

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS — UNIVERSIDADE DE COIMBRA



Cadernos de Geografia

A FEIRA DE CANTANHEDE

A IMPORTÂNCIA DO FACTOR ACESSIBILIDADE *

RESUMO

A feira é um facto geográfico que se traduz por uma concentração de gentes em dias determinados com o objectivo de transaccionar mercadorias. Este conceito pressupõe uma deslocação para um sítio específico, determinado por causas várias. Dentre elas salientam-se as fáceis e rápidas comunicações que vêm permitir o desenvolvimento de locais de mercado que maior acessibilidade proporcionam.

No caso de Cantanhede, a vila apresenta-se como um sítio privilegiado em relação ao sistema de vias de comunicação. De forma grosseira, encontra-se no

* O trabalho que agora se dá à estampa, resulta de uma investigação que decorreu no período de 1968-1971. Teve como resultado imediato a apresentação como trabalho de dissertação em Geografia Humana, tomando o título de «Cantanhede — Vila de Mercado».

Apesar de ter decorrido uma dúzia de anos sobre o tempo da nossa reflexão, constatámos que o presente estudo continua dotado de certa actualização. As alterações que ressaltaram quando nos debruçámos novamente sobre o tema do início da experiência de investigador, não são de molde a sermos obrigados a reestruturar e refundir todo o nosso trabalho. Afora um ou outro pormenor, as características e as conclusões finais a que tínhamos chegado, seriam hoje essencialmente as mesmas. Esperamos, em breve, dar conta de uma análise comparativa pormenorizada da feira, passado que foi o tempo de uma década.

Tanto mais, que, a análise que ora nos propomos fazer, incide especificamente sobre um problema circunscrito às condições de acessibilidade e centralidade verificadas em Cantanhede. Estas condições podem ter pesado decisivamente na escolha do sítio de uma feira que continua a ser uma das mais importantes da Beira Litoral.

Neste contexto, o problema fundamental, quando retomámos o tema, consistiu em corrigir a expressão, de maneira a clarificar certas ideias, sem necessidade de alterar o conteúdo que continua dotado de actualidade.

O nosso objectivo final é difundir um trabalho de investigação que foi absorvente, de grande vigor humano, tirando de forma parcial o livro da estante poeirenta, fornecendo pistas aos que agora iniciam as suas investigações neste sector. Hoje, este trabalho aparece mais aperfeiçoado, retocado aqui, completado acolá, de maneira a que o texto se apresente com maior clareza do que na altura em que reflectia a inexperiência de alguém que, com mão insegura, mas confiante, procurava modelar e aplicar a complexa imagem da Geografia.

lugar geométrico de uma região de quadros geográficos e economias diversas que se interpenetram sob uma forma complementar. A estrada nacional n.º 335 disposta no sentido S-N faz a ligação entre o Baixo-Mondego e a Ria, enquanto de W-E, fica a estrada n.º 234 que liga a Gândara à Bairrada. Estas duas estradas cortam-se sensivelmente ao meio e constituem um nó rodoviário no largo do Rocio de Cantanhede.

A sua acessibilidade que se correlaciona com uma centralidade política e de certos serviços favorecem a realização de feiras bi-mensais nos dias 6 e 20.

Para atingir a casuística da feira, analisámos o factor acessibilidade através da comparação da circulação geral e circulação em dia de feira.

As estradas que convergem para Cantanhede apresentam, para o período de 1960-70, um decréscimo no volume de circulação dos velocípedes, compensada pelo aumento da circulação automóvel que vai determinar uma redução nos transportes colectivos.

Em dias de feira, o movimento ultrapassa sempre o dobro do dia normal. Por extrapolação, calcula-se que o afluxo de uma população flutuante faz triplicar a população da vila de Cantanhede durante um curto espaço de tempo.

Relativamente à origem dos feirantes e produtos que vendem, os mais representados são os oriundos do concelho de Cantanhede (34,7%). Esta percentagem é atingida não só pela importância económica da feira, mas também porque a sede de concelho se apresenta como lugar central, onde se concentram serviços relacionados com a autarquia, finanças, tribunal e outros que, em dias de feira, registam uma larga afluência.

Seguem-se os que vêm de Oliveira de Azeméis (10,6%) que vendem produtos não agrícolas, evidenciando o espírito mercantil das gentes que se apoia numa gama de pequenas indústrias e que se salientam as de calçado e as têxteis.

Do contíguo Concelho de Mira vêm 7,8% de vendedores que comercializam essencialmente cereais e peixe que se ligam a actividades agrícolas e à prática da pesca na Praia de Mira.

Estes dois exemplos mostram bem a correspondência entre as condições mesológicas da região de origem dos feirantes e a sua organização sócio-económica que se reflectem nos produtos expostos.

O factor acessibilidade é fundamental para o nascimento e crescimento de uma feira que se vê ampliado por fenómenos de centralidade.

SOMMAIRE

La foire est un fait géographique qui se traduit par une concentration de gens réalisée dans des jours déterminés avec la finalité de négocier leurs marchandises.

Ce concept présuppose un déplacement pour un endroit spécifique établi par plusieurs raisons.

Parmi celles-ci, on remarque l'existence de communications faciles et rapides qui viennent permettre le développement des lieux de marché dont l'accessibilité est plus grande.

Dans le cas de Cantanhede, la petite ville se présente comme un endroit privilégié par rapport au système des voies de communication.

«Grosso modo», elle se trouve dans un lieu géométrique d'une région de cadres géographiques et d'économies diverses qui s'interpénètrent d'une façon complémentaire.

La route nationale n.º 335 disposée dans le sens S-N fait la liaison entre le Baixo-Mondego et la «Ria», tandis que de W-E se situe la route n.º 234 qui lie la Gândara à la Bairrada.

Ces deux routes se coupent sensiblement par la moitié et elles forment un noeud routier dans la place de «Rocio», de Cantanhede.

Son accessibilité qui se rapporte à une centralité politique et à de certains services favorisent la réalisation des foires bis-mensuelles: le six et le vingt de chaque mois.

Pour arriver à la casuistique de foire, nous avons analysé le facteur accessibilité à travers la comparaison entre la circulation habituelle et celle des jours de foire.

Les routes qui convergent vers C. présentent, dans la période de 1960-70, une diminution dans le volume de circulation des vélos, compensée par l'accroissement de la circulation automobile. Celle-ci va déterminer une réduction des transports collectifs.

Les jours de foire, le mouvement dépasse toujours le double d'un jour normal. Par extrapolation, on estime que l'afflux d'une population flottante fait tripler la population de la petite ville de C. pendant un petit intervalle de temps.

Par rapport à la provenance des forains et des produits vendus par eux, les plus importants sont les originaires de la commune de C. (34,7%). Ce pourcentage est atteint non seulement par l'importance économique de la foire, mais encore parce que le siège de la commune se présente comme un lieu central où se concentrent les services liés avec l'autarchie, les finances, le tribunal et d'autres types qui ont une grande affluence dans les jours de foire.

Après, ce sont les forains venus d'Oliveira de Azeméis (10,6%) qui vendent des produits non-agricoles, tout en mettent en évidence l'esprit mercantile des gens qui s'appuient sur un nombre élevé de petites industries dont il faut distinguer celles de chaussure et textile de prêt à porter.

Les vendeurs qui arrivent de la commune contiguë de Mira (7,8%) commercialisent surtout des céréales et du poisson qui se rapportent aux activités agricoles et à la pratique de la pêche à Praia de Mira.

Ces deux exemples montrent bien la correspondance entre les conditions mésologiques de la région de provenance des forains et leur organisation sociale et économique qui se manifestent sur les produits étalés.

Le facteur accessibilité est fondamental pour expliquer la naissance et le développement d'une foire qui augmente de plus en plus à cause des phénomènes de centralité.

SUMMARY

Fairs are a geographical fact that appears as a concentration of people, on determined days, who meet to trade their products. This concept concerns the idea of movement to a certain place, determined by several causes. We can emphasize, among them, the easy and quick means of communication that make possible the development of the market-places which appear easier to reach.

The village of Cantanhede, for instance, is a favoured place as far as it concerns the means of transport. Broadly speaking, it is situated in a geometrical place of varied landscape and economies which mingle in a complementary way. The public road n.º 335 links the Baixo Mondego to the Ria and the direction W-E is linked by the road n.º 234 linking Gândara to Bairrada. These two roads cross each other almost in the middle of themselves and make a highway knot in Cantanhede at Rocio Square.

Its accessibility connected with a certain political centralness and that of certain services, makes easier the holding of a fair twice a month on the 6th and on the 20th.

To have a precise idea of a fair casuistry, we studied its accessibility by comparing the highway traffic on common days and on fair days.

Between 1960-1970, the roads leading to C. make evident a decreasing of velocipede traffic; on the other hand, we can see an increasing of car traffic, which makes on its turn a decreasing of the public means of transport. Sometimes, the traffic on fair days is bigger than twice the traffic on common days. We can estimate, by drawing conclusions, that the affluence of a fluctuant population makes the population of C. village three times bigger during a short time.

In relation to where those marketers come from and to what they sell, we can say that the most of it is from the C. municipality (34,7%). Such a percentage is reached not only because of the fair economical importance, but also because the seat of the municipality is a central place, where some services related to autarchy, finances, court and some others, which on fair days have a great affluence, can be found.

The second place is for those who come from Oliveira de Azeméis (10,6%) who sell no agricultural products and show the mercantile spirit of the people who live on a few little industries such as cloths and shoemaking.

From the neighbour Mira municipality, come those who specially deal with cereals and fish, what is connected with agricultural activities and fishing at Praia de Mira (Mira Seaside).

These are two good examples to show the correspondance between the mesological conditions of marketer's homeplace and their economical and social organization that can be seen on the products they sell.

Accessibility is a fundamental point to give birth to a fair and make it big and bigger and this is obviously helped by its centrality.

INTRODUÇÃO

Todos os mercados possuem alguns factores de centralidade, seja baseada na economia local, seja baseada na centralidade política, oferecendo aos seus frequentadores uma razão suplementar para se dirigirem à sede da autarquia local. É o ponto geográfico de trocas, onde um certo número de compradores e vendedores entram em contacto, correspondendo a um sítio de reunião que contém a essência da centralidade.

Os transportes representam um factor importante de localização.

O caminho de ferro e a estrada favoreceram e determinaram uma melhor

acessibilidade ao consumidor, atraindo um número elevado de feirantes, dando grande centralidade a certos lugares.

Antes do uso do automóvel, certas feiras só eram acessíveis utilizando cavalos e carroças, como ainda iremos ver na feira de Cantanhede, enquanto as mais importantes utilizavam o caminho de ferro, ao facilitar a deslocação de um maior número de pessoas e volume de mercadorias.

A partir de 1915, o aparecimento do automóvel e das estradas macadamizadas e mais tarde asfaltadas, veio desencadear uma diferenciação de crescimento das povoações e da sua área de mercado. As estradas facilitam o deslocamento aos mercados de maior acessibilidade a veículos automóveis permitindo combinar os elementos de centralidade local e a escolha de lugares de máxima acessibilidade.

