

O Porto da Praia da Vitória, Açores: uma porta aberta ao futuro

The Port of Praia da Vitória, Azores: a Port that has opened up to the Future

A Praia da Vitória sofreu, durante muito tempo, as consequências que atingem todas as vilas que ficam nas margens de um centro administrativo de categoria superior, ou seja: a entidade dominadora procura por todos os meios evitar o desabrochar das capacidades de desenvolvimento da entidade dominada. Assim foi ao longo de vários séculos, em que a cidade de Angra do Heroísmo evitou a concorrência da Praia em várias áreas, mas de uma forma muito específica em relação ao seu porto.

A baía da Praia sempre foi referida na historiografia como uma área privilegiada para a instalação de um porto que oferecia segurança. Não tanto pela sua enorme concha de mar que banha um dos maiores areais do arquipélago, mas pela reentrância, conhecida como Paul, que ficava protegido pela encosta da Serra de Santiago ou do Facho.

Nos finais do século XIX, já se defendia para a Praia uma doca, uma doca natural, bastando para isso fazer a limpeza entre o forte do Espírito Santo e o Paul¹. Nesta zona havia um fundo de sete braças de água, que chegou a ter comunicação com o mar, mas foi ficando assoreado com o decorrer dos anos. Na perspectiva dos entendidos, com essa limpeza poucos eram os gastos para que as embarcações de maior porte tivessem segurança suficiente. Levou muito tempo para que tal acontecesse e mesmo assim foi necessário uma interferência exterior à própria região, como veremos.

Mas foi nesta zona mais protegida dos ventos que na Praia se instalou a comunidade marítima, desde os tempos mais recuados. O porto de pesca nunca teve grande desenvolvimento e manteve durante muitos anos a sua feição artesanal, embora haja notícias de no início do século XX se exportar boa quantidade de lagostas.

Na realidade, foi só com a entrada de Portugal na Comunidade Europeia que a frota se modernizou e o pescado passou a ter algum valor na economia praiense, dado que os barcos passaram a ter outra dimensão e outro tipo de equipamentos. Todavia, o número de embarcações e de pescadores não cresceu significativamente: por volta de 1895, existiam na Praia cerca de 16 barcos e 81 pescadores, um século depois o número de barcos situava-se nos 23, mantendo-se o mesmo número de pescadores.

Apesar da comunidade piscatória ser reduzida, ela não deixou de marcar socialmente a Praia. A propósito desta comunidade Vitorino Nemésio constatava que no início do século XX, a vila se dividia socialmente em “Terra” e



“Ribeira do Mar”. “A Terra com seu casario burguês, arruado, maciço, era o logradouro dos proprietários, dos mangas de alpaca, dos lavradores, dos mecânicos. A Ribeira do Mar, com os seus dois ou três cordões de casinhas empoleiradas sobre a areia, ficava reservada aos pescadores do Alto”². Os da terra tratavam-nos com o epíteto de “pescadeira”, sinal de marginalização e desprezo pela vida que levavam. A baía da Praia esteve, portanto, vários séculos sem que a intervenção humana cuidasse dela, a não ser pontualmente no porto de pesca.

Nos finais dos anos 20, a frente marítima sofreu uma melhoria com a construção daquilo a que se chamou na altura a avenida marginal. As fotografias antigas mostram perfeitamente que a vila vivia de costas para o mar, como muitas outras terras açorianas. Esta marginal era um pequeno passeio estreito que fazia a ligação entre o Largo Silvestre Ribeiro, passando pelo largo da escola primária Sousa Júnior e se prolongou até ao Largo da Batalha.

As grandes mudanças na baía da Praia só aconteceram com a chegada dos americanos. Foi a partir de então que se construiu o molhe de protecção e se instalou um cais para os barcos atracarem e se processar o transvaze de combustível para os transportes terrestres e aéreos das forças militares estacionadas na Base das Lajes.

Esta infra-estrutura montada do lado norte da baía permitiu, paralelamente, investimentos no porto de pesca, que sofreu melhorias, e pôde albergar embarcações de maior calibre, dado que estavam ao abrigo das ondas poderosas do mar que ali rebentam com intensidade.

Apesar destas infra-estruturas serem superiores às que Angra possuía, a Praia limitou-se a servir basicamente os americanos da Base. A carreira regular de passageiros, que no Estado Novo era monopolizada pela Empresa Insulana de Navegação, não escalava o porto da Praia e os navios de mercadorias só em casos especiais ali descarregavam.

