunes. There are indications that a first version of one of the forts was built in 1643 before being destroyed in 1781,[19] but it is unclear which one. In any case, the forts never had any particular military importance, which explains the abandonment of the former and the incompletion of the latter. The drawing of 1764 presents the existing fort in the form that is still visible today: two bastions pointing to the sea (one of them practically imperceptible today) and an incomplete square open to the east (today closed by a wall). In 1778, the New Fort was represented in detail on an island called Marinhas do Forte in Mó do Meio.[20]

Established perhaps for its strategic position within the geometry of the lagoon in a location that would eventually become consolidated, the fort turned the Mó do Meio into a hub for the growing infrastructure, and ultimately urbanisation, that led to the development of Ílhavo.[21] It was around the dynamics generated by the fort that the construction of dyke that gave a definitive form to the Barra Canal[22] and another that determined the straight line of access through the Gafanhas, forming the road from

28
Secas de Bacalhau /
Codfish Drying Facilities

O processo de seca e cura do bacalhau na região da ria de Aveiro remonta ao século XIX e ganhou maior relevância no início do século XX com o desenvolvimento do Porto Bacalhoeiro. O Estado Novo estimulou a expansão desta indústria, que empregava principalmente mulheres. Era uma atividade sazonal, que não garantia um trabalho estável. A salga e a seca de pescado tiveram um grande impacto na paisagem da região. Embora a maioria destas tenham dado lugar a edifícios dedicados à produção de novos produtos da transformação de pescado, algumas das instalações que foram abandonadas ou usadas para outras finalidades ainda ali permanecem. Daí que ainda seja possível ver antigos armazéns e instalações usados para a seca do bacalhau, tal como vestígios das esteiras usadas no processo de secagem. Muitos destes espaços foram ocupados por edifícios de habitação ou destinados a outros usos. Não é possível datar com precisão quando o bacalhau começou a ser seco na região, ainda que o desenvolvimento dessa prática tenha acontecido principalmente depois da construção dos estaleiros Bolais Mónica em 1898. De 1924 em diante, na sequência da proposta de urbanização do Porto Bacalhoeiro, foram feitos investimentos na indústria. Estava então em atividade a Empresa de Pesca Testa & Cunha, e logo outras aí se instalaram. A indústria atingiu o seu auge nas décadas de 1950 e 1960 graças aos incentivos fornecidos pelas políticas económicas do Estado Novo, antes de entrar num período de declínio a partir de 1974.

The drying and curing of codfish in the Ria de Aveiro region dates back to the 19th century and gained in importance at the beginning of the 20th century with the development of the Cod-fishing Port. The Estado Novo encouraged and supported the expansion of this industry. Codfish drying mainly employed women and, as it was essentially a seasonal activity, employment was not stable. Fish salting and drying had a great impact on the region's landscape. Thus while most of the facilities for the salting and drying of codfish gave way to buildings dedicated to the production of new processed fish products, some facilities remain that have been abandoned or dedicated to other uses. It is thus still possible to see old storage and processing facilities for the drying of codfish, as well as remnants of the fishflakes (drying racks). Several of these spaces have been converted into housing and other uses. It is not possible to accurately date the earliest occurrence of fish-drying in the area, although it developed mainly after the construction of the Bolais Mónica Shipyards in 1898. From 1924 onwards, with the proposed urbanisation of the Cod-fishing Port, a major investment was made in the cod-drying industry. The Testa & Cunha Fishing Company was active at the time, with other companies appearing subsequently. The industry reached its peak in the 1950s and 1960s thanks to the stimulus provided by the economic policies of the Estado Novo, before entering a period of decline from 1974 onwards.

29
Porto Bacalhoeiro / Cod-fishing Port

Os vários ancoradouros usados pelos bacalhoeiros foram instalados nas proximidades dos estaleiros Bolais Mónica, juntamente com as primeiras fábricas de transformação de pescado e as respetivas instalações para a seca do bacalhau. O crescimento exponencial desta indústria, especialmente em meados do século XX, fez com que o aterro ao longo da costa fosse completado para unificar o cais e, assim, formar o Porto Bacalhoeiro. Ainda é usado como cais para bacalhoeiros, mas depois da década de 1970, com o declínio das práticas tradicionais de pesca, as indústrias locais adaptaram e modernizaram as suas atividades de transformação de pescado, ainda que alguns vestígios das antigas instalações de seca do pescado sejam visíveis. Projeto de retificação da margem da Gafanha, 1925; projeto para a margem poente da Cale da Vila, 1942; projeto de ampliação do porto interior de Aveiro, 1956; plano diretor de desenvolvimento e valorização do porto bacalhoeiro, 1973.

Barra to Aveiro. This line set the position of the Gafanha Bridge (also known as the Cale da Vila Bridge), built between 1855 and 1861, and, later, the location of the Bolais Mónica Shipyards. The interconnection of the fort, the canal and Aveiro thus led to the development of the cod-fishing port, which is today one of the most important elements of Ílhavo's maritime landscape.[23]

It is possible to construct a reading of the development of Ílhavo that discards the agricultural origins of the village in favour of an understanding of the territory on the basis of three straight lines that, from the sea, cross the dune cordon, traverse the flood zone and continue on towards Aveiro. This man-made layout was formalised by infrastructure to support urbanisation, ordering key elements implanted in the territory and determining the eventual developmental configuration of its landscape.[24] Today, what remains of these lines can still be seen in the northern area between the River Boco and the Mira Canal in the vicinity of the Gafanhas to the south of the Port of Aveiro, a territory organised through successive transformations of the island of Mó do Meio, today imperceptible, at the northern end of the Gafanhas.

Another structuring element that is also derived (albeit indirectly) from the original position of the New Fort is the Barra Lighthouse. Built to support navigation at sea, and today relatively obsolete due to the efficiency and prevalence of satellite navigation systems, the lighthouse's 23-mile range gave it a fundamental role in the landscape of the region. On land, the light from the lighthouse reaches from Espinho to Tocha, and on clear nights it is visible from Serra da Freita. This dominance once again underlines the importance of the formation of the canal and, intrinsically, the position of the fort. The lighthouse, the fort and Barra thus converge on a point of great symbolic and monumental significance, at the juncture where water from the estuary drains into the sea, forming an epicentre in the territorial legibility of the territory of Ílhavo and its surroundings.

The structure of agricultural settlement as a foundation of urban development

The urban growth of Ílhavo and its consolidation throughout the nineteenth and twentieth centuries were largely due to the Vista Alegre factory.[25] Entering into operation in 1824, a few years after the opening of the Barra Canal, the porcelain factory was predominantly dependent on the land, not the sea, both in terms of its requirements for raw materials (sand and kaolin) and labour drawn from Ílhavo's agricultural population. Located close enough to the south of the village but also far enough away (2 kilometres, or 25 minutes' walk), Vista Alegre was itself a centre of substantial industrial

The various docking berths for cod-fishing boats were established in the vicinity of the Bolais Mónica Shipyards, along with the early fish-processing factories and the respective cod-drying facilities. The exponential growth of this industry, especially in the mid-20th century, led to the embankment being completed along the shoreline to unify the wharf and thus form the Cod-fishing Port. It still serves as a permanent wharf for cod-fishing ships today, but with the decline of old fishing practices from the 1970s onwards local industries adapted and modernised their fish-processing operations, although some traces of the old fish-drying facilities remain. First urbanisation project of the wharf, 1925; Cale da Vila west bank project, 1942; project to repair the periphery street of the Cod-fishing Port, 1956; master plan for the development and enhancement of the port and lagoon, 1973.

development, the history of which has been the subject of detailed studies[26] and with a heritage now enhanced by several projects combining technological development with creative industries, hotels and tourism. The factory consolidated the old urban structure located between itself and the original site of Ílhavo's beginnings,[27] giving it a dominant symbolic role in the region.

In the context of maritime heritage, Vista Alegre would appear to be a marginal site. In addition to this industrial complex, its maritime heritage includes the Vista Alegre Wharf and its wooden bridge, two features that enabled the factory to boost its operations through ship transportation in the estuary, thus contributing also to the movement and coherence of the population in the lagoon. Industrial activity initiated the fundamental dynamics that led to the consolidation of Ílhavo, a settlement which had previously had a mainly agricultural character, at a time when the economic structure of Portugal was being reorganised along new industrial lines. In this sense, Vista Alegre created an economic complementarity between what was a fragile agricultural and a growing industrial sector, promoting ongoing local development while maintaining Ílhavo's regional relevance.

One episode that contributes to a better understanding of the progressive atrophy of agriculture in the region is the Gafanha Agricultural Settlement, promoted by the Estado Novo between 1938 and 1961.[28] This settlement was designed as a large rectangle in the middle of unoccupied lands and scrub in the centre of the Gafanhas. Its layout connects diagonally to the Juncal Ancho in Gafanha de Aquém towards the Barra Fort, while in the opposite direction it creates a direct connection on a second diagonal from

30
Indústria Transformadora dos Produtos de Pesca / Fish-processing Industry

As atividades de transformação e seca do bacalhau levaram a uma especialização do Porto Bacalhoeiro a partir de década de 1920. Apesar de a Empresa de Pesca de Aveiro, que entrou em funcionamento em 1928, se dedicar às conservas de peixe, este método nunca se converteu numa atividade económica significativa na região. Sobretudo com o desaparecimento das instalações dedicadas à pesca e seca do bacalhau, as indústrias ligadas à pesca redirecionaram as suas atividades para muitas outras formas de transformação, tratamento e preservação de pescado. Apesar de algumas instalações estarem ao abandono desde meados da década de 1970, a maioria continuou ativa e manteve traços das construções originais, ainda que tenham sido ampliadas e transformadas com o acrescento de novas instalações industriais. Este conjunto industrial tem um alto valor patrimonial uma vez que é uma manifestação evidente da história, do desenvolvimento e das várias fases e tecnologias da indústria de transformação de pescado.

Intensive cod processing and curing activities led to a specialisation of the Cod-fishing Port from the 1920s onwards. Though the Empresa de Pesca de Aveiro company, which began operating in 1928, was dedicated to fish canning, this method never became a significant economic activity in the region. With the disappearance of cod fishing and curing facilities in particular, the industries associated with fishing refocused their operations to various other forms of processing, treating and preserving fish. Although some facilities have remained in a state of disrepair since the mid-1970s, most remain active and retain traces of the original constructions, albeit expanded and transformed with additional facilities typical of the modern industry. This accumulated industrial construction has a high heritage value insofar as it is a visible manifestation of the history, development and various stages and technologies of the fish-processing industry.

31
Jardim Oudinot /
Oudinot Garden

A forma atual do Jardim Oudinot resulta de várias transformações funcionais da zona em seu redor. Os alinhamentos de palmeiras e de outras árvores que definem a forma do jardim foram realizados em meados do século XX (entre 1930 e 1952). Com o encerramento do canal Oudinot, a expansão do Porto Comercial e a construção de um aterro para o Porto de Pesca Costeira, o jardim passou a articular várias frentes urbanas, o que lhe conferiu uma função de polo local. Foi renovado e aumentado em 2008.