Mas, se os transportes rodoviários e ferroviários são essenciais, só por si, não são suficientes para explicar, de forma completa e clara, a escolha do sítio de uma feira. Ela localizar-se-á, de preferência, junto às zonas de contacto ou de fronteira de unidades regionais com características e produções diferentes. São estes factores combinados — regiões produtoras diferentes e encruzilhada de estradas ou grandes vias de comunicação — que criam as condições excepcionais para a instalação e desenvolvimento de uma feira.

As feiras são uma das mais curiosas instituições do período medieval, tendo exercido através dos tempos uma função económica muito importante. Se é certo que as primeiras que se realizaram surgiram de forma espontânea, logo os poderes constituídos definiram regulamentos tributando os vendedores e se arrogaram no direito de autorizar a criação de feiras futuras.

Face ao papel que desempenham na economia regional, reflectindo-se mesmo a nível da economia nacional, as feiras oferecem ainda hoje, no dealbar do século XXI, ocasião privilegiada para se concentrarem compradores e vendedores em local e data designada. Elas permitem estabelecer contactos pessoais e trocas inter-regionais de grande importância económica para as regiões em contacto.

Pode considerar-se a feira como um fenómeno de grande complexidade, pois actua como um intermediário vital entre a geografia da produção e a do consumo, para a qual contribui o ramo da geografia dos transportes ao permitir pôr em contacto produtores e consumidores e organizar a rede de povoações.

É o funcionamento deste sistema, com implicações tão variadas, que fornece as conexões necessárias para que os elos se articulem e dêem coesão à sociedade estabelecida.

Daí o interesse do estudo presente, ao dar uma contribuição, mesmo que simples e desprezível mas real, para uma explicação global do tecido social e económico do país.

I — CIRCULAÇÃO GERAL

Ao definirmos feira como uma concentração de gentes, em dias determinados, com intenção de transaccionar mercadorias, «apalpar» preços, passear etc., que se realiza com intervalos de, pelo menos, quinze dias, é evidente que a primeira parte da definição «concentração de gentes», obriga a uma deslocação. Esta deslocação pode ser feita a pé ou pelos mais variados tipos de transporte, como os automóveis, velocípedes, motorizadas, camionetas, furgonetas, carreiras de transportes públicos, tractores e até por carros de bois ou de cavalos.

A que nos propomos neste artigo? Sabemos que são variadíssimas as causas que originam as feiras em determinados sítios. Neste caso, o cruzamento de estradas, é mais um a juntar a todas as outras causas que iremos analisar.

Em Cantanhede afluem ao Largo do Rocio cinco estradas, formando um autêntico nó rodoviário (cfr. figura 1).

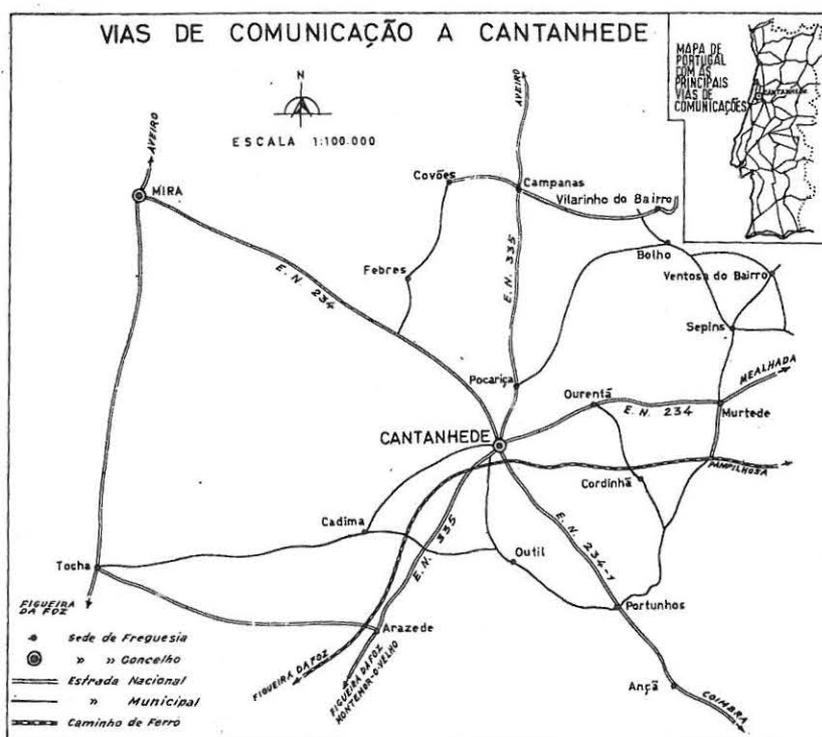


Fig. 1 — Mapa de localização geral.

Assim, na estrada nacional n.º 234-1 (Geria-Cantanhede) circula trânsito para a vila de Cantanhede vindo da região do Campo, mais especificamente, de Coimbra. A estrada nacional n.º 335, que começa em Lavariz, onde entronca com a que liga Coimbra à Figueira da Foz (E.N. 111), em pleno «Campo» do Mondego, atravessa Cantanhede, continua-se pela Pocariça até Aveiro. A estrada nacional n.º 234 que na Mealhada entronca com a estrada nacional n.º 1, vem também atravessar Cantanhede continuando-se para Mira. Estas são as estradas de maior circulação e em melhor estado de conservação, o que permite deslocamentos rápidos e com mais segurança.

Além do cruzamento de estradas nacionais, teremos que referir também o de estradas municipais, que apesar de apresentar movimento inferior não são de menor significado para a circulação regional, cujo centro é Cantanhede. Elaborámos assim, com dados fornecidos pelas estatísticas de tráfego de 1965 e de 1970, a representação da circulação nas rodovias de acesso a Cantanhede, do qual podemos tirar algumas conclusões em relação ao movimento das estradas nacionais que atravessam esta vila (cfr. figura 2).

Verificámos que o trânsito de bicicletas e motociclos sofreu um decréscimo muito acentuado nas estradas de Cantanhede-Geria e Cantanhede-Mira, enquanto nas restantes houve um ligeiro aumento. Esta diminuição está na sequência do decréscimo de percentagem média que se verificou já no período de 1960-65, que foi de 24%, mas que foi precedido nos períodos de 1955-60 por um aumento de 41% em relação aos dados de velocípedes do período de 1950-55, que apresentou também um aumento de 59% (cfr. Relatório da J.A.E., 1950-65).

Em relação ao tráfego automóvel, todas as estradas apresentaram um franco aumento, que se traduziu na percentagem de 124% verificada para veículos motorizados nos períodos de 1950-55, no período de 1955-60 de 77% e no de 1960-65 de 70%, o que dará para o período de 1950 a 1965 um aumento da percentagem média de 578%. Nota-se contudo um decréscimo geral no trânsito de camionetas e furgonetas, com excepção da estrada de Cantanhede a Montemor-o-Velho em que se verificou um ligeiro aumento.

No tráfego de camionetas de transporte de passageiros, verifica-se um leve decréscimo, justificado pelo aumento do tráfego automóvel.

Em relação ao movimento de tractores verifica-se que, ou é sensivelmente idêntico nos dois períodos, tal é o caso do tráfego na estrada Cantanhede-Geria, ou sofreu ligeiro aumento, caso das restantes estradas. No caso dos veículos de tracção animal, constatámos que a diminuição se verifica em todas as estradas referidas no período de 1965 a 1970, vindo na continuidade do decréscimo verificado nos períodos de 1950-65 (23%), em que no período

1955-60 apresentou uma redução de 16% e na de 1960-65 de 37%. Verifica-se assim que:

1. Houve aumento geral de velocípedes, embora o último período de 1960-70 acuse uma certa diminuição.
2. Aumentou fortemente o tráfego de veículos motorizados, ainda que o ritmo desse aumento vá decrescendo, especialmente em relação às camionetas e furgonetas.
3. Diminuiu consideravelmente o número de veículos de tracção animal, o que era de esperar, pensando numa tendência para a motorização agrícola, cada vez mais vulgarizada.

Em conclusão, podemos afirmar que as estradas que convergem para Cantanhede apresentam genericamente um decréscimo na circulação de velocípedes, compensada pelo forte acréscimo da circulação automóvel, que por sua vez, influencia de forma negativa a circulação de camionetas de passageiros. A diminuição do tráfego de camionetas de carga e furgonetas indica uma possível estagnação económica da região, região essencialmente agrícola cujo desenvolvimento se deverá traduzir por um aumento de tractores, tal como se constata. Também a análise da evolução da circulação de tractores nos leva a concluir que é da estrada de Montemor-o-Velho, encaixada na Sub-região do «Campo», que afluí maior tráfego deste tipo de veículos. Seguem-se as estradas de Cantanhede-Pocariça e Cantanhede-Mealhada, indicando assim as zonas onde a agricultura apresenta maior produtividade em função de uma maior mecanização e onde as espécies produzidas permitem obter lucros com que se adquirem alfaías agrícolas modernas.

A diminuição de veículos de tracção animal é acentuada, não só pelo facto de o transporte de pessoas se fazer em veículos automóveis, motociclos e bicicletas, mas ainda porque a maior parte das mercadorias é transportada por tractores com atrelados.

A estrada nacional n.º 335, que vai desde o entroncamento de Lavariz na estrada Figueira da Foz-Coimbra, conduzindo a Aveiro, na direcção sensivelmente N-S, faz a ligação entre as duas sub-regiões da Beira Litoral bem caracterizadas: a do «Campo» do Mondego e a da «Ria». A estrada nacional n.º 234, de Mira à Mealhada, com uma direcção aproximada E-W, liga outras duas sub-regiões bem definidas: a Gândara e a Bairrada. Em Cantanhede, estas estradas cortam-se aproximadamente a meio e convergem no antigo Largo do Rocio (fotografia 1), depois Passeio Público e actual Largo dos Combatentes da Grande Guerra. Este sítio responde perfeitamente à implantação de um centro de trocas onde chegam os produtos das 4 sub-regiões através das estradas em condições aceitáveis, evidenciando a centralidade de

Cantanhede. A estrada n.º 234-1, que liga Geria a Cantanhede, é bem a estrada que traduz a dependência de Cantanhede à sua sede de distrito. Coimbra é, pois, o polo de atracção de uma área de influência na qual Cantanhede se engloba. Os vinte e três quilómetros de estrada que separam estas duas localidades, vencem-se facilmente, o que vem intensificar ainda mais essa dependência, não só no aspecto administrativo, como no oferecimento de certos serviços mais especializados.