Deste modo, o grande utilizador do porto era o pólo militar americano. Para o efeito foi introduzida uma rede viária que fazia a ligação do porto em direcção à Base, a chamada estrada militar, construída pelos americanos. Perto dela seguiam as condutas de gasolina para os grandes tanques que circundavam a base ou foram instalados no interior da ilha. Esta estrada afastava todo o trânsito do centro da Vila, continuando o mundo da “pescadeira” a viver nas margens da zona burguesa.

Neste extremo norte da baía construíram-se alguns barra-

For a long time Praia da Vitória suffered from what affects all towns that lie close to a local authority that has a higher status, that is to say, the town or city considered to be the more important of the two does everything in its power to prevent the lesser of the two from blossoming and developing its full potential. That is precisely what happened to Praia for several centuries. The city of Angra do Heroísmo stifled Praia's competition in several areas, especially where the latter's port activity was concerned.

The Praia Bay has always been considered to be an exceptional site for port facilities that offer safety. Not so much in the area with extensive sandy beaches, which is one of the best zones in the archipelago, but mainly because of the cove, known as Paul, which was afforded shelter by the slopes of the Serra de Santiago or Facho.

Towards the end of the 19th Century, Praia was claiming its right to have its own docking facilities, a natural dock. Apparently, all that needed to be done was to clean up the area between the Espírito Santo Fort and Paul Fort¹: The seabed was 7 fathoms deep in this zone, but silting up proved to be a problem with the passage of time. In the expert's opinion, a great deal more would have to be spent on dredging, rather than just cleaning up, before the larger vessels would be able to berth safely enough. However, a long time elapsed before this happened, and eventually the required investments came from outside the region, as we shall see.

This was the zone that is the best sheltered from the wind, where the seafaring community has always settled since time immemorial. The fishing port was never developed to any great extent and for many years it conserved its quaint and characteristic features, although this forgotten backwater did make the headlines at the beginning of the 20th Century when it exported large numbers of lobsters.

In fact, not until Portugal joined the European Union was the fleet modernised, and that was when fishing began to have a positive effect on the local economy, because the trawlers were now much larger and were equipped with modern facilities. The number of vessels and fishermen did not grow significantly: in 1895, there

Carlos Enes



Vista do Paul Porto de pesca anos 60
Vista geral da baía com a marina em primeiro plano
View of Paul Fishing harbour in 1960s
General view of the bay with the marina in the foreground



cões de apoio ao movimento marítimo da parte americana, instalou-se uma empresa, A Oceânica, em 1954, que funcionou e funciona como transitário, e os pipelines foram inaugurados em 1963.

A fixação de militares americanos na ilha proporcionou um rápido crescimento do parque habitacional e foi uma boa fonte de receitas para a Câmara Municipal. A fisionomia da Praia mudou e o seu ritmo de vida também. A relação com a baía também se alterou: a praia passou a ser mais frequentada por banhistas e as novas habitações que se foram expandindo para o lado Sul passaram a estar viradas para o mar.

A Praia dos anos 60 já veste roupas americanadas e tem hábitos mais liberais que Angra, por influência dos seus vizinhos novos, que lhe tomaram de assalto ruas e vielas, bares, restaurantes e também as casas de prostituição. Nos anos 70, surgiram os primeiros sinais de mudança em relação ao porto, em que alguns projectos já apontavam para um aproveitamento pleno das potencialidades da baía. Para além do molhe já construído na zona do Norte, outro foi projectado para a banda Sul, a fim de aí se instalar um cais de embarque e desembarque, o porto de pesca, um estaleiro e servir também uma zona industrial e comercial. Ou seja, estavam a ser dados os primeiros passos para se implantar o que veio a chamar-se o Porto Oceânico da Praia da Vitória.

Este porto entrou em funcionamento em 1990, tem dois cais, um com 350 m e outro com 150 m, e um molhe com um comprimento de 1300 m. Tem ainda a vantagem de estar a 4 km do aeroporto.

Mas neste último quartel do século XX uma outra perspectiva ganhava terreno: a de encarar também a baía da Praia como um espaço de recreio e de lazer.

were about 16 trawlers and 81 fishermen in Praia, but a century later, although the number of boats had increased to 23, there were still only 81 fishermen.

In spite of the fact that the fishing community is small in Praia, the fishermen have always left their mark on the town. In his comments on the local community, Vitorino Nemésio observed that at the beginning of the 20th Century, the town was socially divided between "Landlubbers" and "Seadogs": "The Landlubbers lived in their rows of large, solid bourgeois houses, with their farm labourers, mechanics, etc. The fishermen lived in their two or three rows of cottages covered in dust out on the sand". The Landlubbers treated them with disdain and referred to them as "pescadeiraada", a scornful term that indicated the contempt that they had for the life they led.