The current shape of the Oudinot Garden is the result of several functional transformations of the surrounding area. The alignments of palm trees and other trees defining the shape of the garden were established in the mid-20th century (between 1930 and 1952). The closure of the Oudinot Channel, the expansion of the commercial port and the establishment of an embankment for the Coastal Fishing Port repositioned the garden as a hinge between various urban frontages, giving the garden the function of a local hub. It was renovated and expanded in 2008.

Gafanha da Encarnação to Gafanha da Nazaré. The collective social facilities, such as the community centre and the chapel, were built at the crossroads of the two diagonals, with detached houses regularly interspersed along the streets from east to west.

Notwithstanding the marginal success of the activities of the Internal Settlement Board (of which the Gafanha Agricultural Settlement was part), the desire to return to agricultural production in the region was anyway not particularly successful: in 1959, despite the population density of the region and the settlement having existed for seven years, only 39 of the 75 houses had ever been occupied.[29] Nonetheless, the Agricultural Settlement's form of occupation and its landscape design did manage to reinforce a certain agricultural imagination in the Gafanhas, symbolised in a powerful visible form in the heart of the territory. Though marginal to our study, the Agricultural Settlement remains an example of successive attempts (mostly failed) to develop agricultural activity alongside the burgeoning industrial and maritime strength of the region, yet it simultaneously represents a site with exceptional potential for rehabilitation and continues to constitute a crucial structural element in the configuration of Ílhavo and its surroundings.

Despite not being either a motor of development nor a structuring element in the landscape of the region (with the exception of the Agricultural Settlement), agriculture nevertheless did play a significant role in the development of Ílhavo. The abundance of arable land and access to natural seaweed-based fertilisers facilitated the development of small-scale production, often as a means of subsistence for poorer families with access to land. Agriculture was also an important complement to fishing, which was mostly seasonal. The permanence of this albeit-fragile agricultural production also explains the later transformation of

32
Mercado da Costa Nova /
Costa Nova Market

Inaugurado em 1934 para substituir um mercado que estava em funcionamento desde 1929, este segundo mercado era um espaço delimitado por muros, com coberturas em todas as bancas. Na década de 1990, foi construído um edifício pós-moderno que procurou recriar os padrões cromáticos listrados dos palheiros. Na década de 2000, este edifício foi ampliado com uma nova ala contígua para melhorar a higiene do mercado.

Inaugurated in 1934 to replace a market that had been in operation since 1929, this second market was an enclosed space with roofs over the individual stands. In the 1990s, a closed building was built in a postmodernist style that sought to recreate the colour patterns of the striped palheiro houses. In the 2000s this building was expanded with a new conjoining wing to improve the market's hygiene.

various plots of land into cod-drying facilities with the exponential development of high-seas fishing. Cod-drying facilities were established and developed on agricultural land, first in the immediate vicinity of the Cod-fishing Port, then dispersed across the region, reinforcing the mix and complementarity between the various economic dynamics of agriculture, fishing and industry.

The need to connect Vista Alegre to the land-transport network meant shifting the road that later became the EN109 towards the west. With the main north-to-south link road between Aveiro and Coimbra further to the east, crossing the agricultural areas of Palhaça to Cantanhede, the industrial activity of the Vista Alegre porcelain factory and the establishment of pine forests in the dunes of Mira and Quiaios during the twentieth century established the westward link between Aveiro and Buarcos.[30] In this process, the urban centre of Ílhavo – which until then had grown along an east-west axis on the banks of the freshwater course at its centre – was crossed by an important north-south urbanisation axis that redefined its dynamics and geometry.

The progressive consolidation of the estuary's wetlands and territorial growth

The stabilisation of the Barra Canal led to the sedimentation of the dune cordon and the settlement of a fishing village in Costa Nova[31] in the early nineteenth century. Like other coastal settlements in the region, *palheiro* fishing shacks were progressively established on the dunes,[32] serving to support both seaweed harvesting on the lagoon side and seine fishing on the coast. A representation of the Ria de Aveiro Lagoon in the eighteenth century reveals a number

33
Museu Marítimo de Ílhavo / Ílhavo Maritime Museum

O Museu Marítimo de Ílhavo (MMI) congrega um conjunto de ligações e funções que transcendem o próprio edifício, incluindo relações com o CIEMar e o Navio-Museu *Santo André*. Membro da Rede Portuguesa de Museus e dedicado à cultura marítima, é um local com grande importância simbólica e funcional na região. Foi inaugurado como museu municipal em 1937 num edifício na Rua Serpa Pinto, que hoje se encontra devoluto. Na década de 1960, um novo edifício foi concebido pelo arquiteto Samuel Quininha para o local onde se encontra atualmente, mas o processo de construção foi complexo e o projeto não foi executado como era esperado. Em 2001, o museu reabriu depois de importantes remodelações segundo o projeto do *atelier* ARX, que desenhou uma peça arquitetónica singular, capaz de atrair considerável interesse internacional. Foi ampliado em 2013 com a construção de um aquário de bacalhaus.

of rudimentary constructions in the dunes and coastal fishing activity at São Jacinto and Torreira.[33] From the mid-eighteenth century, various fishing companies began to employ the traditional communal *xávega* fishing method along the coast between Espinho and Cabo Mondego, usually accompanied by the erection of wooden *palheiro* shacks. The purpose of this fishing activity was to supply the growing food-conservation industry, first involving brine and later cans. The canning industry in particular led to the exponential growth of this coastal fishing activity, with Costa Nova also benefiting from the dynamic. Nonetheless, the widespread adoption of motorboats, especially with the introduction of diesel engines, made purse seining much more efficient than the artisanal *xávega* method, reducing operational impediments and increasing the scale and quantity of catches. With technological advances favouring port fishing locations, particularly in Leixões, *xávega* fishing and the small coastal settlements became increasingly precarious.[34]

This progression from coastal to larger fishing operations also coincided with the growing popularity of coastal and bathing tourism from the late nineteenth century onwards, first in the form of health tourism and, later, as leisure tourism. The proximity of Costa Nova to Aveiro, a magnet for bourgeois families, created a new impulse for the construction of summer houses in the area, with the culture of light wooden constructions now transposed from fishermen's shacks to more elaborate houses designed for seasonal residency by urban families. With bright colours and stripes, the picturesque appearance of these holiday *palheiro* houses distinguished them from the popular houses of Mira or Furadouro, and especially from their poor neighbours in Costa Nova. Above all with the arrival of local infrastructure, the informal settlement of *palheiro* houses on the coast progressively gave way to a village on the dunes facing the lagoon to the east.

In 1941, the construction of a reinforced concrete wharf improved the daily passage by boat across the Mira Channel between Costa Nova and Mota in Gafanha da Encarnação. From there, a straight road south of the Agricultural Settlement crossed the woodland to Gafanha de Aquém and, via the Juncal Ancho Bridge, arrived at Ílhavo. The river connection between the wharves – a crossing which could also be undertaken across the Boco River between Gafanha da Boavista and Vista Alegre – increased accessibility in this otherwise diffuse territory and redefined the Gafanhas, previously a marginal space, as the heart of Ílhavo and as a crossroads between the Vista Alegre porcelain factory, Ílhavo, Costa Nova, Barra and Mó do Meio. The peripheral roads and paths, both on the side of the Mira Canal and on the side of the Boco River, served to support an essentially poor urban area, hosting a labour force to service a range economic activities at the various regional nodes. From the early twentieth century especially, the urbanisation of the Gafanhas also entailed the

The MMI brings together a set of tie-ins and functions that transcend the building itself and include connections with the CIEMar and the Santo André *Museum Ship. A member of the National Network of Museums and dedicated to maritime culture, the museum is a facility of great symbolic and functional importance in the region. It was inaugurated as a municipal museum in 1937 on a site on Rua Serpa Pinto that is today abandoned. A new building was designed at its current location in the 1960s by Samuel Quininha, but the construction process was complex and the project was not completed as expected. In 2001 the museum reopened following significant remodelling of the building by ARX studio, producing a striking architectural object that has attracted considerable international interest. It was expanded in 2013 to include the cod aquarium.*

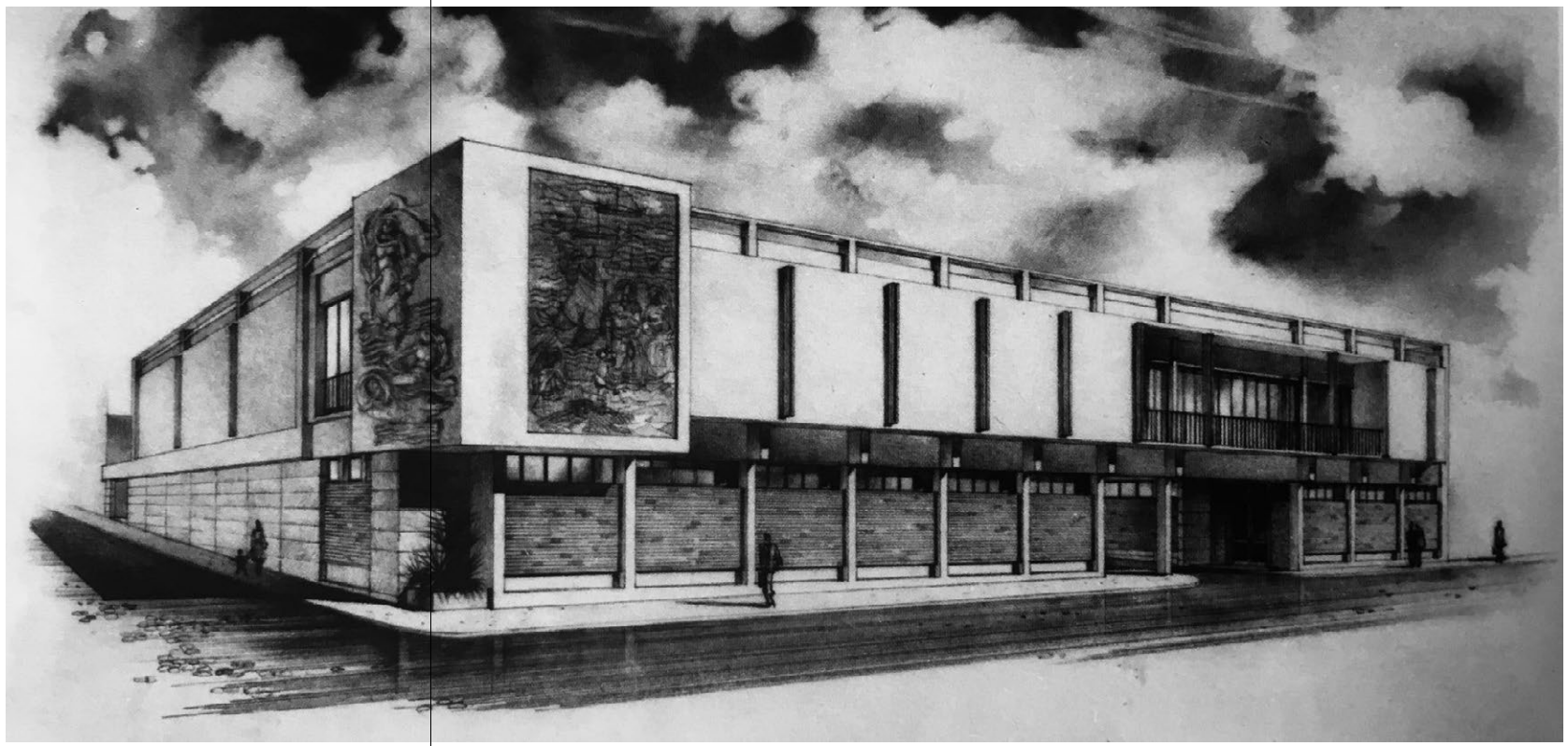
construction of chapels and other religious facilities that created a sense of community and belonging. Despite this level of investment and control from the Church, however, and with the exception of the Agricultural Settlement, practically no intervention or construction was made to structure or parcel the urban layout and organisation of the area of Ílhavo in which a substantial part of the population began to concentrate. Neither the national nor the municipal governments built or promoted any major facilities or infrastructure with the symbolic capital capable of creating cultural value in the Gafanhas territory, which was progressively developed as an 'in-between space'. And it was as precisely such an 'in-between space' that the lands of Ílhavo were consolidated according to a territorial model of dispersed urbanisation, combining various activities in economic and cultural complementarity.