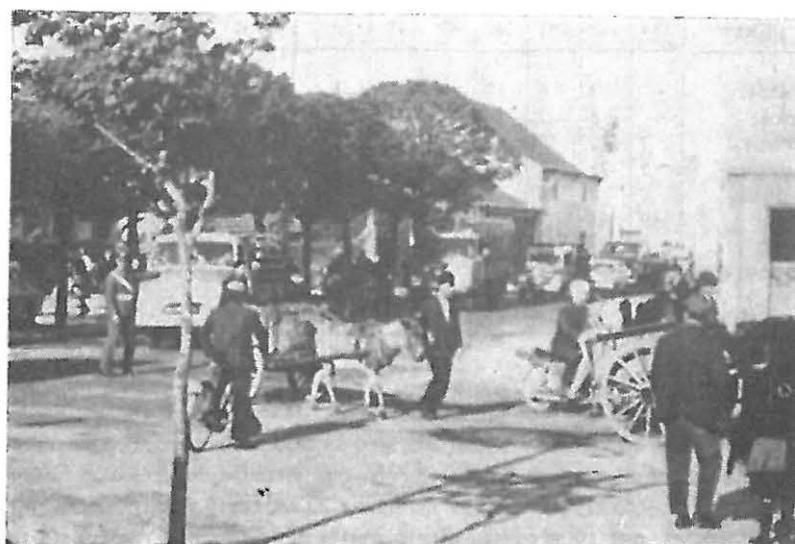
Fot. 1 — Rocio.

II — CIRCULAÇÃO EM DIA DE FEIRA

Na manhã do dia 20 de Novembro de 1971, manhã fresca e enevoada, característica do início de um dia outonal, sete grupos de inquérito previamente elucidados da finalidade do acto, estiveram das 9.15 h. às 9.45 h., nas sete estradas que dão entrada na vila e um oitavo grupo na estação do caminho de ferro. O objectivo era o de fazer uma contagem que permitisse uma amostragem do número de pessoas que se deslocavam a pé, do número de bicicletas, motociclos, auto-ligeiros, furgonetas, camionetas de passageiros, camionetas de carga e camionetas transportadoras de gado, carros de bois e cavalos, burros e tractores (fot. 2 e 3).



Fot. 2 — Entrada do recinto da feira.



Fot. 3 — Meios de transporte utilizados.

A amostragem que fizemos nesta meia hora corresponde à hora de ponta da chegada à feira, num dia que não era propício a viagens muito matutinas devido ao tempo que se fazia sentir. Compilámos depois os resultados no quadro n.º 1 que nos mostra a afluência das gentes e os seus meios de trans-

QUADRO N.º 1 — AMOSTRAGEM COMPARATIVA DO MOVIMENTO NOS DIAS 20/11/71 (feira) e 27/11/71 (9.15 h. — 9.45 h.)

| Meios de Trans. | Tráfego | | | | | | | | | | | | |
|-----------------|---------|---------|--------|-----------|-------|-----------|--------------|-------------|-------|--------------|---------------|--------|----------|
| | Pé | Bicicl. | Motoc. | Aut. Lig. | Furg. | Autocarro | Camio. Carga | Camio. Gado | Burro | Carro Caval. | Carro de Bois | Tract. | Combóios |
| <i>Entradas</i> | | | | | | | | | | | | | |
| LEMEDE | 4 | 23 | 27 | 25 | 4 | 4 | 11 | 8 | — | — | — | 1 | — |
| PÓVOA | 48 | 33 | 46 | 66 | 10 | 7 | 19 | — | — | 2 | 5 | 1 | — |
| OURENTÃ | 17 | 60 | 45 | 24 | 5 | 2 | 6 | 6 | — | 2 | 6 | 5 | — |
| POCARIÇA | 35 | 86 | 60 | 62 | 18 | 2 | 6 | 14 | — | 1 | 3 | — | — |
| CADIMA | 26 | 39 | 8 | — | — | — | 1 | — | 5 | 1 | 3 | 2 | — |
| OUTIL | 32 | 18 | 4 | 9 | 1 | — | 2 | — | 2 | — | — | 1 | — |
| MIRA | 22 | 84 | 51 | 23 | 4 | 3 | 15 | 7 | — | 4 | — | — | — |
| ESTAÇÃO C.F. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 685 |
| Totais | 184 | 343 | 241 | 209 | 42 | 18 | 60 | 35 | 7 | 10 | 17 | 10 | 685 |
| LEMEDE | — | 8 | 6 | 12 | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| PÓVOA | — | 3 | 7 | 14 | 2 | — | 7 | — | — | — | — | — | — |
| OURENTÃ | 2 | 10 | 13 | 6 | — | — | 4 | — | — | — | 1 | — | — |
| POCARIÇA | 5 | 25 | 11 | 13 | 3 | — | 7 | — | — | — | — | — | — |
| CADIMA | 4 | 8 | 4 | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| OUTIL | 19 | 11 | 2 | 3 | — | — | 2 | — | — | — | 2 | 1 | — |
| MIRA | 3 | 29 | 12 | 19 | 2 | 1 | 3 | — | — | 1 | — | 1 | — |
| ESTAÇÃO C.F. | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 54 |
| Totais | 33 | 95 | 55 | 68 | 7 | 1 | 24 | — | — | 1 | 3 | 2 | 54 |

porte em cada uma das sete entradas e estação de caminho de ferro. Numa análise cuidada do quadro anterior que nos dá resultados parciais e na representação da «Amostragem do movimento das estradas de acesso a Cantanhede (9.15 h.-9.45 h.)», integrado na figura 3, saltam à vista determinadas circunstâncias, que ao geógrafo atento levam a definir uma ideia clara do

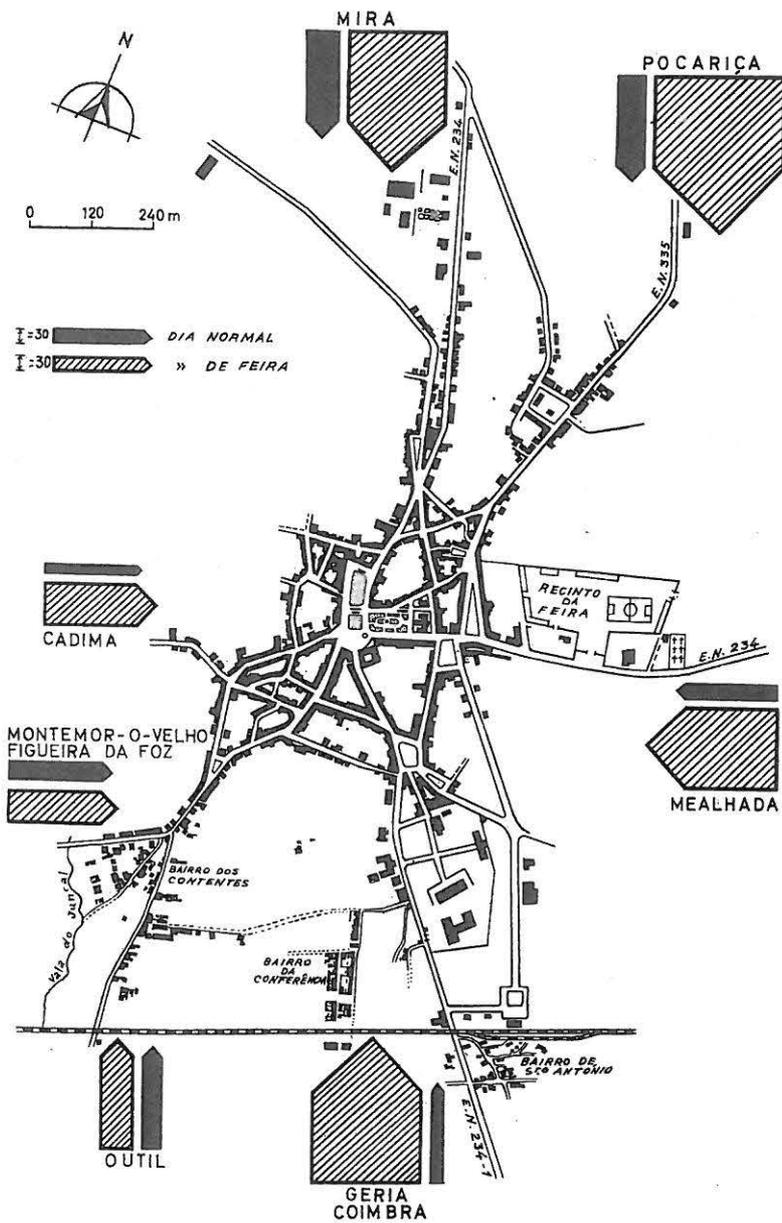


Fig. 3 — Movimento nas entradas de Cantanhede.

problema em foco. Claro que podíamos esmiuçar estes temas, mas passamos a sintetizar os pontos que nos pareceram essenciais, apesar dos quadros, gráfico e carta serem já por si suficientemente elucidativos.

Na referida amostragem, em relação à estrada vinda de Lemed e que dá continuidade à estrada Tocha-Figueira da Foz e Montemor-o-Velho por Arazede, é evidente o número reduzidíssimo de indivíduos que se deslocam a pé, em relação ao número indicado nas restantes entradas.

A explicação para esse facto é a passagem do «combóio da feira», composição ferroviária, especialmente vinda da Figueira da Foz, e que, com essa finalidade, vem recolhendo as pessoas desta área e tem o seu terminus em Cantanhede às 9.15 h.

É provável que dos 18 homens e das 229 mulheres que desceram nesse combóio, uma percentagem elevada viesse para a feira, além de alguns alunos que frequentam os estabelecimentos de ensino em Cantanhede.

Quatro camionetas de transportes públicos transportavam também gente dessa zona; é elucidativo o elevado número de pessoas transportadas (cerca de 160).

As camionetas de carga e camionetas com gado, são elementos significativos, pois, em relação à área afectada, os feirantes da Figueira da Foz e Montemor-o-Velho vêm engrossar a circulação das gentes vindas dos 53 lugares das freguesias de Cadima e da Tocha.

A via de acesso da Póvoa da Lomba é talvez o eixo económico mais significativo pelo deslocamento de cerca de 280 pessoas através de 7 camionetas de carreira e de 48 que se deslocam a pé. Este último número justifica-se pela perda de tempo à espera das camionetas, que nestes dias não têm horário certo ou vêm completas; devido à proximidade (2 km), algumas pessoas resolvem fazer a viagem a pé.

Outro número máximo é o de auto-ligeiros (66) justificado pelo afluxo de gentes que vêm diariamente de Coimbra, trabalhar a Cantanhede e que no final de cumprida a tarefa retornam àquela cidade. Nos dias de feira esse número é francamente ampliado pelos feirantes que vêm desta aba do concelho de Cantanhede, em especial da área de Ançã. A reforçar todo este movimento, sem dúvida intenso, foram contadas 19 camionetas de carga que provavelmente transportavam cereais, vindos da sub-região do «Campo».

A estrada da Ourentã, em ligação com a da Mealhada, apresenta um movimento reduzido de gente a pé (17), que é compensado pelo número de pessoas que se deslocam de bicicleta (60) e em motociclos (45).