As a result of this, the Bay of Praia was abandoned and neglected for several centuries, because it was not in the fishing port itself.

Towards the end of the 1920s, positive changes were made to the seafront, with construction work taking place near the Avenida Marginal. Old photographs clearly show that the town lived with its back to the sea, just like many others on the Azores. This *marginal* was a small and narrow promenade starting from Largo Silvestre Ribeiro, going past the primary school Sousa Júnior and running as far as the Largo da Batalha. The Bay of Praia was only affected by major changes when the Americans arrived. It was then that the breakwater was constructed and a quay was built to enable ships to moor, fuel being unloaded and refined for the land and

air transport of the armed forces stationed at the Lajes Base.

This infrastructure provided on the northern side of the Bay made it possible to invest in the fishing port, to which considerable improvements and enlargements were made, enabling it to accommodate larger vessels, now that the zone was sheltered from the big breakers that used to crash against the shore at this point.

Although these infrastructures were better than Angra's, Praia's function was limited to serving as the Base for the United States. The regular passenger runs, which in the Estado Novo were monopolised by the company Empresa Insulana de Navegação, did not use Praia as their port of call and the merchant shipping only did so in special circumstances for unloading.

It was thus the US military who mainly made use of the port, and in view of this they constructed a road network to connect the port with the Base, the so-called military route. A series of oil pipelines ran nearby to take fuel to the large tanks that surrounded the Base or those that had been erected further inland. This road removed all the traffic from the town centre, while the world of the "pescadeiraada" carried on living on the fringes of the bourgeois district. Some sheds were erected by the Americans at the northern end of the Bay to support their maritime movements and a company was established there, A Oceânica, in 1954, which operated and still operates as a freight agent; the pipelines coming into operation in 1963.

The presence of the American forces on the island led to a rapid growth in housing and it was a good source of revenue

Deste modo, com a mudança da zona do velho porto de pesca para o lado Sul, o espaço que ele ocupava foi transformado numa zona de lazer e de passeio, em torno de uma marina. Estas obras alteraram por completo a imagem e também as funções desta zona da beira-mar que se tornou um pólo de atracção, essencialmente para os peões. Houve a preocupação de fazer uma ligação desta frente marginal com o núcleo urbano existente, mas reorganizando o espaço de forma a atrair novas actividades económicas (bares, restaurantes, hotéis, etc), condicionando o trânsito para que não se sobrepusesse aos peões.

Na primeira década do século XXI, a frente marginal voltou a sofrer uma profunda remodelação com o prolongamento da antiga marginal, aberta nos finais dos anos 20. A intervenção processou-se desde a escola primária Sousa Júnior até à Ribeira de Santo Antão. Manteve-se a preocupação de privilegiar os peões, foi aberta uma ciclovía e organizaram-se espaços de lazer. A circulação automóvel foi condicionada e a sua inserção foi perfeitamente integrada na rede rodoviária existente, ou seja: a via rápida Vitorino Nemésio que liga Angra-Praia e faz a ligação à nova zona portuária do lado Sul, afastando o movimento automóvel do núcleo urbano.

Neste aspecto, a Praia da Vitória, tanto do lado Norte como do lado Sul, possui uma rede viária que serve as infra-estruturas portuárias e recreativas sem prejudicar ou interferir na circulação do seu núcleo populacional mais antigo, nem mesmo as zonas da sua nova expansão.

Com todo este investimento que foi feito nas últimas décadas a feição da Praia mudou por completo. O sonho antigo de aproveitar a baía com infra-estruturas portuárias que permitissem o desenvolvimento local e a projectassem para o futuro parece ter sido concretizado. O porto da Praia é, sem dúvida, uma porta aberta para o futuro.

Notas

- Pedro de Merelim, *Freguesias da Praia*, 2º volume, Edição da Direcção Regional de Orientação Pedagógica da Secretaria De Educação e Cultura, Angra do Heroísmo, 1983, p. 450.
- Vitorino Nemésio, *O Mistério do Paço do Milhafre*, Lisboa, Livraria Bertrand, s/d, p. 13-14.

for the Town Council. Praia was changing and so was its rhythm of life. The relationship with the sea also underwent changes: Praia started to become more popular with bathers and more housing was built, this time spreading southwards towards the sea.