Cod

In the twentieth century, and especially from the mid-1920s, cod fishing in Newfoundland played a determinant role in the culture and development of Ílhavo.[35] While records of Portuguese fishing interests and practices in Newfoundland date from as early as the sixteenth century,[36] this initial activity grew gradually less significant, especially when compared with the French,[37] English and American fisheries that dominated the seas and led the slave trade and colonisation throughout the seventeenth and eighteenth centuries.[38] It was only in the nineteenth century, after the Liberal Wars of 1832 to 1834, that Portugal began to practise large-scale cod

Samuel Tavares de Quininha, primeira proposta e projeto para o novo edifício do MMI, 1963 e 1967

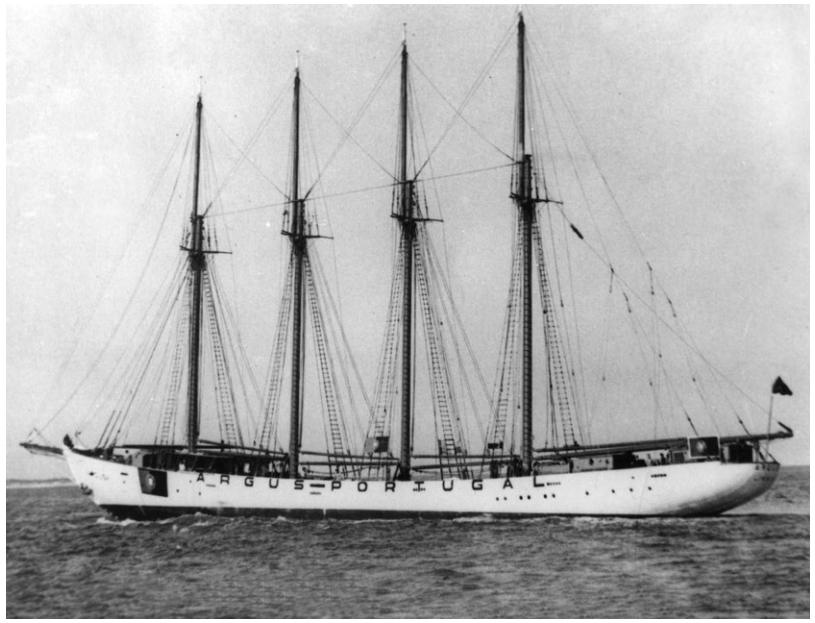
Samuel Tavares de Quininha, proposal and original design for the new museum building, 1963 and 1967



34
Argus

Com os seus quatro mastros, o navio *Argus* é um símbolo da pesca do bacalhau promovida no século XX pelo Estado Novo e que deu origem ao desenvolvimento do Porto Bacalhoeiro em Ílhavo. Construído nos Países Baixos em 1939, o navio granjeou fama numa campanha de pesca em 1950, que foi documentada por Alan Villiers num livro que celebrava a estratégia corporativista do Estado Novo. A sua última expedição de pesca ocorreu em 1970, antes de ter servido como cruzeiro nas Caraíbas e ter regressado a Ílhavo em 2009.

With its four masts, as a ship the Argus *is emblematic of the kind of cod fishery promoted in the 20th century by the Estado Novo and which gave rise to the development of the Cod-fishing Port in Ílhavo. Built in the Netherlands in 1939, the ship gained fame with a fishing campaign in 1950 documented by Alan Villiers in a book that celebrated the corporatist strategy of the Estado Novo. Its final fishing expedition took place in 1970, before serving as a cruise ship in the Caribbean and returning to Ílhavo in 2009.*



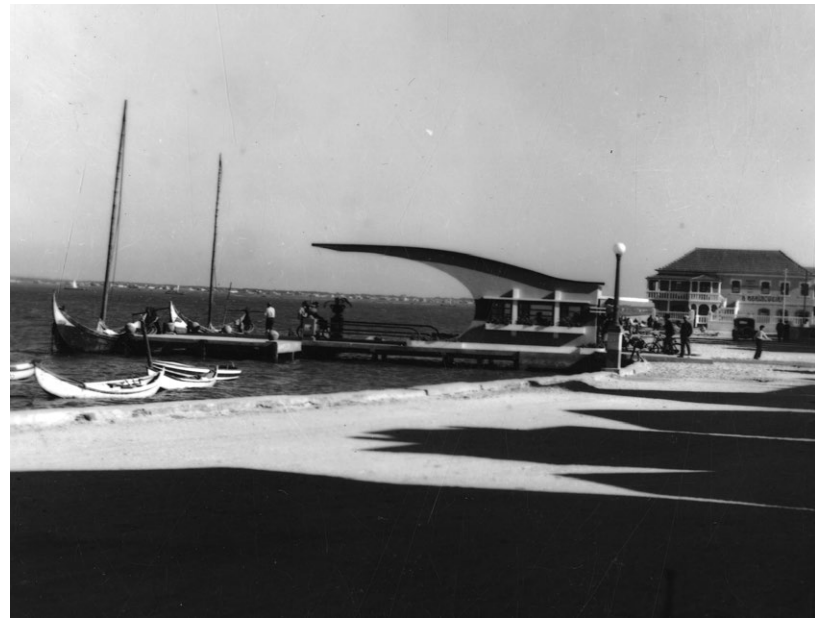
fishing in distant waters to meet its food needs, seeking to replace imported fish with its own production. Yet results remained mixed at best, with low returns on investment, a lack of economies of scale and a certain inability to technically master salting and food hygiene processes, thus keeping the cod industry from ever truly flourishing despite a progressive increase in national cod production.[39] Until the 1920s, the main ports of operation for cod-fishing boats were Lisbon, Figueira da Foz and Porto,[40] with labourers from Ílhavo, faced with poverty and lack of local employment,[41] often boarding fishing vessels from other ports. By this time, ships had begun to set out from the Port of Aveiro and some companies were able to establish themselves in the industry despite its volatility. The problem with the Aveiro Port was that it was only able to accommodate vessels with a low draught and that incoming currents had yet to be curbed, a limitation which explains the relatively low tonnages of vessels leaving Aveiro. The development of cod fishing in the region was intrinsically linked to the stabilisation of the Barra Canal and the subsequent growth of the port.[42]

For European fisheries, cod fishing requires long-distance navigation, with boats crossing the North Atlantic to the coasts of Newfoundland and Greenland during the months of spring and summer (generally between May and September).[43] For several centuries, cod seemed to represent an inexhaustible source of food from the sea. By the end of the nineteenth century, the introduction of engines on boats led to the development of trawling, with nets capable of making large catches in a very short time, meaning that fishing became easier and exponentially increasing the volume of a catch.[44] In the case of cod fishing, on the ships of several

35
Cais da Barca da Costa Nova / Barca Wharf

Este cais foi inicialmente usado para o transporte de passageiros e mercadorias entre a Costa Nova e o Cais da Bruxa na Gafanha da Encarnação. O antigo cais foi construído em 1940 e a característica estação de passageiros em 1941, de acordo com o projeto de J. M. Sobreiro. Quando construído, a longa cobertura de betão armado que sobressaía da fachada do edifício dava-lhe um toque vanguardista característico da arquitetura moderna da época, em contraste com a expressão arquitetónica vernacular dos palheiros listrados. Na década de 1970, o alargamento da avenida marginal significou o desmantelamento do cais, fazendo com que o terminal de passageiros fosse reclassificado como loja de turismo em 1990.

This wharf was originally used to transport passengers and goods between Costa Nova and Cais da Bruxa in Gafanha da Encarnação. The old wharf was built in 1940 and the characteristic passenger station in 1941, according to the design by J. M. Sobreiro. As built, the long reinforced concrete canopy projecting from the building's facade gave it an avant-garde feel typical of the modern architecture of the times and in contrast to the vernacular expression of the striped palheiro *houses. In the 1970s the enlargement of the periphery avenue meant the wharf had to be removed, leading the passenger terminal to be reclassified as a tourism office in 1990.*



countries this technique replaced line fishing, which involved a group of small boats departing daily from a main boat.[45]

Despite cod fishing being banned in Newfoundland in 1992, the cod population has still not returned to levels anywhere close to those of the past.[46] For Portuguese fisheries, the decline was particularly accentuated from the 1960s following the discontinuation of the Estado Novo's protectionist policies in 1967 and a total lack of required technological renewal, with cod fishing practically ceasing from 1974 onwards.[47] Particularly following the military coup of 1926, which introduced a dictatorship that led to the corporatist, autarchic Estado Novo, cod fishing was presented as a possible means of economic development and cultural consolidation in which the government made substantial investments.[48] From 1920, after several years as a secondary port in the fishing seasons of the early twentieth century, Ílhavo took the national lead by substantially increasing the tonnage and number of vessels operating in the port, while the Estado Novo installed the Cod Trade Regulatory Commission at the Gafanha da Nazaré Wharf.[49] The development of cod fishing in the local area coincided with an important phase of local urban consolidation, explaining various aspects of the territory of Ílhavo as we know it today. Although cod fishing only plays a small part in the region's fishing activity today, cod still plays a major role in local culture.

With few exceptions, until the 1960s Portuguese cod fishing consisted essentially of line fishing, i.e. an activity that required intensive labour. This contrasts starkly with trawling, the labour requirements of which are substantially lower but which requires greater technological investment.[50] This Portuguese strategy

36
Navio-Museu *Santo André* / *Santo André* Museum Ship

Construído nos Países Baixos em 1948 para a Empresa de Pesca de Aveiro, este navio foi inicialmente equipado para a pesca de arrasto lateral. Em 1974, foi adaptado para a pesca com rede de emalhar e modernizado com um congelador, antes de ser abatido à frota portuguesa em 1989. Rebatizado de *Amazonas*, passou a navegar sob a bandeira panamenha até 1997. Entre 2000 e 2001, foi convertido em navio-museu, ancorado na margem do Jardim Oudinot e aberto ao público enquanto parte do Museu Marítimo de Ílhavo (MMI).