Também o número de camionetas com gado (6) é significativo; vêm em especial do distrito de Viseu, distrito que fornece, através desta via de acesso, um número apreciável destes feirantes. Mais evidente é o número de carros

de bois (6) e tractores (5), o que não dá uma ideia do tipo de agricultura virada para a cultura da vinha já encaixada em plena Bairrada. Em Ourentã e Cordinhã a densidade de tractores é uma das maiores do distrito, o que demonstra a existência de uma agricultura que começa a dar os primeiros passos numa mecanização substituindo gradualmente os primitivos carros puxados por bois. É bem claro que esta evolução mais rápida se verifica numa área de produção vinícola, cujos rendimentos são superiores aos obtidos nas áreas cerealíferas ou hortícolas.

A estrada da Pocariça, que se continua para Covões, Camarneira, Bolho, Vagos e liga Cantanhede a Aveiro, estende-se numa região aplanada, o que facilita a locomoção por meio de bicicletas (86) e motociclos (60). Também apresenta número máximo de furgonetas com mercadorias (18) e, finalmente, ultrapassando todos os outros do mesmo tipo em mais de um terço, 14 camionetas transportando gado. Em números totais, circularam nessa meia-hora 252 veículos sendo a via de maior movimentação nesse espaço de tempo, cuja riqueza está na produção de cereais, legumes e pecuária das Gafanhas e, especialmente, da Ria.

A estrada «Velha» de Cadima, que se encontrava em péssimo estado de conservação (hoje já alcatroada), não permitia a circulação de auto-ligeiros, furgonetas, camionetas de passageiros; apenas se verificou a passagem de uma única camioneta de carga. Foram no entanto numerosos os tão característicos burros, com os ceirões laterais carregados de produtos agrícolas, vindos da sub-região da Gândara.

Na estrada de Outil e Vila Nova contaram-se somente 37 veículos e 32 pessoas que se deslocavam a pé, número que mostra a facilidade de vencer os 3 quilómetros de distância que separam aquelas povoações de Cantanhede, enquanto se verifica somente a passagem de 4 motociclos.

A estrada de Mira, por ser o eixo da ligação com a sub-unidade regional da Gândara e se continuar pela Ria, apresenta já um total de 190 veículos, em que o número de bicicletas (84), motorizadas (51) e camionetas de carga se encontram muito próximos dos valores máximos indicados pela entrada da Pocariça. É, ainda, de chamar a atenção, de forma especial, para o número elevado de carros puxados por cavalos.

Em relação ao combóio, é de referir o horário normal e as alterações que se verificam em dias de feira. Pelas 9 h. parte da Figueira da Foz o «combóio especial da feira», que chega a Cantanhede cerca das 10.15 h. Da Figueira da Foz chega também a automotora de carreira diária das 10.40 h, que continua ainda a trazer muita gente para a feira.

Às 16.30 h. outro combóio especial, que circula somente nos dias de feira liga Cantanhede à Figueira da Foz. Assim as gentes vindas da área da

Figueira da Foz, têm o combóio da feira que chega às 10.15 h., fazem a sua feira e regressam no combóio das 16.30 h.

Numa observação da carta da circulação em Cantanhede conclui-se, como era de esperar, que o movimento das estradas de acesso apresentam um volume de circulação de tal maneira que ultrapassa sempre o dobro do dia normal. No apontado período de amostragem (30 minutos) entraram na vila cerca de 1 720 pessoas. Se imaginássemos a existência de um ritmo continuado de afluência das 9 h às 12 h, atingia-se, ao meio-dia, o número total de uma população flutuante que rondaria as 10 000 pessoas. Este número não deve andar muito longe da realidade o que mostra uma elevada densidade de sobrecarga num espaço de tempo reduzido (3 horas). Esta situação vai fazer triplicar a população da vila de Cantanhede, pelo que se poderá calcular, de forma grosseira que a população em dias de feira se aproxima temporariamente dos 13 000 habitantes.

III — ORIGEM DOS FEIRANTES

Para elaborarmos esta matéria apoiámo-nos em dados fornecidos pelas «Fichas de cobrança de taxas de ocupação da área de terrado nas feiras de Cantanhede», que foram analisadas em pormenor a fim de permitir conclusões as mais correctas possíveis. No preenchimento das «Fichas» é indicada a residência dos feirantes, o que não quer dizer que corresponda ao local onde se abastecem dos produtos que vão ser transaccionados na feira. É mesmo de crer, que a grande maioria dos actuais feirantes se abasteçam noutras localidades que não coincidam com o local onde normalmente residem. Esta circunstância deve-se à grande mobilidade dos actuais meios de comunicação e à rede de estradas que tornam possível o seu rápido deslocamento. Hoje os feirantes compram e vendem comportando-se como simples intermediários e só raramente são produtores. Muitos deles fazem a ronda das feiras de uma determinada região, chegando até a locais bastante distantes, chamados pelo volume de vendas ou pela ausência de concorrentes.

Nos inquéritos directos que fizemos, verificámos que a maior parte dos feirantes tinham «feito» as feiras das redondezas e seguiam para outras nos dias imediatos mostrando bem a mobilidade das gentes que se dedicam a este processo de comercialização. Na sua maioria, partem de casa ainda de noite para chegar cedo ao recinto da feira, a tempo de montar a tenda; pelas três horas da tarde, começam a desmontá-la, regressando a horas de comerem a ceia que, por vezes, se prolonga noite fora.

Através da representação cartográfica pelo processo de diagrama circular (figura 4), procurámos evidenciar a relação entre o número de feirantes oriundos de um determinado concelho e as suas actividades características através dos produtos que são expostos na feira. No presente trabalho não se faz referência específica aos comerciantes de gado, em virtude deste assunto ter sido tratado com certa profundidade por Jorge Gaspar, no seu livro «As Feiras de Gado na Beira Litoral» (Lisboa, C.E.G., 1970). Contudo, na altura oportuna teremos que nos referir, em linhas gerais, a esse importante sector da feira.

Nós, que estivemos «dentro» da feira e conhecedores vivenciais da vila de Cantanhede, apercebemo-nos das principais características sócio-económicas das suas populações. Assim, verificámos que os vendedores do concelho, não só pelo tipo de produtos expostos, como também pelo tipo das suas actividades são os de maior representação na feira reflectindo, de forma sensível, as características da região.

Outra consideração que temos de fazer, é a de que nem todos os feirantes que pagam a sua taxa de terrado frequentam as feiras realizadas ao longo do ano e alguns, em número reduzido é certo, vêm ocasionalmente em épocas específicas (Natal e Páscoa), o que traduz uma pequena oscilação de afluência de vendedores. Em gabinete, elaborámos quadros de origens de feirantes baseados nas «Fichas de terrado» e completados com inquéritos pessoais, que eram sempre feitos rapidamente, pois o negócio não se compraz com perdas de tempo que poderiam ser fatais para a concretização de algum negócio mais «chorudo».

Oriundos de 32 concelhos, correspondendo a 82 freguesias, afluem gentes que vêm expor as suas mercadorias, num total de 584 feirantes que pagam regularmente a sua taxa de terrado. Não entramos em linha de conta com negociantes de gado nem com aqueles que, para observarem o evoluir dos preços praticados na região, vêm auscultar o movimento e as possibilidades de incluírem Cantanhede na sua ronda de feiras aproveitando para expôr os seus produtos. No conjunto, atingem um número reduzido que não é significativo para a compreensão da orgânica e grandeza da feira, com excepção para os «marchands» de gado, especialmente bovino.

Os diagramas apresentados dão-nos uma ideia do número de feirantes e do tipo de mercadorias que trazem à feira. Procuraremos, contudo, especificar mais pormenorizadamente essas mesmas indicações. Assim, como era de esperar, o concelho de Cantanhede é aquele que está directamente ligado à realização da feira e o que fornece 203 feirantes da totalidade de 584, o que corresponde a 34,7% dos expositores.

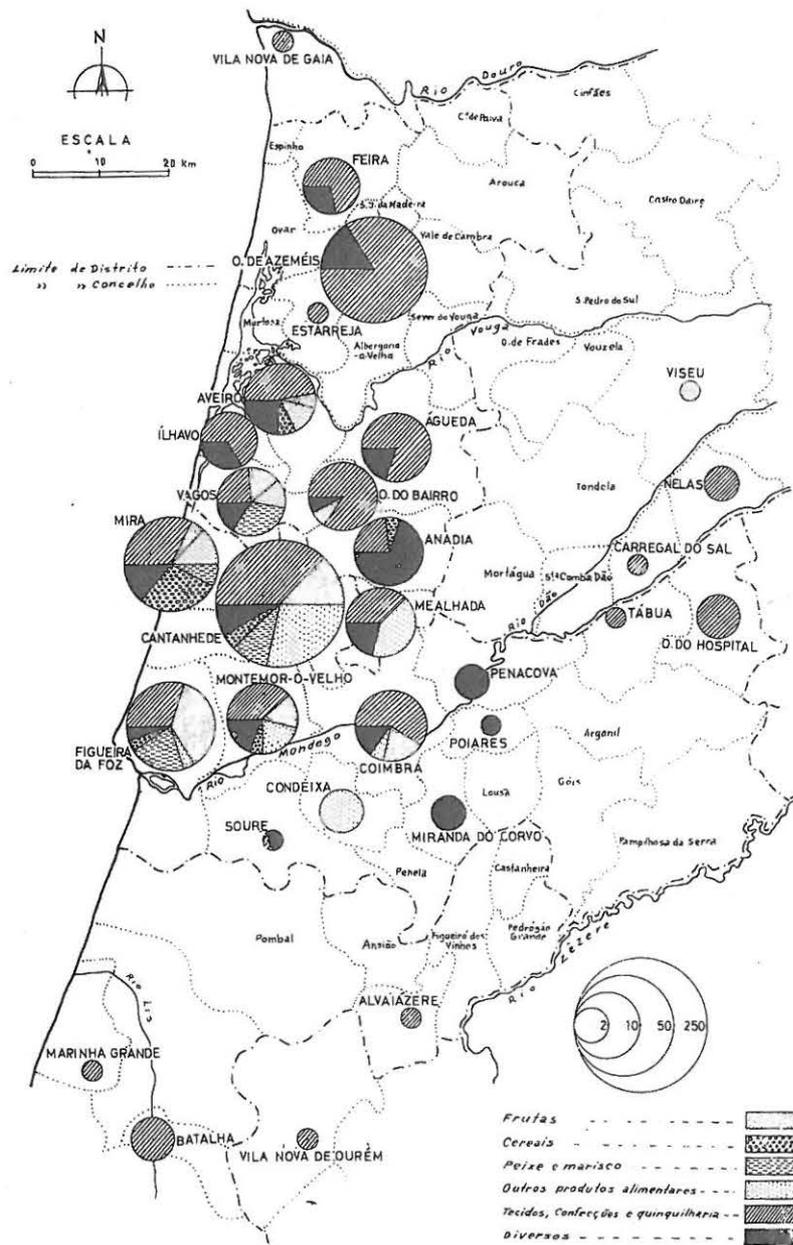


Fig. 4 — Origens de feirantes e tipos de produtos expostos.

Por ser o concelho com maior número de feirantes, iremos caracterizá-lo melhor através da diversidade de produtos, pelo que deixaremos a sua análise para o fim deste capítulo.