By the 1960s, the inhabitants of Praia were wearing American style clothing and their customs and habits were more liberal than those of Angra, thanks to the influence of their new neighbours, who overran the zone and set up bars, restaurants and even brothels.

The first signs of movement and change where the port was concerned took place in the 1970s, with the drawing up of certain projects aimed and making the most of the Bay's potential. Plans were made to construct another breakwater for the south to accompany the one that had already been constructed in the north, so that shelter could be provided in order to construct docking facilities for embarking and disembarking, as well as the fishing harbour and a shipyard to serve the industrial and commercial zone. That is to say, the first steps were being taken towards creating what came to be known as the Porto Oceânico da Praia da Vitória.

This port came into operation in 1990. It is served by two quays, one of which is 350 m long and the other 150 m long, and a breakwater 1,300 metres long. It is also conveniently located only 4 kilometres from the airport.

However, in the final quarter of the 20th Century a new idea gradually began to emerge where the Baía de Praia was concerned, and that involved turning it into a recreation and leisure zone.

The old fishing port area to the south was thus transformed, the zone where it stood being provided with leisure facilities and a promenade for the benefit of pedestrians, the centrepiece being a yachting marina. The aforementioned works completely changed the image and the functions of this zone running along the seashore, which became a centre of attraction especially for pedestrians. The initiative was also

taken to link this shoreline area with the town centre, rearranging the space in such a way that new economic activities could be attracted (bars, restaurants, hotels, etc), but ensuring that the traffic would not be allowed to take precedence over pedestrians.

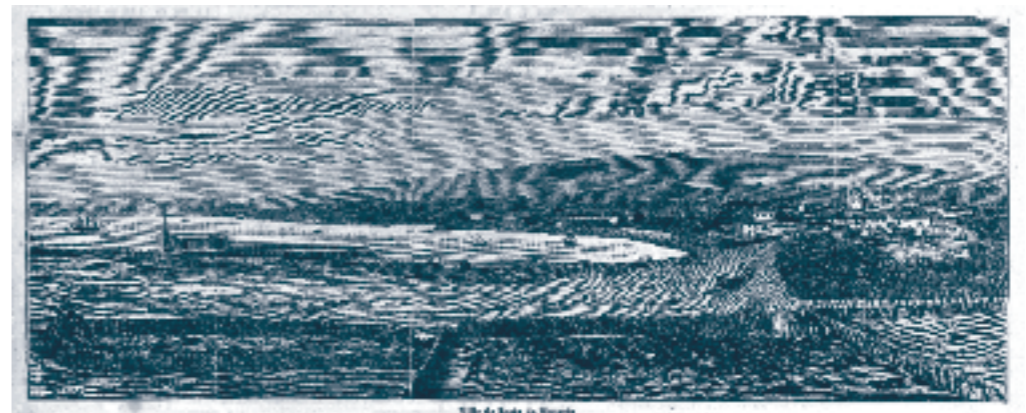
During the course of the first decade of the 21st Century, the seafront was once again subjected to major remodelling, plans being made to extend the old promenade, and these will be completed in the 2120s. The activities will be carried out between the Sousa Júnior primary school and the Ribeira de Santo Antão. Once again, priority is being given to pedestrians and cyclists, a cycle lane being laid, and leisure zones being provided. Access to automobiles is restricted and the traffic flow can be perfectly served by the existing road network, i.e. the fast Vitorino Nemésio highway that connects Angra-Praia and serves to link up with the new port zone in the south, keeping cars and other vehicles out of the town centre.

In this sense, both the northern and southern areas of Praia da Vitória have a road network that serves the port and recreational infrastructures without having a negative effect upon or interfering with the oldest part of the city or with the new zones that the city now occupies.

All these investments that have been made over the last few decades have completely changed the face of Praia. The long-existing desire to create a port infrastructure in the Bay that would enhance local development and enable the inhabitants to look to the future, would appear to have been achieved. Praia can undoubtedly be regarded as a port that has opened up to the future.

Notes

- Pedro de Merelim, *Freguesias da Praia*, 2º volume, Edição da Direcção Regional de Orientação Pedagógica da Secretaria De Educação e Cultura, Angra do Heroísmo, 1983, p. 450.
- Vitorino Nemésio, *O Mistério do Paço do Milhafre*, Lisboa, Livraria Bertrand, s/d, p. 13-14.



Vista da Bacia do Porto da Praia da Vitória
Gravura de 1897
View of the Bacia do Porto in Praia da Vitória
Print from 1897