Built in the Netherlands in 1948 for the Empresa de Pesca de Aveiro fishing company, this ship was initially equipped for side trawling. In 1974 it was adapted for gillnet fishing and modernised with a freezer, before being decommissioned from the Portuguese fleet in 1989. Renamed the Amazonas*, it then sailed under the Panamanian flag until 1997. Between 2000 and 2001 it was converted into a museum ship, open to the public and moored on the banks of the Oudinot Garden as part of the Maritime Museum of Ílhavo (MMI).*

37
Bairro dos Pescadores da Malhada / Malhada Fishermen's Housing

Os bairros de pescadores, cuja construção foi fomentada em todo o território nacional durante o Estado Novo, e do qual o conjunto de Ílhavo é um bom exemplo, são um resquício da política social desenvolvida nesse período. Sob o pretexto de suprir a carência de habitação, especialmente nas décadas de 1930 e 1940, foram mais um instrumento de propaganda do que uma resposta objetiva a uma necessidade. A imagem da Casa Portuguesa, uma moradia isolada com beirais, chaminés e outros elementos decorativos que aludiam à temática marítima, está na base da aparência pitoresca das dez habitações inauguradas em 1949. O bairro construído em 1962 é o testemunho de outra época, com várias habitações em cada bloco e uma retórica menos formal, num empreendimento que incluiu equipamentos públicos como uma escola e um centro social.

had a certain viability in that line fishing in the 1930s and 1940s was still possible in coastal areas and in those areas where the seabed made access more difficult for trawlers (and because some cod populations remained in those areas). The boats that can be visited at the Ílhavo Maritime Museum, both the replica built in its exhibition space and the ship *Santo André*, allow us to understand both of these fishing technologies.[51] Over the years and as a result of overfishing by large European fishing fleets, the fishing grounds frequented by the Portuguese became less productive and fleets had to head further north to Greenland. With technological transformations following World War II and decreasing fishing stocks, increasing efforts and technological investments were needed for the cod fisheries to remain economically viable. Until the 1992 fishing ban, other countries continued to fish for cod until biological stocks were decimated, transforming techniques and fish-treatment processes, particularly with the introduction of refrigeration and freezing, which allowed salting to be dispensed with as a preservation method. In Portugal, the Estado Novo regime chose to maintain a cultural legacy of tradition, of line fishing and a social structure based on traditional labour and past technology. While this strategy made it possible to develop Ílhavo's cod-fishing activity and a designated port in the 1930s and 1940s, changes in international maritime law in the 1950s and technological advances in North Atlantic fishing in the 1960s – which led to the exponential growth of European and American fisheries between 1950 and 1970[52] – resulted in a certain stagnation in Ílhavo, followed by a progressive economic decline until the local fishing industry finally collapsed (even as other countries reached their peak).

This short history of cod fishing is important in understanding the development of the territory of Ílhavo. The Cod-fishing Port of

The Fishermen's Housing Programme that was instigated throughout Portugal – of which Ílhavo's group is a good example – are a remnant of the Estado Novo's welfare policy. Ostensibly developed to address a lack of housing, especially in the 1930s and 1940s, they were more instruments of propaganda than an objective response to a need. The image of the Casa Portuguesa, a detached house with eaves, chimneys and other decorative elements with a maritime theme, forms the basis for the picturesque appearance of the ten dwellings inaugurated in 1949. The neighbourhood built in 1962 bears witness to another era, with several dwellings on each building block and a less formal rhetoric, in a development that included collective public facilities such as a school and a social centre.

Gafanha da Nazaré was born by taking advantage of the existing infrastructure of the Bolais Mónica Shipyard, its accessibility to distribution networks via the Cale da Vila Bridge that directly connected the port to Aveiro, and the availability of nearby agricultural land for the establishment of fish drying and processing facilities.[53] Drying techniques were simple and involved the manual spreading of cod over fishflakes (drying racks), minimising the time exposed to the sun by taking advantage of the wind for a drying process that did not burn the fish. Despite the humidity, the Ria de Aveiro Lagoon offered the necessary conditions of strong winds, cheap land and plentiful manpower. As had occurred with the Vista Alegre porcelain factory, it was the complementarity between rudimentary agriculture and the seasonality of industrial work (in this case the fishing industry) that ensured the viability of fish drying, an activity which required little investment and capital and which was based on the seasonal exploitation of cheap labour. It should be noted that the vast majority of cod-salting workers, unlike the people employed in fishing, were women.[54]

In the late 1920s, various fishing companies settled in the cod-fishing port,[55] but it was with the foundation of the Cod Trade Regulatory Commission in 1934 and the construction of its facilities in the centre of the port in 1936 that the establishment of new cod-fishing and drying companies in Ílhavo multiplied into the 1930s.[56] This rapid and exponential growth was cemented in the 1940s and 1950s, culminating in – with new constructions towards the south of the Cale da Vila Bridge and to the north of the Oudinot Channel which bordered the port – the founding of the Fishing Company of Aveiro. The construction of anchorage docks proceeded in a piecemeal fashion at the initiative of each shipowner,[57] with the Bolais Mónica Shipyards interrupting the circumferential circulation of the port.[58] In 1973, when it was in fact clear that the fishing business was in long-term decline, a beltway had already been built that demarcated the fishing companies to the west and connected them to the new route of the Cale da Vila Bridge further south.[59] In the meantime, the various companies reorganised themselves, mainly moving from fishing to fish processing.[60] The series of plans and projects elaborated for the consolidation and expansion of the Cod-fishing Port, which were eventually merged, led to occasional works of progressive consolidation. After the definitive closure of the Bolais Mónica Shipyards in 1981, it was possible to unify the coastal front of the port and give it a new coherence within the dynamics of the Port of Aveiro as a commercial and logistics port. In the 2000s, a railway line was constructed to unify the entire complex by providing new accessibility, with the former fishing port becoming a commercial hub. Notwithstanding, it is still possible to find traces of other eras in this area, including those relating to the fish-processing industry and other fishing activities, facilitating an enhanced reading and understanding of local history.

38
Festa da Nossa Senhora dos Navegantes / Feast of Our Lady of Navigators

Celebrada no terceiro fim de semana de setembro, as origens desta procissão em honra da Nossa Senhora dos Navegantes são desconhecidas. Com um simbolismo particularmente relacionado com a pesca, em meados da década de 1970 a procissão passou a incluir também uma rota fluvial. A procissão parte da capela junto ao Forte da Barra e vai até ao Porto Bacalhoeiro, antes de retornar de barco.

Celebrated on the third weekend of September, the origins of this procession in honour of Our Lady of Navigators are not well known. With a symbolism particularly related to fishing, from the mid-1970s the procession also began to include a river route. The procession departs from the chapel next to the Barra Fort to the Cod-fishing Port quay before returning by boat.

The impact of cod fishing on Ílhavo and its surroundings was more profound than that of the Cod-fishing Port itself, and involved a larger policy framework of centralisation and identity building pursued by the Estado Novo. In addition to the port, a visible sign of this process can be found in the Malhada fishermen's housing project, very similar to numerous other neighbourhoods scattered throughout fishing villages all over Portugal and designed as architectural propaganda in the form of government welfare.[61] This first housing complex consists of a small group of ten single-storey houses, with chimneys formally marking each unit composed of two houses.[62] The size of the neighbourhood was manifestly insufficient to meet the needs it was intended for, a scale that is revealing if we consider the size of the local population and the general lack of housing for those who worked in cod fishing at the time. The construction of this small neighbourhood corresponds to the customs and values embodied in individual dwellings that the Estado Novo sought to inculcate in the population, contributing to the formalisation of the myth of the *Casa Portuguesa*[63] – a modest but cheerful construction with whitewashed walls and eaves. This mythology, which had a tremendous impact on Portuguese architectural culture, was reciprocal with the position of cod in the national imagination and narrative.

Just as the regime sought to establish a dynamic of national unity around architecture – codifying a single style at the expense

39
Nova Ponte da Barra / New Barra Bridge

A posição da nova Ponte da Barra consolidou o crescimento progressivo do centro urbano da zona costeira, fazendo com que o seu principal eixo de crescimento passasse a ser de sul para norte em vez de ser de nascente para poente, e transformou profundamente o desenvolvimento local desde a sua inauguração em 1975. A ponte é o último troço da autoestrada que cruza o território nacional de nascente a poente, ligando Vilar Formoso diretamente ao mar.

The position of the New Barra Bridge consolidated the progressive growth of the urban centre of the coastal area, shifting its main axis to run from south to north instead of east to west and deeply transforming local development since its inauguration in 1975. The bridge is the final stretch of the motorway crossing Portugal from east to west, connecting the sea directly to Vilar Formoso.

of local vernaculars and designed to instead forge a collective national imagination from the north to the south of Portugal[64] – so cod was chosen as an example and manifestation of national unity through gastronomic practices under the motto, 'One Nation, One Food.' This idea was promoted through vigorous advertising campaigns, giving rise to an understanding of Ílhavo as one of the centres of the construction of national identity.[65] The high point of this ideological construction was the blessing of the ships in Belém, in the Empire's capital of Lisbon, before the Jerónimos Monastery and the Belém Tower. Long-distance fishing campaigns that lasted several months in far-flung waters were also used to promote a discourse of venerating the history of the discoveries of the fifteenth and sixteenth centuries. The fishermen of Ílhavo, poorly paid and frequently consigned to out-of-date and economically unviable fishing practices,[66] served as extras in this theatre, feeding the pride of the nation and cementing the construction of a common and unifying narrative. Even as new technologies of fish refrigeration and household refrigerators revolutionised food practices in other countries,[67] the anachronism of cod drying accentuated the exceptional character of Portugal, a country that maintained the unity of its colonial empire with the moral values and dietary tastes of the past. The ten fishermen's houses are a historical testament to this policy.[68]

40
Porto Comercial / Commercial Port

O Porto Comercial situa-se nos municípios de Ílhavo e Aveiro. O terminal sul, operacional desde 1967, está localizado no município de Aveiro. Em 1988, foi concluída a primeira fase de construção do terminal norte. Está localizado em Ílhavo, numa nova plataforma situada entre o Porto Bacalhoeiro e o Porto de Pesca Costeira. A plataforma foi construída na ilha da Mó do Meio e levou ao encerramento do canal Oudinot, que desempenhava até então uma importante função de drenagem da laguna. As obras de consolidação no terminal norte continuaram durante a primeira década do século XXI.

The Commercial Port is located in the municipalities of Ílhavo and Aveiro. The southern section, in operation since 1967, is located in the Municipality of Aveiro. In 1988 the first phase of the northern section was concluded. It is located in Ílhavo ona new platform situated between the Cod-fishing Port and the Coastal Fishing Port. The platform was constructed on the island of Mó do Meio and filled in the Oudinot Channel, which had until then performed an important draining function in the lagoon. Consolidation works on the northern section continued during the first decade of the 21st century.