3.1. Numa primeira observação salta-nos à vista a afluência de 62 feirantes que se deslocam de 4 freguesias de Oliveira de Azeméis. Destes, 26 apresentam tendas de tecidos de lã, algodão e fibra, malhas e miudezas; 12 de tapetes, cobertores, colchas de seda e algodão; 16 de quinquilharia; 6 de sapatos e artigos do género; 3 com tendas para venda de camisas em caixas e dois com artigos de madeira e cestos de verga. Esta afluência de feirantes de Oliveira de Azeméis, mostra-nos bem que, apesar da distância (75 km), a utilização dos veículos motorizados e as boas estradas tornam possível a sua presença na feira, sem que para isso tenham que sair de véspera de suas casas. Estes 75 quilómetros podem ser vencidos facilmente em cerca de hora e meia a duas horas, atendendo ao tráfego e ao peso das cargas, por furgonetas fechadas ou abertas e até camionetas que normalmente são utilizadas no transporte das mercadorias. O tipo de mercadorias evidencia o espírito mercantil das gentes dessa região, apoiado por uma vasta gama de pequenas indústrias transformadoras, em que o calçado e os têxteis se sobrepõem em relação a outros artigos.

Representados por um só negociante de cada tipo, teremos de referir também a presença de feirantes de chapéus de cabeça de homem e de uso feminino especialmente o típico chapéu de gandareza (fot. 4), de guarda-chuvas, fatos feitos e mobílias, o que vem reforçar a ideia de uma notável evolução industrial diversificada que se verifica no concelho de Oliveira de Azeméis.

O concelho que a seguir fornece maior número de feirantes é o de Mira (46), não só pela proximidade geográfica, contactando a sul com o concelho de Cantanhede, mas também pelo tipo especificado de produtos da franja quaternária e recente. Além disso, a planura permite vencer rapidamente os 16 quilómetros que separam as duas sedes de concelho seguindo uma das maiores rectas rodoviárias do país. As suas afinidades administrativas traduzem uma habituação da vinda das gentes dessa região à sua antiga sede do concelho. A partir de 1822 entra-se num período de reformas administrativas e, em 1832, o concelho de Mira foi extinto e anexado ao de Cantanhede para serem separados definitivamente pelo Decreto de 13 de Janeiro de 1898. Assim as ligações administrativas duraram 62 anos, mas sob o ponto de vista judicial ainda se continuaram por largo tempo, pois a área de Mira pertenceu à comarca de Cantanhede até que, recentemente, foi desmembrada, passando a fazer parte da comarca de Vagos. A tradição de



Fot. 4 — Vendedeira de chapéus de gandareza.

afinidades do actual concelho de Mira com o de Cantanhede deixa, como é natural, ligações íntimas entre os povos. Isso observa-se por exemplo, na existência de comerciantes de venda a retalho e armazenistas que se fixaram em Cantanhede polarizados pela sede de concelho e que são naturais de Mira ou do seu concelho ¹. Ainda hoje, em caso de acidente ou incêndio, são os Bombeiros Voluntários de Cantanhede que são chamados porque ainda não

¹ Fausto Simões Cúcio e José Consul Cúcio, estabelecidos com armazém de venda a retalho de objectos de retosaria; Carlos Gomes Maltez — papelaria e sementes; Ulisses Terrível representações de artigos automóvel.

foi organizado em Mira esse serviço de tão grande utilidade para as populações.

Dos 46 feirantes, oriundos da única freguesia que forma o concelho de Mira, verificámos que 13 são vendedores ou compradores de cereais; 12 ocupam-se da venda de tecidos de lã, algodão e fibra, malhas, camisolas e miudezas; 4 são vendedoras de peixe, geralmente mulheres de pescadores ligados à Praia de Mira, de tradição piscatória que remonta ao século XVIII; 6 tendas vendem artigos de mercearia especialmente bacalhau e sabão produtos tão característicos nas feiras da Beira Litoral e que começam hoje a desaparecer. Há também a presença de 2 vendedoras de frutas e outros vendedores de mobílias, quinquilharia, louças, sapatos e artigos do género, ferragens, ouro, prata e relógios e, finalmente, feirantes de queijo e manteiga, estes fortemente representativos, atendendo-se a que a parte norte do concelho de Mira está no limite da Gafanha com a Gândara, sub-regiões caracteristicamente leiteiras.

Não só pelo número de feirantes mas, em especial pela resposta que dá às condições mesológicas de características essencialmente agro-pecuárias, os vendedores e compradores dedicam-se ao comércio na sua maioria de cereais e lacticínios. Estas actividades são bem o reflexo de uma região de características agrícolas e de produtos obtidos à custa do esforço do homem, amassados em suor e levedados pelas gerações passadas na conquista do solo arável às dunas do cordão litoral. O contraste entre os concelhos referidos (Oliveira de Azeméis e Mira) mostra a representatividade da carta que, apesar das reservas apontadas, torna evidente a correspondência entre as actividades de uma região e a sua organização sócio-económica.

Em terceiro lugar, e tomando-se em linha de conta o número de feirantes presentes na feira, vêm os do concelho da Figueira da Foz, que de 7 freguesias fazem deslocar 43 pessoas. A distância é de cerca de 36 quilómetros por estrada em boas condições, o que permite o acesso a Cantanhede, fácil e rápido. Além das rodovias, existe o caminho de ferro da Beira-Alta, que, partindo da Figueira da Foz, entronca na Pampilhosa com a linha do Norte, e que, ao passar por Cantanhede, facilita o acesso de mercadorias e pessoas vindas dessa região. A inauguração deste troço no ano de 1822, tornou-se um factor de grande desenvolvimento para a região que atravessa.

Do concelho da Figueira da Foz vêm 19 feirantes de fruta, na sua maior parte «bananeiros», 13 feirantes de tecidos de lã e algodão, 3 de quinquilharia, gravatas e meias e outros de mobílias, bolos, vindo em especial das Alhadas; de gelados, refrigerantes, etc.. Vêm, também, 11 vendeiras de peixe e marisco, neste caso camarão miúdo, vulgarizado com o nome de «Cabras» apregoado normalmente por mulheres de Buarcos. Não é de estranhar a

afluência destes dois produtos, pois reflectem uma intensa actividade piscatória que é feita através do porto da Figueira da Foz e a apanha de mariscos na costa rochosa de Buarcos.

Vêm a seguir, as 3 freguesias do concelho de Montemor-o-Velho, com 21 feirantes dos quais 6 são vendedores de tecidos de lã, algodão, fibras e malhas; 3 de frutas; 2 de quinquilharia, ourives, vendeiras de galináceos e aves domésticas, hortaliças, tamancos, louças de barro, vendedores de comidas e bebidas e, finalmente, de peixe de água doce que é pescado no rio Mondego.

Estes são os concelhos que fazem deslocar maior número de feirantes que utilizam a feira de Cantanhede como local de venda dos produtos que resultam da exploração directa ou actuam como simples comerciantes.

Com menos de 20 feirantes referenciados na feira aparecem-nos outros concelhos, para os quais não entraremos numa descrição tão pormenorizada de mercadorias procurando neles apenas aquilo que de mais significativo trazem à feira.

Assim, os 19 comerciantes do concelho de Coimbra são feirantes vindos de 3 freguesias, trazendo confecções e tecidos, sendo, ao mesmo tempo, viajantes de armazéns ou mesmo de fábricas de confecções que aproveitam o momento comercial da feira para movimentar as suas produções, normalmente de qualidade inferior e com defeitos (refugo) que são vendidas a preços módicos.

Dos 18 feirantes do concelho de Aveiro, vindos de 4 freguesias, aparecem os vendedores de motores e máquinas de sulfatar do tipo atomizador ou manual, evidenciando o seu grau de industrialização global, ao mesmo tempo que, a sua inserção numa área de forte aptidão agrícola, apresenta um sector importante orientado para a agricultura. Os motores, para a rega dos milhós, e as máquinas de sulfatar, para as vinhas e árvores de fruto, mostram o tipo de explorações agrícolas da região. Um vendedor de produtos químicos denota também uma industrialização desses produtos virados para a sua utilização na agricultura. Característicos, também, são os vendedores de louças de barro e porcelana que traduzem uma tradição muito antiga na arte de moldar o barro vermelho ou em formas mais requintadas no trabalho de objectos de porcelana.

De Anadia vêm 17 feirantes de 7 freguesias sendo 6 vendedores de sapatos e artigos do género; outros vendem vasilhas, celhas e arcas de madeira, artigos de palha, em especial chapéus, peneiras e, finalmente, ourives. A diversidade destes produtos mostra um alto espírito comercial, com predominância da venda de sapatos e artigos do género que são significativos por não reflectirem uma actividade industrial do concelho, virado na totalidade para a produção vinícola.

O concelho de Vagos envia 16 feirantes de 4 freguesias e o meio agrícola da sub-região da «Ria» é evidenciado pelos 4 feirantes de hortaliças e 3 vendedores ou compradores de cereais. Em relação com o meio agrícola, está representada a pecuária, com 3 vendedores de carnes frescas salgadas e 2 vendedores de mercearias, sabão e bacalhau. Aqui, há uma resposta perfeita ao meio, com actividades consequentes da intensa produção agro-pecuária.

Do concelho de Oliveira do Bairro vêm 18 feirantes, predominando os vendedores de tecidos (em número de 10) e de confecções de fatos feitos¹.

Dos 15 feirantes do concelho de Águeda vindos de 4 freguesias, 5 apresentam tendas de tecidos, malhas e miudezas e os restantes vendem confecções, chinelos e cordas.

Do vizinho concelho da Mealhada vêm 13 feirantes dos quais, 3 exploram as vendas de comidas e bebidas ligados à região do tradicional «leitão», além de outros que vendem vasilhas, celhas e arcas de madeira¹, ferragens, ou são ainda compradores e vendedores de ovos.

Da Vila da Feira vêm 6 feirantes, dos quais 4 vendem tecidos e confecções, outros quinquilharia, chapéus de chuva e tamancos. É significativa a presença de tamancos, apesar de começar a ser uma raridade, apresentando tendência para desaparecer. O concelho de Ílhavo apresenta 6 feirantes que se distribuem na venda de confecções e louças. Tal como seria de esperar, as louças e porcelanas estão presentes, atendendo à proximidade da fábrica de Vista Alegre, onde se abastecem, normalmente, com louças de «refugo», naturalmente a preços mais baixos. Por vezes, são os próprios operários que compram a louça em branco (ou lhes é dada pela empresa), e, nas horas livres, no domicílio, executam a pintura e acabamentos, o que permite colocar o produto acabado nas mãos dos feirantes a preços mais reduzidos.