A clear plan

In contrast to the 'humble' Malhada fishermen's housing, the town's original centre was consolidated through the opening of the so-called Avenida dos Capitães, which in the 1920s began as Avenida do Mercado, and which became Avenida Marechal Carmona in 1948, before becoming Avenida Mário Sacramento after the revolution of 1974. The outline was probably developed in 1922,[69] with incorporation and improvement works undertaken in 1937,[70] configuring the avenue as an expression of the urban cohesion and modernisation of Ílhavo for the benefit of cod fishing. Avenida dos Capitães aggregated and shaped the ambitious renovation and consolidation of the urban centre imagined in the 1949 Urbanisation Plan[71] developed by architects Carlos Ramos[72] and José Llamego. While this plan did not have the impact or relevance that other plans of that time had for the development of Portuguese cities in the mid-twentieth century,[73] it did outline an image of centrality for Ílhavo, the City of Cod – a dense urban core closed in on itself, in contrast to its productive rural territorial surroundings. The plan inscribed on the existing urban fabric a set of improvements, infrastructure and facilities that were never realised, including a hospital, a town hall and several single-family housing units, as well as a series of new blocks that were to be realised through the demolition of the buildings along Rua João Carlos Gomes. The most significant expression of this plan, with consequences for the future of Ílhavo, was the reinforcement of urbanisation along the east-west axis, giving form to what is today the eastern area of Avenida 25 de Abril.

The important aspect of this plan was its aim to convert Ílhavo into a self-contained urban centre, an idea which was later reinforced with the development of the circular roads foreseen in the planning of the 1980s, making Ílhavo autonomous from other smaller centres distributed throughout the territory and landscape. A tourist map of Ílhavo published with the sponsorship of the Ministry of the National Economy and the National Information Secretariat in 1962 reveals the intended popular perception of Ílhavo and its surroundings.[74] The map features bathers and holidaymakers at Costa Nova, fishermen on the shores of the sea and the estuary, Barra with its lighthouse, the Agricultural Settlement with a typical dwelling, cyclists riding between Ílhavo and Gafanha da Encarnação, rabbits running in the woods, *moliceiro* long boats in the estuary and fish in the sea. Each segment of the territory is given its own meaning and identity – beach, fishing, town, canal, fish drying, shipbuilding – with the territory presented as a kind of chessboard that allots each various element its place and an arrangement to the whole.

However, this ordering and construction of identity conceals the main dynamic of the development of the territory of Ílhavo

– a dynamic which becomes evident through analysis of its military, maritime and industrial heritage. The various local centres of development were in fact deeply interdependent, interconnected and jointly articulated. Indeed, the various stages of development mutually overlapped to an indisputable extent: the area's agricultural origins were fundamental for the industrial development of the Vista Alegre porcelain factory; industrial undertakings and skills justified the development of the Barra Canal and the consolidation of the port; shipbuilding gave the necessary impetus for the establishment of the cod industry and the cod industry ensured the urban consolidation of the centre and the persistence of the ceramic industry; the agricultural territories continued to provide labour and subsistence to the majority of the population. There is thus a clear core discrepancy between the ideal and the reality of the development of greater Ílhavo: the ideal of a centralised, mono-functional identity and a territorial unit superimposed on the reality of a complex, fragile territory dependent on complementarity between contrasting functions, industries and skills.

New territorial cultures

Today, the landscape of Ílhavo reflects the contradictions of its historical development. While the main vectors of the area's identity were deeply affected in the wake of the revolution in 1974, the municipality was able to readjust and find new

41
Porto de Pesca Costeira / Coastal Fishing Port

O primeiro Porto de Pesca Costeira na região estava localizado no antigo canal da Lota em Aveiro. Em 1991, foi construído um novo porto naquela que é a sua atual localização, sobre o grande aterro ocidental na Gafanha da Nazaré. Com acesso rápido à zona da Barra e ao principal sistema de estradas desde o final do século XX, o porto alberga infraestruturas usadas no desembarque, armazenamento e transformação de pescado destinado ao comércio.

The first coastal fishing port in the region was located on the old Lota Channel in Aveiro. In 1991 a new one was built in its current position on the large west embankment of Gafanha da Nazaré. With rapid access to the Barra area and the main road system from the late 20th century, the port houses infrastructure for the unloading, storage and commercial processing of fish.

activities and dynamics with which to reposition its territory within contemporary society. From the point of view of its urban formation, the most significant transformation was the consolidation of the Port of Aveiro, whose main wharves and docks are located in Ílhavo. Yet a number of other dynamics have also contributed to the reformulation of the identity and nature of Ílhavo: a new focus was given to industrial development, with greater expression in the Mota industrial hub near the former Agricultural Settlement, but also with corresponding production units in the eastern part of the municipality; road infrastructure was improved, with a scale and dimension that transcends the region's boundaries; the entire population now has access to housing, consolidating the pattern of urban dispersion in the territory; and, finally, the aspect that most concerns the maritime landscape, namely a set of public facilities of various scales that has been built throughout this dispersed territory, mostly through European funding, providing new meaning and functions.

The main transformation in road infrastructure was the integration of the New Barra Bridge as part of the A25 highway, the road that directly connects Barra to Vilar Formoso, making this bridge (inaugurated in 1975) part of one of the main structural routes in Portugal in its connections to Spain. On the side of the Cod-fishing Port, the Cale da Vila Bridge, rebuilt in the late 1950s, was also absorbed into this modern road transport system. The line of the new motorway route finally replaced the three straight segments that, in 1808, from Barra to Aveiro, defined the physical structure of the extreme north of the Gafanhas. On the side of the dune cordon, the change in position of the bridge led to the thrust of urban growth in Barra shifting from an east-west axis to one more defined in a north-south direction. Costa Nova also extended northwards, with its outskirts approaching the bridge and, on the outskirts, establishing an urban continuum with Barra.

42
CIEMar

Integrado no Museu Marítimo de Ílhavo (MMI), este complexo de investigação e documentação foi inaugurado em 2012 com a missão de proteger e promover o património material e imaterial marítimo. Oferecendo uma ligação entre as várias instituições e organismos culturais, está localizado junto ao MMI, no edifício de uma antiga escola, que foi remodelado e ampliado segundo o projeto do *atelier* de arquitetura Ponto Comum.

Part of the MMI, this research and documentation complex opened in 2012 with a mission to protect and promote tangible and intangible maritime heritage. Providing a link between various institutions and cultural bodies, it is located next to the Ílhavo Maritime Museum in a former school building, remodelled and expanded by the architecture studio Ponto Comum.

The construction of several port areas reshaped the boundaries of the territory and transformed the relationship between urban space and the banks of the lagoon-estuary. Although geographically marginal, the main intervention took place at the northern end of the Gafanhas, with a set of docks for large ships. This development, associated with the construction of the port's administrative buildings facing the Barra Fort, introduced a new scale to the local area. However, this new meaning and urban form of what had once been the island of Mó do Meio is still undefined and the island remains an ambiguous space. Yet the port infrastructure, divided between the Fishing Port (on the east bank of the Mira Canal, next to the New Barra Bridge), the Commercial Port (the North Terminals – Ro-Ro, bulk, logistics platforms – constituting the heart of the Port of Aveiro, and the South Terminal, located in the Municipality of Aveiro) and the Cod-fishing Port, finally served to create a border without public access and devoid of amenity value across the outer northern fringe of Gafanha da Nazaré. In this process, the position of the Oudinot Garden, as a hub between the Gafanhas and the small portion of land associated with the site of the fort, began to reflect the great transformations of the canals and estuaries of the lagoon into a consolidated territory.

The current shape of the Oudinot Garden is the result of several functional transformations of the surrounding area, including the development of the current Commercial Port, the old access road to the Barra Fort, the Mira Channel and the Oudinot Tidal Channel. The tidal channel, speculatively planned since 1874,[75] once defined the southern boundary of the garden, with the positioning of the bridge of the old road today forming the western limit of the garden. The garden's geography has always been very tenuous, with small islets forming and changing positions regularly throughout the late nineteenth century. Between 1930 and 1952,[76] the silting up of the areas to the east of the road and to the north of the Oudinot Tidal Channel led to the construction of an embankment that initially marked the western front of the garden. The alignments of palm trees and other trees correspond to this delineation of the garden. With the closure of the Oudinot Channel – as far as can be ascertained probably between 1975 and 1988 due to the expansion of the Commercial Port[77] – and the construction of the new bridge to Costa Nova, the relative position of the garden changed radically. The construction of an embankment for the Coastal Fishing Port in the 1990s meant that the garden was now adjacent to a new urban silhouette, reinforced by the construction of ECOMare, a laboratory dedicated to environmental and marine research and equipped with an aquarium for the rehabilitation of marine animals. The garden, which today occupies the site of the old access road to the fort, has thus begun to function as a local hub, with this last stage of its transformation completed in 2008.

43
Cais Criativo da Costa Nova / Costa Nova Creative Wharf

Construído como centro social para muitas atividades, o edifício é uma peça fundamental do projeto 23 Milhas para a promoção de dinâmicas culturais em Ílhavo. Concebido em 2011 pelo *atelier* de arquitetura ARX e inaugurado em 2016, o edifício caracteriza-se pela geometria complexa da sua construção em madeira que evoca, simultaneamente, os palheiros e a construção naval na região, permitindo que as pessoas caminhem pela sua cobertura como se estivessem numa duna.

Built as a social centre for a wide variety of activities, the building is a key part of the 23 Milhas project for enhancing the cultural dynamics of Ílhavo. Designed in 2011 by ARX studio and inaugurated in 2016, the building is characterised by the complex geometry of its wooden construction that simultaneously evokes the palheiro houses and the shipbuilding of the region and allows people to move over its roof as if it were a sand dune.

Coupled with urban-housing sprawl, the revolution in infrastructure of the Port of Aveiro – which took place from the 1980s to the mid-2010s – and the separation from the motorway network, have meant that the Gafanhas' relationship with the lagoon and its margins have been formed anew. Instead of an economy and cultural habits based on a permeable and continuous relationship between land and water, and notwithstanding maritime activities associated with the so-called 'blue economy', the local area and its facilities have assumed contemporary functions and modes of use detached from the shoreline.

The unifying potential of cultural infrastructure

If road and port infrastructure have introduced new operational and productive mechanisms to the territory of Ílhavo, cultural infrastructure has contributed to the consolidation of a new sense of belonging and territorial articulation. In the late twentieth century, the municipality adopted the slogan 'The Sea as Tradition', flanked by various cultural and investment policies. The Ílhavo Maritime Museum, which inherited the content of the old ethnographic museum, itself originally installed in a building a few steps from the Main Church, has established itself as a focus for transmitting this strategy.[78] Taking advantage of the history of cod fishing, the museum has endeavoured to create a collection with both a wide appeal for the local population and capable of exploring a wider national narrative, making use of oral history projects and combing the daily workings of the museum with both academic research and the collection of documents from the region. If the museum has successfully ensured this local anchoring from an institutional and functional point of view, from the perspective of its architecture the design by ARX studio has elevated the museum to the ranks of a prestigious architectural group of buildings of international scope and interest, giving the institution the impact to project its content on a far greater scale.[79] The history of the building is complicated, resulting from a project initiated in 1963 by the architect Samuel Quininha that was progressively transformed and built until the 1980s without the elements necessary for the operation of a museum. The symbolic ambition of the ARX project and the direction that was imprinted on its activity allowed the museum to make itself and maritime culture in general a mark of the municipality's identity. This dimension was underlined with the installation of the CieMar (Centro de Investigação e Empreendedorismo) – consisting of an archive and a research centre – in a neighbouring building and the cod aquarium as an extension of the complex as a whole.

The fact that the Cais Criativo da Costa Nova (Costa Nova Creative Wharf) was conceived by the same architects using

a similarly marked architectural language has generated an overall coherence, capable of conferring a unity between what would otherwise be highly disparate buildings and programmes, including the municipal library building. This correspondence of different locations and urban contexts was reinforced with the inclusion of the various institutional infrastructures in the cultural programming network 23 Milhas, which brings together other cultural facilities of the municipality using the Barra Lighthouse as a point of reference and identity. In addition, the construction of ECOMare in partnership with the University of Aveiro has attracted marine research facilities to Gafanha da Nazaré. This not only gives continuity to the connection of the municipality with the sea, capitalising on existing knowledge and skills, but also introduces functional valences at intermediate points in the otherwise diffuse urban fabric. Unlike the large port front, which by its nature has no public access, the ECOMare building, despite its inward-looking nature, has a symbolic potential capable of generating its own dynamics. In addition to the buildings are the ships, in particular the *Santo André* museum ship,[80] anchored in Oudinot Garden, or what remains of the *Argus*,[81] which is a floating wreck with great potential, anchored on a pier in the Cod-fishing Port.

These buildings represent significant public investments in the reorganisation of the territorial structure of Ílhavo at a time when its maritime, river and road boundaries have become more defined, and in stark contrast to the precariousness of a hundred years ago. The convergence of various cultural, research and productive

44
ECOMare

Inaugurado em 2017, o ECOMare resulta do atual interesse e investimento na exploração e no estudo dos recursos marinhos. Concebido pelo arquiteto Joaquim Oliveira, permite uma coordenação institucional entre entidades públicas e privadas na região, promovida em simultâneo pela Universidade de Aveiro, pela Autoridade Portuária de Aveiro e pela Câmara Municipal de Ílhavo, em conjunto com outros organismos nacionais.

Inaugurated in 2017, ECOMare is a result of contemporary interest and investment in the exploitation and study of marine resources. Designed by architect Joaquim Oliveira, it enables institutional coordination between public and private entities in the region, promoted jointly by the University of Aveiro, the Aveiro Port Authority and the Municipality of Ílhavo, together with other national bodies.

facilities, all with functions and activities related in some way to the Atlantic Ocean, invests the maritime heritage of Ílhavo with renewed and vital meaning, revealing a potential aggregator of public policies in a context of territorial sprawl. These facilities play a key role in consolidating the variable geometry of Ílhavo and its surroundings, allowing us to imagine and potentially realise a unique coherence for this dispersed territory.

To sum up, this reading of the development of Ílhavo on the basis of its maritime, industrial and archaeological heritage makes it possible to understand the interdependence of a territorial system which is, to a certain extent, different to conventional historical readings of urban centres of European cities. Each built element associated with its maritime heritage elucidates the emergence of its own associated dynamics, the force of which only becomes clear when perceived in interdependence with other aspects. These various elements are intrinsically interrelated, and together create reciprocal influences that give true substance to a complex territory that expands far beyond the urban centre of the pre-industrial city. The opening of the Barra Canal, the establishment of the fort as a point of reference in the infrastructure of the territory, the cod industry as the motor of a new identity culture, the development of tourism and the urbanisation of the dune cordon as new forms of occupation of the coastline, and the expansion and enhancement of the port and road infrastructures have had a profound impact on the territory. Ílhavo is today a vitally complex space in which a variety of activities and functions extend between the land and sea, its maritime heritage – but also its military and industrial heritage – cementing a system of cross references that give it meaning and a unique identity.

Notes

1. This essay is based on the Maritime, Military and Industrial Heritage of the Atlantic Area Coast (MMIAH) List produced by the local authorities in the context of an Interreg Atlantic Area project, funded by the European Union. The project included the municipalities of Ferrol and Cadiz in Spain, Ílhavo in Portugal, La Rochelle and the Pôle métropolitain Caen Normandie in France, Plymouth and Liverpool in the United Kingdom, and Cork and Limerick in Ireland. The list features in the chronology at the end of this book.

2. Despite this agricultural nature, the local population's deep connection with the lagoon and with all aspects of marine culture should not be overlooked – both in the sixteenth century with the home of the distant-water fishing fleet in Aveiro, and later with the central role of inhabitants from Ílhavo in the settlement of the Portuguese coast.

3. Saul António Gomes (ed.), *Ílhavo: Terra Milenar* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo, 2017).

4. *Carte particulière des environs d'Aveiro*..., n.a., n.d. [Francisco Pinheiro da Cunha, 1759]. Direção-Geral do Território, doc. no. CA315, in ibid., pp. 308-9. See also the drawing in Inês Amorim, *Porto de Aveiro: Entre a Terra e o Mar* (Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008), pp. 46-7.

5. The extent of Ílhavo's maritime area is particularly notable, with the entire saltern area up to Sá and Barrocas, bordering on Esgueira, forming part of the municipality.

6. Regarding the fortifications of the region and the various readings of their development, see Cardoso Ferreira, 'Fortificações da Barra de Aveiro: Subsídios para o seu estudo', in *Boletim da Aderav*, no. 17 (August 1989), pp. 18-24.

7. Carlos Mardel, Projeto para a abertura do Porto de Aveiro, 1756. Museu de Aveiro, drawing no. 3 31/HM. in Amorim, *Porto de Aveiro* (see note 4), pp. 114-15.

8. See Sara Vidal Maia and Eugénia Pereira, 'Os becos e as vielas de Ílhavo: as origens e os mitos', in Maria Manuel Baptista, et al. (eds.), *Europa das Nacionalidades: imaginários, identidades e metamorfoses políticas* (Coimbra: Grácio Editor, 2014), pp. 84-100; Paulo Anes, 'Ílhavo: evolução urbana, arquitetura e património', in Gomes, *Ílhavo* (see note 3), pp. 287-360.

9. Lusa, 'Descoberto em Ílhavo primeiro sítio pré-histórico subaquático do país', *Observador*, 17 September 2019, available online.

10. See Inês Amorim, *Aveiro e os caminhos do sal: da produção ao consumo (sécs. XV a XX)* (Aveiro: Câmara Municipal de Ílhavo, 2001); Sónia Cunha and A. Nazaré Pereira, 'Évolution Paysagère du Salgado de Aveiro', in Loï c Ménanteau (ed.), *Sels et Salines de l'Europe atlantique* (Rennes: Pur editions, 2018), pp. 177-82; Pinho Leal, *Portugal antigo e moderno* (Lisbon: Mattos Moreira & Companhia, 1874), p. 386.

11. See chronology with the list of heritage items relating to underwater archaeological remains. See further Francisco Alves and Eric Rieth, *Um mergulho na história: O navio do séc. XV Ria de Aveiro A* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo / Museu Marítimo de Ílhavo, Centro Nacional de Arqueologia Náutica e Subaquática e Instituto Português de Arqueologia, 2005); José António Bettencourt, 'Arqueologia marítima da Ria de Aveiro: uma revisão dos dados disponíveis', in Álvaro Garrido (ed.), *Octávio Lixa Filgueiras: arquitecto de culturas marítimas* (Lisbon: Âncora Editora, 2009), pp. 165-88.

12. According to the parish records of 1758, agriculture was considered the most relevant activity in the region but great importance is also given to fishing: 'most of the inhabitants of the villa live from working as fishermen.' Cited in Ana Isabel Ribeiro, 'Ílhavo na Idade Moderna', in Gomes, *Ílhavo* (see note 3), pp. 167-88, here p. 187.

13. This situation was reversed with the opening of the Barra Canal. In 1809, at the time of the French invasions, the canal was a strategic access point for a fleet of English vessels that facilitated the landing of supplies to assist the war effort. See further Amaro Neves, *Aveiro e sua região nas Invasões Francesas: A guerra, a fome, a peste... os mortos* (s.l.: Mare Liberum, 2012), pp. 155-72.

14. Inês Amorim, 'A estrutura das "artes novas" da costa de Aveiro, ao longo da 2ª metade do séc. XVIII: mão de obra, divisão de trabalho, formas de propriedade e divisão do produto', in *Antropoloxía Mariñeira: Actas do Simposio Internacional in memoriam Xosé Filgueira Valverde*, Pontevedra, 10-12 July 1997, available online.

15. See Carlos Martins, 'O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809: Intenção Política e Razão Técnica – o Porto do Douro e a

Cidade do Porto', PhD thesis in architecture, Universidade de Coimbra, 2014.

16. See João Vieira Rezende, *Monografia da Gafanha* (Coimbra: Coimbra editores, 1999).

17. *Desenho tosco do cônsul holandês em Aveiro*, 1764. IAN/TT, MR, set 984, ref. PT-TT-MR/EG/30/01, in Amorim, *Porto de Aveiro* (see note 4), pp. 46-7.

18. For more information on the coastal fortifications, although only in Porto and probably pre-dating the Ílhavo fort, see Mário Barroca, *As fortificações do litoral portuense* (Lisbon: Inapa, 2001).

19. Fernando Martins, *Gafanha da Nazaré: 100 anos de vida* (Ílhavo: Paróquia da Gafanha da Nazaré, 2010), p. 189.

20. Copy of detail from 1778 drawing from the maps of Lieutenant Colonel Guilherme Elsden, 1876, as given in Amorim, *Porto de Aveiro* (see note 4), pp. 127-9.

21. See the sequence of drawings *Barra 1808-2019*.

22. See Amorim, *Porto de Aveiro* (see note 4), pp. 138-9.

23. See Inês Amorim and João Carlos Garcia (eds.), *A Barra e os Portos da Ria de Aveiro, 1808-1932* (Aveiro: Administração do Porto de Aveiro, 2008); Mercedes Maia (coord.), *Exposição Histórico-documental do Porto de Aveiro: Um imperativo histórico* (Aveiro: Porto de Aveiro, 1998).

24. In the twentieth century and at the beginning of the twenty-first century, this configuration was consolidated, and demographic data from recent censuses show that Gafanha da Nazaré has practically the same population as São Salvador.

25. See the drawing *São Salvador*.

26. See *Vista Alegre: 150 Anos de Trabalho – Prestígio e Expansão* (n.a.: n.p., 1974).

27. The urban centre absorbed several localities that previously enjoyed a certain autonomy, such as Chousa Velha.

28. See Filipa de Castro Guerreiro, 'Colónias Agrícolas Portuguesas construídas pela Junta de Colonização Interna entre 1936 e 1960: A casa, o assentamento, o território', PhD thesis, Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 2015.

29. Ibid., p. 143.

30. On this subject, see Ílhavo's position on the map published by J. Castro, *Itinerario para automoveis e cyclistas: Bussaco a Monção por Aveiro, Porto, Braga, Ponte da Barca e Arcos 241 Km* (Lisbon: Sociedade Portuguesa de Automóveis, n.d. [1908]), available online.

31. See the drawing *Costa Nova*.

32. Examples can be found at the northern end of the Ria de Aveiro Lagoon in Furadouro and, south of Ílhavo, in Mira and Tocha, while *palheiro* houses were also built in Torreira, São Jacinto and other places on the sandy coast between Espinho and Cabo Mondego. See Raquel Soeiro de Brito, *Palheiros de Mira: Formação e declínio de um aglomerado de pescadores* (Lisbon: Instituto de Alta Cultura, 1960); Domingos Tavares, *Casas na Duna: O chalé do Matos e os palheiros do Furadouro* (Porto: Dafne Editora, 2018).