É interessante referir que os concelhos de Tábua, Tomar, Batalha e Vila Nova de Ourém, estão representados, com um só feirante todos vendendo «pronto a vestir», fatos e roupas feitas. Os tecidos de lã, algodão, fibra e malhas, também estão presentes com um único feirante — vêm de Estarreja, Carregal do Sal, Vila Nova de Gaia, Alvaiázere, Lisboa e Nelas. De Miranda

¹ Os trabalhos em madeira, tal como aconteceu em Anadia, denotam uma tradição ligada à construção de tonéis cujas aduelas são cintadas, tal como as rodas dos carros de bois, com arcos de ferro. A ligação a uma área vinhateira (Bairrada) é suficientemente clara.

do Corvo vêm os vendedores de louças de barro vermelho que aproveitam a abundância de barreiros que se localizam no fundo da bacia da Lousã; de Condeixa-a-Nova, os vendedores de castanhas (na época), cebolas e produtos hortícolas, mostram uma cultura horteja extremamente desenvolvida e cuja produção, além de abastecer o mercado de Coimbra, se alarga até às áreas circundantes; de Soure vem um vendedor de ferragens; uma venda de comidas e bebidas, em telheiro apropriado da Câmara Municipal é explorado por um taberneiro de Penacova e, finalmente, de Viseu, está presente um vendedor de manteiga e do tão apreciado queijo da serra.

Afora um caso ou outro, estes feirantes, oriundos dos mais longínquos concelhos, são simples revendedores, e raros são os produtores directos, pelo que apresentam um significado de relativa importância geográfica. Contudo, é notória a polarização que a feira de Cantanhede exerce sobre os feirantes, englobando compradores e vendedores, que têm de ver compensada a sua deslocação com o lucro que justifique, pelo menos, o gasto de combustível.

3.2. Apesar da área de atracção e influência da feira ser já bastante grande, como verificámos pela descrição anterior, o número de feirantes vem aumentando progressivamente à medida que a distância espacial vai diminuindo em relação ao sítio da feira. Deixam quase de ter validade os clássicos 15 a 20 quilómetros que era possível percorrer para chegarem à feira, de maneira a poderem fazer a viagem num só dia, nem que para isso necessitassem de partir de madrugada e de chegar, também, já noite escura. Claro que os veículos utilizados outrora, eram os carros de bois ou puxados a cavalos. Os que vinham da Gândara tinham os rodados mais largos a fim de não se enterrarem nas areias que muitas vezes serviam de caminhos ladeados de camarinhas. Frequentemente essa viagem era feita a pé e os produtos a vender eram transportados por burros, animais tão característicos das regiões de clima mediterrâneo. Já o carro puxado por cavalos permitia uma cobertura de maior quilometragem e assim uma ampliação da área de influência da feira.

Finalmente, a vulgarização dos veículos motorizados dos mais variados tipos, permite o transporte de diversas mercadorias e gado para serem vendidos, vindos de locais cada vez mais afastados.

A caminho da feira, vêm-se desde a motorizada com atrelado, a furgoneta aberta ou fechada, a camioneta, até ao tractor. Além destes, o já tradicional carro de bois, os carros de cavalos, a caírem em desuso, os burros com ceirões de verga levados à trela normalmente pela gandareza (fot. 5), burros tantas vezes comprados na própria feira ao cigano bem falante e sujeitos a uma

escolha cuidadosa, regateados como é «obrigação» daquele que vai comprar à feira.

As carreiras de transportes públicos normais e os desdobramentos consecutivos de camioneta de passageiros permitem um rápido e confortável acesso à feira.

O comboio é também o meio de transporte para as gentes das zonas por onde passa, havendo até nos dias de feira um comboio especial de ida e volta, formado e com terminal na Figueira da Foz, tal como já foi referido atrás.



Fot. 5 — Burros com ceirões.

Todas estas condições favorecem portanto a vinda à feira. Pois se a feira interessa a alguém, interessa sobretudo aos habitantes do concelho, especialmente aos que vivem mais próximo da vila, que assim têm a possibilidade de adquirir ou escoar os seus produtos de excedência.

Verificámos que há uma representação de feirantes de todas as 14 freguesias que formam o concelho de Cantanhede, à excepção de Portunhos; constatámos também que, à medida que a distância à sede de concelho vai aumentando, o seu número vai diminuindo.

Dos 203 feirantes do concelho de Cantanhede que se deslocam de cada uma das freguesias, apresenta-se o seguinte quadro representativo:

| <i>Freguesias do Concelho de Cantanhede</i> | <i>N.º de Feirantes</i> |
|---|-------------------------|
| Cantanhede | 74 |
| Febres | 57 |
| Covões | 24 |
| Pocariça | 11 |
| Cadima | 9 |
| Tocha | 7 |
| Murtede | 6 |
| Ançã | 5 |
| Ourentã | 3 |
| Outil | 3 |
| Bolho | 2 |
| Sepins | 1 |
| Portunhos | 0 |

Da análise deste quadro ressalta imediatamente que o número de feirantes pertencente à freguesia de Cantanhede é altamente significativo, atendendo a que a sede do concelho se apresenta como um lugar central, onde se concentram serviços relacionados com a autarquia, com as finanças ou tribunal sendo o dia de feira aproveitado para tratar de assuntos ligados a essas repartições.

Descriminando, por artigos que expõem: 59 feirantes do concelho de Cantanhede vendem tecidos de lã, algodão, fibras e malhas, 20 vendem fruta, sendo na sua grande parte revendedores grossistas ou por atacado. O número de vendedores de peixe é de 19, o que não é exagerado se pensarmos que o concelho está em estreito contacto com o mar através da Praia da Tocha; contudo, as peixeiras da vila (8), que asseguram o fornecimento diário de peixe à povoação, recebem o peixe diariamente da Figueira da Foz, no combóio das 11 horas e vendem-no porta a porta — nos dias de feira têm as melhores bancas na área do peixe (cfr. figura 5).

Para a feira, o peixe chega normalmente em camionetas da Figueira da Foz, mais raramente de Matosinhos e, no período em que o mar permite exploração das «Companhas», chega da Tocha e Praia de Mira a tão apreciada sardinha que é assada nas brasas das carvoeiras da Varziela e acompanhada de boroa de milho, ementa obrigatória das feiras da Beira Litoral.

Vêm-se com frequência, junto à área reservada à venda de peixe, os clássicos fogareiros de ferro fundido para assar a sardinha e até alguns impro-

visados em velhas bacias de esmalte, furadas, apoiadas sobre um balde de óleo vazio que por sua vez assenta numa caixa de sardinha.

Vêm depois os 14 vendedores de quinquilharias, gravatas e meias, e as 13 vendedeiras de bolos, em que os tão característicos «Bolos de Anã» têm larga aceitação nos frequentadores da feira. Aparecem, também, 13 vendedores de pão de trigo, na sua maioria da Pocariça ¹, pois as 4 padarias existentes na vila são insuficientes para abastecer uma população, que no censo de 1960 era já de 3 386 habitantes.

Os vendedores de queijo e manteiga em número de 8, são normalmente revendedores; 6 de hortaliças, vindos da Varziela, S. Caetano e de Cantanhede que também vendem legumes e flores no mercado urbano que se realiza somente às terças e sábados normalmente com movimento muito reduzido, embora com um pequeno acréscimo aos sábados; as «galinheiras» e compradoras e vendedoras de ovos são em número de 6; de carnes frescas são 4 os feirantes, que se dispõem junto à zona dos talhos do poente do recinto da feira; são cinco as vendedoras com tenda, de roupas feitas, normalmente antigas costureiras que andavam ao dia em casa da cliente e se dedicam hoje à confecção de roupa feita para vender; os talhos, situados junto à esquerda da entrada de gado, em número de 4, que além de trabalharem intensamente nos dias de feira, fazem parte também do mercado urbano, vendem carnes de vários tipos, com excepção de um deles que se especializou em carne de porco e cabrito.

Os vendedores de louças de barro, porcelanas e ultimamente de plástico e alumínio são em número de quatro.

Vendendo camisas em caixa, expõem quatro feirantes; com o mesmo número, vendedores de comidas e bebidas exploram as tabernas situadas em telheiros próprios do Campo da Feira. Não se confirma a existência de tendas para esse efeito, que é uma característica das feiras da Beira Litoral tal como é referido por Jorge Gaspar (ob. cit.), pois aqui, a Câmara não autoriza a instalação dessas tendas. Compradores e vendedores de cereais são em número de 3; de cordas são também três mantendo uma tradição de família, pois ainda não há muito tempo, os tão conhecidos cordoeiros estendiam as rodas de fiar que se viam junto da estrada de Mira, sendo hoje 3 dos seus filhos os continuadores dessa arte. Vêm-se ainda as mulheres da Varziela vendendo o marisco, normalmente «cabras» e camarões, que, mesmo

¹ Em 1711, houve a publicação de um acordão da Câmara, em que se proibia a espera dos padeiros vindos da Pocariça que abasteciam a vila de pão e boroa, pois várias pessoas se queixaram que os ricos lhes compravam todo o pão e boroa nos limites da vila ficando a «pobreza» sem nada.

em dias fora das datas de feira, ainda se ouvem a apregoar nas ruas da vila.

Somente com dois feirantes presentes encontramos uma série de actividades, tais como: vendedores de correias, ouro, prata e relógios, chapéus de chuva, sapatos e artigos do género, cobertores e colchas. Finalmente, com um só vendedor, as seguintes actividades: vendas de tamancos, bacelo, cebolas e castanhas, sementes, peneiras e chapéus de palha, ferragens, latoaria, mobílias, gelados e refrigerantes.

3.3. Depois de todo este processo quantificado, cujos dados são uma base de trabalho para geógrafos, verifica-se que ele não é suficiente; procuramos pois dotá-los do factor qualitativo, pelo que vamos analisar esta realidade complexa de forma mais «humana».

Assim, na feira de 20 de Novembro de 1971, viemos para a «rua», metemo-nos na feira, vivêmo-la e conseguimos informações de muito valor, que completam e clarificam os dados retirados das «Fichas de pagamento de taxas de terrado».

Das 9 até às 11 horas, conseguimos obter cerca de 120 inquéritos, com o auxílio de grupos de trabalho previamente organizados, sensibilizados e elucidados do objectivo a atingir. Foi-lhes fornecido um inquérito através de um esquema de perguntas pré-determinado, deixando-lhes contudo a faculdade de registar tudo o que vissem e sentissem, permitindo completar e clarificar situações.

Concluímos por este modo, que os dados recolhidos das «Fichas de taxas de terrado» estavam dentro dos limites de correcção, pois obtivemos, com estes inquéritos, números muito próximos daqueles a que tínhamos chegado. No entanto tirámos conclusões de muita importância no aspecto geográfico.

No caso dos fatos feitos, a maior parte vem de Tábua e Oliveira do Hospital, que, por sua vez, os vão buscar a Vendas de Galizes.

Em relação aos lucros obtidos, verificámos que os feirantes de cobertores eram os mais satisfeitos, tendo a feira de Cantanhede por uma daquelas onde mais vendiam. Já os feirantes de tecidos a metro e artefactos de homem não eram da mesma opinião, pois às vezes não ganhavam para cobrir as despesas.