33. *Barra and the Ria de Aveiro*, late eighteenth century. Lisbon, Torre do Tombo, Feitos Fundos, Fundo Geral, Box. 292, Letter T, Set 148, reproduced in Gomes, *Ílhavo* (see note 3), pp. 18-19.

34. With regard to these transformations, see the 1966 film *Mudar de Vida* by Paulo Rocha, who captured the dying days of these communities and practices.

35. See Mario Coutinho, *História da Pesca do Bacalhau: por uma antropologia do 'fiel amigo'* (Lisbon; Editorial Estampa, 1985); Álvaro Garrido, *O Estado Novo e a Campanha do Bacalhau* (Lisbon: Círculo de Leitores, 2003); Álvaro Garrido, *A pesca do bacalhau: história e memória* (Lisbon: Editorial Notícias, 2001).

36. Although it is not known for certain how many Portuguese ships fished around Newfoundland in the period immediately after its discovery, the activity was substantial enough for King Manuel I to demand tithing in 1510 and the custom of consuming dried salted cod was introduced in Portugal during this period. For a concise account of these events, see the magazine *Oceanos*, no. 45, *Terra Nova: A epopeia do bacalhau*, January-March 2001.

37. See Loïc Josse, *La Morue: voyages et usages* (Grenoble: Glénat, 2014). Coastal fishing was also practised in Newfoundland, and the French especially built several fishing stations for the immediate drying of cod, which had the virtue of reducing the amount of salt required.

38. See Mark Kurlansky, *Cod: A Biography of the Fish that Changed the World* (New York: Walker and Co., 1997); Harold Innis, *The Cod Fisheries: The History of an International Economy* (New Haven: Yale University Press, 1940); Mark Kurlansky, *O Bacalhau: biografia do peixe que mudou o mundo* (Lisboa: Terramar, 2000).

39. See António Baldaque da Silva, *O estado actual das pescas em Portugal*

comprehendendo a pesca marítima fluvial e lacustre, em todo o continente do Reino, referido ao anno de 1886 (Lisbon: Ministério da Marinha e Ultramar, 1891). See also the reports by Francisco Soares Franco, *História resumida da Companhia de Pescarias Lisbonense* (Lisbon: Typographia do Gratis, 1840), and Jacob Frederico Torlade Pereira d'Azumbuja, *Memória sobre a pesca do bacalhão offerecida à Companhia de Pescarias Lisbonense* (Lisbon: Typographia de Desidério Marques Leão, 1835).

40. 'Composição da Frota Bacalhoeira em 1917', in Coutinho, *História* (see note 35), p. 41, based on Carvalho Brandão, *A pesca do bacalhau* (Lisbon: Pedro Bordalo Pinheiro, 1917), pp. 8-9. At the time there were 14 boats in Lisbon (approximately 2,865 tonnes), 10 in Figueira da Foz (2,144 tonnes), 9 in Porto (1,967 tonnes), 4 in Aveiro (595 tonnes), 2 in Viana do Castelo, and 1 in Ponta Delgada (177 tonnes).

41. Senos da Fonseca, 'Saga maior: a diáspora do "ílhavo" no litoral português', in Gomes, *Ílhavo* (see note 3), pp. 89-116.

42. Manuel Ferreira Rodrigues, 'O regresso à Terra Nova dos bacalhaus de navios armados em Aveiro e Ílhavo', in *Oceanos* (see note 36), pp. 76-88.

43. The daily catch was prepared and salted on board each day and, months later, the boat returned to land when its holds were (preferably) full. The salted cod was then washed and dried, which ensured its preservation while maintaining the nutritional qualities of the fish.

44. The Portuguese fishing fleet failed to follow this technological development, and thus the core anachronism of its cod fisheries.

45. These trawlers decimated cod stocks in Newfoundland and Greenland, not only because of the sheer volume of fishing but also because the scraping of the seabed by the trawlers destroyed the ecosystems that allowed fish stocks to regenerate. The dual cycle of progress and destruction has been, and still is, exponential, with evermore investment and technological development guaranteeing the continuity and even growth of fishing volumes, though resulting in a progressively declining fish biomass in the oceans.

46. Atlantic cod *(Gadus morhua)* is classified by the International Union for Conservation of Nature (IUCN) as a vulnerable species. Populations of this fish have several preservation statuses and the dynamics of exploitation vary between the several countries that fish it. See Rebecca Smithers, 'Shoppers told to avoid North Sea cod to sustain fish stocks', *The Guardian*, 2 October, 2019, avalialble online.

47. Despite its decline, Portuguese fishing has never been completely abandoned and remains active to this day.

48. The military coup of 1926 established a dictatorship in Portugal that was inspired by the Italian fascist regime. As with the Wheat Campaign, protectionist policies in cod fishing, supported by corporate institutions, sought to secure a balance of trade through national production and replace the consumption of imported cod. On the similarities between the Italian, Portuguese and German fascist food policies, see Tiago Saraiva, *Fascist Pigs: Technoscientific Organisms and the History of Fascism* (Cambridge, MA: The MIT Press, 2016).

49. Jorge Branco and Nuno Silva Costa, *História e Memória do Porto Bacalhoeiro* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo / Museu Marítimo de Ílhavo, 2017).

50. The state favoured the maintenance of a fleet composed of luggers and motor vessels for fishing, to the detriment of trawlers. On this topic, see Sally C. Cole, 'Cod, God, Country and Family: The Portuguese Newfoundland Cod Fishery', *Maritime Studies*, vol. 3, no. 1 (1990), pp. 1-29.

51. In 1969, the Portuguese cod fleet consisted of 13 wooden and 17 steel vessels for line fishing, and 28 classic trawlers and 17 aft trawlers. Coutinho, *História* (see note 35), p. 116.

52. See Didier Gascuel, *Pour une révolution dans la mer: De la surpêche à la résilience* (Arles: Actes Sud, 2019). See also Kurlansky (see note 38).

53. See the drawing *Codfish Port 1925-2010*.

54. In 1941, there was a one-escudo wage difference between men and women in the region of Aveiro, with men earning between at least 7 and 7 ½ escudos and women earning between 6 and 6 ½. Grémio dos Armadores de Navios da Pesca do Bacalhau, *Condições de trabalho nas 'secas' de bacalhau* (Lisbon: Of. da Pap. Luso-Brasileira, 1941), p. 4.

55. Empresa de Pesca Testa & Cunha (prior to 1924); Empresa de Pesca de Aveiro (1928); Brites, Vaz & Irmãos (1929).

56. António José dos Santos – Empresa de Pesca Ribau (prior to 1932); Indústria Aveirense de Pesca (prior to

1936); Empresa União de Aveiro – João Maria Vilarinho (prior to 1936); Parceria Marítima Esperança (prior to 1936); Ribaus & Vilarinhos – José Maria Vilarinho (1936); Pascoal & Filhos (1937).

57. In 1942, a continuous anchorage was built from the Oudinot Channel to the Cale da Vila Bridge. See 'Projecto de revestimento da margem Oeste da Cale da Vila', Junta Autónoma da Ria e Barra de Aveiro, 2 January 1942.

58. In 1956, the 'Projeto de Reparação da Rua Marginal do Porto Bacalhoeiro' was drafted and realised by the Junta Autónoma do Porto de Aveiro, giving rise to a peripheral street that consolidated anchorage from the Oudinot Channel to the Cale da Vila Bridge via the Bolais Mónica Shipyards. This project was carried out at the same time as various other (particularly ambitious) proposals that were developed between 1956 and 1959 by the same Junta Autónoma but never built, included in the 'Plano Geral de Arranjo e Expansão do Porto Interior de Aveiro'. These works, and the General Plan in particular, made it possible to integrate the Cod-fishing Port into a wider and more ambitious dynamic of the Port of Aveiro, which from that time on, and with the success of the extension of the Barra Canal, began to assume a strategic position within the northern region of Portugal. See Amorim, *Porto de Aveiro* (see note 4), pp. 177-85.

59. Vasco Costa, 'Plano Diretor de Desenvolvimento e Valorização, Porto e Ria de Aveiro', drawing no. 25.0/11, April 1974.

60. In July 2019, 14 fish-processing companies were registered in the Cod-fishing Port. This number is approximate since there are companies which, despite having industrial establishments in the municipality, have their headquarters in other locations. Information provided by the Câmara de Comércio e Indústria do Distrito de Aveiro.

61. Maria Tavares and João Miguel Couto Duarte, 'O arrendamento social público (1945-1969): Nova escala, novos programas e agentes', in Ricardo Agarez (ed.), *Habitação: cem anos de políticas públicas em Portugal, 1918-2018* (Lisbon: IHRU, 2018), pp. 217-21. The spirit of these neighbourhoods were echoed in the activities of Admiral Henrique Tenreiro, who was the emblematic figure of the Estado Novo in the so-called 'resurgence of fisheries'. See Álvaro Garrido, 'Henrique Tenreiro: "patrão das pescas" e guardião do Estado Novo', in *Análise Social*, vol. XXXVI, no. 160 (2001), pp. 839-62.

62. Albums of the blessing of Cod-Fishing Ships and Fishermen's Housing, Arquivo Histórico da Marinha, file of Almirante Henrique Tenreiro, 401.70, 1937-1940, FG/009/02-012 no. 1.

63. Raúl Lino, *Casas Portuguesas: Alguns apontamentos sobre a arquitectura das casas simples* (Lisbon: Valentim de Carvalho, 1933). See also Irene Ribeiro, *Raul Lino: Pensador Nacionalista da Arquitectura* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1994).

64. See José António Bandeirinha, *Quinas vivas: Memória descritiva de alguns episódios significativos do conflito entre fazer moderno e fazer nacional na arquitectura portuguesa dos anos 40* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1996).

65. Álvaro Garrido, 'O Estado Novo e a pesca do bacalhau: encenação épica e representações ideológicas', in *Oceanos* (see note 36), pp. 124-34.

66. Garrido, *O Estado Novo* (see note 35).

67. See, in general, Beatriz Colomina, Annmarie Brennan and Jeannie Kim (eds.), *Cold War Hothouses: Inventing Postwar Culture – From Cockpit to Playboy* (New York: Princeton Architectural Press, 2004).

68. In the 1960s, the national government built a second phase of the fishermen's housing, with more houses, a school and a social centre, although its architecture had acquired a more neutral rhetoric by this stage.

69. Atas da Câmara Municipal de Ílhavo, Sessão da Comissão Administrativa, 3 July 1922, referring to 'covering and cleaning the hill next to Avenida do Mercado.'

70. Atas da Câmara Municipal de Ílhavo, Sessão da Comissão Administrativa, 5 June 1937. 'The Administrative Commission of the Council of Gafanha da Encarnação, by its own accord and following the unanimous will of the inhabitants of its parish, thanks this distinguished commission for the significant benefits provided through the opening of the new and spacious avenue that connects Ílhavo with its western fringe, a development which not only represents a large benefit for those who until now were forced to travel through the tortuous, narrow and muddy Rua Nova, in constant danger of disaster or death, but which also provides a beautification of the

local area that all local citizens had called for and support in its improvement.'

71. Carlos Ramos, 'Plano Geral de Urbanização da Vila de Ílhavo', 5 January 1949.

72. See *Carlos Ramos: Exposição retrospectiva da sua obra* (Lisbon: Fundação Calouste Gulbenkian, 1986).

73. See Margarida Souza Lôbo, *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco* (Porto: Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, 1995), p. 275. Lôbo refers to an 'Urbanisation Plan' ('PU' – Plano de Urbanização) by architects José Llamego and Carlos Ramos, with ministerial approval on 30 July 1952.

74. *Ílhavo*, Rotep Map no. 10, João Camanho Pereira (coord.), 2nd edition (Lisbon, October 1962).

75. See Branco and Costa, *História e Memória* (see note 49), p. 45.

76. 1930 was the year of the Aveiro Canal Improvement Project; 1952 was the year of the navy photographic survey.

77. Between the military mapping of 1975 and the construction of the Commercial Port in 1988.

78. See Álvaro Garrido and Ângelo Lebre, *Museu Marítimo de Ílhavo: um museu com história* (Lisbon: Âncora Editora, 2007).

79. José Manuel das Neves (ed.), *Museu Marítimo de Ílhavo* (Lisbon: Caleidoscópio, 2003); Luís Santiago Baptista, *ARX Portugal, 1991-2015* (Lisbon: Verbo, 2015).

80. See Álvaro Garrido, Jorge Branco, Nuno Miguel Costa and Pedro Silva, *Santo André: memórias de um navio* (Ílhavo: Câmara Municipal de Ílhavo / Museu Marítimo de Ílhavo, 2019).

81. See Allan Villiers, *A campanha do Argus* (Lisbon: Cavalo de Ferro, 2014), 1st ed., 1951.

Cronologia Património Marítimo, Militar, Industrial e Arqueológico

Chronology Maritime, Military, Industrial and Archaeological Heritage

Cronologia / Chronology

século X **10th century**	**1**	Cais dos Pescadores da Malhada (século X) *Malhada Wharf (10th century)*
século XIII **13th century**	**2**	Marinhas de Sal (maior ênfase após século XIX) *Salterns (largely post-19th century)*
séculos XII-XV **12th-15th century**	**3**	Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro G *Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro G*
século XV **15th century**	**4**	Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro A *Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro A*
século XV **15th century**	**5**	Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro E *Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro E*
século XVI **16th century**	**6**	Sítio Arqueológico Subaquático Ria de Aveiro F *Underwater Archaeological Site Ria de Aveiro F*
século XVII **17th century**	**7**	Forte da Barra *Barra Fort*
século XVII **17th century**	**8**	Festa do Senhor Jesus dos Navegantes *Feast of Our Lord of Navigators*
1785	**9**	Igreja Matriz de Ílhavo *Ílhavo Main Church*
	10	Sítio Arqueológico Subaquático Hotel da Barra (anterior à abertura da Barra) *Underwater Archaeological Site Hotel da Barra (prior to the Barra Canal opening)*
1808	**11**	Barra da Ria de Aveiro *Barra Canal*
1808	**12**	Palheiros da Costa Nova (a partir de 1808) *Costa Nova Palheiros (after 1808)*
	13	Cais dos Pescadores da Gafanha de Aquém (requalificado em 2015-2016) *Gafanha de Aquém Wharf (renovated in 2015-2016)*
	14	Cais dos Pescadores da Costa Nova (após fixação da entrada da barra) *Costa Nova Wharf (after the Barra Canal opening)*

	15	Cais dos Pescadores da Bruxa (após fixação da entrada da barra) *Bruxa's Wharf (after the Barra Canal opening)*
1822/1824	16	Capela de Nossa Senhora da Saúde (reconstruída em 1890) *Chapel of Our Lady of Health (remodelled in 1890)*
1824	17	Vista Alegre *Vista Alegre Porcelain Factory*
após / after 1824	18	Cais da Vista Alegre *Vista Alegre Wharf*
1835	19	Ponte de Pau da Vista Alegre *Vista Alegre Wooden Bridge*
1837/1839	20	Ponte Juncal Ancho *Juncal Ancho Bridge*
1837	21	Festa de Nossa Senhora da Saúde *Feast of Our Lady of Health*
século XIX 19th century	22	Antiga Ponte da Barra (meados do século XIX, substituída em 1941, demolida em 1975) *Old Barra Bridge (mid-19th century, replaced in 1941, demolished in 1975)*
1855-1861	23	Ponte da Cale da Vila *Cale da Vila Bridge*
1863	24	Capela de Nossa Senhora dos Navegantes *Chapel of Our Lady of Navigators*
1889	25	Estaleiros Bolais Mónica *Bolais Mónica Shipyards*
1893	26	Farol da Barra de Aveiro *Barra Lighthouse*
1918-1920	27	Canal do *Desertas* Desertas *Canal*
após / after 1924	28	Secas de Bacalhau (século XIX, maior ênfase após 1924) *Codfish Drying Facilities (initially 19th century, but largely after 1924)*
após / after 1924	29	Porto Bacalhoeiro *Cod-fishing Port*

1928	30	Indústria Transformadora dos Produtos de Pesca *Fish-processing Industry*
1930-1952	31	Jardim Oudinot (renovado em 2008) *Oudinot Garden (renovated in 2008)*
1934	32	Mercado da Costa Nova *Costa Nova Market*
1937	33	Museu Marítimo de Ílhavo *Ílhavo Maritime Museum*
1939	34	*Argus* (1939)
1940/1941	35	Cais da Barca da Costa Nova (loja de turismo, anos 90) *Barca Wharf (tourism centre, 1990s)*
1948	36	Navio-Museu *Santo André* Santo André *Museum Ship*
1949	37	Bairro dos Pescadores da Malhada *Malhada Fishermen's Housing*
década de 1970 1970s	38	Festa de Nossa Senhora dos Navegantes (percurso pela ria) *Feast of Our Lady of Navigators (boat procession)*
1975	39	Nova Ponte da Barra *New Barra Bridge*
1967/1988	40	Porto Comercial (setor Sul, 1967; setor Norte, 1988) *Commercial Port (southern sector, 1967; northern sector, 1988)*
1991	41	Porto de Pesca Costeira *Coastal Fishing Port*
2012	42	CIEMar
2016	43	Cais Criativo da Costa Nova *Costa Nova Creative Wharf*
2017	44	ECOMare

Créditos / Credits

10, 12
Direção-Geral do Território

15, 16, 29, 45, 54, 99, 110, 117, 125, 126
Arquivo Histórico-Documental do Porto de Aveiro

20, 24
Câmara Municipal de Ílhavo / Divisão de Obras Particulares e Gestão Urbana

30
Arquivo Digital (Aveiro e Cultura) / Coleção Carvalhinho, AEJE

36 (2211), **101** (6598), **107** (0564), **109** (6720), **114b** (3350), **123** (2076)
Centro de Documentação de Ílhavo, Imagoteca

38 (6747), **53** (6323), **114a**
Centro de Documentação de Ílhavo, Arquivo Américo Simões Teles

40 (2403), **42** (2394), **43** (2186), **44** (6380), **48** (2125), **105** (4326)
Centro de Documentação de Ílhavo, Arquivo António Gomes da Rocha Madahil

51
Arquivo da Câmara Municipal de Ílhavo

102 (MMI-8-8)
Centro de Documentação de Ílhavo / Museu Marítimo de Ílhavo

103, 111, 118, 130
Lab2PT, Fishing Architecture, 2019

113, 129
fg + sg, fotografia de arquitetura

116 (169)
Centro de Documentação de Ílhavo / Museu Marítimo de Ílhavo, Associação Amigos do Museu de Ílhavo

120
Biblioteca Central de Marinha – Arquivo Histórico, Comissão de Extinção das Instalações do Almirante Tenreiro, fotografias gerais: 009_02_012, caixa 401, ficha 44.

127
CIEMar, Ílhavo, 2012

Ficha técnica

Um Retrato Marítimo de Ílhavo: Ler a História de Uma Paisagem através do Seu Património Marítimo, Militar e Industrial

Autoria: André Tavares
Com a colaboração de: Aitor Ochoa Argany, Sérgio Catumba, Rita Oliveira

Design gráfico: Studio Maria João Macedo

Tradução (português-inglês): Kennis Translations
Tradução (inglês-português): Pedro Morais
Copy-editing (inglês): Thomas Skelton-Robinson
Revisão (português): Nuno Quintas
Arte final (desenhos): Daniel Duarte Pereira

Editado por: Lab2PT
Coleção Paisagens, Património & Território / Investigação
Landscapes, Heritage and Territory Collection / Research

Impressão e acabamento:
Tiragem: 300 exemplares
ISBN: 978-989-8963-40-6
Depósito legal: 479835/21

Lab2PT
www.lab2pt.net

Laboratory of Landscapes, Heritage and Territory

Universidade do Minho
Instituto de Ciências Sociais

Universidade do Minho
Escola de Arquitetura

Instituto de Ciências Sociais
Universidade do Minho
Campus de Gualtar
4710-057 Braga

Escola de Arquitetura
Universidade do Minho
Campus de Azurém
4800-058 Guimarães

© 2021, Lab2PT e autores

Esta iniciativa é financiada pelo Lab2PT – Laboratório de Paisagens, Património e Paisagens, referência UIDB/04509/2020, através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia. / This work was financed by the Project Lab2PT – Landscapes, Heritage and Territory Laboratory – UIDB/04509/2020 through FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

FCT Fundação para a Ciência e a Tecnologia

O estudo que deu origem a esta publicação foi promovido pela Câmara Municipal de Ílhavo no âmbito do projeto MMIAH, financiado pelo Interreg Atlantic Area, European Regional Development Fund.

Ílhavo Câmara Municipal

Interreg Atlantic Area European Regional Development Fund EUROPEAN UNION

MMIAH RECOVERY AND VALORIZATION OF MARITIME, MILITARY AND INDUSTRIAL HERITAGE OF THE ATLANTIC AREA COAST

A história das cidades e da arquitetura é muitas vezes tratada como uma questão de terra firme. Quando o território é litoral, o oceano é visto como uma fronteira e a linha de costa como um limite para o desconhecido. Este ensaio procura contrariar essas narrativas, abordando a história urbana de Ílhavo – situada na costa atlântica portuguesa – da perspetiva do mar.

The history of cities and architecture is often treated as a matter of solid ground, with the ocean, when adjacent, seen as a frontier, the coastline acknowledged as a limit towards the unknown. This essay is an attempt to counter such narratives, instead treating the urban history of Ílhavo – sited on the Portuguese Atlantic coast – from the perspective of the sea.

O Lab2PT é um laboratório de investigação multidisciplinar da Universidade do Minho. A Coleção Paisagens, Património & Território publica conteúdos que resultam da produção científica dos seus membros.

Lab2PT is a multidisciplinary research unit at the University of Minho. The Landscapes Heritage & Territory Collection publishes content derived from the scientific work of its members.

Ílhavo
Câmara Municipal