Focando a época do ano de maiores vendas, todos foram unânimes em afirmar que as melhores coincidem com o fim das colheitas e no período que precede as festividades, em especial por altura do Natal e Páscoa. Aliás não é de estranhar que assim seja, pois nessa altura há mais dinheiro e tempo, já que fora ultrapassada a época afanosa das sementeiras e colheitas. Este aumento de circulação monetária é reforçado e tem vindo a aumentar progressivamente com os emigrantes que vêm passar esse período de festividades.

Dos inquéritos destas actividades, constatámos que todos faziam a circulação por outras feiras, normalmente as mais importantes, desde as de Arrifana, a norte, Vista Alegre, Palhaça, Bustos, Tentúgal até à de St.^a Luzia, que se realiza no dia 19 de cada mês, véspera da feira dos 20 de Cantanhede.

Alguns percorrem ainda as feiras de região de menor importância, como as da Camarneira, Tocha, Cadima, Ourentã, etc., todas de pequena distância da sede do concelho ¹.

QUADRO N.º 2 — DIAS DE FEIRA E LOCAIS DE REALIZAÇÃO

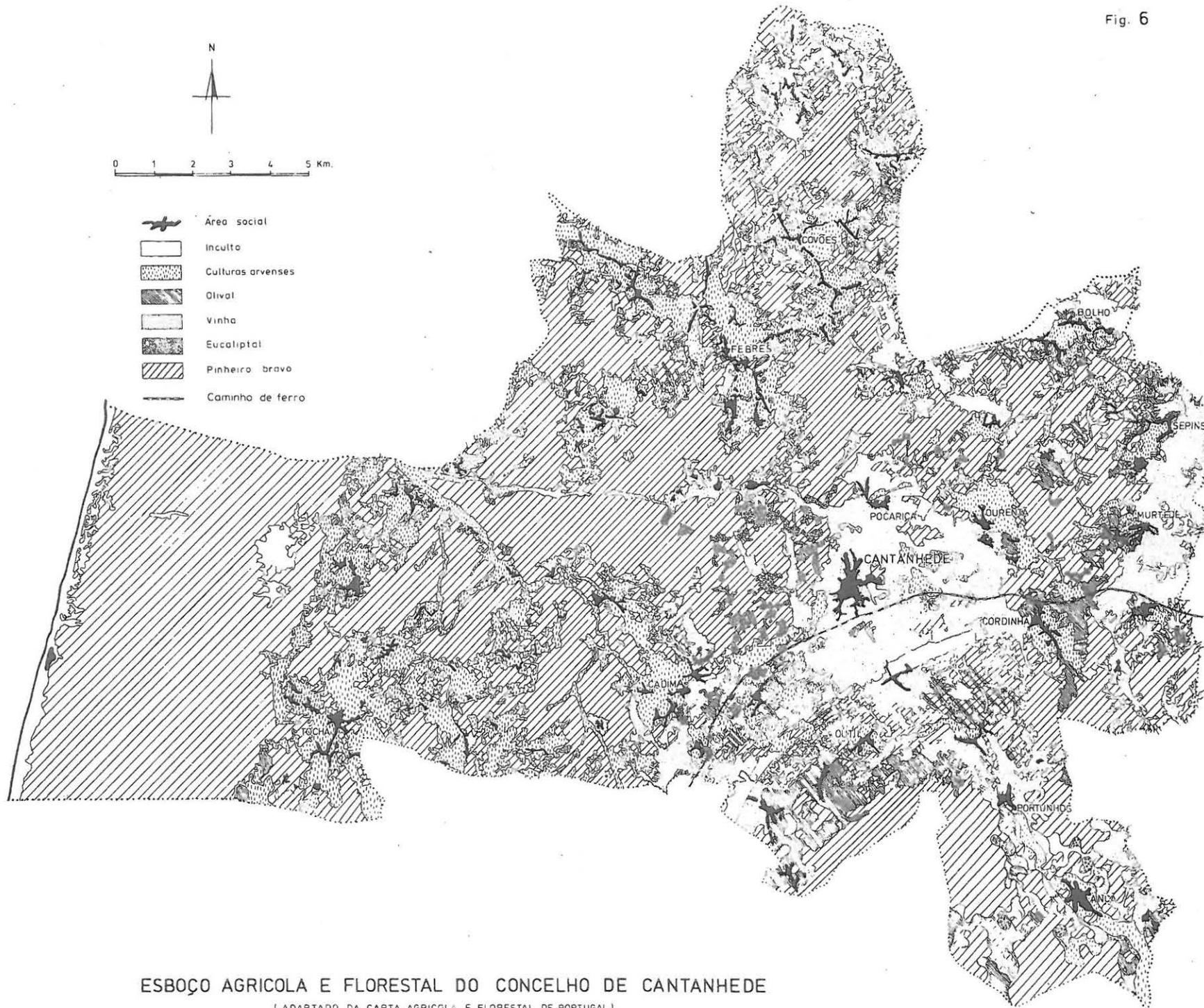
| Dias | Dias |
|------------------------------|----------------------------|
| 1 — Ourentã * | 17 — Calvão |
| — Soure * | — Mourisca |
| 2 — Ferreira-a-Nova | 19 — Tentúgal * |
| 5 — St. ^a Luzia * | — St. ^a Luzia * |
| 6 — Cantanhede * | 20 — Cantanhede * |
| 7 — Coimbra * | 21 — Oliveirinha |
| — Arazede (só porcos) * | 22 — Sobreira |
| 9 — Pardilhó | — Bustos * |
| — Bustos * | 23 — Coimbra * |
| 10 — Fontinha | — Pardilhó |
| — Camarneira * | 24 — Arazede * |
| 11 — Portomar * | — Ovar |
| 12 — Palhaça * | 25 — Camarneira * |
| — Ovar | — Moita (Anadia) * |
| 13 — Vista Alegre | 28 — Mourisca |
| — Cadima * | 29 — Palhaça * |
| 14 — Pampilhosa do Botão | 30 — Portomar * |
| 15 — St. ^o Amaro | — St. ^o Amaro |
| — Febres * | |

Viu-se também que os sapatos, tamancos e botas de borracha de cano alto, especialmente os dois últimos tipos são mais vendáveis na altura das regas e no inverno vindo normalmente de S. João da Madeira, Guimarães e Porto.

Já fizemos referência aos talhos, que se enquadram no mercado urbano, e que se vão abastecer de gado a fornecedores com quem já têm contratos estabelecidos.

¹ A fim de podermos verificar as alternativas propostas aos feirantes, apresentamos um quadro com os dias das feiras que se realizam na região.

* Feiras de gado mais importantes na região.



ESBOÇO AGRÍCOLA E FLORESTAL DO CONCELHO DE CANTANHEDE

(ADAPTADO DA CARTA AGRÍCOLA E FLORESTAL DE PORTUGAL)

Dos 24 inquéritos feitos na zona das frutas, constatámos que, em relação à ocupação desses vendedores, enquanto 9 eram agricultores que vendiam os seus produtos, os restantes são simples revendedores, o que mostra bem que estes predominam (63%) em relação ao produtor directo.

Ao tentarmos localizar a origem destes produtos, trazidos pelos agricultores, notámos que vêm em grande abundância das Franciscas, Lírios, S. Martinho e da própria vila; as cebolas vêm dos Lírios e Arazede, as cenouras e os cogumelos dos Lírios e as castanhas de S. Martinho (cfr. figura 6).

Em relação aos cereais, estes são vendidos, na sua maior parte, por agricultores vindos de Mira, Covão do Lobo, Cantanhede e da Póvoa da Lomba.

A melhor altura de vendas é nos meses de Setembro-Outubro. Inquiridos porque vinham à feira, responderam que a falta de circuitos de comercialização leva-os a aproveitar a feira como processo de escoamento. Contudo isto não se verifica com todos os cereais, pois o milho e o trigo podem ser entregues ao Grémio da Lavoura a um preço mínimo de garantia. Mas o agricultor, esperando sempre que o seu produto seja mais bem pago não o entrega e tenta aproveitar-se das variações de preço verificados na feira para obter mais alguns magros escudos (fot. 6).

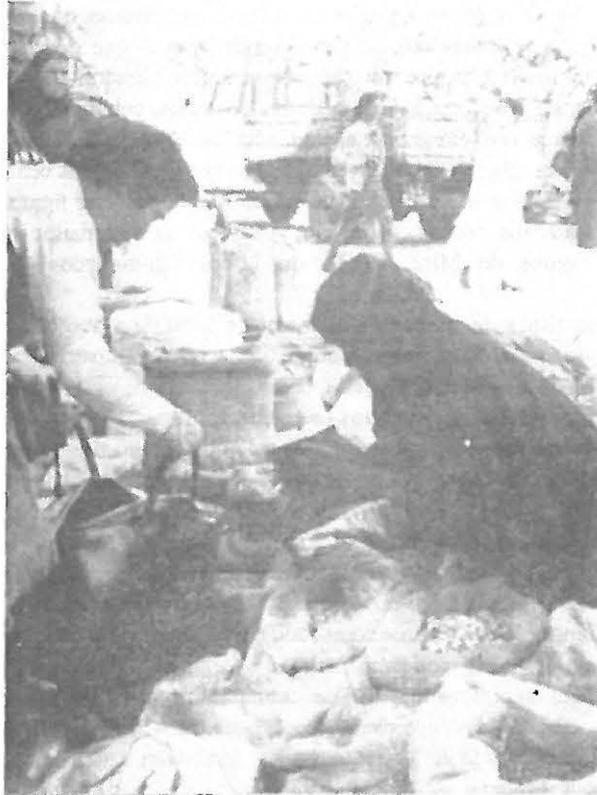
Passando para a zona das mobílias, apercebemo-nos de que vêm, na sua quase totalidade, de Madail, concelho de Oliveira de Azeméis, e também de Cantanhede, cujo negociante que começou exactamente pela venda de mobílias populares e artigos de madeira nas feiras, é hoje na vila, proprietário de uma moderna e bem apetrechada casa de comércio no género.

Na área das cordas, encontramos os já referidos «cordoeiros», naturais de Cantanhede e de Venda Nova do Bolho, que estão a deixar de produzir as cordas de sisal, pois estão a ser substituídas por cordas de «nylon».

Passando às louças e plásticos, aos quais se associam objectos de alumínio, de vidro, porcelanas e barros, verificamos que estes produtos vêm sobretudo de Mira, Assafarge (Coimbra), Arrifana, Carapinhal (Miranda do Corvo) e Ílhavo; neste caso, os comerciantes estão a substituir os seus artigos de barro por artigos de plástico, de mais fácil aceitação, por serem mais baratos e mais duradouros.

Em 27 tendas, fizeram-se inquéritos a feirantes que se deslocavam em furgonetas, verificando-se que cerca de 50% são unicamente feirantes, enquanto que os restantes têm também o seu estabelecimento na vila ou nos arredores.

Notámos também que os fornecedores de pão e artigos de alimentação vêm da Pocariça, Vila Nova de Outil, Varziela, Barracão e da própria vila, sendo na totalidade comerciantes que na sua maioria têm também loja aberta.



Fot. 6 — Venda directa: batata, feijão e cereal.

A secção de lacticínios, queijo e manteiga, é abastecida por comerciantes oriundos de Aveiro, Águeda, Maiorca, Luso e Tondela, sendo cerca de 30% os comerciantes estabelecidos.

Como conclusão do que temos estado a tratar até aqui, apresentamos os resultados de um interessante inquérito, feito a um feirante de Cantanhede que vem percorrendo feiras há 25 anos, e que nos reconstituiu o número e localização dos colegas que vivem do mesmo modo. Assim os 7 feirantes de tecidos de algodão e cobertores concentram as suas habitações na zona SW da vila de Cantanhede havendo duas famílias que comunicaram a «arte de feirar» aos seus descendentes. De camisaria e quinquilharia há um só fei-

rante; vendedores de tecidos de algodão e roupas feitas são em número de dois; exclusivamente como vendedores de roupa feita, há dez, normalmente antigas costureiras que trabalhavam ao dia e passaram a dedicar-se à confecção de roupa para a feira. Por herança, recebeu o negócio dos pais, continuando a percorrer as feiras vizinhas, um vendedor de malhas, chapéus e guarda-chuvas. Também, por herança, há três irmãos (já referidos), que continuaram o negócio de cordas de sisal, apesar da concorrência desmedida dos «nylons». Negociantes de frutas são dois: actuam como simples intermediários comprando directamente ao lavrador ou fornecendo-se noutras áreas e percorrem as feiras próximas.

Caso típico das vantagens de ser feirante é o de um antigo sapateiro que, pouco tempo depois de se estabelecer, deixou de exercer a sua actividade artesanal a fim de se dedicar unicamente à exploração do ramo de sapataria e artigos afins nas feiras e segundo informação «até já tem prédios». É evidente que prosperou à custa de um tipo de comércio em que só actua como intermediário e não como artífice.

Outrora, ainda não há muito tempo, houve um fabricante de tamancos e outros artigos de madeira (actividade tão tradicional nesta vila e na vizinha aldeia da Pocariça), que, em virtude da crise que naturalmente surgiu por evolução no tipo de calçado, teve de emigrar para França.

Se somarmos os indivíduos que se dedicam exclusivamente à exploração comercial da feira, portanto, sem terem porta aberta, encontramos o número de 27, o que é deveras elucidativo e evidencia a importância económica das feiras ao permitirem atingir um rendimento que dispensa o exercício de uma outra actividade secundária. Claro que, se acabasse a feira, talvez surgissem 27 novos estabelecimentos em Cantanhede. Contudo os encargos que pesam sobre o comércio estabelecido e especialmente a «prisão» que representa ter de estar atrás de um balcão 8 horas diárias, serão as razões que se juntam ao espírito aventureiro de um nomadismo ancestral, herança feudal dos almoceves, que os «impossibilita» de se fixarem.

No que se refere ao gado, numa amostragem de gado bovino, feita das 9 às 10 horas, na feira de 20 de Novembro de 1971, contaram-se 47 vacas, 35 bois e 164 vitelos, num total de 246 cabeças. Através de inquéritos pessoais, tentámos averiguar qual a origem dos vendedores e verificámos a vinda de Mangualde e da Branca, e do concelho de Cantanhede, de Covões, Taipinas, Casal de S. Caetano, Venda Nova do Bolho e Corticeiro, o que nos mostra que a área de influência desta feira atrai vendedores de pontos bem distantes que vêm na mira de um bom negócio.

Ao tentarmos saber, também, qual a origem dos compradores, verificámos que eram de Mira, Covões, S. Caetano, Coimbra, Branca e Vila Nova de

Gaia, o que vem justificar que, a afluência de vendedores traz, como é óbvio, os compradores que são atraídos pela abundância de animais expostos e possibilidade de escolha. Mas, se os compradores são em grande número, a procura faz aumentar o preço da mercadoria, tornando-a mais cara no início da época das grandes tarefas agrícolas. Apesar disto, não se nota decréscimo do movimento no que se refere ao gado bovino.

Os meios mais utilizados no transporte destes animais são as camionetas, furgonetas de caixa aberta ou fechada, os tractores e, mais excepcionalmente, o carro de bois e de cavalos ou burros. Não quer dizer que não chegue à feira gado à trela, de áreas muito próximas da vila, mas vai sendo cada vez menos frequente.

Em relação à actividade desses vendedores, verificámos por amostragem, que a percentagem de comerciantes em relação ao lavrador era de 3 para 1, o que mostra a atracção da feira de gado, que ultrapassa o âmbito concelhio e mesmo distrital interessando comerciantes de regiões mais afastadas.

Ao inquirirmos junto dos negociantes de gado a importância da feira de Cantanhede em relação às outras que também frequentam disseram-nos que era das melhores da Beira Litoral havendo um «marchante», que vinha pela primeira vez e estava com boa impressão, pensando integrá-la no seu circuito.

No caso de um vendedor que era lavrador e usava a força do boi como animal de tracção, perguntámos qual a razão de venda do gado nesta época e as respostas foram unânimes: «É a necessidade de trocar este gado por gado novo, pois é necessário mudar o gado de trabalho de dois em dois anos por perda progressiva de qualidades de trabalho «ou então» vendem-no porque só voltarão a precisar deles em Março, época das grandes fainas agrícolas».

A nascente, e contínua à área do gado bovino, situa-se a feira do gado suíno (cfr. figura 5). Fez-se aqui uma contagem idêntica à que foi feita para o gado bovino, e no mesmo período de tempo (das 9 às 10 horas), contaram-se 90 porcos de braseiro e 325 leitões. Foi difícil fixar os presentes números em virtude da chegada de novos vendedores, que transportavam esse gado pelos mais variados meios, como por exemplo, de carro de bois, carro de três rodas, carro de cavalos, tractor, camionetas de aluguer, furgonetas e até a pé.

Os lavradores vinham de Portunhos, Lapa, Pena, Pocariça, Póvoa da Lomba e da própria Vila, enquanto os comerciantes, utilizando meios de transporte mais rápidos, vinham de Estarreja, Mamarrosa, Sepins, Casal do Bolho e Póvoa do Bispo. Estes fazem o circuito das feiras e em inquérito pessoal a um deles, natural de Covões, soubemos que é proprietário de uma camioneta de aluguer que transporta 8 a 10 feirantes e respectivo gado. Estes

feirantes contratam o aluguer da camioneta para fazer a ronda das feiras, que começa no dia 1 em Soure, terminando a 30 de cada mês em Portomar, percorrendo nos outros dias, a maioria das feiras da região, conforme a sua importância e proximidade. Assim teriam possíveis circuitos englobando as feiras que, atendendo à data da sua realização, permitiriam uma opção segundo os seus interesses (cfr. nota da pág. 96 — quadro n.º 2).

Esta situação mostra bem a grande mobilidade que os meios de comunicação oferecem para percorrer todas estas feiras, e às vezes duas no mesmo dia, quando uma delas apresenta uma menor afluência.

Ao serem inquiridos de qual a melhor época para comprar gado suíno, houve uma unanimidade de respostas correspondendo ao período que vai desde o fim das vindimas até ao final da estação invernal.

Mas a feira é uma concentração de pessoas que, na sua maioria, vendem e compram artigos e gados. Já tratámos do caso das pessoas que compram e vendem, na generalidade. Contudo, verificámos que uma percentagem ainda elevada vem só para passear, como se tivesse festa de quinze em quinze dias. A excitação da feira, o barulho do altifalante que chama a atenção, a cor berrante dos artigos, levam as gentes que vêm só para passear e saem de casa com a intenção de nada comprar, a comprar sempre qualquer coisa. Outros, mesmo não comprando nada, não deixam de comer nas tabernas da feira a «bela» sardinha assada, o apreciado bacalhau com grão, os rojões bem saborosos ou o leitão à Bairrada, acompanhando a refeição de uma boa «pinga» da região bairradina (fot. 5).

Aos que vêm com o intuito de comprar algo bem determinado, é-lhes facilitada a tarefa, pois a feira é farta, podendo escolher melhor e mais barato (pelo menos assim o pensam) e têm a possibilidade de regatear o preço do artigo a que o feirante, com experiência do negócio, já acrescentou a percentagem correspondente ao desconto a efectuar, quando o cliente regateia. Mas o que importa é que o comprador fique satisfeito por pensar ter comprado mais barato e ainda por pensar que «burlou» o comerciante. Mais uma atitude de boa fé e ingenuidade do lavrador ao querer competir com a esperteza e sagacidade do comerciante que, aos olhos daquele, é um homem de maior largueza de visão, conhecedor do mundo e por quem nutre até uma certa admiração.

CONCLUSÃO

Identificadas sob o ponto de vista humano, as sub-unidades que convergem na área de Cantanhede individualizam-se quando se comparam com as regiões vizinhas, ainda que as faixas limites patenteiem uma certa indecisão.

Solidária pela geografia física, a região é complexa na sua uniformidade morfológica e os quadros regionais interpenetram-se, o que origina uma diversidade de tipos de economia.

Reproduzidas as linhas essenciais do quadro geográfico, a confluência de áreas de aptidões económicas diferentes, deram a Cantanhede uma situação privilegiada. A sua localização apresenta-se dotada de uma posição excelente em relação ao sistema de comunicações. Para que se constate a enorme acessibilidade, basta olhar para um mapa de estradas, do qual ressalta de imediato um nó rodoviário.

Por outro lado, a centralidade está correlacionada com o factor acessibilidade permitindo a realização da feira bi-mensal, facto geográfico de grande importância local e regional.

As feiras que se realizam em áreas de economia agrícola, reflectem as diferenças regionais de actividades, numa primeira fase, para satisfazer as necessidades locais através da afluência de compradores de regiões que se vão alargando tanto mais quanto o grau de especialização dos produtos expostos.

A feira inicialmente congregava produtores e consumidores de pontos mais ou menos distantes, corrigindo a falta de comunicações fáceis e rápidas. O aparecimento do automóvel e a melhoria do tipo de vias de comunicação vieram facilitar e desenvolver os mercados que maior acessibilidade proporcionavam.

O factor que joga de forma decisiva para assegurar a sobrevivência e o crescimento de um centro é a sua centralidade política, ao oferecer aos frequentadores da feira uma razão suplementar para se dirigirem à sua sede de concelho. Esta função comporta a dependência em relação aos centros de atracção proporcionando certos serviços: a existência de um posto de correio, variedade de comércio por grosso e a retalho especializado, além da instalação da estação de caminho de ferro, cruzamento de estradas, etc..

É da combinação de todos estes elementos que definem a centralidade local que se estabelecem as condições ideais para a localização da feira em lugar de máxima acessibilidade.

Apesar de levantar uma certa controvérsia, a feira pode fomentar o comércio interno influenciando a prosperidade local. A partir dos elementos diversos e heterogéneos, a que se fizeram referência ao longo do texto, outros agentes estimulantes são acrescentados, que no seu conjunto concorrem para o desenvolvimento urbano de Cantanhede.

J. V. SILVA PEREIRA